P U T U S A N

No. 613 K/PDT.SUS/2011

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

M A H K A M A H A G U N G

memeriksa perkara perdata khusus Komisi Pengawas Persaingan Usaha dalam tingkat kasasi telah memutuskan sebagai berikut dalam perkara :

KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA REPUBLIK INDONESIA (KPPU RI), beralamat di Jalan Ir. H. Juanda No. 36 Jakarta Pusat 10120, dalam hal ini memberi kuasa kepada Helli Nurcahyo, SH., LL.M., Kepala Biro Penindakan, Sekretariat Komisi Pengawas Persaingan Usaha dan kawan-kawan, berkantor di Jalan Ir. H. Juanda, No. 36, Jakarta Pusat, 10120, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 9 Maret 2011, Pemohon Kasasi dahulu Termohon Keberatan ;

m e l a w a n :

1. **PT. GARUDA INDONESIA (Persero)**, berkedudukan kantor di Jalan Kebon Sirih No.44 Jakarta Pusat ;
2. **PT. SRIWIJAYA AIR**, berkedudukan kantor di Jalan Pangeran Jayakarta No.68 Blok C. 15-16, Jakarta Pusat ;
3. **PT. MERPATI NUSANTARA AIRLINES (Persero)**, berkedudukan di Jalan Gunung Bawakaraeng No.109 Makassar Sulawesi Selatan ;
4. **PT. MANDALA AIRLINES**, berkedudukan di Jalan Tomang Raya Kavling 33-37 Jakarta Barat 11440, Indonesia ;
5. **PT. TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICES**, berkedudukan kantor di Boutique Office Park, Jalan Benyamin Suaeb Blok A11/12, Kemayoran, Jakarta Pusat ;
6. **PT. LION MENTARI AIRLINES**, berkedudukan kantor di Lion Air Tower, Jalan Gajah Mada No. 7 Jakarta Pusat ;
7. **PT. WING ABADI AIRLINES**, berkedudukan kantor di Lion Air Tower, Jalan Gajah Mada No. 7 Jakarta Pusat ;
8. **PT. METRO BATAVIA**, berkedudukan kantor di Jalan Ir. H. Juanda No. 15 Jakarta Pusat ;
9. **PT. KARTIKA AIRLINES**, berkedudukan di Wisma Intra Asia, Jalan Prof Dr. Soepomo, SH No.58, Jakarta Selatan 12870 ;

Para Termohon Kasasi dahulu Para Pemohon Keberatan ;

Mahkamah Agung tersebut ;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Membaca surat-surat yang bersangkutan ;

Menimbang, bahwa dari surat-surat tersebut ternyata bahwa sekarang Para Termohon Kasasi dahulu sebagai Para Pemohon Keberatan telah mengajukan keberatan atas putusan Komisi Pengawasan Persaingan Usaha Republik Indonesia (KPPU) dalam perkaranya melawan Pemohon Kasasi dahulu sebagai Termohon Keberatan dengan mengemukakan hal-hal sebagai berikut :

KEBERATAN PEMOHON KEBERATAN I :

Kesalahan Formalitas

1. KPPU/Termohon Keberatan Tidak Mengambil Sumpah Terhadap Saksi-Saksi Yang Diperiksa Dalam Perkara A Quo

   Keterangan-keterangan yang diberikan oleh para saksi tidak dilakukan di bawah sumpah, padahal Pasal 67 ayat (1) huruf (d) Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 1 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penanganan Perkara di KPPU ("Perkom No. 1/2006") mensyaratkan pengambilan sumpah yang mana harus dituangkan dalam berita acara pemeriksaan. Saksi-saksi yang tidak disumpah adalah Tengku Burhanuddin, S.E., Sekretaris Jenderal Indonesian National Air Carriers Association ("INACA") dan Iqbal Hasan, VP Aviasi PT Pertamina (Persero). Dengan demikian keterangan para saksi dimaksud harus dikesampingkan karena bukan merupakan alat bukti yang sah.

2. Penetapan dan Penghitungan Nilai Ganti Rugi dalam Perkara A Quo Melanggar Keputusan KPPU Nomor 252/KPPU/Kep/VII/2008 tentang Pedoman Pelaksanaan Pasal 47 UU No. 5/1999 yang dikeluarkan sendiri oleh KPPU/Termohon Keberatan

   KPPU/Termohon Keberatan melampaui kewenangannya dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat ("UU No. 5/1999") dalam menjatuhkan sanksi ganti rugi kepada Garuda/Pemohon Keberatan. Penetapan sanksi ganti rugi tidak didasarkan pada adanya tuntutan ganti rugi aktual yang diajukan oleh konsumen, dimana sampai saat ini atau setidaknya sampai dengan dikeluarkannya Putusan KPPU/Termohon Keberatan atas Perkara No. 25/KPPU-I/2009 ("Putusan No. 25/2009"), tidak pernah ada permohonan ganti rugi yang diajukan konsumen terkait pengenaan fuel surcharge.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

3. Penggunaan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2010 sebagai Dasar Alasan yang Memberatkan dalam Putusan Perkara A Quo adalah Tidak Benar dan Tidak Berdasar

   KPPU/Termohon Keberatan dalam pertimbangan Putusan aquo menyatakan bahwa salah satu dasar yang memberatkan bagi Garuda/Pemohon keberatan adalah tetap masih diberlakukannya fuel surcharge meskipun telah terbit Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2010 yang baru berlaku efektif sejak tanggal 14 April 2010, padahal peristiwa yang dipermasalahkan dalam Perkara aquo adalah dalam rentang waktu tahun 2006-2009. Dengan demikian, KPPU/Termohon Keberatan telah menerapkan suatu peraturan perundang-undangan yang tidak relevan dengan peristiwa dimaksud.

4. Putusan Didasarkan Pada Data Yang Keliru, Bahkan Tanpa Data Yang Relevan

   KPPU/Termohon Keberatan menggunakan data yang tidak benar dan tidak akurat, karena sebagian data yang digunakan dalam pemeriksaan perkara aquo tidak dapat dibenarkan berdasarkan ilmu statistik. Data yang tidak benar dan tidak akurat dimaksud antara lain: (i) KPPU/Termohon Keberatan tidak menggunakan data aktual fuel surcharge dan fuel cost Garuda/Pemohon Keberatan untuk tahun 2009, namun semata-mata menggunakan data hasil proyeksi fuel surcharge dan fuel cost yang dihitung sendiri oleh KPPU/Termohon Keberatan; dan (ii) KPPU/Termohon Keberatan tidak menggunakan data aktual fuel cost beberapa maskapai penerbangan untuk tahun 2006-2009, namun semata-mata menggunakan data hasil proyeksi fuel surcharge dan fuel cost dari PT Sriwijaya Air yang dihitung sendiri oleh KPPU/Termohon Keberatan.

5. Hasil Uji Korelasi dan Uji Homogenitas yang dilakukan oleh KPPU/Termohon Keberatan keliru karena menggunakan data yang tidak benar KPPU/Termohon Keberatan keliru dalam melakukan uji statistik (uji korelasi dan uji homogenitas) karena tidak menerapkan kaidah ilmu statistik. Data fuel surcharge yang digunakan oleh KPPU/Termohon Keberatan sebagian besar adalah data yang dihitungnya sendiri sehingga tidak aktual dan akurasinya diragukan.

   Dengan demikian, hasil Uji Statistik yang dilakukan KPPU/Termohon Keberatan dengan menggunakan data yang tidak seragam (yang seharusnya tidak dibenarkan ilmu Statistik) menghasilkan kesimpulan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

yang tidak seragam pula (rancu) dan menunjukkan bahwa tidak terdapat keseragaman. Artinya hasil uji korelasi dan homogenitas yang dimaksud, seharusnya tidak dapat dijadikan sebagai dasar mengenai ada atau tidak adanya kesepakatan antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan para maskapai penerbangan lainnya.

6. Putusan No. 25/2009 tidak didasarkan pada Alat Bukti yang Sah

Sesuai dengan Pasal 42 UU No. 5/1999 jo Pasal 64 ayat (1) Perkom No. 1/2006, alat bukti yang sah adalah keterangan saksi, keterangan ahli, surat dan/atau dokumen, petunjuk, keterangan Terlapor. Faktanya, KPPU/Termohon Keberatan hanya menggunakan asumsi dan data KPPU/Termohon Keberatan sendiri yang keliru, karena tidak ada satupun alat bukti sebagaimana tersebut di atas yang membuktikan adanya kesepakatan penetapan besaran fuel surcharge antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lainnya, serta adanya penetapan fuel surcharge yang eksesif. Dalam Pemeriksaan Perkara No. 25/2009, KPPU/Termohon Keberatan juga tidak menghadirkan Ahli untuk didengar keterangannya.

Kesalahan dalam Pokok Perkara

1. Definisi Pasar Bersangkutan Tidak Jelas dan Kabur

KPPU/Termohon Keberatan menyatakan bahwa pasar bersangkutan dalam Perkara ini adalah “layanan jasa penerbangan penumpang berjadwal dari satu titik keberangkatan ke titik kedatangan di catchment area pada setiap bandar udara”. Namun dalam Putusan Perkara aquo, yang dipermasalahkan oleh KPPU/Termohon Keberatan bukanlah “layanan jasa penerbangan penumpang berjadwal” melainkan penetapan fuel surcharge. Tegasnya, yang menjadi objek pemeriksaan sebagaimana putusan Perkara aquo adalah penetapan fuel surcharge. Dengan adanya perbedaan terminologi dan perbedaan pengertian “layanan jasa penerbangan penumpang berjadwal” dan ”penetapan fuel surcharge” maka definisi pasar bersangkutan yang terkait dengan ”produk” dalam perkara aquo menjadi tidak jelas dan kabur.

Di samping itu, KPPU/Termohon Keberatan juga tidak menjelaskan apa yang dimaksud dengan ”catchment area pada setiap bandar udara” dalam definisi pasar bersangkutan. Padahal, faktanya Garuda/Pemohon Keberatan bersaing tidak di seluruh rute penerbangan domestik di wilayah Indonesia dengan seluruh maskapai penerbangan lainnya. Oleh karena itu, definisi pasar bersangkutan yang terkait dengan ”jangkauan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

geografis" menjadi tidak jelas dan kabur sedangkan dalam kasus persaingan usaha penentuan pasar bersangkutan adalah krusial untuk menentukan telah terjadinya pelanggaran atau tidak.

2. Unsur-unsur Pasal 5 UU No. 5/1999 Tidak Terpenuhi

Pasal 5 ayat (1) UU No. 5/1999 berbunyi sebagai berikut "Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama."

Unsur Pasal 5 UU No. 5/1999 yang terpenuhi hanya unsur "pelaku usaha" saja. KPPU/Termohon Keberatan tidak dapat membuktikan bahwa ada suatu perjanjian penetapan besaran fuel surcharge antara Garuda/Pemohon Keberatan baik secara tertulis maupun tidak tertulis, dan serta penerapan fuel surcharge yang eksesif. Kesepakatan tertanggal 4 Mei 2006 telah dibatalkan sejak 30 Mei 2006, dan komponen fuel surcharge bukan merupakan keuntungan (profit) melainkan beban (cost) bagi Garuda/Pemohon Keberatan.

3. "Fuel Surcharge" Tidak Sama Dengan "Harga"

Fuel surcharge bukanlah "harga" (price) yang merupakan salah satu unsur dalam Pasal 5 UU No. 5/1999. Fuel surcharge pada dasarnya adalah "biaya" (cost), sedangkan "harga" adalah "tarif" yang penetapannya tunduk kepada Kepmenhub No. 9/2002, sedangkan untuk "fuel surcharge" sampai saat ini tidak ada ketentuan perundang-undangan yang mengatur formula fuel surcharge, kecuali KM No. 26/2010 yang tidak relevan dalam perkara a quo.

KPPU/Termohon Keberatan telah mencampuradukkan definisi "harga" yang notabene adalah "tarif" dengan definisi "fuel surcharge" yang notabene adalah bukan "harga" atau "tarif", melainkan hanya salah satu komponen dari "harga".

Adapun dasar-dasar Garuda/Pemohon Keberatan mengajukan Keberatan ini adalah sebagai berikut :

I. SYARAT FORMIL PENGAJUAN KEBERATAN DAN KEWENANGAN MENGADILI

1. Bahwa KPPU/Termohon Keberatan telah mengeluarkan Putusan No. 25/2009, yang amar putusannya antara lain adalah berbunyi sebagai berikut:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

"1. Menyatakan bahwa Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero) ... terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999 ;

...

3. Menyatakan bahwa Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero), ... tidak terbukti melanggar Pasal 21 UU No. 5 Tahun 1999;

4. Menetapkan adanya kerugian masyarakat setidak-tidaknya sebesar Rp.5,081,739,669,158 (Lima Triliun Delapan Puluh Satu Miliar Tujuh Ratus Tiga Puluh Sembilan Juta Enam Ratus Enam Puluh Sembilan Ribu Seratus Lima Puluh Delapan Rupiah) sampai dengan Rp.13,843,165,835,099 (Tiga Belas Triliun Delapan Ratus Empat Puluh Tiga Miliar Seratus Enam Puluh Lima Juta Delapan Ratus Tiga Puluh Lima Ribu Sembilan Puluh Sembilan Rupiah) selama periode 2006 s/d 2009;

5. Memerintahkan pembatalan perjanjian penetapan fuel surcharge baik secara tertulis maupun tidak tertulis yang dilakukan oleh Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT Sriwijaya Air; Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero); Terlapor IV, PT Mandala Airlines; Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service; Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines; Terlapor IX, PT Metro Batavia; Terlapor X, PT Kartika Airlines;

6. Menghukum Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero) membayar denda sebesar Rp.25.000.000.000,- (dua puluh lima milyar 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);

...

15. Menghukum Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero) membayar ganti rugi sebesar Rp.162.000.000.000,- (seratus enam puluh dua milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;"

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

2. Bahwa petikan dan salinan Putusan No. 25/2009 telah diberitahukan secara resmi oleh KPPU/Termohon Keberatan kepada Garuda/Pemohon Keberatan pada tanggal 31 Mei 2010, sebagaimana terbukti dari tanda terima salinan petikan Putusan No. 25/2009 yang telah diterima Garuda/Pemohon Keberatan pada tanggal 31 Mei 2010 (Bukti P-2);
3. Bahwa Garuda/Pemohon Keberatan secara tegas menyatakan keberatan dan tidak dapat menerima Putusan No. 25/2009, khususnya segala sesuatu yang menyangkut Garuda/Pemohon Keberatan;
4. Bahwa Pasal 44 ayat (2) dan Pasal 1 butir 19 UU No. 5/1999 juncto. Pasal 1 butir 4, Pasal 2, dan Pasal 4 ayat (1) Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 03 Tahun 2005 tentang Tata Cara Pengajuan Upaya Hukum Keberatan Terhadap Putusan KPPU (selanjutnya disebut sebagai "Perma No.3/2005") (Bukti P-3) memberikan hak kepada Garuda/Pemohon Keberatan untuk mengajukan keberatan kepada KPPU di Pengadilan Negeri di tempat kedudukan hukum Garuda/Pemohon Keberatan selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari kerja setelah menerima pemberitahuan tersebut. Adapun selengkapnya ketentuan dimaksud adalah sebagai berikut:

   Pasal 44 ayat (2) UU No. 5/1999:

   "Pelaku usaha dapat mengajukan keberatan kepada Pengadilan Negeri selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari setelah menerima pemberitahuan putusan tersebut."

   Penjelasan 44 ayat (2) UU No. 5/1999:

   "Cukup jelas."

   Pasal 1 butir 19 UU No.5/1999:

   "Pengadilan Negeri adalah pengadilan, sebagaimana dimaksud dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku, di tempat kedudukan hukum usaha pelaku usaha."

   Penjelasan 1 butir 19 UU No.5/1999:

   "Cukup jelas."

   Pasal 2 Perma No. 3/2005:

   1. Keberatan terhadap putusan KPPU hanya diajukan oleh pelaku usaha terlapor kepada Pengadilan Negeri ditempat kedudukan hukum usaha Pelaku Usaha tersebut.
   2. Dalam hal diajukan keberatan, KPPU merupakan pihak.

   Pasal 4 ayat (1) Perma No. 3/2005:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

"Keberatan diajukan dalam tenggang waktu 14 (empat belas) hari terhitung sejak pelaku usaha menerima pemberitahuan putusan dari KPPU."

Pasal 1 butir 4 Perma No. 3/2005:

"Dalam Peraturan Mahkamah Agung ini yang dimaksud dengan:

1. …
2. …
3. …
4. Hari adalah hari kerja."

5. Bahwa pengajuan Keberatan ini telah dilakukan oleh Garuda/Pemohon Keberatan sesuai dengan syarat-syarat yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan sebagaimana diuraikan di atas, yaitu:

   (i) bahwa pengajuan Keberatan ini diajukan masih dalam batas tenggang waktu yang diberikan berdasarkan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, yakni dengan mengingat bahwa Garuda/Pemohon Keberatan baru menerima petikan dan salinan Putusan No. 25/2009 dari KPPU/Termohon Keberatan pada tanggal 31 Mei 2010, dengan demikian batas waktu pengajuan Keberatan, yakni 14 (empat belas) hari kerja sejak tanggal 31 Mei 2010, adalah jatuh pada tanggal 18 Juni 2010;

   (ii) bahwa pengajuan Keberatan ini telah diajukan kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang wilayah hukumnya meliputi wilayah tempat Garuda/Pemohon Keberatan berdomisili hukum.

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka pengajuan upaya hukum Keberatan ini adalah sah demi hukum karena telah memenuhi syarat formil mengenai (i) tenggang waktu pengajuan keberatan serta telah diajukannya keberatan (ii) kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, dan oleh karena itu KPPU/Termohon Keberatan memohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat untuk dapat menerima, memeriksa dan membuat suatu putusan atas Keberatan ini.

I. PENDAHULUAN

Bahwa Garuda/Pemohon Keberatan menolak dalil-dalil atau penilaian-penilaian atau pertimbangan-pertimbangan dari KPPU/Termohon Keberatan sebagaimana diuraikan dalam Putusan No. 25/2009, kecuali yang secara tegas diakui oleh Garuda/Pemohon Keberatan.

Sebelum Garuda/Pemohon Keberatan menguraikan secara rinci dalil-dalil atau alasan-alasan hukum yang menjadi dasar upaya hukum keberatan terhadap Putusan No. 25/2009 dalam perkara ini, maka dengan ini Garuda/Pemohon

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Keberatan terlebih dahulu menguraikan mengenai latar belakang dan duduk perkara yang sesungguhnya terkait dengan perkara a quo, sehingga dapat memberikan gambaran yang akurat dan obyektif mengenai duduk persoalan yang menjadi permasalahan dalam Putusan KPPU/Termohon Keberatan, yaitu sebagai berikut:

LATAR BELAKANG

a. Sekilas Mengenai Penerapan Fuel Surcharge dalam Industri Jasa Penerbangan

6. Fuel surcharge adalah biaya (cost) yang pada faktanya merupakan sebuah komponen tarif dalam jasa penerbangan yang ditujukan untuk menutup biaya maskapai yang diakibatkan oleh kenaikan harga avtur di luar tarif dasar, yang penetapannya diserahkan kepada masing-masing maskapai penerbangan domestik, sebagaimana dinyatakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Departemen Perhubungan dalam Surat No. 37/DJU/V/2005 tanggal 27 Mei 2005 (Bukti P-4).

7. Dalam menentukan besarnya tarif dasar dimaksud di atas, maskapai penerbangan berpedoman pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2002 tentang Tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi (”Kepmenhub No. 9/2002”) (Bukti P-5) yang mengatur mengenai batas atas tarif dasar yang dapat diterapkan masing-masing maskapai penerbangan.

8. Penerapan surcharge dimungkinkan untuk tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi berdasarkan ketentuan Pasal 126 ayat (3) Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (”UU Penerbangan”) (Bukti P-6). Dalam penjelasan Pasal 126 ayat (3) UU Penerbangan, diterangkan bahwa yang dimaksud dengan biaya tuslah/tambahan (surcharge) adalah biaya yang dikenakan karena terdapat biaya-biaya tambahan yang dikeluarkan oleh perusahaan angkutan udara di luar perhitungan penetapan tarif jarak (tarif dasar) antara lain biaya fluktuasi harga bahan bakar (fuel surcharge) dan biaya yang ditanggung oleh perusahaan angkutan udara karena pada saat berangkat atau pulang penerbangan tanpa penumpang, misalnya pada saat hari raya.

9. KPPU/Termohon Keberatan mengakui fungsi fuel surcharge yang diterapkan untuk menutup selisih akibat kenaikan harga avtur, sebagaimana dinyatakan dalam butir 1.1.1 dan 1.1.2 halaman 249 Putusan No. 25/2009, sebagai berikut:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

”1.1.1 Fuel surcharge merupakan kompensasi dari kenaikan harga avtur (aviation turbin) yang dimasukkan ke dalam komponen tarif tiket pesawat penerbangan yang dibebankan kepada konsumen.

1.1.2 Fuel surcharge bertujuan untuk menutup selisih biaya bahan bakar avtur maskapai penerbangan yang diakibatkan oleh kenaikan harga avtur yang digunakan dalam perhitungan tarif batas atas sebagaimana dimaksud dalam KM No. 9 Tahun 2002.”

10. Fuel surcharge merupakan kelaziman pada industri penerbangan di dunia. Penerapannya karena adanya lonjakan harga bahan bakar minyak yang terjadi. Nominal fuel surcharge juga fluktuatif dan menjadi upaya maskapai guna mempersempit kesenjangan antara harga asumsi minyak yang ditetapkan dengan fluktuasi harga minyak dunia.

11. Bahwa pada faktanya harga avtur sejak bulan Mei 2006 terus meningkat secara signifikan sehingga tidak lagi sesuai dengan harga avtur yang telah ditetapkan sebagai komponen penghitung dari tarif dasar, yaitu sebesar Rp.2.700,- per liter, dengan demikian penerapan fuel surcharge oleh maskapai penerbangan termasuk Garuda/Pemohon Keberatan menjadi sangat penting untuk menutup selisih biaya avtur yang terus meningkat.

12. Berbeda dengan tarif dasar yang batas atasnya diatur berdasarkan Kepmenhub No. 9/2002, sampai saat ini tidak ada peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai formula fuel surcharge. Oleh karenanya penetapan formula fuel surcharge diserahkan kepada masing-masing maskapai penerbangan domestik.

b. Garuda/Pemohon Keberatan Merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

13. Garuda/Pemohon Keberatan merupakan Badan Usaha Milik Negara (”BUMN”) berbentuk Persero berdasarkan Undang-undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (”UU BUMN”) (Bukti P-7), yang memiliki kewajiban untuk mengejar keuntungan dan memberikan kontribusi terhadap penerimaan Negara, berdasarkan Pasal 2 UU BUMN, antara lain untuk:

(i) Memberikan sumbangan bagi perkembangan perekonomian nasional pada umumnya dan penerimaan negara pada khususnya;

(ii) Mengejar keuntungan;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

(iii) Menyelenggarakan kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan memadai bagi pemenuhan hajat hidup orang banyak.

14. Sesuai dengan Pasal 2 UU BUMN sebagaimana tersebut di atas, Garuda/Pemohon Keberatan sebagai BUMN memainkan dua peranan utama, yaitu: (i) sebagai perusahaan yang memiliki kewajiban mencari keuntungan bagi Negara; dan (ii) sebagai alat bagi Pemerintah untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat untuk memenuhi kebutuhan masyarakat.

15. Lebih lanjut, kewajiban Garuda/Pemohon Keberatan untuk melakukan fungsi pelayanan umum (public service obligation) sesuai dengan Pasal 66 ayat (1) UU BUMN, yaitu:

”(1) Pemerintah dapat memberikan penugasan khusus kepada BUMN untuk menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan kegiatan BUMN”

16. Bahwa fungsi pelayanan umum (public service obligation) tersebut diwujudkan oleh Garuda/Pemohon Keberatan dengan tetap melayani rute penerbangan sesuai dengan kebutuhan masyarakat umum meskipun beban biaya operasional semakin tinggi karena harga avtur telah secara signifikan terus meningkat sejak tahun 2006. Keputusan Garuda/Pemohon Keberatan untuk tetap melayani rute-rute penerbangan walaupun tidak menguntungkan secara komersial adalah bentuk pelaksanaan fungsi Garuda/Pemohon Keberatan sesuai dengan ketentuan Pasal 2 UU BUMN di mana Garuda/Pemohon Keberatan memiliki fungsi menyelenggarakan kemanfaatan umum dengan menyediakan jasa untuk memenuhi kebutuhan orang banyak.

17. Bahwa meskipun Garuda/Pemohon Keberatan mempunyai peranan untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat dan melakukan fungsi public service obligation, namun sebagai penyedia jasa penerbangan domestik penerapan tarif jasa penerbangan Garuda/Pemohon Keberatan tetap mengacu pada Kepmenhub No. 9/2002.

18. Pada faktanya, penerapan tarif dasar Garuda/Pemohon Keberatan hampir selalu mencapai batas atas sebagaimana diatur dalam Kepmenhub No. 9/2002, sehingga tidak mungkin bagi Garuda/Pemohon Keberatan untuk memasukan komponen biaya bahan bakar dalam penghitungan tarif dasar tersebut. Oleh karena itu, Garuda/Pemohon Keberatan tidak memiliki pilihan lain selain menerapkan fuel surcharge

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

untuk menutupi biaya yang diakibatkan oleh fluktuasi harga avtur yang terus meningkat secara signifikan.

19. Bahwa, fluktuasi kenaikan harga avtur yang signifikan tersebut merupakan konsekuensi yang harus dihadapi oleh Garuda/Pemohon Keberatan dalam menjalankan usaha jasa penerbangannya, dengan tetap memberikan pelayanan yang maksimal kepada pengguna jasa penerbangan Garuda/Pemohon Keberatan sekaligus menjalankan fungsi public service obligation.

20. Namun demikian, dalam implementasinya Garuda/Pemohon Keberatan tetap memperhatikan daya beli masyarakat yang mana hal ini sesuai dengan fungsi BUMN untuk memenuhi kebutuhan masyarakat berdasarkan Pasal 2 ayat (1c) UU BUMN, di mana Garuda/Pemohon Keberatan tidak semena-mena dalam menerapkan besaran fuel surcharge tanpa memperhitungkan fungsinya memberikan pelayanan kepada masyarakat umum.

21. Di samping beban operasional yang tinggi karena fluktuasi harga avtur, serta segala keterbatasan yang dimilikinya selaku BUMN, Garuda/Pemohon Keberatan juga harus bertahan untuk menghadapi persaingan yang ketat di industri jasa penerbangan domestik dan berhadapan dengan maskapai penerbangan domestik lainnya.

22. Berdasarkan fakta-fakta tersebut di atas, penerapan fuel surcharge mempunyai arti yang penting demi kelangsungan usaha jasa penerbangan Garuda/Pemohon Keberatan sebagai BUMN, agar dapat terus dapat memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat sesuai dengan fungsi dan kewajibannya untuk melaksanakan pelayanan umum serta sesuai dengan fungsinya memberikan kontribusi bagi penerimaan Negara dan mencari keuntungan.

DUDUK PERKARA DAN FAKTA SESUNGGUHNYA

1) Penerapan Fuel Surcharge Oleh Garuda/Pemohon Keberatan Tidak Melanggar Peraturan Perundang-undangan

23. Sampai saat ini, tidak ada peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai formula fuel surcharge. Oleh karenanya penetapan formula fuel surcharge diserahkan kepada masing-masing maskapai penerbangan domestik. Penerapan formula fuel surcharge tentunya harus dilakukan oleh maskapai penerbangan dengan mempertimbangkan berbagai variabel biaya (variable cost) tertentu antara lain variable

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

konsumsi bahan bakar (fuel consumption), serta load factor (tingkat isian penumpang dan barang).

24. Pemerintah tidak pernah mengatur mengenai formula dan besaran fuel surcharge yang harus diterapkan oleh maskapai penerbangan, walaupun Departemen Perhubungan pernah memberikan himbauan formula fuel surcharge berdasarkan Surat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. AU/1386/DAU.260/08 tertanggal 3 Maret 2008 tentang Formulasi Perhitungan Fuel Surcharge (”Surat No. 1386”) (Bukti P-8).

25. Formula yang dijadikan acuan oleh Departemen Perhubungan dalam menghitung besaran fuel surcharge memperhitungkan komponen-komponen: (i) harga avtur setelah pajak (A); (ii) harga dasar avtur yang dipergunakan dalam perhitungan (B); dan (iii) rata-rata konsumsi avtur per kilometer (C). Formula yang dijadikan acuan oleh Departemen Perhubungan adalah sebagai berikut:

Fuel Surcharge = (A)-(B) *(C) per kilometer

26. Bahwa, memang tidak ada suatu keseragaman atau formula baku yang wajib diimplementasikan maskapai penerbangan dalam menghitung besaran fuel surcharge. Formula penghitungan fuel surcharge yang dijadikan acuan Departemen Perhubungan sendiri bukan merupakan suatu formula yang sifatnya baku, di mana pada akhirnya formula penghitungan fuel surcharge diserahkan kepada masing-masing maskapai penerbangan.

2) Fuel Surcharge adalah Biaya (Cost) dan Bukan Merupakan Komponen Keuntungan Maskapai

27. Sebagaimana dijelaskan dalam Surat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. AU/5581/DAU.1952/2005 tertanggal 31 Oktober 2005 (Bukti P-9), fuel surcharge semata-mata diterapkan dengan tujuan untuk menutup biaya yang diakibatkan oleh kenaikan harga avtur.

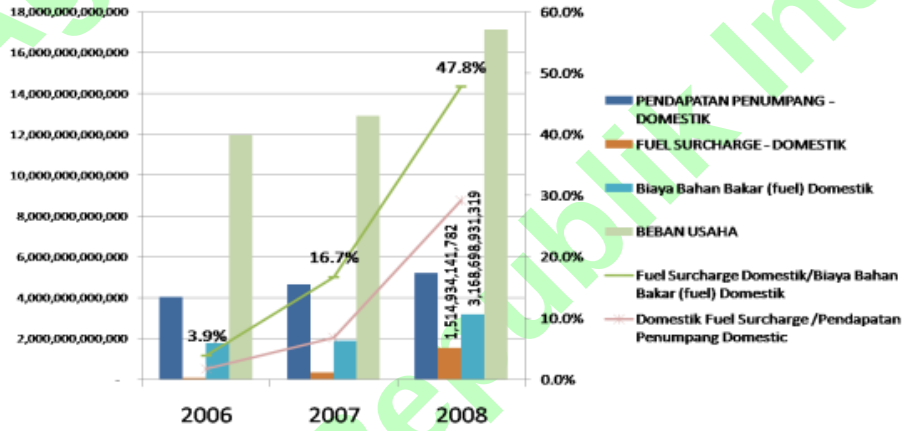
28. Garuda/Pemohon Keberatan tidak memperoleh keuntungan dari fuel surcharge, karena fuel surcharge merupakan beban biaya avtur dan bukannya komponen Garuda/Pemohon Keberatan dalam memperoleh pendapatan. Faktanya, fuel surcharge diterapkan oleh Garuda/Pemohon Keberatan semata-mata untuk menutupi biaya atas fluktuasi harga avtur yang terus meningkat.

29. Garuda/Pemohon Keberatan memperlakukan dan mencatat pembelian avtur/fuel sebagai biaya produksi, yang mana komponen biaya avtur/fuel

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

dalam total biaya operasional relatif sangat besar. Pada tahun 2006 komponen biaya avtur mencapai 33% dari total biaya operasional, dan sebesar 32,7% pada tahun 2007 serta 40,7% pada tahun 2008.

30. Pada faktanya, besaran fuel surcharge Garuda/Pemohon Keberatan selalu lebih rendah dibandingkan dengan fuel cost Garuda/Pemohon Keberatan, sebagaimana digambarkan dalam tabel di bawah ini:



Gambar 1: Perbandingan Fuel Cost dan Fuel Surcharge Garuda/Pemohon Keberatan

31. Di samping itu, pada faktanya keuntungan usaha yang diperoleh oleh Garuda/Pemohon Keberatan adalah merupakan hasil dari upaya-upaya Garuda/Pemohon Keberatan dalam memperbaiki kinerjanya, yaitu:
    a. Melakukan restrukturisasi rute;
    b. Melakukan efisiensi sebesar 25% dalam waktu tiga tahun, dengan cara peremajaan pesawat, negosiasi kontrak, e-auction, perbaikan kualitas sumber daya manusia;
    c. Penerapan manajemen yang sistemik, contohnya dengan Revenue Management System (sistem yang digunakan untuk mengelola pendapatan melalui penetapan harga yang bervariasi berdasarkan segmen dan permintaan pasar), Network Management System (sistem yang digunakan untuk mengelola jaringan operasi penerbangan), pengoptimalan pengoperasian pesawat (utilisasi pesawat);
    d. Sinergi berbagai anak perusahaan Garuda/Pemohon Keberatan.

32. Pada faktanya tingkat keuntungan yang diperoleh Garuda/Pemohon Keberatan sejak tahun 2006 sampai sekarang jumlahnya masih relatif kecil bila dibandingkan dengan keuntungan yang diperoleh maskapai

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

penerbangan lainnya. Dengan demikian tidak benar apabila Garuda/Pemohon Keberatan telah menerapkan fuel surcharge secara eksesif (berlebihan).

33. Hal ini membuktikan bahwa Garuda/Pemohon Keberatan tidak menjadikan fuel surcharge sebagai sumber pendapatan, melainkan untuk mempersempit selisih antara besaran avtur yang telah ditetapkan oleh Departemen Perhubungan dengan besaran nyata avtur yang harus dibayarkan oleh Garuda/Pemohon Keberatan ke Pertamina.

KEBERATAN DALAM ASPEK FORMIL

KPPU/TERMOHON KEBERATAN TIDAK MENGAMBIL SUMPAH TERHADAP SAKSI-SAKSI YANG DIPERIKSA DALAM PERKARA A QUO

34. Bahwa, dalam butir 3.12 halaman 258 Putusan No. 25/2009, KPPU/Termohon Keberatan menyatakan sebagai berikut:

    "3.12 Menimbang bahwa dalam BAP INACA yang dihadiri oleh Sekretaris Jenderal INACA (Tengku Burhanuddin), ditemukan pertanyaan dari Tim Pemeriksa "Apakah Bapak bersedia diambil keterangan di bawah sumpah?", dan dijawab "Bersedia", dengan demikian Majelis Komisi menilai keterangan tersebut diambil di bawah sumpah, sehingga BAP INACA merupakan alat bukti yang sah."

35. Di samping itu, dalam butir 3.11 halaman 258 Putusan No. 25/2009 KPPU/Termohon Keberatan menyatakan sebagai berikut:

    "3.11 Menimbang bahwa di dalam BAP PT Pertamina (Persero) yang dihadiri oleh Vice President Aviasi PT Pertamina (Persero) (Iqbal Hasan), tidak ditemukan keterangan yang menyatakan bahwa Saksi diambil keterangannya di bawah sumpah, dengan demikian Majelis Komisi menilai BAP PT Pertamina (Persero) tersebut tidak sah sebagai alat bukti."

36. Pasal 67 ayat (1) huruf d Perkom No. 1/2006 (Bukti P-10) menyatakan sebagai berikut:

    "Dalam setiap tahapan pemeriksaan, Saksi dan Ahli wajib:

    …

    d. mengangkat sumpah sesuai dengan agama dan kepercayaannya,

    …"

37. Di samping itu, berdasarkan Pasal 1911 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (Bukti P-11), saksi wajib diambil sumpahnya dalam memberikan keterangan, sebagaimana dinyatakan di bawah ini:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

"Tiap saksi diwajibkan, menurut cara agamanya, bersumpah atau berjanji bahwa ia akan menerangkan yang sebenarnya."

38. Di samping diwajibkan dalam Perkom No. 1/2006 dan Kitab Undang-undang Hukum Perdata sebagaimana disebutkan di atas, Pasal 147 HIR (Bukti P-12) juga menyatakan sebagai berikut:

"Jika tidak diminta mengundurkan diri, atau jika penolakan ini dianggap tidak beralasan buat memberikan kesaksiannya, maka sebelum saksi itu memberi keterangannya, ia lebih dahulu disumpah menurut agamanya."

39. Bahwa, berdasarkan yurisprudensi Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 1486 K/Sip/1975 tanggal 15 Juli 1976, sebagaimana dimuat dalam buku "Perbandingan HIR dengan RBG disertai dengan Yurisprudensi MARI dan Kompilasi Peraturan Hukum Acara Perdata, Buku Pedoman untuk Dosen Mahasiswa dan Praktisi" karangan Drs. Hari Sasangka, SH., MH dan Ahmad Rifai, SH, halaman 81 (Bukti P-13), suatu keterangan saksi yang tidak diberikan di bawah sumpah maka keterangan tersebut tidak merupakan alat bukti yang sah.

40. Bahwa berdasarkan dalil-dalil dan fakta tersebut di atas (Berita Acara Pemeriksaan saksi Sekretaris Jenderal INACA tanggal 21 Januari 2010 (Bukti P-14) dan Berita Acara Pemeriksaan Vice President Aviasi PT Pertamina (Persero) ("Pertamina") tanggal 20 Januari 2010 (Bukti P-15)), KPPU/Termohon Keberatan sesungguhnya mengakui bahwa terhadap saksi yang tidak disumpah maka keterangan saksi dimaksud bukanlah merupakan alat bukti yang sah. Dengan tidak diambilnya sumpah terhadap saksi-saksi dimaksud, maka terbukti secara jelas dan nyata bahwa KPPU/Termohon Keberatan telah melanggar hukum acara yang berkaitan dengan keterangan saksi fakta, karena pada kenyataannya tidak ada pengambilan sumpah yang dilakukan oleh KPPU/Termohon Keberatan kepada saksi Sekretaris Jenderal INACA dan Vice President Aviasi PT Pertamina (Persero). KPPU/Termohon Keberatan tidak konsisten dalam menerapkan hukum acara khususnya mengenai harus diambilnya sumpah terhadap saksi yang diperiksa, mengingat untuk saksi lainnya yakni saksi Sudaryatmo selaku Pengurus Harian dari Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia ("YLKI") diambil sumpahnya oleh KPPU/Termohon Keberatan dan sumpahnya tersebut dituangkan dalam Berita Acara Pemeriksaan yang bersangkutan.

41. Dengan demikian, keterangan-keterangan dalam Berita Acara Pemeriksaan yang disampaikan oleh INACA dan Pertamina secara

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

yuridis tidak memiliki nilai pembuktian yang sempurna karena melanggar Pasal 67 ayat (1) huruf (d) Perkom No. 1/2006 jo Pasal 1911 Kitab Undang-undang Hukum Perdata jo Pasal 147 HIR, dan karenanya haruslah dikesampingkan.

PENETAPAN DAN PENGHITUNGAN NILAI GANTI RUGI DALAM PERKARA A QUO MELANGGAR KEPUTUSAN KPPU/TERMOHON KEBERATAN NOMOR 252/KPPU/KEP/VII/2008 TENTANG PEDOMAN PELAKSANAAN PASAL 47 UU NO. 5/1999 YANG DIKELUARKAN SENDIRI OLEH KPPU/TERMOHON KEBERATAN

42. Bahwa KPPU/Termohon Keberatan telah melanggar ketentuan mengenai sanksi ganti rugi yang diatur dalam Keputusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha No. 252/KPPU/Kep/VII/2008 tertanggal 31 Juli 2008 tentang Pedoman Pelaksanaan Ketentuan Pasal 47 dari UU No. 5/1999 (“Pedoman Pasal 47”) (Bukti P-16). Pelanggaran dimaksud terbukti dengan adanya dissenting opinion dari Dr. A. M. Tri Anggraini S.H., M.H., sebagai salah satu Majelis Komisi Perkara No. 25/2009, yang secara tegas menyatakan tidak sependapat dengan amar putusan KPPU Perkara No. 25/KPPU-I/2009 nomor 15-23, yang pada pokoknya antara lain juga secara tegas menyatakan sebagai berikut:

”Penetapan ganti rugi berdasarkan Pasal 47 UU No. 5 tahun 1999 yang ditentukan dalam Pedoman Pasal 47 tentang Tindakan Administratif oleh KPPU adalah jenis ganti rugi aktual (actual damages) dengan menerapkan prinsip-prinsip penetapan ganti rugi sesuai konteks Hukum Perdata, dimana beban pembuktian berada pada pelaku usaha yang meminta ganti kerugian.

Selain itu, prosedur mengenai ganti rugi kepada pihak yang dirugikan sebagai akibat terjadinya pelanggaran terhadap UU diatur dalam Pasal 38 ayat (2) UU No. 5 tahun 1999 yang menyatakan bahwa ”pihak yang dirugikan sebagai akibat terjadinya pelanggaran terhadap UU ini dapat melaporkan secara tertulis kepada Komisi dengan keterangan yang lengkap dan jelas tentang telah terjadinya pelanggaran serta kerugian yang ditimbulkan, dengan menyertakan identitas Terlapor.” Ketentuan ini menunjukkan bahwa penetapan ganti rugi yang diakui dalam UU tersebut adalah ganti rugi terhadap pihak yang dirugikan sebagai akibat pelanggaran atas UU No. 5 tahun1999. Oleh karena itu, penetapan dan pembayaran ganti rugi adalah ditujukan kepada pihak yang dirugikan, bukan kepada Negara.”

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

43. Bahwa dalam amar Putusan No. 25/2009, KPPU/Termohon Keberatan telah menjatuhkan sanksi sebagai berikut:

"15. Menghukum Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero) membayar ganti rugi sebesar Rp.162.000.000.000,- (seratus enam puluh dua milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;"

44. Bahwa sanksi yang dapat dijatuhkan oleh KPPU/Termohon Keberatan berdasarkan Pasal 47 UU No. 5/1999 adalah sebagai berikut:

Pasal 47 UU No. 5/1999

"(1) Komisi berwenang menjatuhkan sanksi berupa tindakan administratif terhadap pelaku usaha yang melanggar ketentuan Undang-undang ini.

Penjelasan: Cukup Jelas

(2) Tindakan administratif sebagaimana dimaksud dalam ayat(1) dapat berupa:

a. …
b. …
c. ...
d. ...
e. …
f. penetapan pembayaran ganti rugi; dan atau

Penjelasan: Ganti rugi diberikan kepada pelaku usaha dan kepada pihak lain yang dirugikan.

g. 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).

Penjelasan: Cukup Jelas"

45. Bahwa berdasarkan Pedoman Pasal 47, dalam hal terbukti secara sah dan meyakinkan terdapat suatu kegiatan dari pelaku usaha yang menimbulkan praktek monopoli atau persaingan usaha tidak sehat, dimana dalam Pedoman Pasal 47 dimaksud penetapan ganti rugi yang diterapkan adalah ganti rugi aktual (actual damages), yaitu atas kerugian yang benar-benar diderita secara aktual dan dapat dihitung dengan mudah sampai ke nilai Rupiah, berdasarkan kerugian yang senyatanya dialami penderita.

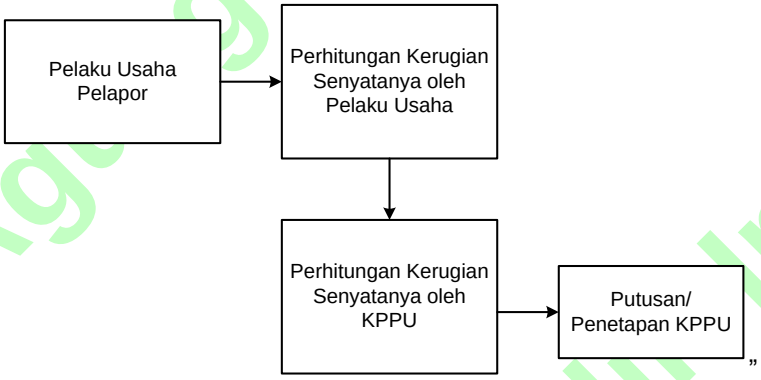
Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

46. Bahwa, Pedoman Pasal 47 pada pokoknya menyatakan bahwa proses perhitungan ganti rugi dilakukan berdasarkan tuntutan dari pihak yang menderita kerugian, di mana pihak tersebut wajib membuktikan besaran kerugian yang senyatanya dialami, untuk kemudian dilakukan penghitungan oleh KPPU/Termohon Keberatan berdasarkan asas kesesuaian, keadilan dan kepatutan, sebagai berikut:

"Dalam konteks ini ganti rugi yang ditetapkan oleh KPPU ialah jenis ganti rugi aktual (actual damages). Besar kecilnya ganti rugi ditetapkan oleh KPPU berdasarkan pada kerugian senyatanya yang dialami penderita.

Dalam hal ini KPPU akan menerapkan prinsip-prinsip penetapan ganti rugi sesuai dengan konteks hukum perdata dimana beban pembuktian berada pada pelaku usaha yang meminta ganti kerugian.

Proses perhitungan ganti rugi dilakukan berdasar pihak yang menerima kompensasi ganti rugi. Untuk melakukan perhitungan kompensasi ganti rugi pada pelaku usaha maka pelaku usaha tersebut wajib membuktikan besar kerugian senyatanya yang ia derita, lalu KPPU melakukan perhitungan mengenai kebenaran (validitas) perhitungan tersebut berdasar asas kesesuaian, keadilan dan kepatutan.



"

47. Bahwa, pada kenyataannya KPPU/Termohon Keberatan dalam menerapkan ganti rugi yang harus dibayarkan oleh Garuda/Pemohon Keberatan telah tidak menerapkan Pedoman Pasal 47 tersebut di atas. Tidak adanya pihak yang mengajukan permohonan ganti rugi kepada KPPU/Termohon Keberatan atas kerugian yang diakibatkan oleh Garuda/Pemohon Keberatan seharusnya tidak diartikan bahwa KPPU/Termohon Keberatan dapat menerapkan sanksi ganti rugi yang harus dibayarkan oleh Garuda/Pemohon Keberatan.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

48. Bahwa dissenting opinion dari Dr. A. M. Tri Anggraini SH., MH., sebagaimana disebutkan di atas adalah tepat, karena sesuai dengan peraturan perundang-undangan, ganti rugi yang sifatnya aktual hanya dapat diberikan kepada pihak lain yang dirugikan, di mana pihak lain yang dirugikan dimaksud bukanlah "Negara" sebagaimana dimaksud dalam amar putusan butir 15 dari Putusan KPPU No. 25/2009.

49. Dengan demikian, penerapan sanksi ganti rugi oleh KPPU/Termohon Keberatan adalah jelas keliru dan telah menyalahi peraturan perundang-undangan, dalam hal ini Pedoman Pasal 47.

PENGGUNAAN KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 26 TAHUN 2010 SEBAGAI DASAR ALASAN YANG MEMBERATKAN DALAM PUTUSAN PERKARA A QUO ADALAH TIDAK BENAR DAN TIDAK BERDASAR

50. Bahwa, dalam butir 14.1.3 halaman 319 Putusan No. 25/2009, KPPU/Termohon Keberatan menyatakan sebagai berikut:

"Bahwa sampai saat Putusan ini dibacakan, Terlapor I PT Garuda Indonesia (Persero), … masih memberlakukan fuel surcharge meskipun telah terbit KM No. 26 Tahun 2010 tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri yang mulai berlaku sejak tanggal 14 April 2010, dimana seharusnya fuel surcharge sudah tidak diberlakukan lagi."

51. Bahwa, sebagaimana dinyatakan KPPU/Termohon Keberatan dalam Putusan No. 25/2009 sebagaimana tersebut di atas, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2010 tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri ("KM No. 26/2010") (Bukti P-17) baru mulai berlaku pada tanggal 14 April 2010, atau kurang lebih 7 bulan sejak dimulainya Tahap Pemeriksaan Pendahuluan Perkara atau tanggal 28 September 2009.

52. KPPU/Termohon Keberatan dalam pertimbangan Putusan aquo menyatakan bahwa salah satu dasar yang memberatkan bagi Garuda/Pemohon Keberatan adalah tetap masih diberlakukannya fuel surcharge meskipun telah terbit KM No. 26/2010 yang baru berlaku efektif sejak tanggal 14 April 2010, padahal peristiwa yang dipermasalahkan dalam Perkara aquo adalah dalam rentang waktu tahun 2006-2009. Dengan demikian, KPPU/Termohon Keberatan dalam

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

memutus perkara ini telah menerapkan suatu peraturan perundang-undangan yang tidak relevan dengan peristiwa dimaksud.

53. Dengan demikian, pertimbangan hukum KPPU/Termohon Keberatan pada butir 14.1.3 halaman 319 yang menggunakan KM No. 26/2010 sebagai alasan yang memberatkan Garuda/Pemohon Keberatan dalam Putusan No. 25/2009 adalah tidak benar dan tidak berdasar sama sekali, sama halnya dengan memberlakukan suatu ketentuan perundang-undangan secara retroaktif untuk suatu dugaan pelanggaran yang terjadi sebelumnya, hal mana yang dilarang sesuai dengan prinsip hukum yang berlaku.

PUTUSAN DIDASARKAN PADA DATA YANG KELIRU, BAHKAN TANPA DATA YANG RELEVAN

54. KPPU/Termohon Keberatan dalam halaman 59 Putusan No. 25/2009 menyatakan sebagai berikut:

“a. Bahwa Terlapor yang menyerahkan data pendapatan fuel surcharge dan fuel cost untuk tahun 2006, 2007, dan 2009 adalah PT Garuda Indonesia (Persero), PT Sriwijaya Air, dan PT Indonesia Air Asia;

b. Bahwa Terlapor yang menyerahkan data pendapatan fuel surcharge dan fuel cost untuk tahun 2006, 2007, 2008 dan 2009 adalah PT Merpati Nusantara Airlines (Persero);

c. Bahwa Terlapor yang menyerahkan data fuel cost untuk tahun 2006, 2007, 2008, dan 2009 adalah PT Travel Express dan PT Kartika Airlines;

d. Oleh karena Terlapor tidak menyerahkan data, perhitungan pendapatan fuel surcharge tahun 2006, 2007, 2008 dan 2009 untuk PT Mandala Airlines, PT Riau Airlines, PT Travel Express, PT Lion Mentari Airlines, PT Wings Abadi Airlines, PT Metro Batavia, PT Kartika Airlines, dan PT Trigana Airlines dihitung berdasarkan rata-rata besaran fuel surcharge dalam satu tahun dikali dengan jumlah penumpang aktual masing-masing maskapai pada tahun yang bersangkutan;

e. Oleh karena Terlapor tidak memberikan data, biaya fuel tahun 2006, 2007 dan 2008 untuk PT Mandala Airlines, PT Riau Airlines, PT Lion Mentari Airlines, PT Wings Abadi Airlines, PT Metro Batavia, dan PT Trigana Airlines dihitung berdasarkan rata-rata biaya fuel per penumpang PT Swirijaya Air dikali dengan jumlah

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

penumpang aktual masing-masing maskapai pada tahun yang bersangkutan. PT Sriwijaya Air digunakan sebagai dasar perhitungan karena jumlah dan jenis pesawat, rute penerbangan serta ukuran perusahaan dianggap dapat mewakili maskapai yang tidak memberikan data ;

f. Oleh karena para Terlapor tidak memberikan data, perhitungan biaya fuel dihitung berdasarkan rata-rata biaya fuel per penumpang PT Merpati Nusantara Airlines dikali dengan jumlah penumpang aktual masing-masing maskapai pada tahun yang bersangkutan. PT Merpati Airlines digunakan sebagai dasar perhitungan karena hanya data Merpati Nusantara Airlines yang tersedia.

g. Karena Terlapor tidak memberikan data, jumlah penumpang diestimasi berdasarkan data jumlah penumpang pada Tabel 14."

55. Dalam butir 4.4.3 halaman 261 Putusan No. 25/2009, KPPU/Termohon Keberatan menyatakan sebagai berikut:

"Majelis Komisi menilai benar bahwa data pendapatan dari fuel surcharge dan fuel cost yang diserahkan Terlapor I hanya untuk tahun 2006, 2007, dan 2008. Data untuk tahun 2009 diperoleh dari hasil proyeksi pendapatan dari fuel surcharge dan fuel cost karena ketidak tersediaan data dari Terlapor I."

(i) Berdasarkan uraian di atas, terbukti bahwa KPPU/Termohon Keberatan menggunakan data yang tidak benar dan tidak akurat, karena sebagian data yang digunakan dalam pemeriksaan perkara aquo tidak dapat dibenarkan berdasarkan ilmu statistik. Data yang tidak benar dan tidak akurat dimaksud antara lain: KPPU/Termohon Keberatan tidak menggunakan data aktual fuel surcharge dan fuel cost Garuda/Pemohon Keberatan untuk tahun 2009, namun semata-mata menggunakan data hasil proyeksi fuel surcharge dan fuel cost yang dihitung sendiri oleh KPPU/Termohon Keberatan; dan

(ii) KPPU/Termohon Keberatan tidak menggunakan data aktual fuel cost beberapa maskapai penerbangan dalam halaman 59 Putusan No. 25/2009 untuk tahun 2006-2009, namun semata-mata menggunakan data hasil proyeksi fuel surcharge dan fuel cost dari

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

PT Sriwijaya Air (terlapor lain) yang dihitung sendiri oleh KPPU/Termohon Keberatan.

56. Bahwa, KPPU/Termohon Keberatan tidak memiliki alat bukti apapun yang diakui berdasarkan Pasal 42 UU No. 5/1999 jo Pasal 64 ayat (1) Perkom No. 1/2006 untuk membuktikan adanya suatu perjanjian baik tertulis maupun tidak tertulis antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lain sehubungan dengan besaran fuel surcharge yang dibebankan kepada konsumen. Kalaupun KPPU/Termohon Keberatan menganggap memiliki bukti untuk membuktikan hal dimaksud-quod non-bukti tersebut demi hukum haruslah dikesampingkan karena tidak sesuai dengan ketentuan Pasal 42 UU No. 5/1999 jo Pasal 64 ayat (1) Perkom No. 1/2006 dimaksud. Faktanya, sejak tanggal 30 Mei 2006 besaran fuel surcharge ditetapkan secara independen oleh Garuda/Pemohon Keberatan.

57. Dalam memutus bahwa terdapat suatu perjanjian tidak tertulis antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lain sehubungan dengan besaran fuel surcharge, KPPU/Termohon Keberatan telah menggunakan asumsi melalui pendekatan statistik dengan data yang keliru, tidak akurat dan tidak benar untuk membuktikan adanya keseragaman perilaku antara para Terlapor. Sekali lagi, Garuda/Pemohon Keberatan tegaskan bahwa asumsi dimaksud bukanlah alat bukti yang sah sebagaimana diuraikan di atas.

58. Karena sebagian terbesar data yang dianalisa dan diuji oleh KPPU/Termohon Keberatan adalah semata-mata berdasarkan asumsi dengan data yang keliru, tidak akurat, tidak benar dan tidak berdasar dari KPPU/Termohon sendiri maka hasil analisa yang dibuat dengan menggunakan data-data tersebut menjadi tidak akurat, bahkan salah dan keliru.

59. Sebagaimana diakui sendiri oleh KPPU/Termohon Keberatan dalam pertimbangan Putusan No. 25/2009 halaman 320, Garuda/Pemohon Keberatan telah kooperatif karena memberikan keterangan dan dokumen yang memadai selama proses pemeriksaan. Namun demikian, terkait dengan data yang mungkin masih diperlukan oleh KPPU/Termohon Keberatan, KPPU/Termohon Keberatan bukannya menggunakan kewenangannya (ex Pasal 41 ayat (1) dan (2) UU No. 5/1999) tetapi malah mendasarkan putusannya pada asumsi yang keliru sebagaimana diuraikan di atas. Sikap KPPU/Termohon Keberatan ini sangat

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

bertentangan dengan usaha penegakan hukum persaingan usaha, dan sangat merugikan pihak Terlapor yang kooperatif selama Pemeriksaan Pendahuluan, Pemeriksaan Lanjutan maupun Sidang Majelis Komisi, termasuk Garuda/Pemohon Keberatan.

60. Kewenangan dimaksud diatur dalam Pasal 41 ayat (1) dan (2) UU No. 5/1999 yang berbunyi:

"(1) Pelaku usaha dan atau pihak lain yang diperiksa wajib menyerahkan alat bukti yang diperlukan dalam penyelidikan dan atau pemeriksaan.

(2) Pelaku usaha dilarang menolak diperiksa, menolak informasi yang diperlukan dalam penyelidikan dan atau pemeriksaan, atau menghambat proses penyelidikan dan atau pemeriksaan."

HASIL UJI KORELASI DAN UJI HOMOGENITAS YANG DILAKUKAN OLEH KPPU/TERMOHON KEBERATAN KELIRU KARENA MENGGUNAKAN DATA YANG TIDAK BENAR

61. Bahwa, KPPU/Termohon Keberatan dalam melakukan pemeriksaan perkara aquo sebagaimana dinyatakan dalam butir 62 dan 63 halaman 79 Putusan No. 25/2009 hanya menggunakan uji statistik berupa Uji Korelasi dan Uji Varians Bartlette. Dalam butir 64-65 halaman 79-80 Putusan No. 25/2009, KPPU/Termohon Keberatan menyatakan sebagai berikut:

"64. Bahwa Uji Korelasi bertujuan untuk menguji hubungan antara dua variable yang tidak menunjukkan hubungan fungsional. Korelasi dinyatakan dalam % (persentase) keeratan hubungan antara dua variable yang dinamakan dengan koefisien korelasi, yang menunjukkan derajat hubungan antara dua variable dan arah hubungannya (+ atau -). Dimana jika nilai r<0 artinya telah terjadi hubungan yang linier positif, dan jika nilai r<0 artinya telah terjadi hubungan yang linier negative, yaitu makin besarnya nilai variable x makin kecil nilai variable y dan sebaliknya. Semakin tinggi nilai r, berarti korelasinya makin tinggi;

65. Bahwa Uji Varians Bartletts Test (Snedecor and Cochran, 2983) digunakan untuk menguji apakah sejumlah sample, memiliki varians yang setara. Varians yang setara diantara sample disebut dengan homogenity of variances. Bartletts test dapat juga digunakan untuk menguji apakah varians diantara kelompok samples setara atau tidak."

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

62. Bahwa berdasarkan kaidah ilmu statistik, metode pengujian standar yang umum dilakukan untuk mengetahui ada atau tidaknya kesamaan perilaku yang saling berkaitan, adalah dengan melakukan pengujian berdasarkan: (1) Uji Varians Bartlette dan Levenne serta Brown-Forysthe (uji yang dilakukan untuk mengetahui terdapat keragaman dari sejumlah sampel); (2) Uji Korelasi (uji yang dilakukan untuk mengetahui adanya hubungan antara satu variabel dengan variabel lain); serta (3) Granger Test (uji yang digunakan untuk menentukan apakah suatu rangkaian data dapat digunakan untuk mengetahui adanya hubungan sebab akibat antara satu variabel dengan satu variabel lainnya). Ketiga metode ini merupakan metode standar yang umum diterapkan dalam pengujian ada atau tidaknya kesamaan perilaku. Ketiga metode pengujian dimaksud merupakan satu rangkaian pengujian yang harus dilakukan secara keseluruhan dan tidak dipisah-pisah karena saling terkait satu dengan lainnya. Dengan demikian, jika hanya sebagian dari metode pengujian yang dilakukan maka hasilnya tidak dapat digunakan sebagai acuan untuk membuktikan adanya kesamaan perilaku yang saling berkaitan.

63. Faktanya, KPPU/Termohon Keberatan hanya menggunakan satu setengah macam metode pengujian, yaitu Uji Korelasi dan Uji Varians Bartlette dalam menguji ada atau tidaknya kesamaan perilaku yang saling berkaitan antar para Terlapor, walaupun pada halaman 79 Putusan No. 25/2009 KPPU/Termohon Keberatan menyatakan melakukan Uji Varians Levenne namun kenyataannya KPPU/Termohon Keberatan hanya melakukan Uji Varians Bartlette sebagaimana diungkapkan sendiri oleh KPPU/Termohon Keberatan pada halaman 285-287 Putusan No. 25/2009. Dalam hal ini KPPU/Termohon Keberatan memisahkan Uji Varians Bartlette dari Uji Varians Levenne yang sebenarnya merupakan padanan, dan hasil pengujian dengan Uji Varians Levenne menunjukkan tidak ada keseragaman. Sehingga dengan hanya digunakannya metode pengujian Uji Korelasi dan Uji Varians Bartlette dimaksud maka berdasarkan kaidah ilmu statistik, hasil dari uji statistik yang dilakukan KPPU/Termohon Keberatan keliru dan berdasar sama sekali.

64. Di samping itu, KPPU/Termohon Keberatan dalam melakukan Uji Korelasi dan Uji Varians Bartlette pun menggunakan data yang salah, karena hanya didasarkan pada asumsi dan bukan data aktual yang sebenar-benarnya, yaitu:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

KPPU/Termohon Keberatan tidak menggunakan data aktual fuel surcharge dan fuel cost dari Garuda/Pemohon Keberatan untuk tahun 2009, namun semata-mata menggunakan data fuel surcharge dan fuel cost yang merupakan hasil proyeksi fuel surchargefuel costyang dihitung sendiri oleh KPPU/Termohon Keberatan; dan

KPPU/Termohon Keberatan tidak menggunakan data aktual fuel cost dari beberapa maskapai penerbangan untuk tahun 2006-2009, sebagaimana dimaksud dalam halaman 59 Putusan No. 25/2009, namun semata-mata menggunakan data hasil proyeksi yang dihitung sendiri oleh KPPU/Termohon Keberatan dengan menggunakan data fuel surcharge dan fuel cost dari PT Sriwijaya Air sebagai acuan.

65. Bahwa karena KPPU/Termohon Keberatan pada faktanya hanya menggunakan dua metode pengujian statistik saja dan juga menggunakan data yang salah dalam melakukan uji statistik tersebut, maka berdasarkan kaidah ilmu statistik amat mustahil bagi KPPU/Termohon Keberatan untuk dapat menyimpulkan secara akurat adanya keseragaman perilaku sehubungan dengan besaran fuel surcharge yang saling berkaitan antar maskapai penerbangan, terlebih lagi asumsi dimaksud bukanlah merupakan alat bukti yang sah (ex Pasal 64 ayat (1) Perkom No. 1/2006). Penerapan metode yang salah akan berakibat pada kesimpulan yang salah pula, dan karenanya mohon kepada Majelis Hakim Pemeriksa yang Terhormat untuk mengesampingkan hasil pengujian statistik yang dilakukan oleh KPPU/Termohon Keberatan dan merujuk kepada hasil pengujian yang dilakukan Garuda/Pemohon Keberatan sebagaimana diuraikan dalam butir-butir di bawah ini.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Nama Perusahaan	Terlapor	Yang Masuk atau tidak masuk Uji Korelasi untuk Fuel Surcharge			Yang Masuk dan Tidak masuk Homogenity of Variance Test (Bartletts Test)			Dinyatakan Melanggar Ps.5	Granger Test	Levene Test	Brown-Forsythe Test
		0 s/d ≤1	1 s/d ≤2	2 s/d ≤3	0 s/d ≤1	1 s/d ≤2	2 s/d ≤3				
									Test ini tidak dilakukan padahal dengan test ini akan diketahui apakah ada hubungan antar variable adalah hubungan sebab akibat	Test ini tidak dilakukan padahal hasil test menunjukkan bahwa tidak ada homoginitas yang berarti tidak ada kesepakatan (harga).	Test ini tidak dilakukan padahal dinyatakan dilakukan. Hasilnya menunjukkan bahwa tidak ada homoginitas.
PT Garuda Indonesia	1	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Bersalah			
PT Sriwijaya Air	2	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Bersalah			
PT Merpati N Airlines	3	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Bersalah			
PT Mandala Airlines	4	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Bersalah			
PT Riau Airlines	5										
PT Travel EAS	6		Masuk			Masuk		Bersalah			
PT Lion M Airlines	7	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Bersalah			
PT Wings Abadi Airlines	8	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk		Bersalah			
PT Metro Batavia	9	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Bersalah			
PT Kartika Airlines	10	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Masuk	Bersalah			
PT Linus Airways	11										
PT Trigana Air Service	12										
PT Indonesia Air Asia	13										
Jumlah Perusahaan diuji		8	9	8	8	9	8	9			

Dengan keterangan ini menjadi sangat jelas bahwa KPPU/Termohon Keberatan melakukan pengujian atau pembuktian secara tidak benar dan tidak sesuai dengan kaidah ilmu statistik dan tidak sesuai yang dinyatakan dalam pemeriksaan dan Putusan No. 25/2009. Perusahaan yang tidak diuji dinyatakan bersalah. Selanjutnya, data fuel surcharge yang digunakan oleh KPPU/Termohon Keberatan sebagian besar adalah data yang dihitung sendiri oleh KPPU/Termohon Keberatan sehingga tidak akurat sebagai acuan. Walau demikian dengan menggunakan secara menyeluruh uji korelasi dan berbagai uji homogenitas varians maka hasil yang diperoleh tidak menunjukkan adanya kesepakatan diantara para perusahaan penerbangan.

Gambar 2: ***Analisa Garuda/Pemohon Keberatan terhadap hasil Uji Statistik yang dilakukan KPPU/Termohon Keberatan sebagaimana dimaksud dalam dan/atau dijadikan pertimbangan dari Putusan No. 25/2009***

66. Berdasarkan tabel hasil analisa di atas, terbukti secara jelas dan nyata bahwa KPPU/Termohon Keberatan telah keliru dan tidak konsisten dalam melakukan uji statistik (uji korelasi dan homogeneity of variance test atau Bartlett test) terkait dengan perkara aquo, karena di samping tidak menggunakan data fuel surcharge aktual, KPPU/Termohon Keberatan juga terbukti tidak melakukan uji statistik terhadap seluruh maskapai penerbangan yang dinyatakan bersalah dalam Putusan No.25/2009

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

(khususnya terhadap PT Travel Express Aviation Services dan PT Wings Abadi Airlines).

67. Bahwa di samping tidak konsisten dalam melakukan uji statistik sebagaimana dijelaskan di atas, KPPU/Termohon Keberatan juga terbukti tidak melakukan uji statistik secara utuh karena dalam Putusan No.25/2009 hanya terdapat hasil uji statistik (uji korelasi dan homogeneity of variance test atau Bartlett test). Padahal berdasarkan ilmu statistik, hasil pengujian yang dilakukan KPPU/Termohon Keberatan tersebut (dengan metode uji korelasi dan homogeneity of variance test atau Bartlett test) tidak dapat secara serta merta digunakan untuk menyimpulkan adanya keterkaitan antara perubahan besaran fuel surcharge Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lainnya tanpa dikaitkan dengan hasil pengujian lebih lanjut dengan menggunakan metode Levene test, Brown-Forsythe test dan Granger test.

68. Berdasarkan fakta tersebut di atas maka kesimpulan dan pertimbangan KPPU/Termohon Keberatan dalam Putusan No.25/2009 dapat dikualifikasikan sebagai kesimpulan dan pertimbangan yang salah, tidak berdasar dan sekaligus prematur karena tidak didasarkan pada pertimbangan, fakta dan data yang cukup.

