



P U T U S A N

Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH AGUNG**

memeriksa perkara perdata khusus sengketa persaingan usaha pada tingkat kasasi memutuskan sebagai berikut dalam perkara antara:

KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA REPUBLIK INDONESIA (KPPU RI), yang diwakili oleh Wakil Ketua Saidah Sakwan, M.A., berkedudukan di Jalan Ir. H. Juanda Nomor 36 Jakarta Pusat, dalam hal ini memberi kuasa kepada Gopprera Panggabean, S.E., A.k., dan kawan-kawan, Direktur dan Para Staf Direktorat Penindakan, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 8 Juli 2015, sebagai Pemohon Kasasi dahulu Termohon Keberatan;

L a w a n:

- 1. PT PELABUHAN INDONESIA II (Persero)**, berkedudukan di Jalan Pasoso Nomor 1 Tanjung Priok Jakarta Utara, yang diwakili oleh Direktur Utama RJ Rino, dalam hal ini memberi kuasa kepada Kurnia Jaya dan kawan-kawan, Para Pegawai PT Pelabuhan Indoensia II (Persero) dan Para Advokat, berkantor di City Lofts Sudirman Lantai 21, Ruang 2108 Jalan KH Mas Mansyur Nomor 121 Jakarta Pusat, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 11 Agustus 2015, sebagai Termohon Kasasi dahulu Pemohon Keberatan I
- 2. PT MULTI TERMINAL INDONESIA**, berkedudukan di Jalan Pulau Payung Nomor 1, Tanjung Priok, Jakarta Utara, yang diwakili oleh Direktur Utama Tony Hajar Andenoworih, dalam hal ini memberi kuasa kepada Agus Permana, S.E., S.H., dan kawan-kawan, Para Pekerja dan Para Advokat, berkantor di City Lofts Sudirman Lantai 21, Ruang 2108 Jalan KH Mas Mansyur Nomor 121 Jakarta Pusat, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 7 Agustus 2015, sebagai Termohon Kasasi dahulu Pemohon Keberatan II;

Mahkamah Agung tersebut;

Membaca surat-surat yang bersangkutan;

Halaman 1 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menimbang, bahwa dari surat-surat tersebut ternyata bahwa sekarang Termohon Kasasi I dan II dahulu sebagai Pemohon Keberatan I dan II, telah mengajukan keberatan terhadap Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 12/KPPU-I/2014, tanggal 20 Maret 2015, yang amarnya sebagai berikut:

1. Menyatakan Terlapor I terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 pada pasar bersangkutan di dermaga 101, 101 utara, dan 102 Pelabuhan Tanjung Priok;
2. Menyatakan Terlapor II terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 pada pasar bersangkutan di dermaga 114, dan 115 Pelabuhan Tanjung Priok;
3. Menyatakan bahwa Terlapor I dan Terlapor II tidak terbukti melanggar Pasal 17 Undang Undang Nomor 5 tahun 1999;
4. Membatalkan Surat Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor TM.15/3/15/PI.II-11, tanggal 8 November 2011 perihal pemanfaatan alat bongkar muat baru, Surat Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor TM.15/2/7/PI.II-12 tanggal 9 Mei 2012 perihal pengoperasian Gantry Luffing Crane, Surat Nomor FP.003/103/10/CPTK-12 tanggal 21 September 2012 perihal Surat Pemberitahuan, dan surat-surat atau kesepakatan lainnya yang mengatur mengenai kewajiban penggunaan alat bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane di dermaga 101, 101 utara, dan 102;
5. Membatalkan surat edaran PT Multi Terminal Indonesia Nomor HM.498/8/17/MTI-2011 tanggal 30 September 2011 perihal penggunaan peralatan alat bongkar muat, kesepakatan bersama antara PT Multi Terminal Indonesia dengan mitra kerja PT Multi Terminal Indonesia tentang Pemakaian Crane Darat (GLC) untuk kegiatan bongkar muat berdasarkan Berita Acara Nomor UM.268/4/2C/MTI-2012 tanggal 21 Mei 2012, Surat Pemberitahuan Nomor TH.12/1/12/MTI-12, tanggal 27 Agustus 2012 perihal penggunaan alat bongkar muat Gantry Luffing Crane (GLC) dan surat-surat atau kesepakatan lainnya yang mengatur mengenai kewajiban penggunaan alat bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane di dermaga 114 dan 115;
6. Memerintahkan Terlapor I untuk mengumumkan pembatalan surat-surat dan kesepakatan sebagaimana tersebut pada dictum 4 dan dictum 5 di atas pada 2 (dua) surat kabar harian berbahasa Indonesia yang beredar secara nasional selama 1 (satu) hari dengan ketentuan pengumuman

Halaman 2 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016

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 ke waktu. 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)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

tersebut dimuat pada halaman khusus berita ekonomi dengan ukuran sepatutnya;

7. Menghukum Terlapor II membayar denda sebesar Rp.5.332.500.000,00 (lima miliar tiga ratus tiga puluh dua juta lima ratus ribu rupiah) yang harus disetor ke kas negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;
8. Memerintahkan Terlapor I untuk menyerahkan bukti pengumuman sebagaimana dimaksud pada diktum 6 di atas kepada KPPU;
9. Memerintahkan Terlapor II untuk menyerahkan salinan bukti pembayaran denda ke KPPU, setelah melakukan pembayaran denda;

Bahwa, terhadap amar Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha, Pemohon Keberatan telah mengajukan keberatan di depan persidangan Pengadilan Negeri Jakarta Utara yang pada pokoknya sebagai berikut:

- I. Tanggapan Dan Analisis Atas Pertimbangan Dan Diktum Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Nomor 12/Kppu-I/2014 Tanggal 20 Maret 2015 Terkait Pemohon Keberatan I Dan Pemohon Keberatan II (Bersama-Sama);

Termohon Keberatan Telah Dengan Sengaja Menghilangkan Substansi Penting Keterangan 9 (sembilan) Orang Saksi Fakta Mengenai Keunggulan Gantry Luffmg Crane (GLC) Dibandingkan Alat Bongkar Muat Lain;

1. Bahwa Termohon Keberatan dalam putusannya telah menghilangkan keterangan 9 (sembilan) orang saksi fakta di bawah sumpah yang memberikan keterangan kunci dalam perkara ini, mengenai Gantry Luffing Crane (GLC) yang memiliki keunggulan kecepatan, lebih produktif dan efisien dibandingkan alat bongkar muat lainnya;
2. Bahwa 9 (sembilan) orang saksi fakta yang memberikan keterangan di bawah sumpah, dimana substansi keterangan kunci dihilangkan adalah Suharyo Irianto, Sugianto, Jon Hajat Hamzah, Muhammad Fuadi, Capt. Irianto, Johan Firdaus, Suitana, Aloysius Sunaryo, dan Dwi Wanto;
3. Bahwa fakta yang dihilangkan dalam putusan perkara ini adalah fakta yang sangat essential dalam pembuktian dugaan pelanggaran Pasal 15 ayat (2) (*tying agreement*) yaitu mengenai kualitas dari *tied product* (barang yang diikatkan), yang dalam perkara ini *tied product* adalah penggunaan GLC untuk bongkar muat muatan *break bulk*;

Halaman 3 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016

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 ke waktu. 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. Bahwa hukum persaingan usaha melarang perjanjian pengikatan barang (*tying agreement*) dikarenakan karena *tying agreement* mengakibatkan barang dan/atau jasa yang tidak berkualitas dan tidak menguasai pasar (*tied product*) akan terpaksa dibeli oleh konsumen karena diikatkan dengan barang dan/atau jasa yang berkualitas dan menguasai pasar, yang berbeda karakternya (*tying product*); (Vide Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Pedoman Pasal 15 (Perjanjian Tertutup), Halaman 12);
5. Bahwa fakta suatu *tied product* (barang yang diikatkan) adalah barang "sampah" dan tidak menguasai pasar adalah unsur terpenting dalam pembuktian Pasal 15 ayat (2). Hal ini diakui oleh Termohon Keberatan dalam peraturannya;
Peraturan KPPU Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Pedoman Pasal 15 UU Nomor 5 Tahun 1999 halaman 21 yang menyatakan:
"Dampak negatif yang dapat terjadi dari *tying* di antaranya adalah:
 - a) Merupakan salah satu bentuk pembatasan akses pasar yang diberlakukan oleh pelaku perjanjian ini terhadap pelaku usaha pesaingnya. Pada umumnya produk yang dijual dengan strategi *tying* adalah produk yang kurang laku dan atau menghadapi persaingan yang sangat kuat karena adanya produk substitusi;
 - b)
 - c)
6. Bahwa Termohon Keberatan sadar benar jika fakta persidangan dari mayoritas saksi yang diperdengarkan keterangannya di bawah sumpah yakni 9 (sembilan) orang saksi yang saling mendukung menerangkan GLC adalah alat bongkar muat terbaik dari sisi kecepatan waktu bongkar muat, jumlah produktifitas bongkar muat, dan efisiensi biaya dibandingkan crane kapal dan crane darat lainnya tersebut dipertimbangkan dalam putusan, maka Pelanggaran Pasal 15 ayat (2) dalam perkara *a quo* menjadi tidak terbukti;
7. Bahwa telah nyata Termohon Keberatan telah sengaja untuk menghilangkan fakta penting yang dalam persidangan yang merupakan unsur esensial dalam pembuktian *Tying Agreement*, untuk memaksakan menghukum Para Pemohon Keberatan yang justru telah melakukan modernisasi pelabuhan dengan menyediakan alat bongkar muat terbaik dibandingkan dengan alat bongkar muat yang tersedia di Pelabuhan

Halaman 4 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Tanjung Priok saat ini, yaitu crane kapal dan crane darat lainnya, seperti HMC, Short Crane. Tyve Crane;

Kewajiban Penggunaan GLC Merupakan Bentuk Implementasi Tanggung Jawab (*Responsibility*) Para Pemohon Keberatan, Yang Semata-Mata Untuk Menjamin Efisiensi Dan Produktifitas Jasa Layanan Pelabuhan:

8. Bahwa kegiatan usaha bongkar muat menurut Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 adalah tugas BUP di wilayah konsesinya;

Pasal 92 UU No. 17 Tahun 2008 menyatakan :

Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh badan usaha pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91 ayat (1) dilakukan berdasarkan konsesi atau bentuk lainnya dan otoritas pelabuhan, yang dituangkan dalam perjanjian;

9. Bahwa Pemohon Keberatan I adalah pemegang hak atas pengusahaan kegiatan kepelabuhanan atau konsesi di lingkungan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) di Pelabuhan Tanjung Priok berdasarkan:

i. Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991 Tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan Indonesia II menjadi Perusahaan Perseroan (Persero);

ii. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 98 Tahun 2011 Tentang Pemberian Izin Usaha Kepada PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan;

iii. Surat Menteri Perhubungan Nomor HK.003/1/11Phb2011 tanggal 6 Mei 2011 Perihal Pelaksanaan Ketentuan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Terhadap PT Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero);

10. Bahwa sebagai konsekuensi konsesi tersebut Perusahaan Bongkar Muat (PBM) lain di Pelabuhan Tanjung Priok harus diseleksi oleh Para Pemohon Keberatan untuk menjamin kualitas dan standar pelayanan pelayanan pelabuhan, bahwa hal ini disetujui oleh investigator sebagaimana dinyatakan dalam LDP Nomor 43.11, Halaman 14, sebagai berikut:

"Bahwa proses seleksi PBM di Pelabuhan Tanjung Priok bertujuan untuk meningkatkan produktifitas dan menertibkan PBM yang hanya bermodalkan ijin usaha tanpa punya fasilitas memadai dan sumber daya manusia yang profesional."

11. Bahwa berdasarkan peraturan perundang-undangan dan konsesi yang dipegang, kegiatan bongkar muat adalah tugas dari Para Pemohon

Halaman 5 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016

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 ke waktu. 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 sebagai BUP. Keberadaan PBM lain, ataupun crane kapal adalah sebagai pelengkap, yang walaupun ada, harus menunjang Para Pemohon Keberatan dalam memberikan layanan jasa pelabuhan dengan baik yang diperintahkan undang-undang, yang salah satunya adalah bongkar muat barang, hal ini pula berkesesuaian dengan pendapat Ahli Kalalo Nugroho di bawah sumpah. (Vide Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 98 Tahun 2011 Tentang Pemberian Izin Usaha Kepada PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan *juncto* Surat Menteri Perhubungan Nomor HK.003/1/11Phb 2011 tanggal 6 Mei 2011 Perihal Pelaksanaan Ketentuan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Terhadap PT Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero);

12. Bahwa keberadaan PBM atau Kapal yang memiliki alat bongkar muat (crane) adalah kebijaksanaan BUP sepanjang dapat mendukung peningkatan efisiensi, dan produktifitas, serta kecepatan kegiatan bongkar muat, hal ini dikarenakan undang-undang memerintahkan BUP bertanggung jawab (*responsible*) terhadap kinerja pelayanan di terminal yang diusahakannya, hal ini berkesesuaian dengan pendapat Ahli Kalalo Nugroho;

Angka 2, Huruf I, Surat Menteri Perhubungan Nomor HK.003/1/11Phb2011 tanggal 6 Mei 2011 Perihal Pelaksanaan Ketentuan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Terhadap PT Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) menyatakan:

Dalam pelaksanaan kegiatan pelayanan jasa bongkar muat, PT Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV (Persero) dapat bekerja sama dengan perusahaan bongkar muat yang memperoleh penunjukan dari pemilik barang dengan prinsip saling menguntungkan dengan memprioritaskan sarana, prasarana, dan keahlian serta pengalaman perusahaan bongkar muat yang bersangkutan;

13. Bahwa penting untuk menegaskan hal ini, agar kedudukan Para Pemohon Keberatan tidak dipersamakan kedudukannya dengan PBM atau kapal yang memiliki alat bongkar muat, karena peraturan perundang-undanganlah yang memerintahkan Para Pemohon Keberatan sebagai BUP yang menyelenggarakan tugas perusahaan bongkar muat di wilayah pengusahaannya (konsesi), dalam perkara *a quo* Pelabuhan Tanjung Priok, hal ini berkesesuaian dengan pendapat ahli Kalalo Nugroho di bawah sumpah;

Halaman 6 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



Termohon Keberatan Telah Salah Mengkonstruksikan Penerapan Pasal 15 Ayat (2) (*Tying Agreement*) Dalam Perkara *A Quo*;

Pasal 15 Ayat (2) Tidak Dapat Diterapkan Terhadap Dua Produk Yang Memiliki Keunggulan;

14. Bahwa hukum persaingan usaha mengatur bahwa *tying agreement* memiliki dampak positif dalam hal pengikatan barang (*tying*) dilakukan terhadap 2 (dua) produk yang menguasai pasar dan diminati konsumen, hal ini sejalan dengan Peraturan Termohon Keberatan Nomor 5 Tahun 2011;

Peraturan KPPU No. 5 Tahun 2011 Tentang Pedoman Pasal 15 UU Nomor 5 Tahun 1999 halaman 21 yang menyatakan :

"Khusus untuk strategi *tying* (perjanjian dengan mengaitkan produk lain dalam suatu penjualan), dampak positif yang bisa muncul antara lain:

- a) Penjualan berbagai produk secara bersamaan akan mengurangi biaya transaksi, terutama dalam proses pengumpulan informasi, negosiasi serta manajemen logistik;
- b) ..."

15. Bahwa fakta persidangan yang menunjukkan keunggulan kedalaman dermaga (*tying product*) sebagaimana diakui oleh Termohon Keberatan dalam Poin 5.5.7.1-4, dan kualitas layanan GLC (Tied Product) yang lebih baik dan unggul dibandingkan alat bongkar muat lainnya sebagaimana fakta persidangan yang diungkapkan oleh 9 (sembilan) orang saksi fakta di bawah sumpah termasuk saksi yang dihadirkan oleh Investigator tidak lah dapat dipersalahkan melanggar Pasal 15 ayat (2) (*tying agreement*), justru pengikatan keduanya menimbulkan dampak positif mengingat kedua layanan tersebut adalah kebutuhan, dan keinginan konsumen, yaitu mengurangi biaya transaksi (*transactional cost*) yang harus dibayar konsumen jika harus membelinya secara terpisah, hal ini berkesesuaian dengan keterangan saksi Aloysius Sunaryo, Dwi Wanto. Suharyo Irianto, Sugianto, Jon Hajat Hamzah, Muhammad Fuadi, Capt Irianto, Johan Firdaus di bawah sumpah;

16. Bahwa dengan demikian unsur perjanjian Pasal 15 ayat (2) dalam dugaan perkara *a quo* tidak terpenuhi, sehingga nyata kesalahan Termohon Keberatan dalam mengkonstruksikan Pasal 15 ayat (2) dan pembuktiannya;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Pasal 15 Ayat (2) Tidak Dapat Diterapkan Pada 2 (Dua) Produk Yang Merupakan Satu Kesatuan Layanan Yang Ditetapkan Oleh Undang-Undang, Dan Memiliki Kesamaan Karakter Barang;

17. Bahwa Termohon Keberatan telah menetapkan pasar bersangkutan dugaan pelanggaran Pasal 15 ayat (2) oleh Para Pemohon Keberatan terdiri dari jasa pelayanan dermaga di Tanjung Priok untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat kapal yang bermuatan break bulk (*tying product*) dan jasa penyediaan atau pelayanan alat bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal yang bermuatan *break bulk cargo (tied product)*; (Vide 5.5.3.1. Hal. 127 Putusan Nomor 12/KPPU-I/2014);

18. Bahwa penentuan pasar bersangkutan tersebut adalah bertentangan dengan peraturan perundang-undangan di bidang kepelabuhanan, mengingat kedudukan Para Pemohon Keberatan sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) harus dibedakan dengan kegiatan usaha lepasan yang ada di pelabuhan;

Pasal 90 ayat (1) UU 17 Tahun 2008 menyatakan:

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

Pasal 90 ayat (2) UU 17 Tahun 2008 menyatakan:

Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang. Pasal 90 ayat (3) UU 17 Tahun 2008 menyatakan:

Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas :

- a. penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;
- b. penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;
- c. penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan;
- d. penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas;
- e. penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;

Halaman 8 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016

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 ke waktu. 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)



- f. penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro;
- g. penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;
- h. penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang; dan/atau;
- i. penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal;

Pasal 91 ayat (1) UU 17 Tahun 2008 menyatakan:

Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan jenis izin usaha yang dimilikinya;

Dan khusus untuk Pemohon Keberatan I sebagai BUMN diatur pula:

Pasal 344 ayat (1) UU Nomor 17 Tahun 2008 *juncto* Pasal 165 ayat (1) PP Nomor 61 Tahun 2009 menyatakan:

Pada saat undang-undang ini berlaku, pemerintah, pemerintah daerah, dan Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan pelabuhan tetap menyelenggarakan kegiatan perusahaan di pelabuhan berdasarkan undang-undang ini;

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

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

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

Yang dimaksud dengan "tetap diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara" adalah Badan Usaha Milik Negara yang didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991, dan Peraturan Pemerintah Nomor 59 tahun 1991, tetap menyelenggarakan kegiatan usaha di pelabuhan yang meliputi

- a. Kegiatan yang diatur dalam Pasal 90 ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4) undang-undang ini;
- b. Penyediaan kolam pelabuhan sesuai dengan peruntukannya berdasarkan pelimpahan dari pemerintah dan ketentuan peraturan perundang-undangan;

Halaman 9 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



- c. Pelayanan jasa pemanduan berdasarkan pelimpahan dari pemerintah dan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- d. Penyediaan dan pengusahaan tanah sesuai kebutuhan berdasarkan pelimpahan dari Pemerintah dan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan;

Pasal 93 Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 menyatakan:

Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92 berperan sebagai operator yang mengoperasikan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya;

Pasal 94 Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 menyatakan:

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

- a. Menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan;
 - b. Memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh pemerintah;
 - c. Menjaga keamanan, keselamatan dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan;
 - d. Ikut menjaga keselamatan, keamanan dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan;
 - e. Memelihara kelestarian lingkungan;
 - f. Memenuhi kewajiban sesuai dengan konsesi dalam perjanjian dan
 - g. Mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional;
19. Bahwa kedudukan Para Pemohon Keberatan sebagai BUP memposisikan Para Pemohon Keberatan sebagai pihak yang wajib menyediakan jenis-jenis layanan jasa pelabuhan yang ditetapkan Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayanan sebagai satu kesatuan (*line production*) hal ini berkesesuaian dengan pendapat ahli Ditha Wiradiputra dan Kalalo Nugroho di bawah sumpah;
20. Bahwa tidak dilaksanakannya kewajiban menyediakan jenis-jenis layanan jasa pelabuhan yang merupakan *line production* tersebut memposisikan Para Pemohon Keberatan sebagai pelanggar undang-undang pelayanan hal ini berkesesuaian dengan pendapat ahli Kalalo Nugroho;
21. Bahwa layanan jasa dermaga untuk bertambat, dan kegiatan bongkar muat merupakan satu kesatuan jasa yang tidak dapat dipisahkan, dan tidak dapat dikualifikasikan menjadi *tying product* dan *tied product* dalam

Halaman 10 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



- perjanjian *tying agreement* semata-mata karena undang-undang. Hal ini berkesesuaian dengan pendapat Ahli Ditha Wiradiputra;
22. Bahwa hukum persaingan usaha melarang perjanjian pengikatan barang (*tying agreement*) dikarenakan barang dan/atau jasa yang tidak berkualitas dan tidak menguasai pasar akan terpaksa dibeli oleh konsumen karena diikatkan dengan barang dan/atau jasa yang berkualitas dan menguasai pasar, yang berbeda karakternya; (Vide. Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Pedoman Pasal 15 (Perjanjian Tertutup), Halaman 12);
 23. Bahwa sebagaimana telah diargumentasikan sebelumnya kegiatan tambat kapal dan bongkar muat, serta kegiatan lainnya yang diatur Pasal 90 ayat (3) *juncto* Pasal 94 Undang Undang 17 tahun 2008, merupakan satu kesatuan layanan jasa pelabuhan (*line production*) karena kesamaan karakternya, sebagaimana ditegaskan pula oleh ahli Kalalo Nugroho dan Ditha Wiradiputra di bawah sumpah;
 24. Bahwa perbedaan atau kesamaan karakter barang dan/atau jasa tidak dapat hanya disimpulkan secara sederhana perbedaannya dengan hanya mendasarkan pada keberadaan pelaku usaha lain yang melakukan usaha atau memproduksi barang atau jasa yang sama, sebagai ilustrasi, dalam industri telekomunikasi layanan suara (*phoning*) dan layanan pesan tertulis (*messaging*) tidak dapat dipisahkan meskipun ada pelaku usaha lain yang menyediakan jasa atau layanan yang sama, tidak dapat pemakai kartu halo menolak menggunakan layanan sms kartu halo karena sms melalui kartu XL lebih murah, atau tidak dapat kita menolak menggunakan ban, stir atau peralatan audio ketika kita membeli suatu mobil, hanya karena ban, stir dan peralatan audio juga dijual oleh pelaku usaha lain, hal ini berkesesuaian dengan pendapat ahli Ditha Wiradiputra, dan Anef Bustaman di bawah sumpah;
 25. Bahwa yang pengikatan barang dan/atau jasa yang tidak dapat dipisahkan atau merupakan satu kesatuan produk atau layanan tidak lah dilarang oleh Pasal 15 ayat (2) karena KPPU sendiri berpendapat, pengikatan yang berpotensi melanggar pasal ini adalah pengikatan produk dan/atau jasa yang sama sekali berbeda hal ini pula berkesesuaian dengan pendapat ahli Ditha Wiradiputra di bawah sumpah;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Pedoman Pasal 15 (Perjanjian Tertutup), Halaman 13 menyatakan:

Pengaitan penjualan atau pembelian yang bersifat wajib antara produk dan/atau jasa yang sama sekali berbeda dalam satu paket potensial lah akan melanggar pasal ini.

