

## BAB I PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Berbicara mengenai perkembangan transportasi udara, maka hal ini tidak terlepas dari faktor pendukungnya yakni bandar udara. Pertumbuhan jumlah pengguna transportasi udara akibat munculnya *low cost carrier* merupakan pemicu perkembangan bandar udara di setiap negara, baik dari segi kualitas maupun kuantitas.<sup>1</sup>

Pentingnya Bandar udara sebagai fasilitas penerbangan dalam arti hukum dapat diketahui pertama-pertama dari *Annex h*, Pasal 1 Konvensi Paris, yang mengharuskan pesawat udara asing untuk *take off* dan *landing* di lapangan terbang (*airfield*) yang ditetapkan khusus untuk itu oleh pejabat yang berwenang. Hampir seluruh negara telah menerima ketentuan itu dalam perundang-undangan mereka.<sup>2</sup>

Mengutip pendapat James Wiltshire bahwa:

*“airports offer access to essential infrastructure and services that facilitate air transport. In addition, airports can play a critical role for economic development on local, national and regional levels. The effective and efficient development and functioning of airports are therefore important for the sustainable development of air transport in particular and the economy as a whole”*<sup>3</sup>

Bandar udara memiliki peran esensial dalam sektor transportasi udara dan perkembangan ekonomi di berbagai tingkat kehidupan. Oleh karena itu, pemanfaatan dan pembangunan Bandar udara semestinya dilakukan dengan

---

<sup>1</sup> Lihat KPMG International, *A Guide to Airports in Asia Pacific*, 2007, <http://www.kpmg.com/CN/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/guide-airports-aspac-O-0701.pdf>, akses pada 25 April 2021 pukul 17.48 WIB

<sup>2</sup> Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa, Buku I Hukum Udara*, Bandung: PT Alumni, 2014, hal. 186.

<sup>3</sup> James Wiltshire, *Airport Competition, International Air Transportation Association (IATA) Economics Briefing No. 11 V 1.2*, 2013. hal. 8

efektif dan efisien demi terwujudnya pembangunan transportasi udara dan pembangunan ekonomi yang berkelanjutan.

Pendapat itu diperjelas dalam Pasal 4 ayat (1) Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan, bahwa keberadaan Bandar udara memiliki peran sangat penting sebagai simpul dalam jaringan transportasi udara sesuai dengan hirarki fungsinya, yaitu sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian nasional dan internasional serta tempat kegiatan alih moda transportasi. Bandar udara di samping pusat kegiatan operasi penerbangan, menjadi titik simpul moda transportasi juga merupakan pusat kegiatan ekonomi, sebab di dalamnya terdapat berbagai macam kegiatan usaha.

Penggunaan fasilitas kebandarudaraan yang dalam pengertian sehari-hari dikenal pelayanan aeronautika (*aeronautical service*) biasanya di sisi udara (*air side*) terdiri atas:

1. penggunaan fasilitas pelayanan jasa pesawat udara,
2. penggunaan fasilitas penumpang pesawat udara,
3. penggunaan fasilitas barang dan pos,
4. penggunaan fasilitas pendaratan (*landing facilities*),
5. penggunaan fasilitas lepas landas (*take off facilities*),
6. penggunaan fasilitas manuver pesawat udara (*aircraft manuver facilities*),
7. penggunaan fasilitas parkir pesawat udara (*aircraft parking facilities*),
8. penggunaan fasilitas penyimpanan pesawat udara (*aircraft storage facilities*),
9. penggunaan fasilitas terminal pelayanan penumpang (*passenger service terminal facilities*),
10. penggunaan fasilitas kargo (*cargo facilities*) dan pos,
11. penggunaan fasilitas elektronika (*electronical facilities*),
12. penggunaan fasilitas listrik (*electrical facilities*),
13. penggunaan fasilitas air (*water facilities*),
14. penggunaan fasilitas instalasi limbah buangan,
15. penggunaan fasilitas lahan untuk bangunan, penggunaan fasilitas lapangan,
16. penggunaan fasilitas industri, dan

17. penggunaan fasilitas gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.<sup>4</sup>

Pelayanan jasa kebandarudaraan itu dapat diselenggarakan oleh badan usaha bandar udara untuk bandar udara yang diusahakan secara komersial setelah memperoleh izin dari Menteri atau unit penyelenggara bandar udara untuk bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.<sup>5</sup>

Pelayanan jasa terkait Bandar udara yang dikenal sehari-hari pelayanan non-aeronika (*non-aeronautical service*), biasanya berada di sisi darat (*land side*) seperti:

1. pelayanan hanggar pesawat udara,
2. pelayanan perbengkelan pesawat udara,
3. pelayanan pergudangan,
4. pelayanan katering pesawat udara,
5. pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat (*ground handling*),
6. pelayanan penumpang dan bagasi,
7. pelayanan penanganan kargo dan pos, dan
8. pelayanan jasa terkait untuk menunjang pelayanan penumpang yang terdiri dari: penginapan/hotel dan transit hotel, toko hotel, parkir, kesehatan, bank, penukaran uang, transport darat, jasa terkait nilai tambah perusahaan Bandar udara yang terdiri atas penyediaan tempat bermain, rekreasi, perkantoran, olahraga, pendidikan dan pelatihan, pengisian bahan bakar kendaraan bermotor, periklanan.<sup>6</sup>

Berbeda dengan pelayanan jasa kebandarudaraan yang harus diselenggarakan oleh badan usaha yang mendapatkan izin dari Menteri, pelayanan jasa terkait dengan bandar udara itu dapat diselenggarakan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia<sup>7</sup>.

Mengingat peranan yang sangat penting dan strategis dari Bandar udara, maka pembinaannya dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan

---

<sup>4</sup> K. Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan Undang-Undang RI No. Tahun 2009*, Cetakan ke-1, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2010, hal. 36-37. Lihat juga Pasal 232 ayat (2) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>5</sup> Pasal 233 ayat (1) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>6</sup> K. Martono dan Amad Sudiro, *op.cit.*, hlm. 37. Lihat juga Pasal 232 ayat (3) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>7</sup> Pasal 233 ayat (4) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

teratur, nyaman dan berdaya guna. Pengoperasian Bandar udara diselenggarakan oleh pemerintah pusat dalam hal ini Direktur Jendral Perhubungan Udara, namun pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada BUMN yang dibentuk untuk maksud itu.<sup>8</sup>

Pasal 26 ayat (1) Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan menyatakan penyelenggaraan Bandar udara untuk umum dan pelayanan navigasi penerbangan dilakukan oleh pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan untuk maksud itu berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Berdasarkan Pasal 26 ayat (2) dikatakan penyelenggara Bandar udara dapat diikutsertakan badan hukum Indonesia atas dasar kejasama dengan badan usaha milik negara yang mengusahakan Bandar udara untuk umum.<sup>9</sup> Badan usaha milik negara yang dimaksudkan untuk mengusahakan Bandar udara adalah PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II.