69. Bahwa untuk memberikan gambaran yang utuh kepada Majelis Hakim Yang Memeriksa Perkara aquo, Garuda/Pemohon Keberatan melakukan rekonstruksi terhadap uji statistik sebagaimana yang dilakukan KPPU/Termohon Keberatan, namun dengan menggunakan metode yang utuh dan lengkap (yaitu dengan menggunakan metode uji korelasi, Bartlett test, Levene test dan Brown-Forsythe test) terhadap seluruh maskapai penerbangan yang dinyatakan bersalah dalam Putusan No.25/2009. Hasil dari pengujian statistik yang direkonstruksi kembali oleh Garuda/Pemohon Keberatan, secara jelas dan nyata membuktikan bahwa tidak ada korelasi dan keseragaman serta keterkaitan antara perubahan besaran fuel surcharge dari Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lainnya. Hasil pengujian statistik dimaksud adalah sebagai berikut:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Test for Equality of Variances Between Series
Date: 05/30/10 Time: 15:13
Sample: 2006M05 2009M12
Included observations: 44

Hasil pengujian yang dilakukan oleh Garuda/Pemohon Keberatan ini sengaja ditiadakan oleh KPPU/Termohon Keberatan. Padahal Levenne Test Menunjukkan tidak ada keragaman

Method	df	Value	Probability
Bartlett	8	15.38494	0.0521
Levene	(8, 387)	7.631865	0.0000
Brown-Forsythe	(8, 387)	2.230293	0.0246

Category Statistics

Variable	Count	Std. Dev.	Mean Abs. Mean Diff.	Mean Abs. Median Diff.
BATAVIA	44	73824.83	70929.75	65454.55
GARUDA	44	82813.49	77050.62	73977.27
KARTIKA	44	85317.08	77949.38	73295.45
LION_AIR	44	66010.90	62339.88	57840.91
MANDALA	44	70681.80	66585.74	65795.45
MERPATI	44	96353.12	88851.24	88545.45
SRIWIJAYA	44	69636.63	65185.95	61363.64
TRAVEL_EAS	44	95028.86	89736.57	86704.55
WINGS	44	66010.90	62339.88	57840.91
All	396	79643.21	73441.00	70090.91

Bartlett weighted standard deviation: 79205.53

Gambar 3a: Test of Equality of Variences (Bartlette, Levenne, dan Brown-Forsythe) atas besaran fuel surcharge dari masing-masing maskapai penerbangan untuk rute penerbangan 0 sampai dengan 1 jam

Test for Equality of Variances Between Series
Date: 05/30/10 Time: 15:33
Sample: 2006M05 2009M12
Included observations: 44

Hasil pengujian yang dilakukan oleh Garuda/Pemohon Keberatan ini sengaja ditiadakan oleh KPPU/Termohon Keberatan. Padahal Levenne Test Menunjukkan tidak ada keragaman

Method	df	Value	Probability
Bartlett	8	6.008208	0.6463
Levene	(8, 387)	3.016107	0.0027
Brown-Forsythe	(8, 387)	1.065776	0.3863

Category Statistics

Variable	Count	Std. Dev.	Mean Abs. Mean Diff.	Mean Abs. Median Diff.
BATAVIA	44	87486.33	83688.02	79318.18
GARUDA	44	113857.2	105475.2	104431.8
KARTIKA	44	98575.32	91292.46	88648.98
LION_AIR	44	85789.69	80810.95	77386.36
MANDALA	44	87357.48	82995.87	80568.18
MERPATI	44	92151.86	86384.30	84545.45
SRIWIJAYA	44	92151.86	86384.30	84545.45
TRAVEL_EAS	44	94285.10	89147.73	86022.73
WINGS	44	85789.69	80810.95	77386.36
All	396	92980.91	87443.31	84761.50

Bartlett weighted standard deviation: 93427.99

Gambar 3b: Test of Equality of Variences (Bartlette, Levenne, dan Brown-Forsythe) atas besaran fuel surcharge dari masing-masing maskapai penerbangan untuk rute penerbangan 1 jam sampai dengan 2 jam penerbangan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Test for Equality of Variances Between Series
Date: 05/30/10 Time: 15:55
Sample: 2006M05 2009M12
Included observations: 44

Hasil pengujian yang dilakukan oleh Garuda/Pemohon Keberatan ini sengaja ditiadakan oleh KPPU/Termohon Keberatan. Padahal Levenne Test Menunjukkan tidak ada keragaman

Method	df	Value	Probability
Bartlett	8	34.86515	0.0000
Levene	(8, 387)	19.16238	0.0000
Brown-Forsythe	(8, 387)	5.468318	0.0000

Category Statistics

Variable	Count	Std. Dev.	Mean Abs. Mean Diff.	Mean Abs. Median Diff.
BATAVIA	44	112600.2	108419.4	102045.5
GARUDA	44	145762.7	134938.0	134659.1
KARTIKA	44	111234.8	103905.0	98750.00
LION_AIR	44	85789.69	80810.95	77386.36
MANDALA	44	102322.4	98801.65	94545.45
MERPATI	44	125431.9	115741.7	114681.8
SRIWIJAYA	44	110566.5	103843.0	102272.7
TRAVEL_EAS	44	66348.13	56427.69	55863.64
WINGS	44	85789.69	80810.95	77386.36
All	396	108574.8	98188.71	95287.88

Bartlett weighted standard deviation: 107418.5

Gambar 3c: Test of Equality of Variences (Bartlette, Levenne, dan Brown-Forsythe) atas besaran fuel surcharge dari masing-masing maskapai penerbangan untuk rute penerbangan 2 jam sampai dengan 3 jam penerbangan

	Seluruh Periode Mei/2006-Des.2009		Periode Pertama (I) (Mei 2006-Mar 2008		Periode Kedua (II) Apr 2008-Des 2009		Kesim-pulan
9 Perusahaan	Prob-ability	Artinya	Prob-ability	Artinya	Prob-ability	Artinya	
0 sd 1 jam							
Bartlett	0,0521	Homogen	0,5708	Homogen	0,0000	Tidak Homogen	Dengan menggunakan data yang disajikan dalam Pemeriksaan Pendahuluan dan data pada Putusan KPPU atas Perkara No.25/KPPU-I/2009 dapat disimpulkan bahwa sesuai dengan nilai probability yang sudah ditentukan KPPU yaitu 0,05 ternyata varians fuel surcharge adalah tidak setara atau tidak homogen untuk sebagian terbesar testing yang dilakukan.
Levene	0,0000	Tidak Homogen	0,7679	Homogen	0,0000	Tidak Homogen	
Brown-Forsythe	0,0246	Tidak Homogen	0,9968	Homogen	0,0431	Tidak Homogen	
1 sd 2 jam							
Bartlett	0,6463	Homogen	0,9029	Homogen	0,0000	Tidak Homogen	
Levene	0,0027	Tidak Homogen	0,8213	Homogen	0,0000	Tidak Homogen	
Brown-Forsythe	0,3863	Homogen	0,9972	Homogen	0,0008	Tidak Homogen	
2 sd 3 jam							
Bartlett	0,0000	Tidak Homogen	0,5335	Homogen	0,0000	Tidak Homogen	
Levene	0,0000	Tidak Homogen	0,6908	Homogen	0,0000	Tidak Homogen	
Brown-Forsythe	0,0000	Tidak Homogen	0,9993	Homogen	0,0023	Tidak Homogen	
12 Perusahaan							
0 sd 1 jam							
Bartlett	0,0000	Tidak Homogen	0,6942	Homogen	0,0000	Tidak Homogen	
Levene	0,0000	Tidak Homogen	0,8852	Homogen	0,0000	Tidak Homogen	
Brown-Forsythe	0,0000	Tidak Homogen	0,9994	Homogen	0,0085	Tidak Homogen	
1 sd 2 jam							
Bartlett	0,0028	Tidak Homogen	0,8901	Homogen	0,0000	Tidak Homogen	
Levene	0,0000	Tidak Homogen	0,8692	Homogen	0,0000	Tidak Homogen	
Brown-Forsythe	0,0004	Tidak Homogen	0,9994	Homogen	0,0000	Tidak Homogen	
2 sd 3 jam							
Bartlett	0,0000	Tidak Homogen	0,3725	Homogen	NA	NA	
Levene	0,0000	Tidak Homogen	0,6105	Homogen	0,0000	Tidak Homogen	
Brown-Forsythe	0,0000	Tidak Homogen	0,9997	Homogen	0,0001	Tidak Homogen	
Berdasarkan Hasil Testing ini adalah jelas dan terbukti bahwa tidak ada kesepakatan harga "fuel surcharge" diantara Perusahaan Penerbangan							

Gambar 4: Rangkuman Nilai Probability Test Statistik atas Variance (Bartlette, Levenne, dan Brown-Forsythe) atas besaran fuel surcharge

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

	BATAVIA	GARUDA	KARTIKA	LION_AIR	MANDALA	MERPATI	SRIWIJAYA	WINGS
BATAVIA	1	0.9650	0.9506	0.9835	0.9552	0.9304	0.9762	0.984
GARUDA	0.9650	1	0.9861	0.9694	0.9726	0.9703	0.9916	0.969
KARTIKA	0.9506	0.9861	1	0.9619	0.9643	0.9560	0.9802	0.962
LION_AIR	0.9835	0.9694	0.9619	1	0.9597	0.9278	0.9798	1.000
MANDALA	0.9552	0.9726	0.9643	0.9597	1	0.9814	0.9625	0.960
MERPATI	0.9304	0.9703	0.9560	0.9278	0.9814	1	0.9563	0.928
SRIWIJAYA	0.9762	0.9916	0.9802	0.9798	0.9625	0.9563	1	0.980
WINGS	0.9835	0.9694	0.9619	1.0000	0.9597	0.9278	0.9798	1

Gambar 5a: Uji Korelasi untuk Fuel Surcharge untuk rute penerbangan 0 s/d 1 jam

	BATAVIA	GARUDA	KARTIKA	LION_AIR	MANDALA	MERPATI	SRIWIJAYA	TRAVEL_EAS	WINGS
BATAVIA	1	0.9776	0.9707	0.9793	0.9854	0.9865	0.9865	0.9872	0.9793
GARUDA	0.9776	1	0.9721	0.9610	0.9897	0.9930	0.9930	0.9857	0.9610
KARTIKA	0.9707	0.9721	1	0.9677	0.9656	0.9692	0.9692	0.9717	0.9677
LION_AIR	0.9793	0.9610	0.9677	1	0.9762	0.9771	0.9771	0.9831	1.0000
MANDALA	0.9854	0.9897	0.9656	0.9762	1	0.9936	0.9936	0.9917	0.9762
MERPATI	0.9865	0.9930	0.9692	0.9771	0.9936	1	1	0.9954	0.9771
SRIWIJAYA	0.9865	0.9930	0.9692	0.9771	0.9936	1	1	0.9954	0.9771
TRAVEL_EAS	0.9872	0.9857	0.9717	0.9831	0.9917	0.9954	0.9954	1	0.9831
WINGS	0.9793	0.9610	0.9677	1.0000	0.9762	0.9771	0.9771	0.9831	1

Gambar 5b: Uji Korelasi untuk Fuel Surcharge untuk rute penerbangan 1 s/d 2 jam

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

	BATAVIA	GARUDA	KARTIKA	LION_AIR	MANDALA	MERPATI	SRIWIJAYA	TRAVEL_EAS	WINGS
BATAVIA	1	0.9510	0.9729	0.9821	0.9841	0.9514	0.9676	0.8714	0.9821
GARUDA	0.9510	1	0.9753	0.9522	0.9784	0.9949	0.9944	0.8972	0.9522
KARTIKA	0.9729	0.9753	1	0.9795	0.9777	0.9793	0.9817	0.9110	0.9795
LION_AIR	0.9821	0.9522	0.9795	1	0.9803	0.9546	0.9715	0.8747	1.0000
MANDALA	0.9841	0.9784	0.9777	0.9803	1	0.9731	0.9885	0.8720	0.9803
MERPATI	0.9514	0.9949	0.9793	0.9546	0.9731	1	0.9895	0.9047	0.9546
SRIWIJAYA	0.9676	0.9944	0.9817	0.9715	0.9885	0.9895	1	0.9002	0.9715
TRAVEL_EAS	0.8714	0.8972	0.9110	0.8747	0.8720	0.9047	0.9002	1	0.8747
WINGS	0.9821	0.9522	0.9795	1.0000	0.9803	0.9546	0.9715	0.8747	1

Gambar 5c: Uji Korelasi untuk Fuel Surcharge untuk rute penerbangan 2 s/d 3 jam

Test for Equality of Variances Between Series
Date: 06/03/10 Time: 16:31
Sample: 2006M05 2009M12
Included observations: 44

Bila KPPU melakukan Levene Test seperti yang dikemukakan dalam Putusan No. 25/2009, maka hasilnya adalah tidak terjadi keragaman atau kesepakatan

Method	df	Value	Probability
Bartlett	7	11.64378	0.1129
Levene	(7, 344)	6.000555	0.0000
Brown-Forsythe	(7, 344)	1.877696	0.0723

Category Statistics

Variable	Count	Std. Dev.	Mean Abs. Mean Diff.	Mean Abs. Median Diff.
BATAVIA	44	73824.83	70929.75	65454.55
GARUDA	44	82813.49	77050.62	73977.27
KARTIKA	44	85317.08	77949.38	73295.45
LION_AIR	44	66010.90	62339.88	57840.91
MANDALA	44	70681.80	66585.74	65795.45
MERPATI	44	96353.12	88851.24	88545.45
SRIWIJAYA	44	69636.63	65185.95	61363.64
WINGS	44	66010.90	62339.88	57840.91
All	352	76920.90	71404.05	68014.20

Bartlett weighted standard deviation: 76999.32

Gambar 6a: Homogenity of Variance Test untuk rute penerbangan 0 s/d 1 jam

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Test for Equality of Variances Between Series
Date: 06/03/10 Time: 20:58
Sample: 2006M05 2009M12
Included observations: 44

Bila KPPU melakukan Levene Test seperti yang dikemukakan dalam Putusan No. 25/2009, maka hasilnya adalah tidak terjadi keragaman atau kesepakatan

Method	df	Value	Probability
Bartlett	8	6.008208	0.6463
Levene	(8, 387)	3.016107	0.0027
Brown-Forsythe	(8, 387)	1.065776	0.3863

Category Statistics

Variable	Count	Std. Dev.	Mean Abs. Mean Diff.	Mean Abs. Median Diff.
BATAVIA	44	87486.33	83688.02	79318.18
GARUDA	44	113857.2	105475.2	104431.8
KARTIKA	44	98575.32	91292.46	88648.98
LION_AIR	44	85789.69	80810.95	77386.36
MANDALA	44	87357.48	82995.87	80568.18
MERPATI	44	92151.86	86384.30	84545.45
SRIWIJAYA	44	92151.86	86384.30	84545.45
TRAVEL_EAS	44	94285.30	89147.73	86022.73
WINGS	44	85789.69	80810.95	77386.36
All	396	92980.91	87443.31	84761.50

Bartlett weighted standard deviation: 93427.99

Gambar 6b: Homogenity of Variance Test atas besaran fuel surcharge untuk rute penerbangan 1 s/d 2 jam

Test for Equality of Variances Between Series
Date: 06/03/10 Time: 21:10
Sample: 2006M05 2009M12
Included observations: 44

Untuk penerbangan 2-3 jam Test statistik semuanya menunjukkan tidak terjadi homogenitas atau kesepakatan

Method	df	Value	Probability
Bartlett	8	34.86515	0.0000
Levene	(8, 387)	19.16238	0.0000
Brown-Forsythe	(8, 387)	5.468318	0.0000

Category Statistics

Variable	Count	Std. Dev.	Mean Abs. Mean Diff.	Mean Abs. Median Diff.
BATAVIA	44	112600.2	108419.4	102045.5
GARUDA	44	145762.7	134938.0	134659.1
KARTIKA	44	111234.8	103905.0	98750.00
LION_AIR	44	85789.69	80810.95	77386.36
MANDALA	44	102322.4	98801.65	94545.45
MERPATI	44	125431.9	115741.7	114681.8
SRIWIJAYA	44	110566.5	103843.0	102272.7
TRAVEL_EAS	44	66348.13	56427.69	55863.64
WINGS	44	85789.69	80810.95	77386.36
All	396	108574.8	98188.71	95287.88

Bartlett weighted standard deviation: 107418.5

Gambar 6c: Homogenity of Variance Test atas besaran fuel surcharge untuk rute penerbangan 2 s/d 3 jam

70. Bahwa di samping hasil pengujian statistik dengan metode uji korelasi, Bartlett test, Levene test dan Brown-Forsythe test dimaksud di atas, Garuda/Pemohon Keberatan juga melakukan pengujian statistik dengan metode Granger test untuk membuktikan dan menegaskan tidak adanya hubungan kausalitas antara perubahan besaran fuel surcharge dari Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lainnya (Bukti P-18).

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

PUTUSAN NO. 25/2009 TIDAK DIDASARKAN PADA ALAT BUKTI YANG SAH

71. Bahwa, dalam Pasal 64 ayat (2) Perkom No. 1/2006, dinyatakan sebagai berikut:

"Majelis Komisi menentukan sah atau tidak sahnya suatu alat bukti dan menentukan nilai pembuktian berdasarkan kesesuaian sekurang-kurangnya 2 (dua) alat bukti yang sah."

72. Penentuan ada atau tidaknya pelanggaran atas Pasal 5 UU No. 5/1999 oleh KPPU/Termohon Keberatan yang dilakukan oleh Garuda/Pemohon Keberatan seharusnya didasarkan pada setidaknya 2 (dua) alat bukti yang sah.

73. Dalam memutus ada atau tidaknya pelanggaran, KPPU/Termohon Keberatan sesuai dengan Pasal 42 UU No. 5/1999 dan Pasal 64 ayat (1) Perkom No. 1/2006 menggunakan alat-alat bukti sebagai berikut:

KETERANGAN SAKSI;
KETERANGAN AHLI;
SURAT DAN/ATAU DOKUMEN;
PETUNJUK;
KETERANGAN TERLAPOR.

74. Pada faktanya, tidak ada satupun alat bukti yang disebutkan di atas yang mendukung atau membuktikan Putusan No. 25/2009 sebagaimana akan diuraikan secara rinci di bawah ini.

Keterangan Saksi

75. Pada faktanya, tidak ada alat bukti berupa keterangan saksi yang mendukung Putusan No. 25/2009. Di samping itu, keterangan-keterangan saksi yang tertuang dalam masing-masing Berita Acara Pemeriksaan Saksi juga melanggar formalitas sebagaimana diwajibkan berdasarkan Pasal 67 ayat (1) huruf (d) Perkom No. 1/2006, Pasal 1911 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, dan Pasal 147 HIR.

76. Dalam Tahap Pemeriksaan Pendahuluan dan Tahap Pemeriksaan Lanjutan, KPPU/Termohon Keberatan telah meminta keterangan dari beberapa saksi, yaitu YLKI, INACA, dan Pertamina.

77. Sebagaimana telah dijelaskan di atas, sesuai dengan Pasal 67 ayat (1) huruf (d) Perkom No. 1/2006 jo Pasal 1911 Kitab Undang-undang Hukum Perdata jo Pasal 147 HIR, keterangan saksi yang diperiksa oleh KPPU/Termohon Keberatan haruslah diberikan di bawah sumpah.

78. Kenyataannya, hanya terhadap saksi Sudaryatmo selaku Pengurus Harian YLKI yang diperiksa dengan mengangkat sumpah, sumpah mana

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

sebagaimana dinyatakan dalam Berita Acara Pemeriksaan YLKI. Tidak diangkatnya sumpah dalam pemeriksaan Pertamina dan INACA jelas-jelas menyalahi ketentuan hukum acara pemeriksaan di KPPU berdasarkan Pasal 67 Perkom 1/2006 jo Pasal 1911 Kitab Undang-undang Hukum Perdata jo Pasal 147 HIR dan tersebut di atas.

79. Dengan demikian, keterangan-keterangan dalam Berita Acara Pemeriksaan yang disampaikan oleh Pertamina dan INACA secara yuridis tidak memiliki nilai pembuktian yang sempurna karena melanggar Pasal 67 ayat (1) huruf (d) Perkom No. 1/2006 jo Pasal 1911 Kitab Undang-undang Hukum Perdata jo Pasal 147 HIR, dan karenanya haruslah dikesampingkan. Pengesampingan keterangan saksi yang tidak disumpah dimaksud juga sejalan dengan yurisprudensi Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 1486 K/Sip/1975 tanggal 15 Juli 1976 yang pada pokoknya menyatakan bahwa suatu keterangan saksi yang tidak diberikan di bawah sumpah maka keterangan tersebut tidak merupakan alat bukti yang sah.

80. Dengan demikian, maka satu-satunya keterangan saksi yang sah untuk menjadi alat bukti dalam perkara aquo hanyalah keterangan yang diberikan oleh Sudaryatmo selaku Pengurus Harian YLKI dalam Berita Acara Pemeriksaan tertanggal 1 Maret 2010 (Bukti P-19), di mana pada pokoknya dinyatakan bahwa selama ini tidak ada keluhan dari konsumen mengenai besaran fuel surcharge, sebagaimana dikutip di bawah ini:

Pertanyaan : Apakah selama ini ada keluhan dari masyarakat mengenai tiket pesawat?

Jawaban : Ada, tetapi mengenai pelayanan, misalnya ontime jadwal. Karakter konsumen kita tidak begitu terpengaruh dengan harga apabila pelayanannya baik.

…

Pertanyaan : Bagaimana menurut Bapak apabila FS diterapkan karena untuk menutupi kerugian operasional maskapai?

Jawaban : Menurut saya apabila low cost carrier lebih mahal harganya daripada full services itu tidak wajar.

…

Keterangan Ahli

81. Bahwa, baik dalam Tahap Pemeriksaan Pendahuluan maupun Tahap Pemeriksaan Lanjutan, KPPU/Termohon Keberatan tidak memeriksa Ahli untuk didengar keterangannya sehubungan dengan Perkara. Dengan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

demikian, KPPU/Termohon Keberatan tidak memiliki alat bukti berupa "keterangan Ahli".

Surat dan/atau dokumen

82. Dalam menentukan ada atau tidaknya pelanggaran atas UU No. 5/1999 dalam Perkara ini, KPPU/Termohon Keberatan menggunakan alat bukti "surat dan/atau dokumen" berupa Berita Acara Pembahasan Fuel Surcharge INACA No. 9100/51/V/2006 tanggal 4 Mei 2006 yang ditandatangani oleh Sekretaris Jenderal INACA serta 9 (sembilan) maskapai penerbangan ("Berita Acara INACA 4 Mei 2006") (Bukti P-20), di mana dalam Berita Acara INACA 4 Mei 2006 tersebut disepakati bahwa fuel surcharge akan dikenakan oleh maskapai penerbangan sebesar Rp.20.000,00 per penumpang.

83. Bahwa, sebagaimana telah diakui oleh KPPU/Termohon Keberatan dalam pertimbangannya halaman 314 butir 11.4 mengenai "Unsur Perjanjian", yang dimaksud dengan perjanjian dalam perkara aquo adalah perjanjian tidak tertulis untuk menetapkan besaran fuel surcharge secara bersama-sama. KPPU/Termohon Keberatan tidak mendasarkan pada Berita Acara INACA 4 Mei 2006, yang pada kenyataannya juga telah dibatalkan oleh INACA melalui surat No. INC-1001/238/V/2006 tanggal 31 Mei 2006 kepada KPPU ("Surat INACA No. 238/2006") (Bukti P-21) yang pada pokoknya menyatakan bahwa berdasarkan hasil rapat anggota-anggota INACA pada tanggal 30 Mei 2006 (berdasarkan Notulen Rapat Anggota dan Pengurus INACA No. 9100/57/V/2006 (Bukti P-22)), besaran fuel surcharge diserahkan kembali ke masing-masing maskapai penerbangan sesuai dengan anjuran dari KPPU/Termohon Keberatan.

84. Dengan demikian, sejak tanggal 30 Mei 2006 tersebut, tidak ada suatu kesepakatan apapun antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lainnya sehubungan dengan formula dan/atau besaran fuel surcharge, sehingga Berita Acara INACA 4 Mei 2006 bukan merupakan bukti adanya kesepakatan penetapan besaran fuel surcharge karena faktanya kesepakatan tertanggal 4 Mei 2006 telah dibatalkan.

85. KPPU/Termohon Keberatan tidak mempertimbangkan bukti surat dan/atau dokumen yang disampaikan oleh Garuda/Pemohon Keberatan dimaksud di atas yang membuktikan tidak adanya perjanjian antar maskapai penerbangan, namun KPPU/Termohon Keberatan malah menggunakan asumsi dan data yang tidak benar dalam menyimpulkan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

adanya perjanjian antara Garuda/Pemohon Keberatan maskapai penerbangan lainnya.

Petunjuk

86. Dalam butir 3.7 halaman 257 Putusan No. 25/2009, KPPU/Termohon Keberatan menyatakan sebagai berikut:

"Menimbang bahwa sesuai dengan hukum acara KPPU, Majelis Komisi menilai Keterangan Pemerintah yang diuraikan dalam Risalah Keterangan Pemerintah tertanggal 1 Maret 2010 dan tanggal 21 Januari 2010 tersebut merupakan alat bukti yang sah yang termasuk dalam kategori Petunjuk."

87. Bahwa KPPU/Termohon Keberatan telah melakukan pemeriksaan untuk mendapatkan keterangan Pemerintah, dengan memeriksa Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Direktorat Jenderal Pajak, di mana berdasarkan Berita Acara Pemeriksaan masing-masing tidak ditemukan adanya pernyataan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Direktorat Jenderal Pajak bahwa memang terdapat kesepakatan penetapan harga antar maskapai penerbangan sehubungan dengan besaran fuel surcharge serta ada penerapan besaran fuel surcharge yang eksesif yang melanggar peraturan perundang-undangan.

88. Berdasarkan Berita Acara Pemeriksaan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tertanggal 21 Januari 2010 (Bukti P-23), tidak ada maskapai penerbangan yang menerapkan fuel surcharge di atas rambu-rambu Pemerintah, sebagaimana dinyatakan sebagai berikut:

Pertanyaan : Darimana asal mula ada pemikiran diberlakukannya Fuel Surcharge (FS) untuk penerbangan udara?

Jawaban : Harga Fuel adalah salah satu biaya yang dominan pada industri penerbangan, yaitu bisa mencapai 40% sampai dengan 50% dari total biaya produksi. Awalnya INACA yang mengusulkan untuk diadakannya FS. Awalnya FS diberlakukan secara merata sebesar Rp.20.000. pada saat itu harga fuel masih dikisaran Rp.3.600 per liter, (kemudian mengalami kenaikan sebesar 500%), maka INACA mengusulkan untuk diberlakukannya FS. Pertama permohonan penggunaan pada tanggal 22 Oktober 2004, karena harga fuel telah mengalami kenaikan. Dan dari Dirjen Perhubungan Udara mengeluarkan tanggapan pada tanggal

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

31 Oktober 2005, yaitu menyetujui dengan beberapa syarat yaitu di antaranya FS tidak berlaku surut misalnya penumpang yang telah membeli tiket pada tanggal itu dan pada saat terbang tidak ada tambahan FS apabila harga fuel naik.

Pertanyaan : Sejak kapan diberlakukannya rambu-rambu penerapan Fuel Surcharge?

Jawaban : Sejak diberlakukannya FS, Mei 2006.

Pertanyaan : Bagaimana caranya memonitor rambu-rambu yang diberlakukan pemerintah?

Jawaban : Kita melakukan monitoring kepada setiap maskapai dan dari pihak maskapai melaporkan setiap ada perubahan besaran FS.

Pertanyaan : Apakah sejauh ini ada yang melebihi rambu-rambu yang telah ditetapkan?

Jawaban : Selama ini belum ada, kita meneliti dokumen dari setiap penerbangan, misalnya kami melihat seluruh komponen biaya produksi lalu kami melihat pendapatannya setiap maskapai, selama ini tidak ada yang mendapat untung signifikan.

89. Dengan demikian, keterangan Pemerintah yang dikategorikan sebagai alat bukti “petunjuk” berdasarkan dalil KPPU/Termohon Keberatan dalam Putusan No. 25/2009 juga tidak dapat menunjukkan adanya kesepakatan penetapan harga antar maskapai penerbangan sehubungan dengan besaran fuel surcharge serta ada penerapan besaran fuel surcharge yang eksesif yang melanggar peraturan perundang-undangan.
90. Sebagaimana disebutkan di atas, keterangan Pemerintah yang dianggap KPPU/Termohon Keberatan sebagai alat bukti “petunjuk” justru menyatakan bahwa selama ini tidak ada maskapai penerbangan yang menerapkan fuel surcharge di atas rambu-rambu Pemerintah, dan tidak ada penerapan fuel surcharge yang eksesif.
91. Dengan demikian, alat bukti “petunjuk” yang digunakan oleh KPPU/Termohon Keberatan tidak dapat digunakan sebagai alat bukti

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

yang sah untuk menyatakan ada kesepakatan penetapan besaran fuel surcharge antara maskapai penerbangan dan adanya penerapan fuel surcharge yang eksesif.

92. Kalaupun keterangan Pemerintah dimaksud dianggap sebagai "petunjuk", sesuai dengan doktrin maka petunjuk dimaksud haruslah diperoleh dari beberapa pihak, dengan kata lain harus ada beberapa petunjuk (lebih dari satu petunjuk), hal mana dapat dipersamakan dengan pengertian "persangkaan" yang menurut Retnowulan Sutantio S.H dan Iskandar Oeripkartawinata S.H., dalam bukunya yang berjudul "Hukum Acara Perdata Dalam Teori dan Praktek" halaman 78 (Bukti P-24), pada pokoknya menyatakan bahwa pada umumnya apabila ada satu persangkaan hakim saja, maka persangkaan tersebut tidaklah dianggap cukup untuk menganggap dalil yang bersangkutan terbukti.

Keterangan Terlapor

93. Baik dalam Tahap Pemeriksaan Pendahuluan maupun Pemeriksaan Lanjutan, KPPU/Termohon Keberatan telah mendapatkan keterangan dari Garuda/Pemohon Keberatan, yang merupakan "keterangan Terlapor" sebagaimana disampaikan dalam: (i) Tanggapan PT Garuda Indonesia (Persero) sebagai Terlapor I dalam Tahap Pemeriksaan Pendahuluan tertanggal 26 Oktober 2009; serta (ii) Tanggapan PT Garuda Indonesia (Persero) dalam Tahap Pemeriksaan Lanjutan tertanggal 12 Maret 2010; dan juga telah disampaikan oleh Garuda/Pemohon Keberatan dalam (iii) Nota Pembelaan PT Garuda Indonesia (Persero)/Terlapor I dalam Sidang Majelis Komisi Pengawas Persaingan Usaha Perkara Nomor 25/KPPU-I/2009 tertanggal 4 Mei 2010.

94. Bahwa dari keterangan yang disampaikan oleh Garuda/Pemohon Keberatan sebagaimana disebutkan di atas, tidak satupun yang menyatakan bahwa Garuda/Pemohon Keberatan memiliki kesepakatan atau perjanjian baik tertulis maupun tidak tertulis dengan maskapai penerbangan lainnya terkait dengan formula dan/atau besaran fuel surcharge sejak tanggal 30 Mei 2006.

95. Bahkan, para Terlapor yang lainnya, yaitu PT Sriwijaya Air, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero), PT Mandala Airlines, PT Riau Airlines, PT Travel Express Aviation Services, PT Lion Mentari Airlines, PT Wings Abadi Airlines, PT Metro Batavia, PT Kartika Airlines, PT Trigana Air Service, PT Indonesia Air Asia dalam halaman 196-247 Putusan KPPU

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

No. 25/2009, tidak satupun juga yang menyatakan bahwa terdapat kesepakatan antar maskapai penerbangan sehubungan dengan besaran fuel surcharge.

96. Sebaliknya, Garuda/Pemohon Keberatan menyatakan bahwa tidak ada suatu kesepakatan baik dalam bentuk tertulis maupun tidak tertulis antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lainnya terkait dengan besaran dan/atau formula fuel surcharge, serta bahwa fuel surcharge bukan merupakan komponen keuntungan Garuda/Pemohon Keberatan melainkan merupakan biaya (cost) dan tidak diterapkan secara eksesif oleh Garuda/Pemohon Keberatan.

97. Dengan demikian, “keterangan Terlapor” yang menjadi dasar KPPU/Termohon Keberatan dalam memutus Putusan No. 25/2009 juga tidak mengindikasikan dan/atau membuktikan adanya kesepakatan penetapan besaran dan/atau formula fuel surcharge antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lain.

98. Dari uraian di atas, jelas bahwa KPPU/Termohon Keberatan dalam memutus Garuda/Pemohon Keberatan bersalah melanggar Pasal 5 UU No. 5/1999 terkait dengan kesepakatan penetapan besaran fuel surcharge dengan maskapai penerbangan lain serta penetapan besaran fuel surcharge yang eksesif tidak mendasarkan pada sekurang-kurangnya 2 (dua) alat bukti yang sah sebagaimana diatur dalam Pasal 64 ayat (2) Perkom No. 1/2006.

KEBERATAN DALAM ASPEK MATERIIL

TENTANG PASAR BERSANGKUTAN

DEFINISI DAN CARA PENENTUAN “PASAR BERSANGKUTAN”

99. Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 10 UU No. 5/1999, yang dimaksud dengan “Pasar Bersangkutan yang Sama” adalah sebagai berikut:

“Pasar bersangkutan adalah pasar yang berkaitan dengan jangkauan atau daerah pemasaran tertentu oleh pelaku usaha atas barang dan jasa yang sama atau sejenis atau substitusi dari barang dan atau jasa tersebut.”

100. Peraturan KPPU Nomor 3 Tahun 2009 tentang Pedoman Penerapan Pasal 1 Angka 10 tentang Pasar Bersangkutan Berdasarkan UU No. 5/1999 (”Perkom No. 3/2009”) (Bukti P-25), unsur-unsur penting dalam mendefinisikan ”pasar bersangkutan” adalah:

”Pasar

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Pasar adalah lembaga ekonomi di mana para pembeli dan penjual baik secara langsung maupun tidak langsung dapat melakukan transaksi perdagangan barang dan atau jasa.

Jangkauan atau daerah pemasaran

Mengacu pada penetapan pasar bersangkutan berdasarkan aspek geografis atau daerah/teritori yang merupakan lokasi pelaku usaha melakukan kegiatan usahanya, dan/atau lokasi ketersediaan atau peredaran produk dan jasa dan/atau dimana beberapa daerah memiliki kondisi persaingan relatif seragam dan berbeda dibanding kondisi persaingan dengan daerah lainnya.

Pelaku usaha

Pelaku usaha adalah setiap 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.

Sama atau sejenis atau substitusi

Mengacu pada pengertian pasar bersangkutan berdasarkan produk.

Produk akan dikategorikan dalam pasar bersangkutan atau dapat digantikan satu sama lain apabila menurut konsumen terdapat kesamaan dalam hal fungsi/peruntukan/ penggunaan, karakter spesifik, serta perbandingan tingkat harga produk tersebut dengan harga barang lainnya. Dari sisi penawaran, barang substitusi merupakan produk yang potensial dihasilkan oleh pelaku usaha yang berpotensi masuk ke dalam pasar tersebut."

101. Sehingga, berdasarkan definisi di atas penentuan pasar bersangkutan dalam perkara ini harus dilihat dari segi produk berdasarkan jenis pelayanan yang diberikan oleh Garuda/Pemohon Keberatan dan dari segi geografis berdasarkan rute yang dilayani oleh masing-masing maskapai dalam penerbangan domestik.

TERMOHON KEBERATAN TIDAK TEPAT ATAU SALAH DALAM MENENTUKAN DEFINISI "PASAR BERSANGKUTAN"

102. Berdasarkan Perkom No. 3/2009, Pasar Produk didefinisikan sebagai "produk-produk pesaing dari produk tertentu ditambah produk lain yang bisa menjadi substitusi dari produk tersebut. Produk lain menjadi substitusi sebuah produk jika keberadaan produk lain tersebut membatasi

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

ruang kenaikan harga dari produk tersebut". Adapun definisi "pasar bersangkutan" yang ditetapkan oleh KPPU/Termohon Keberatan dalam Putusan No. 25/2009 adalah: "layanan jasa penerbangan penumpang berjadwal dari satu titik keberangkatan ke titik kedatangan di catchment area pada setiap bandar udara". Definisi "pasar bersangkutan" tersebut adalah sangat keliru, mengingat bahwa faktanya yang dipermasalahkan oleh KPPU/Termohon Keberatan adalah adanya "perjanjian penetapan harga" dan bukan "jasa layanan penerbangan". Kekeliruan dimaksud menjadi semakin keliru dan menyesatkan dengan adanya fakta bahwa produk yang ditawarkan oleh Garuda/Pemohon Keberatan baik secara definisi maupun secara substansi sangat berbeda dengan produk yang ditawarkan maskapai penerbangan lain. Perbedaan jenis produk dimaksud dikesampingkan begitu saja oleh KPPU/Termohon Keberatan.

103. Jika dilihat dari segi produk, Garuda/Pemohon Keberatan merupakan maskapai penerbangan yang menyediakan layanan jasa penerbangan, di mana produk jasa penerbangan yang ditawarkan dan atau diberikan oleh Garuda/Pemohon Keberatan adalah "Pelayanan Dengan Standard Maksimum" (full services), yang sesuai dengan ketentuan dan penjelasan Pasal 97 ayat (1) UU Penerbangan.

104. Yang dimaksud dengan "Pelayanan Dengan Standard Maksimum" (full services) antara lain adalah pemberian makan dan minum, makanan ringan, dan fasilitas ruang tunggu eksekutif (lounge) untuk kelas bisnis (business class) dan kelas utama (first class). Di samping itu juga termasuk segala fasilitas dan sarana yang terkait dengan faktor kenyamanan dan keamanan bagi penumpang sejak pre-flight, in-flight, hingga post flight.

105. Hingga saat ini, Garuda/Pemohon Keberatan merupakan satu-satunya maskapai penerbangan di Indonesia yang menawarkan dan memberikan pelayanan dengan standard maksimum atau full service. Sedangkan maskapai penerbangan lainnya menawarkan dan memberikan pelayanan yang dikategorikan sebagai "Pelayanan Dengan Standard Menengah" (medium services) atau "Pelayanan Dengan Standard Minimum" (no frills), sebagaimana diuraikan di bawah ini:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

No.	Item	Low Cost Carrier	Full Service Airline
1.	Perjalananan (Journey)	Point to Point Perjalananan hanya dari satu titik ketitik lainnya (dari satu kota kekota lainnya) Contoh MES-CGK Tidak bertangunggung jawab untuk penerbangan lanjutan SUB-CGK. Jika penumpang berangkat dengan perjalanan MES-CGK-SUB.	Net Working (Final Destination) Menyediakan layanan sampai dengan perjalanan tujuan akhir. Contoh MES-CGK-SUB. Bertanggung jawab sampai dengan tujuan akhir dari para penumpang.
2.	Class of Service (berdasarkan Skytrax Survey)	Mono class Seat pitch: < 31 Inches Agar dapat menampung penumpang lebih banyak maka jarak antara satu penumpang dan penumpang berikutnya dibuat agak dekat.	Executive class dan Premium Economy class Seat pitch: 31-34 Inches Economy Class 42-44 Inches Executive Class Kenyamanan penumpang sehingga jarak antara 1 penumpang dengan penumpang berikutnya dibuat agak lega.
3.	Meal In Flight	Makanan dan minuman tidak disediakan selama penerbangan, sehingga efisien dalam gound time dan kebersihan pesawat.	Untuk dapat memberikan layanan yang lebih prima menyediakan makanan dan minuman selama penerbangan, sehingga memerlukan ground time yang lebih lama minimal 35 menit, dan perlu biaya untuk membersihkan pesawat.
4.	In Flight Equipment	Tidak memerlukan banyak flight Equipment	Untuk dapat memberikan layanan yang prima perlu equipment pendukung seperti TV (hiburan), Galley, Heater, dan Trolley untuk memanaskan makanan dan sebagai tempat makanan.
5.	In-flight Entertainment	Tidak menyediakan sarana hiburan selama penerbangan.	Untuk kenyamanan selama penerbangan disediakan hiburan melalui TV, music, aneka bacaan koran dan majalah.
6.	Baggage	Agar lebih hemat dalam penanganan didarat dan bahan bakar bagasi yang diperkenankan < 20kg.	Memberikan bagasi secara Cuma-Cuma untuk para penumpang minimal 20 kg/pax. Untuk ekonomi dan 30 kg untuk executive class.

Gambar 7: Perbandingan Pelayanan *Full Service* dengan *No Frills*

106. Perbedaan layanan jasa penerbangan antara full service yang diberikan oleh Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lain (low cost carrier) pada kenyataannya memiliki dampak signifikan pada perbedaan penghitungan besaran tarif dasar (basic fare) dan fuel surcharge yang dikenakan kepada penumpang.

107. Lebih besarnya beban yang harus diangkut oleh Garuda/Pemohon Keberatan dalam rangka full service dibandingkan dengan beban yang harus diangkut oleh maskapai penerbangan lain (low cost carrier), akan berdampak secara langsung pada tingkat konsumsi bahan bakar Garuda/Pemohon Keberatan yang diperlukan dalam setiap penerbangannya. Tingkat konsumsi bahan bakar yang lebih besar tentunya secara langsung akan mengakibatkan besaran fuel surcharge Garuda/Pemohon Keberatan lebih besar dibandingkan maskapai penerbangan lain (low cost carrier).

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

108. Selain lebih besarnya konsumsi bahan bakar Garuda/Pemohon Keberatan dibandingkan dengan maskapai penerbangan lainnya sebagaimana tersebut di atas, pada kenyataannya Garuda/Pemohon Keberatan memiliki seat configuration (konfigurasi susunan tempat duduk) yang lebih sedikit dibandingkan maskapai penerbangan lain (low cost carrier) dengan jenis pesawat yang sama. Dengan demikian, load factor (tingkat isian penumpang atau barang) Garuda/Pemohon Keberatan akan selalu lebih kecil load factor yang digunakan oleh maskapai penerbangan lainnya (low cost carrier), karena komponen pembaginya lebih kecil. Sehingga besaran fuel surcharge Garuda/Pemohon Keberatan akan lebih besar per penumpangnya dibandingkan dengan maskapai penerbangan lain.

109. Sementara dari segi Pasar Geografis, berdasarkan Perkom No. 3/2009 Pasar Geografis didefinisikan sebagai “wilayah dimana suatu pelaku usaha dapat meningkatkan harganya tanpa menarik masuknya pelaku usaha baru atau tanpa kehilangan konsumen yang signifikan, yang berpindah ke pelaku usaha lain di luar wilayah tersebut. Hal ini antara lain terjadi karena biaya transportasi yang harus dikeluarkan konsumen tidak signifikan, sehingga tidak mampu mendorong terjadinya perpindahan konsumsi produk tersebut”.

110. Bahwa, dalam butir 6.6 halaman 264 Putusan No. 25/2009, KPPU/Termohon Keberatan menyatakan sebagai berikut:

”Menimbang bahwa Majelis Komisi sependapat dengan LHPL, yang menyatakan pasar bersangkutan dalam perkara a quo adalah layanan jasa penerbangan penumpang berjadwal dari satu titik keberangkatan ke titik kedatangan di catchment area pada setiap bandar udara.”

111. Padahal yang menjadi objek permasalahan dalam Perkara ini sebenarnya adalah kesepakatan penetapan harga dan perhitungan yang curang dari fuel surcharge, dan bukannya ”layanan jasa penerbangan penumpang berjadwal” sebagaimana dinyatakan oleh KPPU/Termohon Keberatan tersebut di atas. Dengan demikian, KPPU/Termohon Keberatan tidak jelas dan kabur (obscuur libel) dalam menjelaskan tuduhan kepada Garuda/Pemohon Keberatan.

112. Penentuan pasar bersangkutan dalam perkara ini harus dilihat dari segi geografis berdasarkan rute yang dilayani oleh masing-masing maskapai dalam penerbangan domestik.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

113. Pada kenyataannya terdapat banyak rute penerbangan domestik di Indonesia, berdasarkan KM No. 9/2002 setidak-tidaknya ada 416 rute namun pada kenyataannya tidak semua rute penerbangan tersebut dilayani oleh semua maskapai penerbangan yang ada di Indonesia.

114. Sebagaimana dapat dilihat dari, dari tabel di bawah ini yang membandingkan beberapa rute yang dilayani oleh Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lain (baik rute yang padat maupun rute perintis), terbukti secara jelas dan nyata bahwa Garuda/Pemohon Keberatan tidak bersaing dengan seluruh maskapai penerbangan di seluruh rute.

RUTE PADAT

RUTE	BATAVIA AIR	GARUDA INDONESIA	WINGS AIR	LION AIRLINES	KARTIKA AIRLINES	MERPATI NUSANTARA AIRLINES	INDONESIA AIR ASIA	MANDALA AIRLINES	SRIWIJAYA AIR	TRIGANA AIR SERVICE	TOTAL
Cengkareng-Surabaya	49	94	-	77	-	7	14	22	21	-	284
Cengkareng-Balikpapan	11	35	-	35	-	-	-	14	7	-	102
Cengkareng-Medan	28	56	-	84	-	-	14	2	14	-	198
Cengkareng-Denpasar	14	74	-	49	-	7	28	11	7	-	190
Cengkareng - Ujungpandang	14	42	-	63	-	14	-	-	7	-	140

RUTE PERINTIS

RUTE	BATAVIA AIR	GARUDA INDONESIA	WINGS AIR	LION AIRLINES	KARTIKA AIRLINES	MERPATI NUSANTARA AIRLINES	INDONESIA AIR ASIA	P.T. MANDALA AIRLINES	PT SRIWIJAYA AIR	TRIGANA AIR SERVICE	TOTAL
Denpasar - Timika	-	7	-	-	-		-	-	-	-	7
Ujungpandang-Biak	-	7	-	-	-	7	-	-	-	-	14
Biak-Jayapura	-	7	-	-	-	7	-	-	-	-	14
Banda Aceh-Cengkareng	-	6	-	7	-		-	-	-	-	13
Jayapura - Timika	-	7	-	-	-	7	-	-	-	-	14

Gambar 8: ***Perbandingan rute yang dilayani oleh Garuda/Pemohon Keberatan dan maskapai penerbangan lainnya***

115. Gambar-gambar di atas jelas membuktikan bahwa faktanya Garuda/Pemohon Keberatan tidak bersaing di seluruh rute yang dilayani oleh Garuda/Pemohon Keberatan dengan seluruh maskapai penerbangan di Indonesia.

116. Berdasarkan fakta-fakta tersebut di atas, maka definisi "pasar bersangkutan" yang ditentukan oleh Tim Pemeriksa KPPU adalah keliru atau setidak-tidaknya tidak jelas dan kabur (obscuur libel), karena terbukti bahwa tidak seluruh rute domestik yang tersedia dapat dilayani oleh seluruh maskapai penerbangan yang ada di Indonesia, sehingga persaingan yang terjadi di antara maskapai penerbangan tidak terjadi

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

dalam semua rute. Dengan kata lain, pasar geografis seharusnya dilihat dari ”semua rute penerbangan”, bukannya dilihat dari ”catchment area pada setiap bandar udara”. KPPU/Termohon Keberatan terkait dengan pasar geografis dimaksud, lagi-lagi mengabaikan fakta mengenai adanya perbedaan rute pelayanan sebagaimana diuraikan di atas.

TENTANG PERTIMBANGAN PEMBUKTIAN UNSUR-UNSUR PASAL 5 HURUF (D) UU NO.5/1999 OLEH TERMOHON KEBERATAN DALAM PUTUSANNYA

117. Pasal 5 UU No.5/1999 mengatur sebagai berikut:

“Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas mutu suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggaran pada pasar bersangkutan yang sama.”

Unsur “Pelaku Usaha”

118. Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 5 UU No.5/1999, yang dimaksud dengan “Pelaku Usaha” adalah sebagai berikut:

“Setiap 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.”

119. Bahwa, Garuda/Pemohon Keberatan adalah suatu badan usaha yang berbentuk badan hukum perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan Akta Anggaran Dasar Nomor 137 tanggal 31 Maret 1950 yang dibuat di hadapan Raden Kadiman, Notaris di Jakarta, anggaran dasar mana yang telah beberapa kali mengalami perubahan yang terakhir kalinya adalah sebagaimana dimuat dalam Akta Nomor 51 tentang Perubahan Anggaran Dasar Perusahaan Perseroan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia atau disingkat PT Garuda Indonesia (Persero) tanggal 7 Agustus 2008, sebagaimana telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tanggal 28 Oktober 2008 Nomor 87, Tambahan Nomor 21451/2008 (“Anggaran Dasar”) (Bukti P-26).

120. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 2 Anggaran Dasar, Garuda/Pemohon Keberatan berkedudukan dan berkantor pusat di Jakarta Pusat. Di samping itu, berdasarkan Surat Keterangan Domisili No. 0231/1.824.1/08 tertanggal 29 September 2009 (Bukti P-27),

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Garuda/Pemohon Keberatan berkedudukan di Jalan Kebon Sirih No. 44, Jakarta Pusat.

121. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 3 Anggaran Dasar, Garuda/Pemohon Keberatan mempunyai maksud dan tujuan untuk melakukan kegiatan usaha di dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia antara lain dalam bidang jasa angkutan udara niaga, serta optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Garuda/Pemohon Keberatan untuk menghasilkan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk mendapatkan/mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai perseroan dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.

122. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, Garuda/Pemohon Keberatan dapat melaksanakan kegiatan usaha utama sebagai berikut:

(i) angkutan udara niaga berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;

(ii) angkutan udara niaga tidak berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;

(iii) reparasi dan pemeliharaan pesawat udara, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;

(iv) jasa penunjang operasional angkutan udara niaga, meliputi catering dan ground handling baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;

(v) jasa layanan sistem informasi yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;

(vi) jasa layanan konsultasi yang berkaitan dengan industri penerbangan;

(vii) jasa layanan pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;

(viii) jasa layanan kesehatan personil penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga.

Selain kegiatan usaha utama sebagaimana dimaksud di atas, Garuda/Pemohon Keberatan dapat melakukan kegiatan usaha dalam rangka optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki untuk:

(i) pergudangan;

(ii) perkantoran;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

(iii) fasilitas pariwisata; dan

(iv) penyewaan dan pengusahaan sarana dan prasarana yang terkait dengan industri penerbangan.

123. Berdasarkan uraian di atas, maka dengan demikian unsur-unsur "Pelaku Usaha" sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 butir 5 jo. Pasal 5 UU No. 5/1999 telah terpenuhi, yaitu:

(i) Garuda/Pemohon Keberatan merupakan badan usaha yang berbentuk badan hukum;

(ii) Garuda/Pemohon Keberatan didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan usaha dalam wilayah Negara Republik Indonesia; dan

(iii) Garuda/Pemohon Keberatan menyelenggarakan kegiatan usaha dalam bidang ekonomi.

Unsur "Perjanjian untuk Menetapkan Harga"

124. Bahwa KPPU/Termohon Keberatan dalam butir 7.3. dan 7.4. halaman 267 Putusan No. 25/2009 menyatakan sebagai berikut:

"… terdapat perjanjian tertulis terkait dengan penetapan fuel surcharge pada tanggal 4 Mei 2006, yaitu berdasarkan Berita Acara Persetujuan Pelaksanaan Fuel Surcharge (Ref. Berita Acara Nomor 9100/53/V/2006) yang ditandatangani oleh Ketua Dewan INACA, Sekretaris Jenderal INACA, dan 9 (sembilan) perusahaan angkutan udara niaga, yaitu PT Mandala Airlines, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero), PT Dirgantara Air Service, PT Sriwijaya Air, PT Pelita Air Service, PT Lion Mentari Air, PT Batavia Air, PT Indonesia Air Transport, PT Garuda Indonesia (Persero), yang menyepakati pelaksanaan fuel surcharge mulai diterapkan pada tanggal 10 Mei 206 dengan besaran yang diberlakukan pada setiap penerbangan dikenakan rata-rata Rp.20.000,- (dua puluh ribu rupiah) per penumpang.

… perjanjian tersebut secara formal dibatalkan dengan terbitnya Notulen Rapat INACA No. 9100/57/V/2006 pada tanggal 30 Mei 2006 yang pada intinya menyimpulkan penerapan dan besaran fuel surcharge diserahkan kembali kepada masing-masing perusahaan penerbangan nasional anggota INACA."

125. Bahwa, besaran fuel surcharge sebesar Rp.20.000,00 pada bulan Mei 2006 adalah didasarkan pada Berita Acara INACA 4 Mei 2006. Namun pada kenyataannya berita acara tersebut telah dicabut berdasarkan anjuran dari KPPU/Termohon Keberatan melalui surat No. 207/K/V/2006

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

tanggal 30 Mei 2006 kepada INACA ("Surat No. 207/2006") (Bukti P-28). Dalam surat tersebut KPPU/Termohon Keberatan memberikan anjuran agar INACA mencabut ketetapan mengenai fuel surcharge dan menyerahkan kembali kewenangan dalam penghitungan besaran fuel surcharge ke masing-masing maskapai penerbangan.

126. Menindaklanjuti anjuran KPPU/Termohon Keberatan tersebut, INACA melalui Surat INACA No. 238/2006 menyatakan bahwa berdasarkan hasil rapat anggota-anggota INACA pada tanggal 30 Mei 2006 (berdasarkan Notulen Rapat Anggota dan Pengurus INACA No. 9100/57/V/2006), besaran fuel surcharge diserahkan kembali ke masing-masing maskapai penerbangan sesuai dengan anjuran dari KPPU/Termohon Keberatan. Berdasarkan fakta tersebut, Garuda/Pemohon Keberatan sejak saat itu menghitung sendiri besaran fuel surcharge secara independen berdasarkan formula yang diterapkan oleh Garuda/Pemohon Keberatan sendiri.

127. Bahwa selain kesepakatan pada tanggal 4 Mei 2006, Garuda/Pemohon Keberatan tidak pernah membuat perjanjian atau kesepakatan, baik secara tertulis maupun lisan/tidak tertulis, dengan maskapai penerbangan domestik lainnya ataupun dengan pihak lain manapun yang dimaksudkan untuk menetapkan harga atau tarif atau biaya jasa penerbangan termasuk tarif fuel surcharge dalam rangka penyediaan jasa layanan penerbangan sipil domestik.

128. Bahwa terhitung sejak mekanisme penghitungan fuel surcharge diserahkan kembali kepada masing-masing maskapai penerbangan sebagaimana disebutkan di atas, Garuda/Pemohon Keberatan tidak pernah melakukan pertemuan ataupun komunikasi apapun dengan maskapai penerbangan lain untuk melakukan koordinasi atau sinkronisasi dalam penetapan formula ataupun besaran fuel surcharge.

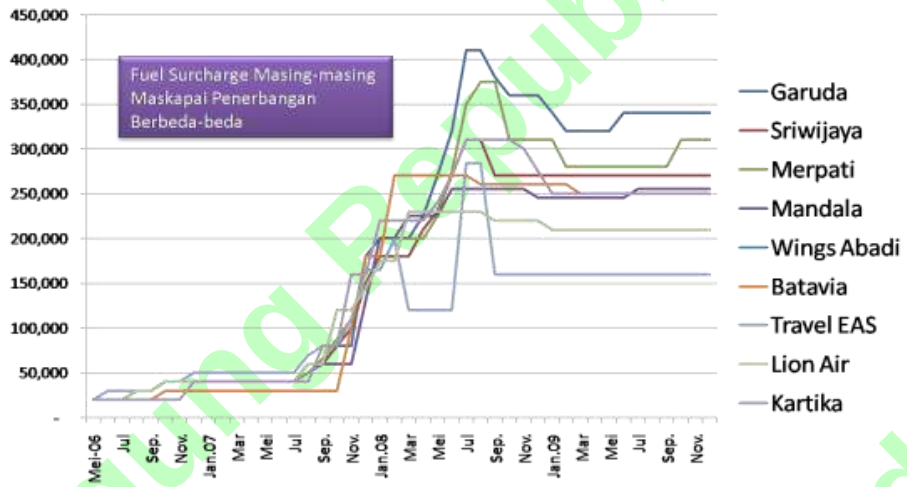
129. Anjuran KPPU/Termohon Keberatan untuk mengembalikan penetapan formula dan besaran fuel surcharge kepada masing-masing maskapai penerbangan sebagaimana disebutkan di atas dipatuhi oleh Garuda/Pemohon Keberatan hingga saat ini, dengan melakukan penghitungan besaran fuel surcharge secara independen tanpa koordinasi dengan maskapai penerbangan manapun, berdasarkan pengalaman dan kecenderungan yang terjadi.

130. Bahwa, tidak adanya suatu kesepakatan apapun antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lain

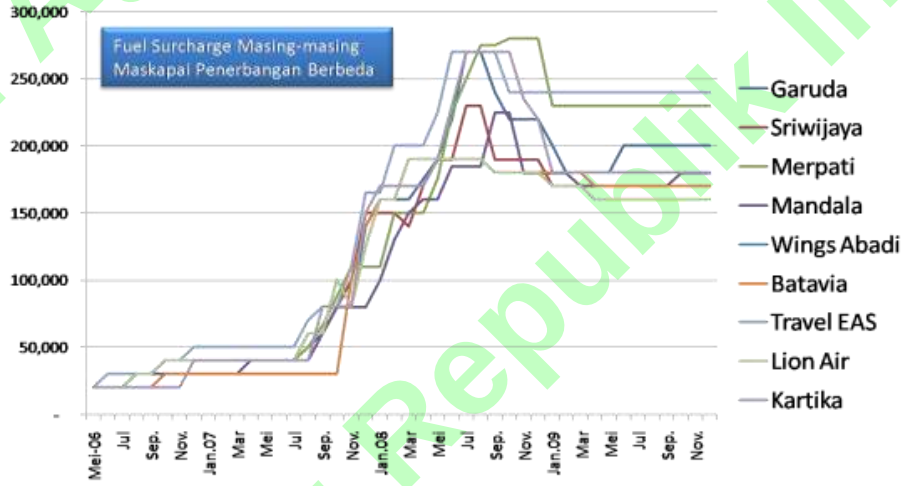
Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

sebagaimana dituduhkan oleh KPPU/Termohon Keberatan, dapat pula dilihat dari tidak adanya perjanjian atau kesepakatan, baik secara tertulis maupun lisan/tidak tertulis, dengan maskapai penerbangan domestik lainnya ataupun dengan pihak lain manapun yang dimaksudkan untuk menetapkan harga atau tarif atau biaya jasa penerbangan termasuk tarif fuel surcharge dalam rangka penyediaan jasa layanan penerbangan sipil domestik.

131. Kenyataannya, justru besaran fuel surcharge antar Garuda/Pemohon Keberatan dengan tiap-tiap maskapai penerbangan lainnya adalah tidak sama, sehingga tidak mungkin ada suatu kesepakatan penetapan besaran fuel surcharge antar maskapai penerbangan tersebut.

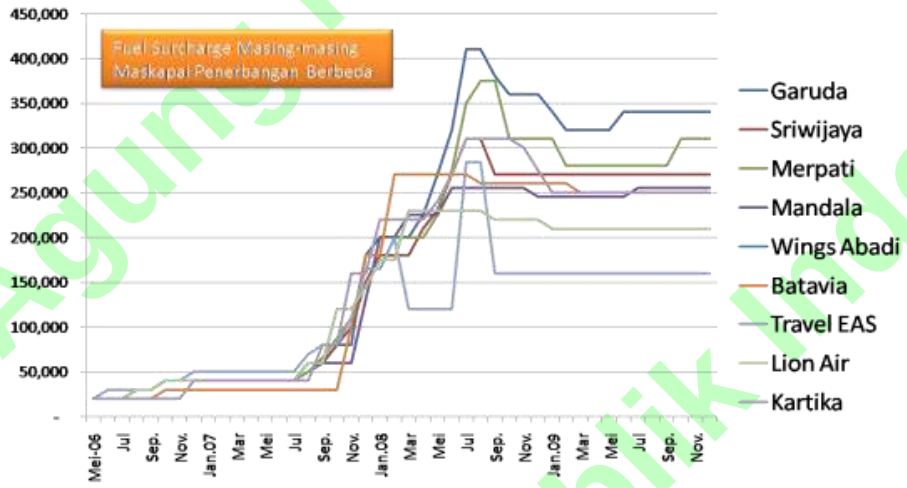


Gambar 9a: Perbandingan besaran fuel surcharge masing-masing maskapai penerbangan untuk penerbangan 0 sd 1 jam



Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Gambar 9b: Perbandingan besaran fuel surcharge masing-masing maskapai penerbangan untuk penerbangan 1 sd 2 jam

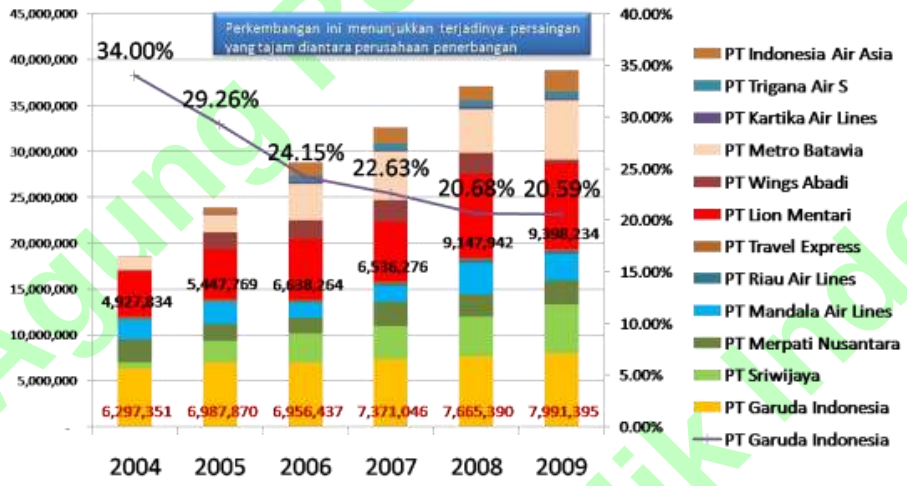


Gambar 9c: Perbandingan besaran fuel surcharge masing-masing maskapai penerbangan untuk penerbangan 2 sd 3 jam

132. Jika melihat grafik di atas, jelas KPPU/Termohon Keberatan telah mengaburkan fakta bahwa tidak terdapat kesamaan besaran fuel surcharge antar maskapai penerbangan yang menjadi Terlapor dalam Perkara aquo, dengan cara membuat grafik yang tidak tepat sehingga seakan-akan tidak terdapat persaingan antar maskapai penerbangan karena besaran fuel surcharge semua maskapai penerbangan adalah sama sebagaimana diungkapkan dalam Grafik 1-Grafik 3 pada halaman 281-283 Putusan No. 25/2009.

133. Sebaliknya, Garuda/Pemohon Keberatan justru bersaing ketat dengan maskapai penerbangan lain (baik maskapai dalam kategori medium services maupun no frills) dalam memberikan jasa pelayanan penerbangan. Hal ini ditunjukkan jelas dengan perubahan jumlah penumpang yang menggunakan jasa Garuda/Pemohon Keberatan dengan pangsa pasar Garuda/Pemohon Keberatan jika dibandingkan dengan jumlah penumpang serta pangsa pasar maskapai penerbangan lain.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Gambar 10: Perbandingan Jumlah Penumpang Yang Diangkut serta Pangsa Pasar antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lain

134. Dengan adanya pergerakan jumlah penumpang serta pangsa pasar maskapai penerbangan sebagaimana tersebut di atas, jelas bahwa terdapat persaingan/kompetisi antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lainnya, sehingga tidak mungkin terjadi keseragaman perilaku terkait dengan besaran fuel surcharge atau perjanjian kartel.

135. Selanjutnya, KPPU/Termohon Keberatan dalam butir 8.4.5 halaman 281 Putusan No. 25/2009 menyatakan sebagai berikut:

"Majelis Komisi berpendapat bahwa setidak-tidaknya terdapat 9 (sembilan) Terlapor yaitu Terlapor I, Terlapor II, Terlapor III, Terlapor IV, Terlapor VI, Terlapor VII, Terlapor VIII, Terlapor IX, dan Terlapor X yang menetapkan fuel surcharge secara terkoordinasi (concerted actions) dalam zona penerbangan 0 s/d 1 jam, 1 s/d 2 jam dan 2 s/d 3 jam sebagaimana ditunjukkan dalam grafik-grafik di bawah ini:… ".

136. Dalam Putusan No. 25/2009, KPPU/Termohon Keberatan menyatakan bahwa sekalipun besaran fuel surcharge sebesar Rp.20.000,00 antara maskapai penerbangan telah dibatalkan pada tanggal 30 Mei 2006, kenyataannya terdapat pergerakan besaran fuel surcharge yang sama antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lainnya.

137. Bahwa untuk membuktikan adanya kesamaan pergerakan tersebut, KPPU/Termohon Keberatan tidak mendasarkannya pada alat-alat bukti yang sah berdasarkan Pasal 42 UU No. 5/1999 jo Pasal 64 ayat (1)

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Perkom No. 1/2006 yakni keterangan saksi, keterangan ahli, surat dan/atau dokumen, petunjuk, dan keterangan Terlapor namun semata-mata membuktikannya dengan melakukan uji statistik dengan data yang tidak lengkap dan didasarkan pada asumsi KPPU/Termohon Keberatan, sebagaimana telah diuraikan di atas, sebagaimana dinyatakan dalam halaman 59 Putusan No. 25/2009.

138. Namun yang diungkapkan KPPU/Termohon Keberatan dalam menunjukkan bahwa terdapat suatu perilaku yang terkoordinasi antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lain hanya menggunakan satu metode, yaitu Bartlette Test, sebagaimana diungkapkan dalam halaman 285-287 Putusan No. 25/2009, dengan menggunakan data yang tidak konsisten dengan Pemeriksaan Lanjutan. Terkait dengan metode pengujian dimaksud, kami mohon kepada Majelis Hakim Pemeriksa Permohonan Keberatan untuk memeriksa kembali butir 63 di atas, yang pada pokoknya mensyaratkan dilakukannya tiga metode pengujian dalam satu rangkaian yang utuh dan tidak dipisah-pisahkan.

139. Jika dilihat dari Uji Korelasi dan Uji Varians Bartlette & Levenne Test, maka terlihat bahwa tidak ada kesepakatan antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lain sehubungan dengan penerapan besaran fuel surcharge.

140. Sebagaimana telah diuraikan di atas, hasil uji korelasi dari data yang dihitung ternyata dengan granger causality test tidak menunjukkan hubungan sebab-akibat antara satu variable dengan variable lainnya, dan dengan demikian tidak terbukti ada pergerakan besaran fuel surcharge yang sama antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lainnya.

141. Bahwa di samping fakta-fakta tersebut di atas, berdasarkan doktrin hukum perdata yang berlaku di Indonesia dinyatakan juga bahwa, lahirnya suatu perjanjian, baik tertulis maupun lisan, haruslah dibuktikan dengan adanya kesepakatan antar para pihak, yang membutuhkan adanya ”offer and acceptance” (penawaran dan penerimaan) (Lihat: Kitab Undang-undang Hukum Perdata dan Hukum Perikatan, Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian, Buku 1, J. Satrio, S.H., PT Cipta Aditya Bakti, 2001) (Bukti P-29).

142. Disamping fakta-fakta yang telah diungkapkan di atas, berdasarkan doktrin hukum perdata yang berlaku di Indonesia, ada atau tidaknya suatu perjanjian, baik tertulis maupun lisan, harus dibuktikan dengan ada

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

atau tidaknya kesepakatan antara para pihak, yang mensyaratkan adanya ”penawaran dan penerimaan”.

143. Bahwa satu-satunya parameter (tolok ukur) berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk menentukan ada atau tidaknya suatu kesepakatan adalah ketentuan Pasal 1320 KUHPerdata (Bukti P-30), dimana ada atau tidaknya suatu perjanjian haruslah memenuhi empat syarat (kesepakatan antara mereka yang mengikatkan dirinya, kecakapan untuk membuat suatu perikatan, suatu hal tertentu, dan suatu sebab yang halal).

144. Dengan demikian, dari segi yuridis pun tidak dapat dibuktikan adanya perjanjian atau kesepakatan antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lain sehubungan dengan besaran fuel surcharge baik secara lisan maupun tertulis, secara langsung maupun tidak langsung.

145. Perlu pula kami tambahkan, keberadaan suatu perjanjian tentunya akan mengakibatkan adanya suatu konsekuensi hukum dalam hal adanya perilaku menyimpang dari kesepakatan oleh pihak dalam suatu perjanjian tersebut. Dalam hal ini pada faktanya, tidak pernah ada sanksi apapun terhadap Garuda/Pemohon Keberatan atau yang dikenakan oleh Garuda/Pemohon Keberatan kepada maskapai penerbangan lain terkait dengan besaran fuel surcharge yang berbeda atau menggunakan metode berbeda.

146. Bahwa dengan tidak pernah dibuatnya perjanjian atau kesepakatan, baik secara tertulis maupun lisan/tidak tertulis, antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan domestik lainnya ataupun dengan pihak lain manapun yang dimaksudkan untuk menetapkan besaran fuel surcharge, maka dengan demikian terbukti bahwa tidak ada offer and acceptance atau penawaran dan penerimaan antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan domestik lainnya.

147. Di samping itu, dalam halaman 287-289 Putusan No. 25/2009, KPPU/Termohon Keberatan telah menyatakan bahwa terdapat penetapan fuel surcharge yang eksesif (berlebihan) yang diterapkan oleh maskapai penerbangan jika dibandingkan antara fuel surcharge actual yang diterapkan oleh para maskapai penerbangan dengan fuel surcharge acuan estimasi, sebagai berikut:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

"8.5.2 Bahwa fuel surcharge acuan estimasi dihitung berdasarkan acuan fuel surcharge yang pertama kali diberlakukan pada bulan Mei 2006 yaitu sebesar Rp.20.000,- (dua puluh ribu rupiah) dengan tingkat harga avtur sebesar Rp.5.921,- (lima ribu sembilan ratus dua puluh satu rupiah). Dengan demikian fuel surcharge acuan estimasi bergerak sesuai dengan fluktuasi harga avtur;

8.5.3 Bahwa perbandingan antara fuel surcharge actual dengan fuel surcharge acuan estimasi menunjukkan bahwa fuel surcharge yang diterapkan oleh para Terlapor sebagaimana tersebut dalam butir 8.5.1 memiliki kecenderungan melampaui pergerakan fuel surcharge acuan estimasi sebagaimana terlihat pada grafik berikut:"

148. Di samping itu, KPPU/Termohon Keberatan pada halaman 290-296 juga menyatakan bahwa terdapat penetapan fuel surcharge yang eksesif (berlebihan) yang diterapkan oleh maskapai penerbangan jika dibandingkan antara serta fuel surcharge dengan acuan yang digunakan oleh Departemen Perhubungan, sebagai berikut:

"8.5.5 Majelis Komisi tidak melakukan perbandingan tersebut dari tahun 2006 karena Formula Fuel Surcharge dari Dephub baru dikeluarkan pada bulan Maret 2008, sehingga tidak bisa digunakan sebagai perbandingan untuk fuel surcharge yang telah ditetapkan oleh Para Terlapor sebagaimana dimaksud dalam butir 8.5.4 sejak 2006 s/d 2007;

8.5.6 Bahwa perbandingan antara fuel surcharge aktual dengan fuel surcharge acuan Dephub juga menunjukkan bahwa fuel surcharge yang diterapkan oleh para Terlapor sebagaimana tersebut dalam butir 8.5.4 memiliki kecenderungan melampaui pergerakan fuel surcharge acuan Dephub sebagaimana terlihat pada grafik berikut:"

149. Bahwa, tidak ada satu pun peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai formula dan besaran fuel surcharge yang harus diterapkan dan/atau dijadikan acuan oleh maskapai penerbangan, baik dalam UU Penerbangan maupun Kepmenhub No. 9/2002.

150. Sebagaimana disampaikan di atas, Pemerintah dalam hal ini Departemen Perhubungan pada faktanya memahami penerapan fuel surcharge oleh maskapai penerbangan sebagai akibat dari fluktuasi harga avtur yang terus meningkat tajam.

151. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara memiliki acuan dalam menghitung formula fuel surcharge berdasarkan Surat No. 1386 (lihat

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

(Bukti P-8)). Formula yang dijadikan acuan oleh Departemen Perhubungan adalah sebagai berikut:

Fuel Surcharge = (A)-(B) *(C) per kilometer

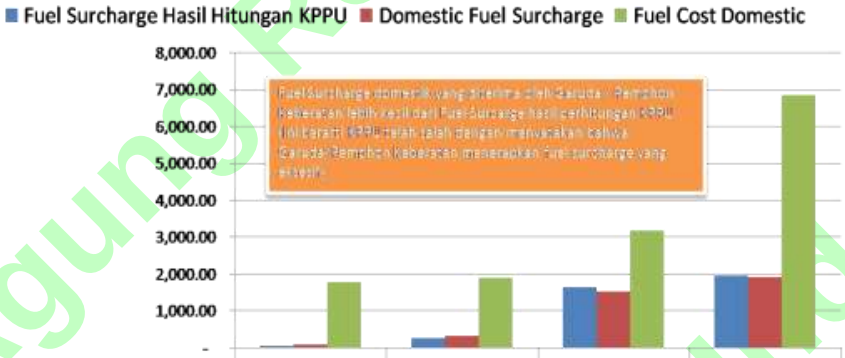
152. Baik formula besaran fuel surcharge sebagaimana dinyatakan oleh Departemen Perhubungan maupun oleh KPPU/Termohon Keberatan sebagaimana tersebut di atas bukan merupakan suatu formula yang mengikat karena bukan merupakan peraturan perundang-undangan. Di samping itu, formula tersebut di atas tidak dapat diaplikasikan secara serta merta karena faktor-faktor penghitungnya harus disesuaikan dengan karakteristik dari jasa penerbangan yang diberikan oleh masing-masing maskapai penerbangan.

153. Pada dasarnya berdasarkan asas legalitas, suatu perbuatan yang dilarang haruslah dirumuskan dalam suatu peraturan perundang-undangan, di mana peraturan perundang-undangan tersebut haruslah ada sebelum terjadinya suatu perbuatan yang dilarang.

154. Dengan demikian, Garuda/Pemohon Keberatan tidak dapat dikatakan telah melanggar dengan menerapkan formula dan besaran fuel surcharge sebagaimana diterapkan sekarang atau melampaui formula fuel surcharge yang telah ada, karena tidak ada suatu peraturan perundang-undangan yang dilanggar oleh Garuda/Pemohon Keberatan.

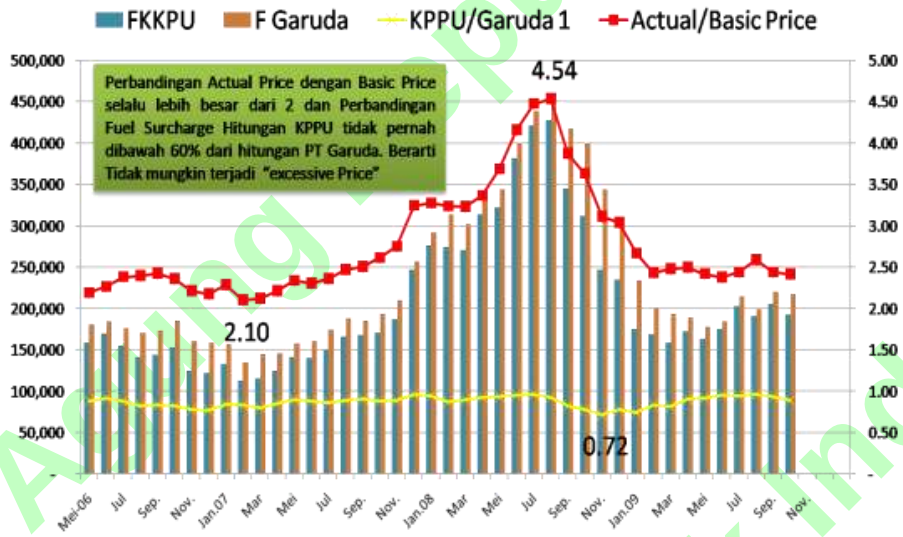
155. Sebaliknya, dari uji yang dilakukan oleh Garuda/Pemohon Keberatan, nampak jelas bahwa tidak terdapat excessive price yang diterapkan sehubungan dengan besaran fuel surcharge yang harus dibayarkan oleh konsumen, baik untuk penerbangan 0-1 jam, 1-2 jam, maupun 2-3 jam sebagaimana digambarkan dalam grafik-grafik berikut ini:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



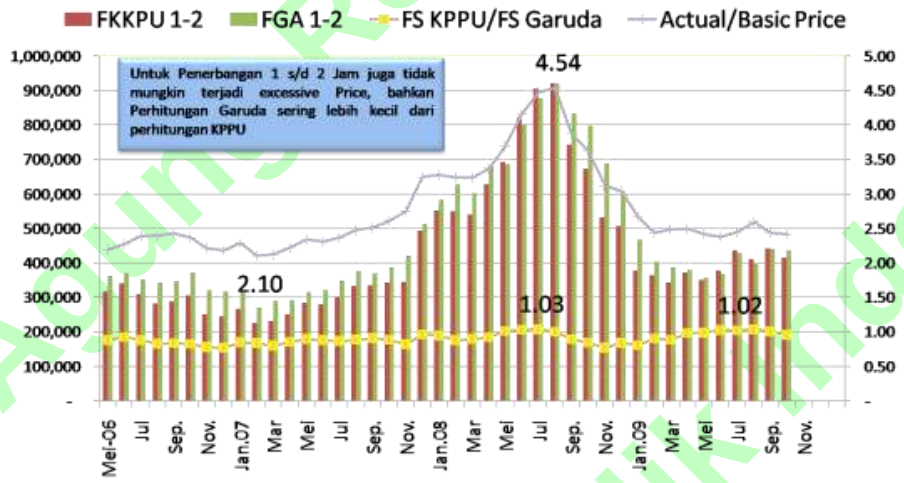
	2006	2007	2008	2006-2008
Fuel Surcharge Hasil Hitungan KPPU	37.86	257.33	1,638.19	1,933.38
Domestic Fuel Surcharge	69.19	316.16	1,514.93	1,900.29
Fuel Cost Domestic	1,774.24	1,891.24	3,168.70	6,834.18

***Gambar 11:** Perbandingan Besaran Fuel Surcharge versi KPPU dengan Domestic Fuel Surcharge Garuda/Pemohon Keberatan*

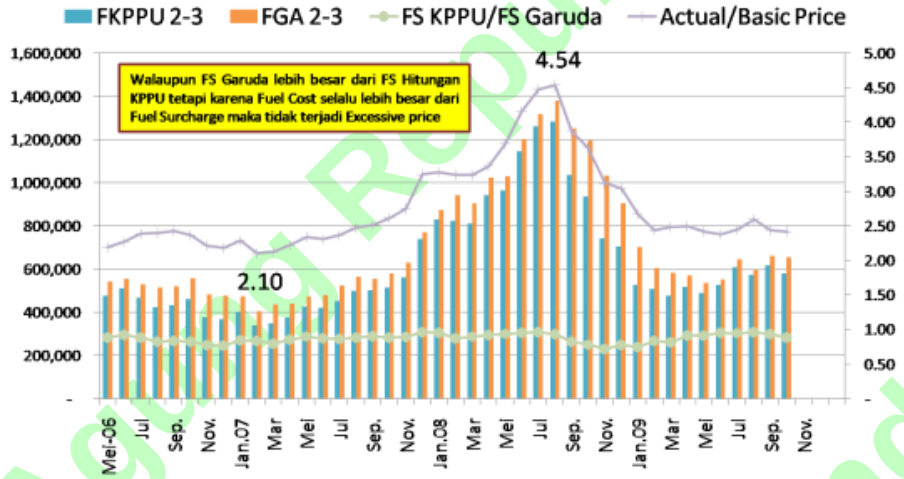


***Gambar 12a:** Perbandingan besaran fuel surcharge Garuda/Pemohon Keberatan dengan besaran fuel surcharge versi KPPU untuk 0 s/d 1 jam penerbangan*

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Gambar 12b: ***Perbandingan besaran fuel surcharge Garuda/Pemohon Keberatan dengan besaran fuel surcharge versi KPPU untuk 0 s/d 1 jam penerbangan***



Gambar 12c: ***Perbandingan besaran fuel surcharge Garuda/Pemohon Keberatan dengan besaran fuel surcharge versi KPPU untuk 0 s/d 1 jam penerbangan***

156. Dengan demikian, dalil KPPU/Termohon Keberatan bahwa telah terdapat excessive price yang diterapkan oleh Garuda/Pemohon Keberatan terkait dengan besaran fuel surcharge adalah tidak benar dan tidak berdasar sama sekali.

157. Bahwa di samping itu sebagaimana telah Garuda/Pemohon Keberatan uraikan di atas dalam butir 27 - 30 Permohonan Keberatan ini, haruslah dipahami bahwa dalam dunia usaha penerbangan, fuel surcharge bukanlah atau tidak sama dengan atau tidak masuk ke dalam kategori "harga" (price) sebagaimana dimaksud dalam salah satu unsur pasal 5 UU No. 5/1999. Fuel surcharge pada dasarnya adalah "biaya"(cost), sedangkan "harga" adalah "tarif" yang penetapannya tunduk kepada

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Kepmenhub No. 9/2002, sedangkan untuk "fuel surcharge" sampai saat ini tidak ada ketentuan perundang-undangan yang mengatur penetapan formula fuel surcharge kecuali KM No.26/2010 yang secara yuridis tidak relevan diberlakukan untuk periode waktu dan peristiwa yang dipermasalahkan oleh KPPU/Termohon Keberatan. Tegasnya, KPPU/Termohon Keberatan telah mencampuradukkan definisi "harga" yang notabene adalah "tarif" dengan definisi "fuel surcharge" yang notabene adalah bukan "harga" atau "tarif". Padahal "harga atau tarif" adalah berbeda dengan "fuel surcharge".

158. Berdasarkan hal tersebut terbukti secara jelas dan nyata bahwa Garuda/Pemohon Keberatan tidak memperoleh keuntungan dari fuel surcharge, karena fuel surcharge bukan komponen dalam memperoleh pendapatan. Oleh karenanya dalil KPPU/Termohon Keberatan yang menyatakan bahwa unsur ”perjanjian untuk menetapkan harga” dari Pasal 5 UU No.5/1999 telah terpenuhi adalah tidak tepat, tidak relevan dan tidak berdasar sama sekali, karena fuel surcharge bukan merupakan atau tidak dapat dipersamakan sama sekali dengan harga atau tarif atas jasa penerbangan.

159. Bahwa berdasarkan fakta-fakta dan penjelasan tersebut di atas, dengan demikian secara material unsur “perjanjian untuk menetapkan harga” dalam Pasal 5 UU No. 5/1999 tidak terpenuhi.

Unsur “Pasar Bersangkutan Yang Sama” dan ”Pelaku Usaha Pesaing Lainnya”

160. Berdasarkan Pasal 1 angka 10 UU No. 5/1999, pasar bersangkutan harus dilihat secara geografis berdasarkan rute yang dilayani oleh masing-masing maskapai dalam penerbangan domestik.

161. Secara geografis, Garuda/Pemohon Keberatan bersaing dengan seluruh maskapai penerbangan lainnya tidak di seluruh rute yang dilayani oleh Garuda/Pemohon Keberatan di Indonesia. Pada faktanya, terdapat banyak rute di mana Garuda/Pemohon Keberatan bersaing hanya dengan beberapa maskapai penerbangan. Selain itu, tidak semua rute penerbangan domestik di Indonesia dilayani oleh Garuda/Pemohon Keberatan.

162. Berdasarkan uraian tersebut di atas, dengan demikian terbukti secara sah dan nyata bahwa Garuda/Pemohon Keberatan memiliki pangsa pasar yang berbeda dengan maskapai penerbangan lainnya di Indonesia karena Garuda/Pemohon Keberatan memiliki rute jasa penerbangan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

yang berbeda jika dibandingkan dengan maskapai penerbangan lain, di mana dari begitu banyak rute penerbangan di Indonesia, tidak semuanya dilayani oleh seluruh maskapai penerbangan di Indonesia. Di samping itu, sebagaimana telah kami uraikan di atas, yang dipermasalahkan oleh KPPU/Termohon Keberatan bukanlah "layanan jasa penerbangan penumpang berjadwal" melainkan penetapan fuel surcharge.

PERMOHONAN PEMERIKSAAN TAMBAHAN

Bahwa berdasarkan ketentuan pasal 6, Perma No.3 Tahun 2005 jo. Pasal 68, Perkom No.1/2006, tentang Pemeriksaan Tambahan, Garuda/Pemohon Keberatan memohon kepada Majelis Hakim pemeriksa perkara untuk mengeluarkan putusan sela yang memerintahkan KPPU/Termohon Keberatan untuk melakukan pemeriksaan tambahan. Adapun hal-hal yang akan diajukan oleh Garuda/Pemohon Keberatan terkait dengan materi pemeriksaan tambahan akan diajukan tersendiri oleh Garuda/Pemohon Keberatan di dalam persidangan perkara a quo.

Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas Pemohon Keberatan I mohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat agar memberikan putusan sebagai berikut :

1. Menerima dan mengabulkan Keberatan dari Garuda/Pemohon Keberatan untuk Seluruhnya;
2. Menyatakan Garuda/Pemohon Keberatan adalah Pemohon yang baik dan benar;
3. Menyatakan bahwa penetapan "pasar bersangkutan" sebagaimana ditetapkan dalam Putusan KPPU No. 25/KPPU-I/2009 adalah salah, keliru, dan tidak jelas.
4. Menyatakan Garuda/Pemohon Keberatan tidak terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Yang Tidak Sehat;
5. Menyatakan bahwa penerapan ganti rugi oleh KPPU/Termohon Keberatan, sebagaimana amar putusan No. 25/KPPU-I/2009 butir ke-15, adalah keliru dan melanggar peraturan perundang-undangan, khususnya Pasal 47 ayat (2) huruf (f) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat jo Keputusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha No. 252/KPPU/Kep/VII/2008 tertanggal 31 Juli 2008 tentang Pedoman Pelaksanaan Ketentuan Pasal 47 dari UU No. 5/1999.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

6. Menyatakan Putusan KPPU/Termohon Keberatan No.25/KPPU-I/2009 batal demi hukum (null and void/van rechtwege nietig), khususnya amar putusan KPPU/Termohon Keberatan No. 25/KPPU-I/2009 butir ke-1, ke-4, ke-5, ke-6, dan ke-15; dan
7. Menghukum KPPU/Termohon Keberatan untuk membayar biaya perkara.

Apabila Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang memeriksa dan mengadili Perkara a quo berpendapat lain, kami mohon agar perkara ini diputus dengan seadil-adilnya (ex aequo et bono).

KEBERATAN PEMOHON KEBERATAN II :

1. Pasal 44 ayat 2 Undang-Undang No.5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat ("UU Persaingan") yang menyatakan: "Pelaku usaha dapat mengajukan keberatan kepada Pengadilan Negeri selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari setelah menerima pemberitahuan putusan tersebut".
2. Pasal 1 angka 19 UU Persaingan, yang menyatakan: "Pengadilan Negeri adalah pengadilan sebagaimana dimaksud dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku, di tempat kedudukan hukum dan usaha pelaku usaha".
3. Pasal 2 ayat 1 Peraturan Mahkamah Agung No.3 tahun 2005 tentang "Tata Cara Pengajuan Upaya Hukum Keberatan Terhadap Putusan KPPU" ("PERMA 3/2005") yang menyatakan: "Keberatan terhadap Putusan KPPU hanya diajukan oleh Pelaku Usaha Terlapor kepada Pengadilan Negeri di tempat kedudukan hukum usaha Pelaku Usaha tersebut".
4. Pasal 4 ayat 1 PERMA 3/2005 yang menyatakan: "Keberatan diajukan dalam tenggang waktu 14 (empat belas) hari terhitung sejak Pelaku Usaha menerima pemberitahuan putusan KPPU dan atau diumumkan melalui website KPPU".
5. Pasal 1 angka 4 PERMA 3/2005 yang menyatakan: "Hari adalah hari kerja".

   Agar pihak-pihak dalam upaya hukum Keberatan ini lengkap, Pemohon Keberatan menyertakan Para Terlapor yang disebut dalam Putusan Termohon Keberatan yang tersebut di bawah ini masing-masing sebagai Turut Termohon Keberatan agar dapat diperintahkan untuk tunduk dan patuh pada isi Putusan perkara aquo:

   1. PT Garuda Indonesia (Persero), yang beralamat di Gedung Manajemen Garuda Indonesia Lt.3 Area Perkantoran Bandara

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Soekarno Hatta, Cengkareng 19120, selanjutnya disebut sebagai Turut Termohon Keberatan I dahulu Terlapor I.

2. PT Merpati Nusantara Airlines (Persero), yang beralamat di Gedung Merpati, Jl. Angkasa Blok B.15, Kav. 2-3, Jakarta Pusat 10720, selanjutnya disebut sebagai Turut Termohon Keberatan II dahulu Terlapor III.
3. PT Mandala Airlines, yang beralamat di Jl. Tomang Raya Kav. 33-37, Jakarta Barat 11440, selanjutnya disebut sebagai Turut Termohon Keberatan III dahulu Terlapor IV.
4. PT Riau Airlines, yang beralamat di Jl. Jend. Sudirman No. 438 Pekanbaru, Riau 28125, selanjutnya disebut sebagai Turut Termohon Keberatan IV dahulu Terlapor V.
5. PT Travel Express Aviation Services, yang beralamat di Boutique Office Park, Benyamin Suaeb Blok A11/12, Kemayoran, Jakarta Pusat 10630, selanjutnya disebut sebagai Turut Termohon Keberatan V dahulu Terlapor VI.
6. PT Lion Mentari Airlines, yang beralamat di Lion Air Tower, Jl. Gajah Mada No.7 Jakarta Pusat 10130, selanjutnya disebut sebagai Turut Termohon Keberatan VI dahulu Terlapor VII.
7. PT Wings Abadi Airlines, yang beralamat di Lion Air Tower, Jl. Gajah Mada No.7 Jakarta Pusat 10130, selanjutnya disebut sebagai Turut Termohon Keberatan VII dahulu Terlapor VIII.
8. PT Metro Batavia, yang beralamat di Jl. Ir. H. Juanda No. 15, Jakarta Pusat 10120, selanjutnya disebut sebagai Turut Termohon Keberatan VIII dahulu Terlapor IX.
9. PT Kartika Airlines, yang beralamat di Wisma Intra Asia, Jl. Prof. Dr. Soepomo, S.H. No. 58, Jakarta Selatan 12870, selanjutnya disebut sebagai Turut Termohon Keberatan IX dahulu Terlapor X.
10. PT Linus Airways, yang beralamat terakhir diketahui di Grand Boutique Centre, Jl. Mangga Dua Raya Blok C No. 4, Jakarta Utara 14430, selanjutnya disebut sebagai Turut Termohon Keberatan X dahulu Terlapor XI.
11. PT Trigana Air Service, yang beralamat di Komplek Puri Sentra Niaga, Jl. Wiraloka Blok D 68-69-70, Kalimalang, Jakarta Timur 13620, selanjutnya disebut sebagai Turut Termohon Keberatan XI dahulu Terlapor XII.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

12. PT Indonesia Air Asia, yang beralamat di Office Management Building, 2nd Floor, Soekarno-Hatta International Airport Jakarta 19110, selanjutnya disebut sebagai Turut Termohon Keberatan XII dahulu Terlapor XIII.

Adapun amar Putusan KPPU Nomor: 25/KPPU-I/2009 tanggal 4 Mei 2010 menyatakan sebagai berikut :

"MEMUTUSKAN :

1. Menyatakan bahwa Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT Sriwijaya Air; Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero); Terlapor IV, PT Mandala Airlines; Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service; Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines; Terlapor IX, PT Metro Batavia; Terlapor X, PT Kartika Airlines terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999;
2. Menyatakan bahwa Terlapor V PT Riau Airlines; Terlapor XI, PT Linus Airways; Terlapor XII, PT Trigana Air Service; dan Terlapor XIII, PT Indonesia Air Asia tidak terbukti melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999;
3. Menyatakan bahwa Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT Sriwijaya Air; Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero); Terlapor IV, PT Mandala Airlines; Terlapor V, PT Riau Airlines; Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service; Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines; Terlapor IX, PT Metro Batavia; Terlapor X, PT Kartika Airlines; Terlapor XI, PT Linus Airways; Terlapor XII, PT Trigana Air Service; dan Terlapor XIII, PT Indonesia AirAsia tidak terbukti melanggar Pasal 21 UU No. 5 Tahun 1999;
4. Menetapkan adanya kerugian masyarakat setidak-tidaknya sebesar Rp.5,081,739,669,158 (lima triliun delapan puluh satu miliar tujuh ratus tiga puluh sembilan juta enam ratus enam puluh sembilan ribu seratus lima puluh delapan rupiah) sampai dengan Rp.13,843,165,835,099 (tiga belas triliun delapan ratus empat puluh tiga miliar seratus enam puluh lima juta delapan ratus tiga puluh lima ribu sembilan puluh sembilan rupiah) selama periode 2006 s/d 2009;
5. Memerintahkan pembatalan perjanjian penetapan fuel surcharge baik secara tertulis maupun tidak tertulis yang dilakukan oleh Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT Sriwijaya Air; Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero); Terlapor IV, PT Mandala Airlines; Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service; Terlapor VII, PT Lion

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines; Terlapor IX, PT Metro Batavia; dan Terlapor X, PT Kartika Airlines;

6. Menghukum Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero) membayar denda sebesar Rp.25.000.000.000,- (dua puluh lima milyar 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);
7. Menghukum Terlapor II, PT Sriwijaya Air membayar denda sebesar Rp.9.000.000.000,- (sembilan milyar 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. Menghukum Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero) membayar denda sebesar Rp.8.000.000.000,- (delapan milyar 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);
9. Menghukum Terlapor IV, PT Mandala Airlines membayar denda sebesar Rp.5.000.000.000,- (lima milyar 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);
10. Menghukum Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service membayar denda sebesar Rp.1.000.000.000,- (satu miliar 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);
11. Menghukum Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines membayar denda sebesar Rp.17.000.000.000,- (tujuh belas milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755 (Pendapatan Denda Pelanggaran di Bidang Persaingan Usaha);

12. Menghukum Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines membayar denda sebesar Rp.5.000.000.000,- (lima milyar 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);
13. Menghukum Terlapor IX, PT Metro Batavia membayar denda sebesar Rp.9.000.000.000,- (sembilan milyar 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);
14. Menghukum Terlapor X, PT Kartika Airlines membayar denda sebesar Rp.1.000.000.000,- (satu miliar 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);
15. Menghukum Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero) membayar ganti rugi sebesar Rp.162.000.000.000,- (seratus enam puluh dua milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;
16. Menghukum Terlapor II, PT Sriwijaya Air membayar ganti rugi sebesar Rp.60.000.000.000,- (enam puluh milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;
17. Menghukum Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero) membayar ganti rugi sebesar Rp.53.000.000.000,- (lima puluh tiga milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

18. Menghukum Terlapor IV, PT Mandala Airlines membayar ganti rugi sebesar Rp.31.000.000.000,- (tiga puluh satu milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;
19. Menghukum Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service membayar ganti rugi sebesar Rp.1.900.000.000,- (satu miliar sembilan ratus juta rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;
20. Menghukum Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines membayar ganti rugi sebesar Rp.107.000.000.000,- (seratus tujuh milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;
21. Menghukum Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines membayar ganti rugi sebesar Rp.32.500.000.000,- (tiga puluh dua milyar lima ratus juta rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;
22. Menghukum Terlapor IX, PT Metro Batavia membayar ganti rugi sebesar Rp.56.000.000.000,- (lima puluh enam milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;
23. Menghukum Terlapor X, PT Kartika Airlines membayar ganti rugi sebesar Rp.1.600.000.000,- (satu miliar enam ratus juta rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;

Bahwa untuk amar Putusan Nomor 15 sampai dengan 23, ketua Majelis Komisi persidangan Termohon Keberatan, Dr. A.M. Tri Anggraini, S.H., M.H. tidak sepakat dengan kedua anggota Majelis Komisi yang lain sebagaimana dinyatakan dalam suatu dissenting opinion sebagai berikut:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

"Bahwa saya, Dr. A.M. Tri Anggraini, S.H., M.H. sebagai salah satu Majelis Komisi Perkara Nomor 25/KPPU-I/2009 menyatakan berbeda pendapat dengan pertimbangan Majelis Komisi dalam hal perintah pembayaran ganti rugi. Hal ini didasarkan pertimbangan-pertimbangan yang terdapat dalam beberapa aturan hukum, antara lain Pasal 36 huruf j UU No.5 Tahun 1999 yang menyatakan, bahwa wewenang Komisi meliputi "memutuskan dan menetapkan ada atau tidak adanya kerugian di pihak pelaku usaha lain atau masyarakat". Disamping itu, Pasal 47 ayat (2) huruf f UU Mo.5 tahun 1999 menyatakan bahwa "tindakan administratif sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat berupa penetapan pembayaran ganti rugi". Meskipun Komisi memiliki kewenangan untuk memutuskan dan menetapkan ada atau tidak adanya kerugian di pihak lain atau masyarakat, tetapi tidak dapat diartikan bahwa Komisi dapat membebankan tindakan administratif berupa penetapan pembayaran ganti rugi terhadap Terlapor yang melanggar UU No.5 tahun 1999 dan mengakibatkan kerugian masyarakat, dengan cara menetapkan pembayaran ganti rugi tersebut kepada Negara.

Penetapan ganti rugi berdasarkan Pasal UU Mo.5 tahun 1999 yang ditentukan dalam Pedoman Pasal 47 tentang Tindakan Administratif oleh KPPU adalah jenis ganti rugi actual (actual damages) dengan menerapkan prinsip-prinsip penetapan ganti rugi sesuai konteks Hukum Perdata, dimana beban pembuktian berada pada pelaku usaha yang meminta ganti kerugian.9)

Selain itu, prosedur mengenai ganti rugi kepada pihak yang dirugikan sebagai akibat terjadinya pelanggaran terhadap UU diatur dalam Pasal 38 ayat (2) UU No.5 Tahun 1999 yang menyatakan bahwa "pihak yang dirugikan sebagai akibat terjadinya pelanggaran terhadap UU ini dapat melaporkan secara tertulis kepada Komisi dengan keterangan yang lengkap dan jelas tentang telah terjadinya pelanggaran serta kerugian yang ditimbulkan, dengan menyertakan identitas Terlapor". Ketentuan ini menunjukkan bahwa penetapan ganti rugi yang diakui dalam UU tersebut adalah ganti rugi terhadap pihak yang dirugikan sebagai akibat pelanggaran atas UU No.5 tahun 1999. Oleh karena itu, penetapan dan pembayaran ganti rugi adalah ditujukan kepada pihak yang dirugikan, bukan kepada Negara".

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut di atas, saya menyatakan tidak sependapat dengan Amar Putusan KPPU Perkara Nomor 25/KPPU-I/2009 Nomor 15 sampai dengan 23".

9). Lihat Keputusan KPPU Nomor 252/KPPU/Kep/VII/2008 tentang pedoman Pelaksanaan Ketentuan Pasal 47 UU No.5 Tahun 1999 tentang Karangan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Bagian B Huruf f tentang Penetapan Ganti Rugi, hal.7

Bahwa dalam dissenting opinion-nya Ketua Majelis Komisi Termohon Keberatan mendasarkan ganti rugi pada Keputusan KPPU Nomor 252/KPPU/Kep/VII/2008 tentang pedoman Pelaksanaan Ketentuan Pasal 47 UU Persaingan, Bagian B Huruf f tentang Penetapan Ganti Rugi, hal.7, yang menyatakan:

"Huruf f. Penetapan pembayaran ganti rugi:

Ganti rugi merupakan kompensasi yang harus dibayarkan oleh pelanggar terhadap kerugian yang timbul akibat tindakan anti persaingan yang dilakukannya.

Dalam ilmu hukum, pengertian ganti rugi dapat dibedakan ke dalam beberapa kategori, yaitu:

a. Ganti rugi nominal yaitu ganti rugi berupa pemberian sejumlah uang, meskipun kerugian sebenarnya tidak bisa dihitung dengan uang, bahkan bisa jadi tidak ada kerugian material sama sekali.
b. Ganti rugi penghukuman (punitive damages) yaitu suatu ganti rugi dalam jumlah besar yang melebihi dari jumlah kerugian yang sebenarnya, ganti rugi itu dimaksudkan sebagai hukuman bagi si pelaku.
c. Ganti rugi aktual (actual damages) yaitu kerugian yang benar-benar diderita secara actual dan dapat dihitung dengan mudah sampai ke nilai rupiah.
d. Ganti rugi campur aduk (remedy meddling) yaitu suatu variasi dari berbagai taktik dimana pihak kreditur berusaha untuk memperbesar haknya jika pihak debitur wanprestasi dan mengurangi/menghapuskan kewajibannya jika digugat oleh pihak lain dalam kontrak tersebut.

Selanjutnya pada Halaman 7 Keputusan KPPU Nomor 252/KPPU/Kep/VII/2008 KPPU menyatakan sebagai berikut:

"Dalam konteks ini ganti rugi yang dapat ditetapkan oleh KPPU ialah jenis ganti rugi actual (actual damages). Besar kecilnya ganti rugi ditetapkan oleh KPPU berdasarkan pada kerugian senyatanya yang dialami penderita".

Halaman 7 Keputusan KPPU Nomor 252/KPPU/Kep/VII/2008 menegaskan :

"Bahwa KPPU akan menerapkan prinsip-prinsip penetapan ganti rugi sesuai dengan konteks hukum perdata dimana beban pembuktian berada pada pelaku usaha yang meminta ganti kerugian.

Proses perhitungan ganti rugi dilakukan berdasar pihak yang menerima kompensasi ganti rugi. Untuk melakukan perhitungan kompensasi ganti rugi pada pelaku usaha maka pelaku usaha tersebut wajib membuktikan besar

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

kerugian senyatanya yang ia derita, lalu KPPU melakukan perhitungan mengenai kebenaran (validitas) perhitungan tersebut berdasar asas kesesuaian, keadilan dan kepatutan.

Pelaku Usaha Pelapor
↓
Perhitungan Kerugian Senyatanya oleh Pelaku Usaha
↓
Perhitungan Kerugian Senyatanya oleh KPPU
↓
Putusan/Penetapan KPPU

Total kerugian yang ditimbulkan oleh pelanggaran dapat merupakan akumulasi kerugian dari penderita kerugian.

Pelaku Usaha Pelapor → **Pelapor Tanpa Menuntut Ganti Rugi (Ps.38 Ayat1)** **(identitas wajib dirahasiakan)**
↑
(Pasal 38 Ayat 3)
↓
Pelapor Penuntut Ganti rugi (Ps.38 Ayat 2) **(identitas tidak wajib dirahasiakan)**

Lebih lanjut, kerahasiaan identitas penderita kerugian yang menggugat permintaan ganti rugi pihak yang dirugikan" sesuai pasal 38 ayat (1)] tidak wajib dilindungi oleh KPPU, yang wajib identitasnya dilindungi ialah pelapor yang tidak meminta ganti rugi "setiap orang yang mengetahui" sesuai pasal 38 ayat (2)]. (vide pasal 38 ayat (1), (2) dan (3) UU No. 5 tahun 1999).

Perhitungan ganti rugi dilakukan berdasar pihak yang menerima kompensasi ganti rugi. Untuk melakukan perhitungan kompensasi ganti rugi pada pelaku usaha maka pelaku usaha tersebut wajib membuktikan besar kerugian senyatanya yang ia derita, lalu KPPU melakukan perhitungan mengenai kebenaran (validitas) perhitungan tersebut berdasar asas kesesuaian.

Pada akhirnya, apabila dalam proses perhitungan validitas KPPU menetapkan adanya kerugian di pihak pelaku usaha pelapor, maka KPPU akan menetapkan penetapan ganti rugi pada pelaku usaha pelapor tersebut".

Mohon perhatian Majelis Hakim bahwa perkara dalam Putusan Termohon Keberatan merupakan inisiatif Termohon Keberatan, tidak ada pelaku usaha pelapor, sehingga penetapan ganti rugi dalam Putusan tersebut tidak ada perhitungan kerugian yang nyata yang harus dilakukan oleh pelaku usaha pelapor karena hal itu merupakan kewajiban pelaku usaha pelapor untuk

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

membuktikannya, dengan demikian ganti rugi yang ditetapkan dalam Putusan Termohon Keberatan nyata-nyata telah melebihi kewenangan dari KPPU/Termohon Keberatan, bertentangan dengan ganti rugi berdasarkan Pasal 47 UU Persaingan dan Keputusan KPPU Nomor 252/KPPU/Kep/VII/2008 tentang Pedoman Pasal 47 tentang Tindakan Administratif, dengan demikian penetapan adanya ganti rugi tersebut tidak sah dan harus ditolak oleh Majelis Hakim.

Bahwa selanjutnya Pemohon Keberatan telah mempelajari dan menganalisis secara komprehensif Putusan Termohon Keberatan, dan menemukan Keberatan ini merupakan hasil analisis komprehensif yang dilakukan oleh Pemohon Keberatan terhadap Putusan Termohon Keberatan berdasarkan bukti-bukti dan fakta-fakta yang telah disampaikan kepada Termohon Keberatan sejak laporan dugaan pelanggaran ("LDP") proses pemeriksaan pendahuluan, pemeriksaan lanjutan, serta analisa terhadap laporan hasil pemeriksaan pendahuluan ("LHPP"), laporan hasil pemeriksaan lanjutan ("LHPL"), dan Sidang Majelis Komisi KPPU yang menunjukkan tidak terdapatnya bukti pelanggaran terhadap Pasal 5 UU Persaingan oleh Pemohon Keberatan.

Bahwa sangat jelas Putusan Termohon Keberatan telah dibuat secara keliru dan tidak benar serta sama sekali tidak berdasarkan hukum. Termohon Keberatan telah keliru menilai fakta-fakta hukum dan ekonomi serta fakta-fakta lainnya yang disampaikan oleh Pemohon Keberatan serta pihak-pihak yang diperiksa lainnya oleh Termohon Keberatan pada masa pemeriksaan dan sidang Majelis Komisi Termohon Keberatan. Terlebih lagi, Termohon Keberatan telah memakai konsep teori-teori atau model-model ekonomi yang sama sekali tidak mempunyai nilai pembuktian hukum yang memadai dan kemudian dihubungkan dengan fakta-fakta yang tidak relevan.

Bahwa serangkaian kekeliruan dan kelalaian sebagaimana tersebut di atas telah menyebabkan semua Putusan Termohon Keberatan tidak sah dan salah secara hukum dan karenanya harus ditolak oleh Majelis Hakim.

Bahwa Pemohon Keberatan menyatakan tetap merujuk pada bukti dan argumentasi yang telah disampaikan kepada Termohon Keberatan selama masa pemeriksaan dan sidang majelis dalam lingkup pemeriksaan oleh Termohon Keberatan.

Bahwa keberatan-keberatan Pemohon Keberatan terhadap Putusan Termohon KEBERATAN ADALAH SEBAGAI BERIKUT:

I. KEBERATAN PERTAMA:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

TERMOHON KEBERATAN TIDAK DAPAT MEMBUKTIKAN ADANYA PERJANJIAN TERTULIS ATAUPUN TIDAK TERTULIS SEBAGAIMANA DISYARATKAN DALAM PASAL 5 UU PERSAINGAN.

1. Bahwa Pasal 5 UU Persaingan berbunyi:
   (1) Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.
   (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku bagi:
      (a) Suatu perjanjian yang dibuat dalam suatu usaha patungan; atau
      (b) Suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku.
2. Pasal 5 UU Persaingan di atas melarang pelaku usaha membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya. Pasal 1 angka 7 UU Persaingan membagi perjanjian tersebut dalam bentuk tertulis dan tidak tertulis sebagai berikut:
   "Perjanjian adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apa pun, baik tertulis maupun tidak tertulis."
3. Bahwa tidak ada bukti tertulis maupun tidak tertulis dalam Putusan Termohon Keberatan yang menunjukkan adanya penetapan fuel surcharge ("FS") antara Pemohon Keberatan dan para Turut Termohon Keberatan (dahulu para Terlapor).
4. Apabila Termohon Keberatan merujuk pada penetapan harga FS pada bulan Mei 2006 maka hal ini sangat keliru karena penetapan FS tersebut sudah dicabut dan tidak berlaku lagi sejak tanggal 30 Mei 2006.
5. Bahwa Termohon Keberatan dengan demikian telah mengakui bahwa perjanjian tertulis antara Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lainnya tidak pernah ada namun dengan demikian Termohon Keberatan dalam Putusannya telah berupaya mengkonstruksikan seakan-akan perjanjian itu ada tetapi tidak tertulis.
6. Bahwa konstruksi tersebut di atas dilakukan oleh Termohon Keberatan dengan memaksakan imajinasinya bahwa antar perusahaan penerbangan terdapat suatu perjanjian penetapan FS

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

berdasarkan model-model ekonomi (uji korelasi dan uji homogenitas), dan dengan sangat memaksa pula hasil model-model ekonomi tersebut dihubungkan dengan penetapan FS Rp.20.000 oleh INACA (Indonesia National Air Carriers Association) pada bulan Mei 2006 yang sudah tidak berlaku lagi atas saran dari Termohon Keberatan sendiri. Mohon perhatian Majelis Hakim, tidak dapat diterima akal sehat bahwa dengan imajinasi yang tidak berdasar, Termohon Keberatan telah menjatuhkan hukuman kepada Pemohon Keberatan.

7. Bahwa patut dipertanyakan apakah pembuktian adanya suatu perjanjian yang tidak pernah ada melalui konstruksi berpikir dan analisis yang imajinatif tersebut dapat diterima dalam sistem peradilan di Indonesia, terlebih ketika hasil uji model-model ekonomi tersebut diragukan validitasnya secara statistik dan aplikasinya, ditambah tidak adanya bukti relevan tentang suatu rapat yang bersifat kolusif.

MODEL-MODEL EKONOMI (UJI KORELASI DAN UJI HOMOGENITAS) TIDAK DAPAT MEMBUKTIKAN ADANYA PERJANJIAN

1. Bahwa dalam Putusannya, Termohon Keberatan telah melakukan (a) uji homogenitas untuk melihat apakah terdapat FS yang parallel pada pergerakan FS perusahaan penerbangan; (b) uji korelasi untuk melihat hubungan positif dengan korelasi yang tinggi antara FS yang diterapkan oleh para perusahaan penerbangan.
2. Bahwa berdasarkan uji homogenitas, Termohon Keberatan menyatakan bahwa:
   - berdasarkan uji pergerakan FS para perusahaan penerbangan pada periode I (Mei 2006 s/d Maret 2008) untuk penerbangan 0 s/d 1 jam; 1 s/d 2 jam; dan 2 s/d 3 jam menunjukkan hasil yang signivikan dengan terdapatnya variasi yang sama dari seluruh perusahaan penerbangan.
   - berdasarkan uji pergerakan FS para perusahaan penerbangan pada periode II (April 2008 s/d Desember 2009) untuk penerbangan 0 s/d 1 jam; 1 s/d 2 jam; dan 2 s/d 3 jam menunjukkan hasil yang tidak signifikan dimana tidak terdapat variasi yang sama dari seluruh perusahaan penerbangan.
3. Sementara hasil uji korelasi yang dilakukan oleh Termohon Keberatan menyatakan bahwa terdapat hubungan linier positif dimana terdapat

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

korelasi yang tinggi dengan nilai rata-rata 0,90 atas pergerakan FS para perusahaan penerbangan.

4. Bahwa uji korelasi dan homogenitas tersebut dilakukan untuk menentukan apakah terjadi price parallelism yang dalam hal ini dirujuk oleh Termohon Keberatan dalam Putusannya untuk membuktikan terjadinya perjanjian penetapan FS.
5. Bahwa di lain pihak dalam Putusannya Termohon Keberatan telah menguji pola simetrisasi besaran FS yang pada dasarnya mengacu pada assimetry price transmission (APT).
6. Bahwa dalam pengujian tersebut Termohon Keberatan menghendaki adanya simetrisasi antara pergerakan harga avtur dengan FS dimana naik turunnya harga avtur harus diikuti secara simetris oleh FS perusahaan penerbangan.
7. Bahwa kedua pendekatan teori ekonomi yang diterapkan Termohon Keberatan bertentangan antara satu dengan lainnya karena secara jelas apabila terjadi simetrisasi antara pergerakan FS dengan pergerakan harga avtur dari para perusahaan penerbangan, maka hal ini pada akhirnya hanya akan menghasilkan pergerakan FS yang parallel antara para perusahaan penerbangan yang mana gerakan yang paralel itu sendiri dipakai oleh Termohon Keberatan untuk membuktikan adanya perjanjian penetapan harga antara perusahaan penerbangan.
8. Dengan demikian penerapan konsep model-model atau teori ekonomi oleh Termohon Keberatan sangat kontradiktif dengan apa yang hendak dicapai oleh Termohon Keberatan dalam perkara aquo.
9. Bahwa Termohon Keberatan dalam penerapan model-model ekonomi tersebut secara imajinatif berlebihan yang sama sekali tidak terukur. Karenanya konsep model-model atau teori ekonomi tersebut menyesatkan dan harus ditolak oleh Majelis Hakim.
8. Bahwa sebaliknya fakta yang tidak terbantahkan, besaran FS yang diberlakukan oleh Pemohon Keberatan tidak sama dengan FS yang diberlakukan oleh para Turut Termohon Keberatan dalam perkara aquo. Jika Termohon Keberatan menyatakan terdapat trend yang sama atas pergerakan FS diantara para Terlapor, hal ini membuktikan bahwa penetapan besaran FS sesungguhnya tidak pernah terjadi apabila terdapat suatu perbedaan.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

9. Bahwa berdasarkan Tabel 23; Tabel 24; Tabel 25 dan Grafik 38; Grafik 39; Grafik 40 dalam Putusan Termohon Keberatan paska dihapuskannya penetapan FS oleh INACA, dimulai pada bulan Juli 2006 sampai dengan bulan Juli 2007 sudah terdapat perbedaan besaran FS antar perusahaan penerbangan. Walaupun ada persamaan besaran FS untuk beberapa perusahaan penerbangan, namun tidak kesemuanya menerapkan FS yang sama.
10. Bahwa perbedaan besaran FS semakin terlihat mulai pada bulan Agustus 2007 dan perbedaan tersebut semakin nyata setelah dikeluarkannya formula penghitungan FS oleh Departemen Perhubungan pada tanggal 3 Maret 2008.
11. Bahwa seperti terlihat dalam tabel dan grafik di bawah ini pada bulan Agustus 2007 sampai dengan Februari 2008 secara umum besaran FS Pemohon Keberatan berbeda dengan besaran FS perusahaan penerbangan lainnya.

Tabel 23

Pergerakan Fuel Surcharge Para Terlapor

untuk Penerbangan antara 0 s/d 1 jam

Bulan	**GA (1)**	**SJ (1)**	**MZ (1)**	**RI (1)**	**JT (1)**	**7P (1)**	**RAL (1)**[1]	**XN (1)**	**IW (1)**	**KAE (1)**	**TGN (1)**[2]	**QZ (1)**
Agust-07	50,000	60000	50,000	40000	60000	30000	70000	70000	60000	40000	70000	110000
Sep-07	60,000	60000	66,000	60000	60000	30000	80000	80000	60000	80000	80000	140000
Okt-07	80,000	80000	88,000	80000	100000	30000	80000	80000	100000	80000	80000	160000
Nop-07	80,000	100000	110,000	80000	80000	100000	110000	110000	80000	80000	110000	n/a
Des-07	140,000	150000	110,000	80000	125000	140000	165000	165000	125000	150000	165000	n/a
Jan-08	160,000	150000	110,000	100000	160000	160000	165000	165000	160000	170000	165000	n/a
Feb-08	160,000	150000	150,000	130000	160000	160000	200000	200000	160000	170000	200000	n/a

Tabel 24

Pergerakan Fuel Surcharge Para Terlapor

untuk Penerbangan antara 1 s/d 2 jam

Bulan	GA (2)	SJ (2)	MZ (2)	RI (2)	JT (2)	7P (2)	RAL (2)	XN (2)	IW (2)	KAE (2)	TGN (2)	QZ (2)
Mei-06	20,000	20000	20000	20000	20000	20000	20000	20000	20000	20000	20000	20000
Jun-06	20,000	20000	20000	20000	20000	20000	30000	30000	20000	20000	30000	20000
Jul-06	20,000	20000	20000	20000	20000	20000	30000	30000	20000	20000	30000	20000

[1] Oleh karena Terlapor tidak memberikan data, maka data *fuel surcharge* bulan Mei 2006 s/d September 2008 (untuk penerbangan 0 s/d 1 jam, 1 s/d 2 jam dan 2 s/d 3 jam) diasumsikan sama dengan PT Travel Express karena size perusahaan dianggap sama.

[2] Oleh karena Terlapor tidak memberikan data, maka data *fuel surcharge* bulan Mei 2006 s/d Februari 2008 (untuk penerbangan 0 s/d 1 jam, 1 s/d 2 jam dan 2 s/d 3 jam) diasumsikan sama dengan PT Travel Express karena size perusahaan dianggap sama.

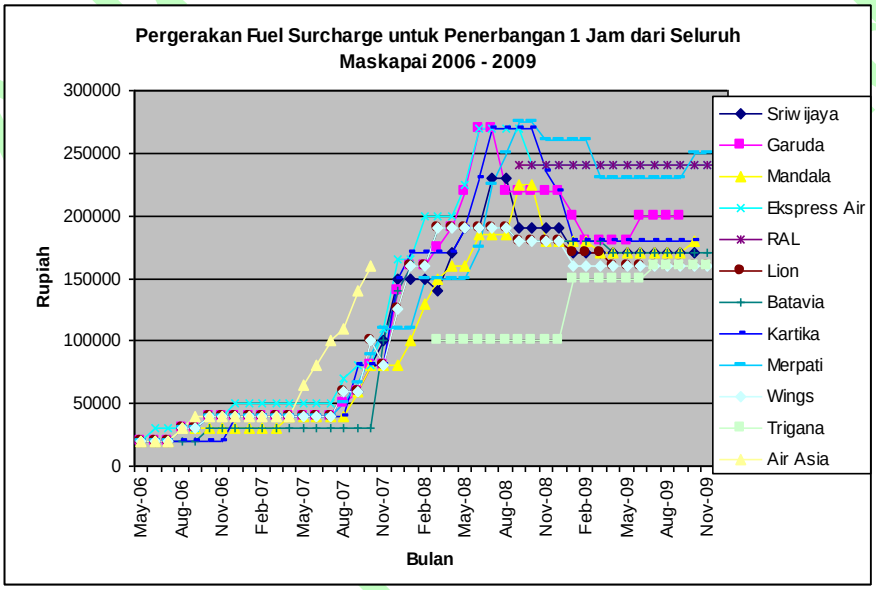
Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Bulan	GA (2)	SJ (2)	MZ (2)	RI (2)	JT (2)	7P (2)	RAL (2)	XN (2)	IW (2)	KAE (2)	TGN (2)	QZ (2)
Agust-06	30,000	30000	30000	30000	30000	20000	30000	30000	30000	20000	30000	30000
Sep-06	30,000	30000	30000	30000	30000	20000	30000	30000	30000	20000	30000	40000
Okt-06	40,000	40000	40000	40000	40000	30000	40000	40000	40000	20000	40000	40000
Agust-07	50,000	60000	60000	60000	60000	30000	70000	70000	60000	40000	70000	90000
Sep-07	60,000	60000	60000	60000	60000	30000	80000	80000	60000	80000	80000	140000
Okt-07	80,000	80000	80000	60000	120000	30000	80000	80000	120000	80000	80000	160000
Nop-07	80,000	100000	100000	60000	120000	100000	110000	110000	120000	125000	110000	n/a
Des-07	160,000	150000	150000	130000	145000	160000	165000	165000	145000	125000	165000	n/a
Jan-08	175,000	160000	160000	150000	175000	160000	165000	165000	175000	200000	165000	n/a
Feb-08	175,000	160000	160000	175000	175000	160000	200000	200000	175000	200000	200000	n/a

Tabel 25
Pergerakan Fuel Surcharge Para Terlapor
untuk Penerbangan antara 2 s/d 3 jam

Bulan	**GA (3)**	**SJ (3)**	**MZ (3)**	**RI (3)**	**JT (3)**	**7P (3)**	**RAL (3)**	**XN (3)**	**IW (3)**	**KAE (3)**	**TGN (3)**	**QZ (3)**
Agust-07	50,000	60000	50000	60000	60000	30000	70000	70000	60000	40000	70000	90000
Sep-07	60,000	60000	66000	60000	60000	30000	80000	80000	60000	80000	80000	140000
Okt-07	80,000	80000	88000	60000	120000	30000	80000	80000	120000	80000	80000	160000
Nop-07	80,000	100000	110000	60000	120000	100000	110000	110000	120000	160000	110000	n/a
Des-07	180,000	150000	165000	130000	145000	180000	165000	165000	145000	160000	165000	n/a
Jan-08	200,000	180000	165000	200000	175000	180000	165000	165000	175000	220000	165000	n/a
Feb-08	200,000	180000	200000	200000	175000	270000	200000	200000	175000	220000	200000	n/a

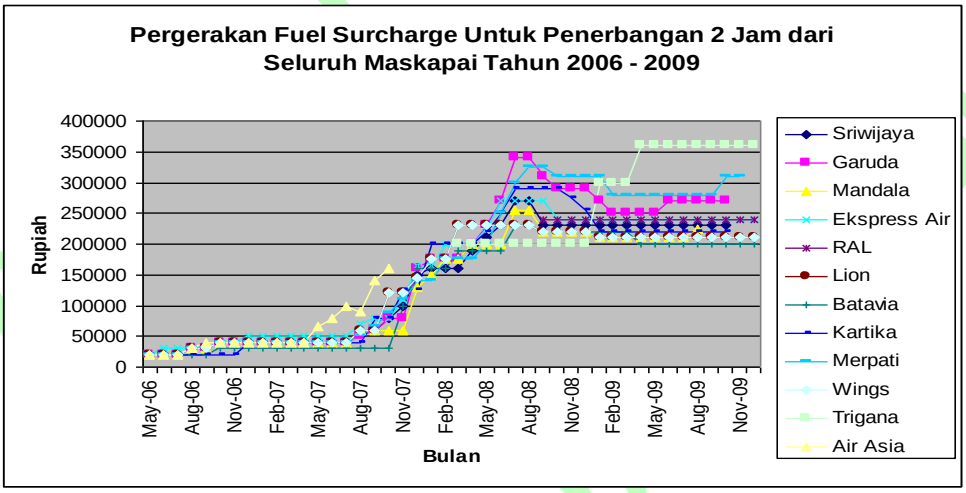
Grafik 38
Perbandingan pergerakan *fuel surcharge* para Terlapor
untuk penerbangan 0 s/d 1 jam



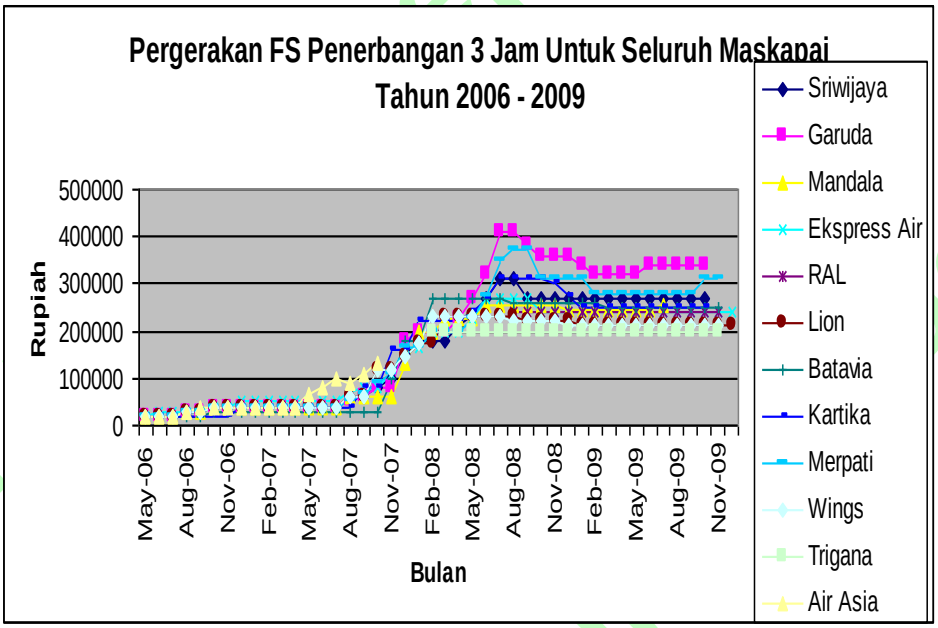
Grafik 39

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Perbandingan pergerakan *fuel surcharge* para Terlapor
untuk penerbangan 1 s/d 2 jam



Grafik 40
Perbandingan pergerakan *fuel surcharge* para Terlapor
untuk penerbangan 2 s/d 3 jam



12. Bahwa pada periode setelah dikeluarkannya formula besaran FS oleh Departemen Perhubungan sejak Maret 2008 sebagaimana Tabel 23; Tabel 24; Tabel 25 di bawah ini, penerapan FS terlihat sangat berbeda antar perusahaan penerbangan dimana penerapan FS pada bulan Maret 2008 oleh Pemohon Keberatan (SJ) sebesar Rp.140.000 tidak sama bahkan berada di bawah penerapan FS oleh perusahaan penerbangan lainnya seperti Garuda Indonesia (GA) yang

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

menerapkan sebesar Rp.160.000; Merpati (MZ) yang menerapkan FS sebesar Rp.150.000; Mandala (RI) yang menerapkan FS sebesar Rp.150.000; Lion Air (JT) yang menerapkan FS sebesar Rp.190.000; dan Travel express (XN) yang menerapkan FS sebesar Rp.200.000.

Pada bulan Agustus 2008 Pemohon Keberatan (SJ) menerapkan FS sebesar Rp.230.000, dimana penerapan besaran FS tersebut masih di bawah penerapan FS oleh perusahaan penerbangan lainnya seperti Garuda Indonesia (GA) yang menerapkan sebesar Rp.270.000; Travel Express (XN) yang menerapkan FS sebesar Rp.270.000; Kartika (KAE) yang menerapkan FS sebesar 270.000; Riau Air Lines (RAL) yang dinyatakan tidak melanggar Pasal 5 UU Persaingan oleh Termohon Keberatan yang menerapkan FS sebesar Rp.270.000; Merpati (MZ) yang menerapkan FS sebesar Rp.275.000; dan berada di atas penerapan FS Wings yang menerapkan FS sebesar Rp.190.000; Mandala (RI) yang menerapkan FS sebesar Rp.185.000; dan di atas Lion Air (JT) yang menerapkan FS sebesar Rp.190.000.

Pada bulan Januari 2009, Pemohon Keberatan (SJ) menerapkan FS sebesar Rp.170.000, masih di bawah penerapan FS oleh Garuda Indonesia (GA) yang menerapkan FS sebesar Rp.200.000; Merpati (MZ) yang menerapkan FS sebesar Rp.230.000; Mandala (RI) yang menerapkan FS sebesar Rp.180.000, Travel Express (XN) yang menerapkan FS sebesar Rp.240.000, Batavia (7P) yang menerapkan Rp.180.000, Kartika (KAE) yang menerapkan FS sebesar Rp.180.000, bahkan jauh di bawah penerapan FS Riau Air Lines (RAL) yang menerapkan FS sebesar Rp.240.000.

Pada bulan Juni 2009 oleh Pemohon Keberatan (SJ) menerapkan FS sebesar Rp.170.000, masih di bawah penerapan FS Garuda Indonesia (GA) yang menerapkan sebesar Rp.200.000; Merpati (MZ) yang menerapkan FS sebesar Rp.230.000; Kartika (KAE) yang menerapkan FS sebesar Rp.180.000; Travel Express (XN) yang menerapkan FS sebesar Rp.240.000; Riau Air Lines (RAL) yang menerapkan FS sebesar Rp.240.000; dan berada di atas Lion Air (JT) dan Wings (IW) yang menerapkan FS sebesar Rp.160.000.

Begitu juga penerapan FS dalam bulan November 2009 oleh Pemohon Keberatan (SJ) sebesar Rp.170.000, masih dibawah penerapan FS oleh Garuda Indonesia (GA) yang menerapkan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

sebesar Rp.200.000; Merpati (MZ) yang menerapkan FS sebesar Rp.230.000; Mandala (RI) yang menerapkan FS sebesar Rp.180.000, Travel Express (XN) yang menerapkan FS sebesar Rp.240.000; dan di atas Lion Air (JT) yang menerapkan FS sebesar Rp.160.000.

Mohon perhatian Majelis Hakim bahwa penerapan FS Pemohon Keberatan rata-rata masih berada di bawah perusahaan penerbangan yang lain bahkan di bawah penerapan FS Riau Air Lines (RAL) untuk penerbangan 1 s/d 2 jam dan 2 s/d 3 jam, yang oleh Termohon Keberatan dinyatakan tidak melanggar Pasal 5 UU Persaingan. Bahwa perbedaan penerapan FS tersebut juga terjadi pada penerbangan 1 s/d 2 jam (Tabel 24) dan penerbangan 2 s/d 3 jam (Tabel 25) di bawah ini.

Tabel 23
Pergerakan Fuel Surcharge Para Terlapor
untuk Penerbangan antara 0 s/d 1 jam

Bulan	GA (1)	SJ (1)	MZ (1)	RI (1)	JT (1)	7P (1)	RAL (1)[3]	XN (1)	IW (1)	KAE (1)	TGN (1)[4]	QZ (1)
Mar-08	160,000	140000	150,000	150000	190000	190000	200000	200000	190000	170000	100000	n/a
Apr-08	175,000	170000	150,000	160000	190000	190000	200000	200000	190000	170000	100000	n/a
Mei-08	190,000	190000	175,000	160000	190000	190000	225000	225000	190000	190000	100000	n/a
Jun-08	220,000	190000	225,000	185000	190000	190000	270000	270000	190000	230000	100000	n/a
Jul-08	270,000	230000	250,000	185000	190000	190000	270000	270000	190000	270000	100000	n/a
Agust-08	270,000	230000	275,000	185000	190000	190000	270000	270000	190000	270000	100000	n/a
Sep-08	240,000	190000	275,000	225000	180000	180000	270000	270000	180000	270000	100000	n/a
Okt-08	220,000	190000	280,000	225000	180000	180000	240000	240000	180000	270000	100000	n/a
Nop-08	220,000	190000	280,000	180000	180000	180000	240000	240000	180000	235000	100000	n/a
Des-08	220,000	190000	280,000	180000	180000	180000	240000	240000	180000	220000	100000	n/a
Jan-09	200,000	170000	230,000	180000	170000	180000	240000	240000	170000	180000	150000	n/a
Feb-09	180,000	170000	230,000	180000	170000	180000	240000	240000	170000	180000	150000	n/a
Mar-09	180,000	170000	230,000	170000	170000	180000	240000	240000	170000	180000	150000	n/a
Apr-09	180,000	170000	230,000	170000	160000	170000	240000	240000	160000	180000	150000	n/a
Mei-09	180,000	170000	230,000	170000	160000	170000	240000	240000	160000	180000	150000	n/a
Jun-09	200,000	170000	230,000	170000	160000	170000	240000	240000	160000	180000	150000	n/a
Jul-09	200,000	170000	230,000	170000	160000	170000	240000	240000	160000	180000	160000	n/a
Agust-09	200,000	170000	230,000	170000	160000	170000	240000	240000	160000	180000	160000	n/a
Sep-09	200,000	170000	230,000	170000	160000	170000	240000	240000	160000	180000	160000	n/a

[3] Oleh karena Terlapor tidak memberikan data, maka data *fuel surcharge* bulan Mei 2006 s/d September 2008 (untuk penerbangan 0 s/d 1 jam, 1 s/d 2 jam dan 2 s/d 3 jam) diasumsikan sama dengan PT Travel Express karena size perusahaan dianggap sama.

[4] Oleh karena Terlapor tidak memberikan data, maka data *fuel surcharge* bulan Mei 2006 s/d Februari 2008 (untuk penerbangan 0 s/d 1 jam, 1 s/d 2 jam dan 2 s/d 3 jam) diasumsikan sama dengan PT Travel Express karena size perusahaan dianggap sama.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Bulan	GA (1)	SJ (1)	MZ (1)	RI (1)	JT (1)	7P (1)	RAL (1)[3]	XN (1)	IW (1)	KAE (1)	TGN (1)[4]	QZ (1)
Okt-09	200,000	170000	230,000	180000	160000	170000	240000	240000	160000	180000	160000	n/a
Nop-09	200,000	170000	230,000	180000	160000	170000	240000	240000	160000	180000	160000	n/a
Des-09	200,000	170000	230,000	180000	160000	170000	240000	240000	160000	180000	160000	n/a

Tabel 24
Pergerakan Fuel Surcharge Para Terlapor
untuk Penerbangan antara 1 s/d 2 jam

Bulan	GA (3)	SJ (3)	MZ (3)	RI (3)	JT (3)	7P (3)	RAL (3)	XN (3)	IW (3)	KAE (3)	TGN (3)	QZ (3)
Mar-08	200,000	180000	200000	225000	230000	270000	120000	200000	230000	220000	200000	n/a
Apr-08	225,000	210000	200000	225000	230000	270000	120000	200000	230000	220000	200000	n/a
Mei-08	270,000	230000	225000	225000	230000	270000	120000	225000	230000	240000	200000	n/a
Jun-08	320,000	270000	275000	255000	230000	270000	120000	270000	230000	270000	200000	n/a
Jul-08	410,000	310000	350000	255000	230000	270000	284000	270000	230000	310000	200000	n/a
Agust-08	410,000	310000	375000	255000	230000	260000	284000	270000	230000	310000	200000	n/a
Sep-08	380,000	270000	375000	255000	220000	260000	160000	270000	220000	310000	200000	n/a
Okt-08	360,000	270000	310000	255000	220000	260000	160000	240000	220000	310000	200000	n/a
Nop-08	360,000	270000	310000	255000	220000	260000	160000	240000	220000	300000	200000	n/a
Des-08	360,000	270000	310000	245000	220000	260000	160000	240000	220000	275000	200000	n/a
Jan-09	340,000	270000	310000	245000	210000	260000	160000	240000	210000	250000	200000	n/a
Feb-09	320,000	270000	280000	245000	210000	260000	160000	240000	210000	250000	200000	n/a
Mar-09	320,000	270000	280000	245000	210000	250000	160000	240000	210000	250000	200000	n/a
Apr-09	320,000	270000	280000	245000	210000	250000	160000	240000	210000	250000	200000	n/a
Mei-09	320,000	270000	280000	245000	210000	250000	160000	240000	210000	250000	200000	n/a
Jun-09	340,000	270000	280000	245000	210000	250000	160000	240000	210000	250000	200000	n/a
Jul-09	340,000	270000	280000	255000	210000	250000	160000	240000	210000	250000	200000	n/a
Agust-09	340,000	270000	280000	255000	210000	250000	160000	240000	210000	250000	200000	n/a
Sep-09	340,000	270000	280000	255000	210000	250000	160000	240000	210000	250000	200000	n/a
Okt-09	340,000	270000	310000	255000	210000	250000	160000	240000	210000	250000	200000	n/a
Nop-09	340,000	270000	310000	255000	210000	250000	160000	240000	210000	250000	200000	n/a
Des-09	340,000	270000	310000	255000	210000	250000	160000	240000	210000	250000	200000	n/a

Tabel 25
Pergerakan Fuel Surcharge Para Terlapor
untuk Penerbangan antara 2 s/d 3 jam

Bulan	GA (2)	SJ (2)	MZ (2)	RI (2)	JT (2)	7P (2)	RAL (2)	XN (2)	IW (2)	KAE (2)	TGN (2)	QZ (2)
Mar-08	175,000	160000	160000	175000	230000	190000	200000	200000	230000	200000	200000	n/a
Apr-08	200,000	190000	190000	200000	230000	190000	200000	200000	230000	200000	200000	n/a
Mei-08	230,000	210000	210000	200000	230000	190000	225000	225000	230000	220000	200000	n/a
Jun-08	270,000	230000	230000	200000	230000	190000	270000	270000	230000	250000	200000	n/a
Jul-08	340,000	270000	270000	255000	230000	230000	270000	270000	230000	290000	200000	n/a
Agust-08	340,000	270000	270000	255000	230000	230000	270000	270000	230000	290000	200000	n/a
Sep-08	310,000	230000	230000	220000	220000	220000	240000	270000	220000	290000	200000	n/a

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Bulan	GA (2)	SJ (2)	MZ (2)	RI (2)	JT (2)	7P (2)	RAL (2)	XN (2)	IW (2)	KAE (2)	TGN (2)	QZ (2)
Okt-08	290,000	230000	230000	220000	220000	220000	240000	240000	220000	290000	200000	n/a
Nop-08	290,000	230000	230000	220000	220000	220000	240000	240000	220000	275000	200000	n/a
Des-08	290,000	230000	230000	220000	220000	220000	240000	240000	220000	255555	200000	n/a
Jan-09	270,000	230000	230000	210000	210000	220000	240000	240000	210000	220000	300000	n/a
Feb-09	250,000	230000	230000	210000	210000	220000	240000	240000	210000	220000	300000	n/a
Mar-09	250,000	230000	230000	210000	210000	220000	240000	240000	210000	220000	300000	n/a
Apr-09	250,000	230000	230000	210000	210000	200000	240000	240000	210000	220000	360000	n/a
Mei-09	250,000	230000	230000	210000	210000	200000	240000	240000	210000	220000	360000	n/a
Jun-09	270,000	230000	230000	210000	210000	200000	240000	240000	210000	220000	360000	n/a
Jul-09	270,000	230000	230000	210000	210000	200000	240000	240000	210000	220000	360000	n/a
Agust-09	270,000	230000	230000	225000	210000	200000	240000	240000	210000	220000	360000	n/a
Sep-09	270,000	230000	230000	225000	210000	200000	240000	240000	210000	220000	360000	n/a
Okt-09	270,000	230000	230000	225000	210000	200000	240000	240000	210000	220000	360000	n/a
Nop-09	270,000	230000	230000	225000	210000	200000	240000	240000	210000	175000	360000	n/a
Des-09	270,000	230000	230000	225000	210000	200000	240000	240000	210000	175000	360000	n/a

13. Bahwa fakta-fakta yang didapat dari Putusan Termohon Keberatan sebagaimana diuraikan di atas justru memperlihatkan penerapan FS oleh Pemohon Keberatan berbeda dengan perusahaan penerbangan yang lain bahkan berbeda secara signifikan.
14. Bahwa selanjutnya mohon perhatian Majelis Hakim, penerapan model-model ekonomi seperti di atas harus dibuktikan dengan adanya pola koordinasi melalui komunikasi diantara para Terlapor (perusahaan penerbangan), tanpa adanya bukti koordinasi tersebut berarti perubahan dan penyesuaian FS yang terjadi merupakan suatu inisiatif yang spontan (spontaneous) dan bukan merupakan pelanggaran UU Persaingan.
15. Sehubungan dengan tindakan spontan (spontaneous) di atas Harding, Christoper, dan Julian Joshua dalam buku "Regulating Cartels in Europe" menyatakan sebagai berikut: "Secondly, features of the market may be used as a defence against an allegation of collusion, arguing that what may appear to be arranged is in fact spontaneous and expected parallel behavior on the market . In short, it may be seen that economic evidence of parallel conduct is inherently ambiguous and may be used to support both directions of legal argument."[5]

    Terjemahan bebasnya sebagai berikut:

[5] Harding, Christoper dan Julian Joshua, *Regulating Cartels in Europe*, Oxford University Press:2003, Hal. 148.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

"Kedua, fitur-fitur dari pasar dapat digunakan sebagai bantahan terhadap suatu dugaan kolusi, dengan berpendapat bahwa apa yang nampaknya diatur sesungguhnya merupakan suatu perilaku yang spontan dan paralel pada pasar yang sudah diprediksi sebelumnya. Singkatnya, dapat dikatakan bahwa bukti-bukti ekonomi dari perilaku paralel bersifat ambigu dan dapat digunakan untuk kedua arah pembelaan."

Bahwa pergerakan yang spontan yang menyebabkan adanya parallelism bukan merupakan bukti adanya pelanggaran hukum persaingan. Bahkan dikatakan bahwa fitur pada pasar mengandung unsur yang meragukan dan mungkin dapat digunakan hanya sebagai pendukung dari argumentasi dengan demikian bukan merupakan bukti dalam kepentingan perkara Persaingan.

16. Bahkan Termohon Keberatan dalam halaman 39 Draft Pedoman Kartel KPPU mengakui bahwa sangat sulit untuk membuktikan telah terjadinya kartel, dalam Draft Pedoman Kartel tersebut Termohon Keberatan menyatakan sebagai berikut: "Pelanggaran terhadap hukum persaingan sangat berbeda dengan hukum lainnya. Suatu dugaan penetapan harga sulit untuk dibuktikan, karena keberadaan teori ekonomi maka terdapat kecenderungan para pelaku usaha yang bersaing akan mengeluarkan harga yang sama, baik pada pasar kompetitif maupun kartel, sehingga adanya harga yang sama tidak dapat dianggap sebagai indikasi pelanggaran terhadap hukum persaingan usaha".