Tidak Pernah Terjadi Pelanggaran Pasal 15 Ayat (2) Tanpa Adanya Paksaan Atau Hilangnya Pilihan Konsumen Untuk Menggunakan *Tied Product* Mengingat Penggunaan GLC Merupakan *Meeting Point* Antara Komitmen Para Pemohon Keberatan Dalam Menyediakan Layanan Terbaik Dengan Kebutuhan Pengguna Layanan Atas Alat Bongkar Muat (5.5.6.4. hal. 141 Putusan No. 12/KPPU-I/2014);

26. Bahwa Termohon Keberatan mendasarkan adanya unsur esensial dari *tying agreement*, yaitu "paksaan" pada keberadaan surat-surat sebagai berikut:

- a. Pemohon Keberatan I berupa: Surat Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor TM.15/3/15/PI.11-11 tanggal 8 November 2011 perihal pemanfaatan alat bongkar muat baru, Surat Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor TM.15/2/7/PI.11-12 tanggal 9 Mei 2012 perihal pengoperasian Gantry Luffing Crane, Surat Nomor FP.003/103/10/CPTK-12 tanggal 21 September 2012 perihal Surat Pemberitahuan, dan surat-surat atau kesepakatan lainnya yang mengatur mengenai kewajiban penggunaan alat bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane di dermaga 101, 101 utara, dan 102;
- b. Pemohon Keberatan II berupa: Surat Edaran PT Multi Terminal Indonesia Nomor HM.498/8/17/MTI-2011 tanggal 30 September 2011 perihal penggunaan peralatan alat bongkar muat, Kesepakatan bersama antara PT Multi Terminal Indonesia dengan mitra kerja PT Multi Terminal Indonesia tentang Pemakaian Crane Darat (GLC) untuk kegiatan bongkar muat berdasarkan berita acara nomor UM.268/4/2C/MTI-2012 tanggal 21 Mei 2012, surat pemberitahuan Nomor TH.12/1/12/MTI-12 tanggal 27 Agustus 2012 perihal penggunaan alat bongkar muat Gantry Luffing Crane (GLC) dan surat-surat atau kesepakatan lainnya yang mengatur mengenai kewajiban penggunaan alat bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane di dermaga 114 dan 115;

Halaman 12 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



27. Bahwa tanpa memperhatikan alasan dan latar belakang Para Pemohon Keberatan mewajibkan penggunaan GLC tersebut, Termohon Keberatan dengan sumir menyatakan telah terjadi pelanggaran Pasal 15 ayat (2). padahal Termohon Keberatan sendiri dalam peraturan yang diterbitkannya telah mengatur bahwa dalam pembuktian pelanggaran perjanjian tertutup harus mempelajari latar belakang atau alasan pelaku usaha membuat perjanjian tertutup;

Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Pedoman Pasal 15 (Perjanjian Tertutup), Halaman 19 menyatakan;

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

28. Bahwa dalam proses pembuktian terungkap jika di dermaga 101 Utara, 101, 102, 114, 115 tidak pernah terjadi pemaksaan untuk penggunaan GLC ketika ingin tambat di dermaga yang dioperasikan oleh Para Pemohon Keberatan tersebut, justru yang terjadi adalah kewajiban tersebut merupakan kebutuhan pengguna jasa layanan, hal ini disampaikan oleh saksi Aloysius Sunaryo dalam keterangannya di bawah sumpah menerangkan bahwa sekalipun kapalnya memiliki crane, tetap ia lebih memilih menggunakan GLC karena lebih produktif dan efisien, kemudian saksi Sugianto dalam keterangannya di bawah sumpah menerangkan bahwa pemilik barang, pemilik kapal, dan PBM tidak pernah complain dengan layanan GLC dan biayanya, bahkan menegaskan tidak pernah terjadi paksaan karena GLC adalah kebutuhan pemilik barang atau pemilik kapal;

29. Bahwa dalam kondisi yang lain, Saksi Sultana juga menerangkan di bawah sumpah bahwa ia pernah melakukan bongkar muat di dermaga yang dioperasikan oleh Pemohon Keberatan I, tetapi kapal tongkang yang digunakan tidak memiliki crane untuk bongkar muat sehingga adalah kebutuhan dan mudi pilihan bisnis ketika menggunakan GLC untuk bongkar muat barang tersebut;



30. Bahwa keterangan Saksi Aloysius Sunaryo dan Saksi Sultana, dikuatkan oleh keterangan Saksi Dwi Wanto di bawah sumpah bahwa dalam kesehariannya bekerja sebagai supervisor alat bongkar muat di dermaga 101 Utara sampai dengan dermaga 102 tidak pernah menemukan adanya paksaan atau keberatan dari costumer atas penggunaan GLC, karena meskipun dermaga tersebut diperuntukan untuk *multipurpose*, tetapi keseluruhan barang yang dibongkar dan dimuat memang membutuhkan GLC, sebagian kecil menggunakan prosedur khusus karena sifat dan jenis barangnya berupa kendaraan, curah kering dan curah cair yang mensyaratkan bongkar muat dengan cara khusus;
31. Bahwa saling berkesesuaian keterangan saksi Suharyo Irianto, Sugianto, John Hajat Hamzah, Muhammad Fuadi, Capt. Irianto, dan Johan Firdaus yang juga menerangkan di dermaga 114 dan 115 yang dikelola Pemohon Keberatan II tidak terdapat paksaan, karena keputusan penggunaan GLC didasarkan kalkulasi keuntungan, dimana jika faktanya GLC digunakan, hal ini menunjukkan fakta bahwa GLC adalah kebutuhan pengguna jasa layanan pelabuhan;
32. Bahwa dalam tahap pembuktian dalam perkara *a quo*, dari 13 (tiga belas) saksi yang disumpah, dan diperdengarkan keterangannya, 9 (sembilan) orang saksi yaitu Suharyo Irianto, Sugianto, John Hajat Hamzah, Muhammad Fuadi, Capt. Irianto, Johan Firdaus, Sultana, Aloysius Sunaryo dan Dwi Wanto menerangkan tidak pernah ada paksaan penggunaan GLC dari Para Pemohon Keberatan di dermaga 101 Utara, 101, 102, 114, dan 115, bahkan ditegaskan oleh saksi-saksi tersebut bahwa penggunaan GLC didasarkan pada pertimbangan kualitas GLC dan kalkulasi bisnis yang menguntungkan;
33. Bahwa kewajiban penggunaan GLC tersebut didasari pada alasan-alasan dan latar belakang sebagai berikut:
- Kewajiban peraturan perundang-undangan untuk menyediakan fasilitas bongkar muat terbaik, termasuk tapi tidak hanya terbatas pada GLC di setiap pelabuhan yang dikelola Para Pemohon Keberatan Kewajiban penyediaan fasilitas jasa bongkar muat ini terkait dengan kewajiban Para Pemohon Keberatan sebagai BUP untuk menciptakan efisiensi dan produktifitas waktu kapal tambat dan waktu bongkar muat, hal ini berkesesuaian dengan keterangan saksi-saksi di bawah sumpah yang terdiri dari saksi Suharyo Irianto,



Sugianto, Jon Hajat Hamzah, Muhammad Fuadi, Capt. irianto, Johan Firdaus, Sultana, Aloysius Sunaryo, dan Dwi Wanto;

- ii. Tidak semua kapal memiliki *ship gear* (crane kapal), hanya kapal-kapal yang secara usia tidak lagi muda yang masih memiliki crane kapal, karena pada saat kapal-kapal tua tersebut diproduksi banyak pelabuhan-pelabuhan yang belum menyediakan crane darat, terkait dengan hal ini Pemerintah telah menginstruksikan melalui Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional agar kapal-kapal tua, termasuk yang memiliki crane kapal harus diperbarui dengan kapal-kapal baru. Artinya trend ke depan kapal-kapal pengangkut barang tidak akan lagi dilengkapi *ship gear* (crane kapal). Hal ini berkesesuaian dengan pendapat Ahli Raja Oloan Saut Guming, yang menyatakan bahwa dari 10.000 (sepuluh ribu) kapal Indonesia, 70% (tujuh puluh persen) memiliki gear, dari 70% tersebut sebanyak 70% lagi memiliki usia di atas 25 tahun bahkan ada yang di atas 40 tahun, sehingga gear tersebut harusnya *passing out* dari segi konstruksi;
- iii. Kapal-kapal yang memiliki *ship gear* (crane kapal) banyak yang rusak, sehingga selain karena perintah undang-undang, kebutuhan pengguna jasa layanan pelabuhan menuntut pengelola pelabuhan harus menyediakan crane darat. Untuk kapal yang tambat di dermaga 101 sampai dengan dermaga 102 yang dikelola Pemohon Keberatan I hanya ada 7 (tujuh) kapal yang masih memiliki crane kapal, dimana 2 (dua) crane kapalnya rusak tidak dapat digunakan, dan 1 (satu) crane kapal rusak tetapi masih dipaksakan digunakan sehingga kinerjanya rendah, hal ini dikuatkan dengan keterangan dari saksi Dwi Wanto sebagai Supervisor Alat Bongkar Muat di dermaga 101 sampai dengan dermaga 102 ;

Data Kapal-Kapal Masuk Dermaga 101, 101 Utara, dan 102 Pelabuhan Tanjung Priok, yang memiliki Ship Gear (Crane Kapal):

No	NAMA KAPAL	KONDISI SHIP GEAR
1	Tanto Setia	
2	Tanto Bersatu	
3	Tanto Jaya	
4	Kebaya baru	Safe Working Load Rendah
5	Alken Papua	Rusak



6	Damai Sejahtera II	Rusak
7	Lumoso Bahagia	

- iv. Trend di pelabuhan dunia, seperti contoh terdekat adalah Singapura, dimana pengelola pelabuhan wajib menyediakan crane darat, salah satunya GLC, sehingga *ship gear* (crane kapal) tidak perlu lagi digunakan. Dengan keadaan ini pengelola pelabuhan di dunia dapat mengontrol ketat waktu tunggu, dan waktu bongkar muat yang merupakan kewajiban berdasarkan peraturan perundang-undangan dan perjanjian internasional, hal ini sejalan dengan keterangan Saksi Capt. Ihanto di bawah sumpah, dan berkesesuaian pula dengan pendapat ahli Raja Oloan Saut Gurning di bawah sumpah;
- v. Trend kapal saat ini tidak lagi diarahkan pada ketersediaan crane kapal, karena kapal harus memaksimalkan ruang untuk mengangkut muatan. Sehingga Para Pemohon Keberatan harus menyediakan crane darat berupa GLC, agar sejalan dengan perkembangan trend industri pelabuhan saat ini, hal ini dikuatkan dengan keterangan saksi Capt. Ihanto, dan Aloysius Sunaryo di bawah sumpah, serta berkesesuaian pula dengan pendapat ahli Raja Oloan Saut Gurning dan Kalalo Nugroho di bawah sumpah;
- vi. Kewajiban tersebut merupakan upaya pembiasaan kepada perusahaan angkutan laut dalam hal *liner*, maupun pemilik barang/kuasanya dalam hal *vios* untuk menyiapkan diri dengan trend pelabuhan yang berlaku internasional, dan turut bertanggung jawab dengan efisiensi waktu tambat, dan bongkar muat, yang sangat berdampak pada iklim investasi dan harga di tingkat *end user*, hal ini dikuatkan oleh keterangan saksi Capt. Irianto, dan Muhammad Fuadi di bawah sumpah, serta berkesesuaian pula dengan pendapat ahli Raja Oloan Saut Gurning di bawah sumpah;
34. Bahwa saat ini di dermaga 101 utara, 101. 102, 114, dan 115 yang melayani bongkar muat peti kemas. Kendaraan curah kering dan curah cair, kewajiban sejak tahun 2012 tersebut didukung penuh oleh pengguna layanan pelabuhan karena kecepatan waktu dan jumlah kuantitas bongkar muat lebih besar ketika menggunakan GLC dibandingkan menggunakan crane kapal atau alat bongkar muat lainnya, hal ini sejalan dengan keterangan Saksi Aloysius Sunaryo, Dwi Wanto, Suharyo Ihanto, Sugianto, Jon Hajat Hamzah, Muhammad Fuadi, Capt. Ihanto. Johan Firdaus di bawah sumpah;

Halaman 16 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



35. Bahwa hal lain yang penting terkait dengan kewajiban penggunaan GLC adalah karena selain memang kebutuhan pemilik kapal dan pemilik barang, juga untuk menghindari lamanya waktu tunggu dan bongkar muat yang sebelumnya mencapai waktu berhari-hari dan berminggu-minggu, hanya demi mengakomodir segelintir kapal tua yang masih memiliki *ship gear* (crane kapal) atau PBM yang alat bongkar muatnya telah tidak mampu bekerja maksimal, padahal efisiensi waktu adalah kewajiban bagi BUP, sesuai perintah peraturan perundang-undangan, hal ini berkesesuaian dengan keterangan saksi Muhammad Fuadi, Capt. Irianto, Aloysius Sunaryo dan Dwi Wanto di bawah sumpah; (Vide. Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 *juncto* Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor 002/38/18/DJM-11 tanggal 5 Desember 2011 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan);

36. Bahwa kesimpulan Termohon Keberatan yang menyatakan Para Pemohon Keberatan telah melakukan pemaksaan dan mengeksploitasi pengguna jasa pelabuhan semata-mata untuk meningkatkan pangsa pasar dan meningkatkan keuntungan dengan adanya kewajiban penggunaan GLC tidak tepat, karena sejak awal tujuan penggunaan GLC adalah efisiensi dan produktifitas, yang mana hal tersebut pula merupakan kebutuhan pengguna layanan;

Termohon Keberatan Telah Salah Menetapkan Objek Perkara Dalam Hal Ini Yaitu Surat Pemberitahuan atau Edaran Sebagai Perjanjian Yang Dimaksud Dalam Pasal 15 Ayat (2);

37. Bahwa Termohon Keberatan dalam putusannya memperluas penafsiran surat pemberitahuan dan surat edaran yang diterbitkan oleh Para Pemohon Keberatan sebagai sebuah perjanjian sebagaimana dimaksud dalam UU Nomor 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dengan dasar karena adanya *concerted action* (tindakan bersama antar pelaku usaha); (Vide. Angka 6 Putusan Nomor 12/KPPU-I/2014);

38. Bahwa lebih lanjut Termohon Keberatan berusaha memperkuat argumentasinya bahwa pengertian perjanjian yang dimaksud dalam UU Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat adalah perjanjian tertulis atau tidak tertulis;

39. Bahwa atas kesimpulan Termohon Keberatan tersebut, nyata bahwa telah terjadi kesalahan atas pemahaman konsep hukum mengenai

Halaman 17 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



perbuatan hukum timbal balik mengikat (perjanjian), perbuatan hukum satu arah tidak mengikat (pemberitahuan atau edaran);

40. Bahwa baik tertulis maupun tidak tertulis untuk dikatakan telah terjadi perjanjian, maka harus nyata terjadinya kesepakatan baik dalam bentuk pernyataan ataupun perbuatan diantara para pihak yang mengikatkan diri, sedangkan dalam pemberitahuan atau edaran tidak mempersyaratkan adanya kesepakatan yang merupakan syarat terpenting dalam suatu perjanjian;

41. Bahwa selanjutnya jika dikaji berdasarkan hukum perjanjian maka semakin jelas surat-surat pemberitahuan atau edaran yang dimaksud dalam perkara a quo bukanlah merupakan suatu perjanjian, karena tidak memenuhi syarat sah perjanjian yang diatur Pasal 1320 KUHPerdara, sifat dari pemberitahuan adalah sepihak, sedangkan perjanjian merupakan perbuatan 2 (dua) arah dengan pihak 2 atau lebih, karena hasilnya adalah kesepakatan, hal ini berkesesuaian dengan pendapat ahli Ditha Wiradiputra setelah ditunjukkan diam persidangan bukti-bukti surat tersebut, yang menegaskan surat pemberitahuan atau edaran dalam perkara a quo bukanlah perjanjian yang dimaksud dalam Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999, pemberitahuan tersebut dapat menjadi perjanjian jika berakibat pada praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, yang sayangnya praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat tersebut berdasarkan pembuktian dalam persidangan tidak pernah terjadi;

42. Bahwa yang sesungguhnya terjadi, surat-surat pemberitahuan atau edaran berisi kewajiban tersebut justru merupakan titik temu (*meeting point*) antara komitmen Para Pemohon Keberatan memberikan layanan prima, dengan kebutuhan pengguna layanan jasa pelabuhan di dermaga 101 Utara, 101, 102, 114, dan 115 untuk mendapatkan kepastian layanan bongkar muat yang cepat, produktif, dan efisien, hal ini dikuatkan dengan keterangan 9 (sembilan) orang saksi di bawah sumpah yang saling berkesesuaian yaitu Suharyo Irianto, Sugianto, John Hajat Hamzah, Muhammad Fuadi, Capt. Irianto, Johan Firdaus, Sultana, Aloysius Sunaryo dan Dwi Wanto;

Termohon Keberatan Tidak Konsisten Dengan Menetapkan Terjadinya Pelanggaran Pasal 15 Ayat (2), Dan Sebaliknya Menetapkan Tidak Terjadinya Pelanggaran Pasal 17;

Halaman 18 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



43. Bahwa dalam hukum persaingan usaha pelarangan praktek monopoli (Pasal 17) dan pelarangan *tying agreement* (Pasal 15 ayat (2)) memiliki tujuan yang sama yaitu membatasi/menghilangkan pelaku usaha pesaing;

Peraturan KPPU Nomor 11 Tahun 2011 Tentang Pedoman Pasal 17 (Praktek Monopoli) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli halaman menyebutkan:

Kemampuan yang dimiliki oleh perusahaan monopoli untuk menentukan dan mengendalikan harga di pasar serta membatasi/menghilangkan pesaing nyata (*exclude competitor*) disebut sebagai kekuatan monopoli (*monopoly power*). Strategi-strategi perusahaan yang merupakan perwujudan dari kekuatan monopoli sebagai upaya mempertahankan dan meningkatkan posisi monopoli disebut sebagai praktek monopoli. Peraturan KPPU Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Pedoman Pasal 15 (Perjanjian Tertutup) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli halaman menyebutkan:

Dampak negatif yang dapat terjadi dari *tying* di antaranya adalah:

- a) merupakan salah satu pembatasan akses pasar yang diberlakukan oleh pelaku perjanjian ini terhadap pelaku usaha pesaingnya. ...
- b) ...