Dalam bidang pengusahaan Bandar udara, kebijakan pemerintah membagi dua wilayah masing-masing wilayah barat dengan wilayah timur. Wilayah barat diusahakan oleh PT Angkasa Pura II. Terdapat 13 (tigabelas) bandar udara yang dikelola PT Angkasa Pura II antara lain Bandara Soekarno-Hatta – Jakarta, Halim Perdanakusuma – Jakarta, Kualanamu – Medan, Supadio – Pontianak, Minangkabau – Padang, Sultan Mahmud Badaruddin II – Palembang, Sultan Syarif Kasim II – Pekanbaru, Husein Sastranegara – Bandung, Sultan Iskandarmuda - Banda Aceh, Raja Haji Fisabilillah - Tanjung Pinang, Sultan Thaha – Jambi, Depati Amir – Pangkalpinang dan Silangit - Tapanuli Utara.

---

<sup>8</sup> K. Martono, *Analisis dan Evaluasi Hukum Tentang Pengelola Bandar Udara*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia RI, 2001, hal.1

<sup>9</sup> Ketentuan ini diatur dalam Pasal 233 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menggantikan Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan

Wilayah tengah dan timur diusahakan oleh PT Angkasa Pura I, antara lain Bandara Ngurah Rai – Denpasar, Bandara Juanda – Surabaya, Bandara Hasanuddin – Makassar, Bandara Sepinggan – Balikpapan, Bandara Frans Kaisiepo – Biak, Bandara Sam Ratulangi – Manado, Bandara Syamsudin Noor – Banjarmasin, Bandara Ahmad Yani – Semarang, Bandara Adisutjipto – Yogyakarta, Bandara Adisumarmo – Surakarta, Bandara Internasional Lombok - Lombok Tengah, Bandara Pattimura – Ambon, Bandara El Tari – Kupang.

Berdasarkan pemaparan sebelumnya, sesungguhnya terdapat banyak sekali bidang jasa yang dapat dikomersilkan dalam suatu industri Bandar udara, baik yang meliputi jasa *aeronautical* maupun *non aeronautical*. Di sisi lain, melalui peraturan di bidang kebandarudaraan, hanya perusahaan tertentu yang dapat melakukan kegiatan-kegiatan itu untuk banyak Bandar udara di Indonesia (PT Angkasa Pura I atau PT Angkasa Pura II). Dengan demikian, sesungguhnya pengusaha jasa kebandarudaraan dilakukan secara monopoli sesuai dengan perintah peraturan perundang-undangan.

Meskipun bentuk monopoli itu mendapat pengecualian sebagaimana diatur dalam Pasal 50 dan Pasal 51 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999, pada kenyataannya beberapa Bandar Udara yang dinaungi oleh PT Angkasa Pura I (PT AP I) dan PT Angkasa Pura II (PT AP II) tidak lepas dari jerat Komisi Pengawas Persaingan Usaha. Salah satu Putusan KPPU yang dikeluarkan belum lama ini adalah Putusan KPPU dengan Nomor Perkara: 07/KPPU-I/2020. Dimana dalam putusan ini melibatkan beberapa Bandara yang melakukan praktik monopoli yaitu diskriminasi jasa pengiriman kargo.

Terkait adanya pelanggaran Hukum Persaingan Usaha yang dilakukan adalah tindakan diskriminasi jasa pengiriman kargo dari Bandara Hang Nadim sehingga menimbulkan praktik monopoli dan persaingan tidak sehat. Praktik monopoli dalam persaingan usaha angkutan udara niaga yaitu: PT Lion Mentari, PT Batik Air Indonesia, PT Wings Abadi, dan PT Lion Express berdasarkan Putusan KPPU dengan Nomor Perkara: 07/KPPU-I/2020 yang pada dasarnya terjadi praktik monopoli dalam persaingan usaha angkutan udara niaga. Ruang lingkup kerja sama yang dilakukan oleh para Terlapor adalah menyepakati penjualan kapasitas kargo terlapor I, Terlapor II, Terlapor III kepada Terlapor IV dalam jasa angkutan barang (paket dan kargo).

Bahwa berdasarkan putusan perkara tersebut terjadi praktik monopoli kapasitas kargo yang mengakibatkan terjadinya dampak terhadap persaingan usaha yang bisa mengakibatkan praktek diskriminasi antara lain meliputi, ada pelaku usaha pesaing yang tersingkir dari pasar bersangkutan, ada pelaku usaha pesaing yang tereduksi perannya (dapat proporsi makin kecil) di pasar bersangkutan, berkurangnya persaingan usaha yang sehat di pasar bersangkutan, berkurangnya pilihan konsumen, dan merugikan konsumen.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul, **“Tinjauan Yuridis Terkait Jasa Pengiriman Kargo Dari Bandara Hang Nadim Ke Bandara Soekarno Hatta, Bandara Halim Perdana Kusuma, Bandara Juanda, Dan Bandara Kualanamu (Studi Putusan Perkara No : 07/KPPU-I/2020)”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana konstruksi regulasi pengelolaan kegiatan usaha kebandarudaraan yang sesuai dengan prinsip hukum persaingan usaha di Indonesia?
2. Bagaimana pertimbangan Majelis Komisi dalam memutuskan perkara praktek monopoli dalam persaingan usaha yang dilakukan oleh angkutan udara niaga (studi putusan perkara No:07/KPPU-I/2020)?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penyusunan skripsi ini adalah : Untuk mengetahui konstruksi regulasi pengelolaan kegiatan usaha kebandarudaraan yang sesuai dengan prinsip hukum persaingan usaha di Indonesia dan Untuk mengetahui pertimbangan majelis komisi dalam memutuskan perkara praktek monopoli dalam persaingan usaha yang dilakukan oleh angkutan udara niaga berdasarkan putusan perkara No:07/KPPU-I/2020).

## **D. Manfaat Penelitian**

Adapun yang menjadi manfaat daripada penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Secara Teoritis

Secara teoritis, dapat memberikan pemahaman tentang hukum persaingan usaha di Indonesia dan perkembangannya sebagai salah satu peraturan yang

mengatur tentang bisnis dan usaha di Indonesia, serta juga mengetahui peran Komisi Pengawas Usaha (KPPU) di Indonesia.

## 2. Secara Praktis

Secara praktis Penulisan skripsi ini diharapkan dapat menjadi salah satu media baca ataupun bahan kajian bagi para kalangan akademisi maupun para pelaku usaha di bidang ekonomi yang gerak ataupun berkaitan dengan bidang Persaingan Usaha, guna terjadinya persaingan dan terciptanya kondisi persaingan di dalam dunia usaha, ataupun perekonomian negara, khususnya tentang posisi dominan suatu perusahaan atau pelaku usaha sehingga mengurangi bentuk praktek monopoli yang sangat dilarang oleh Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

## 3. Manfaat Penulis

Penulisan skripsi ini memiliki manfaat bagi penulis yang merupakan syarat untuk menyelesaikan perkuliahan di Fakultas Hukum dan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum konsentrasi Hukum Bisnis. Serta manfaat penulisan skripsi ini juga untuk menambah pengetahuan tentang hukum bisnis terutama berkaitan dengan pelaku persaingan usaha monopoli.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Aspek Hukum Kegiatan Usaha Kebandarudaraan

##### 1. Peristilahan Kebandarudaraan

Istilah *airport* adalah istilah yang digunakan secara internasional, yang dalam bahasa Indonesia disebut “pelabuhan udara” yaitu tempat berlabuhnya pesawat udara atau pesawat terbang.<sup>10</sup> Dewasa ini, penggunaan pelabuhan udara digantikan dengan istilah Bandar udara dalam penggunaan secara yuridis yaitu Undang-Undang No. 1 Tahun 1999 dan peraturan perundang-undangan di bawahnya. Dalam penggunaan sehari-hari, penyebutan pelabuhan udara menggunakan kata “Bandara”.