17. Draft Pedoman Kartel tersebut konsisten dengan pendapat dari European Court of Justice ("ECJ"/Pengadilan Eropa) dalam kasus "landmark" hukum persaingan di Uni Eropa, Suiker Unie and Zuchner (dimana keputusan komisi Eropa dibatalkan oleh Pengadilan Eropa) yang menyatakan:

"Parallel pricing behavior in an oligopoly producing homogenous good would not in itself be sufficient evidence of a concerted practice. Thus parallel, action explicable in term of barometric price leadership (that is to say, linked to a change in the market conditions, for example, an increase in the price of the main raw material) would not be sufficient evidence of a concerted practice";

Terjemahan bebasnya sebagai berikut:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

"Harga yang paralel dalam pasar oligopoli yang memproduksi barang sejenis belum menjadi bukti yang cukup bagi adanya concerted practice. Dengan demikian perilaku paralel yang nampak dengan adanya price leadership yang dijadikan patokan (misalnya, sehubungan dengan perubahan di pasar, kenaikan harga bahan baku) belum dapat menjadi suatu bukti yang cukup adanya concerted practice."

Dengan demikian jelas bahwa price leadership bukan merupakan bukti yang memadai untuk menentukan adanya penetapan harga atau kartel harga.

18. Putusan ECJ sebagaimana telah kami kutip di atas diperkuat dengan putusan ECJ pada kasus Wood Pulp dimana dinyatakan:

"In determining the probative value of those different factors, it must be noted that parallel conduct cannot be regarded as furnishing proof of concertation unless concertation constitutes the only plausible explanation of such conduct. It is necessary to bear in mind that, although Article [81] ……. Prohibits any form of collusion which distorts competition, it does not deprive economic operators of the right to adapt themselves intelligently to the existing and anticipated conduct of their competitors."

Terjemahan bebasnya sebagai berikut:

"Dalam menentukan nilai dari faktor-faktor yang berbeda tersebut, harus diperhatikan bahwa perilaku paralel tidak dapat dianggap sebagai bukti adanya "concertation" kecuali tidak ada penjelasan rasional lain yang tersedia untuk keadaan tersebut. Perlu juga diingat bahwa walaupun Pasal [81]....melarang segala bentuk kolusi yang mengganggu persaingan, hal tersebut tidak mengurangi hak dari pelaku usaha untuk beradaptasi dengan perilaku pesaing mereka."

19. Dalam industri penerbangan di Indonesia banyak sekali penjelasan yang bersifat rasional yang dapat menjelaskan adanya harga yang pararel misalnya biaya avtur yang sama dari satu supplier, jenis pesawat yang sama, kesamaan dalam struktur biaya dan intervensi pemerintah melalui batas atas.

20. Seorang Ahli Ekonomi dari LPEM-Universitas Indonesia, Bapak Chatib Basri, dalam Tempo Online, tanggal 20 September 2007 menegaskan dalam pernyataannya bahwa pergerakan secara statistik

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

sama tidak serta merta disimpulkan telah terjadinya penetapan harga atau kartel.

21. Dengan demikian jelas bahwa apabilapun diasumsikan pergerakan FS menunjukkan adanya trend yang sama karena terdapat korelasi positif dan variasi yang sama, sebagaimana disampaikan lanjut di bawah ini, tanpa adanya bukti koordinasi atau pertemuan yang bersifat kolusif di antara para perusahaan penerbangan bukan merupakan bukti yang memadai untuk menentukan adanya perjanjian.

PENETAPAN FS OLEH INACA TAHUN 2006 SUDAH DICABUT OLEH TERMOHON KEBERATAN DAN KARENANYA TIDAK ADA BUKTI KOORDINASI ATAU PERTEMUAN YANG BERSIFAT KOLUSIF ANTAR PERUSAHAAN PENERBANGAN

22. Mohon perhatian Majelis Hakim, bahwa tidak ada hubungan penetapan FS sebesar Rp.20.000 oleh INACA yang berlaku sesaat (10 Mei-30 Mei 2006) dengan penerapan FS oleh Pemohon Keberatan setelah penetapan FS Rp.20.000 itu dibatalkan oleh INACA atas saran dari Termohon Keberatan dengan mengembalikan kewenangan penentuan FS kepada masing-masing perusahaan penerbangan, sebagaimana diakui sendiri oleh Termohon Keberatan dalam halaman 23 butir 16 dan 17 Putusannya yang menyatakan:

    "(16) Bahwa setelah INACA menetapkan fuel surcharge sebesar Rp.20.000,- (dua puluh ribu rupiah) yang mulai berlaku sejak 10 Mei 2006, KPPU mengadakan pertemuan dengan INACA pada tanggal 16 Mei 2006, kemudian memberikan masukan kepada INACA dengan mengirimkan Surat Nomor 207/K/V/2006 tanggal 30 Mei 2006, yang intinya agar INACA mencabut penetapan mengenai fuel surcharge dan mengembalikan kewenangan penetapan fuel surcharge kepada masing-masing maskapai penerbangan;

    (17) Bahwa selanjutnya berdasarkan Notulen Rapat No. 9100/57/V/2006, INACA mengadakan Rapat Anggota dan Pengurus INACA pada tanggal 30 Mei 2006 yang pada intinya menyimpulkan penerapan dan besaran fuel surcharge diserahkan kembali kepada masing-masing perusahaan penerbangan nasional Anggota INACA"

23. Mohon perhatian Majelis Hakim bahwa Termohon Keberatan telah keliru menyimpulkan pertemuan-pertemuan (selain pertemuan tanggal 4 Mei 2006) yang diselenggarakan oleh INACA dan Departemen

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Perhubungan seolah-olah pertemuan penerapan FS, sebagaimana pertemuan-pertemuan yang disebutkan oleh Termohon Keberatan dalam Tabel 29 halaman 63 Putusan Termohon Keberatan yang menyatakan:

Tabel 29

Rapat-rapat terkait dengan pembahasan *fuel surcharge*

No.	Hari/Tanggal	Waktu	Tempat	Agenda
1.	Kamis, 04 Mei 2006	10.00 WIB	Ruang Rapat Pelita Lt.2, Jl. Abdul Muis 52-56A Jakarta Pusat	Pembahasan Fuel Surcharge atas kenaikan BBM Pelaksanaan Premi Tambahan (Extra Cover)
2.	Selasa, 30 Mei 2006	10.00 WIB	Ruang Rapat Lion Air Lt.8, Jl. Gajah Mada No.7 Jakarta Pusat	Tanggapan terhadap Pemberitaan yang disampaikan KPPU dalam Mess Media Tentang Fuel Surcharge & Extra Cover Asuransi Penumpang Pesawat Udara
3.	Rabu, 19 September 2007	10.00 WIB	Ruang Rapat Biro Perencanaan, Gedung Cipta Lt. 3	Pembahasan Usulan Penambahan Surcharge dalam menghadapi Lebaran pada H-7 dan H+7
4.	Selasa, 11 Desember 2007	10.00 WIB	Ruang Rapat Sekretariat INACA	Penyusunan Tarif Batas Atas
5.	Selasa, 15 Januari 2008	10.00 WIB	Ruang Rapat Sekretariat INACA	Tarif Batas Atas
6.	Rabu, 7 Mei 2008	10.00 WIB	Ruang Rapat Sekretariat INACA	Membahas Justifikasi Untuk Usulan Penghapusan PPN terhadap Fuel Surcharge
7.	Senin, 15 September 2008	13.00 WIB	Ruang Rapat IKKGA Darmawanita PT Garuda Indonesia	Membahas KM 8 dan KM 9 Tahun 2002
8.	Kamis, 30 Desember 2008	10.00 WIB	Ruang Rapat Kepala Biro Perencanaan Kabag Pentarifan dan Pelaporan	Pembahasan tentang harga avtur untuk penerbangan domestik
9.	Rabu, 5 Agustus 2009	10.00 WIB	Ruang Rapat PT Mandala Airlines Lt. 8	Menanggapi Berita Mess Media Penjelasan KPPU Menduga Telah Terjadi Kartel Dalam Penetapan Fuel Surcharge
10.	Selasa, 03 November 2009	10.00 WIB	Ruang Rapat Demo lt. 2 PT Merpati Nusantara Airlines	Pembahasan Revisi KM.8 dan KM 9 Tahun 2002
11.	Selasa, 17 November 2009	10.00 WIB	Ruang Rapat Demo lt. 2 PT Merpati Nusantara Airlines	Pembahasan Revisi KM.8 dan KM 9 Tahun 2002

24. Bahwa dari pertemuan-pertemuan tersebut dalam Tabel 29 di atas, dapat Pemohon Keberatan jelaskan sebagai berikut:
    - Bahwa pertemuan tanggal 30 Mei 2006 adalah pertemuan dalam rangka mencabut penetapan FS Rp.20.000 atas surat dari Termohon Keberatan tertanggal 30 Mei 2006;
    - Pertemuan tanggal 19 September 2007 adalah pertemuan antara INACA dan Departemen Perhubungan atas undangan dari

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Departemen Perhubungan, dalam rangka kesiapan perusahaan penerbangan menghadapi hari Raya Lebaran 2007;

- Pertemuan tanggal 11 Desember 2007 dan Pertemuan 15 Januari 2008 adalah pertemuan membahas tarif batas atas yang telah ditentukan dalam KM.9/2002, bukan pertemuan penetapan besaran FS.
- Pertemuan tanggal 7 Mei 2008 adalah pertemuan untuk membahas usulan justifikasi penghapusan pajak (PPN) terhadap FS, bukan pertemuan penentuan FS.
- Pertemuan tanggal 30 Desember 2008 adalah pertemuan untuk membahas harga avtur untuk penerbangan domestic, bukan pembicaraan penentuan FS.
- Pertemuan tanggal 5 Agustus 2009 adalah pertemuan INACA dalam rangka membahas berita di media masa sehubungan adanya pernyataan dari Termohon Keberatan bahwa telah terjadi kartel dalam penetapan FS, jadi bukan pertemuan penetapan FS.
- Pertemuan tanggal 15 September 2008; Pertemuan 3 November 2009; dan Pertemuan 17 November 2009 adalah pertemuan dalam rangka pembahasan peraturan KM.8/2002 dan KM.9/2002, bukan pertemuan penetapan FS.

25. Berdasarkan uraian di atas sangat jelas bahwa tidak ada koordinasi atau pertemuan yang bersifat kolusif yang dilakukan oleh Pemohon Keberatan dengan para perusahaan penerbangan dan tidak ada penjelasan yang rasional dari segi hukum dan ekonomi dalam Putusan Termohon Keberatan yang dapat dikaitkan antara pertemuan pada tanggal 4 Mei 2006 dengan pergerakan harga FS setelahnya yang justru menunjukkan adanya suatu perbedaan sebagaimana diuraikan pada butir 12 di atas.
26. Bahwa secara hukum, penerapan FS sebesar Rp.20.000 oleh INACA tersebut sudah tidak berlaku lagi hanya berselang waktu 20 hari dari penerapannya dimana pencabutannya dilakukan atas petunjuk dari Termohon Keberatan sendiri melalui suratnya Nomor: 207/K/V/2006 tertanggal 30 Mei 2006.
27. Bahwa penetapan besaran FS pada bulan Mei 2006 tersebut semakin tidak mempunyai nilai hukum (legal value) untuk pembuktian perkara aquo karena dalam kenyataannya pada putusan Termohon Keberatan PT Travel Express Aviation Service selaku Turut Termohon

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Keberatan V, dahulu Terlapor VI dan PT Kartika Airlines selaku Turut Termohon Keberatan IX, dahulu Terlapor X, tidak ikut menandatangani perjanjian penetapan FS Rp.20.000 oleh INACA pada tanggal 4 Mei 2006, namun PT Travel Express Aviation Service dan PT Kartika Airlines dinyatakan melanggar Pasal 5 UU Persaingan, namun perusahaan penerbangan lain yang tidak menandatangani penetapan FS Rp.20.000 pada bulan Mei 2006 seperti PT Indonesia AirAsia selaku Turut Termohon XII, dahulu Terlapor XIII; dan PT. Riau Airlines "Turut Termohon Keberatan IV" dahulu Terlapor V. dinyatakan tidak melanggar Pasal 5 UU Persaingan oleh Termohon Keberatan padahal kesemuanya menerapkan FS.

28. Dengan adanya fakta di atas, semakin mempertegas bahwa tidak ada relevansi hukum antara penetapan FS pada bulan Mei 2006 tersebut dengan upaya pengkonstruksian adanya suatu perjanjian antar perusahaan penerbangan oleh Termohon Keberatan untuk pemenuhan unsur perjanjian pada Pasal 5 UU Persaingan.
29. Bahwa dengan demikian sangat tidak masuk akal dan tidak dapat diterima secara hukum dan pertimbangan ekonomi apabila pertemuan INACA pada tanggal 4 Mei 2006 tersebut tetap dikaitkan dengan perkara aquo.
30. Bahwa dari sudut pandang ekonomi penerapan FS dengan tujuan penetapan harga hanya akan dilakukan oleh pelaku usaha untuk mendapatkan keuntungan yang berlebihan. Mohon perhatian Majelis Hakim bahwa merupakan fakta yang tidak terbantahkan bahwa besaran FS Rp.20,000, dan bahkan besaran FS yang diterapkan Pemohon Keberatan selama ini masih tidak dapat mengkonpensasi harga avtur, sebagaimana terlihat dalam Bukti Journal Entries 2007 s/d 2009 (vide Bukti C2.9; Bukti C2.10; dan Bukti C2.11) di bawah ini:

Avtur/Fuel and Fuel Surcharge Journal Entries 2007, General Ledger Fuel Surcharge 2007, General Ledger Fuel 2007
Aftur/Fuel and Fuel Surcharge Journal Entries 2007

Tanggal	Nomor Akun	Nama Akun	Keterangan	Debit	Kredit
01/31/07	5.1.04.01	FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Januari 2007	46,010,040,909	
	1.1.08.01	PREPAID FUEL/AVTUR			46,010,040,909
01/31/07	1.1.01.01.02	CASH ON HAND SALES IDR	Fuel surcharges bulan Januari 2007	11,619,280,000	

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

	5.1.04.03	SURCHARGE FUEL			11,619,280,000
02/28/07	5.1.04.01	FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Februari 2007	29,144,948,319	
	1.1.08.01	PREPAID FUEL/AVTUR			29,144,948,319
02/28/07	1.1.01.01.02	CASH ON HAND SALES IDR	Fuel surcharges bulan Februari 2007	9,715,760,000	
	5.1.04.03	SURCHARGE FUEL			9,715,760,000
03/31/07	5.1.04.01	FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Maret 2007	42,460,291,758	
	1.1.08.01	PREPAID FUEL/AVTUR			42,460,291,758
03/31/07	1.1.01.01.02	CASH ON HAND SALES IDR	Fuel Surcharges bulan Maret 2007	12,091,760,000	
	5.1.04.03	SURCHARGE FUEL			12,091,760,000
04/30/07	5.1.04.01	FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan April 2007	41,703,540,142	
	1.1.08.01	PREPAID FUEL/AVTUR			41,703,540,142
04/30/07	1.1.01.01.02	CASH ON HAND SALES IDR	Fuel Surcharges bulan April 2007	11,509,800,000	
	5.1.04.03	SURCHARGE FUEL			11,509,800,000
05/31/07	5.1.04.01	FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Mei 2007	50,051,398,820	
	1.1.08.01	PREPAID FUEL/AVTUR			50,051,398,820
05/31/07	1.1.01.01.02	CASH ON HAND SALES IDR	Fuel Surcharges bulan Mei 2007	12,199,480,000	
	5.1.04.03	SURCHARGE FUEL			12,199,480,000
06/30/07	5.1.04.01	FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Juni 2007	46,923,709,634	
	1.1.08.01	PREPAID FUEL/AVTUR			46,923,709,634
06/30/07	1.1.01.01.02	CASH ON HAND SALES IDR	Fuel Surcharges bulan Juni 2007	11,934,080,000	
	5.1.04.03	SURCHARGE FUEL			11,934,080,000
07/31/07	5.1.04.01	FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Juli 2007	55,250,234,044	
	1.1.08.01	PREPAID FUEL/AVTUR			55,250,234,044
07/31/07	1.1.01.01.02	CASH ON HAND SALES IDR	Fuel Surcharges bulan Juli 2007	13,455,280,000	
	5.1.04.03	SURCHARGE FUEL			13,455,280,000
08/31/07	5.1.04.01	FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Agustus 2007	59,658,594,178	
	1.1.08.01	PREPAID FUEL/AVTUR			59,658,594,178
08/31/07	1.1.01.01.02	CASH ON HAND SALES IDR	Fuel Surcharges bulan Agustus 2007	18,684,640,000	
	5.1.04.03	SURCHARGE FUEL			18,684,640,000
09/30/07	5.1.04.01	FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan September 2007	48,427,298,245	
	1.1.08.01	PREPAID FUEL/AVTUR			48,427,298,245
09/30/07	1.1.01.01.02	CASH ON HAND SALES IDR	Fuel Surcharges bulan September 2007	16,684,620,000	
	5.1.04.03	SURCHARGE FUEL			16,684,620,000
10/31/07	5.1.04.01	FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Oktober 2007	72,127,706,809	
	1.1.08.01	PREPAID FUEL/AVTUR			72,127,706,809
10/31/07	1.1.01.01.02	CASH ON HAND SALES IDR	Fuel Surcharges bulan Oktober 2007	26,891,360,000	
	5.1.04.03	SURCHARGE FUEL			26,891,360,000
11/30/07	5.1.04.01	FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan November 2007	67,572,196,184	
	1.1.08.01	PREPAID FUEL/AVTUR			67,572,196,184

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

11/30/07	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel Surcharges bulan November 2007	33,814,900,000	 33,814,900,000
12/31/07	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Desember 2007	82,903,331,579	 82,903,331,579
12/31/07	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel Surcharges bulan Desember 2007	47,012,575,000	 47,012,575,000
			Beban Fuel/Avtur 2007	**642,233,290,621**	
			Surcharge Fuel 2007	**225,613,535,000**	

General Ledger Fuel Surcharge 2007

Coa	Coa Desc.	No.	Journal No	Journal Desc.	Journal Date	Original Amount	Curr.	Base Curr. Debit	Base Curr. Credit	Balance
5.1.04.03	Surcharge Fuel	1	012007*16735	Fuel Surcharge Januari 2007	31-Jan-07	11,619,280,000	IDR	-	11,619,280,000	**(11,619,280,000)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	2	022007*11834	Fuel Surcharge Pebuari 2007	28-Feb-07	9,715,760,000	IDR	-	9,715,760,000	**(21,335,040,000)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	3	032007*19324	Fuel Surcharge Maret 2007	31-Mar-07	12,091,760,000	IDR	-	12,091,760,000	**(33,426,800,000)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	4	042007*18569	Fuel Surcharge April 2007	30-Apr-07	11,509,800,000	IDR	-	11,509,800,000	**(44,936,600,000)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	5	052007*16822	Fuel Surcharge Mei 2007	31-May-07	12,199,480,000	IDR	-	12,199,480,000	**(57,136,080,000)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	6	062007*19885	Fuel Surcharge Juni 2007	30-Jun-07	11,934,080,000	IDR	-	11,934,080,000	**(69,070,160,000)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	7	072007*18247	Fuel Surcharge Juli 2007	31-Jul-07	13,455,280,000	IDR	-	13,455,280,000	**(82,525,440,000)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	8	082007*14388	Fuel Surcharge Agustus 2007	31-Aug-07	18,684,640,000	IDR	-	18,684,640,000	**(101,210,080,000)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	9	092007*16698	Fuel Surcharge September 2007	30-Sep-07	16,684,620,000	IDR	-	16,684,620,000	**(117,894,700,000)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	10	102007*11741	Fuel Surcharge Oktober 2007	31-Oct-07	26,891,360,000	IDR	-	26,891,360,000	**(144,786,060,000)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	11	112007*16911	Fuel Surcharge November 2007	30-Nov-07	33,814,900,000	IDR	-	33,814,900,000	**(178,600,960,000)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	12	122007*19931	Fuel Surcharge Desember 2007	31-Dec-07	47,012,575,000	IDR	-	47,012,575,000	**(225,613,535,000)**

General Ledger Avtur/Fuel 2007

Coa	Coa Desc.	No.	Journal No	Journal Desc.	Journal Date	Original Amount	Curr.	Base Curr. Debit	Base Curr. Credit	Balance
5.1.04.01	Fuel/Avtur	1	012007*16766	Beban Fuel Januari 2007	31-Jan-07	46,010,040,909	IDR	46,010,040,909	-	46,010,040,909
5.1.04.01	Fuel/Avtur	2	022007*11857	Beban Fuel Pebuari 2007	28-Feb-07	29,144,948,319	IDR	29,144,948,319	-	75,154,989,228
5.1.04.01	Fuel/Avtur	3	032007*19356	Beban Fuel Maret 2007	31-Mar-07	42,460,291,758	IDR	42,460,291,758	-	117,615,280,986
5.1.04.01	Fuel/Avtur	4	042007*18555	Beban Fuel April 2007	30-Apr-07	41,703,540,142	IDR	41,703,540,142	-	159,318,821,128
5.1.04.01	Fuel/Avtur	5	052007*16834	Beban Fuel Mei 2007	31-May-07	50,051,398,820	IDR	50,051,398,820	-	209,370,219,948
5.1.04.01	Fuel/Avtur	6	062007*19875	Beban Fuel Juni 2007	30-Jun-07	46,923,709,634	IDR	46,923,709,634	-	256,293,929,582
5.1.04.01	Fuel/Avtur	7	072007*18242	Beban Fuel Juli 2007	31-Jul-07	55,250,234,044	IDR	55,250,234,044	-	311,544,163,626
5.1.04.01	Fuel/Avtur	8	082007*14358	Beban Fuel Agustus 2007	31-Aug-07	59,658,594,178	IDR	59,658,594,178	-	371,202,757,804
5.1.04.01	Fuel/Avtur	9	092007*16658	Beban Fuel September 2007	30-Sep-07	48,427,298,245	IDR	48,427,298,245	-	419,630,056,049
5.1.04.01	Fuel/Avtur	10	102007*11753	Beban Fuel Oktober 2007	31-Oct-07	72,127,706,809	IDR	72,127,706,809	-	491,757,762,858
5.1.04.01	Fuel/Avtur	11	112007*16939	Beban Fuel November 2007	30-Nov-07	67,572,196,184	IDR	67,572,196,184	-	559,329,959,042
5.1.04.01	Fuel/Avtur	12	122007*19980	Beban Fuel Desember 2007	31-Dec-07	82,903,331,579	IDR	82,903,331,579	-	642,233,290,621

Avtur/Fuel and Fuel Surcharge Journal Entries 2008, General Ledger Fuel Surcharge 2008, General Ledger Fuel 2008

Avtur/Fuel and Fuel Surcharge Journal Entries 2008

Tanggal	Nomor Akun	Nama Akun	Keterangan	Debit	Kredit
01/31/08	5.1.04.01	FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Januari 2008	61,444,460,395	

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

	1.1.08.01	PREPAID FUEL/AVTUR			61,444,460,395
01/31/08	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel surcharges bulan Januari 2008	39,056,350,000	39,056,350,000
02/28/08	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Februari 2008	49,375,166,663	49,375,166,663
02/28/08	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel surcharges bulan Februari 2008	29,450,600,000	29,450,600,000
03/31/08	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Maret 2008	54,435,798,751	54,435,798,751
03/31/08	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel Surcharges bulan Maret 2008	39,116,383,215	39,116,383,215
04/30/08	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan April 2008	67,774,575,399	67,774,575,399
04/30/08	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel Surcharges bulan April 2008	41,293,729,442	41,293,729,442
05/31/08	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Mei 2008	65,863,579,206	65,863,579,206
05/31/08	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel Surcharges bulan Mei 2008	48,680,281,170	48,680,281,170
06/30/08	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Juni 2008	72,307,687,757	72,307,687,757
06/30/08	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel Surcharges bulan Juni 2008	35,831,996,117	35,831,996,117
07/31/08	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Juli 2008	118,876,959,047	118,876,959,047
07/31/08	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel Surcharges bulan Juli 2008	88,848,279,613	88,848,279,613
08/31/08	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Agustus 2008	124,233,737,904	124,233,737,904
08/31/08	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel Surcharges bulan Agustus 2008	92,588,487,241	92,588,487,241
09/30/08	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan September 2008	72,989,269,257	72,989,269,257
09/30/08	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel Surcharges bulan September 2008	51,368,223,119	51,368,223,119
10/31/08	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Oktober 2008	86,750,920,945	86,750,920,945
10/31/08	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel Surcharges bulan Oktober 2008	63,364,110,736	63,364,110,736

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

11/30/08	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan November 2008	88,933,947,371	88,933,947,371
11/30/08	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel Surcharges bulan November 2008	48,024,724,180	48,024,724,180
12/31/08	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Desember 2008	100,838,186,237	100,838,186,237
12/31/08	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel Surcharges bulan Desember 2008	53,077,973,028	53,077,973,028
			Beban Fuel/ Avtur 2008	**963,824,288,932**	
			Surcharge Fuel 2008	**630,701,137,861**	

General Ledger Fuel Surcharge 2008

Coa	Coa Desc.	No.	Journal No	Journal Desc.	Journal Date	Original Amount	Curr.	Base Curr. Debit	Base Curr. Credit	Balance
5.1.04.03	Surcharge Fuel	1	012008*21465	Fuel Surcharge Januari 2009	31-Jan-08	39,056,350,000	IDR	-	39,056,350,000	**(39,056,350,000)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	2	022008*20532	Fuel Surcharge Pebuari 2009	28-Feb-08	29,450,600,000	IDR	-	29,450,600,000	**(68,506,950,000)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	3	032008*22454	Fuel Surcharge Maret 2009	31-Mar-08	39,116,383,215	IDR	-	39,116,383,215	**(107,623,333,215)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	4	042008*23547	Fuel Surcharge April 2009	30-Apr-08	41,293,729,442	IDR	-	41,293,729,442	**(148,917,062,657)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	5	052008*23125	Fuel Surcharge Mei 2009	31-May-08	48,680,281,170	IDR	-	48,680,281,170	**(197,597,343,827)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	6	062008*24535	Fuel Surcharge Juni 2009	30-Jun-08	35,831,996,117	IDR	-	35,831,996,117	**(233,429,339,944)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	7	072008*25287	Fuel Surcharge Juli 2009	31-Jul-08	88,848,279,613	IDR	-	88,848,279,613	**(322,277,619,557)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	8	082008*26665	Fuel Surcharge Agustus 2009	31-Aug-08	92,588,487,241	IDR	-	92,588,487,241	**(414,866,106,798)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	9	092008*25463	Fuel Surcharge September 2009	30-Sep-08	51,368,223,119	IDR	-	51,368,223,119	**(466,234,329,917)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	10	102008*28974	Fuel Surcharge Oktober 2009	31-Oct-08	63,364,110,736	IDR	-	63,364,110,736	**(529,598,440,653)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	11	112008*26658	Fuel Surcharge November 2009	30-Nov-08	48,024,724,180	IDR	-	48,024,724,180	**(577,623,164,833)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	12	122008*30024	Fuel Surcharge Desember 2009	31-Dec-08	53,077,973,028	IDR	-	53,077,973,028	**(630,701,137,861)**

General Ledger Avtur/Fuel 2008

Coa	Coa Desc.	No.	Journal No	Journal Desc.	Journal Date	Original Amount	Curr.	Base Curr. Debit	Base Curr. Credit	Balance
5.1.04.01	Fuel/Avtur	1	012008*21456	Beban Fuel Januari 2008	31-Jan-08	61,444,460,395	IDR	61,444,460,395	-	61,444,460,395
5.1.04.01	Fuel/Avtur	2	022008*20548	Beban Fuel Pebuari 2008	28-Feb-08	49,375,166,663	IDR	49,375,166,663	-	110,819,627,058
5.1.04.01	Fuel/Avtur	3	032008*22431	Beban Fuel Maret 2008	31-Mar-08	54,435,798,751	IDR	54,435,798,751	-	165,255,425,809
5.1.04.01	Fuel/Avtur	4	042008*23564	Beban Fuel April 2008	30-Apr-08	67,774,575,399	IDR	67,774,575,399	-	233,030,001,208
5.1.04.01	Fuel/Avtur	5	052008*23111	Beban Fuel Mei 2008	31-May-08	65,863,579,206	IDR	65,863,579,206	-	298,893,580,414
5.1.04.01	Fuel/Avtur	6	062008*24575	Beban Fuel Juni 2008	30-Jun-08	72,307,687,757	IDR	72,307,687,757	-	371,201,268,171
5.1.04.01	Fuel/Avtur	7	072008*25253	Beban Fuel Juli 2008	31-Jul-08	118,876,959,047	IDR	118,876,959,047	-	490,078,227,218
5.1.04.01	Fuel/Avtur	8	082008*26682	Beban Fuel Agustus 2008	31-Aug-08	124,233,737,904	IDR	124,233,737,904	-	614,311,965,122
5.1.04.01	Fuel/Avtur	9	092008*25487	Beban Fuel September 2008	30-Sep-08	72,989,269,257	IDR	72,989,269,257	-	687,301,234,379
5.1.04.01	Fuel/Avtur	10	102008*28996	Beban Fuel Oktober 2008	31-Oct-08	86,750,920,945	IDR	86,750,920,945	-	774,052,155,324
5.1.04.01	Fuel/Avtur	11	112008*26658	Beban Fuel November 2008	30-Nov-08	88,933,947,371	IDR	88,933,947,371	-	862,986,102,695
5.1.04.01	Fuel/Avtur	12	122008*30025	Beban Fuel Desember 2008	31-Dec-08	100,838,186,237	IDR	100,838,186,237	-	963,824,288,932

Aftur/Fuel and Fuel Surcharge Journal Entries 2009, General Ledge Fuel Surcharge 2009, General Ledger Fuel 2009

Avtur/Fuel and Fuel Surcharge Journal Entries 2009

Tanggal	Nomor Akun	Nama Akun	Keterangan	Debit	Kredit

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

01/31/09	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Januari 2009	89,913,490,162	 89,913,490,162
01/31/09	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel surcharges bulan Januari 2009	64,355,816,608	 64,355,816,608
02/28/09	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Februari 2009	78,224,935,281	 78,224,935,281
02/28/09	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel surcharges bulan Februari 2009	57,322,905,272	 57,322,905,272
03/31/09	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Maret 2009	83,797,409,408	 83,797,409,408
03/31/09	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel Surcharges bulan Maret 2009	59,310,713,195	 59,310,713,195
04/30/09	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan April 2009	87,505,417,353	 87,505,417,353
04/30/09	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel Surcharges bulan April 2009	63,881,277,270	 63,881,277,270
05/31/09	5.1.04.01 1.1.08.01	FUEL/AVTUR PREPAID FUEL/AVTUR	Beban fuel bulan Mei 2009	91,410,263,597	 91,410,263,597
05/31/09	1.1.01.01.02 5.1.04.03	CASH ON HAND SALES IDR SURCHARGE FUEL	Fuel Surcharges bulan Mei 2009	73,898,412,227	 73,898,412,227
			Beban Fuel/ Avtur s/d Mei 2009	**430,851,515,801**	
			Surcharge Fuel s/d Mei 2009	**318,769,124,572**	

General Ledger Fuel Surcharge 2009

Coa	Coa Desc.	No.	Journal No	Journal Desc.	Journal Date	Original Amount	Curr.	Base Curr. Debit	Base Curr. Credit	Balance
5.1.04.03	Surcharge Fuel	1	012009*32562	Fuel Surcharge Januari 2009	31-Jan-09	64,355,816,608	IDR	-	64,355,816,608	**(64,355,816,608)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	2	022009*30247	Fuel Surcharge Pebuari 2009	28-Feb-09	57,322,905,272	IDR	-	57,322,905,272	**(121,678,721,880)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	3	032009*33138	Fuel Surcharge Maret 2009	31-Mar-09	59,310,713,195	IDR	-	59,310,713,195	**(180,989,435,075)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	4	042009*36399	Fuel Surcharge April 2009	30-Apr-09	63,881,277,270	IDR	-	63,881,277,270	**(244,870,712,345)**
5.1.04.03	Surcharge Fuel	5	052009*36012	Fuel Surcharge Mei 2009	31-May-09	73,898,412,227	IDR	-	73,898,412,227	**(318,769,124,572)**

General Ledger Avtur/ Fuel 2009

Coa	Coa Desc.	No.	Journal No	Journal Desc.	Journal Date	Original Amount	Curr.	Base Curr. Debit	Base Curr. Credit	Balance
5.1.04.01	Fuel/Avtur	1	012009*32563	Beban Fuel Januaru 2009	31-Jan-09	89,913,490,162	IDR	89,913,490,162	-	89,913,490,162
5.1.04.01	Fuel/Avtur	2	022009*30251	Beban Fuel Pebuari 2009	28-Feb-09	78,224,935,281	IDR	78,224,935,281	-	168,138,425,443
5.1.04.01	Fuel/Avtur	3	032009*33147	Beban Fuel Maret 2009	31-Mar-09	83,797,409,408	IDR	83,797,409,408	-	251,935,834,851
5.1.04.01	Fuel/Avtur	4	042009*36321	Beban Fuel April 2009	30-Apr-09	87,505,417,353	IDR	87,505,417,353	-	339,441,252,204
5.1.04.01	Fuel/Avtur	5	052009*36001	Beban Fuel Mei 2009	31-May-09	91,410,263,597	IDR	91,410,263,597	-	430,851,515,801

31. Bahwa melalui entries journal yang telah disampaikan kepada Termohon Keberatan tersebut, pada seluruh periode besaran FS

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

yang diterapkan oleh Pemohon Keberatan masih tidak dapat menutupi biaya avtur yang dikeluarkan oleh Pemohon Keberatan.

32. Bahwa dengan demikian tidak ada manfaat ekonomi bagi Pemohon Keberatan untuk melakukan penetapan besaran FS dengan perusahaan penerbangan lainnya karena tidak ada keuntungan dari FS yang diterapkan.
33. Bahwa keseluruhan data dari entries journal tersebut menunjukkan, penerapan besaran FS oleh Pemohon Keberatan telah sesuai dengan maksud dan tujuan dari adanya FS yaitu sebagai penopang biaya avtur, bukan untuk mencari keuntungan.
34. Bahwa Termohon Keberatan sendiri telah menegaskan pada halaman 317 Butir 12.4.3 Putusannya bahwa tidak ada kecurangan dalam pemberlakuan besaran FS oleh perusahaan penerbangan.
35. Dengan demikian sangat jelas pertemuan pada tanggal 4 Mei 2006 tidak dapat dijadikan bukti untuk mendukung diterapkannya model-model ekonomi yang diterapkan oleh Termohon Keberatan untuk mengkonstruksikan adanya suatu perjanjian yang dipersyaratkan dalam Pasal 5 UU Persaingan karena tidak ada rasionalitas hukum dan ekonomi yang dapat mengkaitkan pertemuan tersebut dengan penerapan FS setelah dicabutnya penetapan besaran FS sebesar Rp.20,000 tersebut .
36. Bahwa selanjutnya Termohon Keberatan mempunyai daftar tentang pertemuan-pertemuan lain sebagaimana diuraikan di atas, namun tidak ada bukti bahwa pertemuan-pertemuan tersebut bersifat kolusif untuk menetapkan besaran FS. Bahkan pertemuan tersebut di antaranya untuk melaksanakan petunjuk Termohon Keberatan dalam menetapkan batas tarif atas yang atas undangan Departemen Perhubungan.
37. Bahwa dengan demikian penerapan model-model ekonomi dalam Putusan Termohon Keberatan tanpa adanya bukti pertemuan atau koordinasi yang bersifat kolusif mutlak tidak sah dan harus ditolak oleh Majelis Hakim.

KEBERATAN KEDUA:

UNSUR HARGA SEBAGAIMANA DIMAKSUD PASAL 5 UU PERSAINGAN TIDAK TERPENUHI

1. Mohon perhatian Majelis Hakim bahwa terdapat kerancuan logika dari Termohon Keberatan berkaitan dengan harga, di satu sisi dinyatakan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

bahwa FS tidak boleh dipakai sebagai sumber keuntungan, tapi di sisi lain secara kontradiktif Termohon Keberatan memperbolehkan perusahaan penerbangan mengambil keuntungan dari FS. Harga merupakan suatu bagian penting dan selalu berkaitan dengan pencapaian keuntungan dari pelaku usaha. FS bukan sumber keuntungan bagi Pemohon Keberatan, dengan demikian FS bukan merupakan harga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 UU Persaingan. Dengan demikian Termohon Keberatan telah keliru menyatakan bahwa FS sebagai harga, sebagaimana ternyata dalam halaman 314 butir 11.5.1 Putusannya, bahwa: "yang dimaksud dengan harga yang ditetapkan atas suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan dalam perkara a quo adalah fuel surcharge".

2. Mohon perhatian Majelis Hakim bahwa sebagaimana telah kami sampaikan di atas bahwa FS bukan merupakan harga, tapi hanya sebagai penopang biaya (cost) dari avtur yang mengalami kenaikan secara dramatis, tidak pernah memanfaatkannya sebagai sumber keuntungan.
3. Bahwa dengan dikaitkannya FS dengan Pasal 5 UU Persaingan yang berkenaan dengan penetapan harga, Termohon Keberatan dengan sendirinya telah memperbolehkan perusahaan penerbangan mendapatkan keuntungan dari penerapan FS tersebut, hal mana seperti disampaikan di atas tidak pernah dilakukan oleh Pemohon Keberatan.
4. Bahwa bukti-bukti penggunaan FS sebagai penopang atas kenaikan harga avtur sebagaimana Bukti Jurnal Entries 2007 s/d 2009 (vide Bukti C2.9; Bukti C2.10; dan Bukti C2.11) dan disampaikan di atas, telah disampaikan kepada Termohon Keberatan namun sangat disayangkan oleh Pemohon Keberatan bukti-bukti tersebut tidak dipertimbangkan dengan baik oleh Termohon Keberatan, padahal bukti-bukti tersebut menunjukkan bahwa FS yang diterapkan oleh Pemohon Keberatan belum dapat menopang seluruh kenaikan harga avtur.
5. Bahwa keputusan penumpang untuk memilih suatu maskapai penerbangan tidak akan tergantung dari berapa FS yang diterapkan, tetapi berapa harga tiket pesawat secara keseluruhan termasuk basic fare, PPN, Iuran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Penumpang dari PT Jasa Raharja ("IWJR"), Asuransi, dimana tarif batas atasnya telah ditentukan oleh Pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 9/2002 tentang "Tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi" ("KM 9/2002"), dalam hal ini tentunya FS tidak termasuk dalam harga dasar tiket tersebut.

6. Mohon perhatian Majelis Hakim bahwa harga tiket yang diterapkan Pemohon Keberatan termasuk FS tidak pernah melebihi batas atas sebagaimana ditentukan dalam KM 9/2002, sebagaimana bukti domestic air tariffs Sriwijaya Air (vide Bukti C2.4), selanjutnya dalam laporan keuangan Pemohon Keberatan (vide Bukti C2.3) terlihat laba bersih yang minim sebagaimana terjadi di industri penerbangan.
7. Termohon Keberatan sendiri mengakui bahwa tidak ada kecurangan dalam menetapkan biaya FS oleh para Terlapor sebagaimana dinyatakan dalam halaman 317 butir 12.4.3 Putusannya yang menyatakan: "Bahwa berdasarkan analisis sebagaimana diuraikan dalam bagian Tentang Hukum butir 9 Tentang Penetapan Biaya Secara Curang, tidak terbukti adanya penetapan biaya secara curang dalam penerapan fuel surcharge oleh masing-masing Terlapor", hal ini membuktikan bahwa fungsi FS sebagai penopang komponen biaya telah dipakai sebagaimana mestinya.
8. Dengan demikian sangat jelas bahwa pendapat Termohon Keberatan yang menyatakan terdapat penetapan harga FS adalah keliru dan karenanya unsur harga tidak terpenuhi dalam penerapan Pasal 5 UU Persaingan pada perkara aquo, karena FS pemanfaatannya bukan untuk keuntungan namun penopang biaya avtur semata, oleh karenanya Putusan Termohon Keberatan harus dibatalkan.

KEBERATAN KETIGA:

FS PEMOHON KEBERATAN TIDAK PERNAH DITERAPKAN SECARA EKSESIF

1. Bahwa dalam Putusannya halaman 287 s/d 290 butir 8.5 s/d butir 8.5.6., Termohon Keberatan menyatakan bahwa terdapat penerapan FS secara eksesif oleh perusahaan penerbangan, dengan mendasarkan pada:
   - perbandingan antara FS aktual dengan FS acuan estimasi.
   - perbandingan antara FS aktual dengan FS acuan Departemen Perhubungan.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Bahwa pendapat Termohon Keberatan tersebut keliru karena terjadinya harga yang eksessif hanya dapat dilakukan dengan menganalisis biaya marginal (marginal cost) melalui telaah atas biaya produksi aktual dari pelaku usaha yang sama sekali tidak pernah dilakukan oleh Termohon Keberatan sehingga perbandingan tersebut hanya merupakan asumsi-asumsi belaka yang tidak dapat dipertanggung jawabkan secara akuntansi dan sistem financial perusahaan.

2. Mohon perhatian Majelis Hakim bahwa FS acuan estimasi di atas ternyata dihitung berdasarkan FS pada bulan Mei 2006 yaitu sebesar Rp.20.000 yang sudah dibatalkan yaitu dengan tingkat harga avtur sebesar Rp.5.921. Penghitungan FS estimasi oleh Termohon Keberatan tidak dapat dibenarkan karena penetapan FS Rp.20.000 pun sebenarnya tidak memadai karena seharusnya penerapan FS pada Mei 2006 sebesar Rp.100.000 s/d 120.000, sebagaimana pernah sampaikan oleh Ketua Dewan Pimpinan INACA kepada Termohon Keberatan sebagaimana Berita Acara Pemeriksaan Lanjutan (Saksi) tertanggal 21 Januari 2010 (vide Bukti B22) yang kami kutip di bawah ini:

21	Pertanyaan	Bagaimana menurut bapak apabila harga avtur turun tetapi ada maskapai yang tidak menurunkan FSnya?
	Jawaban	Pada saat FS baru ditetapkan sebesar Rp.20.000, banyak maskapai yang tidak setuju, karena seharusnya pada saat itu FS ditetapkan sebesar Rp.100.000, sampai Rp.120.000, tetapi kami masih membandingkan dengan daya beli masyarakat. Perbandingan harga avtur adalah tahun 2002 sebesar Rp.2.700 per liter sebagai basic tariff, bukan adanya kenaikan atau penurunan harga avtur pada saat itu, karena dasarnya harga avtur tahun 2002. Jadi, apabila ada penurunan harga avtur tahun 2008 maka perbandingan harus dengan harga avtur tahun 2002 bukan pada tahun 2008.

3. Bahwa Termohon Keberatan sebenarnya pun telah mengakui bahwa penetapan FS pada bulan Mei 2006 seharusnya sebesar Rp.101.000 untuk penerbangan 0 s/d 1 jam; Rp.132.000 untuk penerbangan 1 s/d 2 jam; dan Rp.164.000 untuk penerbangan 2 s/d 3 jam, sebagaimana

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

hasil perhitungan FS oleh Termohon Keberatan berdasarkan Formula Departemen Perhubungan sebagaimana Tabel 22 pada halaman 38 Putusan Termohon Keberatan.

Tabel 22
Perhitungan *Fuel Surcharge* berdasarkan
Formula Departemen Perhubungan

Bulan	0 s/d 1 jam	1 s/d 2 jam	2 s/d 3 jam
Mei-06	101000	132000	164000

4. Mohon perhatian Majelis Hakim bahwa perhitungan FS oleh Termohon Keberatan dengan menggunakan Formula Departemen Perhubungan sebagaimana Tabel 22 halaman 38 Putusannya diragukan kebenarannya karena Termohon Keberatan tidak menjelaskan tipe pesawat apa yang digunakan padahal tipe pesawat merupakan salah satu faktor yang diperhitungkan dalam Formula Departemen Perhubungan selain tipe pesawat yang digunakan, load factor, harga avtur, konsumsi avtur, kurs Rupiah terhadap US Dollar, PPN dan daya beli masyarakat. Konsumsi avtur masing-masing tipe pesawat berbeda-beda, sebagai contoh untuk penerbangan 2 s/d 3 jam Pemohon Keberatan tidak menggunakan pesawat jenis Boeing 737-200 karena konsumsi avturnya lebih besar dibanding Boeing 737-400, dengan kata lain penghitungan FS dengan tipe pesawat yang berbeda akan menghasilkan FS yang berbeda. Oleh karena perhitungan FS oleh Termohon Keberatan dengan menggunakan Formula Departemen Perhubungan diragukan kebenarannya maka tidak patut dijadikan pembanding terhadap FS aktual, dengan demikian hasil perbandingan FS aktual dengan FS acuan Departemen Perhubungan untuk masing-masing zona waktu penerbangan sebagaimana diperlihatkan dalam Grafik 7; Grafik 8; Grafik 9; dan tabel persentase Tabel 4; Tabel 5; Tabel 6; Tabel 7; Tabel 8; Tabel 9; dan Tabel 10 dalam Putusan Termohon Keberatan pun diragukan kebenarannya.
5. Mohon perhatian Majelis Hakim, bahwa penerapan FS oleh Pemohon Keberatan tidak eksesif, hal ini terbukti jika membandingkan FS Pemohon Keberatan dengan FS perhitungan Termohon Keberatan dengan Formula Departemen Perhubungan sebagaimana Tabel 22. Sebagai contoh: FS yang diterapkan Pemohon Keberatan pada zona

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

penerbangan 1 s/d 2 jam pada bulan Desember 2009 sebagaimana Tabel 24 dalam Putusan Termohon Keberatan adalah sebesar Rp.230.000, sedangkan FS perhitungan Termohon Keberatan berdasarkan Formula Departemen Perhubungan untuk zona penerbangan 1 s/d 2 jam didapat besaran FS per jam sebesar Rp.135.800, sehingga untuk penerbangan 2 jam harus dikali 2 sehingga didapat FS Rp.271.600. Dengan perbandingan di atas terbukti bahwa FS Termohon Keberatan tidak eksesif bahkan di bawah FS perhitungan Termohon Keberatan, dengan demikian tidak terbukti adanya penerapan FS yang eksessif, oleh karenanya Putusan Termohon Keberatan harus ditolak oleh Majelis Hakim.

Tabel 22
Perhitungan *Fuel Surcharge* berdasarkan
Formula Departemen Perhubungan

Bulan	0 s/d 1 jam	1 s/d 2 jam	2 s/d 3 jam
Des-09	107300	135800	171100

Tabel 24
Pergerakan Fuel Surcharge Para Terlapor
untuk Penerbangan antara 1 s/d 2 jam

Bulan	GA (2)	SJ (2)	MZ (2)	RI (2)	JT (2)	7P (2)	RAL (2)	XN (2)	IW (2)	KAE (2)	TGN (2)	QZ (2)
Des-06		**230000**										

6. Bahwa penerapan FS Pemohon Keberatan tidak eksessif karena Penerapan Fuel Surcharge oleh Pemohon Keberatan (SJ) tidak melanggar Formula yang telah ditetapkan oleh Departemen Perhubungan dan selalu mempertimbangkan daya beli dari Pelanggan. Hal ini terlihat dalam setiap perhitungan FS oleh Pemohon Keberatan untuk setiap zona waktu penerbangan yang telah disampaikan kepada Termohon Keberatan (vide Bukti C2.6) yang dapat kami jelaskan sebagai berikut :

   Penghitungan FS Pemohon Keberatan menggunakan Formula Departemen Perhubungan dimana dalam formula Departemen Perhubungan tidak disyaratkan harga avtur aktual karena Pertamina sebagai penjual avtur di Indonesia mengeluarkan harga avtur (Posting Airfield Price/PAP) per 2 (dua) minggu, dan sistem posting price Pertamina tidak memadai untuk melakukan posting price setiap hari, sebagaimana dinyatakan dalam Berita Acara Pemeriksaan Lanjutan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

(Saksi) Direktur Pemasaran dan Niaga PT. Pertamina (Persero) tertanggal 20 Januari 2010 (vide Bukti B20) sebagai berikut :

No	Status	Uraian
11	Pertanyaan	Apakah dari maskapai local menggunakan marketer?
	Jawaban	Sebagian besar menggunakan direct langsung ke Pertamina.
12	Pertanyaan	Bagaimana bisnis prosesnya?
	Jawaban	Selama ini yang mengisi avtur Pertamina, awalnya tidak ada kontrak, adanya kontrak sejak tahun 2003.
13	Pertanyaan	Bagaimana dengan penentuan harganya?
	Jawaban	**Kita mengeluarkan posting price setiap tanggal 1 dan 15 setiap bulannya mulai sejak Januari 2009 awalnya sebulan sekali (periode 2 mingguan).**
14	Pertanyaan	Apa pertimbangan kenapa posting price ditentukan setiap 2 minggu, kenapa tidak setiap minggu atau setiap hari?
	Jawaban	Harga kita yang menetapkan adalah Direksi, dan kita lihat harga dikeluarkan per dua minggu sudah cukup memuaskan, serta **system kita belum memadai untuk dilakukan posting price setiap hari.**

Bahwa harga avtur Pemohon Keberatan didasarkan pada harga empirical avtur sebelumnya ditambah dengan pertimbangan daya beli masyarakat dimana kemungkinan penurunan dan kenaikannya sudah diantisipasi. Bahwa apabila harga avtur tersebut lebih tinggi dari harga aktual avtur hal ini telah diantisipasi dengan persentase load factor (jumlah penumpang) yang diterapkan sebesar antara 85% - 95% yang lebih besar dari pada load factor yang ditentukan oleh Departemen Perhubungan yakni 70%, sebagaimana dinyatakan dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (Terlapor II) tertanggal 28 Oktober 2010 (vide Bukti B4) sebagai berikut:

23	Pertanyaan	Jadi kondisi sebenarnya load factor di SA ini berapa?
	Jawaban	Bahwa load factor yang ditetapkan oleh Dephub 70%. Namun untuk memastikan tidak ada pembebanan kepada pelanggan, SA menetapkan load factor 95%. Dalam kenyataannya load factor SA rata-rata berada sekitar 85%.

Diperbesarnya load factor akan secara otomatis memperkecil besaran FS dan karenanya apabila harga estimasi avtur dalam penerapan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

formula tersebut lebih tinggi dari avtur aktual, hal ini telah dikompensasi dengan tingkat load factor yang tinggi.

Formula perhitungan FS Departemen Perhubungan adalah:

$$FS = \frac{(B-A) \times D}{C\ 70\%}$$

FS : Fuel Surcharge

A : Harga Avtur Reverensi Rp.2.700/Liter

B : Harga Avtur per Liter

C : load factor/LF

D : Kebutuhan fuel untuk masing-masing tipe atau jenis pesawat per jam

Penghitungan Fuel Surcharge dengan Formula tersebut mempertimbangkan faktor-faktor sebagai berikut:

- Kebutuhan Avtur untuk masing-masing tipe atau jenis pesawat per jam:
  Boeing 737-200 = 4.200 Liter/jam
  Boeing 737-300 = 3.510 Liter/jam
  Boeing 737-400 = 3.770 Liter/jam
- Zona waktu Penerbangan dengan Block Time: 0 s/d 1 jam; 1 s/d 2 jam; dan 2 s/d 3 jam
- Harga avtur referensi Rp.2.700/Liter
- Load Factor 70% sesuai dengan yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan;
  Boeing 737-200 = kapasitas 125 kursi x LF 70% = 88 kursi
  Boeing 737-300 = kapasitas 141 kursi x LF 70% = 99 kursi
  Boeing 737-400 = kapasitas 166 kursi x LF 70% = 116 kursi

Merujuk kepada faktor-faktor di atas, dengan harga Avtur Rp.7.500/Liter, diketahui bahwa FS yang sesuai dengan Formula dari Departemen Perhubungan adalah sebagai berikut:

a. untuk penerbangan Block Time ≤ 1 jam dengan Pesawat Boeing 737-200, dengan LF 70% atau 88 penumpang didapat besaran FS untuk satu jam sebagai berikut:

$$FS = \frac{(7.500\text{-Rp.}2700) \times 4200\ \text{liter}}{88} = \text{Rp.}229.091/\text{Penumpang/jam}$$

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

b. untuk penerbangan Block Time >1 jam ≤ 2 jam dengan pesawat Boeing 737-300 dengan LF 70% atau 99 penumpang, didapat besaran FS untuk satu jam sebagai berikut:

FS = $\frac{(7.500\text{-Rp}.2700) \times 3.510 \text{ liter}}{99}$ = Rp.170.182/Penumpang/jam

Sehingga untuk 2 jam penerbangan, dihitung dengan cara: Rp.170.182 x 2 jam = Rp.340.364.

c. untuk penerbangan Block Time >2 jam ≤ 3 jam dengan pesawat Boeing 737-400 dengan LF 70% atau 116 penumpang, didapat besaran FS untuk satu jam sebagai berikut:

FS = $\frac{(7.500\text{-Rp}.2700) \times 3.770 \text{ liter}}{116}$ = Rp.156.000/Penumpang/jam

Sehingga untuk 2-3 jam penerbangan, dihitung dengan cara: Rp.156.000 x 2.5 jam = Rp.390.000

Mohon perhatian Majelis Hakim bahwa dalam menerapkan hasil perhitungan FS di atas, Pemohon Keberatan mempertimbangkan daya beli pelanggan sehingga implementasi FS Pemohon Keberatan menjadi:

Block Time	FS berdasarkan Formula Dept.Perhubungan	**Implementasi FS**	Keterangan
≤ 1 jam	Rp.229.091	**Rp.170.000**	sama dengan besaran FS untuk **Load Factor 95%**
>1 jam ≤ 2 jam	Rp. 340.364	**Rp.230.000**	
>2 jam ≤ 3 jam	Rp.390.000	**Rp.270.000**	

Tabel di atas menunjukkan bahwa penerapan FS Pemohon Keberatan masih di bawah besaran FS sebenarnya yang dihitung dengan Formula Departemen Perhubungan dengan load factor 70%, sehingga meringankan beban pelanggan, dengan demikian terbukti penerapan FS Pemohon Keberatan tidak eksesif.

7. Bahwa dalam Putusannya halaman 290 butir 8.5.5 Termohon Keberatan menyatakan Majelis Komisi tidak melakukan perbandingan tersebut dari tahun 2006 karena Formula *Fuel Surcharge* dari Dephub baru dikeluarkan pada bulan Maret 2008, sehingga tidak bisa digunakan sebagai perbandingan untuk *fuel surcharge* yang telah ditetapkan oleh Para Terlapor sebagaimana dimaksud dalam butir 8.5.4. sejak 2006 s/d 2007.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

8. Mohon perhatian Majelis Hakim bahwa pendekatan yang diambil Termohon Keberatan tersebut sangat tidak adil dan tidak dilandaskan pada suatu pertimbangan yang objektif dengan alasan Termohon Keberatan telah menghitung kerugian konsumen pada periode tahun 2006 sampai dengan 2009 yang berarti Termohon Keberatan telah mengacu pada periode setelah formula perhitungan FS dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan.
9. Bahwa terlebih lagi uji homogenitas dan korelasi yang dilakukan oleh Termohon Keberatan merujuk pada periode tahun 2006 sampai dengan 2009.
10. Bahkan uji simetrisasi yang dilakukan oleh Termohon Keberatan juga mengacu pada periode tahun 2006 sampai dengan 2009.
11. Bahwa formula perhitungan besaran FS oleh Departemen Perhubungan tersebut didasarkan pada suatu referensi dan pertimbangan yang objektif sehingga walaupun formula baru dikeluarkan pada bulan Maret 2008, formula tersebut merupakan acuan yang paling akurat dan objektif untuk menguji kewajaran besaran FS yang di terapkan oleh perusahaan penerbangan.
12. Fakta ini telah diungkapkan oleh Pemohon Keberatan dalam berita acara pemeriksaan terhadap Ketua Dewan Pimpinan INACA yang menyatakan besaran FS pada tahun 2006 seharusnya sebesar Rp.110.000 besaran mana merefleksikan formula perhitungan Departemen Perhubungan.
13. Bahwa pada Tabel 22 halaman 38 Putusan, Termohon Keberatan telah memperhitungkan besaran FS dengan memakai formula Departemen Perhubungan untuk periode 2006 sampai dengan 2009.
14. Bahwa walaupun perhitungan Termohon Keberatan tersebut patut dipertanyakan keakuratannya, namun kesemuanya menunjukkan besaran FS seharusnya diterapkan lebih besar dibandingkan dengan besaran FS yang diterapkan oleh Pemohon Keberatan pada periode bulan Maret 2006 sampai dengan Maret 2008.
15. Bahwa perhitungan FS eksesif oleh Termohon keberatan dengan membandingkan antara FS aktual dan FS acuan estimasi yang merujuk kepada perhitungan FS pada bulan Mei 2006 yaitu sebesar Rp.20.000, ketika harga avtur pada waktu itu adalah Rp.5921 sangat menyesatkan dan demikian tidak dapat digunakan.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

16. Bahwa FS Rp.20,000 sebagaimana diungkapkan oleh Ketua Dewan Pimpinan INACA dan bahkan oleh Departemen Perhubungan bukan merupakan besaran yang ideal untuk FS. Karenanya besaran FS Rp.20.000 tersebut sama sekali tidak dapat digunakan.
17. Bahwasanya konsumen dalam memilih perusahaan penerbangan tidak melihat besaran FS tetapi harga beli tiket secara keseluruhan dengan kombinasi basic rate, IJWR, PPN, asuransi dan FS.
18. Bahwa dengan demikian yang menjadi referensi dari penumpang dalam memilih perusahaan penerbangan adalah harga tiket, sama sekali bukan FS.
19. Bahwa seperti telah disampaikan oleh Pemohon Keberatan, harga tiket Pemohon Keberatan sama sekali tidak pernah melampaui batas atas terlepas dari besaran FS yang diterapkan.
20. Bahwa dengan demikian tidak ada penerapan harga yang eksesif pada Pemohon Keberatan hal mana telah ditunjukkan oleh Pemohon Keberatan melalui tingkat laba yang sama sekali tidak eksesif pada laporan keuangan (vide Bukti C2.3) yang telah disampaikan oleh Pemohon Keberatan kepada Termohon Keberatan.
21. Bahwa selanjutnya perbandingan harga aktual dan estimasi yang dilakukan oleh Termohon Keberatan kebenarannya tidak dapat dipertanggung jawabkan secara perhitungan akuntansi yang diterapkan oleh Pemohon Keberatan bahkan perusahaan penerbangan lainnya.
22. Bahwa Termohon Keberatan seharusnya menguji langsung pada setiap perusahaan penerbangan apakah metode perbandingan tersebut sesuai dengan prinsip-prinsip akuntansi yang diterapkan oleh perusahaan penerbangan, hal mana tidak pernah dilakukan oleh Termohon Keberatan.
23. Bahwa dalam perkara United Brands v. Comission [1978] ECR 207, [1978] 1 CMLR 429: ECJ menetapkan bahwa pengujian terhadap biaya produksi individual perusahaan mutlak harus dilakukan untuk menentukan adanya harga yang eksesif, hal mana tidak dilakukan oleh Termohon Keberatan.
24. Bahwa dalam menentukan besaran harga tiket, Pemohon Keberatan mengacu pada keseluruhan biaya produksi, bukan semata-mata harga avtur. Misalnya untuk penerbangan 1 jam dengan jenis pesawat Boeing 737-200 Pemohon keberatan akan memperhitungkan biaya

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

produksi yang harus dilakukan dalam penerbangan tersebut. Biaya produksi tersebut terdiri dari avtur, biaya sewa pesawat, biaya crew, biaya pemeliharaan, biaya asuransi, biaya pendukung operasional dan overhead. Besaran harga tiket ditentukan berdasarkan keseluruhan komponen tersebut di atas.

25. Dengan sistem akuntansi perhitungan biaya tersebut di atas semakin jelas bahwa perbandingan harga aktual dan asumsi dengan merujuk pada besaran FS Rp.20.000 yang dilakukan oleh Termohon Keberatan sama sekali tidak relevan untuk menghitung harga eksesif.
26. Bahwa terlebih FS bukan merupakan harga sehingga sangat menyesatkan apabila Termohon Keberatan melakukan perhitungan harga eksesif FS.
27. Dengan demikian hasil-hasil perbandingan FS aktual dan FS acuan estimasi bahwa seolah-olah ada excessive pricing sebagaimana Grafik 4; Grafik 5; dan Grafik 6 pada halaman 288 s/d 289 Putusan Termohon Keberatan tidak sah, dan oleh karenanya patut ditolak oleh Majelis Hakim.
28. Bahwa fakta lain yang membuktikan FS yang diterapkan oleh Pemohon Keberatan tidak excessive adalah pengujian terhadap Tabel persentase pergerakan selisih harga avtur aktual dengan avtur basis dan persentase pergerakan FS Termohon Keberatan untuk semua zona waktu penerbangan sebagaimana Tabel 39; Tabel 40; Tabel 41; Grafik 50; Grafik 51; Grafik 52, dalam halaman 97 s/d 103 Putusan Termohon Keberatan.

    Sebagai contoh, pada Tabel 39 untuk penerbangan 0 s/d 1 jam, pada bulan Agustus 2008, dimana Avtur Aktualnya Rp.12.251, selisih antara avtur aktual dengan avtur basis (Rp.2700) sebesar Rp.9.551, dengan tipe pesawat Boeing 737-200, seharusnya FS yang diberlakukan sesuai dengan Formula Departemen Perhubungan adalah:

    $$\frac{(Rp.9.551 \times 4200)}{88} : = Rp.\ 455.843$$

    namun faktanya FS yang terapkan oleh Pemohon Keberatan lebih kecil yaitu Rp.230.000, dengan demikian tidak terbukti adanya excessive FS.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

29. Seperti yang disampaikan sebelumnya, bahwa FS bukan merupakan harga namun penopang biaya avtur yang disatukan dengan basic rate untuk menentukan harga per tiket. Bahwa oleh karena FS bukan merupakan harga, maka seluruh pertimbangan Termohon Keberatan mengenai adanya excessive pricing fuel surcharge sebagaimana diuraikan Termohon Keberatan dalam halaman 268 s/d 296 Putusannya (mengenai penetapan harga), tidak berdasar sama sekali.

30. Bahwa sebagaimana Bukti C2.6 Pemohon Keberatan telah menyampaikan kepada Termohon Keberatan tentang penetapan variable untuk menentukan FS sesuai dengan pedoman dari Departemen Perhubungan, dimana komponen harga avtur diasumsikan sesuai dengan telaah informasi yang di dapat pada pasar serta harga avtur yang berlaku sebelumnya, dan load factor yang digunakan oleh Pemohon Keberatan adalah 85%-95% melebihi batas 70% yang ditetapkan oleh Departemen Perhubungan dengan demikian besaran FS akan menjadi lebih kecil.

    Bahwa dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (Terlapor II) tertanggal 28 Oktober 2010 (Bapak Toto Nursatyo) (vide Bukti B4) disebutkan sebagai berikut:

23	Pertanyaan	Jadi kondisi sebenarnya load factor di SA (baca Sriwijaya Air) ini berapa?
	Jawaban	Bahwa load factor yang ditetapkan oleh Dephub 70%. Namun untuk memastikan tidak ada pembebanan kepada pelanggan, SA menetapkan load factor 95%. Dalam kenyataannya load factor SA rata-rata berada sekitar 85%.

31. Bahwa sebaliknya Termohon Keberatan telah menghitung sendiri besar avtur dengan memakai harga avtur yang aktual kemudian diperbandingkan dengan besaran FS yang diterapkan oleh Pemohon Keberatan. Perbandingan ini sangat menyesatkan karena sebagaimana dinyatakan di atas, sangat tidak mungkin bagi Pemohon Keberatan atau perusahaan penerbangan manapun juga untuk dapat mengetahui harga avtur yang aktual karena harga avtur (Posting Airfield Price/PAP) yang dikeluarkan oleh Pertamina per 2 (dua)

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

minggu dan selalu berubah-ubah sebagaimana bukti dinyatakan dalam Berita Acara Pemeriksaan (BAP) Direktur Pemasaran dan Niaga PT. Pertamina (Persero) (vide Bukti B20).

32. Bahwa melalui besaran FS yang ditetapkan, Pemohon Keberatan tetap mengalami kerugian pada biaya avtur dan harus di dukung dengan basic rate (vide Bukti C2.7; Bukti C2.9; Bukti C2.10; dan Bukti C2.11) yang menunjukkan bahwa FS yang diterapkan oleh Pemohon Keberatan bahkan belum dapat menopang jumlah avtur yang harus dibayar.
33. Bahwa maskapai penerbangan diwajibkan untuk menyampaikan besaran variable untuk menetapkan FS yang selalu dilakukan oleh Pemohon Keberatan sebagaimana bukti surat-surat penyampaian besaran FS dari Pemohon Keberatan kepada Departemen Perhubungan R.I. (vide Bukti C2.8).
34. Tidak ada keberatan dari Departemen Perhubungan R.I. atas penerapan besaran FS yang disampaikan oleh Pemohon Keberatan, hal ini dikarenakan secara keseluruhan masih di bawah batas atas yang ditetapkan sebagaimana KM 9/2002, dengan demikian adanya penerapan FS yang eksesif tidak terbukti dan hanya merupakan imajinasi yang menyesatkan, oleh karenanya Putusan Termohon Keberatan harus dibatalkan.

KEBERATAN KEEMPAT

TUJUAN DARI PENETAPAN HARGA ADALAH MENDAPATKAN SUPER PROFIT YANG SAMA SEKALI TIDAK TERJADI DALAM INDUSTRI PENERBANGAN DI INDONESIA

1. Mohon perhatian Majelis Hakim bahwa tidak ada bukti financial dalam perkara aquo yang menunjukkan perusahaan penerbangan mempunyai profit yang eksesif, Pemohon Keberatan telah menyampaikan bukti laporan keuangan kepada Termohon Keberatan (vide Bukti C2.3), dimana jelas terlihat bahwa laba (profit) dari Pemohon Keberatan sangat minim.
2. Bahkan sebagaimana telah dijelaskan di atas bahwa berdasarkan laporan jurnal entries Pemohon Keberatan vide Bukti C2.7; Bukti C2.9; Bukti C2.10; dan Bukti C2.11, terbukti bahwa FS pada kenyataannya tidak sepenuhnya menopang biaya avtur, dengan demikian dengan tidak adanya keuntungan yang tinggi (super profit) sebagai tujuan penetapan harga maka dapat disimpulkan bahwa

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

penetapan harga dalam perkara aquo tidak ada, oleh karenanya Putusan Termohon Keberatan harus ditolak.

KEBERATAN KELIMA

DALAM INDUSTRI PENERBANGAN DI INDONESIA TERDAPAT PERSAINGAN YANG KETAT SEHINGGA TIDAK MUNGKIN TERJADI PENETAPAN FS.

1. Bahwa persaingan yang ketat terjadi antar perusahaan penerbangan dalam industri penerbangan berjadual di Indonesia, bagaimana kondisi persaingan dalam industri penerbangan ini sudah disampaikan Pemohon Keberatan sebagaimana Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (Terlapor II/Sriwijaya Air) tertanggal 28 Oktober 2010 (vide Bukti B4) yang menyebutkan sebagai berikut:

29.	Pertanyaan	Ada hal lain yang ingin anda sampaikan?
	Jawaban	Kita ingin KPPU tahu sebenarnya, saat ini persaingan di industri penerbangan sangat kompetitif. Terdapat perubahan perilaku pelanggan dimana 5 tahun yang lalu pembelian tiket oleh pelanggan dilakukan secara round trip. Namun pada saat ini pelanggan cenderung membeli one way tiket dan bebas memilih maskapai penerbangan untuk tujuan balik atau meneruskan penerbangannya. Dalam waktu yang bersamaan, sebaliknya pun industri ini sedang “sakit” karena batas atas yang tidak memadai lagi pada saat ini yield-nya hanya US$ 8 sen per seat per kilometer dimana yield ideal adalah US$13 sen per seat per kilometer seperti yang terjadi pada maskapai penerbangan di Thailand dan Australia. SA berharap agar KPPU dapat membantu industri penerbangan untuk dapat sustain dan sehat.

2. Para perusahaan penerbangan di Indonesia berlomba-lomba mengembangkan tehnik-tehnik pemasaran yang modern (termasuk e-ticketing), bahkan fakta yang tidak terbantahkan bahwa iklan layanan penerbangan yang diterbitkan setiap hari dalam media cetak mencerminkan adanya perang harga antar maskapai penerbangan di

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Indonesia, sebab adanya selisih harga tiket dapat mengakibatkan berpindahnya pelanggan ke maskapai penerbangan yang lain.

3. Perusahaan Penerbangan termasuk Pemohon Keberatan secara proaktif melakukan peremajaan pesawat serta pergantian pesawat baru melalui system leasing untuk mencapai skala ekonomi yang memadai yang mencerminkan sehatnya industri penerbangan di Indonesia

KEBERATAN KEENAM:

GANTI RUGI YANG DITETAPKAN TERMOHON KEBERATAN YANG DIKAITKAN DENGAN KERUGIAN KONSUMEN TIDAK MASUK AKAL, MENYESATKAN, DAN AKAN MEMBUNUH INDUSTRI PENERBANGAN DALAM NEGERI.