44. Bahwa Termohon Keberatan dalam putusannya membuktikan bahwa GLC memiliki substitusi dekat (pesaing) yang eksis yaitu crane kapal dan crane darat lainnya, sehingga dengan keberadaan pesaing tersebut disimpulkan oleh Termohon Keberatan tidak terjadi pelanggaran Pasal 17 (Praktek Monopoli);

45. Bahwa secara kontradiktif dalam pembuktian Pasal 15 ayat (2), Termohon Keberatan menyimpulkan bahwa Para Pemohon Keberatan tidak memiliki substitusi dekat (pesaing) dengan asumsi dangkal yang didasarkan pada manipulasi keterangan saksi Aloysius Sunaryo bahwa benar 100% menggunakan alat bongkar muat GLC;

46. Bahwa sekalipun Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 17 adalah pelanggaran yang berdiri sendiri-sendiri, tetapi salah satu unsur pokok dalam pembuktian kedua pasal adalah sama yaitu harus adanya pesaing dalam arti substitusi dekat, sehingga jika dalam pembuktian Pasal 17 dibuktikan bahwa karena adanya pesaing maka tidak terjadi pelanggaran, maka dalam Pasal 15 ayat (2) juga otomatis tidak terbukti pula karena sudah pasti terdapat pula substitusi dekat karena objek dan pasar bersangkutan

Halaman 19 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



dalam perkara *a quo* adalah sama yaitu layanan jasa pelabuhan bongkar muat *break bulk* di dermaga 101 Utara, 101, 102, 114, dan 115;

47. Bahwa oleh karena itu, jelas bahwa kesimpulan Termohon Keberatan bahwa Para Pemohon Keberatan telah melanggar pasal 15 ayat (2) adalah dipaksakan dan inkonsisten dengan pembuktian Pasal 17;

Termohon Keberatan Telah Salah Dalam Menetapkan Unsur Pasar Bersangkutan Dalam Hal Ini Pasar Geografis Yang Terdiri Dari Dermaga 101, 101 Utara, 102, 114 Dan 115;

48. Bahwa Termohon Keberatan dalam putusannya menetapkan bahwa pasar geografis dalam perkara *a quo* terdiri dari dermaga 101 Utara, 101. 102. 114, dan 115 (Vide. hal 138 dan hal 141 Putusan No. 12/KPPU-1/2014);

49. Bahwa penentuan pasar geografis yang ditetapkan oleh Termohon Keberatan adalah bertentangan dengan fakta persidangan yang diterangkan oleh 3 (tiga) orang saksi di bawah sumpah yaitu Saksi Sugianto, John Hajat Hamzah, dan Sultana;

50. Bahwa dalam keterangannya di bawah sumpah Saksi Sugianto menerangkan bahwa dia pernah melakukan bongkar muat *break bulk* di dermaga selain 101 Utara, 101, 102, 114, dan 115, yaitu dermaga 303 dan Inggom yang tidak dikelola oleh Para Pemohon Keberatan;

51. Bahwa berkesesuaian dengan keterangan saksi Sugianto, John Hajat Hamzah menerangkan hal yang sama bahwa perusahaannya pernah melakukan kegiatan bongkar muat *break bulk* selain dari 101 Utara, 101, 102, 114, dan 115, yaitu dermaga 300 yang tidak dikelola oleh Para Pemohon Keberatan;

52. Bahwa sejalan dengan keterangan 2 (dua) saksi di atas, saksi Sultana menerangkan di bawah sumpah bahwa dia pernah melakukan bongkar muat *break bulk* di dermaga 116, 201, 202. 203. 208, 209, dan 300 yang tidak dikelola oleh Para Pemohon Keberatan;

53. Bahwa fakta persidangan tersebut menerangkan bahwa pengguna jasa layanan tambat kapal muatan *break bulk* dan bongkar muat *break bulk* memiliki pilihan dermaga lain selain dermaga-dermaga yang dikelola Para Pemohon Keberatan;

54. Bahwa tindakan Termohon Keberatan yang membatasi pasar geografis hanya pada dermaga 101 Utara, 101. 102, 114, dan 115 yang dikelola oleh Para Pemohon Keberatan adalah bentuk pemaksaan penghukuman dan manipulasi atas fakta persidangan;

Halaman 20 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



Termohon Keberatan Telah Memaksakan Menghukum Para Pemohon Keberatan Dengan Menyatakan Salah Atas Keunggulan Layanan Para Pemohon:

55. Bahwa berdasarkan fakta persidangan selain dermaga 101 Utara. 101. 102, 114, dan 115 yang dikelola oleh Para Pemohon Keberatan, terdapat dermaga lain yang tidak dikelola Para Pemohon Keberatan yang melayani bongkar muat *break bulk*, hal ini membuktikan bahwa pengguna jasa memiliki pilihan selain dermaga yang dikelola Para Pemohon Keberatan;

56. Bahwa Saksi Sugianto, John Hajat Hamzah, dan Sultana menerangkan bahwa mereka lebih memilih menggunakan dermaga yang dikelola oleh Para Pemohon Keberatan karena tingkat kedalaman dermaga yang baik untuk tambat kapal, selain itu GLC yang digunakan sebagai alat bongkar muat telah menyebabkan kegiatan bongkar muat *break bulk* menjadi cepat, meningkatnya produksi, dan menghemat biaya tambat kapal;

57. Bahwa dengan argumentasi dangkal dan cenderung memaksakan, Termohon Keberatan justru mempersalahkan kedalaman dermaga Para Pemohon Keberatan yang menjadikan dermaga 101 Utara, 101, 102. 114. dan 115 yang dikelola oleh Para Pemohon Keberatan primadona bagi pengguna jasa layanan pelabuhan, padahal kedalaman yang lebih baik tersebut adalah hasil dari investasi dan inovasi dari Para Pemohon Keberatan, yang tidak dilakukan oleh pengelola dermaga selain Para Pemohon Keberatan; (Vide. 5.5.7 hal. 141 Putusan Nomor 12/KPPU-I/2014);

58. Bahwa tindakan Termohon Keberatan yang justru menghukum Para Pemohon Keberatan karena keunggulan layanannya adalah bentuk pelanggaran atas prinsip-prinsip persaingan usaha yang sehat, yaitu efektifitas. efisiensi, dan inovasi;

59. Bahwa tindakan Termohon Keberatan ini justru merupakan bentuk ancaman terhadap tujuan pelaksanaan Undang Undang Nomor 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang merupakan tugas dan fungsi dari Termohon Keberatan sendiri;

Para Pemohon Keberatan Tidak Melakukan Perbuatan Melawan Hukum Dalam Penetapan Tarif Karena Saat Tarif Ditetapkan Pada Tahun 2011 Sedangkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 2013 Baru Diundangkan Pada Tahun 2013;

Halaman 21 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



60. Bahwa Termohon Keberatan menyimpulkan dalam putusannya bahwa penerapan satuan ukur dari tarif Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 101 Utara, 101, 102, 114 dan 115 tidak disesuaikan dengan Pasal 7 huruf d Peraturan Menteri Nomor 6 Tahun 2013 tentang Jenis, Struktur, dan Golongan Tarif Jasa Pelabuhan;
 61. Bahwa perlu dikritisi pemahaman ilmu perundang-undangan yang dimiliki Termohon Keberatan, bahwa prinsip dasar dari keberlakuan suatu peraturan perundang-undangan adalah tidak berlaku surut (*retroaktif*), tetapi berlaku ke depan sejak diundangkan;
 62. Bahwa jika dilihat dari waktu penetapan tarif GLC yang dilakukan pada tahun 2011, adalah 2 (dua) tahun sebelum Peraturan Menteri Perhubungan yang dijadikan dasar hukum oleh Termohon Keberatan untuk menyatakan Para Pemohon Keberatan melakukan Perbuatan Melawan Hukum;
 63. Bahwa dengan demikian bermodalkan pemahaman dan pengetahuan ilmu perundang-undangan yang seadanya Termohon Keberatan, telah dengan sengaja melabeli Para Pemohon Keberatan sebagai pelanggar hukum, yang mana hal tersebut sangat nyata terlihat dipaksakan;
- Termohon Keberatan Telah Mencampuradukan Dan Memanipulasi Pembuktian Dampak Tying Agreement Terhadap Pemohon Keberatan I Dan Pemohon Keberatan II;
64. Bahwa perlu ditegaskan perbedaan kondisi penggunaan GLC di dermaga 101 Utara, 101, dan 102 yang dikelola Pemohon Keberatan I, dengan dermaga 114, dan 115 yang dikelola Pemohon Keberatan II;
 65. Bahwa untuk kondisi di dermaga 101 Utara, 101, dan 102 yang dikelola Pemohon Keberatan I. Sebagaimana diterangkan oleh saksi Aloysius Sunaryo, Dwi Wanto dan Sultana bahwa di dermaga 101 Utara, 101, dan 102 yang dikelola Pemohon Keberatan I tidak pernah melakukan bongkar muat *break bulk*, karena hampir keseluruhan bongkar muat di dermaga-dermaga tersebut adalah kontainer, kendaraan, dan curah kering sehingga bongkar muat seluruh jenis muatan menggunakan GLC (100%);
 66. Bahwa untuk kondisi di dermaga 114 dan 115 yang dikelola Pemohon Keberatan II. Sebagaimana diterangkan oleh saksi Sugianto, John Hajat Hamzah, Muhammad Fuadi, Capt. Irianto, dan Johan Firdaus bahwa berbeda dengan kondisi di dermaga 101 Utara, 101, dan 102 yang dikelola Pemohon Keberatan I yang tidak pernah melakukan bongkar

Halaman 22 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



- muat *break bulk*, di dermaga 114 dan 115 memang melakukan bongkar muat *break bulk* dengan menggunakan GLC tetapi tidak 100% menggunakan GLC karena bongkar muat dilakukan dengan cara kombinasi GLC dengan crane Kapal jika kapal tersebut memiliki crane;
67. Bahwa Termohon Keberatan dalam membuktikan dampak persaingan usaha mengambil potongan-potongan keterangan saksi terhadap Pemohon Keberatan I, dan Pemohon Keberatan II. untuk kemudian disambungkan menjadi rangkaian cerita yang diarahkan agar terdapat kesimpulan bahwa di dermaga yang dikelola Pemohon Keberatan I terjadi dampak *tying* yang sama persis dengan dampak *tying* di dermaga yang dikelola Pemohon Keberatan II; (Vide. Poin 7.4. hal. 150 Putusan Nomor 12/KPPU-I/2014);
68. Bahwa argumentasi Para Pemohon Keberatan bahwa telah terjadi manipulasi dan pencampuradukan fakta didasari pada fakta persidangan bahwa Saksi Aloysius Sunaryo berbicara mengenai penggunaan 100% GLC adalah dalam kegiatan bongkar muat di dermaga 101 Utara. 101, dan 102 yang dikelola Pemohon Keberatan I, karena saksi Aloysius Sunaryo tidak pernah melakukan bongkar muat di dermaga 114, dan 115 yang dikelola Pemohon Keberatan II, tetapi oleh Termohon Keberatan dibuat keterangan Aloysius Sunaryo seolah-olah terjadi juga pada dermaga 114, dan 115 yang dikelola Pemohon Keberatan II;
69. Selain memanipulasi keterangan Aloysius Sunaryo, Termohon Keberatan juga memanipulasi dan mencampuradukan keterangan saksi Dwi Wanto, dimana Termohon Keberatan mengambil potongan keterangan saksi Dwi Wanto yang menyatakan semua kapal menggunakan GLC, padahal keterangan Dwi Wanto ini dalam konteks kegiatan bongkar muat di dermaga 101 Utara, 101, dan 102 yang dikelola Pemohon Keberatan I yang memang tidak pernah melakukan kegiatan bongkar *break bulk*, tetapi seperti keterangan Aloysius Sunaryo oleh Termohon Keberatan dibuat keterangan Dwi Wanto seolah-olah terjadi juga pada dermaga 114, dan 115 yang dikelola Pemohon Keberatan II;

Termohon Keberatan Telah Memanipulasi Fakta Persidangan Yang Sebenarnya Menunjukkan Bahwa Penggunaan GLC Memberikan Dampak Positif Yang Sangat Besar;

70. Bahwa mengenai dampak negatif yang muncul dari *tying agreement* dalam perkara *a quo* terdiri dari:

Halaman 23 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



- a. Hilangnya pilihan pengguna jasa layanan untuk menggunakan crane kapal dan crane darat lainnya di dermaga 101 Utara, 101, 102, 114, dan 115;
 - b. Keluar atau tersingkirnya pelaku usaha pesaing yang menggunakan crane kapal dan/atau menyewakan alat crane darat selain GLC yang diantaranya HMC, *shore crane*, dan *tyve crane*; (Vide. Poin 7.4. hal. 150 Putusan Nomor 12/KPPU-I/2014);
71. Bahwa berdasarkan Peraturan Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Pedoman Pasal 15 (Perjanjian Tertutup) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Termohon Keberatan, adalah keharusan untuk membuktikan perbandingan mana yang lebih besar antara dampak positif yang timbul dari kewajiban penggunaan GLC, dibandingkan dengan dampak negatifnya, berikut fakta persidangan mengenai dampak positif yang muncul:
- a. Saksi Suharyo Irianto di bawah sumpah menerangkan, "GLC lebih cepat, otomatis lebih efisien ya pak..". Hal ini menegaskan bahwa karena kecepatan GLC dibandingkan dengan alat bongkar muat lain, telah menciptakan efisiensi bagi pengguna jasa layanan, yang tentunya memberikan dampak positif pada efisiensi perekonomian nasional secara keseluruhan;
 - b. Saksi Sugianto di bawah sumpah menerangkan, "GLC mengangkat muatan sampai *volume* yang besar." dan "tarif yang diterapkan sama saja dengan penggunaan crane kapal atau sewa crane darat lainnya, yang dibuktikan dengan tidak adanya complain dari pemilik barang." Hal ini menegaskan bahwa layanan bongkar muat meningkat tanpa adanya peningkatan dari segi biaya;
 - c. Saksi John Hajat Hamzah di bawah sumpah menerangkan:
"GLC karena kecepatannya mengakibatkan waktu bongkar muat lebih cepat dan kapal tidak lama bertambat kalau menggunakan GLC hanya butuh 16 Jam, sedangkan menggunakan crane kapal butuh 24 jam, akibatnya kami tidak pernah menambah biaya tambat atau kena pinalti karena kehabisan waktu untuk melakukan bongkar muat."
"Sebenarnya seperti yang dijelaskan tadi, kalau saya sebagai PBM, memakai GLC jauh lebih menguntungkan untuk kargo. Karena lebih *safety*, cepat, dan murah," dan "GLC kita pakai, alat lain kita pakai, karena di MTI tidak ada kewajiban untuk pakai GLC semua."

Halaman 24 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Hal ini menegaskan bahwa penggunaan GLC sangat menguntungkan dari meminimalisir biaya tambahan karena keterlambatan bongkar muat, dan keberadaan GLC tidak pernah mematikan alat bongkar muat lainnya;

d. Saksi Muhammad Fuadi di bawah sumpah menerangkan: "Saya memakai GLC karena saya butuh." "Karena tujuannya kan GLC datang untuk percepatan pembongkaran barang. Bukan untuk cari duit." Dan "dari kondisi memakai GLC ini, memakai GLC itu Rp17.000,00 per ton, dikali 8.000 ton, cuma Rp130 juta. Saya dapat USD 60.000 dari despatch. Cuma saya bayarin GLC Rp17.000,00 per ton dikali 8.000, sekitar Rp140 juta saya bayar GLC. Saya dapat despatch USD60.000. Kapal yang dibelakang saya, bisa langsung masuk, dan itu kondisinya ya tadi, dia sudah sandar, argonya sudah jalan bu, hari-harinya. Kalau dia sudah di luar 4 hari, ya waktu sandarnya tinggal 1 hari, karena 5 hari waktu sandarnya. Jadi kita dapat percepatan juga disitu." "Karena itu tadi. Saya melihat itu perhitungannya jadi lebih efisien. Katakanlah kargo nanti 40.000 ton, saya full bayar *gearless*. 40.000 dikali Rp17.000,00. Lalu dibandingkan dengan selisih *freight*. Katakanlah selisih *freight* itu USD 25 per ton. Itu beda jauh pak, kan kalau Rp17.000,00 tidak sampai USD 2, kalau di *freight* dengan selisih USD 25 per ton, itu sudah sangat efisien pak."

e. Saksi Capt. Irianto di bawah sumpah menerangkan: "Kalau pakai alat kapal, itu mungkin ada *trucking*, itu ada biaya angkut. Saya jelaskan, kalau dengan menggunakan alat ini (GLC), dari kapal langsung ke lapangan",

"Saya ambil contoh *short crane*, itu harus ditaruh disamping kapal. Itu diangkat nanti dibawa lagi ke lapangan, *short crane* dibawa ke lapangan naik truck, terus balik lagi. Itu sudah banyak waktu yang ke buang Kemudian untuk biaya, kan dihitung pak. Lain kalau saya pakai GLC, sekali angkat bisa langsung ke lapangan"

"Plat itu benda yang paling berat yang saya hadapi dalam pekerjaan di lapangan. Karena itu sering menghambat, dan pada umumnya kalau merencanakan 7 jam bisa molor jadi 14 jam. Karena apa? Kita angkatnya hanya 1-2. Kalau GLC bisa 5-6 sekali angkat"

"Tidak pernah Saya kalau angkat pakai crane kapal, cuma bisa satu-satu. Dan rata-rata si pemilik kapal ini akan instruksikan saya untuk

Halaman 25 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



menggunakan GLC, karena dia kalau di perusahaan namanya charter, detik pun masih dihitung dollar."

"itu hampir sama, cuma biaya. Saya kalau pakai HMC per unit, itu dihitung Rp10 juta, contohnya unit buldozer, 10 juta dengan berat 35 ton, kalau 5 unit ya Rp50 Juta. Dengan GLC, Rp17.000,00 kali berat tambah pajak 10%, berapa? Tidak sampai Rp50 juta. Jadi lebih murah."

- f. Saksi Johan Firdaus di bawah sumpah menerangkan: "Lebih efisien GLC, dan lebih cepat, lebih murah. Kalau crane darat biasanya itu short crane, pakainya itu per shift, shift-shiftan. Kalau GLC, dasarnya tonase. Jadi ketika *logging*, ada kapal mau masuk sekian ton, kita sudah hitung sama MTI, sekian biayanya, misalnya 1.000 ton, ya 1.000 dikali tarif GLC. Tapi kalau pakai *short crane*, 1 shift itu Rp40 sekian juta. Iya kalau habisnya hanya 2 shift. Kalau habisnya sampai 10 shift, apa saya tidak tekor?"

"Justru saya tidak ditekan, pak. Customer saya itu kalau dikasih satu GLC, dia malah bilang, "Ini lambat, minta satu GLC lagi biar cepat." Selama ini begitu. Malah minta nambah",

"Betul. Iya, biar cepat, aman segala.. Jadi begini, kalau kita pakai crane darat lain. Siapa sih mau kerja ada insiden, kalau kita menggunakan itu (GLC) customer juga terjamin. Istilahnya kita juga clean kalau terjadi insiden. Kan tanggung jawab yang penyedia GLC.makanya costumer kami tidak rewel."

- g. Saksi Sultana di bawah sumpah menerangkan: "GLC lebih *steady*, lebih *firm* ketimbang Mobile Crane (HMC)."

- h. Saksi Aloysius Sunaryo di bawah sumpah menerangkan: "oh tidak. Kita bicara kebijaksanaan juga dari perusahaannya. Crane kapal kita gunakan kalau ada pelabuhannya yang tidak ada cranenya. Malah kita lebih senang sama pelabuhan yang ada cranenya, nah kita pakai itu. Terus nanti waktu di daerah, kalau kita butuh crane kapal, cranenya bisa lebih maksimal. Kalau crane kapal kita pakai disini, nantinya di daerah mau dipakai, kalau rusak juga susah. Harus tunggu *sparepart*. Kan di daerah tidak ada *sparepart*, biasanya dari Jakarta atau Surabaya baru ada *sparepart*. Karena begitu, kebijakan bos saya itu, harus pakai crane yang disediakan pelabuhan."

"tanpa (surat) edaran pun, kita pasti pakai GLC



"Kalau pelabuhan menyediakan GLC kami bisa memperbanyak muatan, crane kapal bisa dipotong sehingga tempat taruh kontainer lebih banyak, bisa tambah 20% (muatan)."

i. Saksi Dwi wanto di bawah sumpah menerangkan:

"untuk awal-awalnya (crane darat lainnya) masih, tapi terakhir, karena GLC produktivitasnya lebih tinggi, secara alami crane darat lainnya kalah bersaing."