Pada masa berlakunya Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan, istilah yang digunakan dalam undang-undang ini untuk Bandar udara adalah lapangan terbang.<sup>11</sup>

Istilah lapangan terbang kemudian diubah dengan pelabuhan udara yang ditemukan dalam Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 1984 tentang Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan Udara Cengkareng.<sup>12</sup> Istilah pelabuhan udara ini seolah-olah identik dengan istilah pelabuhan laut, namun secara teknis tidak demikian. Oleh karena itu untuk menghindari salah penafsiran dan kesulitan

---

<sup>10</sup> Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa, Buku I Hukum Udara*, Bandung: PT Alumni, 2014, hal. 186

<sup>11</sup> Pasal 1 huruf c Undang-undang No. 83 Tahun 1958 mengartikan lapangan terbang sebagai tiap-tiap bagian darat ataupun perairan yang termasuk wilayah Republik Indonesia yang menurut Keputusan Menteri ditunjuk dan dipergunakan untuk keperluan penerbangan.

<sup>12</sup> Pasal 1 angka 10 Peraturan Pemerinah No. 20 Tahun 1984

dalam segi teknis maupun administratif, istilah Pelabuhan Udara diganti menjadi Bandar Udara. Selanjutnya, istilah Bandar udara dan lapangan terbang kemudian dipisah dalam Peraturan Pemerintah No. 50 Tahun 1986 tentang Penyediaan dan Penggunaan Tanah serta Ruang Udara di Sekitar Bandar Udara.

Menurut Peraturan Pemerintah ini, yang dimaksud Lapangan Terbang adalah:

“tiap-tiap bagian darat ataupun perairan yang termasuk wilayah Republik Indonesia yang menurut Keputusan Menteri ditunjuk dipergunakan untuk keperluan penerbangan.”<sup>13</sup>

Selanjutnya yang dimaksud Bandar Udara adalah:

“lapangan terbang yang dipergunakan untuk lepas landas dan/atau mendarat pesawat udara, naik dan turunnya penumpang, membongkar dan/atau memuat pos, barang, hewan dan tanaman, termasuk segala fasilitas penunjang penyelenggaraan kegiatannya, fasilitas keselamatan penerbangan, dan usaha penunjang penerbangan lainnya.”<sup>14</sup>

Disahkannya Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan menggunakan istilah dan definisi Bandar udara yang sama dengan peraturan pemerintah selanjutnya, hanya saja istilah lapangan terbang tidak muncul kembali, melainkan muncul istilah baru yaitu Pangkalan Udara, artinya:

“kawasan di daratan dan/atau di perairan dalam wilayah Republik Indonesia yang dipergunakan untuk kegiatan penerbangan Angkatan Bersenjata Republik

---

<sup>13</sup> Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah No. 50 Tahun 1986

<sup>14</sup> Pasal 1 angka 2 Peraturan Pemerintah No. 50 Tahun 1986

Indonesia.”<sup>15</sup> Dengan demikian, setelah adanya undang-undang ini tidak ada lagi dualisme dalam penggunaan istilah Bandar udara.

Kemudian istilah Bandar udara kembali mengalami perubahan dan perluasan dengan adanya Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dalam Undang-Undang ini, yang dimaksud Bandar Udara adalah: ”kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.”<sup>16</sup>

Di samping itu, pengertian istilah pangkalan udara juga mengalami perubahan yakni menjadi “kawasan di daratan dan/atau di perairan dengan batas-batas tertentu dalam wilayah Republik Indonesia yang digunakan untuk kegiatan lepas landas dan pendaratan pesawat udara guna keperluan pertahanan negara oleh Tentara Nasional Indonesia.”<sup>17</sup>

Di dalam undang-undang ini juga, Bandar udara diklasifikasikan lagi ke dalam beberapa macam Bandar udara, yaitu:

a. Bandar Udara Umum,<sup>18</sup>

b. Bandar Udara Khusus,<sup>19</sup>

---

<sup>15</sup> Pasal 1 angka 12 Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan

<sup>16</sup> Pasal 1 angka 33 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>17</sup> Pasal 1 angka 44 Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>18</sup> Bandar Udara Umum adalah bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum, Pasal 1 angka 44 Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>19</sup> Bandar Udara Khusus adalah bandar udara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya, Pasal 1 angka 34 Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

- c. Bandar Udara Domestik,<sup>20</sup>
- d. Bandar Udara Internasional,<sup>21</sup>
- e. Bandar Udara Pengumpul (*hub*),<sup>22</sup> dan
- f. Bandar Udara Pengumpan (*spoke*).<sup>23</sup>

Hal yang patut digaris bawahi dalam undang-undang ini adalah munculnya istilah kebandarudaraan dan tatanan kebandarudaraan. Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.<sup>24</sup>

Tatanan Kebandarudaraan Nasional adalah: sistem kebandarudaraan secara nasional yang menggambarkan perencanaan bandar udara berdasarkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif wilayah, kondisi alam dan geografi, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, kelestarian lingkungan, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.<sup>25</sup> Berdasarkan pemaparan di atas, walaupun ada berbagai istilah yang ada untuk Bandar Udara dapat disimpulkan bahwa pengertiannya hampir sama yaitu bahwa Bandar Udara dipergunakan untuk kegiatan baik yang secara langsung berhubungan dengan penerbangan maupun fasilitas yang berfungsi untuk menunjang kegiatan penerbangan.

---

<sup>20</sup> Bandar Udara Domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri, Pasal 1 angka 35 Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>21</sup> Bandar Udara Internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri, Pasal 1 angka 36 Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>22</sup> Bandar Udara Pengumpul (*hub*) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi, Pasal 1 Angka 37 Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>23</sup> Bandar Udara Pengumpan (*spoke*) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas, Pasal 1 angka 38 Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>24</sup> Pasal 1 angka 31 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>25</sup> Pasal 1 angka 32 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

## 2. Perkembangan Pengelolaan Kebandarudaraan

Pada tahun 1958 dikeluarkan Undang-undang No. 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan, berdasarkan undang-undang itu, Bandar udara diselenggarakan oleh Menteri Perhubungan Udara yang kemudian berubah menjadi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara di bawah Departemen Perhubungan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 33 Tahun 1962 dimana sebagian Bandar udara diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara “PN Angkasa Pura Kemayoran” yang kemudian dibentuk Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura.<sup>26</sup>

Sejarah Angkasa Pura Airports sebagai pelopor perusahaan kebandarudaraan secara komersial di Indonesia bermula dari kunjungan kenegaraan Presiden Soekarno ke Amerika Serikat untuk bertemu dengan Presiden John F Kennedy. Setibanya di tanah air, Presiden Soekarno menegaskan keinginannya kepada Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum agar lapangan terbang di Indonesia dapat setara dengan lapangan terbang di negara maju. Pada tanggal 15 November 1962 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 33 Tahun 1962 tentang Pendirian Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran menandai berdirinya Angkasa Pura. Tugas pokoknya adalah untuk mengelola dan mengusahakan Pelabuhan Udara Kemayoran di Jakarta yang saat itu merupakan satu-satunya bandar udara internasional yang melayani penerbangan dari dan ke luar negeri selain penerbangan domestik. Setelah melalui masa transisi selama dua tahun, terhitung sejak 20 Februari 1964 PN Angkasa Pura Kemayoran resmi mengambil alih secara penuh aset dan operasional Pelabuhan Udara Kemayoran Jakarta dari Pemerintah, kemudian hari itu ditetapkan sebagai hari jadi Angkasa Pura Airports.<sup>27</sup>