TIDAK ADA BUKTI KERUGIAN KONSUMEN

1. Bahwa berdasarkan uraian mengenai harga yang excessive pada Keberatan Ketiga: “FS Pemohon Keberatan Tidak Pernah Diterapkan Secara Eksesif” di atas, terbukti tidak adanya FS yang eksesif yang diberlakukan oleh Pemohon Keberatan. Perhitungan adanya kerugian konsumen oleh Termohon Keberatan dengan membandingkan antara FS aktual dengan FS acuan estimasi, dan perbandingan antara FS aktual dengan FS acuan Departemen Perhubungan, sebesar Rp.5.081.739.669.158,- (lima triliun delapan puluh satu miliar tujuh ratus tiga puluh sembilan juta enam ratus enam puluh sembilan ribu seratus lima puluh delapan rupiah) sampai dengan Rp.13.843.165.835.099,- (tiga belas triliun delapan ratus empat puluh tiga miliar seratus enam puluh lima juta delapan ratus tiga puluh lima ribu sembilan puluh sembilan rupiah) selama periode 2006 s/d 2009 merupakan perhitungan kerugian yang tidak berdasar dan tidak sah, karena faktanya tidak ada penerapan FS yang eksesif oleh Pemohon Keberatan, terlebih Termohon Keberatan telah memakai konsep teori-teori atau model-model ekonomi yang sama sekali tidak mempunyai nilai pembuktian hukum yang memadai.
2. Bahwa perbandingan yang dilakukan Termohon Keberatan atas pergerakan FS antara FS aktual dengan FS acuan estimasi, maupun perbandingan antara FS aktual dengan FS acuan Departemen Perhubungan bukanlah suatu bukti adanya kerugian masyarakat.
3. Bahwa perbandingan yang dilakukan Termohon Keberatan tersebut hanya merupakan asumsi-asumsi belaka yang tidak dapat

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

dipertanggung jawabkan secara akuntansi dan sistem financial perusahaan.

PRINSIP GANTI RUGI PADA UU PERSAINGAN SAMA DENGAN PRINSIP GANTI RUGI HUKUM PERDATA

4. Mohon perhatian Majelis Hakim bahwa prinsip ganti rugi dalam UU Persaingan sama dengan prinsip-prinsip ganti rugi yang terdapat dalam hukum perdata dimana pihak yang meminta ganti rugi harus membuktikan adanya kerugian secara aktual, sebagaimana Pasal 38 UU Persaingan yang menyatakan:

   "bahwa pihak yang dirugikan sebagai akibat terjadinya pelanggaran terhadap UU ini dapat melaporkan secara tertulis kepada Komisi (baca KPPU) dengan keterangan yang lengkap dan jelas tentang telah terjadinya pelanggaran serta kerugian yang ditimbulkan, dengan menyertakan identitas Terlapor".

5. Bahwa Perkara aquo merupakan inisiatif dari Termohon Keberatan sendiri, bukan berdasarkan hasil suatu laporan dari pelaku usaha atau pihak lain yang dirugikan, dengan demikian pendapat Termohon Keberatan dalam Putusannya tentang adanya kerugian dan ganti rugi bertentangan dengan UU Persaingan sendiri, sebagaimana dijelaskan pada bagian dissenting opinion di atas.

TERMOHON KEBERATAN TELAH MELAMPAUI KEWENANGANNYA

6. Bahwa Termohon Keberatan telah melampaui kewenangannya, dimana berdasarkan Pasal 47 ayat 1 UU Persaingan disebutkan bahwa salah satu kewenangan Termohon Keberatan adalah menjatuhkan sanksi tindakan administratif terhadap pelaku usaha yang melanggar ketentuan UU Persaingan, selanjutnya dalam Pasal 47 ayat 2 huruf (f) menyatakan bahwa tindakan administratif sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 dapat berupa penetapan pembayaran ganti rugi, namun berdasarkan Penjelasan Pasal 47 ayat 2 huruf (f) UU Persaingan ganti rugi diberikan kepada pelaku usaha dan pihak lain yang dirugikan, bukan kepada pemerintah atau Negara. Pendapat yang sama juga dinyatakan oleh salah seorang Majelis Komisi KPPU, Dr. A. M. Tri Anggrainni, S.H., M.H. dalam pernyataan dissenting opinion sebagaimana halaman 326 Putusan Termohon Keberatan.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

7. Berdasarkan ketentuan Pasal 47 UU Persaingan dan penjelasannya di atas semakin jelas bahwa Putusan Termohon Keberatan dalam halaman 321 butir 16.2 Putusan yang menyatakan:
   "Menimbang bahwa Majelis Komisi menetapkan adanya kerugian di pihak masyarakat dan menjatuhkan sanksi berupa tindakan administratif penetapan pembayaran ganti rugi kepada masyarakat melalui pemerintah sebesar 10% (sepuluh persen) dari excessive fuel surcharge masing-masing Terlapor dengan perkecualian kepada Terlapor VI (PT. Travel Express Aviation) dan Terlapor X (PT. Kartika Airlines) yang ditetapkan sebesar 5% (lima persen) dengan mempertimbangkan bahwa kedua Terlapor tersebut merupakan perusahaan yang masih akan berkembang, skala usaha kecil dengan jumlah armada pesawat yang terbatas, dan beroperasi pada jalur perintis di luar kota-kota besar",
   dan butir 17.2 yang menyatakan:
   "Bahwa pembayaran ganti rugi dari Terlapor yang disetor ke APBN agar digunakan sebesar-besarnya untuk meningkatkan fasilitas bandara dan pelayanan umum kepada masyarakat",
   adalah merupakan tindakan yang melebihi kewenangan Termohon Keberatan.
8. Bahwa oleh karena ganti rugi yang tidak ditetapkan oleh Termohon Keberatan tidak diajukan oleh pihak yang dirugikan dan tanpa ada bukti yang aktual, terlebih lagi dapat mengancam industri penerbangan domestik Indonesia yang sangat kompetitif, maka ganti rugi yang dikenakan kepada Pemohon Keberatan harus dibatalkan oleh Majelis Hakim.

KEBERATAN KETUJUH:

TERMOHON KEBERATAN SALAH MENDEFINISIKAN UNSUR PASAR BERSANGKUTAN

1. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 10 UU Persaingan, definisi 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;"
2. Dalam halaman 315 butir 11.6.2 Putusannya Termohon Keberatan menyatakan bahwa "yang dimaksud dengan pasar bersangkutan yang sama dalam perkara a quo adalah layanan jasa penerbangan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

penumpang berjadwal dari satu titik keberangkatan ke titik kedatangan di catchment area pada setiap bandar udara….".

3. Pendefinisian pasar bersangkutan tersebut tidak jelas, karena tidak didasarkan pada analisis pasar yang memadai. Termohon Keberatan tidak secara jelas menyebutkan rute penerbangan mana yang dimaksud, karena tidak semua perusahaan penerbangan menerbangi rute yang sama.
4. Bahwa Terdapat perbedaan karakteristik dari masing-masing wilayah penerbangan terlepas dari cathment area. Misalnya karakteristik untuk cathment area di wilayah Indonesia bagian timur akan berbeda dengan wilayah Indonesia bagian Barat dimana tingkat kepadatan penumpang dan frekuensi penerbangan akan berbeda dan demikian akan mempengaruhi harga tiket termasuk besaran FS (dikarenakan load factor di wilayah Indonesia bagian timur akan berbeda).
5. Bahwa cakupan wilayah penerbangan Pemohon Keberatan berbeda dengan perusahaan penerbangan lainnya dengan frekuensi penerbangan yang berbeda pula sehingga metode perhitungan biaya produksi akan berbeda.
6. Dengan demikian dalam titik catchment area tertentu tidak terjadi persaingan karena perusahaan penerbangan tidak selalu mempunyai rute penerbangan yang sama, padahal dengan definisi pasar bersangkutan tersebut Termohon Keberatan mengasumsikan semua perusahaan penerbangan ada di semua catchment area penerbangan.
7. Karenanya definisi pasar bersangkutan Termohon Keberatan didasarkan pada suatu asumsi melalui generalisasi yang mengesampingkan banyaknya perbedaan yang ada dalam praktek pada industri penerbangan di Indonesia.
8. Bahwa dengan adanya perbedaan cakupan catchment area tersebut, perusahaan penerbangan tidak selalu berada dalam pasar bersangkutan yang sama dan demikian unsur pasar bersangkutan yang sama dalam pasal 5 UU Persaingan tidak terpenuhi.

KEBERATAN KEDELAPAN:

TIDAK ADA HAL-HAL YANG MEMBERATKAN BAGI PEMOHON KEBERATAN.

1. Bahwa Pemohon Keberatan menolak dengan tegas pertimbangan mengenai hal-hal yang memberatkan bagi Pemohon Keberatan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

sebagaimana dinyatakan dalam halaman 319 butir 14.1.3. Putusan Termohon Keberatan yang menyatakan:

"Bahwa sampai saat Putusan ini dibacakan, Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero), Terlapor II, PT Sriwijaya Air, Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero), Terlapor IV, PT Mandala Airlines, Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service, Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines, Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines, Terlapor IX, PT Metro Batavia, Terlapor X, PT Kartika Airlines, Terlapor XII, PT Trigana Air Service masih memberlakukan fuel surcharge meskipun telah terbit KM No. 26 Tahun 2010 tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri yang mulai berlaku sejak tanggal 14 April 2010, dimana seharusnya fuel surcharge sudah tidak diberlakukan lagi".

2. Berdasarkan Surat Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Departemen Perhubungan Nomor: AU3578/DAU-721/2010 tertanggal 26 April 2010 mengenai Penyampaian KM: 26 Tahun 2010, dengan tegas dinyatakan bahwa KM: 26 Tahun 2010 akan berlaku sejak tanggal 15 Mei 2010, artinya saat Putusan Termohon Keberatan dibacakan pada tanggal 4 Mei 2010, KM: 26 Tahun 2010 belum berlaku, dengan demikian tidak ada hal-hal yang memberatkan bagi Pemohon Keberatan dalam perkara aquo.

KEBERATAN KESEMBILAN:

FS TIMBUL SEBAGAI KONSEKUENSI SISTEM TARIF BATAS ATAS SEBAGAIMANA KM.9/2002, PEMERINTAH DAN KPPU BERTANGGUNG JAWAB TERHADAP PENERAPAN FS OLEH PERUSAHAAN PENERBANGAN.

1. Mohon perhatian Majelis Hakim FS timbul sebagai konsekuensi dari adanya penerapan tarif batas atas oleh Pemerintah melalui KM.9/2002, dimana Pemerintah telah menentukan batasan tertinggi tarif pesawat. KM 9/2002 tidak mampu menjawab kesulitan perusahaan penerbangan yang terancam operasionalnya akibat melemahnya nilai tukar Rupiah terhadap US Dollar, sehingga harga avtur yang dijual oleh PT Pertamina mengalami kenaikan sedangkan daya beli masyarakat menurun sehingga tingkat isian penumpang pesawat terbang domestik (load factor) mengalami penurunan.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

2. INACA mengambil inisiatif untuk meminta ijin kepada Pemerintah untuk memberlakukan FS. Selanjutnya Pemerintah melalui Ditjen Perhubungan Udara sebagaimana Surat Nomor: AU/5581/DAU.1952/05 tanggal 31 Oktober 2005, menyetujui pemberlakuan FS, dan meminta INACA mengawasi pengenaan FS tersebut. Atas dasar inilah INACA menerapkan FS pada tanggal 10 Mei 2006 dengan besaran Rp.20.000,- per penumpang.
3. Pada tanggal 30 Mei 2006 Termohon Keberatan dengan Surat Nomor 207/K/V/2006 tanggal 30 Mei 2006, meminta INACA mencabut penetapan FS Rp.20.000 dan mengembalikan kewenangan penetapan FS kepada masing-masing maskapai penerbangan, dan pada tanggal 30 Mei 2006 penetapan FS sebesar Rp.20.000 telah dicabut oleh INACA.
4. Pada tanggal 4 Agustus 2008, Departemen Perhubungan c.q. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menerapkan formula perhitungan FS dengan metode zoning yang terbagi menjadi 5 zona berdasarkan waktu tempuh yaitu zona 1 (< 1 jam), zona 2 (1 s/d 2 jam), zona 3 (2 s/d 3 jam), zona 4 (3 s/d 4 jam), zona 5 (> 4 jam).
5. Berdasarkan uraian fakta penetapan FS di atas, sangat jelas bahwa sejak tanggal 30 Mei 2006 atas saran dari Termohon Keberatan (KPPU), penerapan FS menjadi wewenang masing-masing perusahaan penerbangan, sementara formula perhitungan FS baru dikeluarkan pada 4 Agustus 2008, dengan kata lain sejak 30 Mei 2006 s/d 4 Agustus 2008 belum ada formula perhitungan FS, dengan demikian tidak ada dasar Termohon Keberatan mempersoalkan penerapan FS selama periode tersebut, terlebih dengan penerapan FS tersebut tidak ada pelanggaran terhadap tarif batas atas dan UU Persaingan.
6. Bahwa Departemen Perhubungan dan Termohon Keberatan (KPPU) harus bertanggung jawab terhadap penerapan FS oleh perusahaan penerbangan karena selama periode di atas tidak ada pengaturan mengenai perhitungan FS, karena atas saran dari Termohon Keberatan (KPPU) perhitungan diserahkan kepada masing-masing perusahaan penerbangan.
7. Mohon perhatian Majelis Hakim bahwa sangat tidak adil menghukum Pemohon Keberatan atas ketiadaan peraturan yang memadai dari Departemen Perhubungan sebagai regulator, dan Termohon

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Keberatan (KPPU) sebagai pengawas persaingan usaha, oleh karenanya Putusan Termohon Keberatan harus dibatalkan.

KEBERATAN KESEPULUH:

SANKSI ADMINISTRATIF BERUPA DENDA TERHADAP PEMOHON KEBERATAN TIDAK BERDASAR SAMA SEKALI

Mohon perhatian Majelis Hakim bahwa berdasarkan bahwa sebagaimana telah diuraikan di atas, Termohon Keberatan tidak dapat membuktikan adanya perjanjian tertulis ataupun tidak tertulis; model-model ekonomi (Uji Korelasi dan Uji Homogenitas) tidak dapat membuktikan adanya perjanjian antara Pemohon Keberatan dengan perusahaan penerbangan lainnya; tidak terpenuhinya unsur harga sebagaimana disyaratkan dalam Pasal 5 UU Persaingan, serta fakta bahwa FS Pemohon Keberatan tidak pernah diterapkan secara eksesif untuk mendapatkan super profit; serta telah dicabutnya penetapan FS oleh INACA tahun 2006 atas saran Termohon Keberatan dan karenanya tidak ada bukti koordinasi atau pertemuan yang bersifat kolusif antar perusahaan penerbangan, membuktikan bahwa tidak ada pelanggaran terhadap Pasal 5 UU Persaingan, dengan demikian tidak ada alasan bagi Termohon Keberatan untuk menjatuhkan sanksi administratif berupa denda sebesar Rp.9.000.000.000 (Sembilan miliar rupiah), dan sepantasnya sanksi denda tersebut ditolak oleh Majelis Hakim.

Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas Pemohon Keberatan II mohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat agar memberikan putusan sebagai berikut :

1. Menerima dan mengabulkan Keberatan dari Pemohon Keberatan/PT.Sriwijaya Air untuk seluruhnya.
2. Membatalkan Putusan Termohon Keberatan/Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor: 25/KPPU-I/2009 tanggal 4 Mei 2010.
3. Menyatakan Pemohon Keberatan/PT.Sriwijaya Air tidak terbukti melanggar Pasal 5 Undang-Undang No.5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.
4. Memerintahkan para Turut Termohon Keberatan untuk tunduk dan mematuhi isi putusan perkara ini.
5. Menghukum Termohon Keberatan/Komisi Pengawas Persaingan Usaha untuk membayar biaya perkara.

KEBERATAN PEMOHON KEBERATAN III :

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

1. Bahwa Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Republik Indonesia, Perkara Nomor : 25/KPPU-I/2009 adalah telah diputus pada tanggal 4 Mei 2010 ;
2. Bahwa Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), Perkara Nomor: 25/KPPU-I/2009 tanggal 4 Mei 2010 tersebut telah diberitahukan kepada Pembanding/Semula Terlapor III pada tanggal 8 Juni 2010;
3. Bahwa dalam putusan perkara a quo tentang duduk perkara adalah tidak disebutkan pihak pelapor secara jelas dan tegas dan hanya mendalilkan berdasarkan data dan informasi yang berkembang di masyarakat dan sama sekali tidak ada bukti data dan identitas pelapor sebagai dasar dalam memeriksa dan memutus perkara a quo; (tidak memenuhi pasal 38 ayat 1 dan 2 UU No.5 Tahun 1999)'
4. Bahwa sekiranya terjadi adanya laporan/keberatan masyarakat sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 38 ayat 1 dan 2 UU No.5 Tahun 1999, terhadap Penerapan Harga Tambahan Fuel Surcharge dalam penjualan tiket jasa penerbangan domestik, maka hal tersebut adalah merupakan sengketa Perlindungan Konsumen, sehingga Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Republik Indonesia tidak berkompoten memeriksa dan memutus terhadap perkara Penerapan Harga Tambahan Fuel Surcharge dalam penjualan tiket jasa penerbangan domestik sebagaimana yang dimaksud dalam perkara a quo;
5. Bahwa Tim Pemeriksa KPPU tidak memahami fungsi Fuel Surcharge dikaitkan dengan batas atas tarif dasar sebagaimana diatur dalam KM No. 9/2002 tentang tarif dasar penumpang angkutan niaga berjadwal dalam negeri;
6. Bahwa Keputusan KPPU dalam perkara a quo tidak didasarkan bukti yuridis yang Valid, hanya berdasarkan asumsi-asumsi yang tidak berdasar, karena KPPU memakai pola perhitungan model-model ekonomi sebagai dasar keputusannya yang dihubungkan dengan pertemuan INACA pada tahun 2006 dalam menetapkan Fuel Surcharge yang sama sekali tidak relevan dengan hasil-hasil penelitian lanjutannya karena penetapan Fuel Surcharge dilakukan secara bersama-sama oleh penyelenggara jasa penerbangan lainnya dan hanya berlaku sesaat dan segera setelahnya dibatalkan dan dikembalikan kepada masing-masing perusahaan penerbangan dan hal tersebut bukan merupakan bukti yang memadai dalam hukum Persaingan Usaha;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

7. Bahwa pernyataan KPPU tentang adanya kerugian masyarakat telah mencapai di atas 5 (lima) Triliyun Rupiah sama sekali tidak masuk akal karena secara umum semua orang sudah tahu bahwa margin bisnis airlines itu sangat rendah dan kecil belum lagi sifat pendapatannya yang diperoleh dari kondisi yang bersifat musiman (seasonal) yang pada kenyataannya menunjukkan musim sepi lebih panjang dari musim ramai, sehingga perusahaan penerbangan khususnya Pembanding/Semula Terlapor III praktis mengalami banyak kendala kesulitan keuangan dan hal ini sama sekali tidak diperhatikan/dipertimbangkan oleh KPPU;
8. Bahwa KPPU tidak pernah memperhatikan efek negative dari keputusannya yang akan menghancurkan industry penerbangan, karena keputusan KPPU dalam perkara a quo akan mengakibatkan :
   a. Kehancuran cash flow dari perusahaan penerbangan, karena harus menganggarkan biaya ganti rugi yang sangat besar dan apabila denda dan ganti rugi tersebut dipaksakan maka semua perusahaan penerbangan akan tutup dan bangkrut apalagi khususnya kondisi keuangan Pembanding/Semula Terlapor III mengalami defisit dan bahkan untuk membayar gaji pegawai saja sudah tidak akan mampu;
   b. Apabila Pembanding/Semula Terlapor III dipaksakan membayar uang denda dan ganti rugi tersebut, maka kemungkinan besar biaya sewa pesawatnya akan ditunda dan hal ini akan berakibat pesawat yang dioperasikannya hampir 70 % berasal dari sewa akan tidak mampu membayar sewa (default) dan pesawat akan ditarik oleh Lessor-Lessornya;
   c. Jika semua perusahaan penerbangan yang dimaksud dalam perkara a quo, dipaksakan untuk membayar uang denda dan ganti rugi, maka keberadaan perusahaan penerbangan Indonesia akan lenyap sehingga wilayah udara Indonesia akan dikuasai oleh peusahaan penerbangan asing, apalagi saat ini telah diterapkannya perdagangan bebas (free trade area) dan open sky policy;
9. Bahwa Penerapan Harga Tambahan Fuel Surcharge dalam penjualan tiket jasa penerbangan domestik adalah merupakan beban biaya avtur yang selalu mengalami fluktuasi harga yang cenderung meningkat melebihi harga avtur pada perhitungan biaya pokok sebagai biaya produksi dan operasional, jadi bukan merupakan keuntungan bagi Pembanding/Semula Terlapor III, akan tetapi merupakan biaya yang memberikan manfaat kepada para konsumen untuk mencapai tujuan perjalanannya;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

10. Bahwa terhadap Penerapan Harga Tambahan Fuel Surcharge dalam penjualan tiket jasa penerbangan domestik adalah juga merupakan niat baik Pembanding/Semula Terlapor III untuk melindungi hak para konsumen pengguna jasa penerbangan bilamana terjadi pembatalan keberangkatan yang harus me refund tiketnya (pengembalian harga tiket) dengan alasan bahwa Harga Tambahan Fuel Surcharge dalam penjualan tiket jasa penerbangan domestik tersebut dapat dikembalikan secara utuh walaupun konsumen membeli tiket murah;
11. Bahwa berdasarkan Pasal 126 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, maka penerapan Fuel Surcharge adalah sah, dan bilamana besarnya melebihi ketentuan dalam Keputusan Menteri (KM) Perhubungan maka dendanya didasarkan pada Pasal 127 Undang-Undang No.1 Tahun 2009, agar Penerbangan dan Konsumen terlindungi;
12. Bahwa terhadap Penerapan Harga Tambahan Fuel Surcharge yang diterapkan Pembanding/Terlapor III dalam penjualan tiket jasa penerbangan domestik adalah tidak melampaui harga batas atas yang telah ditetapkan oleh pemerintah c.q Dirjen Perhubungan Udara;
13. Bahwa secara hukum adalah tidak terbukti, Pembanding/Semula Terlapor III melakukan kesepakatan penetapan (persekongkolan) harga dengan para penyelenggara jasa penerbangan lainnya, dan pada kenyataannya tidak mempengaruhi harga tiket, hal ini dapat dibuktikan bahwa harga tiket yang diterapkan oleh masing-masing penyelenggara jasa penerbangan tidak sama. Dengan demikian tidak ada suatu perjanjian yang mengikat sebagaimana yang dimaksud dalam (Pasal 1365 jo pasal 1338 KUH Perdata) antara para penyelenggara jasa penerbangan yang menyetujui hasil pertemuan dengan INACA sebagaimana dituduhkan oleh KPPU dalam perkara a quo.;
14. Bahwa berdasarkan hasil rapat tentang pengenaan Fuel Surcharge tanggal 5 Februari 2008 antara Departemen perhubungan c.q Dirjen Perhubungan Udara, Sekretaris INACA (Indonesia Nasional Air Carriers Association) dan 11 maskapai penerbangan, yang menjelaskan pengertian Fuel Surcharge didefenisikan sebagai suatu tambahan biaya yang dikenakan oleh perusahaan penerbangan yang juga karena disebabkan oleh harga avtur di lapangan melebihi harga avtur pada perhitungan biaya pokok;
15. Bahwa dengan adanya penghapusan pengenaan istilah Fuel Surcharge, yang sekarang ini di konversi kedalam total biaya harga batas atas, sehingga bila terjadi pembatalan keberangkatan perjalanan para calon

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

penumpang maka hasil refund Tiket (Pengembalian harga Tiket) menjadi sangat minim setelah diperhitungkan biaya-biaya yang harus dipotong sesuai dengan aturan yang berlaku di setiap penerbangan;

16. Bahwa Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), Perkara Nomor : 25/KPPU-I/2009 tanggal 4 Mei 2010 tersebut adalah tidak adil dan ternyata juga diskriminatif terhadap penerapan ganti rugi, sebagaimana yang dimaksud dalam Putusan KPPU tersebut pada halaman 321 nomor 16.2, karena Pembanding/semula Terlapor III adalah juga salah satu penyelenggara jasa penerbangan yang merupakan milik BUMN yang ditugaskan oleh Pemerintah untuk memberikan pelayanan jasa angkutan di daerah-daerah terpencil yang merupakan penerbangan perintis yang sebagian besar penerbangannya beroperasi di kawasan Indonesia Timur sebagai daerah yang masih tertinggal yang selama ini masih mengalami kerugian;
17. Bahwa Pembanding/Semula Terlapor III dalam melaksanakan operasionalnya, mempunyai kewajiban khusus melaksanakan tugas/misi tertentu dari pemerintah sebagai salah satu Penyelenggara jasa Penerbangan Milik BUMN yang tidak diberikan kesempatan untuk melakukan kegiatan usahanya secara bebas dalam menentukan kebijakannya sendiri sehingga tidak dapat memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya sebagaimana dengan penyelenggara jasa penerbangan lainnya, dan karenanya Putusan KPPU dalam perkara tersebut tentu akan semakin merugikan pihak Pembanding/Semula Terlapor III, maka Pembanding melakukan upaya hukum ini;
18. Bahwa apabila Pembanding/Semula Terlapor III tidak dapat menjalankan tugas/misi pemerintah sebagai penyelenggara jasa penerbangan perintis ke daerah daerah terpencil yang mana penyelenggara jasa penerbangan lainnya tidak tertarik maka sebagai akibat pelaksanaan putusan KPPU dalam perkara a quo, adalah dapat diduga akan mengakibatkan perekonomian dan komunikasi secara nasional, khususnya di kawasan Indonesia Timur akan lumpuh total sehingga masyarakat akan semakin terisolir dan menderita;
19. Bahwa Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) dalam Perkara Nomor : 25/KPPU-I/2009 tanggal 4 Mei 2010 tersebut adalah tidak menerapkan secara cermat dan tepat dalam mencapai maksud dan tujuan dari Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat tersebut, oleh karena

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

ternyata dalam perkara a quo tidak ditemukan adanya perjanjian-perjanjian (Facta Sun Servanda) antara pelaku usaha di bidang penyelengara jasa penerbangan selaku pesaing;

Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas Pemohon Keberatan III mohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat agar memberikan putusan sebagai berikut :

1. Mengabulkan Keberatan (Banding) dari Pembanding/Semula Terlapor III untuk seluruhnya;
2. Menyatakan bahwa Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) tidak berkompoten memeriksa dan memutus terhadap Penerapan Harga Tambahan Fuel Surcharge dalam penjualan tiket jasa penerbangan domestik sebagaimana yang dimaksud dalam perkara a quo;
3. Membatalkan Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), Perkara Nomor: 25/KPPU-I/2009 tanggal 4 Mei 2010;
4. Menyatakan bahwa Pembanding/Semula Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero) tidak terbukti melanggar pasal 5 UU No.5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;
5. Membebaskan Pembanding/semula Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero) dari segala pembayaran denda dan ganti rugi ;

KEBERATAN PEMOHON KEBERATAN IV :

1. Bahwa Pemohon pada tanggal 31 Mei 2010 telah menerima secara resmi dari Termohon Putusan perkara No.: 25/KPPU-I/2009 tanggal 4 Mei 2010 berikut Pemberitahuan Petikan Putusan KPPU dengan amar putusan sebagai berikut :

"MEMUTUSKAN :

1. Menyatakan bahwa Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT Sriwijaya Air; Terlapor III ,PT Merpati Nusantara Airlines (Persero), Terlapor IV, PT Mandala Airlines; Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service, Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines; Terlapor IX, PT Metro Batavia; Terlapor X, PT Kartika Airlines terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 5 UU No.5 Tahun 1999;
2. Menyatakan bahwa Terlapor V, PT Riau Airlines; Terlapor XI, PT Linus Airways; Terlapor XII, PT Trigana Air Service; dan Terlapor XIII, PT Indonesia Air Asia tidak terbukti melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

3. Menyatakan bahwa Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT Sriwijaya Air; Terlapor III ,PT Merpati Nusantara Airlines (Persero), Terlapor IV, PT Mandala Airlines; Terlapor V, PT Riau Airlines; Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service, Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines; Terlapor IX, PT Metro Batavia; Terlapor X, PT Kartika Airlines; Terlapor XI, PT Linus Airways; Terlapor XII, PT Trigana Air Service; dan Terlapor XIII, PT Indonesia Air Asia tidak terbukti melanggar Pasal 21 UU No. 5 Tahun 1999;
4. Menetapkan adanya kerugian masyarakat setidak-tidaknya sebesar Rp.5.081.739.669.158 (lima trilyun delapan puluh satu milyar tujuh ratus tiga puluh sembilan juta enam ratus enam puluh sembilan ribu seratus lima puluh delapan rupiah) sampai dengan Rp.13.843.165.835.099 (tiga belas trilyun delapan ratus empat puluh tiga milyar seratus enam puluh lima juta delapan ratus tiga puluh lima ribu sembilan puluh sembilan rupiah) selama periode 2006 s/d 2009;
5. Memerintahkan pembatalan perjanjian penetapan Fuel Surcharge baik secara tertulis maupun tidak tertulis yang dilakukan oleh Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT Sriwijaya Air; Terlapor III ,PT Merpati Nusantara Airlines (Persero), Terlapor IV, PT Mandala Airlines; Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service, Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines; Terlapor IX, PT Metro Batavia; Terlapor X, PT Kartika Airlines;
6. Menghukum Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero) membayar denda sebesar Rp.25.000.000.000,- (dua puluh lima milyar 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);
7. Menghukum Terlapor II, PT Sriwijaya Air membayar denda sebesar Rp.9.000.000.000,- (sembilan milyar 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);

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

8. Menghukum Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero) membayar denda sebesar Rp.8.000.000.000,- (delapan milyar 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);
9. Menghukum Terlapor IV, PT Mandala Airlines membayar denda sebesar Rp.5.000.000.000,- (lima milyar 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);
10. Menghukum Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service membayar denda sebesar Rp.1.000.000.000,- (satu milyar 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);
11. Menghukum Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines membayar denda sebesar Rp.17.000.000.000,- (tujuh belas milyar 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);
12. Menghukum Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines membayar denda sebesar Rp.5.000.000.000,- (lima milyar 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);
13. Menghukum Terlapor IX, PT Metro Batavia membayar denda sebesar Rp.9.000.000.000,- (sembilan milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Usaha melalui bank pemerintah dengan kode penerimaan 423755 (Pendapatan Denda Pelanggaran di Bidang Persaingan Usaha);

14. Menghukum Terlapor X, PT Kartika Airlines membayar denda sebesar Rp.1.000.000.000,- (satu milyar 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);
15. Menghukum Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero) membayar ganti rugi sebesar Rp.162.000.000.000,- (seratus enam puluh dua miliar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah kode penerimaan 423755;
16. Menghukum Terlapor II, PT Sriwijaya Air membayar ganti rugi sebesar Rp.60.000.000.000,- (enam puluh miliar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah kode penerimaan 423755;
17. Menghukum Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero) membayar ganti rugi sebesar Rp.53.000.000.000,- (lima puluh tiga miliar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah kode penerimaan 423755;
18. Menghukum Terlapor IV, PT Mandala Airlines membayar ganti rugi sebesar Rp.31.000.000.000,- (tiga puluh satu miliar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah kode penerimaan 423755;
19. Menghukum Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service membayar ganti rugi sebesar Rp.1.900.000.000,- (satu milyar sembilan ratus juta rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah kode penerimaan 423755;

20. Menghukum Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines membayar ganti rugi sebesar Rp.107.000.000.000,- (seratus tujuh miliar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah kode penerimaan 423755;
21. Menghukum Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines membayar ganti rugi sebesar Rp.32.500.000.000,- (tiga puluh dua milyar lima ratus juta rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah kode penerimaan 423755;
22. Menghukum Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero) membayar ganti rugi sebesar Rp.162.000.000.000,- (seratus enam puluh dua miliar) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah kode penerimaan 423755;
23. Menghukum Terlapor IX, PT Metro Batavia membayar ganti rugi sebesar Rp.56.000.000.000,- (lima puluh enam miliar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah kode penerimaan 423755;
24. Menghukum Terlapor X, PT Kartika Airlines membayar ganti rugi sebesar Rp.1.600.000.000,- (satu milyar enam ratus juta rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah kode penerimaan 423755;

(catatan: Penebalan oleh Pemohon)

2. Bahwa setelah membaca amar dan keseluruhan Putusan KPPU, Pemohon kemudian mengajukan Permohonan Keberatan kepada Pengadilan Negeri Jakarta Barat. Pengajuan ini dilakukan oleh karena dalam Putusan KPPU yang didasarkan atas rangkaian pemeriksaan yang dilakukan Termohon,

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

pelanggaran atas Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999 seharusnya dinyatakan tidak terbukti karena faktanya memang tidak ada perjanjian, namun Termohon tetap menetapkan Pemohon dan Turut Termohon I, Turut Termohon II, Turut Termohon III, Turut Termohon V, Turut Termohon VI, Turut Termohon VII, Turut Termohon VIII dan Turut Termohon IX (untuk selanjutnya secara sendiri maupun bersama-sama disebut sebagai "Maskapai") telah melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999 yaitu dengan cara bersepakat untuk menetapkan harga fuel surcharge. Selain itu, Putusan KPPU lebih cenderung didasarkan kepada asumsi yang tidak akurat, tanpa melihat dan mempertimbangkan fakta-fakta dan keterangan-keterangan yang diberikan oleh Pemohon dan Para Turut Termohon/Maskapai secara teliti, obyektif dan adil. Oleh karena itu, Putusan KPPU mengandung cacat hukum karena tidak bersifat imparsial, tidak obyektif serta tidak memberikan keadilan, sehingga Putusan KPPU melanggar asas Audi et Alteram Partem.

3. Bahwa berdasarkan Pasal 44 ayat (2) UU No.5/1999 dan Pasal 65 ayat (1) Peraturan Komisi No 1 Tahun 2010, jo. PERMA RI No. 3 Tahun 2005, dinyatakan bahwa Pemohon (dahulu Terlapor IV) dapat mengajukan keberatan kepada Pengadilan Negeri selambat-lambatnya 14 Hari Kerja sejak diterimanya Petikan Putusan Komisi berikut Salinan Putusan Komisi. Dengan demikian, pengajuan Permohonan Keberatan ini masih dalam tenggang waktu 14 Hari kerja terhitung sejak Pemohon menerima pemberitahuan petikan Putusan KPPU dari Termohon;
4. Bahwa berdasarkan Pasal 65 ayat (2) Peraturan Komisi No 1 Tahun 2010, dinyatakan bahwa Permohonan Keberatan diajukan di Pengadilan Negeri di domisili hukum tempat Pemohon, dan berdasarkan Anggaran Dasar Mandala yang menyatakan kedudukan hukum PT. Mandala Airlines adalah di Jalan Tomang Raya Kav.33-37, Jakarta Barat 11440, maka dengan demikian, pengajuan permohonan Keberatan Pemohon yang diajukan di Pengadilan Negeri Jakarta Barat adalah sesuai dengan domisili hukum Pemohon;
5. Bahwa pengajuan Permohonan Keberatan ini telah sesuai dengan ketentuan Pasal 44 UU No.5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat ("UU No. 5 Tahun 1999") dan Pasal 4 Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia No.3 Tahun 2005 tentang Tata Cara Pengajuan Upaya Hukum Keberatan Terhadap Putusan KPPU ("Perma No.3 Tahun 2005"), dan oleh karenanya

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Permohonan Keberatan ini sudah seharus diterima, diperiksa dan diadili oleh Pengadilan Negeri Jakarta Barat sebagai pengadilan yang berwenang untuk memeriksa dan memutus Permohonan Keberatan yang diajukan Pemohon;

6. Bahwa Pemohon dengan ini menyatakan menolak secara tegas seluruh hasil analisis dan kesimpulan dari Pemeriksaan Pendahuluan dan Pemeriksaan Lanjutan serta pertimbangan dan amar Putusan KPPU, dengan uraian sebagai berikut ;
7. Bahwa inti Keberatan Pemohon atas Putusan KPPU dapat disampaikan sebagai berikut:
   7.1. Pemohon Tidak Terbukti Melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999 Oleh Karena Tidak Pernah Ada Perjanjian baik lisan maupun tertulis Yang Dibuat Oleh Pemohon dengan Maskapai Lain Untuk Menetapkan Harga Fuel Surcharge;
   7.2. KPPU Telah Secara Keliru Menilai dan Menyimpulkan Bahwa: “Kecenderungan Perubahan Fuel Surcharge Yang Sama Diantara Terlapor Pada Periode I (Mei 2006-Maret 2008) sehingga Tim Pemeriksa menilai bahwa kecenderungan perubahan FS tersebut didasarkan pada suatu perjanjian yang disepakati di antara para Terlapor.“ padahal faktanya tidak ada perjanjian sama sekali;
   7.3. KPPU Telah Salah Dalam pertimbangan maupun amar putusannya dengan menetapkan adanya Denda dan Ganti Kerugian Kepada Pemohon dan Turut Termohon I s/d Turut Termohon III dan Turut Termohon V s/d Turut Termohon IX;
   7.4. Putusan KPPU Berpotensi Menimbulkan Dampak Negatif Bagi Kelangsungan Perusahaan Penerbangan Nasional Pada Umumnya dan Pemohon serta Maskapai Pada Khususnya;
8. Bahwa sebelum menguraikan Keberatan, kami sampaikan perihal latar belakang pemberlakuan Fuel Surcharge sebagai berikut:
   8.1. Maskapai penerbangan dapat dikatakan adalah sebagai aset negara dalam bidang transportasi udara di Indonesia. Maskapai penerbangan memengang peran dan posisi penting dalam dunia transportasi karena sebagai perusahaan angkutan udara keberadaanya sangat dibutuhkan oleh masyarakat banyak pengguna transportasi udara dalam kehidupan sehari-hari;
   8.2. Maskapai penerbangan Nasional di Indonesia yang notabene merupakan salah satu wadah pelayanan publik dalam bidang

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

transportasi udara turut menjadi sumber pendapatan devisa negara. Oleh sebab itu, para pelaku usaha, pemerintah, dan institusi terkait beserta masyarakat pada dasarnya harus secara berkesinambungan saling menopang dan mendukung upaya kelangsungan usaha pelayanan publik ini demi kepentingan bersama;

8.3. Latar belakang kondisi harga minyak dunia yang selalu berubah-ubah berpengaruh langsung pada harga avtur, perubahan harga yang sulit diprediksi ini faktanya kemudian menjadi biaya ekstra yang harus ditanggung oleh maskapai penerbangan dalam memenuhi ekses harga avtur di lapangan yang melebihi harga avtur pada perhitungan biaya pokok;

8.4. INACA kemudian dibentuk sebagai wadah atau asosiasi satu-satunya dalam bidang penerbangan yang memfasilitasi kegiatan dan kebijakan yang berlaku antara maskapai penerbangan. Pembahasan tentang perhitungan harga minyak dunia yang terkait dengan harga avtur, dimana maskapai penerbangan pada saat tersebut mengalami kesulitan dalam menanggulangi biaya ekses dari kelebihan harga avtur serta pengawasan terhadap para Maskapai dalam menentukan harga Avtur dilaksanakan oleh INACA dengan melibatkan dan diketahui oleh Departemen Perhubungan (Direktur Jenderal Perhubungan Udara). Berdasarkan hal ini, kerjasama antara INACA dengan Pemerintah dalam hal ini Departemen Perhubungan telah berlangsung secara efektif dan transparan;

8.5. Selain itu, berdasarkan Laporan Keuangan yang telah dilaporkan oleh Pemohon, menunjukkan bahwa penerapan harga Fuel Surcharge dalam komponen tarif penerbangan maskapai tidak menjadikan Pemohon dapat mengambil keuntungan. Sebab pada dasarnya Fuel Surcharge sendiri bukan merupakan pendapatan bagi perusahaan penerbangan, melainkan merupakan suatu ”biaya”, oleh karena peruntukkannya adalah untuk mengatasi kenaikan harga avtur yang harus ditanggung dan menjadi beban masing-masing maskapai;

I. Pemohon Tidak Terbukti Melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999 Oleh Karena Tidak Ada Perjanjian Baik Lisan maupun Tertulis Yang Dibuat Oleh

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Pemohon Maupun Turut Termohon/Maskapai Lain Untuk Menetapkan Harga Fuel Surcharge

9. Bahwa Pemohon menolak dengan tegas pertimbangan Putusan yang dikeluarkan Termohon maupun amar-nya yang antara lain menyatakan bahwa Pemohon dan Turut Termohon I, Turut Termohon II, Turut Termohon III, Turut Termohon V, Turut Termohon VI, Turut Termohon VII, Turut Termohon VIII, Turut Termohon IX telah terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999

10. Bahwa Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999 menyatakan:

"(1) Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama."

(2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku bagi:

a. suatu perjanjian yang dibuat dalam suatu usaha patungan; atau

b. suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku."

11. Bahwa dalam pertimbangan Putusan KPPU halaman 278 angka 8.3 dinyatakan:

8.3. "Menimbang bahwa Majelis Komisi menilai adanya perjanjian untuk menetapkan harga yang dilakukan para Terlapor sebagai berikut:"

8.3.1. "Bahwa Terlapor yang merupakan anggota INACA yang menandatangani Berita Acara Persetujuan Pelaksanaan Fuel Surcharge yang dibuktikan berdasarkan Berita Acara Nomor 9100/53/V/2006 pada tanggal 4 Mei 2006 adalah Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero), Terlapor II, PT Sriwijaya Air, Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines, Terlapor IV, PT Mandala Airlines, Terlapor VII, PT Lion Merpati Airlines, Terlapor IX, PT Metro Batavia"

12. Bahwa pertimbangan Putusan KPPU halaman 278 angka 8.4.5 menyebutkan:

"Majelis Komisi berpendapat bahwa setidak-tidaknya terdapat 9 (sembilan) Terlapor yaitu Terlapor I, Terlapor II, Terlapor III, Terlapor IV, Terlapor VI, Terlapor VII, Terlapor VIII, Terlapor IX dan Terlapor X, yang menetapkan fuel surcharge secara terkoordinasi (concerted actions) dalam zona penerbangan 0 s/d 1 jam, 1 s/d 2 jam dan 2 s/d 3 jam sebagaimana ditunjukkan dalam grafik di bawah ini..."

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Yang kemudian dilanjutkan dengan mencantumkan Grafik Pergerakan Fuel Surcharge periode Mei 2006-Oktober 2009 untuk PT Sriwijaya Air (Turut Termohon II), PT Garuda Indonesia (Persero) (Turut Termohon I) , PT Mandala Airlines (Pemohon), PT Lion Mentari Airlines (Turut Termohon VI), PT Metro Batavia (Turut Termohon VIII), PT Kartika Airlines (Turut Termohon IX), PT Merpati Nusantara Airlines (Turut Termohon III) dan PT Wings Abadi Airlines (Turut Termohon VII).

13. Bahwa dari pertimbangan Putusan pada halaman 278 angka 8.3., 8.3.1 dan 8.4.5 tersebut di atas, Termohon pada intinya telah menilai, berpendapat dan menyimpulkan bahwa telah terjadi suatu perjanjian atau koordinasi antara para Pemohon bersama-sama Maskapai dalam menetapkan fuel surcharge yaitu dengan:
    a. Ditandatanganinya Berita Acara Persetujuan Pelaksanaan Fuel Surcharge berdasarkan Berita Acara Nomor 9100/53/V/2006 pada tanggal 4 Mei 2006 yang dianggap oleh Termohon sebagai suatu Perjanjian untuk menetapkan harga yang dilakukan Turut Termohon 1 s/d 3, Turut Termohon 5 s/d 9 (“Maskapai“)
    b. Adanya penetapan fuel surcharge secara terkoordinasi (concerted actions) yang dilakukan Turut Termohon 1 s/d 3, Turut Termohon 5 s/d 9 (“Maskapai“) pada bulan Mei 2006 s/d Oktober 2009.
14. Bahwa Pemohon menolak dengan tegas pertimbangan dan putusan Termohon tersebut oleh karena kesimpulan tersebut merupakan asumsi yang ditarik tanpa didukung oleh bukti yang konkrit yang menunjukkan telah terjadi perjanjian antara Pemohon bersama-sama dengan maskapai;
15. Bahwa perlu dijelaskan lagi, selama ini telah dilakukan serangkaian rapat bersama INACA dengan Maskapai di Indonesia dan juga diikuti oleh unsur dari Departemen Perhubungan dimana INACA (Indonesia National Air Carriers Association) sebagai Asosiasi Perusahaan Penerbangan Nasional Indonesia merupakan satu-satunya wadah usaha dalam industri penerbangan nasional dan sebagai mitra kerja pemerintah;
16. Bahwa adapun kehadiran Pemohon dalam rapat-rapat yang diadakan oleh INACA tersebut adalah semata sebagai anggota dari INACA, yang melaksanakan hak dan kewajibannya sebagai salah satu maskapai yang tergabung sebagai anggota INACA, sebagai satu-satunya wadah organisasi penerbangan nasional;
17. Bahwa pada tanggal 4 Mei 2006 telah diadakan rapat yang dihadiri oleh INACA, anggota INACA dan perwakilan Departemen Perhubungan yang

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

menentukan besaran fuel surcharge sebesar Rp.20.000 berdasarkan pengetahuan dan izin dari Departemen Perhubungan;

18. Bahwa sebelum ditentukan besaran fuel surcharge tersebut, INACA telah mengirimkan surat kepada Departemen Perhubungan yaitu antara lain pada tanggal 22 Oktober 2004, 12 Mei 2005, 7 Juni 2005, 11 Oktober 2005 dan 2 Mei 2007 yang pada intinya meminta Departemen Perhubungan untuk menetapkan atau memberi izin penetapan fuel surcharge terkait kenaikan harga BBM;
19. Bahwa kemudian dalam salah satu rapat pada tanggal 5 Februari 2008 tentang Pengenaan Fuel Surcharge, tercatat dalam notulensi bahwa INACA menyatakan bahwa Fuel Surcharge diterapkan untuk mengatasi melonjaknya harga avtur dunia. Dalam beberapa rapat mengenai Fuel Surcharge, disampaikan bahwa untuk penerapan dan besaran Fuel Surcharge diserahkan kembali kepada masing-masing perusahaan penerbangan nasional Anggota INACA. Hal ini setelah KPPU menyampaikan kepada INACA untuk mengembalikan pengenaan fuel surcharge kepada para maskapai.
20. Dalam keterangan data dari Pertamina yang berupa Data Tentang Avtur Pertamina, yang dikemukakan pada waktu Pemeriksaan Lanjutan Perkara ini di KPPU, yakni bahwa Avtur tidak dikategorikan sebagai jenis BBM subsidi, sehingga tidak ada kebijakan/peraturan pemerintah yang secara langsung mengatur harga Avtur. Namun terdapat componen biaya yang mempengaruhi harga Avtur yakni: PPN 10%, PPH 2,5%, Throughput Fee, Sewa tanah DPPU, serta ijin bongkar Avtur Impor (bea cukai).
21. Berdasarkan uraian-uraian di atas, jelas bahwa penetapan Fuel Surcharge sebesar Rp.20.000,- bukan merupakan kesepakatan di antara para Maskapai oleh karena telah mendapatkan izin dan diketahui pemerintah cq Departemen Perhubungan dan setelah INACA mengembalikan penetapan besaran fuel surcharge kepada maskapai-maskapai (Hal ini mengingat fakta tersebut di atas, bahwa tidak terdapat kebijakan/peraturan pemerintah yang secara langsung mengatur harga Avtur), tidak pernah ada perjanjian penetapan besaran fuel surcharge yang dilakukan oleh Pemohon bersama dengan maskapai-maskapai lainnya dalam bentuk apapun.
22. Bahwa kemudian adanya penetapan fuel surcharge terkoordinasi (concerted actions) sebagaimana dalam pertimbangan putusan Termohon

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

adalah suatu kesimpulan yang berdasarkan asumsi tanpa dapat dibuktikan secara nyata;

23. Bahwa Bab Kedua Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (”KUHPerdata”) tentang Perikatan-Perikatan yang dilahirkan dari kontrak atau perjanjian, mengatur dengan tegas tentang pengertian perjanjian berdasarkan Pasal 1313 KUHPerdata, yaitu;

    ”Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.”

    (KUHPer Buku Prof. R. Subekti, S.H., cetakan ke-38, 2007)

24. Lebih jauh Pasal 1320 KUHPerdata menyebutkan yakni:

    ”Untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat :

    1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
    2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
    3. Suatu hal tertentu;
    4. Suatu sebab yang halal.”

25. Bahwa tidak terpenuhi dan tidak dapat dibuktikan unsur ”Sepakat mengikatkan dirinya” dalam tindakan Pemohon dan Maskapai dalam menetapkan besaran fuel surcharge. Berdasarkan KUHPer Buku III tentang Perikatan dan Penjelasannya karangan Mariam Darus, pengertian sepakat adalah pernyataan kehendak yang disetujui oleh kedua belah pihak. Dalam hal ini seperti yang telah diuraikan di atas, Pemohon tidak menyatakan kehendak memperjanjikan dengan melakukan tindakan apapun yang dapat disebut membuat kesepakatan atau mengikatkan diri dengan Maskapai lainnya untuk menetapkan harga Fuel Surcharge sebagai komponen tarif penerbangan, baik secara tertulis maupun tidak tertulis (signal rulling). Termohon pun tidak mampu membuktikan secara jelas dan pasti mengenai tuduhan perjanjian yang dikenakan kepada Pemohon. Termohon hanya menyatakan adanya perjanjian disinyalir/diasumsikan, artinya tidak bisa dibuktikan secara nyata. Termohon mendasarkan dugaan adanya pernjanjian berdasarkan metode statistik tertentu, yang kemudian menunjukkan sedikit persamaan yang digambarkan dengan grafik yang belum teruji akurasinya, tanpa mengindahkan fakta bahwa banyak faktor yang menyebabkan hal tersebut terjadi lalu mengasumsikan kesamaan pola sebagai adanya perjanjian.

26. Bahwa tidak terpenuhi dan tidak dapat dibuktikan unsur ”Kecakapan membuat perikatan” dalam membuat perjanjian antara Pemohon dan Maskapai. Pemohon sebagai Maskapai penerbangan yang berbentuk

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Perseroan Terbatas (PT) adalah suatu Badan Hukum yang harus mengacu kepada ketentuan dalam UU No. 40 Tahun 2007 dan Anggaran Dasar Pemohon, khususnya mengenai siapa yang berwenang mewakili perseroan dalam melakukan perbuatan hukum terutama terkait dengan pihak ketiga seperti membuat perjanjian atas nama perseroan. Hal yang sama berlaku kepada Maskapai lainnya, yang berbentuk perseroan. Termohon dalam Putusan KPPU dan proses pemeriksaan, tidak dapat membuktikan bahwa Pemohon dan Maskapai telah diwakili oleh pihak yang cakap dan berwenang untuk membuat perjanjian atas nama perseroan sehingga perjanjian terbentuk dengan sah;

27. Bahwa dengan demikian, Termohon tidak dapat membuktikan unsur kesepakatan dan pihak yang cakap dalam perjanjian yang telah dituduhkannya, maka dengan demikian secara hukum terbukti tidak ada perjanjian sebagaimana dituduhkan oleh Termohon.
28. Bahwa berdasarkan UU No. 5 Tahun 1999, yang dimaksud perjanjian adalah:

    "Perjanjian adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apa pun, baik tertulis maupun tidak tertulis."
29. Dalam pemenuhan unsur "perjanjian" Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999 Pemohon melihat bahwa Termohon tidak mampu menjelaskan dan membuktikan seperti apa perjanjian yang dimaksud, dilangsungkan oleh pihak mana saja, dimana perjanjian tersebut diadakan, serta bagaimana bentuk perjanjian yang disangkakan telah ada dalam perkara ini;
30. Bahwa berdasarkan Pasal 42 UU No. 5 Tahun 1999 dan Pasal 72 Peraturan Komisi No. 1 Tahun 2010 yang mengatur tentang alat bukti yang dapat dipergunakan oleh Majelis Komisi dalam menilai terjadi atau tidaknya pelanggaran, maka dari rangkaian pemeriksaan yang telah dilakukan Termohon telah gagal menemukan alat bukti yang dapat secara nyata menunjukkan adanya perjanjian yang dibuat oleh Pemohon bersama-sama dengan Maskapai, sehingga Termohon kemudian menggunakan asumsi-asumsi yang dikait-kaitkan sehingga seolah-olah perjanjian penetapan fuel surcharge tersebut ada;
31. Bahwa berdasarkan uraian tersebut di atas dan memperhatikan ketentuan mengenai perjanjian dalam KUHPerdata dan UU No. 5 Tahun 1999, maka dengan demikian terbukti bahwa Pemohon tidak pernah membuat perjanjian ataupun kesepakatan ataupun tindakan mengikatkan diri dalam

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

bentuk apapun ataupun cara-cara maupun bentuk lainnya yang dapat dipersamakan dengan suatu perjanjian antara Terlapor IV bersama maskapai penerbangan lainnya untuk menetapkan besaran Fuel Surcharge yang dibuat dari pelaksanaan rapat-rapat tersebut;

II. KPPU Telah Secara Keliru Menilai Bahwa Kecenderungan Perubahan Fuel Surcharge Yang Sama Diantara Terlapor Pada Periode I (Mei 2006-Maret 2008) Didasarkan Pada Suatu Perjanjian Yang Disepakati Di Antara Para Terlapor

32. Pemohon menolak dengan tegas pertimbangan Termohon dalam Putusan halaman 269 yang menyebutkan:

"Bahwa berdasarkan LHPL, Tim Pemeriksa menilai formula perhitungan fuel surcharge, asumsi harga avtur, asumsi konsumsi avtur, dan asumsi load factor yang dibuat oleh masing-masing Terlapor berbeda-beda, maka seharusnya pergerakan Fuel Surcharge yang ditetapkan oleh masing-masing Terlapor juga berbeda-beda berdasarkan pertimbangan ekonomi dari masing-masing perusahaan. Namun perubahan FS di antara para Terlapor pada periode I (Mei 2006-Maret 2008) menunjukkan kecenderungan perubahan Fuel Surcharge yang sama, sehingga Tim Pemeriksa menilai bahwa kecenderungan perubahan FS tersebut didasarkan pada suatu perjanjian yang disepakati di antara para Terlapor."

33. Sebagaimana telah diuraikan di atas, Termohon tidak mampu membuktikan adanya perjanjian yang dibuat oleh Pemohon dan Maskapai dalam penetapan Fuel Surcharge Dengan demikian, oleh karena tidak ada perjanjian, maka tidak mungkin dapat ditarik hubungan sebab-akibat antara perjanjian dengan kecenderungan perubahan fuel surcharge yang sama antara Pemohon dan Maskapai;

34. Bahwa seandainya pun -quod non- terdapat gerakan perubahan Fuel Surcharge yang seragam dari semua maskapai penerbangan, tidak dapat langsung disimpulkan bahwa harga yang dibebankan kepada harga tiket adalah setara dan ada perjanjiannya. Secara ekonomi, dapat dijelaskan dengan adanya Persamaan struktur biaya pada perusahaan penerbangan, terlebih apabila jenis pesawatnya sama/sejenis ditambah dengan konsumsi bahan bakar yang sama. Kesamaan atau kemiripan harga bukan merupakan suatu indikasi adanya penetapan harga, apalagi ketika avtur yang digunakan oleh Pemohon dan Maskapai seluruhnya dipasok oleh pemasok tunggal yaitu Pertamina;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

III. Termohon Telah Salah Dalam mempertimbangkan adanya denda dan menerapkan Ganti Kerugian Dalam Putusan A-quo

III. 1 Tentang Denda

35. Bahwa Pemohon menolak dengan tegas amar Putusan Termohon yang menyebutkan adanya denda yang dibebankan kepada Pemohon, sebagai berikut:

"Menghukum Terlapor IV, PT Mandala Airlines membayar denda sebesar Rp.5.000.000.000,- (lima milyar 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");

36. Bahwa sebagaimana telah diuraikan di atas bahwa tidak terbukti adanya perjanjian menetapkan harga sebagaimana didalilkan dalam pertimbangan putusan KPPU, oleh karena itu pertimbangan Putusan KPPU yang menetapkan agar Pemohon membayar denda adalah tidak berdasar dan sudah seharusnya di tolak.

III.2 Tentang Ganti Kerugian

37. Bahwa Pemohon menolak dengan tegas amar Putusan Termohon yang menyebutkan adanya ganti kerugian yang dibebankan kepada Pemohon, sebagai berikut:

"Menghukum Terlapor IV, PT Mandala Airlines membayar ganti rugi sebesar Rp.31.000.000.000,- (tiga puluh satu miliar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah kode penerimaan 423755";

38. Bahwa ketentuan mengenai ganti rugi menjelaskan sebagai berikut ;

a) Pasal 36 huruf j UU No.5 Tahun 1999 yang menyatakan bahwa wewenang komisi meliputi "memutuskan dan menetapkan ada atau tidaknya kerugian di pihak pelaku usaha lain atau masyarakat".

b) Pasal 47 ayat (2) huruf f UU No.5 Tahun 1999 menyatakan bahwa "tindakan administratif sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat berupa penetapan pembayaran ganti rugi"

c) Pasal 38 ayat (2) UU No.5 Tahun 1999 yang menyatakan bahwa "pihak yang dirugikan sebagai akibat terjadinya pelanggaran terhadap UU ini dapat melaporkan secara tertulis kepada Komisi dengan keterangan yang lengkap dan jelas tentang telah terjadinya

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

pelanggaran serta kerugian yang ditimbulkan dengan menyertakan identitas Terlapor."

39. Berdasarkan Pedoman Pasal 47 Tentang Tindakan Administratif Berdasarkan UU No.5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia) pada Halaman 2, disebutkan bahwa: "besar kecilnya ganti rugi ditetapkan oleh KPPU berdasarkan pada pembuktian kerugian senyatanya oleh pelaku usaha yang merasa dirugikan". Mengenai Denda, secara ekonomi denda yang ditetapkan harus dapat menjadi sinyal atau setidaknya dipersepsikan oleh pelanggar sebagai biaya (expected cost) yang jauh lebih besar dibandingkan dengan manfaat (expected benefit) yang didapat dari tindakannya melanggar hukum persaingan usaha.
40. Selain itu, bahwa Pernyataan "adanya kerugian di pihak masyarakat . . ." menjadi hal yang perlu dipertimbangkan lebih lanjut oleh karena kerugian seharusnya dilaporkan oleh pihak yang dirugikan. Hal ini menjadi kontradiktif apabila Termohon menyatakan bahwa Pemohon harus menyerahkan ganti rugi kepada pihak masyarakat yang pada kenyataannya tidak terdapat pihak masyarakat yang secara resmi menuntut kerugian apapun atau melaporkan kerugiannya secara nyata. Oleh karena itu berdasarkan peraturan seperti yang sudah dijelaskan di atas, yang berhak mendapat ganti rugi adalah pihak yang benar merasa dirugikan, telah melakukan pelaporan dan menyebutkan jumlah ganti kerugian tersebut.
41. Kemudian tentang jumlah ganti kerugian sebesar 10% dari Excessive Fuel Surcharge yang dinyatakan oleh Termohon merupakan perhitungan yang dilakukan secara sepihak oleh Termohon, serta tidak sesuai dengan perhitungan secara nyata yang dimiliki oleh Pemohon dan Maskapai dalam menanggung biaya operasi terkait fuel surcharge.
42. Bahwa kemudian kesalahan Termohon dalam menerapkan dan menjatuhkan hukuman ganti kerugian tersebut telah diakui dan dijelaskan oleh Ketua Majelis Komisi, Dr. A.M. Tri Anggraini,S.H., M.H. yang menyatakan bahwa berdasarkan ketentuan yang telah disebutkan di atas, Ketua Majelis KPPU menyatakan tidak sependapat dengan amar putusan Termohon di Nomor 15 sampai dengan 23 yang menghukum para Terlapor untuk membayar ganti kerugian, sehingga dengan demikian hukuman untuk melakukan ganti kerugian tidak seharusnya dikenakan kepada para Terlapor dalam Putusan KPPU.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

43. Bahwa alasan Ketua Majelis untuk tidak sependapat dengan amar Putusan tentang ganti kerugian sebagaimana dikutip dari halaman 327 Putusan KPPU adalah sebagai berikut:
"Ketentuan ini (ket. Pasal 38 ayat (2) UU No. 5 Tahun 1999) menunjukkan bahwa penetapan ganti rugi yang diakui dalam UU tersebut adalah ganti rugi terhadap pihak yang dirugikan sebagai akibat pelanggaran atas UU No. 5 Tahun 1999. Oleh karena itu penetapan dan pembayaran ganti rugi adalah ditujukan kepada pihak yang dirugikan, bukan kepada Negara."
44. Bahwa sejak pemeriksaan pendahuluan, pemeriksaan lanjutan sampai dengan sidang komisi, tidak pernah diketahui, disebutkan dan dijelaskan, sehingga dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada pelapor dalam perkara a-quo sehingga oleh karenanya semakin memperkuat dasar bahwa dalam putusan KPPU tidak seharusnya dikenakan hukuman ganti kerugian;
45. Berdasarkan uraian tersebut, jelas bahwa Termohon telah melakukan kesalahan dalam menjatuhkan putusan tentang ganti kerugian dalam Putusan KPPU, dengan demikian Putusan KPPU tersebut adalah Putusan yang cacat hukum dan sudah seharusnya dibatalkan oleh karena telah memuat putusan yang tidak memiliki dasar yang kuat, tepat, dan pasti serta masih diragukan kebenarannya.

IV. Putusan Termohon Berpotensi Menimbulkan Dampak Negatif Bagi Kelangsungan Perusahaan Penerbangan Nasional Pada Umumnya dan Pemohon serta Maskapai Pada Khususnya

46. Bahwa apabila dilaksanakan, maka Putusan KPPU tersebut akan menimbulkan dampak-dampak negatif, dampak negatif tersebut antara lain sebagai mana diuraikan di bawah:
    a. Menimbulkan ketidakstabilan neraca keuangan Pemohon oleh karena harus membayar denda dan ganti rugi yang sedemikian besar di tengah iklim usaha yang sulit dan rendahnya kemampuan perusahaan, dalam hal ini Pemohon.
    b. Menimbulkan ketidakstabilan bagi Maskapai pada umumnya yang berpotensi menimbulkan kerugian yang makin besar;
    c. Kerugian yang makin besar tersebut dapat mengakibatkan maskapai mengurangi armada atau rute oleh karena tidak mampu mempertahankan keseimbangan pendapatan dan biaya, pada akhirnya menimbulkan kemungkinan tutupnya Maskapai;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

d. Lebih jauh, goncangan yang dialami maskapai tersebut tentu akan berdampak langsung kepada kepentingan konsumen pengguna jasa penerbangan yang pada akhirnya dapat secara langsung mempengaruhi aktifitas perekonomian bangsa;

e. Di lain pihak Putusan Termohon ini dapat secara tidak langsung menguntungkan Maskapai asing apabila kemampuan dan daya saing Maskapai nasional menurun;

47. Bahwa sebagai tambahan keterangan, INACA telah menanggapi putusan KPPU dalam website http://www.antaranews.com/berita/1273058826/inaca-pertanyakan-keputusan-kppu dengan menyatakan bahwa:

"…Tengku (ket Tengku Burhanudin-Sekjen INACA) juga mengkhawatirkan, jika keputusan tersebut nantinya berkekuatan hukum tetap dan maskapai harus membayar denda miliaran rupiah tersebut, maka hal itu berpotensi mengganggu arus kas maskapai.

"Beberapa maskapai yang terguncang, bisa saja menutup operasinya sehingga dampak ikutannya adalah operasional maskapai penerbangan bisa terganggu dan ujung-ujungnya perekonomian juga bisa terganggu," kata Tengku."

(keterangan dari Pemohon)

Sedangkan, Kementrian Perhubungan dalam website www.suarakarya-online.com/news.html?id=253041 menyatakan sebagai berikut:

"Dirjen Perhubungan Udara Kemenhub Herry Bhakti S. Gumay menyebutkan, vonis praktik kartel dalam Fuel Surcharge yang menjadi dasar keputusan KPPU seharusnya juga melihat kepetingan maskapai penerbangan. Dalam hal ini, keputusan KPPU terhadap 9 maskapai penerbangan nasional tergolong lemah dan justru terkesan berlebihan."

"Soal kebijakan batas tarif atas sudah kami jelaskan kepada KPPU dan KPPU menyatakan sudah cukup mengerti. Selama ini penetapan tarif angkutan udara, khususnya kelas ekonomi, dilakukan sangat hati-hati. Bahkan didahului dengan koordinasi dan masukan dari semua operator penerbangan, termasuk juga dengan KPPU."

"Herry Bhakti mengakui keputusan KPPU ini akan berpengaruh besar terhadap perkembangan nasional dan akan menjadi preseden buruk. Apalagi selama ini pemerintah selalu memberikan penjelasan kepada KPPU tentang penentuan tarif angkutan udara."

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Dalam berita yang sama di alamat website www.suarakarya-online.com/news.html?id=253041, Sekjen INACA Tengku Burhanuddin juga menyatakan bahwa:

”Keputusan KPPU ini hanya akan menguntungkan maskapai penerbangan asing. Bila denda puluhan miliar rupiah ini harus dipenuhi maka banyak maskapai penerbangan nasional yang akan gulung tikar dan pihak perusahaan penyewaan pesawat (lessor) juga akan menarik pesawatnya. Ini karena maskapai penerbangan tidak akan lagi mampu membayar.”

”Keputusan KPPU tidak main-main, pengaruhnya sangat besar. Kekhawatiran ini sudah dibicarakan dengan Dirjen Perhubungan Udara Kemenhub yang berjanji akan memberikan dukungan penuh.”

”Preseden buruk yang terjadi akibat Putusan KPPU diperkirakan bukan hanya pada tingkat perusahaan melainkan juga berdampak pada terganggunya perekonomian nasional serta bertambahnya pengangguran. Kalau maskapai penerbangan Indonesia bangkrut, maka yang memanfaatkannya itu maskapai asing.”

48. Dengan demikian nyata bahwa apabila Putusan KPPU dijalankan akan menimbulkan dampak negatif yang sangat luas terhadap Kelangsungan Perusahaan Penerbangan Nasional Pada Umumnya dan merugikan, khususnya bagi Pemohon, yang telah berulang kali menyampaikan kondisi keuangan Perusahaan (berdasarkan Laporan Keuangan Pemohon yang telah disampaikan kepada Termohon) yang sejak tahun 2004 telah menderita kerugian (defisit) serta kondisi perusahaan Pemohon yang saat ini tengah dalam proses untuk dipermual belikan kepada pihak lain.

Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas Pemohon Keberatan IV mohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat agar memberikan putusan sebagai berikut :

1. Menerima Permohonan Keberatan yang diajukan Pemohon untuk seluruhnya.
2. Membatalkan Putusan KPPU No.25/KPPU-I/2009 tanggal 4 Mei 2010.
3. Menghukum Termohon untuk membayar seluruh biaya perkara.

KEBERATAN PEMOHON KEBERATAN V :

I. AMAR PUTUSAN KPPU NO. 25 TAHUN 2010

Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010 antara lain berbunyi sebagai berikut:

“ 1. Menyatakan bahwa Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT Sriwijaya Air; Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero); Terlapor IV, PT Mandala Airlines; Terlapor VI,

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

PT Travel Express Aviation Service; Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines; Terlapor IX, PT Metro Batavia; Terlapor X, PT Kartika Airlines terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999;

2. Menyatakan bahwa Terlapor V, PT Riau Airlines; Terlapor XI, PT Linus Airways; Terlapor XII, PT Trigana Air Service; dan Terlapor XIII, PT Indonesia AirAsia tidak terbukti melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999;
3. Menyatakan bahwa Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT Sriwijaya Air; Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero); Terlapor IV, PT Mandala Airlines; Terlapor V, PT Riau Airlines; Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Services; Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines; Terlapor IX, PT Metro Batavia; Terlapor X, PT Kartika Airlines; Terlapor XI, PT Linus Airways; Terlapor XII, PT Trigana Air Service; dan Terlapor XIII, PT Indonesia AirAsia tidak terbukti melanggar Pasal 21 UU No. 5 Tahun 1999;
4. Menetapkan adanya kerugian masyarakat setidak-tidaknya sebesar Rp.5.081.739.669.158,- (lima triliun delapan puluh satu miliar tujuh ratus tiga puluh sembilan juta enam ratus enam puluh sembilan ribu seratus lima puluh delapan rupiah) sampai dengan Rp.13.843.165.835.099,- (tiga belas triliun delapan ratus empat puluh tiga miliar seratus enam puluh lima juta delapan ratus tiga puluh lima ribu sembilan puluh sembilan rupiah) selama periode 2006 s/d 2009;
5. Memerintahkan pembatalan perjanjian penetapan fuel surcharge baik secara tertulis maupun tidak tertulis yang dilakukan oleh Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT Sriwijaya Air; Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero); Terlapor IV, PT Mandala Airlines; Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Services; Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines; Terlapor IX, PT Metro Batavia; dan Terlapor X, PT Kartika Airlines;
6. Menghukum Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero) membayar denda sebesar Rp.25.000.000.000,- (dua puluh lima milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755 (Pendapatan Denda Pelanggaran di Bidang Persaingan Usaha);

7. Menghukum Terlapor II, PT Sriwijaya Air membayar denda sebesar Rp.9.000.000.000,- (sembilan milyar 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. Menghukum Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero) membayar denda sebesar Rp.8.000.000.000 (delapan milyar 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);
9. Menghukum Terlapor IV, PT Mandala Airlines membayar denda sebesar Rp.5.000.000.000 (lima milyar 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);
10. Menghukum Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service membayar denda sebesar Rp.1.000.000.000 (satu milyar 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);
11. Menghukum Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines membayar denda sebesar Rp.17.000.000.000 (tujuh belas milyar 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

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

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

12. Menghukum Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines membayar denda sebesar Rp.5.000.000.000 (lima milyar 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);
13. Menghukum Terlapor IX, PT Metro Batavia membayar denda sebesar Rp.9.000.000.000 (sembilan milyar 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);
14. Menghukum Terlapor X, PT Kartika Airlines membayar denda sebesar Rp.1.000.000.000 (satu milyar 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);
15. Menghukum Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero) membayar ganti rugi sebesar Rp.162.000.000.000,- (seratus enam puluh dua milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran dibidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;
16. Menghukum Terlapor II, PT Sriwijaya Air membayar ganti rugi sebesar Rp.60.000.000.000,- (enam puluh milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

17. Menghukum Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero) membayar ganti rugi sebesar Rp.53.000.000.000,- (lima puluh tiga milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;
18. Menghukum Terlapor IV, PT Mandala Airlines membayar ganti rugi sebesar Rp.31.000.000.000,- (tiga puluh satu milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;
19. Menghukum Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service membayar ganti rugi sebesar Rp.1.900.000.000,- (satu milyar sembilan ratus juta rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;
20. Menghukum Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines membayar ganti rugi sebesar Rp.107.000.000.000,- (seratus tujuh milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;
21. Menghukum Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines membayar ganti rugi sebesar Rp.32.500.000.000,- (tiga puluh dua milyar lima ratus juta rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;
22. Menghukum Terlapor IX, PT Metro Batavia membayar ganti rugi sebesar Rp.56.000.000.000,- (lima puluh enam milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

23. Menghukum Terlapor X, PT Kartika Airlines membayar ganti rugi sebesar Rp.1.600.000.000,- (satu milyar enam ratus juta rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755."