"Kecepatan penggunaan GLC untuk kontainer 15 BCH (*Box Crane Hour*) atau 1 jam 15 kontainer, sedangkan crane darat lainnya seperti *short crane* rata-rata 1 jam 8 kontainer'

"Tujuan kewajiban penggunaan GLC, seingat saya, adalah untuk meningkatkan kinerja produktivitas pelabuhan, karena pelabuhan dituntut untuk memberikan pelayanan yang terbaik terhadap pengguna jasa. Sehingga, pemilihan GLC juga merupakan untuk memberikan pelayanan terbaik"

"Kalau kecepatan, jelas GLC lebih cepat. Karena dengan spesifikasi GLC itu, memang di atas *short crane*. Kalau dari segi biaya pengenaannya sama saja."

Termohon Keberatan Telah Melakukan Pelanggaran Due Process Of Law Dan Melanggar Produk Hukumnya;

Mengenai didengarkannya keterangan saksi non fakta di bawah sumpah dan mempertimbangkannya dalam putusan;

72. Bahwa Termohon Keberatan dalam persidangan telah memperdengarkan 3 orang saksi non-fakta, yaitu Sodik Harjono (Ketua APBMI). Soehariyo, dan Kambai Mulia Caloh (keduanya Pengurus INSA);

73. Bahwa Termohon Keberatan dalam putusannya mengargumentasikan bahwa ketiga saksi non fakta tersebut dapat didengarkan keterangannya di bawah sumpah karena pengertian saksi berdasarkan Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 dan Peraturan KPPU Nomor 1 tahun 2010 pengertian saksi tidak terbatas pada saksi fakta, tetapi bersifat luas meliputi semua pihak yang dapat memberikan keterangan (Vide. 3.3.2.4. Hal. 117 Putusan Nomor 12/KPPU-I/2014);

74. Bahwa Termohon Keberatan mengutip ketentuan Pasal 51 ayat (2) Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010 dalam pertimbangannya dengan menghilangkan kata "sendiri" sebelum anak kalimat "... oleh saksi." Dengan perbandingan sebagai berikut:

Poin 3.3.2.3. Hal. 117 No. 12/KPPU-I/2014 menyatakan:

Halaman 27 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



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

Bandingkan dengan rumusan asli:

Pasal 51 ayat (2) Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010 Tentang Tata Cara Penanganan Perkara berbunyi:

Keterangan Saksi dianggap sebagai alat bukti apabila keterangan yang diberikan dalam Sidang Majelis Komisi berkenaan dengan hal yang dialami, dilihat, atau didengar sendiri oleh Saksi;

75. Bahwa dengan nyata Termohon Keberatan telah memaksakan untuk memperdengarkan saksi non fakta, dan mempertimbangkan dalam putusan *a quo*, hal ini merupakan bentuk pelampauan wewenang dan pelanggaran peraturan perundang-undangan dengan cara memanipulasi substansi dari peraturan yang diterbitkan oleh Termohon Keberatan sendiri. Sehingga putusan Termohon Keberatan ini cacat hukum, dan harus dibatalkan;

Mengenai Tidak Pernah Dihadirinya Sidang Pembuktian oleh Majelis Secara Lengkap;

76. Bahwa adalah fakta ketika dari keseluruhan persidangan di tahap pembuktian perkara ini, tidak pernah dihadiri dengan penuh oleh seluruh para anggota majelis komisi Termohon Keberatan yang berjumlah 3 (tiga) orang;

77. Bahwa dalam tahap pembuktian majelis selalu berjumlah 2 (dua) orang, bahkan dalam 4 (empat) kali pemeriksaan saksi dan ahli hanya dilakukan oleh 1 (satu) orang anggota majelis komisi Termohon Keberatan;

78. Bahwa di dalam proses penegakan hukum publik maupun privat di Indonesia, maupun yang berlaku secara universal. Ketika sejak awal telah ditunjuk jumlah anggota untuk suatu majelis perkara, maka merupakan suatu kewajiban bagi setiap anggota majelis perkara tersebut menghadiri setiap tahapan persidangan, lebih khusus dalam tahap pembuktian, karena dalam tahap ini adalah inti dari pemeriksaan perkara dimana setiap anggota majelis harus mendengarkan, memeriksa, dan menilai sendiri suatu bukti secara langsung agar mendapatkan penilaian



obyektif atas suatu perkara dan menjatuhkan putusan yang adil dan benar;

79. Bahwa pada tahap pembuktian, dalam hal ini pemeriksaan saksi dan ahli telah terjadi 4 (empat) kali hanya diperiksa oleh 1 orang anggota Majelis Komisi Termohon Kasasi, yaitu:

- i. Sidang Tanggal 29 Oktober 2014, pemeriksaan saksi fakta Jon Hajat Hamzah; (vide bukti surat Terlapor I, T. 18);
- ii. Sidang Tanggal 4 November 2014, pemeriksaan saksi fakta Muhammad Fuadi; (vide bukti surat Terlapor I, T. 19);
- iii. Sidang Tanggal 5 November 2014, Pemeriksaan Saksi Fakta Capt Irianto; (vide bukti surat Terlapor I, T.20);
- iv Sidang Tanggal 6 Januari 2014, Pemeriksaan Ahli Arief Bustaman; (vide bukti surat Terlapor I, T.21);

80. Bahwa Termohon Keberatan dalam putusan perkara *a quo* mendasarkan argumentasi bahwa pemeriksaan dengan jumlah anggota majelis tidak lengkap adalah sesuai dengan Pasal 44 ayat (1) Peraturan Komisi Nomor 1 Tahun 2010 adalah mengada-ada, karena jika dibaca dengan saksama dan terstruktur Pasal 44 ayat (1) Peraturan Komisi Nomor 1 Tahun 2010 tersebut mengatur mengenai sidang majelis pada tahap pemeriksaan pendahuluan, bukan pada tahap pemeriksaan lanjutan yang berisi tahapan pembuktian;

Pasal 44 ayat (1) Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010 Tentang Tata Cara Penanganan Perkara berbunyi:

Sidang Majelis Komisi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (3) dilakukan di ruang Pemeriksaan di Kantor Pusat Komisi atau di Kantor Perwakilan Daerah Komisi atau tempat lain yang ditentukan oleh Majelis Komisi, yang dihadiri oleh paling sedikit 1 (satu) Anggota Majelis Komisi. Adapun Pasal 40 ayat (3) yang disebut dalam Pasal 44 ayat (1) berbunyi: Berdasarkan Laporan Dugaan Pelanggaran sebagaimana dimaksud pada ayat (2) Ketua Komisi menetapkan pemeriksaan pendahuluan;

81. Bahwa jika ditafsirkan secara sistematis, yang diperbolehkan sidang dipimpin oleh minimal 1 anggota Majelis Komisi Termohon Keberatan adalah pada tahap pemeriksaan pendahuluan, bukan pada tahap pemeriksaan lanjutan yang berisi tahap pembuktian. Logika hukum dalam ketentuan Pasal 44 ayat (1) *juncto* Pasal 40 ayat (3) Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010 Tentang Tata Cara Penanganan Perkara ini juga sejalan dengan pemeriksaan perkara dalam penegakan hukum lainnya,

Halaman 29 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



dimana dalam tahap pembuktian seluruh anggota majelis harus hadir untuk mendapat menilai kualitas alat-alat bukti yang dihadirkan dan menemukan kebenaran;

82. Bahwa Majelis Komisi Termohon Keberatan tidak mampu membedakan essensi pemeriksaan pendahuluan dengan pemeriksaan lanjutan, Pasal 44 ayat (1) yang telah dikutip di atas, secara tegas dan jelas menyebutkan yang dapat diperiksa oleh Majelis Komisi Termohon Keberatan secara tunggal adalah Sidang Majelis Komisi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (3) yaitu: pemeriksaan pendahuluan, jika kita cermati makna dan logika hukumnya karena dalam pemeriksaan pendahuluan sifatnya hanya klarifikasi data awal mengenai benar atau tidaknya, adanya dugaan pelanggaran Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat terhadap diri Terlapor, adapun pembuktiannya masih bersifat sumir dan sederhana. Sedangkan dalam pemeriksaan lanjutan dilakukan pemeriksaan alat-alat bukti, baik itu bukti saksi maupun bukti surat yang prosesnya dilakukan layaknya pemeriksaan bukti-bukti pada tahap pembuktian di Pengadilan, yaitu Saksi-saksi memberikan keterangan di bawah sumpah, dan bukti surat disahkan. Artinya secara hukum bagi saksi mempunyai konsekuensi hukum jika keterangannya tidak benar, yaitu dapat dikenakan sanksi sumpah palsu Pasal 242 KUHP dengan ancaman hukuman 7 (tujuh) tahun. Oleh karena itu, penafsiran Majelis Komisi Termohon Keberatan terhadap ketentuan Pasal 44 ayat (1) *juncto* Pasal 40 ayat (3) Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010 Tentang Tata Cara Penanganan Perkara, yang membenarkan adanya Sidang Majelis Komisi pada tahap pemeriksaan lanjutan yang dihadiri oleh paling sedikit 1 (satu) Anggota Majelis Komisi adalah penafsiran yang keliru dan bertentangan dengan hukum;

83. Bahwa dengan alasan apapun sebagaimana telah diargumentasikan sebelumnya, dimana perkara persaingan usaha adalah obyek dari pemeriksaan kekuasaan Yudikatif, yaitu pada kamar Perdata Khusus, maka sudah seharusnya prinsip yang berlaku di pemeriksaan Pengadilan berlaku pula di pemeriksaan KPPU;

84. Bahwa berdasarkan Pasal 1 Angka 5 Undang Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, disebutkan Hakim adalah hakim pada Mahkamah Agung, dan hakim pada badan peradilan yang berada di bawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan

Halaman 30 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usaha negara, hakim pada pengadilan khusus yang berada dalam lingkungan peradilan tersebut;

85. Bahwa jumlah hakim saat memeriksa dan memutus perkara pengadilan yang diatur dalam Undang Undang Kekuasaan Kehakiman tersebut diatur dalam Pasal 11 ayat (1) dan (2), yang berbunyi:

Pasal 11 Ayat (1) dan (2) Undang-Undang No. 48 Tahun 2009, berbunyi:

(1) Pengadilan memeriksa, mengadili, dan memutus perkara dengan susunan majelis sekurang-kurangnya 3 (tiga) orang hakim kecuali undang-undang menentukan lain;

(2) Susunan hakim sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari seorang Hakim ketua, dan dua orang hakim anggota;

86. Bahwa, karena baik dalam Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 maupun Peraturan KPPU No. 1 tahun 2010, tidak ada satupun aturan yang menyebutkan secara tegas dan jelas bahwa pemeriksaan saksi di bawah sumpah dapat dilakukan oleh 1 (satu) orang atau 2 (dua) orang anggota Majelis Komisi saja, amka penafsiran Majelis Komisi Termohon Keberatan dalam perkara *a quo* adalah tidak benar dan bertentangan dengan hukum;

Mengenai Persidangan Dan Pemeriksaan Perkara *A Quo* Yang Tendensius Dan Tidak Adil;

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

88. Bahwa terhadap pernyataan anggota Majelis Termohon Keberatan yang sejak awal menunjukkan tendensi akan menghukum Para Pemohon Keberatan tersebut, dipertimbangkan secara normatif oleh Termohon Keberatan dalam putusannya tanpa mempertimbangkan apakah pernyataan tersebut dapat dikategorikan sebagai tindakan penghakiman di muka atau tidak; (Vide 3.3.4. hal. 118-119 Putusan No. 12/KPPU-I/2014);

Halaman 31 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



89. Bahwa Jimly Asshiddiqie, Guru Besar Hukum Tata Negara Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Ketua Mahkamah Konstitusi tahun 2003-2008, yang saat ini memimpin Dewan Kehormatan Penyelenggara Pemilu, sebuah lembaga yang sejenis dengan KPPU, Bagir Manan, Guru Besar Hukum Tata Negara Fakultas Hukum Universitas Padjajaran, Ketua Mahkamah Agung tahun 2001-2008, yang saat ini memimpin Dewan Pers Indonesia, yang juga sebuah lembaga yang sejenis pula dengan KPPU, serta banyak pakar hukum lainnya, telah berkali-kali dalam forum akademik dan diakui pula oleh lembaga peradilan, menyatakan bahwa lembaga independen dengan kewenangan memutus perkara, yang salah satunya adalah Komisi Pengawas Persaingan Usaha adalah sebuah lembaga *Quasi Yudisial*, yaitu lembaga yang memiliki kewenangan layaknya Hakim, sehingga prinsip-prinsip penegakan keadilan yang berlaku bagi hakim, berlaku juga bagi Majelis Komisi yang memeriksa perkara;
90. Bahwa tugas yang diatur Undang Undang Nomor 5 tahun 1999 untuk memutuskan perkara menghendaki pemisahan peran anggota komisioner sebagai pimpinan lembaga dalam makna pengurusan administrasi, dengan fungsional komisioner ketika sebagai pemutus dugaan pelanggaran Undang Undang Nomor 5 tahun 1999. yang harus tunduk pada prinsip-prinsip jabatan yang memeriksa dan mengadili suatu perkara layaknya hakim, pemisahan fungsi ini lah yang menjadi alasan komisioner pada periode kepemimpinan KPPU sebelumnya menerbitkan Peraturan Nomor 1 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penanganan Perkara, karena ingin mendudukan Komisioner yang menjadi ketua dan anggota majelis komisi pada posisi yang netral, akuntabel, imparial, dan tidak memihak;
91. Bahwa pernyataan Jimly, Bagir dan lainnya ini sejalan dengan ketentuan Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 sendiri, yang menegaskan bahwa majelis komisi adalah layaknya hakim, dengan menjadikan putusan hasil penegakan hukum yang dilakukan KPPU sebagai obyek pemeriksaan di Pengadilan Negeri;
- Pasal 43 ayat (4) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan: Putusan Komisi ... harus dibacakan dalam suatu sidang yang dinyatakan terbuka untuk umum dan segera diberitahukan kepada pelaku usaha;
- Pasal 44 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan: Pelaku usaha dapat mengajukan keberatan kepada Pengadilan Negeri

Halaman 32 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari setelah menerima pemberitahuan putusan tersebut;

92. Bahwa penghormatan terhadap prinsip-prinsip *due process of law*, *presumption of innocent*, dan *audi alteram partem* menyebabkan undang-undang mengatur bahwa proses yang Terlapor I jalani, dan yang Investigator dan Majelis Komisi lakukan dinamakan dengan pemeriksaan, artinya pada proses ini lah pembuktian tersebut dilakukan apakah pelanggaran undang-undang terjadi atau tidak, bukan sebaliknya Majelis Komisi telah tendensius memastikan pelanggaran undang-undang dimana pemeriksaan hanya lah sebuah formalitas;

93. Bahwa setelah melalui proses pembuktian, semakin terang bahwa pernyataan seorang anggota Majelis Komisi tersebut bukan lah suatu peristiwa yang berdiri sendiri, karena diikuti dengan rangkaian tindakan diskriminatif, dan tendensius dengan memaksakan memperdengarkan Saksi-Saksi yang tidak memenuhi kualifikasi sebagai saksi fakta yang diatur dalam Peraturan Komisi Nomor 1 Tahun 2010 dibawah sumpah, dan tahapan pembuktian yang tidak pernah dihadiri oleh seluruh anggota Majelis Komisi;

94. Bahwa setelah melalui proses pembuktian, semakin terang bahwa pernyataan seorang anggota Majelis Komisi tersebut bukan lah suatu peristiwa yang berdiri sendiri, karena diikuti dengan rangkaian tindakan diskriminatif, dan tendensius dengan memaksakan memperdengarkan Saksi-Saksi yang tidak memenuhi kualifikasi sebagai saksi fakta yang diatur dalam Peraturan Komisi Nomor 1 Tahun 2010 di bawah sumpah, dan tahapan pembuktian yang tidak pernah dihadiri oleh seluruh anggota Majelis Komisi;

Mengenai Memperluas Tuduhan Dari Sebelumnya Dalam Laporan Dugaan Pelanggaran (LDP) Hanya Hilangnya Subtitusi Dekat Berupa Crane Kapal Menjadi Ditambahkan Dengan Hilangnya Crane Darat Lainnya Berupa HMC, Shore Crane, Mobile Crane, Dan Tyve Crane;

95. Bahwa di dalam laporan dugaan pelanggaran tanggal 19 Agustus 2014 yang disampaikan kepada Para Pemohon Keberatan, ditetapkan bahwa subtitusi dekat dalam perkara *a quo* adalah crane yang berada di kapal (*ship crane*) yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat *break bulk*; (Vide. Angka 28 Hal. 6 Laporan Dugaan Pelanggaran tertanggal 19 Agustus 2014);



96. Bahwa Termohon Keberatan dalam putusannya setelah melihat dalam pembuktian bahwa tidak pernah terjadi penyingkiran atau menghalangi penggunaan crane kapal, menambahkan substitusi dekat dalam perkara *a quo* dengan crane darat lainnya berupa HMC, *shore crane*, *mobile crane*, dan *tyve crane* (Vide. 4.5.2.1.5 hal 128 Putusan Nomor 12/KPPU-I/2014);

97. Bahwa tindakan Termohon Keberatan ini merupakan pelanggaran penegakan hukum, dimana terduga harus jelas mengetahui apa yang dituduhkan kepadanya sejak awal pemeriksaan, tidak dapat suatu tuduhan kemudian diperluas dalam putusan yang mana perluasan tersebut dijadikan dasar menghukum, hal ini jelas menunjukkan bahwa putusan Termohon Keberatan adalah cacat hukum dan harus dibatalkan;

Mengenai Hilangnya Fakta Crane Kapal Masih Digunakan:

98. Bahwa Termohon Keberatan dalam pertimbangannya menyimpulkan crane kapal telah hilang dalam pasar layanan bongkar muat *break bulk* di dermaga 101 Utara, 101, 102, 114, dan 115; (Vide. 5.5.4.1. dan 5.5.4.4 Hal. 139 Putusan Nomor 12/KPPU-I/2014);

99. Bahwa Termohon Keberatan telah dengan sengaja memanipulasi fakta persidangan, yang justru menerangkan tidak pernah terjadi penghilangan crane kapal pasar layanan bongkar muat *break bulk* di dermaga 101 Utara, 101, 102, 114, dan 115:

a. Pada dermaga 101 Utara, 101 dan 102 yang dikelola Pemohon Keberatan I, faktanya 3 (tiga) orang saksi yaitu, Aloysius Sunaryo, Sultana, dan Dwi Wanto menerangkan bahwa di dermaga yang dikelola oleh Pemohon Keberatan I tidak pernah melakukan bongkar muat *break bulk* karena mayoritas barang adalah kontainer, kendaraan dan curah kering, adapun muatan *break bulk* yang pernah di bongkar adalah muatan yang diangkut oleh kapal tanpa crane, sehingga tidak masuk dalam kualifikasi pelanggaran perkara *a quo*;

b. Pada dermaga 114, dan 115 yang dikelola Pemohon Keberatan II, faktanya 6 (enam) orang saksi. Suharyo Irianto, Sugianto, John Hajat Hamzah, Muhammad Fuadi, Capt., Irianto, Johan Firdaus menerangkan secara berkesesuaian bahwa tetap menggunakan crane kapal dikombinasikan dengan GLC untuk mendapatkan kecepatan dan kualitas bongkar muat yang maksimal;

100. Bahwa berdasarkan keterangan saksi-saksi tersebut tidak lah benar apa yang disimpulkan oleh Termohon Keberatan;

Halaman 34 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Termohon Keberatan Telah Melakukan Pelampauan Kewenangan Dengan Menjatuhkan Sanksi Administratif Yang Bukan Merupakan Kewenangannya:

101. Bahwa Termohon Keberatan dalam amar putusannya menjatuhkan putusan pada amar ke 5 yang menghukum Pemohon Keberatan I;
 6. Memerintahkan Terlapor I untuk mengumumkan pembatalan surat-surat dan kesepakatan sebagaimana tersebut pada diktum 4 dan diktum 5 di atas pada 2 (dua) surat kabar hahan berbahasa Indonesia yang beredar secara nasional selama 1 (satu) hari dengan ketentuan pengumuman tersebut dimuat pada halaman khusus berita ekonomi dengan ukuran sepatutnya;
102. Bahwa hukuman tersebut merupakan tindakan pelampauan wewenang yang dilakukan oleh Termohon Keberatan karena tidak sesuai dengan kewenangan menjatuhkan sanksi administratif yang secara limitatif diberikan Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 kepada Termohon Keberatan, yaitu:

Pasal 47 ayat (2) UU Nomor 5/1999. berbunyi:

 - a) penetapan pembatalan perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 sampai dengan Pasal 13. Pasal 15. dan Pasal 16, dan atau
 - b) perintah kepada pelaku usaha untuk menghentikan integrasi vertikal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14; dan atau
 - c) perintah kepada pelaku usaha untuk menghentikan kegiatan yang terbukti menimbulkan praktek monopoli dan atau menyebabkan persaingan usaha tidak sehat dan atau merugikan masyarakat; dan atau
 - d) perintah kepada pelaku usaha untuk menghentikan penyalahgunaan posisi dominan; dan atau
 - e) penetapan pembatalan atas penggabungan atau peleburan badan usaha dan pengambilalihan saham sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28; dan atau
 - f) penetapan pembayaran ganti rugi; dan atau pengenaan denda serendah-rendahnya Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah) dan setinggi-tingginya Rp25.000 000 000,00 (dua puluh lima miliar rupiah).
103. Bahwa mengenai pelampauan wewenang yang dilakukan oleh Termohon Keberatan dalam putusannya, telah berkali-kali menjadi perhatian Mahkamah Agung dalam pemeriksaan tingkat Kasasi (*Judex*