Pada tanggal 17 Mei 1965, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 21 Tahun 1965 tentang Perubahan dan Tambahan Peraturan Pemerintah No. 33 Tahun 1962, PN Angkasa Pura Kemayoran berubah nama menjadi PN Angkasa Pura, dengan maksud untuk lebih membuka kemungkinan mengelola bandar udara lain di wilayah Indonesia. Secara bertahap, Pelabuhan Udara Ngurah Rai - Bali, Halim Perdanakusumah - Jakarta, Polonia - Medan, Juanda - Surabaya, Sepinggan - Balikpapan, dan Sultan Hasanuddin - Ujungpandang, kemudian bergabung dalam pengelolaan PN Angkasa Pura.<sup>28</sup>

Selanjutnya, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 1974, status badan hukum perusahaan diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum). Dalam rangka pembagian wilayah pengelolaan bandar udara, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 25 Tahun 1987 tanggal 19 Mei 1987, nama Perum Angkasa Pura diubah menjadi Perusahaan Umum Angkasa Pura I, hal ini sejalan dengan

---

<sup>26</sup> *Ibid*, hal. 192.

<sup>27</sup> Berdasarkan sejarah PT Angkasa Pura I [http://www.angkasapura\\_1.co.id/sejarah#sthash.hdevAxz2.dpuf](http://www.angkasapura_1.co.id/sejarah#sthash.hdevAxz2.dpuf), diakses pada 5 Mei 2021, pukul 01:35 WIB

<sup>28</sup> *Ibid*

dibentuknya Perum Angkasa Pura II yang secara khusus diberi tugas untuk mengelola Bandara Soekarno-Hatta dan Bandara Halim Perdanakusuma. Selanjutnya, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 1992, bentuk Perum diubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) yang sahamnya dimiliki sepenuhnya oleh Negara Republik Indonesia sehingga namanya menjadi PT Angkasa Pura I (Persero) dengan Akta Notaris Muhani Salim, SH tanggal 3 Januari 1993 dan telah memperoleh persetujuan Menteri Kehakiman dengan keputusan No. C2-470.HT.01.01 Tahun 1993 tanggal 24 April 1993 serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 52 tanggal 29 Juni 1993 dengan Tambahan Berita Negara Republik Indonesia No.2914/1993.

Keberadaan Angkasa Pura II berawal dari Perusahaan Umum dengan nama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng melalui Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 1984. Perusahaan ini berdiri tanggal 13 Agustus 1984 dengan nama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng (PPUJC) yang mengelola Bandar Udara Internasional Jakarta Cengkareng, Bandar Udara Halim Perdanakusuma, dan FIR (*Flight Information Region*) Jakarta.<sup>29</sup>

Pada 16 sampai 31 Maret 1985 terjadi pemindahan Operasi Penerbangan berjadwal dari Bandar Udara Kemayoran dan Halim Perdanakusuma ke Pelabuhan Bandar Udara Jakarta Cengkareng. Kemudian pada 3 Juli 1985 nama Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng diganti menjadi Bandar Udara Internasional Jakarta Soekarno-Hatta, berdasarkan Keputusan Presiden No. 54 Tahun 1985. Pada tanggal 5 Juli 1985 Bandar Udara International Jakarta Soekarno-Hatta resmi dibuka oleh Presiden Soeharto.<sup>30</sup>

Kemudian pada 19 Mei 1986 melalui Peraturan Pemerintah No. 26 tahun 1986 berubah menjadi Perum Angkasa Pura II. Selanjutnya, pada 17 Maret 1992 melalui Peraturan Pemerintah No. 14 tahun 1992 berubah menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Seiring perjalanan perusahaan, pada 18 November 2008 sesuai dengan Akta Notaris Silvia Abbas Sudrajat, SH, SpN No. 38 resmi berubah menjadi PT Angkasa Pura II (Persero).<sup>31</sup>

### **3. Kegiatan Usaha Kebandarudaraan**

Menurut Pasal 195 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Bandar udara berfungsi sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan dan/atau perusahaan. Kegiatan pemerintahan di bandar udara

---

<sup>29</sup> Berdasarkan Laporan Tahunan Angkasa Pura II Tahun 2013, <http://www.angkasapura2.co.id/id/manajemen/laporan-tahunan>, diakses pada 5 Mei 2021 pukul 01:44 WIB

<sup>30</sup> *Ibid*

<sup>31</sup> *Ibid*

meliputi: pembinaan kegiatan penerbangan; kepabeanan; keimigrasian; dan kekarantinaaan.<sup>32</sup>

Pembinaan kegiatan penerbangan di bandar udara yang menjadi domain pemerintah itu dilaksanakan oleh otoritas bandar udara.<sup>33</sup> Otoritas Bandar Udara adalah lembaga pemerintah yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan.<sup>34</sup> Sedangkan fungsi kepabeanan, keimigrasian, dan kekarantinaaan dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur hal itu.

Selanjutnya, kegiatan perusahaan bandar udara terdiri atas pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara.<sup>35</sup> Pelayanan jasa kebandarudaraan meliputi pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang, dan pos yang terdiri atas penyediaan dan/atau pengembangan.<sup>36</sup>

Pelayanan jasa terkait bandar udara meliputi kegiatan:<sup>37</sup>

- a. jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara, terdiri atas penyediaan hanggar pesawat udara, perbengkelan pesawat udara, pergudangan, katering pesawat udara, pelayanan teknis

---

<sup>32</sup> Pasal 226 ayat (1) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>33</sup> Pasal 226 ayat (2) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>34</sup> Pasal 1 Angka 45 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>35</sup> Pasal 232 ayat (1) huruf a dan b Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>36</sup> Pasal 232 ayat (2) huruf a, b, c, dan d Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>37</sup> Pasal 232 ayat (3) poin a, b, dan c Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

- penanganan pesawat udara di darat (*ground handling*), pelayanan penumpang dan bagasi, serta penanganan kargo dan pos.
- b. jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan penumpang dan barang, terdiri atas penyediaan penginapan/hotel dan transit hotel, penyediaan toko dan restoran, penyimpanan kendaraan bermotor, pelayanan kesehatan, perbankan dan/atau penukaran uang, dan transportasi darat.
  - c. jasa terkait untuk memberikan nilai tambah bagi perusahaan bandar udara, terdiri atas penyediaan tempat bermain dan rekreasi, penyediaan fasilitas perkantoran, penyediaan fasilitas olah raga, penyediaan fasilitas pendidikan dan pelatihan, pengisian bahan bakar kendaraan bermotor, dan periklanan.

Sebelum diundangkannya Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, undang-undang yang mengatur tentang kebandarudaraan merujuk pada Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Di dalam undang-undang itu tidak dijelaskan secara detail mengenai aspek perusahaan kebandarudaraan. Untuk itu, dibentuklah peraturan pelaksana Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 khususnya dibidang kebandarudaraan, yaitu Peraturan Pemerintah No. 71 Tahun 1996 tentang Kebandarudaraan.