II. PENGAJUAN PERMOHONAN KEBERATAN TERHADAP PUTUSAN KPPU NO. 25 TAHUN 2010 TELAH MEMENUHI PERSYARATAN YANG DITETAPKAN UNDANG-UNDANG KARENANYA PATUT DITERIMA

1. Bahwa Pemohon Keberatan menerima salinan dan petikan Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010 pada hari Senin tanggal 14 Juni 2010 sesuai Berita Acara Penyerahan Dokumen (Terlapor VI PT. Travel Express Aviation Service) tertanggal 14 Juni 2010.
2. Bahwa Pemohon Keberatan sangat dirugikan atas keberadaan dari Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010. Mempedomani bunyi Pasal 44 ayat (2) Undang-undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (selanjutnya disebut "UU No. 5 Tahun 1999") Pemohon Keberatan mengajukan keberatannya.
3. Bahwa Permohonan Keberatan yang diajukan pada hari Rabu tanggal 30 Juni 2010 masih dalam tenggang waktu yang ditetapkan Undang-undang sehingga sesuai bunyi Pasal 44 ayat (2) UU No. 5 Tahun 1999, Pasal 1 angka 5 Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha No. 1 Tahun 2006 (selanjutnya disebut "Peraturan Komisi No. 1 Tahun 2006"), Pasal 1 angka 4 Peraturan Mahkamah Agung No. 03 Tahun 2005 tentang Tata Cara Pengajuan Upaya Hukum Keberatan Terhadap Putusan KPPU (selanjutnya disebut "Perma No. 03 Tahun 2005") adalah patut Permohonan Keberatan ini diterima.

   Pasal 44 ayat (2) UU No. 5 Tahun 1999:

   "Pelaku usaha dapat mengajukan keberatan kepada Pengadilan Negeri selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari setelah menerima pemberitahuan putusan tersebut."

   Pasal 1 angka 5 Peraturan Komisi No. 1 Tahun 2006:

   "Hari adalah hari kerja yaitu hari Senin sampai dengan hari Jumat kecuali hari libur nasional."

   Pasal 1 angka 4 Perma No. 03 Tahun 2005:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

"Hari adalah hari kerja."

4. Bahwa alasan Permohonan Keberatan ini didaftarkan ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat adalah karena sesuai dengan wilayah hukum domisili Pemohon Keberatan yaitu di Jakarta Pusat. Menunjuk Pasal 44 ayat (2) juncto Pasal 1 angka 19 UU No. 5 Tahun 1999 dan Pasal 2 angka 1 serta Pasal 8 Perma No. 03 Tahun 2005, pengadilan negeri yang berwenang menerima, memeriksa serta memutus Permohonan Keberatan ini adalah Pengadilan Negeri Jakarta Pusat.

   Pasal 1 angka 19 UU No. 5 Tahun 1999:

   "Pengadilan Negeri adalah pengadilan, sebagaimana dimaksud dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku, di tempat kedudukan hukum usaha pelaku usaha."

   Pasal 2 angka 1 dan Pasal 8 Perma No. 03 Tahun 2005:

   "Keberatan terhadap Putusan KPPU hanya diajukan oleh Pelaku Usaha Terlapor kepada Pengadilan Negeri di tempat kedudukan hukum usaha Pelaku Usaha tersebut."

   "Kecuali ditentukan lain dalam Peraturan Mahkamah Agung ini, Hukum Acara Perdata yang berlaku diterapkan pula terhadap Pengadilan Negeri."

III. KEBERATAN-KEBERATAN PEMOHON KEBERATAN TERHADAP PUTUSAN KPPU NO. 25 TAHUN 2010

1. Bahwa Pemohon Keberatan menyatakan sangat keberatan dan menolak tegas keberadaan Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010 karena putusan ini telah sangat merugikan hak-hak dan kepentingan Pemohon Keberatan. Sesuai ketentuan hukum yang berlaku, Pemohon Keberatan menggunakan haknya yaitu mengajukan Permohonan Keberatan terhadap Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010 dan mereserve hak-haknya untuk menempuh upaya hukum lain, baik untuk sekarang maupun di kemudian hari.
2. Bahwa Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010 hanya didasarkan pada asumsi-asumsi Termohon Keberatan tanpa mempertimbangkan dan menilai fakta hukum yang sebenarnya dan Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010 yang tidak memenuhi dan telah melanggar UU No. 5 Tahun 1999 dijadikan dasar dan acuan oleh Termohon Keberatan dalam memeriksa dan memutus Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010. Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010 justru bentuk pelanggaran

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

terhadap UU No. 5 Tahun 1999 dan demi tegaknya hukum dan keadilan Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010 harus dibatalkan.

3. Bahwa Pemohon Keberatan menolak asumsi-asumsi Termohon Keberatan yang telah dijadikan dasar pertimbangan dalam membuat Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010 kecuali fakta-fakta hukum yang secara tegas diakui kebenarannya oleh Pemohon Keberatan.

Alasan-alasan keberatan Pemohon Keberatan terhadap Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010 sebagaimana uraian di bawah ini:

KEBERATAN PERTAMA

DALAM HAL PEMERIKSAAN ALAT BUKTI, TERMOHON KEBERATANTIDAK MENJALANKAN PROSES HUKUM ACARA PEMBUKTIAN SESUAI DENGAN ATURAN HUKUM YANG BERLAKU

1. Bahwa Pasal 42 UU No. 5 Tahun 1999 dan Pasal 64 ayat (1) Peraturan Komisi No. 1 Tahun 2006 mengatur dan membatasi alat-alat bukti yang dipergunakan Termohon Keberatan dalam menilai dan memutus ada atau tidak adanya pelanggaran-pelanggaran yang telah dilakukan Pemohon Keberatan.

   Pasal 42 UU No. 5 Tahun 1999:

   “Alat-alat bukti pemeriksaan Komisi berupa:

   a. keterangan saksi
   b. keterangan ahli
   c. surat dan atau dokumen
   d. petunjuk
   e. keterangan pelaku usaha”

   Pasal 64 ayat (1) Peraturan Komisi No. 1 Tahun 2006:

   “Dalam menilai terjadi atau tidaknya pelanggaran Tim Pemeriksa atau Majelis Komisi menggunakan alat-alat bukti berupa:

   a. Keterangan Saksi
   b. Keterangan Ahli
   c. Surat dan/atau dokumen
   d. Petunjuk
   e. Keterangan Terlapor”

2. Bahwa untuk membuktikan asumsi Termohon Keberatan bahwa adanya pelanggaran Pasal 5 dan Pasal 21 UU No. 5 Tahun 1999 yang dilakukan Pemohon Keberatan dan PARA TURUT TERMOHON KEBERATAN diketahui Termohon Keberatan melakukan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

pemeriksaan terhadap jajaran Dirjen Perhubungan Udara, Dirjen Pajak, Pertamina dan Sdr. Tengku Burhanuddin dari INACA.

3. Bahwa dalam mendengar kesaksian dari jajaran Dirjen Perhubungan Udara, Dirjen Pajak dan Pertamina sebagaimana tertuang dalam Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010, halaman 257-258 ternyata terhadap Saksi-saksi dan/atau Ahli tersebut tidak dilakukan penyumpahan sesuai disyaratkan Pasal 67 Peraturan Komisi No. 1 Tahun 2006.

   Pasal 67 Peraturan Komisi No. 1 Tahun 2006:

   (1). Dalam setiap tahapan pemeriksaan, Saksi dan Ahli wajib:

   a. ……..
   b. ……..
   c. ……..
   d. mengangkat sumpah sesuai dengan agama dan kepercayaannya
   e. …….

4. Bahwa tindakan Termohon Keberatan yang tidak mengambil sumpah terhadap Saksi-saksi dan/atau Ahli di atas jelas-jelas merupakan pelanggaran terhadap Pasal 67 Peraturan Komisi No. 1 Tahun 2006. Kesalahan fatal Termohon Keberatan ini buru-buru dianulir dalam putusannya dengan menyatakan orang-orang dari Dirjen Perhubungan Udara dan Dirjen Pajak adalah sebagai Pemerintah dan bukan sebagai Saksi sehingga tidak perlu diambil sumpahnya. Kesewenang-wenangan Termohon Keberatan dengan menyatakan orang-orang dari Dirjen Perhubungan Udara dan Dirjen Pajak dalam memberikan keterangan guna kepentingan pemeriksaan terkait dengan pelanggaran Pasal 5 dan Pasal 21 UU No. 5 Tahun 1999 terhadap Pemohon Keberatan dan PARA TURUT TERMOHON KEBERATAN hanya sebagai Pemerintah dan bukan sebagai Saksi.

   Pasal 1 angka 22 Peraturan Komisi No. 1 Tahun 2006 menegaskan yang dimaksud dengan Saksi adalah setiap orang atau pihak yang mengetahui terjadinya pelanggaran dan memberikan keterangan guna kepentingan pemeriksaan.

   Mengacu kepada bunyi pasal di atas terbukti orang-orang dari Dirjen Perhubungan Udara dan Dirjen Pajak yang dimintakan keterangannya tersebut adalah sebagai Saksi dan bukan sebagai Pemerintah dan kenyataannya keterangan-keterangan yang diberikan oleh orang-

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

orang dari Dirjen Perhubungan Udara dan Dirjen Pajak dijadikan alat bukti oleh Termohon Keberatan padahal UU No. 5 Tahun 1999 serta Peraturan Komisi No. 1 Tahun 2006 tidak pernah menyatakan "Pemerintah" termasuk "Keterangan Pemerintah" sebagai alat bukti.

Keterangan pihak Pertamina yang dimintakan kesaksiannya namun karena tidak di bawah sumpah, maka keterangan dari pihak Pertamina oleh Termohon Keberatan dikatakan tidak sah sebagai alat bukti.

5. Bahwa berhubung kesaksian yang disampaikan orang-orang Dirjen Perhubungan Udara dan Dirjen Pajak tidak di bawah sumpah, dengan demikian keterangan Saksi dan/atau Ahli tersebut harus dinyatakan tidak sah sebagai alat bukti. Dengan demikian Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010 yang didasari oleh alat bukti yang tidak sah berdasar hukum sekali dibatalkan.

6. Bahwa selanjutnya Termohon Keberatan dalam Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010, halaman 258 antara lain menyatakan:

   "… dalam BAP INACA yang dihadiri oleh Sekretaris Jenderal INACA (Tengku Burhanuddin), ditemukan pertanyaan dari Tim Pemeriksa' Apakah Bapak bersedia diambil keterangannya di bawah sumpah" dan dijawab "Bersedia", dengan demikian Majelis Komisi menilai keterangan tersebut diambil di bawah sumpah, sehingga BAP INACA merupakan alat bukti yang sah."

   Asumsi Termohon Keberatan tersebut di atas sungguh-sungguh tidak obyektif, bagaimana Termohon Keberatan bisa menafsirkan keterangan yang diberikan Sdr. Tengku Burhanuddin berada di bawah sumpah sementara Termohon Keberatan sendiri tidak menyebutkan dengan jelas:

   - Terhadap Sdr. Tengku Burhanuddin betul-betul telah dilakukan/diambil sumpahnya sebelum memberi kesaksian;
   - Kapan, Dimana dan Siapa yang melakukan penyumpahan terhadap Sdr. Tengku Burhanuddin tersebut;
   - Penyumpahannya dilakukan sesuai dengan kepercayaan yang dianutnya (dengan menyebutkan agama yang dianut Sdr. Tengku Burhanuddin).

   Keterangan-keterangan yang diberikan Sdr. Tengku Burhanuddin (tidak jelas apakah berada di bawah sumpah dan/atau tidak ada dilakukan penyumpahan) justru dianggap sebagai alat bukti yang

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

sah oleh Termohon Keberatan. Ini juga telah bertentangan dengan Undang-undang karena Undang-undang menyebutkan dengan jelas pemeriksaan terhadap Saksi dan/atau Ahli harus dilakukan di bawah sumpah sesuai dengan agama yang dianutnya.

7. Bahwa Pemohon Keberatan tidak menerima pemberitahuan untuk hadir dalam pemeriksaan Saksi-saksi dan/atau Ahli di atas padahal sepatutnya diberitahukan sebab Pemohon Keberatan berkepentingan dalam hal mendengarkan penjelasan Saksi-saksi dan/atau Ahli tersebut guna membela, mempertahankan hak dan kepentingan Pemohon Keberatan atas asumsi-asumsi Termohon Keberatan yang menyatakan Pemohon Keberatan telah melakukan pelanggaran terhadap Pasal 5 dan Pasal 21 UU No. 5 Tahun 1999.
8. Bahwa disebabkan Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010 betul-betul dilandasi asumsi-asumsi yang tidak benar dan tidak tepat serta tidak didukung alat bukti yang tidak sah sesuai yang disyaratkan Pasal 42 UU No. 5 Tahun 1999 dan Pasal 64 Peraturan Komisi No. 1 Tahun 2006, sehingga adalah berdasarkan hukum Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010 dibatalkan.

KEBERATAN KEDUA

PEMOHON KEBERATAN TIDAK PERNAH MENUNDUKKAN DIRI DAN/ATAU TUNDUK TERHADAP PERJANJIAN YANG DIBUAT INACA TERTANGGAL 4 MEI 2006

9. Bahwa Pemohon Keberatan adalah suatu perseroan yang didirikan pada tahun 2002 dan melakukan kegiatan usaha dalam bidang jasa pengangkutan udara.
10. Bahwa Pemohon Keberatan baru terdaftar menjadi anggota INACA sejak tanggal 1 April 2009.
11. Bahwa dalam Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010, Termohon Keberatan mengatakan INACA sebagai asosiasi perusahaan angkutan udara Indonesia dalam perjanjian bersama 9 (sembilan) maskapai penerbangan yang tergabung dalam INACA tertanggal 4 Mei 2006 (selanjutnya disebut “PERJANJIAN”) sepakat tentang pengenaan biaya fuel surcharge sebesar Rp.20.000,- kepada setiap penumpang masing-masing maskapai.
12. Bahwa Pemohon Keberatan TIDAK PERNAH menandatangani PERJANJIAN. Mustahil Pemohon Keberatan turut menandatangani PERJANJIAN karena PERJANJIAN dibuat tanggal 4 Mei 2006

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

sedangkan Pemohon Keberatan masuk menjadi anggota INACA tanggal 1 April 2009. Sesuai pengakuan Termohon Keberatan sendiri PERJANJIAN tersebut sudah dibatalkan pada tanggal 30 Mei 2006 sehingga pembebanan biaya fuel surcharge diserahkan kembali kepada masing-masing maskapai penerbangan. Pada waktu PERJANJIAN dibatalkan Pemohon Keberatan belum terdaftar sebagai anggota INACA.

13. Bahwa Termohon Keberatan dalam Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010, halaman 72 antara lain menyatakan:

    "... maskapai penerbangan yang merupakan Terlapor dalam perkara ini telah menjadi anggota INACA pada tanggal 4 Mei 2006 adalah: PT. Garuda Indonesia (Persero), PT. Sriwijaya Air, PT. Merpati Nusantara Airlines (Persero), PT. Mandala Airlines, PT. Lion Mentari Airlines, PT. Metro Batavia, PT. Express Air, PT. Kartika Airlines, dan PT. Trigana Air Service."

    Pernyataan Termohon Keberatan di atas adalah pernyataan yang tidak benar dan tidak sesuai dengan faktanya sebab sebagaimana telah Pemohon Keberatan uraikan di atas, Pemohon Keberatan baru menjadi anggota INACA pada bulan April 2009.

KEBERATAN KETIGA

UNSUR "MEMBUAT PERJANJIAN DENGAN PESAING PELAKU USAHA" SEBAGAIMANA DIMAKSUD PASAL 5 UU NO. 5 TAHUN 1999 TIDAK PERNAH TERBUKTI DAN TIDAK BERHASIL DIBUKTIKAN TERMOHON KEBERATAN. DENGAN DEMIKIAN PELANGGARAN PASAL 5 UU NO. 5 TAHUN 1999 TIDAK TERBUKTI KEBENARANNYA DAN KARENANYA ADALAH PATUT DAN BERDASAR HUKUM PUTUSAN KPPU NO. 25 TAHUN 2010 DIBATALKAN

14. Bahwa pernyataan Termohon Keberatan yang menyatakan Pemohon Keberatan beserta PARA TURUT TERMOHON KEBERATAN lainnya adalah Pelaku Usaha memang benar adanya.

    Pelaku Usaha menurut bunyi Pasal 1 angka 5 UU No. 25 Tahun 1999 serta Pasal 1 angka 8 Peraturan Komisi No. 1 Tahun 2006 adalah setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan usaha dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi.

15. Bahwa sekalipun sama-sama bergerak di bidang jasa angkutan udara namun Pemohon Keberatan TIDAK PERNAH membuat perjanjian, kesepakatan tertulis maupun tidak tertulis atau bersekongkol dengan pesaing Pemohon Keberatan i.c. PARA TURUT TERMOHON KEBERATAN mengenai penetapan biaya fuel surcharge.
16. Bahwa dari alat bukti tertulis maupun dari keterangan-keterangan Saksi dan/atau Ahli yang diperiksa Termohon Keberatan tidak terbukti dan/atau tidak dapat dibuktikan bahwa antara Pemohon Keberatan dan PARA TURUT TERMOHON KEBERATAN ada perjanjian/kesepakatan tertulis maupun tidak tertulis tentang penetapan fuel surcharge. Dengan demikian asumsi Termohon Keberatan yang menyatakan Pemohon Keberatan telah melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999 benar-benar tidak terbukti kebenarannya.
17. Bahwa oleh karena itu Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010 yang menyatakan Pemohon Keberatan telah terbukti melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999 serta menghukum Pemohon Keberatan untuk membayar denda denda sebesar Rp.1.000.000.000,- (satu milyar Rupiah) dan ganti rugi sebesar Rp.1.900.000.000,- (satu milyar sembilan ratus juta Rupiah) harus dibatalkan karena telah terbukti unsur “MEMBUAT PERJANJIAN DENGAN PESAING PELAKU USAHA” adalah tidak terbukti terhadap Pemohon Keberatan.

KEBERATAN KEEMPAT

BUKTI-BUKTI YANG DIJADIKAN DASAR DALAM MEMUTUS PERKARA TIDAK MEMENUHI KETENTUAN PASAL 42 UU NO. 5 TAHUN 1999 DAN PERATURAN KOMISI NO. 1 TAHUN 2006 SEHINGGA PUTUSAN KPPU NO. 25 TAHUN 2010 TIDAK DIDASARI OLEH ALAT BUKTI YANG SAH KARENA ITU SANGAT BERDASAR HUKUM DIBATALKAN

18. Bahwa kembali Pemohon Keberatan tegaskan bahwa Pasal 42 UU No. 5 Tahun 1999 dan Pasal 64 ayat (1) Peraturan Komisi No. 1 Tahun 2006 telah membatasi alat bukti yang dapat dipergunakan Termohon Keberatan dalam menilai ada atau tidak adanya bukti pelanggaran yang dilakukan Pemohon Keberatan.

    Pasal 42 UU No. 5 Tahun 1999:

    “Alat-alat bukti pemeriksaan Komisi berupa:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

a. keterangan saksi
b. keterangan ahli
c. surat dan atau dokumen
d. petunjuk
e. keterangan pelaku usaha"

Pasal 64 ayat (1) Peraturan Komisi No. 1 Tahun 2006:

"Dalam menilai terjadi atau tidaknya pelanggaran Tim Pemeriksa atau Majelis Komisi menggunakan alat-alat bukti berupa:

a. Keterangan Saksi
b. Keterangan Ahli
c. Surat dan/atau dokumen
d. Petunjuk
e. Keterangan Terlapor"

19. Bahwa dalam Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010, halaman 314, Termohon Keberatan antara lain menyatakan:

"Bahwa yang dimaksud dengan perjanjian dalam perkara aquo adalah perjanjian tidak tertulis untuk menetapkan besaran fuel surcharge secara bersama-sama yang dilakukan oleh para Terlapor yaitu ... dstnya pada periode I (Mei 2006 s/d Maret 2008) ...dstnya."

Asumsi-asumsi Termohon Keberatan yang tidak didukung alat bukti yang sah berdasar hukum sekali dibatalkan karena fakta hukumnya Pemohon Keberatan tidak pernah membuat perjanjian tidak tertulis dengan PARA TURUT TERMOHON KEBERATAN tentang penetapan biaya fuel surcharge sekalipun sejak bulan April 2009 masuk sebagai anggota INACA namun Pemohon Keberatan tidak pernah menundukkan diri terhadap PERJANJIAN yang telah dibatalkan INACA pada tanggal 30 Mei 2006.

20. Bahwa untuk membuktikan Pemohon Keberatan telah melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999, harus diuji terlebih dahulu dan dibuktikan apakah seluruh unsur pasal dimaksud telah terpenuhi. Unsur dimaksud adalah bagian dari kata-kata yang ada pada Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999. Pembuktian seluruh unsur dari pasal yang dituduhkan atau dipersangkakan adalah mutlak. Satu unsur saja tidak terpenuhi maka pelanggaran yang dituduhkan terhadap Pemohon Keberatan menjadi tidak terbukti.

21. Bahwa pada Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999 terdapat unsur yang sangat penting harus dibuktikan terlebih dahulu sebelum

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

membuktikan unsur-unsur lainnya. Unsur yang dimaksudkan adalah "Perjanjian baik dalam bentuk tertulis dan/atau tidak tertulis dengan pelaku usaha pesaing". Unsur-unsur lain tidak relevan dan tidak perlu lagi dibuktikan apabila ternyata unsur Perjanjian ini tidak terpenuhi.

22. Bahwa setelah dipelajari secara cermat uraian Termohon Keberatan mengenai unsur-unsur Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999 terbukti hanya unsur sebagai Pelaku Usaha saja yang berhasil Termohon Keberatan buktikan sementara unsur adanya perjanjian tertulis dan/atau perjanjian tidak tertulis yang Pemohon Keberatan buat dengan pelaku usaha pesaingnya i.c. PARA TURUT TERMOHON KEBERATAN tidak pernah dibuktikan dan/atau tidak berhasil Termohon Keberatan buktikan. Dengan demikian telah terbukti bahwa Termohon Keberatan tidak dapat membuktikan asumsinya yang menyatakan Pemohon Keberatan telah melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999.
23. Bahwa karena unsur pertama yaitu membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaing tidak terbukti, seyogianya unsur-unsur lain sudah tidak perlu lagi dibuktikan.
24. Bahwa dari seluruh uraian tersebut di atas disimpulkan bahwa Termohon Keberatan tidak dapat membuktikan dugaannya kalau Pemohon Keberatan telah melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999, dengan demikian Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010 berdasar hukum sekali dibatalkan.

IV. PEMERIKSAAN TAMBAHAN

Menunjuk bunyi Pasal 6 Perma No. 3 Tahun 2005, Pemohon Keberatan mereserve haknya untuk mengajukan pemeriksaan tambahan apabila nantinya diperlukan. Permohonan Pemeriksaan Tambahan tersebut akan dimohonkan dalam permohonan tersendiri atau terpisah dari Permohonan Keberatan terhadap Putusan KPPU No. 25 Tahun 2010 ini.

Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas Pemohon Keberatan V mohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat agar memberikan putusan sebagai berikut :

1. Menerima dan mengabulkan Permohonan Keberatan yang dimohonkan PT. Travel Express Aviation Services selaku Pemohon Keberatan untuk seluruhnya.
2. Menyatakan PT. Travel Express Aviation Services tidak terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

3. Menyatakan batal demi hukum Putusan KPPU Nomor 25/KPPU-I/2010 tanggal 4 Mei 2010 khususnya amar putusan butir 1, butir 5, butir 10 dan butir 19.
4. Menghukum PT. Garuda Indonesia (Persero) selaku Turut Termohon Keberatan I, PT. Sriwijaya Air selaku Turut Termohon Keberatan II, PT. Merpati Nusantara Airlines (Persero) selaku Turut Termohon Keberatan III, PT. Mandala Airlines selaku Turut Termohon Keberatan IV, PT. Lion Mentari Airlines selaku Turut Termohon Keberatan V, PT. Wings Abadi Airlines selaku Turut Termohon Keberatan VI, PT. Metro Batavia selaku Turut Termohon Keberatan VII dan PT. Kartika Airlines selaku Turut Termohon Keberatan VIII untuk tunduk dan mematuhi Putusan ini.
5. Menghukum Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia selaku Termohon Keberatan untuk membayar seluruh biaya perkara.

KEBERATAN PEMOHON KEBERATAN VI :

1. Bahwa Pemohon Keberatan menerima Putusan Termohon Keberatan No.25/KPPU-I/2009 pada tanggal 31 Mei 2010 (foto kopi terlampir).
2. Bahwa Pemohon Keberatan mengajukan Keberatan ini kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 09 Juni 2010 atau dalam tenggang waktu sebagaimana ditentukan dalam Pasal 44 ayat 2 Undang Undang Noor 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dan/atau Peraturan Mahkamah Agung No.03 Tahun 2005 Pasal 4 ayat 1.
3. Bahwa oleh karena itu adalah beralasan jika Pemohon Keberatan mohon agar permohonan Pemohon Keberatan dinyatakan diterima.
4. Bahwa lebih lanjut Pemohon Keberatan menyampaikan alasan keberatan adalah sebagaimana dalil Pemohon Keberatan di bawah ini.
5. Bahwa Pemohon Keberatan menolak pertimbangan dan/atau keputusan Termohon Keberatan kecuali apa yang diakui oleh Termohon Keberatan.
6. Bahwa dalam semua proses peradilan, termasuk dalam perkara a quo, semua pihak termasuk Pemohon Keberatan mempunyai hak untuk dan wajib diberi kesempatan untuk menyampaikan alat bukti. Pemohon Keberatan merasa perlu dan berhak untuk mengajukan alat bukti atau tambahan alat bukti berupa keterangan ahli dan untuk itu hukum (UU No. 5/1999) membenarkan dalam bentuk pemeriksaan tambahan.
7. Bahwa oleh karena itu adalah beralasan jika Pemohon Keberatan mohon agar Pengadilan Negeri Jakarta Pusat menjatuhkan putusan sela dengan memerintahkan Termohon Keberatan untuk melakukan Pemeriksaan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Tambahan dengan memeriksa alat bukti berupa ahli yang akan diajukan Pemohon Keberatan.

8. a. Dasar dugaan perkara a quo kabur atau tidak jelas.

   b. Bahwa Terlapor VII, Pemohon Keberatan, dalam Laporan Hasil Pemeriksaan Pendahuluan dan Laporan Hasil Pemeriksan Lanjutan sebagai landasar putusan a quo, oleh Termohon Keberatan diduga melanggar Pasal 5 UU No.5 Tahun 1999, yang berbunyi : Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.

   c. Bahwa sebagaimana disebutkan di atas, dalam Laporan dimaksud terdapat 12 pelaku usaha yang dikategorikan oleh Termohon Keberatan sebagai Terlapor.

   d. Bahwa akan tetapi dugaan pelanggaran Pasal 5 tersebut -yang dialamatkan oleh Termohon Keberatan terhadap Terlapor VII, Pemohon Keberatan, -dalam Laporan dimaksud tidak jelas sebab Termohon Keberatan dalam Laporan tersebut sama sekali tidak menyebutkan secara jelas dan tegas :

      – Pemohon Keberatan, Terlapor VII membuat perjanjian dengan terlapor mana : salah satu, beberapa terlapor tertentu atau semua?.

      – Jika Pemohon Keberatan, Terlapor VII, membuat perjanjian dengan terlapor tertentu, kapan Pemohon Keberatan, Terlapor VII membuat perjanjian dimaksud ?

      – Jika Pemohon Keberatan,Terlapor VII membuat perjanjian dengan terlapor tertentu, dimana Pemohon Keberatan, Terlapor VII membuat perjanjian dimaksud?

      – Jika Pemohon Keberatan,Terlapor VII membuat perjanjian dengan terlapor tertentu, apa isi perjanjian ?.

9. Bahwa dengan demikian dasar dugaan perkara a quo kabur atau tidak jelas, dan oleh karena itu adalah beralasan jika Pemohon Keberatan mohon agar Pengadilan Negeri Jakarta Pusat membatalkan putusan perkara a quo kecuali amar No.3 sepanjang mengenai Pemohon Keberatan.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

10. a. Bahwa Pemohon Keberatan terbukti tidak melakukan pelanggaran sebagaimana keputusan Termohon Keberatan.

b. Bahwa Termohon Keberatan oleh Termohon Keberatan dalam hal ini Tim Pemeriksa menduga dan menyimpulkan Pemohon Keberatan melakukan pelanggaran terhadap Pasal 5 dan 21 UU No. 1999 (vide Keputusan a quo halaman 157 angka 23 (5), halaman 231 angka 38.5 dan halaman 248 angka 1.1.1.).

c. Bahwa Pemohon Keberatan mohon akta bahwa dunia hukum selain dunia bahasa adalah dunia logika. Artinya, Termohon Keberatan menggunakan kata “dan” dalam menduga pelanggaran yang dilakukan oleh Pemohon Keberatan. Menurut bahasa kata “dan” adalah kata penghubung yang bermakna adanya 2 (atau lebih) hal/sesuatu. Menurut logika, jika digunakan kata “dan” maka berarti 2 hal atau sesuatu itu mutlak harus terbukti atau dapat dibuktikan ada. Misalnya, dalam kalimat “Pembelaan yang diajukan terdakwa dan penasihat hukumnya”. Dalam contoh harus terbukti atau dibuktikan ada pembelaan dari kedua pihak tersebut, tidak boleh atau tidak dibenarkan jika hanya dibuktikan ada salah satu pembelaan.

d. Bahwa dalam konteks Keberatan ini, Termohon Keberatan sebagaimana dalil Pemohon di atas telah menyimpulkan adanya pelanggaran pasal 5 dan 21 UU No.5/1999. Berarti Termohon Keberatan wajib membuktikan bahwa Pemohon Keberatan melanggar kedua pasal tersebut yaitu pasal 5 dan 21, tidak dibenarkan menurut hukum jika hanya salah satu pasal saja.

e. Bahwa akan tetapi Termohon Keberatan sendiri mengakui dengan menyatakan bahwa terhadap pelanggaran Pasal 21 menyangkut penetapan biaya curang tidak relevan dan tidak terpenuhi serta tidak terbukti (vide Keputusan a quo halaman 311 angka 9.8.4 dan halaman 317 angka 12.4.4 serta halaman 319 angka 13.2) dan memutuskan bahwa Pemohon Keberatan tidak terbukti melanggar Pasal 21 UU No.5/1999 (vide Keputusan a quo halaman 322 angka 3).

f. Bahwa oleh karena satu dugaan pelanggaran yang ditujukan atau dijatuhkan Termohon Keberatan kepada Pemohon Keberatan tidak terbukti, maka secara hukum dugaan pelanggaran Pasal 5 dan 21 oleh Pemohon Keberatan tidak terpenuhi dan sekaligus berarti tidak terbukti.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

11. Bahwa oleh karena itu adalah beralasan jika Pemohon Keberatan mohon agar Keputusan a quo sepanjang mengenai Pemohon Keberatan-kecuali amar No. 3- dibatalkan dan Pemohon Keberatan dinyatakan secara sah dan meyakinkan tidak terbukti melakukan pelanggaran sebagaimana dugaan dan/atau Keputusan Termohon Keberatan dalam perkara a quo.

12. a. Bahwa sekali lagi Pemohon Keberatan tidak terbukti melakukan pelanggaran sebagaimana dugaan dan/atau keputusan Termohon Keberatan.

    b. Bahwa sebagaimana terurai di atas Termohon Keberatan menduga dan/atau memutuskan bahwa Pemohon Keberatan melanggar Pasal 5 UU No.5/1999, yang berbunyi : Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.

    c. Bahwa yang dimaksud 'perjanjian' menurut UU No.5/1999 Pasal 1 angka 7 adalah : perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis mau pun tidak tertulis.

    d. Bahwa Pemohon Keberatan telah menyangkal adanya perjanjian apa pun dengan terlapor mana pun (vide Keputusan halaman 266 angka 7.2.7), begitu pula dengan semua terlapor lain (vide Keputusan halaman 265-267 angka 7.2.).

    e. Bahwa oleh karenea Pemohon Keberatan menyangkal adanya dugaan di maksud maka menurut kaidah hukum Termohon keberatan yang harus membuktikan adanya perjanjian dimaksud.

    f. Bahwa Termohon Keberatan mendalilkan adanya bukti dimaksud dengan menyatakan :" ..Tim Pemeriksa menemukan bukti adanya perjanjian untuk menetapkan besarnya fuel surcharge … yang dibuktikan dengan …adanya kecenderungan perubahan fuel surcharge yang sama diantara para Terlapor …" (cetak tebal dari Permohon Keberatan, vide Keputusan halaman 264 angka 7.1). Pemohon Keberatan menolak dalil Termohon Keberatan dimaksud sebab Termohon Keberatan telah menurunkan derajat bukti atau menyepelekan bukti hanya dengan kecenderungan yang sama, bukan dengan alat bukti sebagaimana diatur undang undang.

    g. Bahwa Termohon Keberatan juga mendalilkan adanya bukti dimaksud dengan menyatakan :" ..Tim Pemeriksa menemukan bukti adanya

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

perjanjian untuk menetapkan besarnya fuel surcharge … yang dibuktikan dengan …adanya perjanjian diantara para Terlapor … Meski pun INACA kemudian menyerahkan …pada masing-masing maskapai …namun secara faktual pergerakan fuel surcharge masing-masing Terlapor masih menunjukkan kecenderungan yang sama ” (cetak tebal dari Permohon Keberatan, vide Keputusan halaman 265 angka 7.1.2). Pemohon Keberatan menolak dalil Termohon Keberatan dimaksud dengan alasan yang sama sebagaimanba dalil Pemohon Keberatan di atas.

h. Bahwa di samping itu yang penting adalah bahwa Termohon Keberatan mengakui bahwa perjanjian diantara Terlapor yang diwadahi INACA telah dinyatakan tidak berlaku sejak 30 Mei 2006 (vide Keputusan halaman 23 angka 17 dan halaman 265 angka 7.1.2).

i. Bahwa pengakuan Termohon Keberatan tersebut merupakan bukti yang sah dan sempurna bagi Keberatan tentang tidak adanya perjanjian setelah 30 Mei 2006.

j. Bahwa dengan demikian segala dugaan Termohon Keberatan terhadap Pemohon Keberatan tentang adanya perjanjian diantara terlapor setelah 30 Mei 2006 menjadi tidak relevan dan tidak terbukti.

k. Bahwa oleh sebab itu maka dalil Termohon Keberatan yang menyatakan bahwa yang dimaksud perjanjian adalah : ”…pada Periode I (Mei 2006 s/d Maret 2008) …”(vide Keputusan halaman 314 angka 11.4.3) menjadi tidak terbukti pula.

Bahwa dengan demikian dugaan pelanggaran terhadap Pasal 5 UU No.5/1999 oleh Pemohon Keberatan sama sekali tidak terbukti.

13. Bahwa oleh karena itu adalah beralasan jika Pemohon Keberatan mohon agar Keputusan a quo kecuali amar No.3 sepanjang menyangkut Pemohon Keberatan dibatalkan dan Pemohon Keberatan dinyatakan tidak terbukti melanggar Pasal 5 UU No.5/1999.

14. a. Bahwa Keputusan a quo yang dibuat Termohon Keberatan janggal dan tidak adil atau berat sebelah dalam arti tidak memberikan perlakuan yang sama terhadap dua keadaan/kondisi yang sama.

b. Bahwa Termohon Keberatan menyatakan bahwa Terlapor XIII (PT Indonesia Air Asia) telah menghentikan penetapan fuel surcharge sejak bulan November 2008 (vide Keputusan halaman 281 angka

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

8.4.4.3). Berarti Terlapor XIII sebelum November 2008 termasuk antara Mei 2006 dan Maret 2008 masih menetapkan fuel surcharge.

Pada hal Termohon Keberatan menyatakan bahwa yang dimaksud perjanjian adalah : "…pada Periode I (Mei 2006 s/d Maret 2008) …"(vide Keputusan halaman 314 angka 11.4.3).

15. Bahwa jika pertimbangan Termohon Keberatan adalah bahwa Terlapor XIII sudah tidak menerapkan fuel surcharge bulan November 2008 namun mengapa Terlapor XIII yang secara logika masih menerapkan fuel surcharge pada periode sebagaimana didalilkan sendiri oleh Termohon Keberatan tapi dinyatakan tidak terbukti melanggar Pasal 5 UU No. 5/1999?. Sekali lagi ini merupakan keputusan yang aneh, janggal dan tidak adil atau berat sebelah.

16. Bahwa oleh karena itu adalah beralasan jika Pemohon Keberatan mohon agar Putusan a quo kecuali amar No.3 sepanjang mengenai Pemohon Keberatan dibatalkan.

17. a. Bahwa Pemohon Keberatan menolak dalil Termohon Keberatan tentang ganti rugi.

    b. Bahwa Termohon Keberatan menyatakan :" …Majelis Komisi menetapkan adanya kerugian di pihak masyarakat …" (vide Keputusan halaman 321 angka 16.2). Pemohon Keberatan menolak keras dalil Termohon Keberatan tersebut sebab Termohon Keberatan dalam memberikan penetapannya sama sekali tidak mendasarkan pada fakta hukum tentang kerugian di pihak masyarakat. Dalam Keputusan a quo sama sekali tidak ada pertimbangan fakta hukum masyarakat mana yang dimaksud dan berapa kerugian yang di derita masyarakat serta apa bukti adanya kerugian tersebut.

    c. Bahwa Termohon Keberatan menyatakan :" …Majelis Komisi …menjatuhkan sanksi…berupa tindakan administrative penetapan pembayaran ganti rugi …10 % (sepuluh persen) dari … " (vide Keputusan halaman 321 angka 16.2). sehingga Termohon Kasasi dalam amar Keputusan a quo menghukum Pemohon Keberatan untuk membayar` ganti rugi sebesar Rp.107.000.000.000,- (seratus tujuh miliar rupiah) (vide Keputusan halaman 325 angka 20). Pemohon Keberatan menolak keras dalil Termohon Keberatan tersebut sebab Termohon Keberatan dalam menetapkan besar ganti sama sebesar 10 % sekali tidak didasarkan pada ketentuan hukum. Dari mana Termohon Keberatan mendapatkan angka 10 %, apa landasan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

hukumnya, mengapa 10 % persen dan mengapa dari excessive fuel surcharge ?. Semua jawab atas pertanyaan dimaksud sama sekali tidak ada dalam pertimbangan hukum Termohon Keberatan.

d. Bahwa yang tidak kalah penting adalah Pemohon Keberatan sependapat dan mendukung salah satu anggota bahkan Ketua Majelis Komisi perkara dimaksud yang menyampaikan dissenting opinion dengan mengemukakan pendapat bahwa :"…Penetapan ganti rugi berdasarkan Pasal 47 UU No.5 Tahun 1999 …adalah jenis ganti rugi actual …dimana beban pembuktian berada pada pelaku usaha yang meminta ganti kerugian…. Selain itu …penetapan ganti rugi yang diakui dalam UU tersebut adala ganti rugi terhadap pihak yang dirugikan sebagai akibat pelanggaran atas UU No.5 Tahun 1999. Oleh karena itu, penetapan dan pembayaran ganti rugi adalah ditujukan kepada pihak yang dirugikan, bukan kepada Negara." (vide Keputusan halaman 326-327).

18. Bahwa oleh karena dari uraian di atas Pemohon Keberatan tidak terbukti melanggar Pasal 5 dan 21 UU No.5/1999 maka adalah beralasan jika Pemohon Keberatan mohon agar dibebaskan dari segala hukuman.

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas maka Pemohon Keberatan VI mohon agar Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang memeriksa dan mengadili perkara ini agar berkenan untuk memutuskan :

DALAM PUTUSAN SELA :

Memerintahkan Termohon Keberatan melakukan Pemeriksaan Tambahan untuk memeriksa alat bukti atau tambahan alat bukti antara lain berupa keterangan ahli yang akan diajukan Pemohon Keberatan

DALAM POKOK PERKARA

1. Menerima dan mengabulkan Keberatan Pemohon Keberatan untuk seluruhnya.
2. Membatalkan Putusan Termohon Keberatan No.25/KPPU-I/2009 kecuali amar Nomor 3 sepanjang menyangkut Pemohon Keberatan.
3. Mengadili sendiri :
   - Menyatakan Pemohon Keberatan tidak terbukti melanggar Pasal 5 dan 21 UU No.5 Tahun 1999.
   - Membebaskan Pemohon Keberatan dari segala hukuman.

KEBERATAN PEMOHON KEBERATAN VII :

1. Bahwa Pemohon Keberatan menerima Putusan Termohon Keberatan No.25/KPPU-I/2009 pada tanggal 31 Mei 2010 (foto kopi terlampir).

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

2. Bahwa Pemohon Keberatan mengajukan Keberatan ini kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 09 Juni 2010 atau dalam tenggang waktu sebagaimana ditentukan dalam Pasal 44 ayat 2 Undang Undang Noor 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dan/atau Peraturan Mahkamah Agung No.03 Tahun 2005 Pasal 4 ayat 1.
3. Bahwa oleh karena itu adalah beralasan jika Pemohon Keberatan mohon agar permohonan Pemohon Keberatan dinyatakan diterima.
4. Bahwa lebih lanjut Pemohon Keberatan menyampaikan alasan keberatan adalah sebagaimana dalil Pemohon Keberatan di bawah ini.
5. a. Dasar dugaan perkara a quo kabur atau tidak jelas.
   b. Bahwa Terlapor VIII, Pemohon Keberatan, dalam Laporan Hasil Pemeriksaan Pendahuluan dan Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan sebagai landasar putusan a quo, oleh Termohon Keberatan diduga melanggar Pasal 5 UU No.5 Tahun 1999, yang berbunyi : Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.
   c. Bahwa sebagaimana disebutkan di atas, dalam Laporan dimaksud terdapat 12 pelaku usaha yang dikategorikan oleh Termohon Keberatan sebagai Terlapor.
   d. Bahwa akan tetapi dugaan pelanggaran Pasal 5 tersebut -yang dialamatkan oleh Termohon Keberatan terhadap Terlapor VIII, Pemohon Keberatan, -dalam Laporan dimaksud tidak jelas sebab Termohon Keberatan dalam Laporan tersebut sama sekali tidak menyebutkan secara jelas dan tegas :
      - Pemohon Keberatan, Terlapor VIII membuat perjanjian dengan terlapor mana : salah satu, beberapa terlapor tertentu atau semua ?.
      - Jika Pemohon Keberatan, Terlapor VIII, membuat perjanjian dengan terlapor tertentu, kapan Pemohon Keberatan,Terlapor VIII membuat perjanjian dimaksud ?
      - Jika Pemohon Keberatan,Terlapor VIII membuat perjanjian dengan terlapor tertentu, dimana Pemohon Keberatan, Terlapor VIII membuat perjanjian dimaksud.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

– Jika Pemohon Keberatan,Terlapor VIII membuat perjanjian dengan terlapor tertentu, apa isi perjanjian ?.

6. Bahwa dengan demikian dasar dugaan perkara a quo kabur atau tidak jelas, dan oleh karena itu adalah beralasan jika Pemohon Keberatan mohon agar Pengadilan Negeri Jakarta Pusat membatalkan putusan perkara a quo kecuali amar No.3 sepanjang mengenai Pemohon Keberatan.

7. a. Bahwa Pemohon Keberatan terbukti tidak melakukan pelanggaran sebagaimana keputusan Termohon Keberatan.

b. Bahwa Termohon Keberatan oleh Termohon Keberatan-dalam hal ini Tim Pemeriksa-menduga dan menyimpulkan Pemohon Keberatan melakukan pelanggaran terhadap Pasal 5 dan 21 UU No. 1999 (vide Keputusan a quo halaman 157 angka 23 (5), halaman 231 angka 38.5 dan halaman 248 angka 1.1.1.).

c. Bahwa Pemohon Keberatan mohon akta bahwa dunia hukum selain dunia bahasa adalah dunia logika. Artinya, Termohon Keberatan menggunakan kata “dan” dalam menduga pelanggaran oleh Pemohon Keberatan. Menurut bahasa kata “dan” adalah kata penghubung yang bermakna adanya 2 (atau lebih) hal/sesuatu. Menurut logika, jika digunakan kata “dan” maka berarti 2 hal atau sesuatu itu mutlak harus terbukti atau dapat dibuktikan ada. Misalnya, dalam kalimat “Pembelaan yang diajukan Terdakwa dan penasihat hukumnya”. Dalam contoh harus terbukti atau dibuktikan ada pembelaan dari kedua pihak tersebut, tidak boleh atau tidak dibenarkan jika hanya dibuktikan ada salah satu pembelaan.

d. Bahwa dalam konteks Keberatan ini, Termohon Keberatan sebagaimana dalil Pemohon di atas telah menyimpulkan adanya pelanggaran pasal 5 dan 21 UU No.5/1999. Berarti Termohon Keberatan wajib membuktikan bahwa Pemohon Keberatan melanggar kedua pasal tersebut yaitu pasal 5 dan 21, tidak dibenarkan jika hanya salah satu pasal saja.

e. Bahwa akan tetapi Termohon Keberatan sendiri mengakui dengan menyatakan bahwa terhadap pelanggaran Pasal 21 menyangkut penetapan biaya curang tidak relevan dan tidak terpenuhi serta tidak terbukti (vide Keputusan a quo halaman 311 angka 9.8.4 dan halaman 317 angka 12.4.4 serta halaman 319 angka 13.2) dan memutuskan bahwa Pemohon Keberatan tidak terbukti melanggar

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Pasal 21 UU No.5/1999 (vide Keputusan a quo halaman 322 angka 3).

f. Bahwa oleh karena satu dugaan pelanggaran yang ditujukan atau dijatuhkan Termohon Keberatan kepada Pemohon Keberatan tidak terbukti, maka secara hukum dugaan pelanggaran Pasal 5 dan 21 oleh Pemohon Keberatan tidak terpenuhi dan sekaligus berarti tidak terbukti.

8. Bahwa oleh karena itu adalah beralasan jika Pemohon Keberatan mohon agar Keputusan a quo kecuali amar No. 3 sepanjang mengenai Pemohon Keberatan dibatalkan dan Pemohon Keberatan dinyatakan secara sah dan meyakinkan tidak terbukti melakukan pelanggaran sebagaimana dugaan dan/atau Keputusan Termohon Keberatan dalam perkara a quo.

9. a. Bahwa sekali lagi Pemohon Keberatan tidak terbukti melakukan pelanggaran sebagaimana dugaan dan/atau keputusan Termohon Keberatan.

b. Bahwa sebagaimana terurai di atas Termohon Keberatan menduga dan/atau memutuskan bahwa Pemohon Keberatan melanggar Pasal 5 UU No.5/1999, yang berbunyi : Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.

c. Bahwa yang dimaksud ‘perjanjian’ menurut UU No.5/1999 Pasal 1 angka 7 adalah : perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis mau pun tidak tertulis.

d. Bahwa dalam memberikan atau menjatuhkan Keputusan dimaksud Termohon Keberatan mendasarkan antara lain pada Berita Acara`Persetujuan Pelaksanaan Fuel Surcharge tanggal 4 April 2006 No. 9100/53/V/2006 yang ditandatangani Ketua Dewan dan Sekretaris INACA serta 9 perusahaan angkutan udara niaga (Vide Keputusan halaman 22 angka 12). Pada hal pada tanggal dimaksud sama sekali tidak ada berita acara dengan nomor dimaksud.

e. Bahwa dengan demikian Termohon Keberatan terbukti telah memanipulasi data menjatuhkan putusan atas dasar sesuatu yang tidak ada fakta hukumnya.

f. Bahwa jika yang dimaksud Termohon Keberatan adalah berita acara tanggal 4 Mei 2006 maka akan tetapi ternyata atau terbukti dalam

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Keputusan halaman 22 angka 12 tersebut (juga Keputusan halaman 278 angka 8.3.2) bahwa Pemohon Keberatan bukan merupakan salah satu diantara penandatangan berita acara dimaksud. Jadi Pemohon Keberatan tidak turut menanda tangani berita acara dimaksud dan karenanya tidak terlibat dalam perbuatan apa pun pada tanggal 4 Mei 2006 dimaksud.

12. Bahwa dengan demikian dugaan pelanggaran terhadap Pasal 5 UU No.5/1999 oleh Pemohon Keberatan sama sekali tidak terbukti.
13. Bahwa tuduhan pelanggaran Pasal 5 oleh Pemohon Keberatan yang diajukan Termohon Keberatan adalah tidak tepat sebab Pemohon Keberatan dan Terlapor VII merupakan perusahaan terkait. Pasal 5 UU No.5/1999 tidak dapat diterapkan terhadap pembatasan yang disepakati diantara pelaku usaha yang saling terkait (Undang-Undang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha tidak Sehat, Cetakan Kedua, Katalis-gtz, Jakarta, 2002,halaman 143-144).
14. Bahwa oleh karena itu adalah beralasan jika Pemohon Keberatan mohon agar Keputusan a quo kecuali amar No.3 sepanjang mengenai Pemohon Keberatan dibatalkan dan Pemohon Keberatan dinyatakan tidak terbukti melanggar Pasal 5 UU No.5/1999.
15. a. Bahwa Keputusan a quo yang dibuat Termohon Keberatan janggal dan tidak adil atau berat sebelah dalam arti tidak memberikan perlakuan yang sama terhadap dua atau lebih keadaan/kondisi yang sama.

    b. Bahwa Termohon Keberatan menyatakan bahwa Terlapor V (PT Riau Airlines) dan Terlapor XIII (PT Indonesia Air Asia) baru terdaftar sebagai anggota INACA pada tahun 1999 (vide Keputusan halaman 280 angka 8.4.4.1dan halaman 281 angka 8.4.4.3) karena itu Termohon Keberatan memutuskan bahwa Terlapor V, PT Riau Airlines tidak terbukti melanggar Pasal 5 UU No.5/199 (vide Keputusan halaman 322 angka 2).

    c. Bahwa jika pertimbangan Termohon Keberatan adalah keanggotaan Terlapor XIII baru tahun 2009 sehingga dinyatakan tidak melanggar Pasal 5 UU No.5/1999 tetapi mengapa Pemohon Keberatan yang hingga Pemohon Keberatan diperiksa Termohon Keberatan sama sekali bukan anggota INACA (vide Keputusan halaman 62 tabel 28) oleh Termohon Keberatan dinyatakan melanggar pasal 5 UU

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

No.5/1999 (vide Keputusan halaman 321-322 angka 1) ?, suatu pertimbangan dan keputusan yang sangat aneh, ganjil dan tidak adil.

d. Bahwa Termohon Keberatan menyatakan bahwa Terlapor XIII (PT Indonesia Air Asia) telah menghentikan penetapan fuel surcharge sejak bulan November 2008 (vide Keputusan halaman 281 angka 8.4.4.3). Berarti Terlapor XIII sebelum November 2008 termasuk antara Mei 2006 dan Maret 2008 masih menetapkan fuel surcharge.

Pada hal Termohon Keberatan menyatakan bahwa yang dimaksud perjanjian adalah : "…pada Periode I (Mei 2006 s/d Maret 2008) …"(vide Keputusan halaman 314 angka 11.4.3).

16. Bahwa jika pertimbangan Termohon Keberatan bahwa Terlapor XIII sudah tidak menerapkan fuel surcharge bulan November 2008 namun mengapa Terlapor XIII yang secara logika masih menerapkan fuel surcharge pada periode sebagaimana didalilkan sendiri oleh Termohon Keberatan tapi dinyatakan tidak terbukti melanggar Pasal 5 UU No.5/1999 ?. Sekali lagi ini merupakan keputusan yang aneh, janggal dan tidak adil atau berat sebelah.

17. Bahwa yang tidak kalah penting adalah Pemohon Keberatan sependapat dan mendukung salah satu anggota bahkan Ketua Majelis Komisi perkara dimaksud yang menyampaikan dissenting opinion dengan mengemukakan pendapat bahwa :"…Penetapan ganti rugi berdasarkan Pasal 47 UU No.5 Tahun 1999 …adalah jenis ganti rugi actual …dimana beban pembuktian berada pada pelaku usaha yang meminta ganti kerugian…. Selain itu …penetapan ganti rugi yang diakui dalam UU tersebut adala ganti rugi terhadap pihak yang dirugikan sebagai akibat pelanggaran atas UU No.5 Tahun 1999. Oleh karena itu, penetapan dan pembayaran ganti rugi adalah ditujukan kepada pihak yang dirugikan, bukan kepada Negara." (vide Keputusan halaman 326-327).

18. Bahwa oleh karena itu adalah beralasan jika Pemohon Keberatan mohon agar Putusan a quo kecuali amar No.3 sepanjang mengenai Pemohon Keberatan dibatalkan.

19. Bahwa oleh karena dari uraian di atas Pemohon Keberatan tidak terbukti melanggar Pasal 5 dan 21 UU No.5/1999 maka adalah beralasan jika Pemohon Keberatan mohon agar dibebaskan dari segala hukuman.

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas maka Pemohon Keberatan VII mohon agar Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang memeriksa dan mengadili perkara ini agar berkenan untuk memutuskan :

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

1. Menerima dan mengabulkan Keberatan Pemohon Keberatan untuk seluruhnya.
2. Membatalkan Putusan Termohon Keberatan No.25/KPPU-I/2009 kecuali amar Nomor 3 sepanjang menyangkut Pemohon Keberatan.
3. Mengadili sendiri :
   - Menyatakan Pemohon Keberatan tidak terbukti melanggar Pasal 5 dan 21 UU No.5 Tahun 1999.
   - Membebaskan Pemohon Keberatan dari segala hukuman.

Atau setidak-tidaknya mohon keputusan yang seadil-adilnya.

KEBERATAN PEMOHON KEBERATAN VIII :

Bahwa Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Nomor : 25/KPPU-I/2009, yang diputus berdasarkan permusyawaratan Majelis Komisi pada tanggal 4 Mei 2010, amar Putusannya adalah sebagai berikut:

MEMUTUSKAN :

1. Menyatakan bahwa Terlapor I, PT. Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT. Sriwijaya Air; Terlapor III, PT. Merpati Nusantara Airlines (Persero); Terlapor IV, PT. Mandala Airlines; Terlapor VI, PT. Travel Express Aviation Service; Terlapor VII, PT. Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT. Wings Abadi Air Lines; Terlapor
   IX, PT. Metro Batavia; Terlapor X, PT. Kartika Airlines terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999;
2. Menyatakan bahwa Terlapor V, PT. Riau Airlines, Terlapor XI, PT. Linus Airways; Terlapor XII, PT. Trigana Air Service dan Terlapor XIII, PT. Indonesia Air Asia tidak terbukti melanggar pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999;
3. Menyatakan bahwa Terlapor I, PT. Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT. Sriwijaya Air; Terlapor III, PT. Merpati Nusantara Airlines (Persero); Terlapor IV, PT. Mandala Airlines; Terlapor V, PT. Riau Airlines; Terlapor VI, PT. Travel Express Aviation Service; Terlapor VII, PT. Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT. Wings Abadi Air Lines; Terlapor IX, PT. Metro Batavia; Terlapor X, PT. Kartika Airlines; Terlapor XI, PT. Linus Airways; Terlapor XII, PT. Trigana Air Service dan Terlapor XIII, PT. Indonesia Air Asia tidak terbukti melanggar pasal 21 UU No. 5 Tahun 1999;
4. Menetapkan adanya kerugian masyarakat setidak-tidaknya sebesar Rp.5.081.739.669.158,- (lima triliun delapan puluh satu miliar tujuh ratus

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

tiga puluh sembilan juta enam ratus enam puluh sembilan seratus lima puluh delapan Rupiah) samapi dengan Rp.13.843.165.835.099,- (tiga belas triliun delapan ratus empat puluh tiga miliar seratus enam puluh lima juta delapan ratus tiga puluh lima ribu sembilan puluh sembilan Rupiah) selama periode 2006 s/d 2009;

5. Memerintahkan membatalkan perjanjian penetapan fuel Surcharge baik secara tertulis maupun tidak tertulis yang dilakukan oleh Terlapor I, PT. Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT. Sriwijaya Air; Terlapor III, PT. Merpati Nusantara Airlines (Persero); Terlapor IV, PT. Mandala Airlines; Terlapor VI, PT. Travel Express Aviation Service; Terlapor VII, PT. Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT. Wings Abadi Air Lines; Terlapor IX, PT. Metro Batavia; dan Terlapor X, PT. Kartika Airlines;
6. Dan seterusnya .....

13. Menghukum Terlapor IX, PT. Metro Batavia membayar denda sebesar Rp.9.000.000.000,- (sembilan milyar 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);
14. Dan seterusnya .....
22. Menghukum Terlapor IX, PT. Metro Batavia membayar ganti rugi sebesar Rp.56.000.000.000,- (lima puluh enam miliar Rupiah) yang harus disetor ke kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui Bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;

Bahwa perkara aquo diputus oleh Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) dengan Nomor Putusan : 25/KPPU-I/2009, yang diputus berdasarkan permusyawaratan Majelis Komisi pada tanggal 4 Mei 2010 dan diberitahukan kepada Pemohon Keberatan pada tanggal 08 Juni 2010. Selanjutnya, permohonan Keberatan Pemohon diajukan melalui kepaniteraan Pengadilan Jakarta Pusat pada tanggal 21 Juni 2010 dengan disertai surat keberatan;

Dengan demikian pengajuan permohonan keberatan ini diajukan dalam tenggang waktu yang ditentukan dalam ketentuan pasal 44 UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat jo. Ketentuan Pasal 4 Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor: 3 Tahun 2005 tentang Tata Cara Pengajuan Upaya

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Hukum Keberatan Terhadap Putusan KPPU, sehingga dengan demikian permohonan pemeriksaan keberatan ini secara formal menurut Hukum Acara patut diterima dan dipertimbangkan;

Bahwa Pemohon memohon Kepada Yang Mulia dan Terhormat Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Pusat c.q. Majelis Hakim Yang Memeriksa dan mengadili perkara ini agar berkenan memperhatikan SEGI-SEGI YURIDIS serta SENDI-SENDI HUKUM YANG HIDUP DAN BERKEMBANG DI TENGAH-TENGAH MASYARAKAT INDONESIA YANG BERKEADILAN, agar keputusan hukum kelak BENAR-BENAR MENCERMINKAN ADANYA KEPASTIAN HUKUM DAN BERKEADILAN serta PENEGAKAN SUPREMASI HUKUM yang dijunjung tinggi dalam NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA YANG BERDASARKAN HUKUM ini;

Bahwa Pemohon sangat keberatan terhadap keputusan hukum Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) dengan Nomor Putusan : 25/KPPU-I/2009,, karena keputusan hukum tersebut TIDAK MENCERMINKAN RASA KEADILAN bagi pencari keadilan i.c. Pemohon, bahkan telah SALAH MENERAPKAN HUKUM dan atau telah MELANGGAR KETENTUAN-KETENTUAN HUKUM YANG BERLAKU serta LALAI MEMENUHI SYARAT-SYARAT YANG DIWAJIBKAN OLEH PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN YANG BERLAKU DI PERADILAN INDONESIA.

Bahwa sebelum Pemohon lebih detail lagi menguraikan mengenai alasan-alasan hukum dalam Keberatan ini, Pemohon terlebih dulu menanggapi putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) dengan Nomor Putusan : 25/KPPU-I/2009. Dimana dalam putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Nomor Putusan : 25/KPPU-I/2009, yang menyatakan bahwa :

Menyatakan bahwa Terlapor I, PT. Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT. Sriwijaya Air; Terlapor III, PT. Merpati Nusantara Airlines (Persero); Terlapor IV, PT. Mandala Airlines; Terlapor V, PT. Riau Airlines; Terlapor VI, PT. Travel Express Aviation Service; Terlapor VII, PT. Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT. Wings Abadi Air Lines; Terlapor IX, PT. Metro Batavia; Terlapor X, PT. Kartika Airlines; Terlapor XI, PT. Linus Airways; Terlapor XII, PT. Trigana Air Service dan Terlapor XIII, PT. Indonesia Air Asia tidak terbukti melanggar pasal 21 UU No. 5 Tahun 1999;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Adalah sudah TEPAT DAN BENAR, serta telah mencerminkan rasa keadilan sehingga Pemohon dengan segala hormat memohon Kepada Yang Mulia dan Terhormat Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Pusat c.q. Majelis Hakim Yang Memeriksa dan Mengadili perkara ini untuk menguatkan pertimbangan dan amar putusan yang berkaitan dengan hal tersebut di atas.

Bahwa selain hal tersebut di atas dan setelah Terlapor IX membaca dan mempelajari dengan seksama Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Nomor Putusan : 25/KPPU-I/2009. tertanggal 4 Mei 2010, maka perkenankan dengan ini Pemohon menyatakan SANGAT KEBERATAN terhadap Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Nomor Putusan : 25/KPPU-I/2009. tertanggal 4 Mei 2010. Adapun keberatan-keberatan dan alasan-alasan Pemohon terhadap putusan a quo adalah sebagai berikut :

I. MAJELIS KOMISI YANG MEMERIKSA DAN MENGADILI PERKARA NOMOR: 25/KPPU-I/2009 TELAH SALAH DAN KELIRU DALAM MENGURAIKAN UNSUR-UNSUR PELANGGARAN PASAL 5 UU NO. 5 TAHUN 1999.

1. Bahwa berdasarkan pertimbangan hukumnya pada Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Nomor : 25/KPPU-I/2009, tertanggal 4 Mei 2010 pada halaman 312 sampai dengan 316, yang dapat disimpulkan memepertimbangan bahwa Unsur-unsur pasal 5 Undang-undang No. 5 Tahun 1999 telah terpenuhi, Salah satunya adalah unsur perjanjian, dimana dalam pertimbangannya dinyatakan :

11.4.1. Bahwa berdasarkan pasal 1 angka 7 UU No. 5/1999 definisi 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”;

11.4.2. Bahwa yang dimaksud dengan perjanjian dalam perkara aquo bukan merupakan suatu perjanjian yang dibuat dalam suatu usaha patungan atau suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku;

11.4.3. Bahwa yang dimaksud dengan perjanjian dalam perkara aquo adalah perjanjian tidak tertulis untuk menetapkan besaran fuel surcharge secara bersama-sama yang dilakukan oleh para Terlapor ..... pada periode (Mei 2006 s/d Maret 2008) untuk zona penerbangan dalam waktu tempuh 0 s/d 1 jam, 1 s/d 2 jam

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

dan 2 s/d 3 jam sebagaimana diuraikan dalam bagian tentang hukum butir 7 tentang Perjanjian dan butir 8 tentang Penetapan Harga di atas;

11.4.4. Bahwa dengan demikian unsur perjanjian terpenuhi;

2. Bahwa selain itu Majelis Komisi pada KPPU dalam perkara aquo, perjanjian tersebut di atas adalah untuk menetapkan harga fuel surcharge, karena berdasarkan Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan Perkara Nomor : 25/KPPU-I/2009, disimpulkan hal-hal sebagai berikut :
   1) Fuel Surchrage merupakan kompensasi dari kenaikan harga avtur (aviation turbin) yang dimasukan ke dalam komponen tarif tiket pesawat penerbangan yang dibebankan kepada konsumen;
   2) Fuel Surcharge bertujuan untuk menutup selisih biaya bahan bakar avtur maskapai penerbangan yang diakibatkan oleh kenaikan harga avtur yang melebihi asumsi harga avtur yang digunakan dalam perhitungan tarif batas atas sebagaimana dimaksud dalam KM 9 Tahun 2002;
   3) Fakta bahwa perjanjian diantara beberapa Terlapor dan kecenderungan kesamaan perubahan fuel surcharge yang ditetapkan oleh Para Terlapor pada periode I (Mei 2006 sampai dengan Maret 2008) untuk zona penerbangan dengan waktu tempuh 0 s/d 1 jam, 1 s/d 2 jam dan 2 s/d 3 jam, tanpa adanya justifikasi ekonomi dari masing-masing Terlapor, menunjukan adanya perjanjian penetapan besaran fuel surcharge diantara para Terlapor pada perode tersebut;
   4) Para Terlapor telah menetapkan biaya fuel surcharge secara curang yang dibuktikan dengan perubahan nilai fuel surcharge para Terlapor yang tidak sama dengan perubahan nilai harga avtur pada sejak Mei 2006 sampai dengan Desember 2009 dan nilai fuel surcharge sejak Maret 2008 telah melampaui tarif batas atas sebagaimana ditetapkan dalam KM No. 9 Tahun 2002;
3. Bahwa terhadap pertimbangan hukum Majelis Komisi dalam putusan aquo Pemohon/dahulu Terlapor IX dengan ini menyatakan secara tegas KEBERATAN DAN MENOLAK seluruh pertimbangan-pertimbangan hukum dalam putusan tersebut di atas;
4. Bahwa pada prinsipnya memang benar dalam menentukan harga tiket pesawat Terlapor IX menjadikan fuel surcharge sebagai komponen perhitungan harga tiket. Dalam penerapan fuel surcharge tersebut

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Pemohon/dahulu Terlapor IX memiliki formulasi perhitungan sebagaimana telah diuraikan dalam salinan putusan aquo halaman 28, dimana formula perhitungan harga tiket yang dimiliki oleh Pemohon/Terlapor IX adalah : basic fare + PPN + IWJR (Rp.5.000) + FS;

II. PENETAPAN HARGA FUEL SURCHARGE YANG DITENTUKAN OLEH PEMOHON SELALU MENGIKUTI INSTRUKSI DARI PEMERINTAH CQ. DEPARTEMEN PERHUBUNGAN R.I.

1. Bahwa dengan ini Pemohon/dahulu Terlapor IX sangat keberatan apabila diindikasikan telah melakukan “kartel (kesepakatan)” secara tidak langsung dengan Armada Penerbangan lainnya berkaitan dengan menentukan fuel surcharge sebagai komponen untuk menetukan harga tiket, Karena pada prinsipnya dalam menentukan harga tiket adalah sesuai dengan apa yang diinstruksikan oleh Pemerintah dalam hal ini Dirjen Perhubungan Udara Departemen Perhubungan KM 8 Tahun 2002. Bahkan dalam melakukan perhitungan Fuel Surcharge pun Terlapor IX melakukannya berdasarkan Surat Departemen Perhubungan Nomor : AU/830/DAU.260/08, tanggal 03 Maret 2008. Dan setiap surat dari Pemerintah tersebut Terlapor IX selalu memberikan jawaban dan laporan. Sampai sejauh ini pihak Pemerintah i.c. Dirjen Perhubungan Udara Departemen Perhubungan tidak memberikan keberatan terhadap hal tersebut;
2. Bahwa meskipun harga avtur dilapangan melebihi harga avtur pada perhitungan biaya pokok, Pemohon tetap memberlakukan tarif fuel surcharge sesuai dengan formulasi perhitungan tariff penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi yang diatur dalam KM 9 Tahun 2002;
3. Bahwa Pemohon selalu melaporkan secara tertulis setiap perubahan besaran fuel surcharge yang diberlakukan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Hal ini dilakukan, karena Pemerintah c.q. Departemen Perhubungan c.q. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah membuat Surat Edaran Pemberlakuan Fuel Surcharge sebagaimana dimaksud dalam Surat Nomor : AU/830/DAU.150/08 tanggal 15 Februari 2008;
4. Bahwa berdasarkan hal tersebut maka maka dapat disimpulkan dalam menentukan fuel surcharge sebagai komponen harga tiket pesawat, Pemohon/dahulu Terlapor IX selalu mengikuti apa yang diinstruksikan oleh Pemerintah i.c. Dirjen Perhubungan Udara Departemen

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Perhubungan Republik Indonesia. Jika memang KPPU (Komisi Pengawas Persaingan Usaha) "bersihkeras" menganggap bahwa itu merupakan suatu "perjanjian", maka sepatutnya KPPU mempertimbangkan ketentuan pasal 5 ayat (2) UU No. 5 Tahun 1999, yang berbunyi :

(1) Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama;

(2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku bagi :

a. suatu perjanjian yang dibuat dalam suatu usaha patungan; atau

b. suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku;

5. Bahwa Penafsiran "Undang-undang yang berlaku" tersebut dalam dilihat dalam ketentuan pasal 7 ayat (4) UU No. 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, yang secara tegas dalam penjelasannya dinyatakan :

"Jenis peraturan perundang-undangan selain dalam ketentuan ini, antara lain peraturan yang dikeluarkan oleh MPR dan DPR, DPD, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, BPK, Bank Indonesia, Menteri, Kepala Badan, lembaga atau komisi yang setingkat yang dibentuk oleh Undang-undang atau pemerintah atas perintah undang-undang, DPRD Provinsi, Gubernur, DPRD Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat".