Halaman 35 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016

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 ke waktu. 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)



Juris), dalam Yurisprudensi Putusan Mahkamah Agung Nomor 01 K/KPPU/2007 dan Putusan Mahkamah Agung Nomor 04 K/KPPU/2007. Mahkamah Agung membatalkan putusan KPPU dalam 2 (dua) perkara tersebut dengan pertimbangan hukum bahwa hukuman yang dijatuhkan KPPU berupa pelarangan mengikuti tender dan menjatuhkan denda kepada panitia tender yang tidak masuk dalam pengertian pelaku usaha adalah pelampauan wewenang karena tidak termasuk sanksi administratif yang diatur dalam Pasal 47 UU Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;

104. Bahwa oleh karena itu putusan Termohon Keberatan adalah cacat hukum dan harus dibatalkan;

II. Tanggapan Dan Analisis Atas Pertimbangan Dan Diktum Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (Kppu) Nomor 12/KPPU-I/2014 Tanggal 20 Maret 2015 Terkait Pemohon Keberatan I:

Termohon Keberatan telah memaksakan kesimpulan telah terjadinya paksaan penggunaan GLC di dermaga 101 Utara, 101, dan 102 padahal di dermaga tersebut tidak pernah melakukan kegiatan bongkar muat muatan break bulk menggunakan GLC;

105. Bahwa dalam bantahan dan juga kesimpulan yang disampaikan oleh Pemohon Keberatan I telah disampaikan dengan tegas bahwa perkara *a quo* salah objek perkara bagi Pemohon Keberatan I, hal ini dikarenakan dermaga 101, 101 utara, dan 102 yang dioperasikan oleh Pemohon Keberatan I diperuntukan untuk bongkar muat multi purposes, yang berdasarkan data terdiri dari bongkar muat peti kemas, kendaraan, curah kering, dan curah cair, dengan mayoritas bongkar muat peti kemas \pm 90% dari total bongkar muat yang dilakukan, dalam Bantahan tersebut itu pula disampaikan bukti berupa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 42 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok, dan data kapal kapal bersandar di D101 U - D102 periode Januari 2013-Agustus 2014, untuk memperjelas kesalahan obyek dalam LDP;

106. Bahwa Pemohon Keberatan I telah dengan jelas dan tegas dalam bantahan dan kesimpulannya dengan disertakan bukti-bukti yang cukup secara hukum menyatakan bahwa tuduhan dugaan pelanggaran sebagai pelaku aktif dalam pelanggaran Pasal 15 ayat (2) (*tying agreement*) dan Pasal 17 (Praktek Monopoli) Undang Undang Nomor 5

Halaman 36 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



Tahun 1999 atas penggunaan GLC untuk bongkar muat kapal bermuatan *break bulk* di dermaga D101 Utara sampai dengan D102 (D101 U - D102) yang dioperasikan oleh Terlapor I adalah salah karena sekalipun dermagadermaga tersebut adalah dermaga multi purpose, tetapi di dermaga tersebut sejak dioperasikan GLC tidak pernah melakukan bongkar muat kapal bermuatan *break bulk*;

107. Bahwa dalam proses pembuktian, Pemohon Keberatan I telah menyampaikan alat bukti surat berupa Nota Dinas Nomor FP.002/1/1/DMGII.C.TpK-14. tertanggal 31 Oktober 2014 mengenai laporan kapal sandar dan bongkar muat di dermaga 101 Utara sampai dengan dermaga 102 periode 2013-2014 (terhitung sejak penggunaan GLC), yang membuktikan bahwa $\pm 90\%$ (kurang lebih sembilan puluh persen) kegiatan bongkar muat pada dermaga yang dioperasikan Terlapor I tersebut adalah bongkar muat kontainer. bukan *break bulk* sebagaimana yang dituduhkan, hal ini pula telah ditegaskan oleh Saksi Dwi Wanto dan Aloysius Sunaryo di bawah sumpah;

108. Bahwa $\pm 10\%$ (kurang lebih sepuluh persen) sisa muatan yang dibongkar muat di dermaga 101 Utara sampai dengan dermaga 102 periode 2013-2014 terdiri dari $\pm 8\%$ (kurang lebih delapan persen) kendaraan, $\pm 1\%$ (kurang lebih satu persen) curah kering yang terdiri dari semen curah, dan almunium *sulfate granule* (pasir tawas), dan $\pm 1\%$ (kurang lebih satu persen) curah cair berupa *high speed diesel* yang memiliki cara tersendiri dalam melakukan bongkar muat, seperti barang berupa kendaraan yang dipindahkan sendiri tanpa menggunakan alat bongkar muat, atau barang berupa curah kering dan curah cair yang bongkar muatnya melalui *connected pipe*;

Pemohon Keberatan I Tidak Pernah Menetapkan Sanksi Kewajiban Penggunaan GLC Karena Memang GLC Merupakan Kebutuhan Pengguna Layanan:

109. Bahwa Termohon Keberatan mendasarkan adanya unsur esensial dari *tying agreement*, yaitu "Paksaan" pada keberadaan Surat Pemberitahuan PT Pelindo II Nomor FP.003/103/10/...-12 Tertanggal 2012 Tanggal 21 September 2012, tanpa memperhatikan alasan dan latar belakang Pemohon Keberatan I mewajibkan penggunaan GLC tersebut, padahal KPPU telah mengatur bahwa dalam pembuktian pelanggaran perjanjian tertutup harus mempelajari latar belakang atau alasan pelaku usaha membuat perjanjian tertutup;

Halaman 37 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Pedoman Pasal 15 (Perjanjian Tertutup), Halaman 19 menyatakan:

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

110. Bahwa dalam proses pembuktian terungkap jika di dermaga 101 Utara sampai dengan dermaga 102, tidak pernah terjadi pemaksaan untuk penggunaan GLC ketika ingin tambat di dermaga yang dioperasikan oleh Pemohon Keberatan I tersebut, justru yang terjadi adalah kewajiban tersebut merupakan kebutuhan pengguna jasa layanan, hal ini disampaikan oleh saksi Aloysius Sunaryo dalam keterangannya di bawah sumpah menerangkan bahwa sekalipun kapalnya memiliki crane, tetap ia lebih memilih menggunakan GLC karena lebih produktif dan efisien;
111. Bahwa dalam kondisi yang lain Saksi Sultana juga menerangkan di bawah sumpah bahwa ia pernah melakukan bongkar muat di dermaga yang dioperasikan oleh Pemohon Keberatan I tetapi kapal tongkang yang digunakan tidak memiliki crane untuk bongkar muat sehingga adalah kebutuhan dan murni pilihan bisnis ketika menggunakan GLC untuk bongkar muat barang tersebut;
112. Bahwa keterangan Saksi Aloysius Sunaryo dan Saksi Sultana, dikuatkan oleh keterangan Saksi Dwi Wanto di bawah sumpah bahwa dalam kesehariannya bekerja sebagai supervisor alat bongkar muat di dermaga 101 Utara sampai dengan dermaga 102 tidak pernah menemukan adanya paksaan atau keberatan dari costumer atas penggunaan GLC, karena meskipun dermaga tersebut diperuntukan untuk multipurpose, tetapi keseluruhan barang yang dibongkar dan dimuat memang membutuhkan GLC, sebagian kecil menggunakan prosedur khusus karena sifat dan jenis barangnya berupa kendaraan, curah kering dan curah cair yang mensyaratkan bongkar muat dengan cara khusus;

Halaman 38 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



113. Bahwa dalam tahap pembuktian dalam perkara *a quo*, dari 14 (empat) belas saksi fakta yang disumpah, dan diperdengarkan keterangannya, hanya 3 (tiga) saksi yang terkait langsung dengan kegiatan bongkar muat di dermaga 101 Utara sampai dengan dermaga 102 yang dioperasikan oleh Pemohon Keberatan I. dengan perincian 1 (satu) saksi dihadirkan oleh investigator yaitu Sultana, dan 2 (dua) dihadirkan oleh Pemohon Keberatan I yaitu Aloysius Sunaryo dan Dwi Wanto, dimana ketiganya menyatakan tidak pernah ada paksaan Terlapor I, dan penggunaan GLC didasarkan pada pertimbangan bisnis karena menguntungkan;
114. Bahwa Termohon Keberatan dalam perkara *a quo* menyimpulkan diterbitkannya Surat Pemberitahuan Kewajiban Penggunaan Gantry Luffing Crane oleh PT Pelindo II (Persero) dengan Surat Nomor FP.003/103/10/...-12 Tertanggal 2012 Tanggal 21 September 2012, merupakan perjanjian yang dilarang dalam Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999. padahal jika dibaca dengan cermat tidak ada satu kata pun yang berbunyi sanksi larangan tambat di dermaga 101 Utara sampai dengan 102 yang bersifat paksaan agar menggunakan GLC pada surat tersebut, surat tersebut mumi untuk menjamin produktifitas dan efisiensi agar kapal cepat melakukan bongkar muat, hal ini didukung pula oleh keterangan saksi Aloysius Sunaryo dan Dwi Wanto di bawah sumpah;
115. Bahwa yang sesungguhnya terjadi, surat edaran berisi kewajiban tersebut justru untuk pertemuan (meeting point) antara komitmen Pemohon Keberatan I memberikan layanan prima dengan kebutuhan pengguna layanan di dermaga 101 Utara sampai dengan 102 untuk mendapatkan kepastian layanan bongkar muat yang cepat, hal ini dikuatkan dengan keterangan Saksi Aloysius Sunaryo dan Dwi wanto di bawah sumpah;

Termohon Keberatan Telah Melakukan Penyalahgunaan Wewenang Dengan Maksakan Menyatakan Pemohon Keberatan I Melanggar Pasal 15 Ayat (2), Tanpa Bisa Membuktikan Pemohon Keberatan I Mendapatkan Keuntungan Dari Praktek Pelanggaran tersebut

116. Bahwa ada hal yang sangat menarik dalam perkara *a quo*, terhadap Pemohon Keberatan I, Termohon Keberatan menjatuhkan putusan menyatakan Pemohon Keberatan I terbukti melanggar Pasal 15 ayat (2) (*tying agreement*). Tetapi berbeda dengan Pemohon Keberatan II yang

Halaman 39 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



juga dinyatakan melanggar Pasal 15 ayat (2) yang oleh karena itu dijatuhkan hukuman denda, maka terhadap Pemohon Keberatan I tidak dijatuhkan hukuman denda;

117. Bahwa dalam Penegakan Hukum di bidang ekonomi, suatu perbuatan dapat dikategorikan sebagai pelanggaran apabila menimbulkan dampak berupa kerugian bagi pihak lain, dimana kerugian pihak lain tersebut merupakan keuntungan finansial bagi pelakunya, tanpa adanya kerugian pihak lain yang merupakan keuntungan pelaku maka tindakan pelanggaran dianggap tidak pernah ada, hal ini berbeda dengan penegakan hukum pidana yang menghukum niat jahat pelaku sehingga jika tindak pidana tidak menimbulkan akibat, pelakunya tetap dapat dihukum dengan pidana percobaan;

118. Bahwa penetapan denda didasarkan pada keuntungan dari tindakan pelanggaran Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 ditegaskan oleh Termohon Keberatan dalam produk hukumnya Peraturan KPPU Nomor 4 tahun 2009, yang menyatakan:

Halaman 2 Peraturan KPPU Nomor 4 tahun 2009 tentang Pedoman Tindakan Administratif Pasal 47 Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan: Denda merupakan usaha untuk mengambil keuntungan yang didapatkan oleh pelaku usaha yang dihasilkan dari tindakan antipersaingan. Selain itu denda juga ditujukan untuk menjerakan pelaku usaha agar tidak melakukan tindakan serupa atau ditiru oleh calon pelanggar lainnya. Agar efek jera dapat diterapkan efektif, 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. Secara administrasi, pembayaran denda disetorkan oleh pelanggar kepada negara;

119. Bahwa putusan Termohon Keberatan yang tidak menjatuhkan denda merupakan cerminan bahwa Termohon Keberatan mengakui bahwa pada dermaga 101 Utara, 101 dan 102 yang dikelola Pemohon Keberatan I tidak pernah melakukan bongkar muat *break bulk* sehingga tidak terdapat keuntungan bagi Pemohon Keberatan I atas layanan bongkar muat menggunakan GLC terhadap muatan *break bulk*;



120. Bahwa telah nyata penghukuman terhadap Pemohon Keberatan I terlalu dipaksakan dan diada-adakan dengan memanipulasi bukti, menabrak peraturan yang berlaku, dan melakukan penyesatan nalar hukum;

III. Tanggapan Dan Analisis Atas Pertimbangan Dan Diktum Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Nomor 12/KPPU-I/2014 Tanggal 20 Maret 2015 Terkait Pemohon Keberatan II;

Termohon Keberatan Telah Salah Dalam Pertimbangannya Yang Menyatakan Pemohon Keberatan II Tidak Independen Dalam Penetapan Tarif;

121. Bahwa Termohon Keberatan dalam putusannya menyimpulkan tarif penggunaan GLC yang ditetapkan, berdasarkan paksaan dari Pemohon Keberatan I sebagai induk perusahaan;

122. Bahwa kesimpulan Termohon Keberatan sangatlah tidak rasional, karena penetapan tarif suatu layanan jasa, sudah pasti berdasarkan perhitungan *cost* dan *return of investment* hal ini berkesesuaian dengan keterangan Ahli Arief Bustaman, dan berdasarkan bukti surat anggaran dasar Pemohon Keberatan I dan Pemohon Keberatan II, penentuan tarif layanan Pemohon Keberatan II adalah mumi kewenangan Pemohon Keberatan II sebagai subyek hukum yang mandiri;

Kesepakatan Pemohon Keberatan II Dengan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) Merupakan Jaminan Layanan Prima Bagi Pengguna Layanan Jasa Pelabuhan Di Dermaga 114 Dan 115;

123. Bahwa Termohon Keberatan menyimpulkan kesepakatan antara Pemohon Keberatan II dengan PBM sebagai *tying agreement*;

124. Bahwa kesimpulan Termohon Keberatan tersebut bertentangan dengan fakta persidangan yang diterangkan oleh Suharyo Irianto, Sugianto, Jon Hajat Hamzah, Muhammad Fuadi, Capt. Irianto, Johan Firdaus bahwa kewajiban penggunaan GLC merupakan jaminan atas pelayanan prima di dermaga 114 dan 115 yang dikelola oleh Pemohon Keberatan II, dan diterangkan lebih lanjut bahwa kewajiban penggunaan GLC yang dimaksud dalam surat edaran dan kesepakatan yang ada bukan merupakan kewajiban penggunaan 100% GLC, tetapi kewajiban penggunaan GLC yang dikombinasikan dengan alat bongkar muat lain, untuk menghasilkan percepatan bongkar muat dan mengurangi biaya lainnya yang terkait dengan bongkar muat seperti biaya tambat dan keterlambatan bongkar muat dari limit waktu yang diberikan;

Halaman 41 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



125. Bahwa kesepakatan Pemohon Keberatan II dengan PBM tidak hanya dapat diartikan sebagai bentuk paksaan kepada PBM untuk menggunakan GLC, tetapi merupakan jaminan bagi pelayanan prima di dermaga 114 dan 115 yang menjadi tanggung jawab Pemohon Keberatan II sebagai BUP dari praktek curang yang dilakukan oleh PBM terhadap pemilik barang dan pemilik kapal, karena fakta persidangan menunjukkan bahwa PBM sering melakukan perbuatan curang dengan melakukan menagihkan pembiayaan penggunaan GLC sedangkan alat bongkar muat yang digunakan forklift;

126. Bahwa Termohon Keberatan terlalu terburu-buru dalam menyimpulkan kesepakatan penggunaan GLC antara Pemohon Keberatan II dengan PBM, padahal dampak dari *tying agreement* tidak pernah terjadi dimana alat bongkar muat lain tetap dapat beroperasi, disamping itu kesepakatan tersebut harus dilihat lebih dalam tujuannya, yaitu mengunci kemungkinan praktek curang yang dilakukan PBM yang melakukan penagihan penggunaan GLC kepada pemilik barang atau pemilik kapal, padahal alat bongkar muat yang digunakan bukan GLC, dalam rangka mengambil keuntungan secara curang;

Termohon Keberatan Telah Memanipulasi Fakta Mengenai Sanksi Kepada Pengguna Layanan Oleh Pemohon Keberatan II;

127. Bahwa Termohon Keberatan telah menyimpulkan Pemohon Keberatan II menjatuhkan sanksi berupa larangan tambat jika pengguna jasa layanan menolak menggunakan GLC; (Vide. Poin 6.1.6.5. dan 6.1.6.6 hal. 149 Putusan Nomor 12/KPPU-I/2014);

128. Bahwa fakta persidangan yang muncul justru bertentangan dengan kesimpulan Termohon Keberatan karena keterangan saksi-saksi di bawah sumpah yang melakukan bongkar muat di dermaga 114, dan 115 yang dikelola Pemohon Keberatan II yang terdiri dari Suharyo Irianto, Sugianto, Jon Hajat Hamzah, Muhammad Fuadi, Capt. Irianto, Johan Firdaus menerangkan tidak pernah diancam atau dikenakan sanksi, bahkan tidak pernah mendengar ada PBM atau pemilik barang atau pemilik kapal yang dijatuhkan sanksi, yang terjadi sesungguhnya adalah dikarenakan GLC merupakan kebutuhan penting dalam kegiatan bongkar muat *break bulk* maka terjadi kompetisi atau perebutan minat dari pemilik barang atau pemilik kapal untuk dapat melakukan bongkar muat di dermaga 114, dan 115 yang dikelola Pemohon Keberatan II;



129. Bahwa oleh karena itu, sangatlah manipulatif kesimpulan Termohon Keberatan yang menyatakan terdapat sanksi jika kegiatan bongkar muat di dermaga 114 dan 115 tidak menggunakan GLC;

Termohon Keberatan Telah Lalai Menetapkan Dasar Pengenaan Denda;

130. Bahwa Termohon Keberatan dalam diktumnya telah menetapkan denda kepada Pemohon Keberatan II sebesar Rp5.332.500.000,00 (lima miliar tiga ratus tiga puluh dua juta lima ratus ribu rupiah) tanpa menentukan dasar pengenaan denda tersebut;

131. Bahwa Termohon Keberatan di dalam peraturannya Peraturan KPPU Nomor 4 tahun 2009 tentang Pedoman Tindakan Adminsitratif Pasal 47 Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 mengatur bahwa penentuan nilai denda didasarkan pada nilai penjualan atau pembelian barang atau jasa Terlapor pada pasar bersangkutan;

Halaman 8 Peraturan KPPU Nomor 4 tahun 2009 tentang Pedoman Tindakan Adminsitratif Pasal 47 Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan: Dalam menentukan nilai dasar denda yang akan ditetapkan, KPPU akan menggunakan nilai penjualan/pembelian barang atau jasa Terlapor pada pasar bersangkutan. Pada umumnya nilai penjualan akan dihitung berdasarkan nilai keseluruhan penjualan pada tahun sebelum pelanggaran dilakukan. Hal ini bertujuan untuk memudahkan estimasi nilai penjualan pelaku usaha yang terlibat pelanggaran pada saat data penjualan tahunannya belum tersedia;

132. Bahwa berdasarkan Peraturan KPPU Nomor 4 tahun 2009 yang merupakan produk hukum Termohon Keberatan sendiri, terdapat kewajiban dari Termohon Keberatan untuk menentukan nilai penjualan/pembelian barang atau jasa yang dijadikan dasar menentukan nilai denda;

133. Bahwa dalam putusannya Termohon Keberatan tidak menyebutkan besar nilai penjualan/pembelian barang atau jasa, tetapi langsung menentukan jumlah denda sebesar Rp5.332.500.000,00 (lima miliar tiga ratus tiga puluh dua juta lima ratus ribu rupiah) hal ini tentu merupakan bentuk pelanggaran terhadap peraturan Termohon Keberatan sendiri, dan juga pelanggaran hak Pemohon Keberatan II untuk mendapatkan perlakuan yang adil dan terbuka dalam proses penegakan hukum ini, termasuk mengetahui besaran nilai yang menjadi dasar penetapan pengenaan denda;