Dalam Tatanan Kebandarudaraan Nasional terdapat berbagai kegiatan ekonomi yang perlu ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kebandarudaraan sesuai dengan tingkat kebutuhan. Pelayanan jasa kebandarudaraan di Bandar udara (umumnya) meliputi:<sup>38</sup>

- a. penyediaan, perusahaan dan pengembangan fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, parkir dan penyimpanan pesawat udara;

---

<sup>38</sup> Pasal 22 Peraturan Pemerintah No. 71 Tahun 1996 tentang Kebandarudaraan



- b. penyediaan, pengusahaan dan pengembangan fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo dan pos;
- c. penyediaan, pengusahaan dan pengembangan fasilitas elek-tronika, navigasi, listrik, air dan instalasi limbah buangan;
- d. penyediaan jasa pelayanan penerbangan;
- e. jasa kegiatan penunjang bandar udara;
- f. penyediaan lahan untuk bangunan, lapangan dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara;
- g. penyediaan jasa konsultasi, pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan kebandarudaraan; dan
- h. penyediaan fasilitas dan usaha-usaha lainnya yang dapat menunjang pengusahaan jasa kebandarudaraan.

Sedangkan kegiatan penunjang bandar udara terdiri dari :<sup>39</sup>

- a. pelayanan jasa yang secara langsung menunjang kegiatan penerbangan, dapat meliputi :
  - 1) penyediaan hanggar pesawat udara;
  - 2) perbengkelan pesawat udara;
  - 3) pergudangan;
  - 4) jasa boga pesawat udara;
  - 5) jasa pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat;
  - 6) jasa pelayanan penumpang dan bagasi;
  - 7) jasa penanganan kargo;
  - 8) jasa penunjang lainnya yang secara langsung menunjang kegiatan penerbangan.
- b. pelayanan jasa yang secara langsung atau tidak langsung menunjang kegiatan bandar udara, dapat meliputi:
  - 1) jasa penyediaan penginapan/hotel;
  - 2) jasa penyediaan toko dan restoran;
  - 3) jasa penempatan kendaraan bermotor;
  - 4) jasa perawatan pada umumnya;
  - 5) jasa lainnya yang menunjang secara langsung atau tidak langsung kegiatan bandar udara.

Berkaitan dengan berbagai kegiatan yang terdapat di Bandar udara sebagaimana yang dijelaskan sebelumnya, terdapat pembagian kewenangan pengelolaan kegiatan usaha kebandarudaraan. Selanjutnya, akan dijabarkan pembagian kewenangan pengelolaan kegiatan usaha kebandarudaraan.

---

<sup>39</sup> Pasal 24 ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 71 Tahun 1996 tentang Kebandarudaraan

## **B. Persaingan Usaha Di Indonesia**

### **1. Persaingan Usaha**

#### **1.1. Pengertian Persaingan Usaha**

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), persaingan adalah usaha memperlihatkan keunggulan masing-masing yang dilakukan oleh perseorangan (perusahaan, negara) pada bidang perdagangan, produksi, persenjataan, dan sebagainya. Kondisi persaingan sebenarnya merupakan satu karakteristik yang lekat dengan kehidupan manusia yang cenderung untuk saling mengungguli dalam banyak hal.<sup>40</sup>

Salah satu bentuk persaingan di bidang ekonomi adalah persaingan usaha (*business competition*) yang secara sederhana bisa didefinisikan sebagai persaingan antara para penjual dalam “merebut” pembeli dan pangsa pasar. Sedangkan Khemani menyatakan bahwa persaingan ekonomi adalah :<sup>41</sup>

*“....a situation where firms or sellers independently strive for buyer’s patronage in order to achieve a particular business objective, for example, profits, sales or market share... Competitive rivalry may take place in terms of price, quantity, service, or combination of these and other factors that customers may value.”*

Sama seperti yang dikemukakan sebagai definisi umum, dari pengertian diatas juga tersirat adanya dua pihak (*firms or sellers*) yang bertujuan mencapai

---

<sup>40</sup> Arie Siswanto, *Hukum Persaingan Usaha*, Bogor : Ghalia Indonesia, 2004, hal. 13

<sup>41</sup> *Ibid*, hal. 14.

tujuan usaha tertentu seperti keuntungan, penjualan, ataupun pangsa pasar<sup>42</sup>. Persaingan dianggap hal baik karena persaingan akan menuntut produsen (barang ataupun jasa) untuk berusaha keras memuaskan keinginan konsumen dengan harga yang paling rendah dengan menggunakan sumber daya yang sesedikit mungkin. Jadi tujuan utama hukum persaingan adalah untuk mendorong persaingan.<sup>43</sup> Sebenarnya, banyak istilah persaingan usaha yang digunakan di berbagai negara namun memiliki arti sama, yaitu mengenai persaingan usaha.

Seperti di Amerika Serikat yang memakai istilah Hukum *Antitrust* atau Undang-Undang Antitrust (*Antitrust Law*). Penggunaan istilah Antitrust Law oleh Amerika Serikat didasari karena pada awalnya aturan hukum tersebut ditujukan untuk mencegah pengelompokan kekuatan industri-industri yang membentuk “*trust*” (sejenis kartel atau penggabungan) untuk memonopoli komoditi-komoditi strategis dan menyingkirkan para pesaing lain yang tidak tergabung dalam trust tersebut.<sup>44</sup>

Secara hakiki istilah “hukum *antitrust*” memiliki pengertian yang sama dengan istilah “hukum anti-monopoli”. Keduanya dipakai untuk menunjuk ketentuan-ketentuan hukum yang ditujukan untuk meniadakan monopoli.<sup>45</sup> Selain *Antitrust Law*, terdapat istilah lain yang memiliki persamaan dengan Hukum

---

<sup>42</sup> Pangsa Pasar adalah presentase nilai jual atau beli barang atau jasa tertentu yang dikuasai oleh pelaku usaha pada pasar yang bersangkutan dalam tahun kalender tertentu. (Pasal 1 angka 13 UU No.5 Tahun 1999)

<sup>43</sup> Jhon W Head, *Pengantar Umum Hukum Ekonomi* (Jakarta: Elips, 2002), hal. 9.

<sup>44</sup> Andi Fahmi Lubis, et al, *Hukum Persaingan Usaha*, (Jakarta : KPPU, 2009), hal. 4

<sup>45</sup> Arie Siswanto, *op.cit*, hal 25

Persaingan Usaha seperti *Unfair Trade Practices Law*<sup>46</sup> dan Fair Competition Law (Hukum Persaingan Sehat).<sup>47</sup>

Dalam penelitian ini, istilah yang akan sering digunakan adalah “hukum persaingan usaha” yang mencakup ketentuan antimonopoli maupun ketentuan persaingan dalam bidang usaha. Dengan melihat beberapa istilah diatas, dapat dikatakan bahwa apapun istilah yang dipakai, kesemuanya berkaitan dengan tiga hal utama berikut ini :<sup>48</sup>

- a. pencegahan atau peniadaan monopoli.
- b. menjamin terjadinya persaingan yang sehat.
- c. melarang persaingan yang tidak jujur.

## **2. Substansi Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999**

### **2.1. Asas dan Tujuan**

Menurut Pasal 2 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dikatakan dengan jelas bahwa asas dari undang-undang persaingan usaha adalah asas demokrasi ekonomi dengan memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum.<sup>49</sup> Dalam konteks ini, hal yang masih perlu diperjelas adalah mengenai keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum.