6. Bahwa berdasarkan hal tersebut, maka disimpulkan bahwa Pemohon/dahulu Terlapor IX tidak melakukan pelanggaran terhadap pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999, karena dalam menentukan fuel surcharge sebagai komponen harga tiket pesawat, Pemohon/dahulu Terlapor IX selalu mengikuti apa yang diinstruksikan oleh Pemerintah i.c. Dirjen Perhubungan Udara Departemen Perhubungan Republik Indonesia. Sehingga sepatutnya ketentuan pasal 5 ayat 2 huruf b yang sepatutnya dipertimbangkan oleh KPPU, dimana secara tegas dinyatakan :

(2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku bagi :

a. suatu perjanjian yang dibuat dalam suatu usaha patungan; atau

b. suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

7. Bahwa selain itu KPPU menganggap bahwa perjanjian itu terjadi, karena ada beberapa pertemuan para Air Lines termasuk Pemohon/dahulu Terlapor IX yang difasilitasi oleh INACA untuk menentukan formulasi menentukan harga tiket yang memasukan formula perhitungan fuel surcharge, hal ini adalah pertimbangan hukum yang sangat tidak benar dan tidak mendasar. Karena pertemuan INACA tersebut merupakan pelaksanaan dari Surat Ditjen Perhubungan Udara Ref. Nomor : AU/2563/DAU-0857/06, tanggal 9 Mei 2006, dimana pemerintah menyampaikan hal-hal sebagai berikut :
   a. Pengenaan fuel surcharge tersebut tidak diberlakukan kepada calon penumpang yang sudah melakukan transaksi pembelian tiket;
   b. INACA harus mempunyai patokan harga avtur sebagai dasar perhitungan besaran fuel surcharge dan tata cara mekanisme penerapan fuel surcharge;
   c. Pengenaan fuel surcharge disarankan diberlakukan pada seluruh perusahaan angkutan udara niaga berjadwal dan sepenuhnya merupakan tanggung jawab perusahaan yang bersangkutan;
   d. Perusahaan angkutan udara niaga berjadwal yang mereapkan fuel surcharge agar dapat melaksanakan dengan cermat dan seksama dalam memberikan pemahaman kepada calon penumpang supaya tidak menimbulkan permasalahan dilapangan;
   e. INACA sebagai asosiasi perusahaan angkutan udara niaga harus mampu melakukan pengawasan terhadap pemberlakuan fuel surcharge tersebut.
8. Bahwa berdasarkan hal tersebut sangat jelas bahwa pertemuan-pertemuan INACA dengan para Air Lines bukan dalam rangka membuat suatu perjanjian yang menurut KPPU adalah “Kartel”. Akan tetapi SEBAGAI SUATU PELAKSANAAN DARI SURAT DITJEN PERHUBUNGAN UDARA REF. NOMOR : AU/2563/DAU-0857/06, TANGGAL 9 MEI 2006, DIMANA INACA MEMILIKI FUNGSI PENGAWASAN TERHADAP PARA AIR LINES DALAM MENENTUKAN HARGA AVTUR.
9. Berdasarkan hal tersebut, maka Pemohon/dahulu Telapor IX kembali menegaskan bahwa Pemohon/dahulu Terlapor IX tidak melakukan pelanggaran terhadap pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999, karena dalam menentukan fuel surcharge sebagai komponen harga tiket pesawat. Pemohon/dahulu Terlapor IX selalu mengikuti apa yang diinstruksikan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

oleh Pemerintah i.c. Dirjen Perhubungan Udara Departemen Perhubungan Republik Indonesia;

III. MAJELIS KOMISI YANG MEMERIKSA DAN MENGADILI PERKARA NOMOR : 25/KPPU-I/2009 TELAH SALAH DAN KELIRU DALAM MENENTUKAN JUMLAH DENDA DAN GANTI RUGI DAN MELANGGAR KETENTUAN/ASAS-ASAS HUKUM PERDATA MENGENAI GANTI RUGI.

1. Bahwa berdasarkan pertimbangan hukumnya pada Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Nomor : 25/KPPU-I/2009, tertanggal 4 Mei 2010, menyatakan secara tegas :

   13. Menghukum Terlapor IX, PT. Metro Batavia membayar denda sebesar Rp.9.000.000.000,- (sembilan milyar 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);

   14. Dan seterusnya .....

   22. Menghukum Terlapor IX, PT. Metro Batavia membayar ganti rugi sebesar Rp.56.000.000.000,- (lima puluh enam miliar Rupiah) yang harus disetor ke kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui Bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;

2. Bahwa terhadap putusan ganti rugi dalam putusan tersebut di atas salah satu anggota Majelis Komisi menyampaikan dessenting opinion, yaitu Dr. A.M. tri Anggraini, S.H., M.H., yang pada kesimpulannya menyatakan : ...prosedur mengenai ganti rugi kepada pihak yang dirugikan sebagai akibat terjadinya pelanggaran terhadap UU diatur dalam pasal 38 ayat (2) UU No. 5 Tahun 1999 yang menyatakan bahwa : “pihak yang dirugikan sebagai akibat terjadinya pelanggaran terhadap UU ini dapat melaporkan secara tertulis kepada Komisi dengan keterangan lengkap dan jelas telah terjadinya pelanggaran serta kerugian yang ditimbulkan, dengan menyertakan identitas pelapor”. Ketentuan ini menunjukan bahwa penetapan ganti rugi yang diakui dalam UU tersebut adalah ganti rugi terhadap pihak yang dirugikan sebagai akibat pelanggaran atas UU nomor 5 tahun 1999.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Oleh karena itu, penetapan dan pembayaran ganti rugi adalah ditujukan kepada pihak yang dirugikan bukan Negara;

3. Bahwa terhadap dessenting opinion tersebut Pemohon/dahulu Terlapor IX SANGAT SEPENDAPAT, karena selain tidak mencerminkan rasa keadilan bagi Pemohon/dahulu Terlapor IX, putusan ganti rugi itu juga telah melanggar asas-asas hukum perdata dalam menentukan jumlah ganti rugi.
4. Bahwa berdasarkan asas dalam hukum perdata setiap tuntutan ganti rugi haruslah memenuhi unsur-unsur sebagai berikut :
   - Adanya bukti yang jelas dan sah untuk menentukan besaran jumlah ganti rugi. Dengan kata lain harus terdapat bukti-bukti yang jelas tentang kerugian yang benar-benar diderita. Hal ini untuk menjamin asas kepastian hukum;
   - Ganti rugi itu harus benar-benar berhubungan dengan kesalahan yang dilakukan oleh pihak yang mengganti rugi;
   - Ganti rugi harus jelas kepada siapa akan diberikan, dalam hal ini pastinya adalah kepada pihak yang memang benar-benar mengalami kerugian;
5. Bahwa berdasarkan hal tersebut secara jelas dan nyata Majelis Komisi yang memeriksa dan mengadili perkara aquo telah TELAH SALAH DAN KELIRU DALAM MENENTUKAN JUMLAH DENDA DAN GANTI RUGI DAN MELANGGAR KETENTUAN/ASAS-ASAS HUKUM PERDATA MENGENAI GANTI RUGI, sehingga patut secara hukum apabila Pemohon/dahulu Terlapor IX memohon Kepada Yang Mulia dan Terhormat Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili perkara ini membatalkan putusan KPPU aquo;
6. Bahwa selain mengenai ganti kerugian tersebut, Pemohon/dahulu Terlapor IX keberatan atas hukuman denda yang dicantumkan dalam Putusan KPPU aquo. Adapun alasan Pemohon/Terlapor IX yaitu hukuman denda tersebut jelas tidak berkeadilan, karena sebagaimana diuraikan di atas apa yang dilakukan oleh Pemohon/Terlapor IX adalah pelaksanaan dari Surat Departemen Perhubungan Nomor : AU/830/DAU.260/08, tanggal 03 Maret 2008, yang kemudian ditindaklanjuti oleh INACA (Surat Ditjen Perhubungan Udara Ref. Nomor : AU/2563/DAU-0857/06, tanggal 9 Mei 2006). Hal ini secara jelas dan nyata bukanlah suatu pelanggaran. Oleh karenanya tidak

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

patut secara hukum apabila Pemohon/Terlapor IX dihukum denda dalam perkara ini.

IV. PUTUSAN MAJELIS KOMISI PADA KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA (KPPU) MENGANDUNG PERTIMBANGAN HUKUM YANG KONTRADIKSI.

1. Bahwa dalam pertimbangan hukumnya pada butir 3 paragraf 3.6 halaman 257, Majelis Komisi menilai alat bukti berupa Keterangan Pemerintah bukan merupakan alat bukti yang dikenal dalam hukum acara KPPU, akan tetapi dalam pertimbangan hukumnya pada butir 3 paragraf 3.7 halaman 257, Majelis Komisi menilai sesuai hukum acara KPPU Keterangan Pemerintah yang diuraikan dalam Risalah Keterangan Pemerintah tertanggal 1 Maret 2010 dan tanggal 21 Januari 2010 tersebut merupakan alat bukti yang sah yang termasuk dalam kategori Petunjuk;
2. Bahwa pertimbangan hukum yang demikian merupakan pertimbangan hukum yang tidak jelas, sehingga cukup alasan hukum untuk membatalkan putusan a quo, karena putusan yang dijatuhkan melanggar asas yang digariskan Pasal 178 ayat (1) HIR;

V. PUTUSAN MAJELIS KOMISI PADA KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA (KPPU) HANYA MEMPERTIMBANGKAN SEBAGIAN KLARIFIKASI FAKTA-FAKTA DALAM LAPORAN HASIL PEMERIKSAAN LANJUTAN.

1. Bahwa Pemohon telah menyampaikan Pembelaan dan Tanggapan terhadap Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan yang dibuat oleh Tim Pemeriksa KPPU. Dimana inti dalam Pembelaan dan tangapannya, Pemohon secara tegas MENOLAK dan KEBERATAN atas Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan tersebut;
2. Bahwa terhadap Pembelaan dan Tanggapan Pemohon tersebut, Majelis Komisi dalam pertimbangan hukumnya pada butir 4 halaman 257-262 sama sekali tidak mempertimbangkan Pembelaan dan Tanggapan yang telah disampaikan oleh Pemohon terhadap Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan Tim Pemeriksa KPPU;
3. Bahwa dengan tidak dipertimbangkannya Pembelaan dan Tanggapan Pemohon tersebut, maka adalah patut dan wajar apabila Putusan Majelis Komisi pada Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) dianggap tidak cukup pertimbangan (onvoldoende gemotiveerd), oleh karena itu harus dibatalkan (Vide : Putusan MA No. 638 K/Sip/1969);

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

VI. PERTIMBANGAN HUKUM MAJELIS KOMISI PADA KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA (KPPU) DALAM PUTUSANNYA BERDASARKAN BUKTI YANG TIDAK MEMPUNYAI KEKUATAN HUKUM MENGIKAT.

1. Bahwa dalam pertimbangan hukumnya pada butir 7 paragraf 7.3. halaman 267, Majelis Komisi menilai terdapat perjanjian tertulis terkait dengan penetapan fuel surcharge pada tanggal 4 Mei 2006 yaitu berdasarkan Berita Acara Persetujuan Pelaksanaan fuel surcharge (Ref. Berita Acara Nomor 9100/53/V/2006);
2. Bahwa Berita Acara Persetujuan Pelaksanaan fuel surcharge yang menjadi dasar pertimbangan Majelis Komisi dalam menilai adanya perjanjian tertulis tersebut secara formal telah dibatalkan dengan terbitnya Notulen Rapat INACA No. 9100/57/V/2006 pada tanggal 30 Mei 2006. Dengan demikian secara hukum Berita Acara Persetujuan Pelaksanaan fuel surcharge tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat lagi;
3. Bahwa oleh karena itu, Majelis Komisi yang tetap mempertimbangkan adanya perjanjian berdasarkan bukti yang sudah tidak berlaku merupakan pertimbangan hukum yang keliru. Sehingga adil menurut hukum, jika Putusan tersebut dibatalkan;

VII. PERTIMBANGAN HUKUM MAJELIS KOMISI PADA KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA (KPPU) DALAM PUTUSANNYA TIDAK KONSISTEN.

1. Bahwa dalam pertimbangan hukumnya pada butir 11.4. paragraf 11.4.3. halaman 314, Majelis Komisi menilai unsur perjanjian dalam perkara a quo adalah perjanjian tidak tertulis untuk menetapkan besaran fuel surcharge, akan tetapi dalam pertimbangan hukumnya pada butir 7 paragraf 7.3. halaman 267, Majelis Komisi menilai terdapat perjanjian tertulis terkait dengan penetapan fuel surcharge pada tanggal 4 Mei 2006 yaitu berdasarkan Berita Acara Persetujuan Pelaksanaan fuel surcharge (Ref. Berita Acara Nomor 9100/53/V/2006);
2. Bahwa pertimbangan yang demikian merupakan pertimbangan hukum yang saling bertentangan atau kontroversi sehingga menimbulkan kebingungan bagi Pemohon untuk mempertahankan hak-haknya serta menunjukkan adanya keragu-raguan Majelis Komisi dalam mengadili perkara a quo;
3. Bahwa adalah adil menurut hukum, jika Putusan a quo tidak perlu dipertahankan dan harus dibatalkan;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

VIII. FUEL SURCHARGE MERUPAKAN KOMPONEN TARIF PENUMPANG YANG TERDAPAT DALAM UNDANG-UNDANG NO. 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN.

1. Bahwa fuel surcharge merupakan komponen biaya dan bukan merupakan komponen pendapatan. Hal ini adalah logis karena pada dasarnya Pemohon tidak memperdagangkan atau menjual fuel/avtur kepada konsumen. Penerapan fuel surcharge adalah semata-mata untuk menutupi selisih kenaikan harga avtur yang sangat signifikan dibandingkan dengan asumsi harga avtur yang ditetapkan oleh Departemen Perhubungan R.I. dalam KM No. 9 Tahun 2002;
2. Bahwa fuel surcharge merupakan salah satu komponen tariff penumpang pelayanan kelas ekonomi yang diatur dalam Pasal….. Undang-Undang No. 1 Tahun 2009. Dengan demikian, fuel surcharge adalah biaya yang sah dan tidak melanggar hukum;

IX. DALAM MENETAPKAN BESARAN HARGA FUEL SURCHARGE, PEMOHON TIDAK PERNAH MENGADAKAN PERJANJIAN DENGAN MASKAPAI PENERBANGAN LAIN.

1. Bahwa penetapan fuel surcharge sebesar Rp.20.000,- yang dikeluarkan oleh INACA hanya berlangsung 20 hari, karena pada tanggal 30 Mei 2006 penetapan fuel surcharge tersebut telah dibatalkan atas anjuran dari Komisi Pengawas Persaingan Usaha dan mengembalikan kewenangan penetapan fuel surcharge kepada masing-masing maskapai penerbangan;
2. Bahwa dengan dikembalikannya kewenangan dalam membuat penetapan fuel surcharge, Pemohon secara independen telah membuat penetapan harga fuel surcharge dengan tetap memperhatikan ketentuan-ketentuan yang berlaku tanpa adanya perjanjian dengan maskapai penerbangan lain;
3. Bahwa pada halaman 31 putusan a quo, masing-masing maskapai penerbangan membuat formulasi yang berbeda-beda dalam melakukan perhitungan fuel surcharge. Hal ini membuktikan jika antara maskapai penerbangan tidak ada kesepakatan dalam menetapkan harga fuel surcharge;
4. Bahwa pada Tabel 23, 24, dan 25 halaman 39-42 putusan a quo, harga fuel surcharge masing-masing maskapai penerbangan berbeda-beda. Begitupun dengan pergerakan Fuel Surcharge yang disajikan dalam bentuk Grafik pada halaman 43-55 juga tidak sama. Hal ini

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

membuktikan jika antara maskapai penerbangan tidak ada kesepakatan dalam menetapkan harga fuel surcharge;

Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas Pemohon Keberatan VIII mohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat agar memberikan putusan sebagai berikut :

M E N G A D I L I

1. Mengabulkan Keberatan dari Pemohon : PT. Metro Batavia tersebut;
2. Membatalkan Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Perkara Nomor : 25/KPPU-I/2009, tanggal 04 Mei 2010;

MENGADILI SENDIRI :

1. Mengabulkan Keberatan dari Pemohon : PT. Metro Batavia untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pemohon : PT. Metro Batavia tidak terbukti melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999;
3. Menghukum Termohon membayar biaya perkara menurut hukum;

KEBERATAN PEMOHON KEBERATAN IX :

1. Bahwa, di dalam Putusan Perkara Nomor 25/KPPU-I/2009 halaman 319 poin 14 pertimbangan Majelis Komisi sebelum Memutuskan Perkara tersebut di atas Majelis Komisi mempertimbangkan hal-hal yang meringankan bagi Terlapor X/Pemohon (PT. KARTIKA AIRLINES) sesuai dengan halaman 320 poin 14.2.2 tidak ikut menandatangani perjanjian penetapan fuel surcharge pada tanggal 4 Mei 2006, tetapi pada halaman 320 poin 16 tentang perhitungan ganti rugi, dan halaman 321 poin 16.2 Terlapor X/Pemohon (PT. KARTIKA AIRLINES) didenda untuk membayar ganti rugi sebesar 5% kepada masyarakat melalui Pemerintah, dengan pertimbangan Terlapor X (PT. KARTIKA AIRLINES). merupakan perusahaan yang masih akan berkembang, skala usaha kecil. Bahwa, menurut Pemohon kedua pertimbangan hukum tersebut adalah suatu pertimbangan hukum yang saling bertententangan dan merugikan Pemohon, oleh karena Pemohon tidak ikut menandatangani perjanjian penetapan fuel surcharge pada tanggal 4 Mei 2006 akan tetapi masih diharuskan untuk membayar ganti rugi.
2. Bahwa, Terlapor X/Pemohon (PT. KARTIKA AIRLINES) keberatan terhadap putusan Perkara Nomor. 25/KPPU-I/2009, dalam pertimbangan Komisi yang menyatakan pada halaman 320 poin 14.2.2 tidak ikut menandatangani perjanjian penetapan fuel surcharge pada tanggal 4 Mei 2006, berarti

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Terlapor X/Pemohon (PT. KARTIKA AIRLINES) tidak terbukti melanggar Pasal 5 Undang-undang Nomor 5 tahun 1999, yang berbunyi :

(1) Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan atau jasa yang harus di bayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.

(2) Ketentuan sebagai mana di maksud dalam ayat 1 tidak berlaku lagi.

a. Suatu perjanjian yang di buat dalam usaha patungan; atau

b. Suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku.

Bahwa, dengan demikian berdasarkan apa yang telah diuraikan di atas maka tidak ada kewajiban dari Terlapor X/Pemohon (PT. KARTIKA AIRLINES) untuk membayar ganti rugi sebagai mana pada halaman 320 poin 16 tentang perhitungan ganti rugi, dan halaman 321 poin 16.2 Terlapor X/Pemohon (PT. KARTIKA AIRLINES) didenda untuk membayar ganti rugi sebesar 5% kepada masyarakat melalui Pemerintah,

3. Bahwa, dalam Putusan Perkara Nomor 25/KPPU-I/2009, tanggal 4 Mei 2010, pada halaman 321 dan 322 poin 1, menyatakan Terlapor X/Pemohon (PT. KARTIKA AIRLINES) terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 5 Undang-undang Nomor 5 tahun 1999, dan pada halaman 324 poin 14 menghukum Terlapor X/Pemohon (PT. KARTIKA AIRLINES) membayar denda sebesar Rp.1.000.000.000,- (satu milyar rupiah) yang harus di setorkan ke kas Negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawasan Persaingan Usaha melalui Bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755 (Pendapatan Denda Pelanggaran di Bidang Persaingan Usaha) dan pada halaman 325 poin 23 menghukum Terlapor X/Pemohon (PT. KARTIKA AIRLINES) membayar ganti rugi sebesar Rp.1. 600.000.000,- (satu milyar enam ratus juta rupiah) yang harus di setorkan ke kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawasan Persaingan Usaha melalui Bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755.

Bahwa, Terlapor X/Pemohon (PT. KARTIKA AIRLINES) berkeberatan terhadap Putusan Perkara Nomor 25/KPPU-I/2009 yaitu dalam pertimbangan hukum X/Pemohon (PT. KARTIKA AIRLINES) membayar ganti rugi sebesar Rp.1. 600.000.000,- (satu milyar enam ratus juta rupiah) yang harus di setorkan ke kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawasan Persaingan Usaha melalui Bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755, oleh karena Terlapor X/Pemohon(PT. KARTIKA AIRLINES) tidak ikut menandatangani perjanjian penetapan fuel surcharge pada tanggal 4 Mei 2006, sehingga dengan demikian sudah seharusnya Terlapor X/Pemohon (PT. KARTIKA AIRLINES) dibebaskan dari kewajiban untuk membayar denda sebesar Rp.1.000.000.000,- (satu milyar rupiah) membayar ganti rugi sebesar Rp.1.600.000.000,- (satu milyar enam ratus juta rupiah) seperti tersebut di atas.

4. Bahwa, berdasarkan apa yang telah Terlapor X/Pemohon (PT. KARTIKA AIRLINES) uraikan pada butir 1 (satu) s/d 3 (tiga) di atas, maka sudah patut dan berdasarkan hukum apabila Hakim Pengadilan Negeri Kls 1 A Khusus Jakarta Selatan yang memeriksa, mengadili serta memutus permohonan keberatan ini untuk berkenan membatalkan dan mencabut putusan Termohon yaitu Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia Perkara Nomor: 25/KPPU-I/2009, tertanggal 4 Mei 2010.

   Bahwa dengan penjelasan tersebut di atas maka terbukti dan beralasan bahwa KPPU tidak cermat dalam mempertimbangkan maupun memutus perkara Nomor: 25/KPPU-I/2009 terutama terhadap Terlapor X/Pemohon (PT. KARTIKA AIRLINES).

Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas Pemohon Keberatan IX mohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat agar memberikan putusan sebagai berikut :

a. Menerima dan mengabulkan permohonan keberatan Pemohon untuk seluruhnya.
b. Membatalkan dan mencabut putusan Termohon yaitu Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia Perkara Nomor : 25/KPPU-I/2009, tertanggal 4 Mei 2010.
c. Menetapkan bahwa biaya yang timbul dalam perkara ini di tanggung oleh Termohon.

Menimbang, bahwa Pemohon Keberatan I (PT.Garuda Indonesia persero) mengajukan Tambahan Permohonan Keberatan tertanggal 08 Desember 2010 yang diajukan dalam persidangan umum Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, sebagai berikut :

Adapun Tambahan Permohonan Keberatan ini adalah sebagai berikut:

1. Sebagaimana kami kemukakan dalam Bagian F dari Permohonan Keberatan yang telah kami sampaikan sebagaimana dimaksud di atas,

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

KPPU/Termohon Keberatan tidak memiliki bukti yang sah dan cukup sebagaimana ditentukan dalam Pasal 42 dari UU No. 5/1999 guna membuktikan bahwa Garuda/Pemohon Keberatan I bersalah atas adanya perjanjian penetapan harga (besaran fuel surcharge) dengan maskapai penerbangan lainnya yang juga menjadi Terlapor dalam Perkara No. 25/KPPU-I/2009 (”Perkara No. 25/KPPU-I/2009”).

2. Bahwa, terkait dengan alat bukti yang sah yang dapat digunakan oleh KPPU/Termohon Keberatan, setelah KPPU/Termohon Keberatan menjatuhkan putusan untuk Perkara No. 25/KPPU-I/2009 atau tegasnya hanya dalam waktu kurang lebih 3 (tiga) bulan setelah dijatuhkannya putusan Perkara No. 25/KPPU-I/2009 dimaksud, KPPU/Termohon Keberatan pada tanggal 18 Agustus 2010 telah mengeluarkan putusan, yakni Putusan No. 01/2010.
3. Bahwa dalam Putusan No. 01/2010 dimaksud, pada dasarnya pertimbangan hukum KPPU/Termohon Keberatan khususnya mengenai ”alat bukti”, bertentangan dengan pertimbangan hukum KPPU/Termohon Keberatan dalam Putusan No. 25/2009 khususnya yang menyangkut ”alat bukti”.
4. Bahwa pada dasarnya, dalam Perkara No. 25/KPPU-I/2009 KPPU/Termohon Keberatan telah menyatakan bahwa Garuda/Pemohon Keberatan I ”memiliki perjanjian” penetapan besaran fuel surcharge dengan maskapai penerbangan lainnya padahal KPPU/Termohon Keberatan tidak dapat membuktikan adanya perjanjian penetapan besaran fuel surcharge eksplisit yang nyata-nyata masih berlaku antara Garuda/Pemohon Keberatan I dengan maskapai penerbangan lainnya, sedangkan dalam Perkara No. 01/KPPU-I/2010, KPPU/Termohon Keberatan pada pokoknya menyatakan sebagai berikut:
   a. Bagian 6 Tentang Perjanjian, Halaman 419 Putusan No. 01/2010 sebagai berikut:
      ”k. 4. Bahwa Majelis Komisi tidak menemukan adanya bukti dokumen pengenai pengaturan produksi maupun harga secara eksplisit yang dilakukan oleh para Terlapor;
      k.5. Bahwa meskipun demikian, dengan diketahuinya informasi mengenai data realisasi produksi masing-masing Terlapor sebagaimana dapat dibuktikan berdasarkan notulen rapat ASI dan Laporan Tahunan ASI, maka secara individual, masing-masing Terlapor dengan difasilitasi oleh ASI, dapat

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

mengatur harga, produksi dan pemasaran dengan mempertimbangkan data realisasi produksi dan harga per Propinsi dari Terlapor lain yang merupakan pesaingnya dan Pemerintah, sehingga berdampak pada terjadinya perilaku yang terkoordinasi (concerted actions)"

b. Bagian 8 Tentang Pembuktian Unsur Pasal 5 UU No. 5/1999, Halaman 420-421 Putusan No. 01/2010 sebagai berikut:

"(c) Bahwa dengan diketahuinya informasi mengenai data realisasi produksi masing-masing Terlapor sebagaimana dapat dibuktikan berdasarkan notulen rapat ASI dan Laporan Tahunan ASI, maka secara individual, masing-masing Terlapor dengan difasilitasi oleh ASI, dapat mengatur harga, produksi dan pemasaran dengan mempertimbangkan data realisasi produksi dan harga per Propinsi dari Terlapor lain yang merupakan pesaingnya dan Pemerintah, sehingga berdampak pada terjadinya perilaku yang terkoordinasi (concerted actions);

(d) Bahwa adanya perilaku yang terkoordinasi tersebut dilakukan bukan dalam rangka menetapkan harga;

(e) Bahwa dengan demikian Unsur Perjanjian Penetapan Harga tidak terpenuhi;"

5. Bahwa, pertimbangan hukum KPPU/Termohon Keberatan dalam Putusan No. 01/2010 sebagaimana diuraikan di atas menjadi dasar bagi KPPU/Termohon Keberatan untuk menyatakan bahwa unsur "perjanjian" dalam Perkara No. 01/KPPU-I/2010 tidak terpenuhi dan karenanya tidak ada pelanggaran atas Pasal 5 dan Pasal 11 UU No. 5/1999.

6. Bahwa berdasarkan pertimbangan dan dasar hukum dalam Putusan No. 01/2010 sebagaimana telah Garuda/Pemohon Keberatan I paparkan di atas, telah terjadi penerapan hukum yang berbeda dengan Putusan No. 25/2009 atas Pasal 5 UU No. 5/1999, dengan alasan sebagai berikut:

a. Baik dalam Perkara No. 25/KPPU-I/2009 maupun dalam Perkara No. 01/KPPU-I/2010, KPPU/Termohon Keberatan tidak dapat membuktikan adanya suatu perjanjian tertulis/perjanjian yang eksplisit memperjanjikan mengenai kesepakatan besaran fuel surcharge antara para maskapai penerbangan dalam Perkara No. 25/KPPU-I/2009 maupun penetapan harga antara produsen semen dalam Perkara No. 01/KPPU-I/2010.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

b. Namun kenyataannya, KPPU/Termohon Keberatan-dengan mendasarkan pada fakta bahwa KPPU/Termohon Keberatan tidak dapat membuktikan adanya suatu perjanjian tertulis dimaksud di atas-telah memutus secara berbeda dalam Putusan No. 25/2009 dan Putusan No. 01/2010 sebagaimana telah diuraikan pula di atas.

7. Dengan demikian, perbedaan pertimbangan hukum dalam Putusan No. 25/2009 dengan Putusan No. 01/2010 yang dikeluarkan sendiri oleh KPPU/Termohon Keberatan jelas menunjukkan inkonsistensi dalam menilai terpenuhi atau tidak terpenuhinya unsur ”perjanjian” dalam pemenuhan Pasal 5 UU No. 5/1999.

8. Bahwa, disampaikannya Putusan No. 01/2010 yang kami uraikan di atas adalah untuk mendukung dalil Garuda/Pemohon Keberatan I yang telah disampaikan dalam Permohonan Keberatan, di mana Garuda/Pemohon Keberatan I telah menguraikan dasar-dasar dan dalil-dalil baik mengenai Kesalahan Formalitas maupun Kesalahan Dalam Pokok Perkara dari Putusan No. 25/2009, terutama sehubungan dengan tidak didasarkannya Putusan No. 25/2009 pada alat bukti yang sah terkait dengan ada atau tidaknya perjanjian penetapan besaran fuel surcharge antara sembilan maskapai penerbangan yang menjadi Terlapor dalam Perkara No. 25/KPPU-I/2009 yang diputus bersalah telah melakukan perjanjian penetapan harga dalam Putusan No. 25/2009.

9. Bahwa dalam Putusan No. 25/2009, KPPU/Termohon Keberatan menyatakan antara lain sebagai berikut:

a. Butir 7.5 halaman 267 Putusan No. 25/2009, sebagai berikut:

”7.5. `Menimbang bahwa meskipun ada kesepakatan membatalkan perjanjian sejak tanggal 30 Mei 2006, namun Majelis Komisi menilai perjanjian tersebut masih tetap dilaksanakan oleh masing-masing maskapai penerbangan;”

b. Butir 11.4 halaman 314 Putusan No. 25/2009, sebagai berikut:

”11.4.2 Bahwa yang dimaksud dengan perjanjian dalam perkara aquo bukan merupakan suatu perjanjian yang dibuat dalam suatu usaha patungan atau suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku;

11.4.3 Bahwa yang dimaksud dengan perjanjian dalam perkara aquo adalah perjanjian tidak tertulis untuk menetapkan besaran fuel surcharge secara bersama-sama yang dilakukan oleh para Terlapor yaitu Terlapor I, PT Garuda

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Indonesia (Persero); Terlapor II, PT Sriwijaya Air; Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero); Terlapor IV, PT Mandala Airlines; Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service; Terlapor VII PT Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines; Terlapor IX, PT Metro Batavia; Terlapor X, PT Kartika Airlines; pada Periode I (Mei 2006 s/d Maret 2008) untuk zona penerbangan dengan waktu tempuh 0 s/d 1 jam, 1 s/d 2 jam dan 2 s/d 3 jam sebagaimana diuraikan dalam Bagian Tentang Hukum butir 7 Tentang Perjanjian dan butir 8 tentang Penetapan Harga di atas;

11.4.4 Bahwa dengan demikian Unsur Perjanjian terpenuhi;"

10. Bahwa, Garuda/Pemohon Keberatan I tetap pada dalil-dalilnya sebagaimana dinyatakan dalam Permohonan Keberatan, khususnya sebagaimana telah diuraikan oleh Garuda/Pemohon Keberatan I dalam butir 83-86 Bagian F Permohonan Keberatan sebagai berikut:

"83. Dalam menentukan ada atau tidaknya pelanggaran atas UU No. 5/1999 dalam Perkara ini, KPPU/Termohon Keberatan menggunakan alat bukti "surat dan/atau dokumen" berupa Berita Acara Pembahasan Fuel Surcharge INACA No. 9100/51/V/2006 tanggal 4 Mei 2006 yang ditandatangani oleh Sekretaris Jenderal INACA serta 9 (sembilan) maskapai penerbangan ("Berita Acara INACA 4 Mei 2006") (Bukti P-20), di mana dalam Berita Acara INACA 4 Mei 2006 tersebut disepakati bahwa fuel surcharge akan dikenakan oleh maskapai penerbangan sebesar Rp.20.000,00 per penumpang.

85. Bahwa, sebagaimana telah diakui oleh KPPU/Termohon Keberatan dalam pertimbangannya halaman 314 butir 11.4 mengenai "Unsur Perjanjian", yang dimaksud dengan perjanjian dalam perkara aquo adalah perjanjian tidak tertulis untuk menetapkan besaran fuel surcharge secara bersama-sama. KPPU/Termohon Keberatan tidak mendasarkan pada Berita Acara INACA 4 Mei 2006, yang pada kenyataannya juga telah dibatalkan oleh INACA melalui surat No. INC-1001/238/V/2006 tanggal 31 Mei 2006 kepada KPPU ("Surat INACA No. 238/2006") (Bukti P-21) yang pada pokoknya menyatakan bahwa berdasarkan hasil rapat anggota-anggota INACA pada tanggal 30 Mei 2006 (berdasarkan Notulen Rapat Anggota dan Pengurus INACA No.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

9100/57/V/2006 (Bukti P-22)), besaran fuel surcharge diserahkan kembali ke masing-masing maskapai penerbangan sesuai dengan anjuran dari KPPU/Termohon Keberatan.

86. Dengan demikian, sejak tanggal 30 Mei 2006 tersebut, tidak ada suatu kesepakatan apapun antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lainnya sehubungan dengan formula dan/atau besaran fuel surcharge, sehingga Berita Acara INACA 4 Mei 2006 bukan merupakan bukti adanya kesepakatan penetapan besaran fuel surcharge karena faktanya kesepakatan tertanggal 4 Mei 2006 telah dibatalkan.

87. KPPU/Termohon Keberatan tidak mempertimbangkan bukti surat dan/atau dokumen yang disampaikan oleh Garuda/Pemohon Keberatan dimaksud di atas yang membuktikan tidak adanya perjanjian antar maskapai penerbangan, namun KPPU/Termohon Keberatan malah menggunakan asumsi dan data yang tidak benar dalam menyimpulkan adanya perjanjian antara Garuda/Pemohon Keberatan maskapai penerbangan lainnya."

(cetak tebal sebagai penekanan dari kami)

11. Di samping pertimbangan hukum dalam Putusan No. 25/2009 terkait dengan terpenuhinya unsur "perjanjian" sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 UU No. 5/1999 terkait dengan tuduhan adanya perjanjian penetapan besaran fuel surcharge antara Garuda/Pemohon Keberatan I dengan maskapai penerbangan lainnya, KPPU/Termohon Keberatan dalam amar Putusan No. 25/2009 menyatakan sebagai berikut:

"1. Menyatakan bahwa Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero) ... terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999;

...

3. Menyatakan bahwa Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero), ... tidak terbukti melanggar Pasal 21 UU No. 5 Tahun 1999;

4. Menetapkan adanya kerugian masyarakat setidak-tidaknya sebesar Rp.5,081,739,669,158 (Lima Triliun Delapan Puluh Satu Miliar Tujuh Ratus Tiga Puluh Sembilan Juta Enam Ratus Enam Puluh Sembilan Ribu Seratus Lima Puluh Delapan Rupiah) sampai dengan Rp.13,843,165,835,099 (Tiga Belas Triliun Delapan Ratus Empat Puluh Tiga Miliar Seratus Enam Puluh Lima Juta Delapan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Ratus Tiga Puluh Lima Ribu Sembilan Puluh Sembilan Rupiah) selama periode 2006 s/d 2009;

5. Memerintahkan pembatalan perjanjian penetapan fuel surcharge baik secara tertulis maupun tidak tertulis yang dilakukan oleh Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT Sriwijaya Air; Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero); Terlapor IV, PT Mandala Airlines; Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service; Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines; Terlapor IX, PT Metro Batavia; Terlapor X, PT Kartika Airlines;

6. Menghukum Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero) membayar denda sebesar Rp.25.000.000.000,- (duapuluh lima milyar 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);

...

15. Menghukum Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero) membayar ganti rugi sebesar Rp.162.000.000.000,- (seratus enam puluh dua milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan ganti rugi pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;"

12. Bahwa, dengan demikian sebagaimana telah diuraikan di atas KPPU/Termohon Keberatan telah mendasarkan Putusan No. 25/2009 yang menyatakan bahwa Garuda/Pemohon Keberatan I telah melakukan perjanjian penetapan besaran fuel surcharge dengan maskapai penerbangan lainnya dengan mendasarkan pada pendapat KPPU/Termohon Keberatan bahwa terdapat "perjanjian tidak tertulis" atau "concerted actions" antara Garuda/Pemohon Keberatan I dengan maskapai penerbangan lainnya.

13. Terlebih lagi, "concerted actions" sebagaimana dimaksud oleh KPPU/Termohon Keberatan sebagai tindakan-tindakan di mana Garuda/Pemohon Keberatan I bersama-sama dengan maskapai penerbangan lainnya menerapkan besaran fuel surcharge dengan besaran yang disepakati bersama telah didasarkan pada asumsi-asumsi

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

yang dibuat oleh KPPU/Termohon Keberatan atas data besaran fuel surcharge yang direkayasa dan/atau dikarang sendiri dan bukan berdasarkan data besaran fuel surcharge yang aktual yang diterapkan oleh Garuda/Pemohon Keberatan I dalam periode yang dituduhkan. Hal ini telah disampaikan pula oleh Garuda/Pemohon Keberatan I dalam butir 57-59 Permohonan Keberatan, sebagai berikut:

"57. Bahwa, KPPU/Termohon Keberatan tidak memiliki alat bukti apapun yang diakui berdasarkan Pasal 42 UU No. 5/1999 jo Pasal 64 ayat (1) Perkom No. 1/2006 untuk membuktikan adanya suatu perjanjian baik tertulis maupun tidak tertulis antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lain sehubungan dengan besaran fuel surcharge yang dibebankan kepada konsumen. Kalaupun KPPU/Termohon Keberatan menganggap memiliki bukti untuk membuktikan hal dimaksud-quod non-bukti tersebut demi hukum haruslah dikesampingkan karena tidak sesuai dengan ketentuan Pasal 42 UU No. 5/1999 jo Pasal 64 ayat (1) Perkom No. 1/2006 dimaksud. Faktanya, sejak tanggal 30 Mei 2006 besaran fuel surcharge ditetapkan secara independen oleh Garuda/Pemohon Keberatan.

58. Dalam memutus bahwa terdapat suatu perjanjian tidak tertulis antara Garuda/Pemohon Keberatan dengan maskapai penerbangan lain sehubungan dengan besaran fuel surcharge, KPPU/Termohon Keberatan telah menggunakan asumsi melalui pendekatan statistik dengan data yang keliru, tidak akurat dan tidak benar untuk membuktikan adanya keseragaman perilaku antara para Terlapor. Sekali lagi, Garuda/Pemohon Keberatan tegaskan bahwa asumsi dimaksud bukanlah alat bukti yang sah sebagaimana diuraikan di atas.

59. Karena sebagian terbesar data yang dianalisa dan diuji oleh KPPU/Termohon Keberatan adalah semata-mata berdasarkan asumsi dengan data yang keliru, tidak akurat, tidak benar dan tidak berdasar dari KPPU/Termohon sendiri maka hasil analisa yang dibuat dengan menggunakan data-data tersebut menjadi tidak akurat, bahkan salah dan keliru."

14. Dengan demikian, Garuda/Pemohon Keberatan I dengan ini menyampaikan salinan dari Putusan No. 01/2010 tersebut di atas sebagai salah satu bahan pertimbangan bagi Majelis Hakim Yang

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Terhormat dalam menilai adanya kesalahan KPPU/Termohon Keberatan dari aspek materiil dalam menilai ada/tidaknya perjanjian antar Garuda/Pemohon Keberatan I maskapai penerbangan lainnya.

Berdasarkan hal-hal yang telah Garuda/Pemohon Keberatan I uraikan di atas, maka adalah sangat beralasan menurut hukum apabila Garuda/Pemohon Keberatan I memohon kepada Majelis Hakim Yang Terhormat untuk memutuskan sebagaimana yang telah kami sampaikan dalam halaman 78-79 dari Permohonan Keberatan.

Menimbang, bahwa Pemohon Keberatan I (PT.Garuda Indonesia persero) melalui kuasanya pula telah mengajukan Permohonan Pemeriksaan Ahli Tambahan tertanggal 08 Desember 2010 kepada Majelis Hakim didepan persidangan, antara lain sebagai berikut :

DASAR HUKUM DAN URGENSI PERMOHONAN PEMERIKSAAN AHLI TAMBAHAN PADA INTINYA ADALAH UNTUK MENJELASKAN ADANYA KESALAHAN-KESALAHAN, BAIK KESALAHAN FORMALITAS MAUPUN KESALAHAN DALAM POKOK PERKARA

1. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 6 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 3 tahun 2005 tentang Tata Cara Pengajuan Keberatan terhadap Putusan KPPU dan Pasal 69 Peraturan KPPU No. 1 tahun 2010 tentang Tata Cara Penanganan Perkara (“Perkom No. 1/2010”), peraturan yang mana mencabut Peraturan KPPU No. 1 tahun 2006 tentang Tata Cara Penanganan Perkara di KPPU (“Perkom No. 1/2006”), pada pokoknya diatur bahwa Majelis Hakim Pengadilan Negeri yang menangani upaya hukum keberatan dapat memerintahkan KPPU untuk melakukan pemeriksaan tambahan yang dituangkan melalui suatu putusan sela.
2. Bahwa berdasarkan Pasal 42 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (“UU No. 5/1999”) dan Pasal 72 ayat (1) Perkom No. 1/2010, pada pokoknya diatur bahwa dalam menilai atau memeriksa terjadi atau tidaknya pelanggaran terhadap UU No. 5/1999 Majelis Komisi KPPU menggunakan alat-alat bukti berupa:
   a. Keterangan saksi;
   b. Keterangan ahli;
   c. Surat dan atau dokumen;
   d. Petunjuk;
   e. Keterangan pelaku usaha.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

3. Bahwa berdasarkan Pasal 44 huruf b Perkom No. 1/2006 sebagaimana telah dicabut dan diganti dengan Perkom No. 1/2010, disebutkan bahwa untuk menemukan ada atau tidaknya pelanggaran atas UU No. 5/1999 pada tahap Pemeriksaan Pendahuluan, Pemeriksaan Lanjutan, dan juga Sidang Komisi, KPPU melakukan serangkaian kegiatan antara lain berupa: memeriksa dan meminta keterangan dari terlapor, pelapor, saksi, pendapat ahli dan instansi pemerintah.
4. Bahwa berdasarkan Pasal 53 Perkom No. 1/2006 sebagaimana telah dicabut dan diganti dengan Perkom No. 1/2010, terlapor diberikan kesempatan untuk menyampaikan tanggapan atau pembelaan dan/atau mengajukan alat bukti termasuk Saksi dan/atau Ahli untuk menjadi salah satu pertimbangan Majelis Komisi dalam mengambil putusan.
5. Bahwa pada tahap Pemeriksaan Pendahuluan, Pemeriksaan Lanjutan, dan juga Sidang Komisi Perkara Nomor 25/KPPU-I/2009 ("Perkara No. 25/KPPU-I/2009"), Garuda/Pemohon Keberatan I (dahulu selaku Terlapor I) belum mengajukan ahli di bidang hukum maupun di bidang ekonomi dan/atau ilmu statistik khususnya yang berkenaan dengan alat-alat bukti dan kaidah ilmu statistik.
6. Bahwa, dalam Nota Pembelaan yang disampaikan oleh Garuda/Pemohon Keberatan I dalam Sidang Komisi Perkara Nomor 25/KPPU-I/2009 tertanggal 21 April 2010, Garuda/Pemohon Keberatan I telah menyatakan keberatannya terhadap adanya kesalahan formalitas terkait dengan hukum acara pemeriksaan dan kesalahan dalam pokok perkara terkait dengan metode statistik dalam pengujian data.
7. Bahwa, sehubungan dengan hal tersebut di atas, dan guna terpenuhinya asas audi et alteram partem dan due process of law, keterangan ahli di bidang hukum dan ekonomi serta ilmu statistik sebagaimana tersebut di atas sangat diperlukan untuk memberikan kepastian hukum bagi Garuda/Pemohon Keberatan I atas adanya kesalahan-kesalahan baik dalam hal formalitas maupun dalam pokok perkara yang dilakukan oleh KPPU/Termohon Keberatan dalam memeriksa dan memutus Perkara No. 25/KPPU-I/2009 dimaksud. Dengan demikian putusan yang akan dijatuhkan oleh Majelis Hakim Pengadilan Negeri pada perkara ini akan benar-benar menggunakan pertimbangan dengan argumentasi yang benar, logis, sesuai dengan faktanya dan mencerminkan keadilan bagi pihak-pihak.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

8. Bahwa, permohonan Pemeriksaan Tambahan ini sesuai dengan praktek dan preseden yang pernah dilakukan oleh Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dalam memeriksa perkara-perkara permohonan keberatan terhadap putusan KPPU sebelumnya, antara lain dalam Perkara Nomor 04/KPPU/2008/PN.Jkt.Pst melalui Putusan Sela tertanggal 13 Oktober 2008 yang pada pokoknya Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dalam perkara dimaksud memerintahkan kepada KPPU untuk melakukan pemeriksaan tambahan terhadap ahli-ahli yang diajukan oleh pemohon keberatan (terlampir).

9. Dalam hal Pemeriksaan Tambahan dimaksud tidak dilakukan, maka hal tersebut dapat dianggap sebagai suatu kesalahan dalam penerapan hukum, karena secara tegas berdasarkan Pasal 121 ayat (1) HIR, pada pokoknya ditentukan bahwa para pihak memiliki hak dan kesempatan yang sama untuk didengar keterangannya. Di samping ketentuan Pasal 121 ayat (1) HIR dimaksud, yurisprudensi maupun doktrin juga mensyaratkan dijalankannya asas audi et alteram partem dimaksud, sebagaimana antara lain diuraikan di bawah ini:

Yurisprudensi:

Yurisprudensi Mahkamah Agung dalam putusan No. 1897 K/Sip/1956 antara Saleh Bisjir melawan N.V. Cultuur Maatschappy “Bayabang” dan R.C. Immink, menyatakan:

> “Dalam sengketa jual beli dimana pihak pembeli mendalihkan bahwa ia belum menerima seluruh barang yang dibelinya menurut kontrak, sedang pihak penjual membantah dengan mengemukakan bahwa ia telah menyerahkan seluruh barang yang dijual belikan, pihak pembeli harus dibebani pembuktian mengenai adanya kontrak dan pembayaran yang telah dilakukan sedang pihak penjual mengenai barang-barang yang telah diserahkannya”.

Yurisprudensi ini memberikan salah satu contoh penerapan asas Audi et Alteram Partem, dimana pihak penjual dan pembeli diberikan beban pembuktian yang seimbang atau patut di depan Hakim.

Doktrin:

Berdasarkan pendapat Prof. Sudikno Mertokusumo, S.H., dalam bukunya yang berjudul Hukum Acara Perdata-Edisi Ketujuh-halaman 14-15, sebagai berikut:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

"Di dalam hukum acara perdata kedua belah pihak haruslah diperlakukan sama, tidak memihak dan didengar bersama-sama. Bahwa pengadilan mengadili menurut hukum dengan tidak membedakan orang, seperti yang dimuat dalam Pasal 5 ayat (1) UU No 4 Tahun 2004, mengandung arti bahwa di dalam hukum acara perdata yang berperkara harus sama-sama diperhatikan, berhak atas perlakuan yang sama dan adil serta masing-masing harus diberi kesempatan untuk memberi pendapatnya. Asas bahwa kedua belah pihak harus didengar lebih dikenal dengan asas "audi et alteram partem" atau Eines Mannes Rede ist keines Mannes Rede, man soll sie horen alle beide". Hal ini berarti bahwa hakim tidak boleh menerima keterangan dari salah satu pihak sebagai benar, bila pihak lawan tidak didengar atau tidak diberi kesempatan untuk mengeluarkan pendapatnya. Hal ini berarti juga bahwa pengajuan alat bukti harus dilakukan di muka sidang yang dihadiri oleh kedua belah pihak (Pasal 132a, 121 ayat 2 HIR, 145 ayat 2, 157 Rbg,. 47 Rv)".

10. Bahwa, secara garis besar kesalahan formalitas dan kesalahan dalam pokok perkara dimaksud adalah sebagai berikut:

Kesalahan Formalitas

(1) Termohon Keberatan Tidak Mengambil Sumpah Terhadap Saksi-Saksi Yang Diperiksa Dalam Perkara A Quo

Keterangan-keterangan yang diberikan oleh para saksi (Tengku Burhanuddin, S.E., Sekretaris Jenderal Indonesian National Air Carriers Association ("INACA") dan Iqbal Hasan, VP Aviasi PT Pertamina (Persero)) tidak dilakukan dibawah sumpah, padahal Pasal 67 ayat (1) huruf (d) Perkom No. 1/2006 mensyaratkan pengambilan sumpah yang mana harus dituangkan dalam berita acara pemeriksaan. Dengan demikian keterangan para saksi dimaksud harus dikesampingkan karena bukan merupakan alat bukti yang sah.

(2) KPPU/Termohon Keberatan Melanggar Keputusan KPPU Nomor 252/KPPU/Kep/VII/2008 tentang Pedoman Pelaksanaan Pasal 47 UU No. 5/1999 ("Pedoman Pasal 47") yang dikeluarkan sendiri oleh KPPU/Termohon Keberatan,

KPPU/Termohon Keberatan melampaui kewenangannya dalam UU No. 5/1999 dalam menjatuhkan sanksi ganti rugi kepada

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Garuda/Pemohon Keberatan I. Penetapan sanksi ganti rugi tidak didasarkan pada adanya tuntutan ganti rugi aktual yang diajukan oleh konsumen, dimana sampai saat ini atau setidaknya sampai dengan dikeluarkannya Putusan Termohon Keberatan atas Perkara No. 25/KPPU-I/2009, tidak pernah ada permohonan ganti rugi yang diajukan konsumen terkait pengenaan fuel surcharge.

(3) Penggunaan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2010 sebagai Dasar Alasan yang Memberatkan dalam Putusan Perkara A Quo adalah Tidak Benar dan Tidak Berdasar

Termohon Keberatan dalam pertimbangan Putusan aquo menyatakan bahwa salah satu dasar yang memberatkan bagi Garuda/Pemohon Keberatan I adalah tetap masih diberlakukannya fuel surcharge meskipun telah terbit Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2010 yang baru berlaku efektif sejak tanggal 14 April 2010, padahal peristiwa yang dipermasalahkan dalam Perkara aquo adalah dalam rentang waktu tahun 2006-2009. Dengan demikian, Termohon Keberatan telah menerapkan suatu peraturan perundang-undangan yang tidak relevan dengan peristiwa dimaksud.

(4) Putusan Didasarkan Pada Data Yang Keliru, Bahkan Tanpa Data Yang Relevan

Termohon Keberatan menggunakan data yang tidak benar dan tidak akurat, karena sebagian data yang digunakan dalam pemeriksaan perkara aquo adalah keliru berdasarkan ilmu statistik. Data yang tidak benar dan tidak akurat dimaksud antara lain: (i) Termohon Keberatan tidak menggunakan data aktual fuel surcharge dan fuel cost Garuda/Pemohon Keberatan I untuk tahun 2009, namun semata-mata menggunakan data hasil proyeksi fuel surcharge dan fuel cost yang dihitung sendiri oleh Termohon Keberatan; dan (ii) Termohon Keberatan tidak menggunakan data aktual fuel cost beberapa maskapai penerbangan untuk tahun 2006–2009, namun semata-mata menggunakan data hasil proyeksi fuel surcharge dan fuel cost dari PT Sriwijaya Air yang dihitung sendiri oleh Termohon Keberatan.

(5) Hasil Uji Korelasi dan Uji Homogenitas yang dilakukan oleh Termohon Keberatan keliru karena menggunakan data yang tidak benar

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Termohon Keberatan keliru dalam melakukan uji statistik (uji korelasi dan uji homogenitas) karena tidak menerapkan kaidah ilmu statistik. Data fuel surcharge yang digunakan oleh Termohon Keberatan sebagian besar adalah data yang dihitungnya sendiri sehingga tidak aktual dan akurasinya diragukan. Artinya hasil uji korelasi dan homogenitas yang dimaksud, seharusnya tidak dapat dan tidak relevan untuk dijadikan sebagai dasar mengenai ada atau tidak adanya kesepakatan antara Garuda/Pemohon Keberatan I dengan para maskapai penerbangan lainnya.

(6) Putusan No. 25/2009 tidak didasarkan pada Alat Bukti yang Sah

Sesuai dengan Pasal 42 UU No. 5/1999 jo Pasal 64 ayat (1) Perkom No. 1/2006, alat bukti yang sah adalah keterangan saksi, keterangan ahli, surat dan/atau dokumen, petunjuk, keterangan Terlapor. Faktanya, Termohon Keberatan hanya menggunakan asumsi dan data Termohon Keberatan sendiri yang keliru, karena tidak ada satupun alat bukti sebagaimana tersebut di atas yang membuktikan adanya kesepakatan penetapan besaran fuel surcharge antara Garuda/Pemohon Keberatan I dengan maskapai penerbangan lainnya, serta adanya penetapan fuel surcharge yang eksesif. Dalam Pemeriksaan Perkara No. 25/KPPU-I/2009, KPPU/Termohon Keberatan juga tidak menghadirkan Ahli untuk didengar keterangannya.

Dalam hal ini, KPPU/Termohon Keberatan hanya mendasarkan Putusan No. 25/2009 pada asumsi-asumsi tanpa didukung adanya bukti eksplisit yang nyata mengenai dugaan adanya kesepakatan penetapan besaran fuel surcharge. Dalam hal ini, KPPU/Termohon Keberatan hanya semata-mata merujuk kepada adanya pertemuan antara anggota INACA dan langsung dianggap oleh KPPU/Termohon Keberatan sebagai indikasi adanya kesepakatan penetapan besaran fuel surcharge. Bertolak belakang dengan Putusan No. 25/2009, dalam Putusan KPPU/Termohon Keberatan pada Perkara No. 01/KPPU-I/2010 dalam dugaan penetapan harga semen di Indonesia (”Putusan No. 01/2010”) (terlampir), ketiadaan bukti eksplisit tentang eksistensi kesepakatan penetapan harga semen antar produsen semen justru menjadi dasar bagi KPPU/Termohon Keberatan untuk

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

menyatakan bahwa tidak terdapat kesepakatan penetapan harga semen antar produsen semen.

Kesalahan dalam Pokok Perkara

(7) Definisi Pasar Bersangkutan Tidak Jelas dan Kabur

Termohon Keberatan menyatakan bahwa pasar bersangkutan dalam Perkara ini adalah "layanan jasa penerbangan penumpang berjadwal dari satu titik keberangkatan ke titik kedatangan di catchment area pada setiap bandar udara". Namun dalam Putusan Perkara aquo, yang dipermasalahkan oleh Termohon Keberatan bukanlah "layanan jasa penerbangan penumpang berjadwal" melainkan penetapan fuel surcharge. Tegasnya, yang menjadi objek pemeriksaan sebagaimana putusan Perkara aquo adalah penetapan fuel surcharge. Dengan adanya perbedaan terminologi dan perbedaan pengertian "layanan jasa penerbangan penumpang berjadwal" dan "penetapan fuel surcharge" maka definisi pasar bersangkutan yang terkait dengan "produk" dalam perkara aquo menjadi tidak jelas dan kabur.

Disamping itu, Termohon Keberatan juga tidak menjelaskan apa yang dimaksud dengan "catchment area pada setiap bandar udara" dalam definisi pasar bersangkutan. Padahal, faktanya Garuda/Pemohon Keberatan bersaing tidak di seluruh rute penerbangan domestik di wilayah Indonesia dengan seluruh maskapai penerbangan lainnya. Oleh karena itu, definisi pasar bersangkutan yang terkait dengan "jangkauan geografis" menjadi tidak jelas dan kabur sedangkan dalam kasus persaingan usaha penentuan pasar bersangkutan adalah krusial untuk mentukan telah terjadinya pelanggaran atau tidak.

(8) Unsur-unsur Pasal 5 UU No. 5/1999 Tidak Terpenuhi

Pasal 5 ayat (1) UU No. 5/1999 berbunyi sebagai berikut "Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama."

Unsur Pasal 5 UU No. 5/1999 yang terpenuhi hanya unsur "pelaku usaha" saja. KPPU/Termohon Keberatan tidak dapat membuktikan bahwa ada suatu perjanjian penetapan besaran fuel surcharge antara Garuda/Pemohon Keberatan I baik secara tertulis maupun

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

tidak tertulis, dan serta penerapan fuel surcharge yang eksesif. Kesepakatan tertanggal 4 Mei 2006 telah dibatalkan sejak 30 Mei 2006, dan komponen fuel surcharge bukan merupakan pendapatan melainkan beban (cost) bagi Garuda/Pemohon Keberatan I.

Sebagai contoh yang telah kami sampaikan dalam poin (6) di atas, dalam Putusan No. 01/2010 KPPU/Termohon Keberatan telah menyatakan bahwa Pasal 5 UU No. 5/1999 tidak terbukti karena KPPU/Termohon Keberatan tidak dapat menemukan adanya bukti eksplisit mengenai kesepakatan penetapan harga semen tersebut meskipun terdapat fakta bahwa para produsen semen secara rutin melakukan pertemuan Asosiasi Semen Indonesia.

(9) ”Fuel Surcharge” Tidak Sama Dengan ”Harga”

Fuel surcharge bukanlah "harga" (price) yang merupakan salah satu unsur dalam Pasal 5 UU No. 5/1999. Fuel surcharge pada dasarnya adalah "biaya" (cost), sedangkan "harga" adalah "tarif" yang penetapannya tunduk kepada Kepmenhub No. 9/2002, sedangkan untuk "fuel surcharge" sampai saat ini tidak ada ketentuan perundang-undangan yang mengatur formula fuel surcharge, kecuali KM No. 26/2010 yang tidak relevan dalam perkara a quo.

KPPU/Termohon Keberatan telah mencampuradukkan definisi "harga" yang notabene adalah "tarif" dengan definisi "fuel surcharge" yang notabene adalah bukan "harga" atau "tarif", melainkan hanya salah satu komponen dari “harga”.

Bahwa berdasarkan uraian di atas, kami memohon kepada Majelis Hakim Pemeriksa Perkara No. 02/KPPU/2010/PN.Jkt.Pst. agar dapat mengabulkan pelaksanaan pemeriksaan tambahan terhadap:

(i) Ahli dibidang hukum, yakni:

Dr. Susanti Adi Nugroho, S.H., M.H., mantan Hakim Agung, Curriculum Vitae terlampir;

(ii) Ahli di bidang ilmu ekonomi, yaitu:

Prof. Dr. Ine Minara S. Ruky, M.Sc, guru besar bidang ilmu ekonomi Universitas Indonesia, peneliti senior LPEM Universitas Indonesia, trainer pada diklat KPPU, sebagaimana Curriculum Vitae terlampir; dan

(iii) Ahli di bidang ilmu statistik dan ekonometrika, yaitu:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Dr. Ir. Anton Hendranata, S.E., pengajar senior Universitas Indonesia, analis ekonomi, dan praktisi bidang statistika dan ekonometrika, sebagaimana Curriculum Vitae terlampir.

Agar didengar keterangannya sebagai ahli dalam pemeriksaan tambahan.

Adapun hal-hal yang kami mohonkan untuk ditanyakan kepada para ahli tersebut adalah sebagai berikut:

A. Bidang Hukum

Tentang Sumpah Saksi

1. Berdasarkan hukum acara yang berlaku, bagaimana formalitas pemberian kesaksian oleh saksi?
2. Bagaimana hukum acara mengatur mengenai cara pengambilan sumpah terhadap seorang saksi yang akan dimintai keterangan?
3. Apakah dengan hanya menanyakan kesediaan saksi untuk diambil sumpahnya, dapat dianggap bahwa saksi tersebut telah disumpah menurut hukum acara yang berlaku?
4. Apakah seluruh lafal pengambilan sumpah harus dituangkan atau dikutip dalam Berita Acara Pemeriksaan?
5. Apakah keterangan saksi yang tidak diberikan di bawah sumpah dapat dipandang sebagai alat bukti yang sah?

Tentang Alat Bukti

6. Alat bukti apa saja yang dikenal dalam UU No. 5/1999?
7. Apakah alat bukti petunjuk dapat berdiri sendiri tanpa didukung oleh alat-alat bukti lainnya yang dikenal dalam UU No. 5/1999?
8. Apakah alat bukti lain untuk mendukung alat bukti petunjuk haruslah mengenai masalah yang sama?
9. Apakah data ekonomi/keuangan aktual yang disampaikan oleh Terlapor dapat dianggap sebagai alat bukti berdasarkan UU No. 5/1999?
10. Apakah hasil asumsi (bukan data aktual) yang dilakukan terhadap data ekonomi/keuangan dimaksud pada butir 9 di atas dapat dianggap sebagai alat bukti sebagaimana dimaksud dalam UU No. 5/1999?
11. Apakah asumsi dapat digunakan sebagai dasar/landasan untuk menjatuhkan putusan?

Tentang Penggunaan Peraturan Perundang-undangan yang Berlaku Pasca Periode Peristiwa yang Dipermasalahkan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

12. Apakah suatu peraturan perundang-undangan dapat berlaku secara retroaktif?
13. Apakah Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2010 yang baru mulai berlaku pada tanggal 14 April 2010, atau 7 bulan sejak dimulainya tahap Pemeriksaan Pendahuluan di KPPU dapat dijadikan sebagai dasar yang memberatkan untuk dugaan pelanggaran yang dilakukan pada tahun 2006-2009?

Tentang Pemenuhan Unsur-Unsur dari Pasal yang Dituduhkan

14. Apakah suatu dugaan pelanggaran ketentuan pasal 5 UU No. 5/1999 wajib dibuktikan dengan harus terpenuhinya semua unsur-unsur Pasal 5 UU No. 5/1999?
15. Apakah dengan tidak terbuktinya satu unsur saja bisa dijatuhkan putusan adanya pelanggaran Pasal 5 UU No. 5/1999?

Tentang Penerapan Sanksi Ganti Rugi

16. Dalam perkara inisiatif berdasarkan Pasal 40 ayat (1) UU No. 5/1999, apakah KPPU dapat menjatuhkan sanksi ganti rugi terhadap Terlapor?
17. Apakah KPPU terikat oleh ketentuan dalam Pedoman Pasal 47 dalam menentukan besaran ganti rugi?
18. Apakah KPPU dapat menjatuhkan ganti rugi lain selain ganti rugi aktual?
19. Bagaimana cara menetapkan besaran nilai ganti rugi aktual berdasarkan Pedoman Pasal 47?
20. Jika tidak terdapat pihak yang meminta ganti rugi atas pelanggaran UU No. 5/1999, apakah KPPU dapat menjatuhkan sanksi ganti rugi?
21. Jika tidak terdapat tuntutan ganti rugi dari pihak yang dirugikan, apakah pembayaran ganti rugi tersebut dapat dibayarkan ke Kas Negara?
22. Apakah KPPU dapat bertindak mewakili konsumen yang dirugikan?
23. Apa konsekuensi hukum jika Putusan KPPU bertentangan dengan ketentuan Pasal 47 ayat (2) huruf (f) UU No. 5/1999 (penetapan pembayaran ganti rugi) dan Pedoman Pasal 47?

Tentang Hukum Positif

24. Apakah Surat Dirjen Perhubungan Udara No. AU/1386/DAU.260/08 tentang Formulasi Perhitungan Fuel

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Surcharge yang ditujukan hanya kepada pihak-pihak tertentu dapat dianggap sebagai suatu peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang No. 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan?

B. BIDANG EKONOMI

1. Apa yang dimaksud dengan "Relevant Market" atau "Pasar Bersangkutan" dan mengapa hal ini penting dalam menganalisa persaingan?
2. Faktor-faktor apa sajakah yang perlu diperhatikan dalam menentukan (mendefinisikan) relevant market?
3. Bagaimana cara menentukan atau mengetahui "product relevant market" dan "geographic relevant market" dan apa akibat yang timbul bila terjadi kesalahan dalam menentukan relevant market tersebut?
4. Apa yang dimaksud dengan SSNIP test, dan apa kelemahan dan kelebihannya? Jika test ini tidak dapat dilakukan sehingga harus menggunakan metode alternatifnya, apa yang harus dilakukan agar hasilnya (yaitu definisi relevant market), bermanfaat untuk analisa persaingan?
5. Apa yang dimaksud dengan elastisitas subsitusi dan mengapa konsep elastisitas subsitusi sangat penting dalam menentukan "relevant market"?
6. Menurut ahli, apa yang menjadi subsitusi dari jasa penerbangan udara?
7. Ketika menentukan subsitusi sebuah produk barang atau jasa, apakah pendapat konsumen penting untuk diperhatikan? Apakah tepat jika penentuan substitusi tersebut didasarkan pada persepsi Analis (pendapat ahli atau Komisi Pengawas Persaingan Usaha)?
8. Bila harga tiket pesawat maskapai penerbangan A naik misalnya 5% atau 10% dan hal ini berakibat berpindahnya penumpang maskapai penerbangan A ke maskapai penerbangan B, masing-masing dalam jumlah lebih dari 5% dan 10%, apakah dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa produk maskapai penerbangan A berada pada Pasar Bersangkutan yang sama dengan Produk maskapai penerbangan B? Sejauh mana pentingnya test terhadap elastisitas subsitusi digunakan untuk menentukan Pasar Bersangkutan (Relevant Market)?

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

9. Dalam bisnis dan atau ekonomi, apa yang dimaksud dengan "pendapatan" dan apa yang dimaksud dengan "biaya" dan apakah kedua pengertian tersebut dapat dipergantikan untuk menganalisa persaingan?
10. Bagi maskapai penerbangan, fuel (avtur) adalah bahan yang dipergunakan sebagai input. Bila demikian halnya apakah fuel surcharge dapat dianggap sebagai pendapatan padahal maskapai penerbangan tidak pernah menjual fuel kepada konsumennya?
11. Jika yang menjadi tuduhan adalah kartel penentuan fuel surcharge, apakah tepat jika analisis persaingan didasarkan pada persaingan di pasar produk jasa penerbangan?
12. Faktor-faktor apa yang menyebabkan terjadinya "price parallelism" dan bila hal seperti ini terjadi, apakah dapat serta merta disimpulkan bahwa telah terjadi kesepakatan harga diantara produsen/penjual? Di sisi lain, apakah mungkin persaingan yang efektif menghasilkan harga-harga yang bergerak searah?
13. Bila fluktuasi harga tiket pesawat dari beberapa maskapai penerbangan bergerak searah, apakah dapat disimpulkan secara serta merta bahwa diantara beberapa maskapai penerbangan dimaksud telah terjadi kesepakatan harga dalam penetapan fuel surcharge?
14. Apakah perubahan harga adalah sama dengan perubahan variasi harga?

C. BIDANG STATISTIKA DAN EKONOMETRIKA

1. Apa yang dimaksud dengan uji korelasi, kegunaan, kelebihan, dan kekurangannya? Apakah uji korelasi dapat menerangkan hubungan sebab akibat? Apakah ada metode lain yang lebih akurat dan valid digunakan, khususnya dalam menunjukkan hubungan sebab-akibat?
2. Dalam membuktikan adanya "kesepakatan harga" KPPU menggunakan analisis dengan Test Equality of variance. Apakah pengertian test ini? Apakah secara statistik melalui test tersebut dapat memberikan dasar yang kuat untuk menunjukkan adanya "kesepakatan harga" dan bagaimana seharusnya test dan hasilnya tersebut diterapkan?
3. Secara statistik, apakah perubahan harga sama dengan perubahan variasi harga?

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

4. Apakah Test Equality of variance sama dengan Test Equality of mean? Kalau berbeda dimana perbedaannya dan bagaimana test Tersebut dapat diartikan?
5. Apa yang dimaksud dengan Bartlett Test dan Levene Test. Apakah ada persamaan dan perbedaan antara kedua metode uji statistik tersebut dan apakah kedua pengujian tersebut dapat dipergantikan?
6. Apabila terjadi kenaikan harga Avtur dan sebagai akibatnya terjadi kenaikan harga fuel surchage yang dihasilkan oleh beberapa produsen dengan besaran atau tingkat kenaikan yang sama. Apakah secara statistik, dapat disimpulkan telah terjadi kartel harga fuel surchage dan atau kesepakatan untuk menetapkan harga fuel surchage bersama diantara perusahaan-perusahaan tersebut?
7. Yang dipersoalkan dalam kasus ini adalah kesepakatan penetapan (kartel) harga fuel surcharge. Secara ekonometrika, apakah tepat jika analisisnya dilakukan pada pergerakan harganya (persentase perubahannya)? Secara statistik, apakah tepat jika hasil analisis statistik ini kemudian digunakan untuk menganalisis kerugian konsumen?
8. KPPU menyatakan bahwa, “kepada terlapor yang tidak memberikan data, maka data fuel surcharge bulan Mei 2006 s/d September 2008 (untuk penerbangan 0 s/d 1 jam, 1 sd 2 jam, dan 2 sd 3 jam) diasumsikan sama dengan salah satu maskapai yang size perusahaannya dianggap sama. Dari sisi analisis statistika, apakah tepat hal ini dilakukan, padahal, pada butir 46, halaman 32, dinyatakan bahwa komponen penentu perhitungan fuel surcharge adalah: harga avtur, konsumsi avtur, kurs rupiah terhadap US dollar, load factor, dan daya beli masyarakat? Dengan melakukan cara ini, apa konsekuensinya terhadap hasil test statistik? Apakah hasil test statistik dengan menggunakan data perusahaan lain sebagai patokan dapat menggambarkan keadaan yang sebenarnya?
9. Bila dilakukan analisa “time Series”, apa yang harus dilakukan bila untuk periode tertentu tidak tersedia data? Apakah ada metode atau peralatan statistik untuk mengisi ketiadaan data dalam periode tertentu tersebut. Selanjutnya bila pengisian data

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

dilakukan tidak sesuai ketentuan apa akibatnya terhadap hasil test atas data tersebut?