Halaman 43 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Bahwa, berdasarkan alasan-alasan tersebut di atas, Pemohon Keberatan mohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Utara agar memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menerima dan mengabulkan permohonan keberatan yang diajukan Para Pemohon Keberatan seluruhnya;
2. Menyatakan batal demi hukum atau setidaknya batal seluruhnya putusan Termohon Keberatan Nomor 12/KPPU-I/2014;
3. Menyatakan Pemohon Keberatan I secara sah dan meyakinkan tidak terbukti melanggar 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;
4. Menyatakan Pemohon Keberatan II secara sah dan meyakinkan tidak terbukti melanggar 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;
5. Membebaskan Pemohon Keberatan I dari kewajiban membatalkan Surat Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor TM.15/3/15/PI II-11, tanggal 8 November 2011 perihal pemanfaatan alat bongkar muat baru, Surat Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor TM.15/2/7/PI.II-12 tanggal 9 Mei 2012 perihal pengoperasian Gantry Luffing Crane. Surat Nomor FP.003/103/10/CPTK-12 tanggal 21 September 2012 perihal Surat Pemberitahuan, dan surat-surat atau kesepakatan lainnya yang mengatur mengenai kewajiban penggunaan alat bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane di dermaga 101, 101 utara, dan 102;
6. Membebaskan Pemohon Keberatan II dari kewajiban membatalkan Surat Edaran PT Multi Terminal Indonesia Nomor HM.498/8/17/MTI-2011 tanggal 30 September 2011 perihal penggunaan peralatan alat bongkar muat. Kesepakatan bersama antara PT Multi Terminal Indonesia dengan mitra kerja PT Multi Terminal Indonesia tentang Pemakaian Crane Darat (GLC) untuk kegiatan bongkar muat berdasarkan berita acara Nomor UM.268/4/2C/MTI-2012 tanggal 21 Mei 2012. surat pemberitahuan Nomor TH.12/1/12/MTI-12 tanggal 27 Agustus 2012 perihal penggunaan alat bongkar muat Gantry Luffing Crane (GLC) dan surat-surat atau kesepakatan lainnya yang mengatur mengenai kewajiban penggunaan alat bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane di dermaga 114 dan 115;

Halaman 44 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016

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 ke waktu. 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)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

7. Membebaskan Pemohon Keberatan I dari kewajiban mengumumkan pembatalan surat-surat dan kesepakatan sebagaimana tersebut pada diktum 4 dan diktum 5 di atas pada 2 (dua) surat kabar harian berbahasa Indonesia yang beredar secara nasional selama 1 (satu) hari dengan ketentuan pengumuman tersebut dimuat pada halaman khusus berita ekonomi dengan ukuran sepatutnya;
8. Membebaskan Pemohon Keberatan II dari pembayaran membayar denda sebesar Rp5.332.500 000,00 (lima miliar tiga ratus tiga puluh dua juta lima ratus ribu rupiah) yang harus disetor ke kas negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755;

Apabila majelis hakim Pengadilan Negeri Jakarta Utara yang memeriksa perkara *a quo* berpendapat lain, Pemohon Keberatan mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*)

Bahwa, terhadap keberatan tersebut, Pengadilan Negeri Jakarta Utara telah memberikan putusan Nomor 1/Pdt/KPPU/2015/PN Jkt. Utr., tanggal 30 Juni 2015 yang amarnya sebagai berikut:

1. Mengabulkan permohonan Para Pemohon Keberatan;
2. Membatalkan putusan Termohon Keberatan/Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 12/KPPU-I/2014, tanggal 20 Maret 2015;
3. Menghukum Termohon Keberatan untuk membayar biaya perkara sejumlah Rp531.000,00 (lima ratus tiga puluh satu ribu rupiah);

Menimbang, bahwa Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Utara tersebut telah diucapkan dengan hadirnya Termohon Keberatan pada tanggal 30 Juni 2015, terhadap putusan tersebut, Termohon Keberatan melalui kuasanya berdasarkan surat kuasa khusus tanggal 8 Juli 2015 mengajukan permohonan kasasi pada tanggal 14 Juli 2015, sebagaimana ternyata dari Akta Permohonan Kasasi Nomor 01/Pdt/KPPU/2015/PN Jkt., Utr., yang dibuat oleh Panitera Pengadilan Negeri Jakarta Utara, permohonan tersebut disertai dengan memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Utara pada tanggal 28 Juli 2015;

Bahwa memori kasasi telah disampaikan kepada Pemohon Keberatan pada tanggal 30 Juli 2015, kemudian Pemohon Keberatan mengajukan kontra memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Utara pada tanggal 13 Agustus 2015;

Halaman 45 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menimbang, bahwa permohonan kasasi *a quo* beserta keberatan-keberatannya telah diberitahukan kepada pihak lawan dengan saksama, diajukan dalam tenggang waktu dan dengan cara yang ditentukan dalam undang-undang, maka permohonan kasasi tersebut secara formal dapat diterima;

Menimbang, bahwa keberatan-keberatan kasasi yang diajukan oleh Pemohon Kasasi dalam memori kasasinya adalah:

Menimbang, bahwa keberatan-keberatan kasasi yang diajukan oleh Pemohon Kasasi dalam memori kasasinya adalah:

Aspek Formil Pengajuan Kasasi;

Bahwa sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 45 ayat (3) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (selanjutnya disebut "Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999"), upaya hukum kasasi dapat ditempuh dan diajukan kepada Mahkamah Agung Republik Indonesia apabila merasa keberatan terhadap Putusan Pengadilan Negeri yang memeriksa perkara keberatan atas Putusan KPPU:

(3) Pihak yang keberatan terhadap putusan Pengadilan Negeri sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), dalam waktu 14 (empat belas) hari dapat mengajukan kasasi kepada Mahkamah Agung Republik Indonesia;

Pemohon Kasasi telah mengajukan permohonan kasasi ini melalui Pengadilan Negeri Jakarta Utara pada hari Selasa, tanggal 14 Juli 2015 dan selanjutnya pada tanggal 28 Juli 2015 Pemohon Kasasi telah menyerahkan memori kasasinya. Oleh karena itu, sesuai dengan ketentuan Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999, HIR, dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, memori kasasi ini diajukan dalam tenggang waktu sesuai dengan persyaratan formil, sehingga demi hukum harus diterima;

Alasan-alasan Yuridis Pengajuan Kasasi

Bahwa Undang Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung, sebagaimana telah diubah dengan Undang Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan Undang Undang Nomor 3 Tahun 2009 (selanjutnya disebut sebagai "Undang Undang MA"), ketentuan Pasal 30 ayat (1) mengatur:

"Mahkamah Agung dalam tingkat kasasi membatalkan putusan atau penetapan pengadilan-pengadilan dari semua lingkungan peradilan karena:

a. tidak berwenang atau melampaui batas wewenang;

Halaman 46 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- b. salah menerapkan atau melanggar hukum yang berlaku;
- c. lalai memenuhi syarat-syarat yang diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan yang mengancam kelalaian itu dengan batalnya putusan yang bersangkutan.”

Bahwa Pemohon Kasasi mengajukan memori kasasi atas putusan *Judex Facti* tersebut, sehingga dapat kiranya diperiksa dan dipertimbangkan serta diputus oleh Mahkamah Agung Republik Indonesia karena putusan *Judex Facti* telah nyata dan terbukti salah dalam menerapkan hukum.

Pemohon Kasasi tidak sependapat dengan *Judex Facti* serta tetap berpegang teguh pada Putusan KPPU Nomor 12/KPPU-I/2014 tanggal 30 Juni 2015 yang amar putusan selengkapnya dapat kami kutip sebagai berikut:

Memutuskan

1. Menyatakan bahwa Terlapor I terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 pada pasar bersangkutan di dermaga 101, 101 utara dan 102 Pelabuhan Tanjung Priok;
2. Menyatakan bahwa Terlapor II terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 pada pasar bersangkutan di dermaga 114 dan 115 Pelabuhan Tanjung Priok;
3. Menyatakan bahwa Terlapor I dan Terlapor II tidak terbukti melanggar Pasal 17 Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999;
4. Membatalkan Surat Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor TM.15/3/15/PI.II-11 tanggal 8 November 2011 perihal pemanfaatan alat bongkar muat baru, Surat Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor TM.15/2/7/PI.II-12 tanggal 9 Mei 2012 perihal Pengoperasian Gantry Luffing Crane, Surat Nomor FP.003/103/10/CPTK-12 tanggal 21 September 2012 perihal Surat Pemberitahuan, dan surat-surat atau kesepakatan lainnya yang mengatur mengenai kewajiban penggunaan alat bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane di dermaga 101, 101 utara dan 102;
5. Membatalkan Surat Edaran PT Multi Terminal Indonesia Nomor HM.498/8/17/MTI-2011 tanggal 30 November 2011 perihal Penggunaan Peralatan Bongkar Muat, Kesepakatan Bersama antara PT Multi Terminal Indonesia (PT MTI) dengan Mitra Kerja PT Multi Terminal Indonesia tentang Pemakaian Crane Darat (GLC) Untuk Kegiatan Bongkar Muat berdasarkan Berita Acara Nomor UM.268/4/2C/MTI-2012 tanggal 21 Mei 2012, Surat

Halaman 47 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016

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 ke waktu. 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)



Pemberitahuan Nomor TH.12/1/12/MTI-2012 tanggal 27 Agustus 2012 perihal penggunaan alat bongkar muat/Gantry Luffing Crane (GLC) dan surat-surat atau kesepakatan lainnya yang mengatur mengenai kewajiban penggunaan alat bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane di dermaga 114 dan 115;

6. Memerintahkan Terlapor I untuk mengumumkan pembatalan surat-surat dan kesepakatan sebagaimana tersebut pada diktum 4 dan diktum 5 di atas pada 2 (dua) surat kabar harian berbahasa Indonesia yang beredar secara nasional selama 1 (satu) hari kerja dengan ketentuan pengumuman tersebut dimuat pada halaman khusus berita ekonomi dengan ukuran sepatutnya;
7. Menghukum Terlapor II, membayar denda sebesar Rp5.332.500.000,00 (lima miliar tiga ratus tiga puluh dua juta lima ratus ribu rupiah) yang harus disetor ke kas negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755 (Pendapatan Denda Pelanggaran di Bidang Persaingan Usaha);
8. Memerintahkan Terlapor I untuk menyerahkan bukti pengumuman sebagaimana dimaksud pada diktum 6 di atas kepada KPPU;
9. Memerintahkan Terlapor II untuk menyerahkan salinan bukti pembayaran denda ke KPPU, setelah melakukan pembayaran denda;

Sebelum menguraikan dalil-dalil kami, dapat kami sampaikan bahwa *Judex Facti* tidak membantah, tidak menganulir dan mengakui beberapa elemen penting dalam Putusan KPPU, yaitu:

1. Putusan KPPU tidak mengandung cacat formil;
2. Pasar bersangkutan (pasar produk dan pasar geografis);
3. Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 dapat diterapkan terhadap dua produk yang memiliki keunggulan; (vide putusan *Judex Facti* halaman 89-90);
4. Penyediaan dan/atau pelayanan sandar kapal bukan merupakan satu rangkaian kesatuan dengan penyediaan dan/atau pelayanan bongkar muat, karena keduanya bisa berdiri sendiri dan tidak terdapat saling ketergantungan dalam pelaksanaannya; (vide putusan *Judex Facti* halaman 91-93);

Halaman 48 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

5. Pemohon Kasasi/KPPU telah tepat menetapkan surat-surat yang dikeluarkan Para Termohon Kasasi sebagai perjanjian dalam Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999; (vide putusan *Judex Facti* halaman 93-97);

Adapun pokok-pokok pikiran dari kasasi Pemohon Kasasi adalah sebagai berikut:

- I. Putusan *Judex Facti* patut dibatalkan karena hanya mendasarkan pada dalil Para Termohon Kasasi (dahulu Para Pemohon Keberatan), dan bukan merujuk pada berkas perkara;
- II. Putusan *Judex Facti* mengabaikan unsur penting dalam hukum persaingan usaha;
- III. Putusan *Judex Facti* patut dibatalkan karena hanya berdasarkan pada satu alat bukti, yaitu keterangan saksi;
- IV. Putusan *Judex Facti* patut dibatalkan karena pertimbangan hukumnya yang menyatakan tindakan tyng yang dilakukan Para Termohon Kasasi adalah untuk kepentingan masyarakat yang lebih luas adalah tidak tepat;
- V. Putusan *Judex Facti* patut dibatalkan karena telah salah menerapkan hukum Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999;

Uraian alasan-alasan kasasi Pemohon Kasasi tersebut, dapat kami uraikan dalam poin-poin di bawah ini.

- I. Putusan *Judex Facti* Kurang Cukup Pertimbangannya (*Onvoldoende Gemotiveerd*) Karena Hanya Mendasarkan Pada Dalil Para Termohon Kasasi (Dahulu Para Pemohon Keberatan);
 1. Bahwa apabila membaca dengan seksama pertimbangan hukum Majelis Hakim *Judex Facti*, maka dapat terlihat seluruh pertimbangan hukumnya mengacu pada dalil-dalil yang diungkapkan Para Termohon Kasasi (dahulu Para Pemohon Keberatan) dalam memori keberatannya, terutama mencakup isi keterangan 9 (sembilan) orang saksi;
 2. Bahwa Majelis Hakim *Judex Facti* tidak satu pun mendasarkan pertimbangan hukumnya pada berkas perkara KPPU Nomor 12/KPPU-I/2014 yang secara hukum seharusnya menjadi dasar dan rujukan utama dalam menyusun pertimbangan hukum, selain tentunya setelah mempertimbangkan dalil-dalil kedua belah pihak;

Halaman 49 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016

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 ke waktu. 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 Majelis Hakim *Judex Facti* seolah-olah hanya membandingkan dampak negatif dan dampak positif yang ditimbulkan *tying agreement* Para Termohon Kasasi dari segi jumlah/kuantitas, bukan berdasarkan keseluruhan fakta-fakta yang ada;
4. Hal ini dilihat dari pertimbangan hukumnya pada putusan halaman 103-104, dimana dengan mengutip isi Putusan KPPU yang menyatakan ada 2 dampak negatif yang ditimbulkan, meskipun sebenarnya Pemohon Kasasi menyatakan sedikitnya ada 3 (tiga) dampak negatif yang ditimbulkan:
 - a. Pengguna Jasa pelayanan dan/atau penyediaan jasa dermaga 101, 101 utara dan 102 serta dermaga 114 dan 115, kehilangan pilihan untuk menggunakan crane kapal dan crane darat jenis lain;
 - b. Keluar atau tersingkirnya pelaku usaha pesaing yang menggunakan crane kapal dan/atau menyewakan alat crane darat selain GLC yaitu diantaranya pelaku usaha yang menyewakan HMC, shore crane, dan tyve crane di dermaga 101, 101 utara dan 102, 114 dan 115;
 - c. Bahwa dengan tidak sesuainya penerapan satuan ukur tarif GLC, sesuai Pasal 7 huruf d Peraturan Menteri Nomor 6 Tahun 2013 tentang jenis, struktur, dan golongan tarif jasa pelabuhan, dan tidak dilaporkannya tarif tersebut kepada Menteri oleh Para Termohon Kasasi merupakan perbuatan yang melawan hukum;Padahal secara nyata ketiga hal tersebut merupakan rangkuman dari uraian akibat yang lebih luas, seperti:
 - Ancaman ataupun sanksi nyata bagi kapal yang menolak menggunakan GLC;
 - Naiknya biaya/cost bagi kapal yang menolak menggunakan GLC, karena tidak masuk dalam urutan prioritas untuk bersandar;
 - Timbulnya biaya/cost tambahan bagi kapal yang sudah memiliki crane kapal, namun dipaksa untuk menggunakan GLC;
5. *Judex Facti* juga mengabaikan fakta-fakta penting, dimana melilik dari kronologi yang ada, Termohon Kasasi I telah menerbitkan surat-surat yang mengatur kewajiban penggunaan alat bongkar muat crane darat



Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 101, 101 utara dan 102. (vide bukti B40, C23, dan C30):

- a. Surat Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor TM.15/3/15/PI.II-11 tanggal 8 November 2011 perihal pemanfaatan alat bongkar muat baru;
 - b. Surat Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor TM.15/2/7/PI.II-12 tanggal 9 Mei 2012 perihal Pengoperasian Gantry Luffing Crane;
 - c. Surat Pemberitahuan nomor FP.003/103/10/CPTK-12 tanggal 21 September 2012, yang salah satu isinya menyatakan:
“untuk meningkatkan produktivitas bongkar muat di lingkungan Pelabuhan Tanjung Priok dengan ini kami sampaikan bahwa kapal-kapal yang sandar di dermaga dan sudah tersedia alat darat yang disediakan oleh PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan Mitra, dalam pelaksanaan bongkar muat wajib menggunakan alat tersebut”
6. Sedangkan Termohon Kasasi II mewajibkan penggunaan GLC yang diberitahukan kepada seluruh mitra dan pengguna jasa di dermaga 114 dan 115 pelabuhan Tanjung Priok melalui:
- a. Surat Edaran PT Multi Terminal Indonesia Nomor HM.498/8/17/MTI-2011 tanggal 30 November 2011 perihal penggunaan peralatan bongkar muat;
 - b. Kesepakatan Bersama antara PT Multi Terminal Indonesia (PT MTI) dengan Mitra Kerja PT Multi Terminal Indonesia tentang Pemakaian Crane Darat (GLC) untuk kegiatan bongkar muat berdasarkan Berita Acara Nomor UM.268/4/2C/MTI-2012 tanggal 21 Mei 2012;
 - c. Surat Pemberitahuan Nomor TH.12/1/12/MTI-2012 tanggal 27 Agustus 2012 perihal penggunaan alat bongkar muat/Gantry Luffing Crane (GLC), yang salah satu isinya menyatakan:
“Apabila tidak berkenan menggunakan alat bongkar muat darat/GLC yang telah ada, kami (PT Multi Terminal Indonesia) tidak akan melayani kegiatan bongkar muat tersebut dan space dermaga akan diberikan kepada pengguna jasa yang bersedia menggunakan alat tersebut”



7. Majelis Hakim *Judex Facti* juga mengabaikan fakta penting menyangkut kelemahan GLC (vide B6):
 - a. Dengan konstruksi yang lebih ringan, namun kondisi crane relatif lebih rendah dibandingkan dengan crane fixed khususna akibat pengaruh eksternal seperti angin kencang dan gempa bumi;
 - b. Fleksibilitas crane menjadi berkurang saat menangani barang dengan kapasitas lebih dari 50-60 ton;
 - c. Memiliki kesulitan yang cukup tinggi untuk mengangkat kargo-kargo dengan dimensi lebar yang berlebihan;
 - d. Secara teknis GLC sering dipaksa mengangkat beban yang berlebih, dan mengakibatkan getaran di sepanjang konstruksi crane;
8. Bahwa Pemohon Kasasi berpendapat apa yang dilakukan oleh *Judex Facti* bukan merupakan bentuk penilaian/penghargaan atas kenyataan, karena dalam mempertimbangkan *Judex Facti* tidak melihat secara utuh seluruh bukti yang ada;
9. Dengan demikian Pemohon Kasasi berkesimpulan putusan *Judex Facti* tidak cukup atau kurang pertimbangannya hukumnya (*onvoldoende gemotiveerd*), yang menyebabkan *Judex Facti* keliru dalam mengambil putusan. Sehingga cukup beralasan agar putusan *Judex Facti* dibatalkan;

II. Putusan *Judex Facti* Mengabaikan Unsur Penting Dalam Hukum Persaingan Usaha;

1. Bahwa *Judex Facti* dalam pertimbangan hukum ataupun putusannya dalam perkara *a quo* telah nyata-nyata mengabaikan unsur terpenting dalam hukum persaingan usaha (*competition law*), yaitu mekanisme pasar dan tingkat persaingan itu sendiri;
2. Bahwa *Judex Facti* melupakan dan mengabaikan logika dan fakta penting, karena apabila memang GLC memiliki berbagai macam keunggulan dan manfaat dengan harga yang bersaing, bukankah konsumen akan secara alamiah menggunakan fasilitas GLC, tanpa perlu diwajibkan melalui sebuah *tying agreement* (*natural competition*);
3. Bahwa adalah hal yang tidak logis dan tidak wajar, sebuah perusahaan besar seperti Termohon Keberatan I dan Termohon Keberatan II mengatur penggunaan GLC melalui sebuah kewajiban dalam perjanjian yang mengikat (*tying agreement*) terhadap para *stakeholders*-nya. Satu-

Halaman 52 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



satunya alasan yang logis untuk menjelaskan fenomena ini adalah karena Para Termohon Kasasi berusaha menaikkan *profit/keuntungannya* dengan memanfaatkan posisinya di masing-masing dermaga dalam perkara *a quo*;

4. Alasan modernisasi perlengkapan pelabuhan, ataupun kewajiban tentu tidak serta merta dapat menjadi alasan pembenar, karena pada faktanya masih banyak kapal yang memiliki crane kapal. Sehingga pada dasarnya mampu melakukan aktivitas bongkar muat sendiri. Seluruh kegiatan ekonomi yang dilakukan Para Termohon Kasasi di pelabuhan tentunya harus tidak boleh mengabaikan prinsip-prinsip dasar persaingan usaha sehat, yang dalam hal ini adalah menjaga tingkat persaingan antara Para Termohon Kasasi dengan sesama pesaingnya, dan menjaga agar konsumen dapat memiliki banyak pilihan dengan harga dan kualitas yang bervariasi. Hal-hal yang mana merupakan parameter esensial dalam mengukut tingkat persaingan dalam sebuah pasar/industri;
5. Bahwa berdasarkan fakta yang ada, yang juga terangkum dalam berkas majalah Indonesia Shipping Gazette (vide berkas C1), pelabuhan di Indonesia masih menimbulkan ekonomi biaya tinggi (*high cost economy*), dimana pada halaman 4 disebutkan, yang dapat kami terjemahkan secara bebas sebagai berikut:

"Meskipun demikian, logistik juga menimbulkan ekonomi tinggi bagi kegiatan ekonomi. Tingginya biaya logistik tersebut adalah kendala serius bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia;

Biaya logistik di Indonesia menyumbang sekitar 24% dari GDP, lebih tinggi dari negara-negara tetangga. Memotong cost/biaya dan meningkatkan kualitas logistik dan sistem transportasi akan meningkatkan dengan pesat akses Indonesia dengan pasar internasional dan akan meningkatkan volume perdagangan;

Tingginya biaya logistik, utamanya disebabkan oleh adanya perusahaan-perusahaan yang mengambil keuntungan lebih untuk bahan bakar dan aktivitas dan jasa bongkar muat"

6. Bahwa berdasarkan uraian tersebut, maka telah jelas Majelis Hakim *Judex Facti* telah mengabaikan unsur terpenting dalam menganalisa hukum persaingan, yaitu mekanisme pasar dan persaingan itu sendiri;

Halaman 53 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



III. Putusan *Judex Facti* Patut Dibatalkan Karena Hanya Berdasarkan Pada Satu Alat Bukti;

1. Bahwa setelah membaca dengan seksama, Pemohon Kasasi berpendapat pertimbangan hukum *Judex Facti* hanya mendasarkan pada satu alat bukti saja, yaitu keterangan saksi, sebagaimana dapat dilihat dari pertimbangan hukumnya pada halaman 97 sampai dengan 105:

Menimbang, bahwa setelah mempelajari pokok keberatan Para Pemohon Keberatan tersebut di muka, Majelis Hakim berkesimpulan Para Pemohon Keberatan pada intinya ingin menyampaikan jika Gantry Luffing Crane (GLC) memiliki keunggulan dibandingkan alat bongkar muat lainnya...dst..... untuk itu Majelis Hakim berpendapat akan sekaligus mempertimbangkan pokok-pokok keberatan Para Pemohon keberatan lainnya yang berkaitan erat dengan dalil jika penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) mempunyai dampak positif yang lebih besar dibandingkan dengan dampak negatifnya;

Menimbang, bahwa pokok-pokok keberatan Para Pemohon Keberatan yang berkaitan dengan dalil jika penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) mempunyai dampak positif yang lebih besar dibandingkan dengan dampak negatifnya adalah dititikberatkan kepada keterangan saksi-saksi yaitu:

1. Saksi Suharyo Irianto;
2. Saksi Sugianto;
3. Saksi Jon Hazat Hamzah;
4. Saksi Muhammad Fuadi;
5. Saksi Capt, Irianto;
6. Saksi Johan Firdaus;
7. Saksi Sultana;
8. Saksi Aloysius Sunaryo;
9. Saksi Dwi Wanto;

Menimbang, bahwa Para Pemohon Keberatan merinci keterangan saksi-saksi tersebut di atas sebagai berikut: dst.....