---

<sup>46</sup> Yaitu hukum praktek-praktek perdagangan curang. Istilah ini secara khusus memberi penekanan pada persaingan di bidang perdagangan. Dilihat di Arie Siswanto, hal. 25.

<sup>47</sup> Istilah ini memiliki pengertian yang sama persis dengan *competition law* (hukum persaingan usaha), bedanya adalah istilah ini menegaskan bahwa yang ingin dijamin adalah terciptanya persaingan yang sehat. Dilihat di Arie Siswanto, hal. 25.

<sup>48</sup> *Ibid*

<sup>49</sup> Lihat Pasal 2 UU No. 5 Tahun 1999

Dalam penjelasan Pasal 2 UU No. 5 Tahun 1999 tidak disebutkan secara jelas mengenai apa yang dimaksud dengan keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha, dan kepentingan umum, sehingga dengan tidak adanya penjelasan tersebut membuat kabur makna dari kalimat tersebut.

Tujuan Hukum Persaingan Usaha adalah untuk memastikan bahwa ekonomi yang berdasarkan pada persaingan usaha, dengan asumsi bahwa melalui persaingan usaha yang sehat, para produsen akan berjuang untuk mencapai kepuasan konsumen melalui produk yang berkualitas, penciptaan harga yang murah dengan penggunaan sumber-sumber produksi yang sekecil mungkin.

Sehingga secara ekonomis, persaingan usaha dapat memaksimalkan kesejahteraan konsumen dengan meningkatkan *alocative efficiency* yaitu membuat barang atau jasa yang dikehendaki oleh masyarakat dan *productive efficiency* yaitu menghasilkan barang atau jasa dengan harga produksi serendah mungkin yang menggunakan sumber daya seminimum mungkin.<sup>50</sup>

Tujuan dari pembentukan Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 menurut Pasal 3 UU No. 5 Tahun 1999 disebutkan bahwa :

- 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

---

<sup>50</sup> Gunawan Widjaja, *Merger dalam Perspektif Monopoli*, (Jakarta : PT RajaGrafindo Persada, 2002), hal. 7.

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.

Tujuan-tujuan yang ditegaskan dalam Pasal 3 maupun di dalam konsiderans merupakan gabungan antara tujuan yang semata-mata didasari oleh kepentingan ekonomis (meningkatkan efektivitas dan efisiensi ekonomi) dengan tujuan yang didasarkan pada pertimbangan nonekonomis.<sup>51</sup> Pertimbangan yang bersifat nonekonomis ini tampak dalam tujuan “menjamin kesempatan yang sama bagi setiap warga negara untuk ikut serta dalam proses produksi dan pemasaran barang/jasa” serta “menjamin kepastian kesempatan berusaha yang sama di antara pelaku usaha besar, menengah, kecil”.<sup>52</sup>

## **2.2. Perjanjian yang Dilarang**

Dalam sistem ekonomi pasar<sup>53</sup> yang mengandalkan proses persaingan, maka setiap produsen atau penjual akan berhasil bila bertindak efisien dan inovatif. Tetapi tidak semua pelaku pasar akan bertindak efisien dalam upaya menguasai pasar dimana pelaku pasar cenderung untuk mengelakkan persaingan dan bukan dengan memenangkannya melalui proses. Dari kerangka UU No. 5

---

<sup>51</sup> Arie Siswanto, *op.cit*, hal. 76.

<sup>52</sup> *Ibid*

<sup>53</sup> Lihat <https://liahibatha.wordpress.com/2011/03/25/sistem-ekonomi-pasar/> diakses pada tanggal 14 Juni 2021 Pukul 03:44 WIB

Tahun 1999 dapat ditemukan 3 (tiga) bagian perilaku pengusaha yang dilarang, yaitu : Perjanjian, Kegiatan, dan Posisi Dominan.<sup>54</sup>

Diantara larangan yang dilakukan pelaku usaha, terdapat larangan untuk mengadakan perjanjian-perjanjian tertentu yang dapat mengakibatkan persaingan usaha tidak sehat.<sup>55</sup> Secara yuridis pengertian “perjanjian” dirumuskan tersendiri dalam Pasal 1 angka 7 UU No. 5 Tahun 1999, bahwa “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.

Mengenai Perjanjian yang Dilarang, UU No. 5 Tahun 1999 mengatur 11 (sebelas) macam perjanjian-perjanjian yang dilarang, yaitu :

1. Oligopoli (Pasal 4); yaitu perjanjian antar pelaku usaha untuk secara bersama-sama melakukan penguasaan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.
2. Penetapan Harga (*price fixing*) (Pasal 5); yaitu perjanjian antara pelaku usaha dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang atau jasa yang harus dibayar konsumen pada pasar bersangkutan yang sama.
3. Diskriminasi Harga dan Diskon (Pasal 6); yaitu perjanjian antar pelaku usaha yang mengakibatkan pembeli yang satu harus membayar harga yang

---

<sup>54</sup> Insan Budi Mulia, *Catatan Singkat Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, (Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 2000), hal. 17

<sup>55</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*, (Jakarta:Sinar Grafika, 2013), hal. 187

berbeda dari harga yang harus dibayar oleh pembeli lain untuk barang atau jasa yang sama.

4. Pembagian Wilayah (Pasal 9); yaitu perjanjian antara pelaku usaha dengan pelaku usaha pesaingnya yang bertujuan untuk membagi wilayah pemasaran terhadap barang dan atau jasa sehingga dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.
5. Pemboikotan (Pasal 10); yaitu perjanjian antara pelaku usaha dengan pelaku usaha pesaingnya, yang dapat menghalangi pelaku usaha lain untuk melakukan usaha yang sama, baik untuk tujuan pasar dalam negeri maupun luar negeri.
6. Kartel (Pasal 11); yaitu perjanjian antara pelaku usaha dengan pelaku usaha pesaingnya yang bermaksud untuk mempengaruhi harga dengan mengatur produksi dan atau pemasaran suatu barang dan atau jasa dari pasar bersangkutan.
7. Trust (Pasal 12); yaitu perjanjian antar pelaku usaha untuk melakukan kerjasama dengan membentuk gabungan perusahaan atau perseroan yang lebih besar, dengan tetap menjaga dan mempertahankan kelangsungan hidup masing-masing perusahaan atau perseroan anggotanya, yang bertujuan untuk mengontrol produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa, yang dapat menyebabkan persaingan usaha tidak sehat.
8. Oligopsoni (Pasal 13); yaitu perjanjian antar pelaku usaha untuk menguasai pembelian atau penerimaan pasokan agar dapat mengendalikan



harga atas barang dan atau jasa dalam pasar bersangkutan, yang dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.

9. Integrasi Vertikal (Pasal 14); yaitu perjanjian antar pelaku usaha untuk menguasai sejumlah produk yang termasuk dalam rangkaian produksi barang dan atau jasa tertentu yang mana setiap rangkaian produksi merupakan hasil pengolahan atau proses lanjutan, baik dalam satu rangkaian langsung maupun tidak langsung, yang dapat mengakibatkan persaingan usaha tidak sehat.
10. Perjanjian Tertutup (Pasal 15); yaitu perjanjian antar pelaku usaha yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa hanya akan memasok kembali barang dan atau jasa tersebut kepada pihak tertentu dan atau pada tempat tertentu atau pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok.
11. Perjanjian dengan Pihak Luar Negeri (Pasal 16) Yaitu perjanjian antara pelaku usaha dengan pihak lain di luar negeri yang memuat ketentuan yang dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.