10. Untuk menganalisis perilaku perusahaan (dalam penetapan harga), jika menggunakan model ekonometrika, syarat-syarat apa saja yang harus dipenuhi sehingga menghasilkan kesimpulan yang "valid secara statistik"?

11. Apa perlunya dilakukan Granger Causality test hubungan kausal antar dua variable?

Berdasarkan seluruh uraian di atas dan demi tercapainya asas audi et alteram partem dan due process of law, kami mohon kepada Majelis Hakim Perkara No. 02/KPPU/2010/PN.Jkt.Pst yang terhormat agar berkenan mengabulkan permohonan ini dengan mengeluarkan suatu putusan sela yang pada pokoknya memerintahkan kepada KPPU/Termohon Keberatan untuk melakukan pemeriksaan tambahan terhadap para Ahli yang disebutkan di atas dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan kepada para ahli dimaksud sebagaimana diuraikan dalam permohonan pemeriksaan ahli tambahan ini.

Bahwa terhadap keberatan tersebut Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengambil putusan, yaitu putusan No. 02/KPPU/2010/PN.Jkt.Pst., tanggal 28 Pebruari 2011 yang amarnya sebagai berikut :

1. Mengabulkan Permohonan keberatan dari Pemohon Keberatan I sampai dengan Pemohon Keberatan IX untuk seluruhnya ;
2. Membatalkan Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia (KPPU) No.25/KPPU-I/2009, tanggal 04 Mei 2010 ;
3. Menghukum Termohon Keberatan untuk membayar biaya perkara yang timbul dalam pemeriksaan ini , yang hingga Putusan ini dibacakan ditaksir sebesar Rp.3.511.000,- (tiga juta lima ratus sebelas ribu rupiah) ;

Menimbang, bahwa sesudah putusan ini diucapkan pada tanggal 28 Pebruari 2011 dengan hadirnya Termohon Keberatan, kemudian terhadapnya oleh Termohon Keberatan dengan perantaraan kuasanya, berdasarkan surat kuasa khusus tanggal 9 Maret 2011 diajukan permohonan kasasi secara lisan pada tanggal 11 Maret 2011 sebagaimana ternyata dari akte permohonan kasasi Nomorr 25/Srt.Pdt.Kas/2011/PN.JKT.PST. Jo. Nomor 02/KPPU/2010/ PN.JKT.PST., yang dibuat oleh Panitera Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, permohonan mana diikuti oleh memori kasasi yang memuat alasan-alasan yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri tersebut pada tanggal 24 Maret 2011 ;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Bahwa setelah itu oleh Pemohon Keberatan I yang pada tanggal 15 April 2011 telah diberitahu tentang memori kasasi dari Termohon Keberatan, diajukan jawaban memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 27 April 2011 ;

Bahwa setelah itu oleh Pemohon Keberatan II yang pada tanggal 14 April 2011 telah diberitahu tentang memori kasasi dari Termohon Keberatan, diajukan jawaban memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 27 April 2011 ;

Bahwa setelah itu oleh Pemohon Keberatan III yang pada tanggal 15 April 2011 telah diberitahu tentang memori kasasi dari Termohon Keberatan, akan tetapi tidak diajukan jawaban memori kasasi ;

Bahwa setelah itu oleh Pemohon Keberatan IV yang pada tanggal 5 April 2011 telah diberitahu tentang memori kasasi dari Termohon Keberatan, diajukan jawaban memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 18 April 2011 ;

Bahwa setelah itu oleh Pemohon Keberatan V yang pada tanggal 18 April 2011 telah diberitahu tentang memori kasasi dari Termohon Keberatan, diajukan jawaban memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 28 April 2011 ;

Bahwa setelah itu oleh Pemohon Keberatan VI yang pada tanggal 18 April 2011 telah diberitahu tentang memori kasasi dari Termohon Keberatan, diajukan jawaban memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 29 April 2011 ;

Bahwa setelah itu oleh Pemohon Keberatan VII yang pada tanggal 28 April 2011 telah diberitahu tentang memori kasasi dari Termohon Keberatan, diajukan jawaban memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 29 April 2011 ;

Bahwa setelah itu oleh Pemohon Keberatan VIII yang pada tanggal 14 April 2011 telah diberitahu tentang memori kasasi dari Termohon Keberatan, diajukan jawaban memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 27 April 2011 ;

Bahwa setelah itu oleh Pemohon Keberatan IX yang pada tanggal 20 Mei 2011 telah diberitahu tentang memori kasasi dari Termohon Keberatan, akan tetapi tidak diajukan jawaban memori kasasi ;

Menimbang, bahwa permohonan kasasi a quo beserta alasan-alasannya telah diberitahukan kepada pihak lawan dengan seksama, diajukan dalam

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

tenggang waktu dan dengan cara yang ditentukan dalam undang-undang, maka oleh karena itu permohonan kasasi tersebut formal dapat diterima ;

Menimbang, bahwa alasan-alasan yang diajukan oleh Pemohon Kasasi/Termohon Keberatan dalam memori kasasinya tersebut pada pokoknya ialah :

A. PUTUSAN PENGADILAN NEGERI PATUT DIBATALKAN KARENA SALAH DALAM MENERAPKAN PASAL 5 UU NO. 5 TAHUN 1999

A.1. Bahwa Putusan Pengadilan Negeri Patut Dibatalkan karena Salah dalam Mempertimbangkan Unsur "Perjanjian Untuk Menetapkan Harga" dalam Perkara Aquo

1. Bahwa Putusan Pengadilan Negeri patut dibatalkan karena salah dalam mempertimbangkan unsur "perjanjian", sebagaimana tertuang dalam paragraf pertama dan ketiga bagian Tentang Hukum Putusan Pengadilan Negeri halaman 265, yang dapat dikutip sebagai berikut:

   "Menimbang, bahwa dari segala apa yang telah Majelis Hakim pertimbangkan tersebut di atas, Majelis Hakim menarik suatu kesimpulan bahwa banyak faktor yang mempengaruhi besaran penetapan fuel surcharge sebagaimana telah dipertimbangkan di atas sehingga kecenderungan yang sama dari perubahan fuel surcharge antara maskapai selaku Pemohon Keberatan, secara hukum tidak dapat dipastikan sebagai adanya kesepakatan/Perjanjian antara Pemohon Keberatan dalam menetapkan fuel surcharge".

   "Menimbang, bahwa dengan segala pertimbangan hukum di atas Majelis Hakim berpendapat bahwa secara hukum tidak terbukti unsur Perjanjian dalam ketentuan Pasal 5 UU Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat tidak terpenuhi oleh perbuatan para Pemohon Keberatan".

2. Bahwa Pasal 1 angka 7 UU No. 5 Tahun 1999 memberikan definisi terhadap suatu perjanjian, yaitu sebagai berikut:

   "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".

   Bahwa perjanjian, sebagaimana dimaksud dalam UU No. 5 Tahun 1999, dapat berbentuk tertulis atau tidak tertulis. Dalam perkara a quo, Para Termohon Kasasi telah membuat suatu kesepakatan/perjanjian dalam bentuk tidak tertulis. Hal tersebut telah

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

dibuktikan oleh Pemohon Kasasi pada bagian Tentang Hukum Putusan KPPU halaman 248-321;

3. Bahwa fakta adanya trend yang sama atas pergerakan fuel surcharge di antara Para Termohon Kasasi adalah bukan merupakan faktor lain tetapi merupakan kesepakatan/perjanjian dari Para Termohon Kasasi untuk menetapkan besaran fuel surcharge. Alasan-alasan tersebut akan diuraikan di bawah ini:

3.1. Bahwa sebelumnya terdapat perjanjian tertulis dengan penetapan fuel surcharge pada tanggal 4 Mei 2006 yang ditandatangani oleh Ketua Dewan INACA, Sekretaris Jenderal INACA dan 9 (sembilan) perusahaan angkutan udara niaga yaitu PT Mandala Airlines/Termohon Kasasi IV, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero)/Termohon Kasasi III, PT Dirgantara Air Service, PT Sriwijaya Air/Termohon Kasasi II, PT Pelita Air Service, PT Lion Mentari Air/Termohon Kasasi VI, PT Batavia Air/Termohon Kasasi VIII, PT Indonesia Air Transport, PT Garuda Indonesia (Persero)/Termohon Kasasi I, yang menyepakati pelaksanaan fuel surcharge mulai diterapkan pada tanggal 10 Mei 2006 dengan besaran yang diberlakukan pada setiap penerbangan dikenakan rata-rata Rp.20.000,- (duapuluh ribu rupiah) per penumpang;

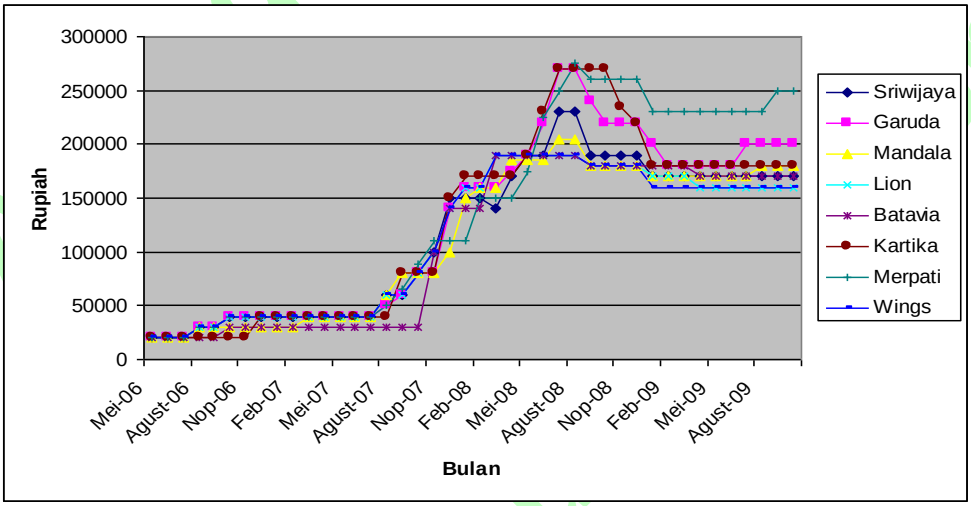
3.2. Pada tanggal 30 Mei 2006, perjanjian tersebut secara formal dibatalkan yang pada intinya menyimpulkan penerapan dan besaran fuel surcharge diserahkan kembali kepada masing-masing perusahaan penerbangan nasional Anggota INACA;

3.3. Meskipun perjanjian tersebut telah dibatalkan secara formal pada tanggal 30 Mei 2006, namun perjanjian tersebut masih tetap dilaksanakan oleh Para Termohon Kasasi. Hal ini dibuktikan dengan adanya penetapan fuel surcharge secara terkoordinasi (concerted actions) pada periode Mei 2006–Oktober 2009 untuk zona penerbangan 0 s/d 1 jam, 1 s/d 2 jam dan 2 s/d 3 jam;

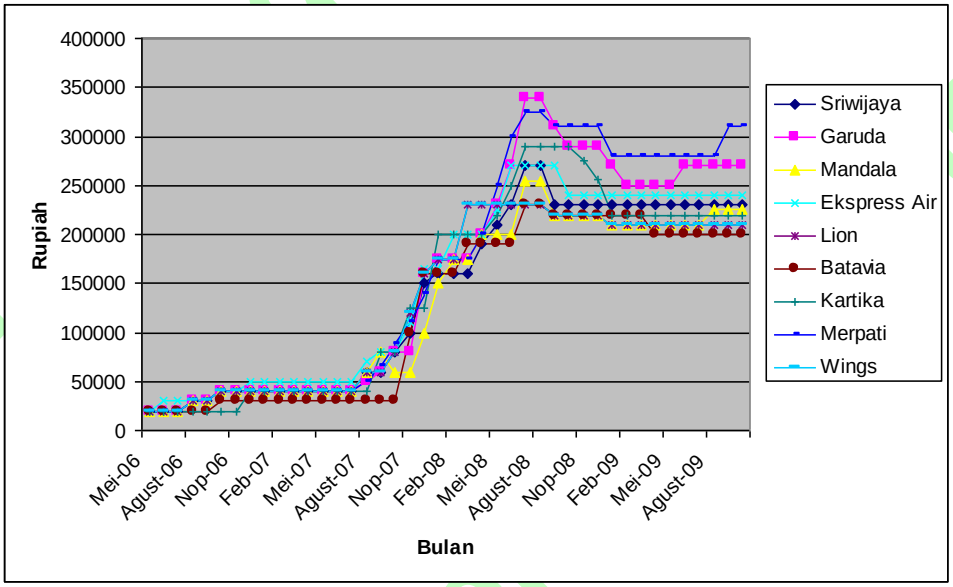
3.4. Pergerakan fuel surcharge yang sama tersebut dapat dilihat pada Grafik 1–Grafik 3, sebagaimana tertuang bagian Tentang Hukum Putusan KPPU halaman 281-283, yaitu sebagai berikut:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Grafik 1
Grafik Pergerakan Fuel Surcharge 0 s/d 1 Jam
Sriwijaya, Garuda, Mandala, Lion, Batavia, Kartika, Merpati dan Wings Air
Mei 2006–Oktober 2009

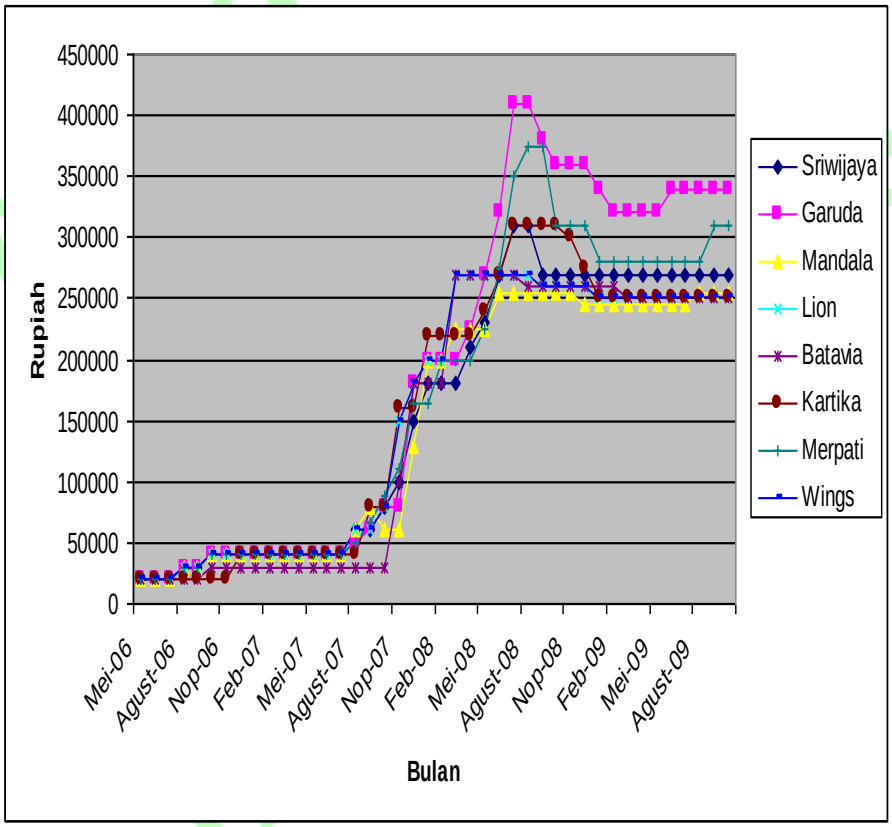


Grafik 2
Grafik Pergerakan *Fuel Surcharge* 1 s/d 2 Jam
Sriwijaya, Garuda, Mandala, Lion, Batavia, Kartika,
Merpati, Ekspress Air dan Wings Air
Mei 2006–Oktober 2009



Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Grafik 3
Grafik Pergerakan Fuel Surcharge 2 s/d 3 Jam
Sriwijaya, Garuda, Mandala, Lion, Batavia, Kartika, Merpati dan Wings Air
Mei 2006–Oktober 2009



3.5. Bahwa untuk melihat apakah benar adanya penetapan fuel surcharge secara terkoordinasi (concerted actions) diantara Para Termohon Kasasi, maka Pemohon Kasasi melakukan analisis dengan menggunakan Uji Korelasi dan Uji Varians Bartlette & Levene Test;

3.6. Bahwa Uji Korelasi bertujuan untuk menguji hubungan antara 2 (dua) variabel yang tidak menunjukkan hubungan fungsional. Korelasi dinyatakan dalam %(persentase) keeratan hubungan antara variabel yang dinamakan dengan koefisien korelasi, yang menunjukkan derajat keeratan hubungan antara 2 (dua) variabel dan arah hubungannya (+ atau -). Dimana jika nilai r>0 artinya telah terjadi hubungan yang linier positif dan jika nilai r<0 artinya telah terjadi hubungan yang linier negatif, yaitu makin besar nilai variabel x makin kecil nilai variabel y dan

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

sebaliknya. Semakin tinggi nilai r, berarti korelasinya semakin tinggi;

3.7. Bahwa Uji Varians Bartlette Test (Snedecor and Cochran, 1983) digunakan untuk menguji apakah sejumlah sejumlah sample, memiliki varians yang setara. Varians yang setara diantara sample disebut dengan homogenity of variances. Bartlette Test dapat juga digunakan apakah varians diantara kelompok samples setara atau tidak;

3.8. Bahwa Uji Varians Levene Test memiliki tujuan yang sama dengan Bartllete Test namun Levene Test cenderung lebih tidak sensitif terhadap data yang menjauhi normal;

3.9. Bahwa pada kedua uji tersebut, hasilnya ditunjukkan dengan H0 dan H1. H0 berarti tidak ada perbedaan di antara 2 (dua) atau lebih varians, sedangkan H1 berarti terdapat perbedaan diantara 2 (dua) atau lebih varians. Dapat disimpulkan hasil uji tolak H0 apabila P value kurang 0.005 dan sebaliknya menerima H0 apabila P value lebih dari 0.005;

3.10. Bahwa hasil dari Uji Korelasi dan Uji Varians dapat dilihat pada Tabel 1–Tabel 3 dan butir 8.4.8.1.-8.4.8.3, sebaigamana tercantum dalam bagian Tentang Hukum Putusan KPPU halaman 283-287, yaitu sebagai berikut:

Tabel 1

Uji Korelasi untuk Fuel Surcharge 0 s/d 1 Jam

	Sriwijaya	*Garuda*	*Mandala*	*Lion*	*Batavia*	*Kartika*	*Merpati*	*Wings*
Sriwijaya	1							
Garuda	0.991514	1						
Mandala	0.98475	0.980592	1					
Lion	0.982568	0.968657	0.985123	1				
Batavia	0.97611	0.965165	0.976791	0.98871	1			
Kartika	0.980229	0.987941	0.965569	0.961236	0.950396	1		
Merpati	0.957886	0.969467	0.956829	0.927624	0.940649	0.951322	1	
Wings	0.982551	0.969029	0.984585	0.999272	0.986676	0.962694	0.924955	1

Tabel 2

Uji Korelasi untuk *Fuel Surcharge* 1 s/d 2 Jam

	Sriwijaya	*Garuda*	*Mandala*	*Ekspress Air*	*Lion*	*Batavia*	*Kartika*	*Merpati*	*Wings*
Sriwijaya	1								
Garuda	0.992693	1							
Mandala	0.989996	0.986825	1						

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Ekspress Air	0.994297	0.986897	0.987938	1					
Lion	0.978951	0.962314	0.975193	0.985273	1				
Batavia	0.986332	0.977024	0.978689	0.986828	0.98693	1			
Kartika	0.979082	0.981862	0.978452	0.983574	0.975012	0.977229	1		
Merpati	0.99252	0.993912	0.98508	0.986821	0.961837	0.974431	0.977473	1	
Wings	0.978951	0.962314	0.975193	0.985273	1	0.98693	0.975012	0.961837	1

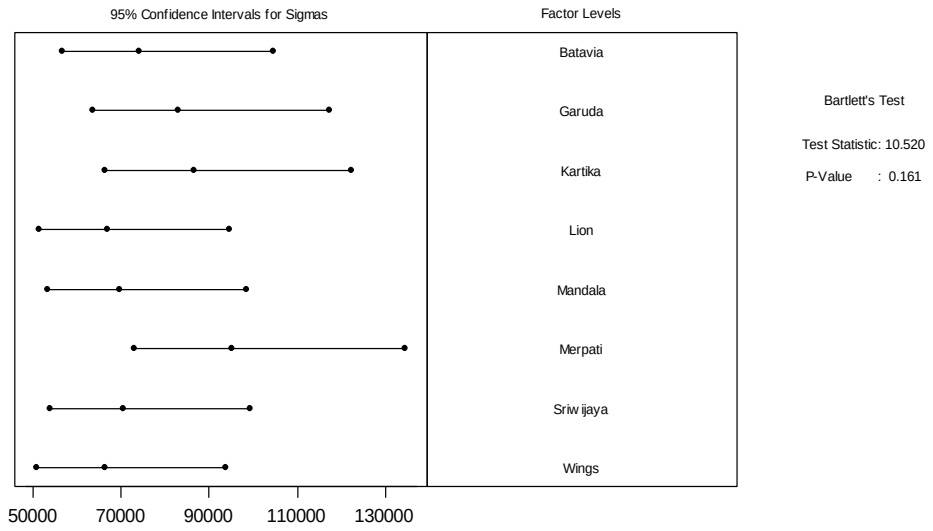
Tabel 3

Uji Korelasi untuk *Fuel Surcharge* 2 s/d 3 Jam

	Sriwijaya	*Garuda*	*Mandala*	*Lion*	*Batavia*	*Kartika*	*Merpati*	*Wings*
Sriwijaya	1							
Garuda	0.994117	1						
Mandala	0.987254	0.976472	1					
Lion	0.97481	0.955565	0.983369	1				
Batavia	0.975282	0.960473	0.985573	0.994511	1			
Kartika	0.981903	0.975344	0.978665	0.982284	0.973985	1		
Merpati	0.989212	0.994779	0.972165	0.957691	0.957615	0.980562	1	
Wings	0.97481	0.955565	0.983369	1	0.994511	0.982284	0.957691	1

8.4.8.1. Uji Homogenity of Variance untuk fuel surcharge pada penerbangan 0 s/d 1 Jam:

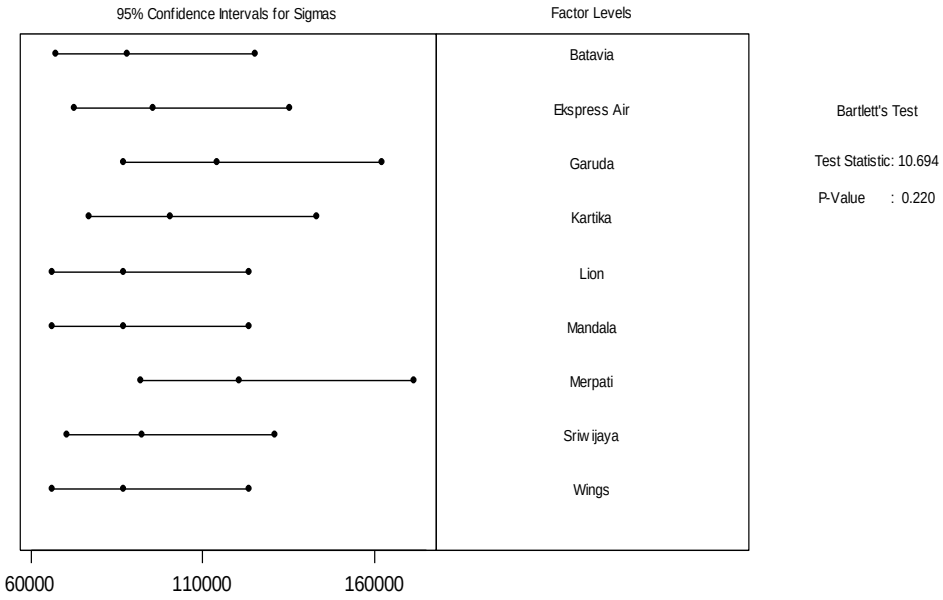
Homogeneity of Variance Test for C2



8.4.8.2. Uji Homogenity of Variance untuk fuel surcharge pada penerbangan 1 s/d 2 Jam:

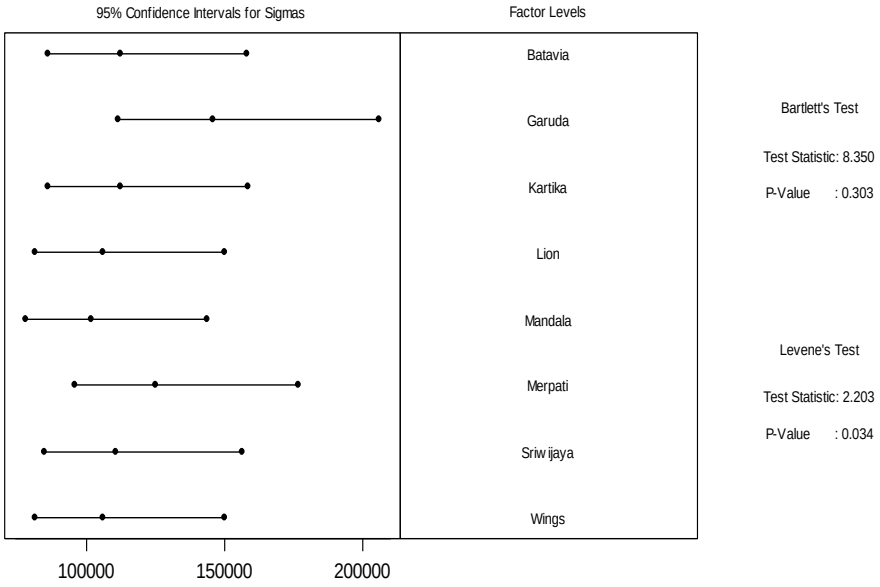
Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Homogeneity of Variance Test for C2



8.4.8.3. *Uji Homogenity of Variance untuk fuel surcharge pada penerbangan 2 s/d 3 Jam:*

Homogeneity of Variance Test for C2



Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

3.11. Setelah dilakukannya Uji Korelasi sebagaimana digambarkan pada Tabel 1–Tabel 3 di atas, maka dapat dijelaskan bahwa terdapat hubungan linier positif dengan korelasi yang tinggi (nilai r rata-rata di atas 0,95) antara fuel surcharge yang diterapkan Para Termohon Kasasi;

3.12. Selain menggunakan Uji Korelasi, Pemohon Kasasi juga menggunakan Uji Varians, sebagaimana digambarkan pada butir 8.4.8.1.–8.4.8.3. di atas, maka dapat dijelaskan bahwa terhadap fuel surcharge 0 s/d 1 jam, 1 s/d 2 jam dan 2 s/d 3 jam periode Mei 2006 s/d Oktober 2009 menunjukkan bahwa variasi dari fuel surcharge masing-masing maskapai yang diuji adalah sama. Hal tersebut ditunjukkan oleh P value dari seluruh uji homogenity of variance yang nilainya di atas 0.005;

3.13. Berdasarkan uraian di atas, dapat dilihat bahwa memang benar terdapat trend yang sama dalam menetapkan besaran fuel surcharge diantara Para Termohon Kasasi. Dengan adanya trend yang sama tersebut, maka hal ini harus dipertanyakan mengapa hal tersebut dapat terjadi sedangkan perjanjian tertulis terkait dengan penetapan fuel surcharge pada tanggal 4 Mei 2006 yang ditandatangani oleh Ketua Dewan INACA, Sekretaris Jenderal INACA dan Para Termohon Kasasi telah dibatalkan yang kemudian penerapan besaran fuel surcharge diserahkan kembali kepada Para Termohon Kasasi;

3.14. Bahwa untuk diketahui oleh Yang Terhormat Majelis Hakim Agung Kasasi (Judex Juris), Para Termohon Kasasi dalam menentukan besaran fuel surcharge tersebut menggunakan formula perhitungan besaran fuel surcharge (lihat Tabel 18 bagian Tentang Duduk Perkara Putusan KPPU halaman 29-31 dan lampiran 1), load factor (lihat Tabel 21 bagian Tentang Duduk Perkara Putusan KPPU halaman 37 dan lampiran 2), harga avtur (lihat Tabel 19 bagian Tentang Duduk Perkara halaman 34-35) dan konsumsi avtur (lihat Tabel 20 bagian Tentang Duduk Perkara halaman 36 dan lampiran 3) yang berbeda-beda;

3.15. Bahwa dalam menetapkan fuel surcharge perlu memperhatikan dan memperhitungkan mengenai load factor, harga avtur dan konsumsi avtur juga menjadi pertimbangan hukum Majelis

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Hakim Pengadilan Negeri, sebagaimana tertuang dalam paragraf pertama bagian Tentang hukum Putusan Pengadilan Negeri halaman 263, yang dapat dikutip sebagai berikut:

"Menimbang, bahwa untuk menetapkan Fuel Surcharge perlu diperhatikan dan diperhitungkan yaitu load factor, harga avtur, konsumsi avtur..."

3.16. Apabila dilihat pertimbangan hukum di atas, maka Majelis Hakim Pengadilan Negeri seharusnya juga melihat load factor, harga avtur dan konsumsi avtur yang digunakan oleh masing-masing Para Termohon Kasasi dalam menetapkan fuel surcharge. Dengan adanya formula perhitungan besaran fuel surcharge, load factor, harga avtur dan konsumsi avtur yang berbeda-beda tersebut, maka seharusnya tidak terjadi adanya trend yang sama dalam menentukan besaran fuel surcharge;

3.17. Bahwa adanya fakta mengenai trend yang sama dalam menentukan besaran fuel surcharge di antara Para Termohon Kasasi, maka sudah dapat dipastikan terdapat kesepakatan/perjanjian di antara Para Termohon Kasasi dalam menentukan fuel surcharge yang mengakibatkan kerugian konsumen (consumer loss).

4. Berdasarkan uraian di atas, maka sudah dapat dipastikan bahwa adanya fakta mengenai trend yang sama dalam penerapan besaran fuel surcharge di antara Para Termohon Kasasi adalah merupakan adanya kesepakatan/perjanjian yang masih tetap dilaksanakan oleh Para Termohon Kasasi. Oleh karena itu, sudah sepatutnya Yang Terhormat Majelis Hakim Agung Kasasi (Judex Juris) untuk membatalkan Putusan Pengadilan Negeri karena salah dalam menerapkan hukum yang berlaku, terutama pertimbangan unsur Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999 tentang "perjanjian untuk menetapkan harga" dalam perkara a quo.

A.2. Bahwa Putusan Pengadilan Negeri Patut Dibatalkan karena Tidak Mempertimbangkan Penetapan Besaran Fuel Surcharge Secara Eksesif Akibat Adanya Perjanjian Penetapan Fuel Surcharge

1. Bahwa Putusan Pengadilan Negeri patut dibatalkan karena tidak mempertimbangkan adanya penetapan besaran fuel surcharge secara eksesif akibat adanya perjanjian penetapan fuel surcharge yang dilakukan oleh Para Termohon Kasasi, sebagaimana tertuang

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

dalam paragraf kedua bagian Tentang Hukum Putusan Pengadilan Negeri halaman 265, yang dapat dikutip sebagai berikut:

"Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut di atas maka fakta adanya penetapan besaran fuel surcharge secara excessive menjadi tidak terbukti didasarkan atas dasar kesepakatan antar para Pemohon Keberatan".

2. Bahwa Majelis Hakim Pengadilan Negeri tidak mempertimbangkan adanya penetapan fuel surcharge yang eksesif. Bukti adanya penetapan fuel surcharge yang eksesif tersebut merupakan akibat adanya perjanjian penetapan besaran fuel surcharge di antara Para Termohon Kasasi. Salah satu ciri akibat adanya kartel adalah harga yang ditetapkan secara eksesif atau di atas level harga kompetitif. Dalam perkara aquo, besaran fuel surcharge yang ditetapkan oleh Para Termohon Kasasi sangat eksesif;

3. Penetapan besaran fuel surcharge secara eksesif tersebut dapat dilihat dengan 2 (dua) perbandingan, yaitu: Pertama, perbandingan antara fuel surcharge aktual dengan fuel surcharge acuan estimasi; Kedua, perbandingan antara fuel surcharge aktual dengan fuel surcharge acuan Departemen Perhubungan (Dephub), yang dapat diuraikan sebagai berikut:

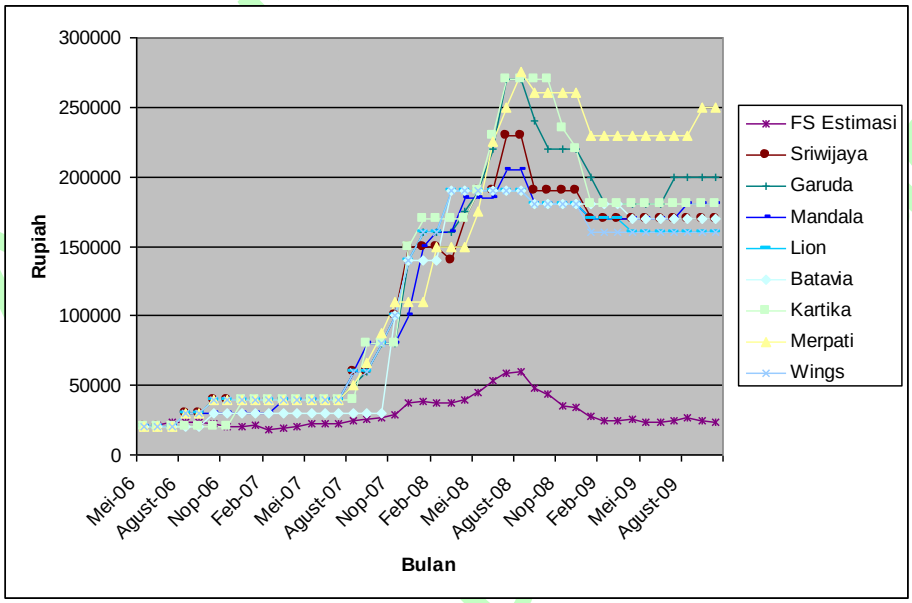
3.1. Perbandingan antara fuel surcharge aktual dengan fuel surcharge acuan estimasi

Bahwa fuel surcharge acuan estimasi dihitung berdasarkan acuan fuel surcharge yang pertama kali diberlakukan pada bulan Mei 2006 yaitu sebesar Rp.20.000,- (dua puluh ribu rupiah) dengan tingkat harga avtur sebesar Rp.5.921,- (lima ribu sembilan ratus dua puluh satu rupiah). Dengan demikian fuel surcharge acuan estimasi bergerak sesuai dengan fluktuasi harga avtur. Perbandingan antara fuel surcharge aktual dengan fuel surcharge acuan estimasi menunjukkan bahwa fuel surcharge yang diterapkan oleh Para Termohon Kasasi memiliki kecenderungan melampaui pergerakan fuel surcharge acuan estimasi, hal tersebut dapat dilihat pada Grafik 4–Grafik 6, sebagaimana tercantum dalam bagian Tentang Hukum Putusan KPPU halaman 288-289, yaitu sebagai berikut:

Grafik 4

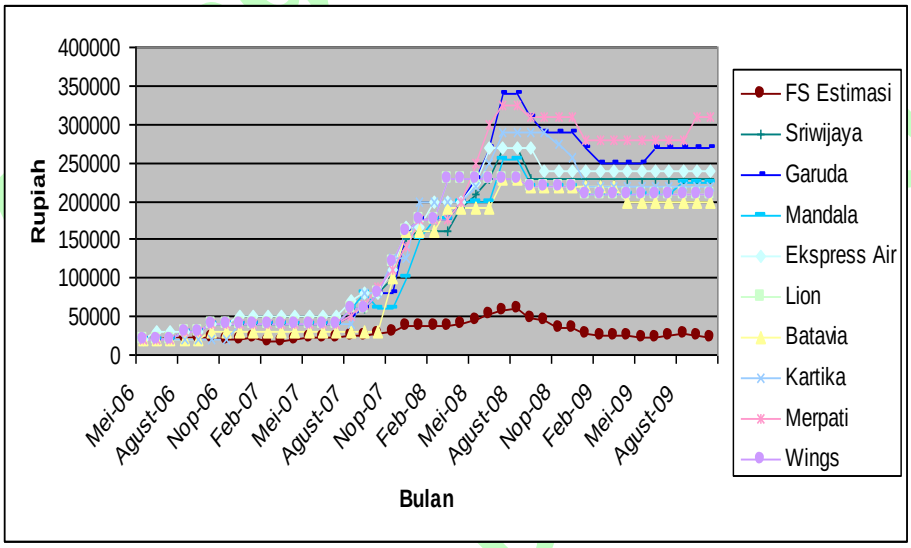
Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Perbandingan Fuel Surcharge Aktual v.s Fuel Surcharge Acuan Estimasi
Mei 2006 s/d Oktober 2009 (Penerbangan 0 s/d 1 jam)



Grafik 5

Perbandingan Fuel Surcharge Aktual v.s Fuel Surcharge Acuan Estimasi
Mei 2006 s/d Oktober 2009 (Penerbangan 1 s/d 2 jam)

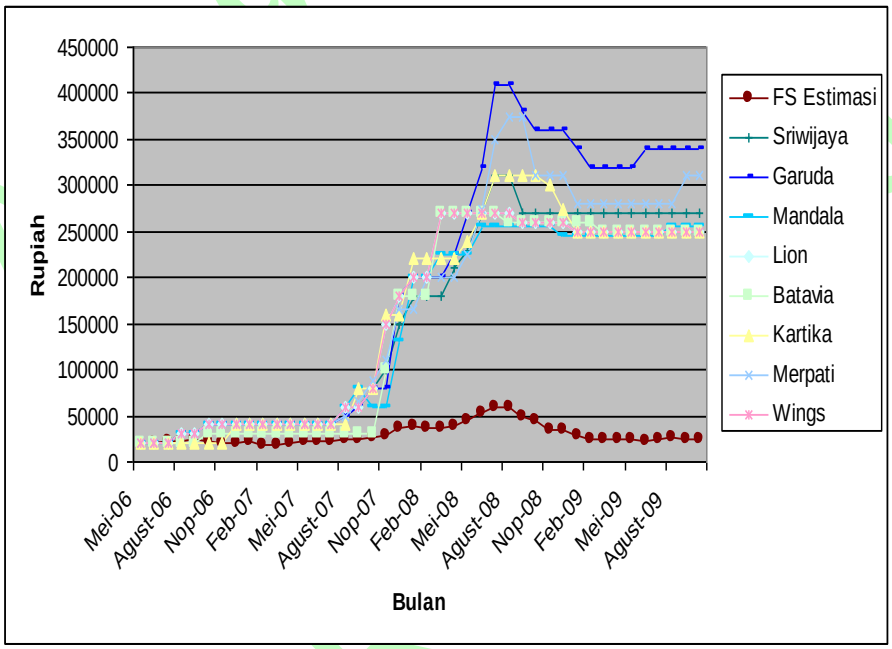


Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Grafik 6

Perbandingan Fuel Surcharge Aktual v.s Fuel Surcharge Acuan Estimasi

Mei 2006 s/d Oktober 2009 (Penerbangan 2 s/d 3 jam)



Berdasarkan grafik-grafik perbandingan antara fuel surcharge aktual dengan fuel surcharge estimasi di atas, ditemukan adanya excessive pricing yang dilakukan oleh Para Termohon Kasasi, hal ini dapat dilihat pada Tabel 4–Tabel 7, sebagaimana tercantum dalam bagian Tentang Hukum Putusan KPPU halaman 293-294, yaitu sebagai berikut:

Tabel 4

Persentase Kelebihan FS di atas FS Acuan Estimasi

Periode Mei 2006 s/d Desember 2006

Lama Jam Terbang	Sriwijaya	Garuda	Mandala	Lion	Batavia	Express Air	Kartika	Merpati	Wings
1 jam	39%	39%	21%	39%	10%		5%	39%	39%
2 jam	44%	44%	44%	44%	11%	64%	5%	44%	44%
3 jam	44%	44%	44%	44%	11%		5%	44%	44%
Total	127%	127%	109%	127%	33%	64%	15%	127%	127%
Rata-rata	42%	42%	36%	42%	11%	64%	5%	42%	42%

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Tabel 5

Persentase Kelebihan FS di atas FS Acuan Estimasi

Periode Januari 2007 s/d Desember 2007

Lama Jam Terbang	Sriwijaya	Garuda	Mandala	Lion	Batavia	Express Air	Kartika	Merpati	Wings
1 jam	138%	127%	120%	136%	72%		132%	133%	136%
2 jam	138%	131%	116%	146%	77%	182%	139%	140%	146%
3 jam	138%	136%	123%	159%	81%		157%	145%	159%
Total	414%	394%	358%	441%	231%	182%	429%	418%	441%
Rata-rata	138%	131%	119%	147%	77%	182%	143%	139%	147%

Tabel 6

Persentase Kelebihan FS di atas FS Acuan Estimasi

Periode Januari 2008 s/d Desember 2008

Lama Jam Terbang	Sriwijaya	Garuda	Mandala	Lion	Batavia	Express Air	Kartika	Merpati	Wings
1 jam	323%	377%	315%	323%	314%		403%	383%	323%
2 jam	391%	487%	378%	405%	368%	434%	469%	504%	405%
3 jam	463%	602%	451%	492%	482%		912%	526%	912%
Total	1177%	1466%	1145%	1220%	1164%	434%	1784%	1413%	1640%
Rata-rata	392%	489%	382%	407%	388%	434%	595%	471%	547%

Tabel 7

Persentase Kelebihan FS di atas FS Acuan Estimasi

Periode Januari 2009 s/d Oktober 2009

Lama Jam Terbang	Sriwijaya	Garuda	Mandala	Lion	Batavia	Express Air	Kartika	Merpati	Wings
1 jam	588%	669%	601%	560%	600%		629%	848%	548%
2 jam	831%	961%	769%	750%	733%	872%	791%	1059%	750%
3 jam	993%	1244%	904%	912%	920%		912%	1059%	912%
Total	2413%	2873%	2273%	2222%	2254%	872%	2332%	2966%	2211%
Rata-rata	804%	958%	758%	741%	751%	872%	777%	989%	737%

Berdasarkan excessive pricing yang terlihat pada Tabel 4–Tabel 7 di atas, maka ditemukan adanya excessive fuel surcharge yang dinikmati oleh Para Termohon Kasasi, hal ini dapat dilihat pada Tabel 10, sebagaimana tercantum dalam bagian Tentang Hukum Putusan KPPU halaman 295-296, yaitu sebagai berikut:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Tabel 10

Excessive fuel surcharge berdasarkan fuel surcharge Acuan Estimasi

Maskapai	Excessive FS berdasarkan FS Acuan Estimasi (Rp)				
	2006 (8 bulan)	2007 (12 bulan)	2008 (12 bulan)	2009 (10 bulan)	Total
PT Garuda Indonesia (Persero)	37,856,177,134	257,328,685,217	1,638,193,517,661	1,575,388,749,083	3,508,767,129,096
PT Sriwijaya Air	17,084,976,970	130,852,497,290	728,604,657,296	880,987,744,243	1,757,529,875,800
PT Merpati Nusantara Airlines (Persero)	7,839,789,243	97,587,092,709	508,760,972,963	528,798,041,591	1,142,985,896,506
PT Mandala Airlines	7,737,400,900	52,766,987,584	565,639,953,611	444,090,901,694	1,070,235,243,789
PT Travel Express	533,440,985	4,025,058,217	16,781,659,932	14,587,712,817	35,927,871,953
PT Lion Mentari Airlines	36,124,714,109	257,236,360,669	1,590,387,025,494	1,432,416,942,983	3,316,165,043,255
PT Wings Abadi Airlines	11,002,895,631	92,551,710,040	404,815,521,563	497,496,556,907	1,005,866,684,141
PT Metro Batavia	5,064,191,712	119,101,552,228	792,384,771,576	999,996,659,142	1,916,547,174,658
PT Kartika Airlines	116,258,627	3,390,845,968	47,988,594,181	37,645,217,127	89,140,915,902
TOTAL DAMPAK/TAHUN	123,359,845,312	1,014,840,789,923	6,293,556,674,277	6,411,408,525,588	13,843,165,835,099

3.2. Perbandingan antara fuel surcharge aktual dengan fuel surcharge acuan Departemen Perhubungan (Dephub)

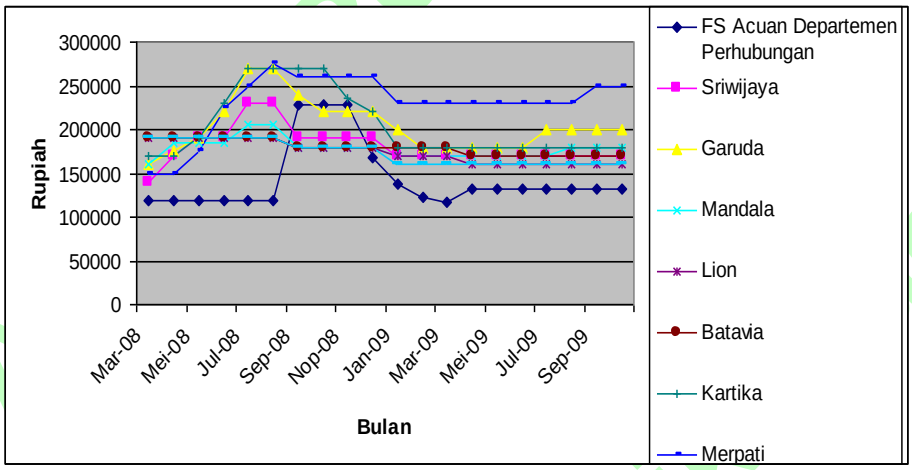
Bahwa perbandingan antara fuel surcharge aktual dengan fuel surcharge acuan Dephub dilakukan hanya dari periode Maret 2008–Oktober 2009, karena formula fuel surcharge dari Dephub baru dikeluarkan pada bulan Maret 2008, sehingga tidak bisa digunakan sebagai perbandingan untuk fuel surcharge yang telah ditetapkan oleh Para Termohon Kasasi sejak 2006 s/d 2007. Perbandingan antara fuel surcharge aktual dengan fuel surcharge acuan Dephub juga menunjukkan bahwa fuel surcharge yang diterapkan oleh Para Termohon Kasasi memiliki kecenderungan melampaui pergerakan fuel surcharge acuan Dephub, hal tersebut dapat dilihat pada Grafik 7–Grafik 9, sebagaimana tercantum dalam bagian Tentang Hukum Putusan KPPU halaman 291-292, yaitu sebagai berikut:

Grafik 7

Perbandingan Fuel Surcharge Aktual v.s Fuel Surcharge Acuan Dephub

Maret 2008 s/d Oktober 2009 (Penerbangan 0 s/d 1 jam)

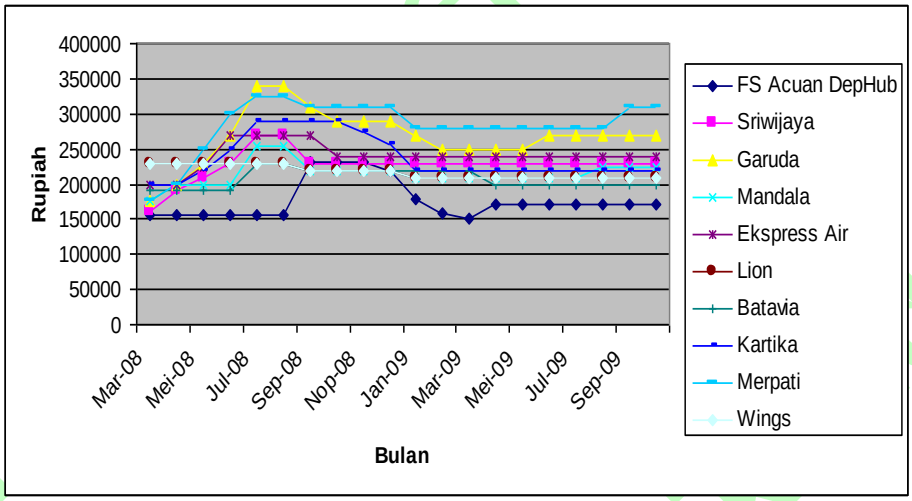
Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Grafik 8

Perbandingan Fuel Surcharge Aktual v.s Fuel Surcharge Acuan Dephub

Maret 2008 s/d Oktober 2009 (Penerbangan 1 s/d 2 jam)

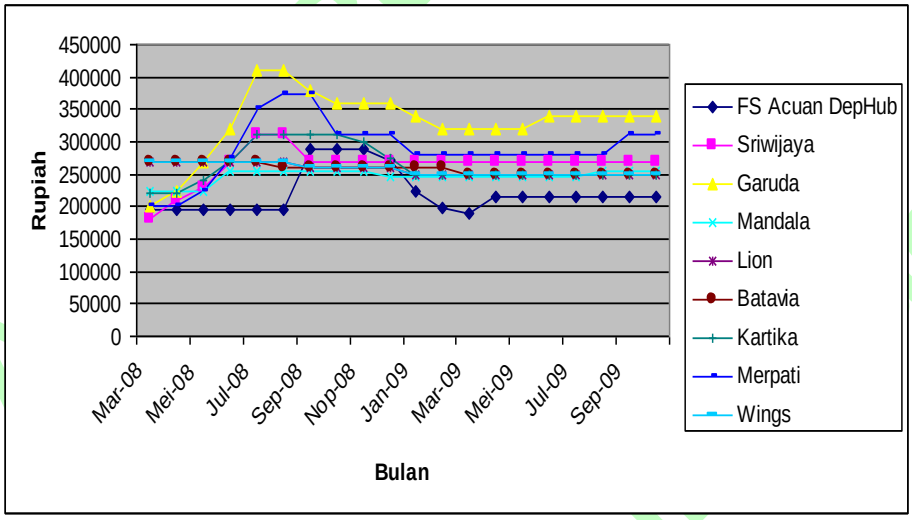


Grafik 9

Perbandingan Fuel Surcharge Aktual v.s Fuel Surcharge Acuan Dephub

Maret 2008 s/d Oktober 2009 (Penerbangan 2 s/d 3 jam)

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Berdasarkan grafik-grafik perbandingan antara fuel surcharge aktual dengan fuel surcharge acuan Dephub di atas, ditemukan adanya excessive pricing yang dilakukan oleh Para Termohon Kasasi, hal ini dapat dilihat pada Tabel 8–Tabel 9, sebagaimana tercantum dalam bagian Tentang Hukum Putusan KPPU halaman 294-295, yaitu sebagai berikut:

Tabel 8

Persentase Kelebihan FS di atas FS Acuan Dephub

Periode Maret 2008 s/d Desember 2008

Lama Jam Terbang	Sriwijaya	Garuda	Mandala	Lion	Batavia	Express Air	Kartika	Merpati	Wings
1 jam	33%	51%	29%	30%	30%		56%	53%	30%
2 jam	26%	52%	21%	28%	17%	36%	42%	56%	28%
3 jam	16%	46%	10%	20%	20%		23%	30%	20%
Total	75%	149%	60%	78%	67%	36%	121%	138%	78%
Rata-rata	25%	50%	20%	26%	22%	36%	40%	46%	26%

Tabel 9

Persentase Kelebihan FS di atas FS Acuan Dephub

Periode Januari 2009 s/d Oktober 2009

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Lama Jam Terbang	Sriwijaya	Garuda	Mandala	Lion	Batavia	Express Air	Kartika	Merpati	Wings
1 jam	31%	46%	33%	26%	33%		39%	80%	23%
2 jam	34%	55%	27%	25%	22%	43%	31%	70%	25%
3 jam	28%	58%	18%	19%	20%		19%	36%	19%
Total	93%	159%	78%	69%	76%	43%	88%	186%	67%
Rata-rata	31%	53%	26%	23%	25%	43%	29%	62%	22%

Berdasarkan excessive pricing yang terlihat pada Tabel 8–Tabel 9 di atas, maka ditemukan adanya excessive fuel surcharge yang dinikmati oleh Para Termohon Kasasi, hal ini dapat dilihat pada Tabel 11, sebagaimana tercantum dalam bagian Tentang Hukum Putusan KPPU halaman 296, yaitu sebagai berikut:

Tabel 11

Excessive fuel surcharge berdasarkan fuel surcharge Acuan Dephub

Maskapai	Excessive FS berdasarkan Acuan Dephub (Rp)				
	2006 (8 bulan)	2007 (12 bulan)	2008 (12 bulan)	2009 (10 bulan)	Total
PT Garuda Indonesia (Persero)	37,856,177,134	257,328,685,217	712,235,017,519	608,899,902,361	1,616,319,782,232
PT Sriwijaya Air	17,084,976,970	130,852,497,290	212,452,726,050	237,074,215,583	597,464,415,894
PT Merpati Nusantara Airlines (Persero)	9,257,403,409	97,587,092,709	209,525,135,559	214,138,808,389	530,508,440,067
PT Mandala Airlines	7,737,400,900	52,766,987,584	148,983,693,989	99,550,606,944	309,038,689,417
PT Travel Express	533,440,985	4,025,058,217	19,391,563,917	14,497,607,250	38,447,670,370
PT Lion Mentari Airlines	36,124,714,109	257,236,360,669	485,340,230,261	295,783,308,944	1,074,484,613,984
PT Wings Abadi Airlines	11,002,895,631	92,551,710,040	123,538,016,407	98,571,984,833	325,664,606,911
PT Metro Batavia	5,064,191,712	119,101,552,228	216,027,943,693	217,894,997,472	558,088,685,105
PT Kartika Airlines	116,258,627	3,390,845,968	19,041,209,750	9,174,450,833	31,722,765,178
Total Dampak per Tahun	124,777,459,478	1,014,840,789,923	2,146,535,537,146	1,795,585,882,611	5,081,739,669,158

4. Berdasarkan uraian di atas, maka adanya fakta mengenai penetapan besaran fuel surcharge secara eksesif sudah dapat dipastikan akibat dari adanya kesepakatan/perjanjian penetapan fuel surcharge yang dilakukan oleh Para Termohon Kasasi. Oleh karena itu, sudah sepatutnya Yang Terhormat Majelis Hakim Agung Kasasi (Judex Juris) untuk membatalkan Putusan Pengadilan Negeri karena salah dalam menerapkan hukum yang berlaku.

A.3. Bahwa Putusan Pengadilan Negeri Patut Dibatalkan karena Salah dalam Menarik Kesimpulan yang Didasarkan pada Keterangan Ahli yang Tidak Independen

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

1. Putusan Pengadilan Negeri patut dibatalkan karena salah dalam menarik kesimpulan yang didasarkan pada Keterangan Ahli yang tidak independen, sebagaimana tercantum dalam paragraf kelima halaman 263 dan paragraf kedua halaman 264 bagian Tentang Hukum Putusan Pengadilan Negeri;
2. Bahwa pertimbangan hukum Majelis Hakim Pengadilan Negeri yang telah mengutip pendapat Ahli Prof. Dr. Ine Minara S. Ruky (ahli ekonomi) dan Dr. Ir. Anton Hendranata, M.Si (ahli statistika) adalah tidak tepat dan keliru, karena independensi dari kedua Ahli tersebut masih dipertanyakan;
3. Bahwa kedua Ahli yang ditetapkan dalam Putusan Sela adalah ahli-ahli yang sama persis diajukan oleh Termohon Kasasi I yaitu PT Garuda Indonesia dalam permohonan keberatannya;
4. Bahwa daftar pertanyaan yang ditetapkan dalam Putusan Sela Pengadilan Negeri merupakan daftar pertanyaan yang sama persis diajukan oleh Termohon Kasasi I yaitu PT Garuda Indonesia dalam permohonan keberatannya;
5. Bahwa kedua Ahli tersebut mengakui dalam Berita Acara Pemeriksaannya masing-masing bahwa mereka bertindak selaku Ahli atas permintaan dari Kuasa Hukum Termohon Kasasi I (PT Garuda Indonesia) yaitu Assegaf Hamzah & Partners untuk menjadi Ahli dalam Pemeriksaan Tambahan Perkara KPPU Nomor 25/KPPU-I/2009 dalam rangka proses Perkara Nomor 02/KPPU/2010/PN.Jkt.Pst;
6. Selain itu, sebelum memberikan keterangan dalam Pemeriksaan Tambahan a quo, Prof. Dr. Ine Minara S. Ruky, M.Sc. pernah melakukan Eksaminasi terhadap Putusan KPPU Perkara Nomor 25/KPPU-I/2009 dalam forum Seminar Eksaminasi yang terbuka untuk umum dimana yang bersangkutan menjadi salah satu pembicara di samping pembicara lainnya yaitu Dirjen Perhubungan Udara dan Ahli Hukum;
7. Bahwa eksaminasi terhadap Putusan KPPU seharusnya dikemukakan terlebih dahulu secara formal kepada Pemohon Kasasi selaku pembuat Putusan, baru selanjutnya dapat disampaikan kepada pers atau pihak luar. Eksaminasi tersebut seharusnya dilakukan secara tertutup, tidak secara terbuka;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

8. Bahwa Ahli statistika Dr. Ir. Anton Hendranata, M.Si., dalam Berita Acara Pemeriksaannya, mengakui bahwa yang bersangkutan belum pernah membaca jurnal mengenai penggunaan homogenity of variance dalam perkara antitrust dan belum pernah mengaplikasikan uji statistik dalam perkara antitrust;
9. Bahwa setelah melakukan konfirmasi dengan Dr. Ir. Anton Hendranata, M.Si., Pemohon Kasasi menemukan fakta bahwa data yang dijadikan acuan oleh Ahli dalam menilai kesahihan data yang digunakan Pemohon Kasasi adalah data dari Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan (LHPL) dalam bagian Tentang Duduk Perkara, bukan data dari Analisis Majelis Komisi Pemohon Kasasi dalam Bagian Tentang Hukum yang menjadi dasar bagi Majelis Komisi Pemohon Kasasi dalam mengambil Putusan. Pada Analisis Majelis Komisi Pemohon Kasasi tersebut, tidak ada data yang diasumsikan atau diestimasi dari data perusahaan lain karena dianggap sebagai outliers. Dengan demikian, analisis yang dilakukan oleh Ahli yang bersangkutan dapat dinyatakan tidak valid atau tidak relevan karena salah dalam mengacu data;
10. Berdasarkan uraian di atas, maka Putusan Pengadilan Negeri yang menarik kesimpulan didasarkan pada keterangan Ahli Prof. Dr. Ine Minara S. Ruky, M.Sc. (ahli ekonomi) dan Dr. Ir. Anton Hendranata, M.Si. (ahli statistik) yang tidak independen adalah tidak tepat dan keliru. Oleh karena itu, sudah sepatutnya Yang Terhormat Majelis Hakim Agung Kasasi (Judex Juris) untuk membatalkan Putusan Pengadilan Negeri karena salah dalam menerapkan hukum yang berlaku.

B. PARA TERMOHON KASASI TELAH TERBUKTI MELANGGAR PASAL 5 UU NO. 5 TAHUN 1999

1. Bahwa Para Termohon Kasasi telah terbukti melakukan pelanggaran Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999 yang berbunyi :
   (1) Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.
   (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku bagi:

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

2.1. suatu perjanjian yang dibuat dalam suatu usaha patungan; atau

2.2. suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku.

2. Bahwa Pemohon Kasasi dalam menerapkan Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999 telah menilai beberapa unsur penting, yaitu pertama, unsur pelaku usaha dan pelaku usaha pesaing; kedua, unsur perjanjian; ketiga, unsur penetapan harga; keempat, unsur pasar bersangkutan. Penilaian keempat unsur tersebut telah tertuang dalam butir 11.3.-11.6. bagian Tentang Hukum Putusan KPPU halaman 313-316, yang dapat dikutip sebagai berikut:

11.3. Unsur Pelaku Usaha dan Pelaku Usaha Pesaing ;

11.3.1. Bahwa yang dimaksud pelaku usaha dalam Pasal 1 angka 5 UU No. 5 Tahun 1999 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 ;

11.3.2. Bahwa Terlapor XI, PT Linus Airways tidak memenuhi Unsur Pelaku Usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 5 UU No. 5 Tahun 1999 karena secara de facto sudah dicabut seluruh Ijin Operasinya oleh Departemen Perhubungan dan sudah tidak menjalankan kegiatan usaha di bidang Angkutan Udara Niaga Berjadwal, sehingga pemenuhan unsur-unsur Pasal 5 untuk Terlapor XI, PT Linus Airways tidak perlu dibuktikan lebih lanjut;

11.3.3. Bahwa yang dimaksud pelaku usaha dan pelaku usaha pesaing dalam perkara a quo adalah Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT Sriwijaya Air; Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero), Terlapor IV, PT Mandala Airlines; Terlapor V, PT Riau Airlines; Terlapor VI, PT Travel Express; Terlapor VII, PT

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines; Terlapor IX, PT Metro Batavia; Terlapor X, PT Kartika Airlines; Terlapor XII, PT Trigana Air Service, dan Terlapor XIII, PT Indonesia AirAsia sebagaimana dimaksud dalam Bagian Tentang Hukum butir 5 Tentang Pelaku Usaha dan Pelaku Usaha Pesaing di atas ;

11.3.4. Bahwa dengan demikian, Unsur Pelaku Usaha dan Pelaku Usaha Pesaing terpenuhi;

11.4. Unsur Perjanjian ;

11.4.1 Bahwa berdasarkan Pasal 1 angka 7 UU No. 5/1999, definisi perjanjian adalah “suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apa pun, baik tertulis maupun tidak tertulis;”

11.4.2 Bahwa yang dimaksud dengan perjanjian dalam perkara a quo bukan merupakan suatu perjanjian yang dibuat dalam suatu usaha patungan atau suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku ;

11.4.3 Bahwa yang dimaksud dengan perjanjian dalam perkara a quo adalah perjanjian tidak tertulis untuk menetapkan besaran fuel surcharge secara bersama-sama yang dilakukan oleh para Terlapor yaitu Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT Sriwijaya Air; Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero), Terlapor IV, PT Mandala Airlines; Terlapor VI, PT Travel Express Aviation Service; Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines; Terlapor IX, PT Metro Batavia; Terlapor X, PT Kartika Airlines; pada Periode I (Mei 2006 s/d Maret 2008) untuk zona penerbangan dengan waktu tempuh 0 s/d 1 jam, 1 s/d 2 jam dan 2 s/d 3 jam sebagaimana diuraikan dalam Bagian Tentang

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Hukum butir 7 Tentang Perjanjian dan butir 8 tentang Penetapan Harga di atas;

11.4.4 Bahwa dengan demikian Unsur Perjanjian terpenuhi;

11.5. Unsur Penetapan Harga ;

11.5.1. Bahwa yang dimaksud dengan harga yang ditetapkan atas suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan dalam perkara a quo adalah fuel surcharge;

11.5.2. Bahwa formula perhitungan fuel surcharge, asumsi harga avtur, asumsi konsumsi avtur dan asumsi load factor yang dibuat oleh masing-masing Terlapor berbeda-beda, maka seharusnya pergerakan fuel surcharge yang ditetapkan oleh masing-masing Terlapor juga berbeda-beda berdasarkan pertimbangan ekonomi dari masing-masing perusahaan;

11.5.3. Bahwa berdasarkan analisis pergerakan fuel surcharge, yang dilakukan oleh Majelis Komisi yaitu uji korelasi dan homogenity variance test, menunjukkan adanya trend yang sama, korelasi positif dan variasi yang sama di antara para Terlapor yaitu Terlapor I, PT Garuda Indonesia (Persero); Terlapor II, PT Sriwijaya Air; Terlapor III, PT Merpati Nusantara Airlines (Persero), Terlapor IV, PT Mandala Airlines; Terlapor VI, PT Travel Express; Terlapor VII, PT Lion Mentari Airlines; Terlapor VIII, PT Wings Abadi Airlines; Terlapor IX, PT Metro Batavia; Terlapor X, PT Kartika Airlines; dalam menetapkan besaran fuel surcharge untuk periode Mei 2006 s/d Maret 2008 untuk zona waktu tempuh 0 s/d 1 jam, 1 s/d 2 jam dan 2 s/d 3 jam, meskipun formula perhitungan fuel surcharge, asumsi harga avtur, asumsi konsumsi avtur dan asumsi load factor yang dibuat oleh masing-masing Terlapor berbeda-beda;

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

11.5.4. Bahwa adanya trend yang sama, korelasi positif dan variasi yang sama dalam pergerakan fuel surcharge di antara para Terlapor membuktikan adanya penetapan harga fuel surcharge oleh para Terlapor tersebut sebagaimana diuraikan dalam Bagian Tentang Hukum butir 8 Tentang Penetapan Harga di atas;

11.5.5. Bahwa dengan demikian Unsur Penetapan Harga terpenuhi;

11.6. Unsur Pasar Bersangkutan;

11.6.1. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 10 UU No 5 Tahun 1999, definisi 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;"

11.6.2. Bahwa yang dimaksud dengan pasar bersangkutan yang sama dalam perkara a quo adalah layanan jasa penerbangan penumpang berjadwal dari satu titik keberangkatan ke titik kedatangan di catchment area pada setiap bandar udara sebagaimana diuraikan dalam Bagian Tentang Hukum butir 6 Tentang Pasar Bersangkutan di atas;

11.6.3. Bahwa dengan demikian Unsur Pasar Bersangkutan terpenuhi;

3. Oleh karena itu, berdasarkan uraian-uraian di atas, sudah sepatutnya Yang Terhormat Majelis Hakim Agung Kasasi (Judex Juris) untuk membatalkan Putusan Pengadilan Negeri karena salah dalam menerapkan ketentuan Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999.

Bahwa berdasarkan analisa dan uraian tersebut di atas telah jelas bahwa Putusan Pengadilan Negeri telah salah dalam menerapkan hukum yang berlaku, sehingga sangat beralasan hukum bagi Yang Terhormat Majelis Hakim Agung Mahkamah Agung Republik Indonesia yang memeriksa perkara a quo untuk membatalkan Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat No. 02/KPPU/2010/PN.Jkt.Pst. tanggal 28 Februari 2011.

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Menimbang, bahwa terhadap alasan-alasan tersebut Mahkamah Agung berpendapat :

Bahwa alasan dan keberatan kasasi dari Pemohon Kasasi tersebut tidak dapat dibenarkan oleh karena judex facti (Pengadilan Negeri) sudah benar dalam penilaian hasil pembuktian dan pertimbangan hukumnya, dimana bukti bahwa perjanjian tertulis yang berkaitan dengan fuel surchage tanggal 4 Mei 2006 yang ditandatangani oleh Ketua Dewan INACA Sekjen INACA Sub b) perusahaan Angkutan Udara telah dicabut tanggal 30 Mei 2006, apa lagi perjanjian tersebut bukan penetapan tentang harga sebagaimana tersebut dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 karenanya unsur-unsur yang tersebut dalam Pasal 5 ayat (1) tersebut tidak terpenuhi dan tidak dapat dibuktikan adanya KARTEL ;

Bahwa dengan demikian judex facti tidak salah dalam menerapkan hukum ;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan di atas, lagi pula ternyata bahwa putusan judex facti dalam perkara ini tidak bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang, maka permohonan kasasi yang diajukan oleh Pemohon Kasasi : KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA REPUBLIK INDONESIA (KPPU RI) tersebut harus ditolak ;

Menimbang, bahwa oleh karena permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi ditolak, maka Pemohon Kasasi dihukum untuk membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi ini ;

Memperhatikan pasal-pasal dari Undang-Undang No. 5 Tahun 1999, Undang-Undang No. 48 Tahun 2009, Undang-Undang No. 14 Tahun 1985 sebagaimana yang telah diubah dan ditambah dengan Undang-Undang No. 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang-Undang No. 3 Tahun 2009 serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan ;

M E N G A D I L I :

Menolak permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi : **KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA REPUBLIK INDONESIA (KPPU RI)** tersebut ;

Menghukum Pemohon Kasasi untuk membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi ini sebesar Rp.500.000,- (lima ratus ribu rupiah) ;

Demikianlah diputuskan dalam rapat permusyawaratan Mahkamah Agung pada hari **Senin** tanggal **27 Pebruari 2012** oleh **Prof. Rehngena Purba, SH., MS.,** Hakim Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, **H. Djafni Djamal, SH., MH.** dan **Suwardi, SH.,** Hakim-Hakim

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Agung sebagai Anggota, dan diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum **pada hari itu juga** oleh Ketua Majelis beserta Hakim-Hakim Anggota tersebut dan dibantu oleh **Hj. Tenri Muslinda, SH., MH.,** Panitera Pengganti dengan tidak dihadiri oleh para pihak ;

Hakim-Hakim Anggota ;
Ttd./H. Djafni Djamal, SH., MH.
Ttd./Suwardi, SH.

K e t u a ;
Ttd./Prof. Rehngena Purba, SH., MS.

Biaya-biaya kasasi :

1. M e t e r a i ……. Rp. 6.000,-
2. R e d a k s i …….. Rp. 5.000,-
3. Administrasi kasasi…… Rp.489.000,-

Jumlah Rp.500.000,-

Panitera Pengganti ;
Ttd./Hj. Tenri Muslinda, SH., MH.

Untuk Salinan
Mahkamah Agung R.I
an. Panitera
Panitera Muda Perdata Khusus,

RAHMI MULYATI, SH.,MH.
NIP : 19591207 1985 12 2 002

Disclaimer
Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu kewaktu.
Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)