Menimbang, bahwa terhadap keterangan saksi-saksi tersebut di muka, dihubungkan dengan dalil-dalil keberatan dan bantahan para pihak, setelah mempelajari dengan seksama Putusan KPPU Nomor 12/KPPU-I/2014 tanggal 20 Maret 2015, Majelis Hakim berpendapat Termohon Keberatan telah memuat keterangan kesembilan saksi tersebut, namun rincian keterangan saksi-saksi sebagaimana telah diuraikan oleh Para Pemohon Keberatan di atas tidak tercantum di dalam Putusan KPPU Nomor 12/KPPU-I/2014 tanggal 20 Maret 2015, hal mana ternyata tidak dibantah oleh Termohon Keberatan, untuk itu Majelis Hakim berpendapat keterangan saksi-saksi sebagaimana diuraikan secara rinci oleh Para Pemohon Keberatan, utamanya yang berkaitan dengan keunggulan Gantry Luffing Crane (GLC) patutlah untuk dipertimbangkan;

Dst...

Menimbang, bahwa selanjutnya perihal menganalisis akibat/dampak dari dibuatnya perjanjian tertutup tersebut, setelah mempelajari dengan seksama Putusan KPPU Nomor 12/KPPU-I/2014 tanggal 20 Maret 2015, Majelis Hakim menemukan fakta jika Termohon Keberatan tidak mempertimbangkan secara cukup akibat/dampak dari dibuatnya perjanjian tertutup yang dilakukan Para Pemohon Keberatan berupa kewajiban penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC), khususnya akibat/dampak yang ditimbulkan, utamanya dengan tidak memperbandingkan antara dampak positif dengan dampak negatif yang timbul sehubungan dengan perjanjian tertutup berupa kewajiban penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) oleh Para Pemohon Keberatan;

Menimbang, bahwa adapun akibat/dampak positif dari *tying agreement* perkara *a quo*, berdasarkan keterangan kesembilan orang saksi sebagaimana telah diuraikan di muka, Majelis Hakim berkesimpulan dibandingkan dengan alat bongkar muat lainnya seperti HMC, shore crane dan tyre crane, Gantry Luffing Crane (GLC) memiliki kelebihan yaitu: ...dst...

Menimbang, bahwa dengan demikian dari kelebihan-kelebihan Gantry Luffing Crane (GLC) sebagaimana terurai di atas, Majelis Hakim menyatakan sependapat dengan dalil Para Pemohon Keberatan yang menyatakan Gantry Luffing Crane (GLC) memiliki keunggulan dalam hal kecepatan, lebih produktif dan efisien;

Halaman 55 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



Menimbang, bahwa dengan membandingkan antara dampak positif dengan dampak negatif yang muncul, dihubungkan dengan Perkom Nomor 5 Tahun 2011, utamanya di dalam mempertimbangkan latar belakang atau alasan mengapa pelaku usaha membuat perjanjian tertutup, *in casu* alasan-alasan Para Pemohon Keberatan mewajibkan penggunaan Gantry Luffing Crane sebagaimana telah diurai di muka, Majelis Hakim berpendapat dampak positif dari perjanjian tertutup yang dilakukan oleh Para Pemohon Keberatan adalah jauh lebih besar dibandingkan dengan dampak negatif yang timbul, dst....

2. Bahwa *Judex Facti* tidak mempertimbangkan keterangan saksi dan alat bukti lain yang diajukan pihak investigator KPPU, yang mana telah dibenarkan oleh Majelis Komisi KPPU, sebagaimana terangkum dalam pertimbangan hukum Putusan KPPU;
3. Sebagaimana diatur dalam Pasal 42 Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999, bahwa pembuktian dalam hukum persaingan usaha menggunakan 5 (lima) jenis alat bukti:

Alat-alat bukti pemeriksaan Komisi berupa:

- a. keterangan saksi,
 - b. keterangan ahli,
 - c. surat dan atau dokumen,
 - d. petunjuk,
 - e. keterangan pelaku usaha.
4. Selanjutnya dijabarkan kembali dalam Perkom Nomor 1 Tahun 2010 Pasal 72 ayat (1), bahwa:
 - (1) Dalam menilai terjadi atau tidaknya pelanggaran, Majelis Komisi menggunakan alat-alat bukti berupa:
 - a. Keterangan Saksi;
 - b. Keterangan Ahli;
 - c. Surat dan/atau dokumen;
 - d. Petunjuk;
 - e. Keterangan Terlapor.



5. Bahwa dengan membaca pertimbangan hukum *Judex Facti*, maka telah jelas *Judex Facti* telah mengabaikan alat-alat bukti lain dalam perkara *a quo*, yaitu keterangan saksi, keterangan ahli, surat/dokumen, serta petunjuk, termasuk keterangan Termohon Kasasi I sendiri;
6. Sebagaimana telah dijabarkan dalam Putusan KPPU secara terperinci, terdapat fakta dimana apabila kapal yang tidak menggunakan jasa GLC, maka tidak akan diprioritaskan untuk bersandar di dermaga. Hal ini sudah tentu menimbulkan biaya (*cost*) tambahan bagi kapal, karena semakin lamanya waktu tunggu, yang apabila dilihat secara makro, merugikan kepentingan umum, karena tingginya biaya logistik yang sudah tentu akan dibebankan kepada konsumen akhir. Sehingga kapal pada dasarnya tidak memiliki pilihan lain untuk menggunakan GLC;
7. Fakta ini sebagaimana dijelaskan oleh Ahli Arif Bustaman, yang pada pokoknya menerangkan:

“Sifat pelabuhan adalah sebagai gerbang masuk perdagangan. Untuk barang konsumsi, jika ada monopoli di pelabuhan dan harga jasa-jasa pelabuhan yang abnormal, maka konsumen akhir akan membayar harga barang-barang konsumsi relatif lebih mahal. Pada barang-barang untuk proses produksi dalam negeri (barang antara), maka akan menaikkan biaya untuk produksi barang-barang yang membutuhkan konten impor. Secara mikro efeknya adalah konsumen akan membayar lebih mahal. Efek secara makro, dengan biaya produksi akan meningkat. Maka akan berpengaruh terhadap daya saing ekonomi;

Dalam penelitian OECD yang dipublikasikan (Desember 2014) terkait daya saing di banyak negara, di Indonesia khusus Pelabuhan Tanjung Priok, terjadi inefisiensi dimana *spare* waktu tunggu lebih banyak. Pada tahun 2010, waktu tunggu adalah 4,8 hari. Sedangkan pada tahun 2013, waktu tunggu adalah 6,4 hari. Padahal rata-rata di regional adalah 3 hari. Dari data tersebut, performa logistik cenderung menurun;

Biaya logistik itu meningkat seiring adanya biaya *port* yang meningkat. Kalau dibandingkan dengan Malaysia, di tahun 2014 produktivitas Indonesia lebih rendah, dan relatif sama dengan Vietnam. Selain itu produktivitas Indonesia di bawah negara Thailand;

Dari riset OECD tersebut, Pelabuhan Tanjung Priok merupakan objek penelitian, karena 65% aktivitas pelabuhan ada di Tanjung Priok. Kesimpulannya, performa pelabuhan Indonesia semakin jelek;

Halaman 57 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



8. Saksi Drs. Achmad Ridwan, dari Sekretaris Jenderal Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia DKI Jakarta (Ginsi) juga menerangkan pada pokoknya:

Ginsi telah menyatakan keberatan terhadap surat edaran yang diterbitkan PT Pelindo (Pemohon Keberatan I) yang mewajibkan semua kapal yang sandar untuk menggunakan GLC dari PT Pelindo. Ginsi meminta agar kapal yang sudah memiliki crane sendiri, jangan diwajibkan menggunakan GLC, kecuali apabila kapal memang tidak mempunyai crane. Karena jumlah kapal yang tidak memiliki crane kapal (*gearless*) baru sekitar 30%;

9. Bahwa Saksi Capt. Otto Caloh, Pengurus DPP Indonesia National Shipowner Association (INSA), juga menerangkan adanya kewajiban penggunaan GLC dan konsekuensi yang harus ditanggung apabila tidak menggunakan GLC:

“Secara tertulis tidak ada sanksi bagi perusahaan yang tidak menggunakan GLC. Tapi pada prakteknya, kapal yang tidak menggunakan GLC diharuskan menunggu di dermaga lain dan mendahulukan kapal lain yang akan masuk. Anggota Insa banyak mengeluhkan kewajiban penggunaan alat bongkar muat GLC di dermaga 114 (khusus semen curah), dermaga 115 (*break bulk*), dan dermaga 101 (muatan semen bags);

Alat bongkar muat GLC terpaksa digunakan karena pertimbangan waktu dan *cost*/biaya yang harus dikeluarkan jika kapal menunggu giliran (DOC) sampai dapat melakukan bongkar muat yang mencapai Rp 25 juta/ hari untuk ukuran kapal sekitar 6000 ton. Dalam hal kapal ditolak sandar di dermaga 115, waktu tunggu kapal untuk bisa sandar antara 4 (empat) sampai dengan 6 (enam) hari. Sedangkan bagi perusahaan yang hendak menggunakan GLC masa tenggunya 2 (dua) sampai dengan 3 (tiga) jam saja.”

10. Bahwa Saksi Sdr. H. Soehariyo, M. MAR. mewakili Indonesia National Shipowner Association (INSA), juga pada pokoknya menerangkan keberatannya terhadap kewajiban kepada kapal yang memiliki crane, untuk tetap menggunakan GLC:

“Permasalahan yang dihadapi oleh anggota-anggota INSA adalah dengan kewajiban menggunakan GLC maka akan menambah *cost* yang dikenakan, padahal didalam kapal sudah ada crane kapal. Pada

Halaman 58 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



saat kapal tersebut tidak mempunyai crane kapal, atau crane kapal yang rusak, maka kami tidak keberatan untuk menggunakan crane darat dari Pelindo atau anak perusahaan Pelindo. Keberatan dari kami adalah bahwa Pelindo II mengharuskan menggunakan GLC dari Pelindo II;

Apabila tidak menggunakan GLC Darat dari Pelindo maka kapal tidak dapat bersandar di dermaga yang ada GLC, sehingga menunggu tempat sandar yang lain. Dengan biaya GLC sebesar Rp 17.000/ton belum termasuk biaya PPN, jadi apabila muatan kapal sebesar 5000 ton, maka biaya yang dikeluarkan bisa mencapai kurang lebih Rp. 85.000.000,- per kapal;

Masalah lain adalah siapa yang menanggung biaya tersebut, apakah itu ditanggung pemilik kapal atau pengusaha yang pemilik barang. Yang jelas pemilik barang pasti tidak mau dibebankan biaya tersebut;

11. Bahwa kewajiban menggunakan GLC juga telah terbukti merugikan dan mematikan PBM lain, karena tidak lagi dapat menyediakan crane darat sendiri maupun menyewa crane darat dari mitranya untuk melayani kegiatan bongkar muat kapal. Hal ini sebagaimana diterangkan oleh saksi saksi antara lain Sdr. Johan Firdaus (Direktur PT Anugrah Firdaus Mandiri), Sdr. Hajat Johny Hamzah (Direktur PT Renada Wira Samudera), Sdr. JF Irianto (General Manager Operasional PT Karya Abadi Luhur), Sdr. Dwi Wanto (Operasional PT Pelindo II (Persero), serta keterangan Termohon Keberatan I sendiri;
12. Bahwa adanya fakta berupa negosiasi ulang antara pemilik kapal dengan Para Termohon Kasasi, mengenai kombinasi crane yang akan digunakan, tidak dapat mengesampingkan fakta adanya perilaku tying dan "paksaan". Justru dengan mengacu konsep hukum perjanjian berupa teori acceptance, dimana Para Termohon Kasasi berada pada posisi tawar yang lebih dominan. Selain itu renegotiasi tersebut menunjukkan adanya switching cost dan transactional cost yang harus dihadapi oleh user / kapal apabila tidak memenuhi ketentuan kewajiban GLC;
13. Bahwa selanjutnya, terdapat fakta bahwa penentuan tarif GLC menyalahi aturan karena dilakukan tanpa persetujuan dan tidak dilaporkan kepada Menteri Perhubungan, sebagaimana keterangan Termohon Kasasi II:

Halaman 59 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



33	Pertanyaan Investigator	Peraturan Menteri Nomor 6 Tahun 2013 mengatur mengenai tarif. Apakah perbedaan tarif yang MTI terapkan yaitu Rp 17.000,- /ton sedangkan di Dermaga 101 – 102 itu berbeda, apakah hal tersebut melanggar Peraturan Menteri?
	Jawaban	Penetapan tarif harus hati-hati. Kami MTI rapat di Bandung (tahun 2011) dengan cabang Tanjung Priuk (sebagai pemegang aset). Kami punya kerjasama sewa alat. Untuk penetapan tarif harus dihitung cost-nya. Tarif Rp 17.000,- itu merupakan trial. Ada alat lain HMC, tarifnya adalah Rp 22.000,- Penetapan tarif pemakaian GLC berdasarkan hasil kesepakatan.
35	Pertanyaan Investigator	Crane merupakan alat mekanis yang masuk golongan jasa terkait. Penetapan tarif jasa terkait tersebut harus tetap berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan. Apakah penetapan tarif tersebut sudah sesuai dengan Peraturan Menteri?
	Jawaban	Untuk tarif dermaga dan tarif jasa labuh, tariff penumpukan, tariff tunda, tarif labuh disetujui oleh Menteri. Tapi untuk tarif alat berdasarkan negosiasi.
	Pertanyaan Investigator	Untuk besaran tarif harus dikonsultasikan dengan Menteri dan asosiasi di pelabuhan (GINSI, ALFI, YPI dan INSA). GINSI menolak. Bagaimana proses penetapan tariff tersebut?
	Jawaban (Robby)	Mengenai penerapan tarif, kami hanya bernegosiasi dengan mitra-mitra terkait (PBM), tapi tidak dengan asosiasi terkait.
38	Pertanyaan Majelis Komisi	Dengan demikian, penetapan tarif ini adalah B to B, tanpa dikonsultasikan ke Menteri?
	Jawaban	Ya.



14. Bahwa berdasarkan fakta-fakta selama persidangan, dan alat-alat bukti yang ada, akibat dari perjanjian tying tersebut telah terbukti menimbulkan dampak negatif, yaitu:
 - a. Pengguna Jasa pelayanan dan/atau penyediaan jasa dermaga 101, 101 utara dan 102 serta dermaga 114 dan 115, kehilangan pilihan untuk menggunakan crane kapal dan crane darat jenis lain;
 - b. Keluar atau tersingkirnya pelaku usaha pesaing yang menggunakan crane kapal dan/atau menyewakan alat crane darat selain GLC yaitu diantaranya pelaku usaha yang menyewakan HMC, shore crane, dan Tyve Crane di dermaga 101, 101 utara dan 102, 114 dan 115;
 - c. Bahwa dengan tidak sesuainya penerapan satuan ukur tarif GLC, sesuai Pasal 7 huruf d Peraturan Menteri Nomor 6 Tahun 2013 tentang jenis, struktur, dan golongan tarif jasa pelabuhan, dan tidak dilaporkannya tarif tersebut kepada Menteri oleh Para Termohon Kasasi merupakan perbuatan yang melawan hukum;
15. Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka telah jelas *Judex Facti* dalam melakukan analisa dan pertimbangan hukum hanya mendasarkan pada 1 (satu) alat bukti saja, yaitu keterangan saksi. Sehingga cukup beralasan hukum putusan *Judex Facti* untuk dibatalkan.