### **2.3. Kegiatan Yang Dilarang**

Pada dasarnya yang dimaksud dengan “kegiatan” adalah tindakan atau perbuatan hukum “sepihak” yang dilakukan oleh satu pelaku usaha atau kelompok

pelaku usaha tanpa adanya keterkaitan hubungan (hukum) secara langsung dengan pelaku usaha atau kelompok usaha lainnya.<sup>56</sup>

Undang-undang No.5 Tahun 1999 mengatur kegiatan-kegiatan yang dilarang dimana kegiatan tersebut dapat menyebabkan persaingan usaha tidak sehat. Terdapat bab khusus dalam undang-undang persaingan yang mengatur mengenai kegiatan yang dilarang, sebagaimana terdapat dalam Pasal 17 sampai dengan Pasal 24 mengenai berbagai kegiatan yang dapat membahayakan proses persaingan<sup>57</sup>, yaitu :

1. Monopoli (Pasal 17); yaitu kegiatan dimana pelaku usaha untuk melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.
2. Monopsoni (Pasal 18); yaitu kegiatan dimana pelaku usaha menguasai penerimaan pasokan atau menjadi pembeli tunggal atas barang dan jasa dalam pasar bersangkutan yang dapat mengakibatkan persaingan usaha tidak sehat.
3. Penguasaan Pasar (Pasal 19-21); penguasaan pasar adalah upaya untuk melakukan penguasaan pangsa pasar ketika pelaku usaha dilarang melakukan satu atau beberapa kegiatan, baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat berupa :

---

<sup>56</sup> Ahmad Yani dan Gunawan Widjaja, *Seri Hukum Bisnis : Anti Monopoli* (Jakarta : PT RajaGrafindo Persada, 2006), hal. 31.

<sup>57</sup> Ningrum Natasya Sirait, *Hukum Persaingan di Indonesia* (Medan : Pustaka Bangsa Press, 2011), hal. 95

- a) menolak dan atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan, atau disebut juga dengan *Refusal to Deal*<sup>58</sup>
  - b) menghalangi konsumen atau pelanggan pelaku usaha pesaingnya untuk tidak melakukan hubungan usaha dengan pelaku usaha pesaingnya itu; atau
  - c) membatasi peredaran dan atau penjualan barang dan atau jasa pada pasar bersangkutan; atau
  - d) melakukan praktek monopoli terhadap pelaku usaha tertentu<sup>59</sup>
4. Persekongkolan (Pasal 22-24); yaitu kegiatan yang dilakukan pelaku usaha untuk bersekongkol dengan pihak lain untuk mengatur dan atau menentukan pemenang tender, persekongkolan untuk membocorkan rahasia dagang, dan persekongkolan untuk menghambat perdagangan yang dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.

#### **2.4. Posisi Dominan**

Posisi dominan diatur dalam Pasal 25 sampai dengan Pasal 29 UU No. 5 Tahun 1999. Ketentuan dalam Undang-Undang Anti Monopoli melarang posisi dominan di pasar, karena aktivitas memiliki posisi dominan dapat mengakibatkan pihak yang memiliki posisi dominan tersebut dapat dengan mudah mengetahui kekuatan pesaing di pasar dan dengan kekuatannya dapat menentukan kehendak dalam pasar dan mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Posisi dominan yang dilarang menurut undang-undang ini

---

<sup>58</sup> <https://lawmark.wordpress.com/2011/05/08/62/> diakses tanggal 13 Juni 2021 Pukul 13:09 WIB

<sup>59</sup> Ningrum Natasya Sirait, *Hukum Persaingan di Indonesia, op.cit*, Hal. 97

berjumlah 4 (empat) macam yaitu yang bersifat umum, jabatan rangkap, pemilikan saham, dan penggabungan, peleburan dan pengambilalihan.

## 2.5. KPPU

Untuk mengawasi pelaksanaan UU No.5 Tahun 1999, maka dibentuklah Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) dengan Keputusan Presiden No. 75 Tahun 1999 yang merupakan pelaksanaan dari ketentuan Pasal 30 ayat 1 UU No. 5 Tahun 1999.<sup>60</sup>

KPPU adalah sebuah lembaga yang bersifat independen, dimana dalam menangani, memutuskan atau melakukan penyelidikan suatu perkara tidak dapat dipengaruhi oleh pihak manapun, baik pemerintah maupun pihak lain yang memiliki *conflict of interest*, walaupun dalam pelaksanaan wewenang dan tugasnya bertanggung jawab kepada presiden.<sup>61</sup>

KPPU diberikan kewenangan dan tugas yang sangat luas, meliputi wilayah eksekutif, yudikatif, legislatif serta konsultatif. Kewenangan-kewenangan diatas menyebabkan KPPU dapat dikatakan memiliki fungsi menyerupai lembaga konsultatif, yudikatif, legislatif maupun eksekutif. Sehingga seringkali lembaga ini dikatakan memiliki fungsi yang wewenangnya tumpang tindih karena bertindak sebagai investigator, penyidik, pemeriksa, penuntut, pemutus, maupun fungsi konsultatif. Walaupun demikian, sementara kalangan juga berpendapat bahwa meskipun KPPU bukan lembaga yudisial ataupun penyidik, tetapi KPPU adalah lembaga penegak hukum yang tepat untuk menyelesaikan masalah

---

<sup>60</sup> Destivano Wibowo dan Harjon Sinaga, *Hukum Acara Persaingan Usaha* (Jakarta : PT RajaGrafindo Persada, 2005), hal. 3.

<sup>61</sup> Candra Puspita Dewi dan I Ketut Sudantra, *Tinjauan Yuridis Terhadap Hambatan Penegakan Hukum Persaingan Usaha Oleh Komisi Pengawas Persaingan Usaha (Kppu)*, Fakultas Hukum Universitas Udayana, hal. 2.

persaingan usaha karena peran multifunction serta keahlian yang dimilikinya akan mampu mempercepat proses penanganan perkara.<sup>62</sup>

### 3. Pendekatan *Per Se Illegal* dan *Rule of Reason*

Hukum Persaingan mengenal beberapa konsep dalam mengenali hambatan (restraint) yang terjadi dalam suatu proses persaingan. Hambatan yang terjadi ada yang mutlak bersifat menghambat persaingan dan ada yang mempunyai pertimbangan dan alasan ekonomi. Perbedaan antara hambatan yang sifatnya mutlak atau tidak menjadi faktor penentu yang penting karena prinsip ini menentukan konsep pendekatan “*rule of reason*” dan “*per se rule*” atau yang disebut “*per se illegal*” pada saat menentukan tindakan yang sifatnya anti persaingan atau tidak.<sup>63</sup>

Dalam ukuran *per se illegal* maka pihak yang menuduh melakukan pelanggaran hanya harus membuktikan bahwa tindakan itu benar dilakukan tanpa harus membuktikan efek atau akibatnya.<sup>64</sup> Perbuatan-perbuatan seperti perjanjian penetapan harga (*price fixing agreements*), perjanjian pemboikotan, dan perjanjian pembagian wilayah adalah contoh jenis-jenis perbuatan yang diklasifikasikan sebagai *per se illegal*.<sup>65</sup>

*Rule of reason* adalah suatu doktrin yang dibangun berdasarkan penafsiran atas ketentuan *Sherman Antitrust Act* oleh Mahkamah Agung Amerika Serikat yang diterapkan dalam kasus *Standard Oil Co. Of New Jersey vs. United State*

---

<sup>62</sup> Syamsul Maarif dalam Destivano Wibowo dan Harjon Sinaga, *op.cit.*, hal. 17.