IV Putusan *Judex Facti* Patut Dibatalkan Karena Pertimbangan Hukumnya Yang Menyatakan *Tying Agreement* Yang Dilakukan Para Termohon Kasasi Adalah Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Lebih Luas Adalah Tidak Tepat:

1. Bahwa kekeliruan *Judex Facti* dalam melakukan analisa dan pertimbangan hukum kembali terlihat pada pertimbangan hukumnya yang menyamakan atau setidaknya tidaknya mencampuradukkan antara kepentingan usaha Para Termohon Kasasi sebagai entitas usaha yang bermotif ekonomi (*profit oriented*), dengan sumbangsihnya kepada masyarakat luas hanya karena atas dasar kepemilikan saham;
2. Hal ini sebagaimana dapat dilihat pada pertimbangan hukumnya pada putusan halaman 104-105:

Menimbang, bahwa dengan memperbandingkan antara dampak positif dengan dampak negatif yang muncul, dihubungkan dengan Perkom Nomor 5 Tahun 2011, utamanya di dalam mempertimbangkan latar belakang atau alasan mengapa pelaku usaha membuat perjanjian

Halaman 61 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



tertutup, *in casu* alasan-alasan Para Pemohon Keberatan mewajibkan penggunaan Gantry Luffing Crane sebagaimana telah diurai di muka, Majelis Hakim berpendapat dampak positif dari perjanjian tertutup yang dilakukan oleh Para Pemohon Keberatan adalah jauh lebih besar dibandingkan dengan dampak negatif yang timbul, terlebih lagi dalam hal ini dampak positif yang timbul tidak hanya dalam jangka pendek, namun juga jangka panjang dengan pertimbangan bahwa Pemohon Keberatan I merupakan BUMN yang 100% (seratus persen) sahamnya dimiliki oleh Pemerintah Indonesia, sedangkan Pemohon Keberatan II merupakan anak perusahaan Pemohon Keberatan I dengan komposisi kepemilikan saham adalah 99% (sembilan puluh sembilan persen) milik Pemohon Keberatan I, sehingga mutlak dalam hal ini kepemilikan saham adalah dikuasai oleh Pemerintah Indonesia, yang pada akhirnya nanti keuntungan yang dihasilkan dari pelaksanaan pekerjaan Para Pemohon Keberatan akan dipergunakan oleh Pemerintah Indonesia untuk kepentingan rakyat banyak, untuk itu Majelis Hakim berpendapat sudah sepatutnya dan wajar pula apabila kepentingan masyarakat yang lebih luas yang didahulukan, dibandingkan dengan kepentingan bisnis beberapa pelaku usaha, *in casu* pelaku usaha yang menggunakan crane kapal dan/atau menyewakan alat crane darat selain GLC, diantaranya HMC, shore crane, dan tyve crane sebagaimana didalilkan oleh Termohon Keberatan;

3. Berdasarkan kutipan pertimbangan tersebut, maka jelas yang dimaksud oleh *Judex Facti* sebagai "masyarakat" adalah kepentingan masyarakat yang lebih luas, yang ditafsirkan sebagai perolehan laba BUMN (yang dihasilkan dari perilaku *abuse*) untuk kemudian disetorkan kepada anggaran negara/APBN. Hal yang mana bukan merupakan ranah Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999;
4. Berdasarkan perbandingan tersebut maka telah jelas terdapat kontradiksi/pertentangan mengenai apa sebenarnya yang dimaksud oleh *Judex Facti* sebagai "masyarakat". Kekeliruan dalam mendefinisikan hal ini, menyebabkan *Judex Facti* salah dalam melihat posisi kasus perkara *a quo* secara menyeluruh, dan pada akhirnya mengakibatkan kesalahan dalam melakukan analisa dan penerapan hukum;
5. Apabila mengacu kembali pada ketentuan Pasal 2 mengenai asas dan tujuan Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999, disebutkan bahwa:

Halaman 62 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



Pelaku usaha di Indonesia dalam menjalankan kegiatan usahanya berasaskan demokrasi ekonomi dengan memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum;

6. Selanjutnya dijelaskan dalam Pasal 3 Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999, bahwa:

Tujuan pembentukan undang-undang ini adalah untuk:

- a. Menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat;
 - b. Mewujudkan iklim usaha yang kondusif melalui pengaturan persaingan usaha yang sehat sehingga menjamin adanya kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi pelaku usaha besar, pelaku usaha menengah, dan pelaku usaha kecil;
 - c. Mencegah praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang ditimbulkan oleh pelaku usaha; dan
 - d. Terciptanya efektivitas dan efisiensi dalam kegiatan usaha;
7. Fakta yang terjadi dalam perkara a quo menunjukkan tidak terjadi pemerataan kesejahteraan (*welfare*), dan sebaliknya kesejahteraan hanya berpusat di satu pelaku usaha saja, *in casu* Para Termohon Kasasi. Suatu pasar yang sempurna, dan/atau berada dalam kondisi persaingan sehat, ditunjukkan dengan *consumer surplus/consumer welfare/kesejahteraan* konsumen lebih besar apabila dibandingkan dengan *producer surplus*;

Di sisi lain semua pelaku usaha membayar pajak ke negara, sehingga berkontribusi yang sama halnya dengan Para Termohon Kasasi. Dampak buruk lainnya adalah ketidakefisienan akan mengakibatkan, harga jadi tinggi daya saing pelaku usaha kita lemah termasuk dalam menghadapi persaingan global. Neraca perdagangan akan defisit jika ekspor lebih sedikit dibandingkan dengan import. Harga tinggi juga akan mengakibatkan kesejahteraan masyarakat semakin menurun karena daya beli masyarakat lemah;

Maka dalam *scope* yang lebih luas, kesejahteraan masyarakat akan semakin menurun akibat perilaku Para Termohon Kasasi tersebut. Tujuan Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999, terutama poin a yakni: Menjaga

Halaman 63 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat tidak akan tercapai;

8. Bahwa Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 menjamin adanya kesempatan berusaha yang sama, dan bertujuan untuk menciptakan efisiensi. Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 menghendaki terciptanya kesejahteraan rakyat dengan adanya persaingan yang sehat. Namun sebaliknya, *Judex Facti* memahami “kesejahteraan rakyat” sebagai upaya Para Termohon Kasasi sebagai BUMN dan anak usaha BUMN untuk mengambil *profit* sebanyak-banyaknya, untuk disetor ke negara;
9. Selain itu dalam sudut pandang pengelolaan keuangan/anggaran negara, belum tentu yang dapat menikmati laba Para Termohon Kasasi adalah masyarakat secara langsung, ataupun PBM lain yang *notabene* juga membayar pajak;
10. Maka terbukti *Judex Facti* telah salah dalam mengartikan asas-asas dan latar belakang Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999. Dimana dalam perkara *a quo* telah terbukti dengan jelas bahwa perjanjian yang dilakukan Para Termohon Kasasi menimbulkan inefisiensi, *high cost economy*, serta hambatan masuk (*entry barrier*) kepada pelaku usaha lain untuk dapat berusaha. Hal-hal yang mana bertentangan dengan filosofi Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999;

V. Putusan *Judex Facti* Patut Dibatalkan Karena Telah Salah Menerapkan Hukum Pasal 15 Ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999;

1. Bahwa Putusan *Judex Facti* patut dibatalkan karena telah keliru dalam melakukan analisa serta salah penerapan hukum, terkait unsur “perjanjian” dalam Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999;
2. Bahwa ketentuan Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 mengatur mengenai larangan perjanjian tertutup (*exclusive dealing*), yaitu:
 - (2) Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pihak lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok;

Halaman 64 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



A. Pemohon Keberatan I Telah Terbukti Melanggar Pasal 15 Ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 Di Dermaga 101, 101 Utara Dan 102;

3. Bahwa fakta menunjukkan, dan sebagaimana telah diterangkan oleh Ahli Saut Gurning, dermaga untuk tambat dan melakukan kegiatan bongkar muat kapal muatan *break bulk* harus dilakukan di dermaga khusus *break bulk* atau dilakukan di dermaga *multipurpose*. Namun hingga saat ini Pelabuhan Tanjung Priok belum memiliki dermaga khusus bongkar muat *break bulk*, sehingga kegiatan bongkar muat harus dilakukan di dermaga *multipurpose*, *in casu* dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115;

4. Bahwa Pemohon Kasasi telah tepat dan benar dalam menguraikan unsur Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999, sebagaimana terdapat dalam Putusan KPPU halaman 164-166:

11.4. Menimbang bahwa untuk membuktikan terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh Terlapor I, maka Majelis Komisi mempertimbangkan unsur-unsur sebagai berikut:

11.5. Unsur pelaku usaha dan pihak lain;

11.5.1. Bahwa menurut Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksud pelaku usaha adalah "orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi";

11.5.2. Bahwa pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara ini adalah Terlapor I, PT Pelabuhan Indonesia II (Persero), sebagaimana diuraikan pada butir 1.1 Tentang Hukum diatas;

11.5.3. Bahwa pihak lain yang dimaksud dalam perkara ini adalah pengguna jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 101, 101 utara dan 102 sebagaimana diuraikan pada butir 5.5.7.9 Tentang Hukum di atas;

Halaman 65 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



11.5.4. Bahwa dengan demikian unsur pelaku usaha dan unsur pihak lain terpenuhi;

11.6 Unsur Perjanjian;

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

11.6.2. Bahwa telah terjadi perbuatan saling mengikatkan diri antara Terlapor I dengan pihak lain sebagaimana diuraikan pada butir 6 Tentang Hukum di atas;

11.6.3. Bahwa dengan demikian unsur perjanjian terpenuhi;

11.7. Unsur pelaku usaha pemasok;

11.7.1. Bahwa pelaku usaha pemasok adalah pelaku usaha yang menyediakan jasa penyediaan dan atau jasa pelayanan alat bongkar muat crane darat GLC di dermaga 101, 101 utara dan 102;

11.7.2. Bahwa pelaku usaha pemasok dimaksud pada butir 5.5.7.8 Tentang Hukum di atas adalah Terlapor I;

11.7.3. Bahwa dengan demikian unsur pelaku usaha pemasok terpenuhi;

11.8. Unsur barang dan atau jasa tertentu (*tying product*);

11.8.1. Bahwa *tying product* adalah jasa tertentu yang diberikan oleh Terlapor I selaku pelaku usaha kepada pihak lain dalam perjanjian;

11.8.2. Bahwa *tying product* adalah penyediaan jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 101, 101 utara dan 102 sebagaimana diuraikan pada butir 5.5.5 Tentang Hukum di atas;

11.8.3. Bahwa dengan demikian unsur barang dan atau jasa tertentu (*tying product*) terpenuhi;

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



- 11.9.1. Bahwa *tied product* adalah jasa lain yang diberikan oleh Terlapor I selaku pelaku usaha pemasok kepada pihak lain;
- 11.9.2. Bahwa *tied product* adalah penyediaan jasa pelayanan alat bongkar muat crane darat GLC untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 101, 101 utara dan 102 sebagaimana diuraikan pada butir 5.5.7.8. Tentang Hukum di atas;
- 11.9.3. Bahwa dengan demikian unsur barang dan atau jasa lain (*tied product*) terpenuhi;
- 11.10. Unsur perjanjian yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok;
- 11.10.1. Bahwa perjanjian yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pemasok adalah *tying agreement* antara Terlapor I dengan pengguna jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 101, 101 utara dan 102 sebagaimana diuraikan pada butir 6.1.5 Tentang Hukum di atas;
- 11.10.2. Bahwa Terlapor I yang dalam perkara *a quo* adalah juga pelaku usaha pemasok mensyaratkan penggunaan jasa pelayanan alat bongkar muat crane darat GLC untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* (*tied product*) bagi pengguna jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 101, 101 utara dan 102;
- 11.10.3. Bahwa dengan demikian unsur perjanjian yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain terpenuhi;
5. Berdasarkan uraian tersebut, maka telah jelas bahwa *Judex Facti* telah salah dalam menerapkan hukum, sehingga cukup alasan yuridis untuk membatalkan putusan *Judex Facti*;



B. Pemohon Keberatan II Telah Terbukti Melanggar Pasal 15 Ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 Di Dermaga 114 Dan 115;

6. Bahwa fakta menunjukkan, dan sebagaimana telah diterangkan oleh Ahli Saut Gurning, dermaga untuk tambat dan melakukan kegiatan bongkar muat kapal muatan break bulk harus dilakukan di dermaga khusus break bulk atau dilakukan di dermaga multipurpose. Namun hingga saat ini Pelabuhan Tanjung Priok belum memiliki dermaga khusus bongkar muat break bulk, sehingga kegiatan bongkar muat harus dilakukan di dermaga multipurpose, in casu dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115;

7. Bahwa Termohon Kasasi II menyediakan dan mengoperasikan 7 (tujuh) unit GLC di dermaga 114 dan 115, dimana 5 (lima) unit GLC merupakan investasi Pemohon Keberatan I dan 2 (dua) unit lainnya adalah investasi Pemohon Keberatan II;

8. Bahwa Pemohon Kasasi telah menguraikan unsur-unsur Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 terkait *tying agreement* Termohon Kasasi II, dalam Putusan KPPU halaman 166-168:

11.6. Menimbang bahwa untuk membuktikan terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh Terlapor II, maka Majelis Komisi mempertimbangkan unsur-unsur sebagai berikut:

11.7. Unsur pelaku usaha dan pihak lain;

11.7.1. Bahwa menurut Pasal 1 angka 5 Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksud pelaku usaha adalah "orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi";

11.7.2. Bahwa pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara ini adalah Terlapor II, PT Multi Terminal Indonesia, sebagaimana diuraikan pada butir 1.2 Tentang Hukum di atas;

Halaman 68 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



11.7.3. Bahwa pihak lain yang dimaksud dalam perkara ini adalah pengguna jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 114 dan 115 sebagaimana diuraikan pada Tentang Hukum di atas;

11.7.4. Bahwa dengan demikian unsur pelaku usaha dan unsur pihak lain terpenuhi;

11.8. Unsur Perjanjian;

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

11.8.2. Bahwa telah terjadi perbuatan saling mengikatkan diri antara Terlapor II dengan pihak lain sebagaimana diuraikan pada butir 6.1.6 Tentang Hukum di atas;

11.8.3. Bahwa dengan demikian unsur perjanjian terpenuhi;

11.9. Unsur pelaku usaha pemasok;

11.9.1. Bahwa pelaku usaha pemasok adalah pelaku usaha yang menyediakan jasa penyediaan dan atau jasa pelayanan alat bongkar muat crane darat GLC di dermaga 114 dan 115;

11.9.2. Bahwa pelaku usaha pemasok dimaksud pada Tentang Hukum di atas adalah Terlapor I;

11.9.3. Bahwa dengan demikian unsur pelaku usaha pemasok terpenuhi;

11.10. Unsur barang dan atau jasa tertentu (*tying product*);

11.10.1. Bahwa *tying product* adalah jasa tertentu yang diberikan oleh Terlapor II selaku pelaku usaha kepada pihak lain dalam perjanjian;



11.10.2. Bahwa *tying product* adalah penyediaan jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 114 dan 115 sebagaimana diuraikan pada butir 5.5.7.7 Tentang Hukum di atas;

11.10.3. Bahwa dengan demikian unsur barang dan atau jasa tertentu (*tying product*) terpenuhi;

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

11.11.1. Bahwa *tied product* adalah jasa lain yang diberikan oleh Terlapor II selaku pelaku usaha pemasok kepada pihak lain ;

11.11.2. Bahwa *tied product* adalah penyediaan jasa pelayanan alat bongkar muat crane darat GLC untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 114 dan 115 sebagaimana diuraikan pada butir 5.5.7.8 Tentang Hukum di atas;

11.11.3. Bahwa dengan demikian unsur barang dan atau jasa lain (*tied product*) terpenuhi;

11.12. Unsur perjanjian yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok;

11.12.1. Bahwa perjanjian yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pemasok adalah *tying agreement* antara Terlapor II dengan pengguna jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 114 dan 115 sebagaimana diuraikan pada butir 6 Tentang Hukum di atas;

11.12.2. Bahwa Terlapor II yang dalam perkara *a quo* adalah juga pelaku usaha pemasok mensyaratkan penggunaan jasa pelayanan alat bongkar muat crane darat GLC untuk kapal yang bermuatan *break bulk*

Halaman 70 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



cargo (*tied product*) bagi pengguna jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 114 dan 115;

11.12.3. Bahwa dengan demikian unsur perjanjian yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain terpenuhi;

9. Bahwa berdasarkan Perkom Nomor 5 Tahun 2011 tentang Pedoman Pasal 15 tentang Perjanjian Tertutup, mengatur salah satunya mengatur kriteria atau indikator minimal untuk menganalisis terjadinya pelanggaran Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999:

Dalam hal setelah dilaksanakannya tata cara penanganan perkara terbukti secara cukup dan patut bahwa perjanjian tertutup memenuhi kriteria di bawah ini, maka tanpa memerlukan pembuktian lebih lanjut, perjanjian tertutup harus dinyatakan telah memenuhi kriteria pelanggaran Pasal 15:

- a) Perjanjian tertutup yang dilakukan harus menutup volume perdagangan secara substansial atau mempunyai potensi untuk melakukan hal tersebut;
- b) Perjanjian tertutup dilakukan oleh Pelaku Usaha yang memiliki kekuatan pasar, dan kekuatan tersebut dapat semakin bertambah karena strategi perjanjian tertutup yang dilakukan. Ukuran kekuatan pasar adalah pangsa pasar sebesar 10% atau lebih;
- c) Dalam perjanjian *tying*, produk yang diikatkan dalam suatu penjualan harus berbeda dari produk utamanya;
- d) Pelaku usaha yang melakukan perjanjian *tying* harus memiliki kekuatan pasar yang signifikan sehingga dapat memaksa pembeli untuk membeli juga produk yang diikat. Ukuran kekuatan pasar adalah pangsa pasar sebesar 10% atau lebih;

10. Berdasarkan parameter tersebut di atas, maka apabila diterapkan dalam perkara *a quo* dan disesuaikan dengan fakta dan bukti yang ada, maka:

KRITERIA	FAKTA
Kriteria I	



Memiliki kemampuan untuk menutup volume perdagangan secara substansial atau mempunyai potensi untuk melakukan hal tersebut	Terpenuhi
	<p>a. PT Pelindo II (Termohon Kasasi I) merupakan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) di Pelabuhan Tanjung Priok, serta pengelola jasa kepelabuhanan di dermaga 101, 101 utara, dan 102.</p> <p>b. PT Multi Terminal Indonesia (Termohon Kasasi II) merupakan Badan Usaha Pelabuhan (BUP), sekaligus anak perusahaan PT Pelindo II, dan melakukan kegiatan usaha di bidang kepelabuhanan berdasarkan konsesi di lingkungan PT Pelindo II di Pelabuhan Tanjung Priok. Termohon Kasasi II adalah pengelola jasa kepelabuhanan di dermaga 114 dan 115.</p> <p>c. Perjanjian terbukti mematkan PBM lain, yang tidak menggunakan GLC, dan merugikan shipping companies.</p>
Kriteria II	
Dilakukan oleh Pelaku Usaha yang memiliki kekuatan pasar minimal 10%	Terpenuhi
	a. Pangsa pasar Para Termohon Keberatan sebagai BUP di masing-masing dermaga jauh melampaui indikator kekuatan pasar sebesar 10%.
Kriteria III	
produk yang diikatkan dalam suatu penjualan harus berbeda	Terpenuhi
	a. Tying product adalah



dari produk utamanya	penyediaan dan/atau jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan break bulk cargo b. Tied product adalah penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal break bulk cargo
Kriteria IV	
Pelaku usaha yang melakukan Perjanjian Tying harus memiliki kekuatan pasar yang signifikan, dengan pangsa pasar minimal 10%, sehingga dapat memaksa pembeli untuk membeli juga produk yang diikat	Terpenuhi a. Pangsa pasar Para Termohon Kasasi pada masing-masing dermaga adalah 100%. b. Sebagai monopolis, Para Termohon Kasasi dapat memaksa kapal yang akan bersandar untuk menggunakan GLC, apabila tidak maka kapal dihadapkan pada resiko bertambahnya cost. Selain itu dengan hilangnya PBM yang tidak menggunakan GLC, menyebabkan pilihan kapal menjadi hilang.

11. Berdasarkan seluruh uraian 4 (empat) kriteria tersebut, maka telah jelas terbukti tindakan *tying* yang dilakukan Para Termohon Kasasi secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999. Maka telah jelas bahwa *Judex Facti* telah salah dalam menerapkan hukum, sehingga cukup alasan yuridis untuk membatalkan putusan *Judex Facti*;

Menimbang, bahwa terhadap keberatan-keberatan tersebut, Mahkamah Agung berpendapat:

Halaman 73 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



mengenai keberatan ke I sampai dengan ke V:

bahwa keberatan tersebut tidak dapat dibenarkan, oleh karena setelah meneliti secara saksama memori kasasi yang diterima tanggal 28 Juli 2015 dan kontra memori kasasi tanggal 13 Agustus 2015 dihubungkan dengan pertimbangan *judex facti*, dalam hal ini Pengadilan Negeri Jakarta Utara tidak salah menerapkan hukum dengan pertimbangan sebagai berikut:

Bahwa Pelaku Usaha sudah terbukti melakukan praktek *tying* namun tidak menyebabkan dampak negatif sehingga merupakan pengecualian dari Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 tahun 1999 *Juncto* Perkom Nomor 5 tahun 2001 yang mengatakan bahwa Pelaku Usaha tidak dapat dihukum karena membuat perjanjian tertutup, bilamana perjanjian tertutup tersebut memberikan dampak positif;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut di atas, ternyata Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Utara Nomor 1/Pdt/KPPU/2015/PN Jkt., Utr., tanggal 30 Juni 2015 dalam perkara ini tidak bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang, oleh karena itu 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/Termohon Keberatan ditolak, maka Pemohon Kasasi/ (Pemohon/Termohon Keberatan) harus dihukum untuk membayar biaya perkara;

Memperhatikan, Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, Undang Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, Undang Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung sebagaimana yang telah diubah dengan Undang Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang Undang Nomor 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/Termohon Keberatan untuk membayar biaya perkara pada tingkat kasasi yang ditetapkan sebesar Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah);

Halaman 74 dari 75 hal Put. Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Demikianlah diputuskan dalam rapat musyawarah Majelis Hakim pada hari Kamis tanggal 27 Oktober 2016 oleh H. Hamdi, S.H., M.Hum., Hakim Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, I Gusti Agung Sumanatha, S.H., M.H., dan Sudrajad Dimiyati, S.H., M.H., Hakim-Hakim Agung, masing-masing sebagai Anggota, putusan tersebut diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari itu juga oleh Ketua dengan dihadiri oleh Anggota-Anggota tersebut dan Victor Togi Rumahorbo, S.H., M.H., Panitia Pengganti tanpa dihadiri oleh para Pihak.

Anggota-Anggota:

ttd/I Gusti Agung Sumanatha, S.H., M.H.

ttd/Sudrajad Dimiyati, S.H., M.H.

Ketua,

ttd/H. Hamdi, S.H., M.Hum.

Panitera Pengganti,

ttd/Victor Togi Rumahorbo, S.H., M.H.

Biaya-biaya:

- | | |
|------------------------|-------------------|
| 1. Meterai | : Rp 6.000,00 |
| 2. Redaksi | : Rp 5.000,00 |
| 3. Administrasi Kasasi | : Rp 489.000,00 + |
| Jumlah | : Rp 500.000,00 |

Untuk Salinan
Mahkamah Agung RI
a.n. Panitia
Panitera Muda Perdata Khusus

RAHMI MULYATI, SH.MH

Nip. 19591207 1985 12 2 002