<sup>63</sup> Ningrum Natasya Sirait, *Hukum Persaingan di Indonesia*, *op.cit.*, Hal. 72

<sup>64</sup> Ningrum Natasya Sirait, *Asosiasi dan Persaingan Usaha Tidak Sehat* (Medan : Pustaka Bangsa Press, 2003), hal. 103

<sup>65</sup> Hermansyah, *Pokok-pokok Hukum Persaingan Usaha di Indonesia* (Jakarta : Kencana Prenada Media Group, 2008), hal. 9

pada tahun 1911. Pendekatan *rule of reason*, yaitu penerapan hukum dengan mempertimbangkan alasan-alasan dilakukannya suatu tindakan atau suatu perbuatan oleh pelaku usaha.<sup>66</sup>

Berbeda dengan pendekatan *per se illegal*, pendekatan *rule of reason* diterapkan tindakan-tindakan yang tidak bisa secara mudah dilihat ilegalitasnya tanpa menganalisis akibat tindakan itu terhadap kondisi persaingan. Jadi, dalam *per se illegal* tidak perlu terlalu jauh melihat akibat-akibat yang ditimbulkan suatu tindakan terhadap persaingan, karena tindakan semacam itu selalu dianggap membawa akibat negatif, didalam pendekatan *rule of reason* pengadilan disyaratkan untuk mempertimbangkan faktor-faktor seperti latar belakang dilakukannya tindakan, alasan bisnis dibalik tindakan itu, serta posisi si pelaku tindakan dalam industri tertentu.<sup>67</sup>

Keunggulan *rule of reason* adalah menggunakan analisis ekonomi untuk mencapai efisiensi guna mengetahui dengan pasti, yaitu apakah suatu tindakan pelaku usaha memiliki implikasi kepada persaingan. Dengan perkataan lain, apakah suatu tindakan menghambat persaingan atau mendorong persaingan, ditentukan oleh “...*economic values, that is, with the maximization of consumer want satisfaction through the most efficient allocation and use resources...*”. Sebaliknya, jika menerapkan *per se illegal*, tidak seluruhnya suatu tindakan pelaku usaha itu akan menghambat persaingan.<sup>68</sup>

---

<sup>66</sup> *Ibid.*

<sup>67</sup> Arie Siswanto, *op.cit.*, hal. 403.

<sup>68</sup> A. M. Tri Anggraini, *Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Perse Illegal atau Rule of Reason*, (Depok : Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003), hal. 126.

### C. Kerangka Konseptual

Telah menjadi *common sense* bahwa suatu lingkungan yang kompetitif menciptakan kondisi dimana perusahaan-perusahaan “dipaksa” secara permanen memperbaiki pelayanan mereka dan menurunkan harga. Ada tiga keuntungan persaingan dalam suatu ekonomi pasar, antara lain:

1. persaingan menurunkan harga barang dan jasa dan meningkatkan kualitas melalui implementasi undang-undang persaingan;
2. kompetisi mendorong dilakukannya inovasi agar suatu perusahaan dapat tetap bertahan dalam suatu pasar dimana dengan inovasi ini konsumen diuntungkan dengan bertambahnya jumlah barang substitusi;
3. kompetisi mengangkat mobilitas sosial dan memberdayakan orang disebabkan perusahaan dituntut untuk lebih kreatif dan inovatif dalam menghasilkan dan memasarkan produknya.<sup>69</sup>

Dengan demikian, kebutuhan hukum antimonopoli dan persaingan usaha tidak sehat menjadi sangat penting. Mengutip pendapat Henry Clay (1832) yang menyebutkan bahwa “*of all human powers operating on the affairs of mankind, none is greater than that of competition,*” maka persaingan tidak akan pernah dapat dipisahkan dari kehidupan manusia.<sup>70</sup>

Pada dasarnya persaingan dalam dunia usaha merupakan syarat mutlak (*condition sine qua non*) bagi terselenggaranya suatu perekonomian yang berorientasi pada pasar (*market economy*). Peranan hukum dalam persaingan usaha adalah terselenggaranya suatu persaingan yang sehat dan adil (*fair competition*), sekaligus mencegah munculnya persaingan yang tidak sehat (*unfair competition*) karena persaingan usaha yang tidak sehat hanya akan melahirkan monopoli.<sup>71</sup>

Hukum persaingan juga mengenal adanya pengecualian (*exemption*) untuk menegaskan bahwa suatu aturan hukum dinyatakan tidak berlaku bagi jenis pelaku tertentu ataupun perilaku/kegiatan tertentu. Dasar pertimbangan diberikannya pengecualian dalam Undang-Undang Hukum Persaingan pada umumnya karena industri atau badan yang dikecualikan telah diatur oleh peraturan perundang-undangan atau di regulasi badan pemerintah yang lain dengan tujuan memberikan perlindungan khusus berdasarkan kepentingan umum

---

<sup>69</sup> Rainer Adam, “Persaingan dan Undang-Undang Persaingan di Indonesia” dalam M. Husni Thamrin (ed.), *Persaingan dan Ekonomi Pasar di Indonesia*, Cetakan Pertama, Jakarta: Friedrich Naumann Stiftung-Indonesia, 2006, hal. 22-23

<sup>70</sup> Knud Hansen, *Undang-Undang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, Katalis – Publishing – Media Services, 2002, hal. 9.

<sup>71</sup> Johnny Ibrahim, *Hukum Persaingan Usaha, Filosofi, Teori, dan Implikasi Penerapannya di Indonesia*, Malang: Banyumedia Publishing, 2009, hlm. 40 dikutip dari Dayu Padmara Rengganis, *Hukum Persaingan Usaha Perangkat Telekomunikasi dan Pemberlakuan Persetujuan ACFTA*, Bandung: PT Alumni 2013, hal. 29

(*public interest*), atau suatu industri memang membutuhkan adanya perlindungan khusus karena praktek kartelisme tidak dapat lagi dihindarkan dan dengan pertimbangan ini maka akan jauh lebih baik memberikan proteksi yang jelas kepada suatu pihak daripada menegakkan hukum persaingan itu sendiri.<sup>72</sup>

Hukum persaingan usaha di Indonesia,<sup>73</sup> pada dasarnya termasuk dalam kajian pemahaman hukum ekonomi, dimana dasar kebijakan politik perekonomian nasional dan hukum ekonomi mengacu pada Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 yang menyatakan bahwa perekonomian nasional dibangun atas dasar falsafah demokrasi ekonomi dalam wujud ekonomi kerakyatan.<sup>74</sup> Dalam alinea kedua Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 disebutkan bahwa “...mengantarkan rakyat Indonesia ke depan pintu gerbang kemerdekaan Negara Indonesia, yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil, dan makmur...”, selanjutnya dalam alinea keempat disebutkan “...melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial.” Lebih jelas lagi dijabarkan dalam batang tubuh Undang-Undang Dasar 1945 dalam Pasal 31, 33, dan 34.

Berdasarkan refleksi Johnny Ibrahim, isi dari Preambule dan batang tubuh Undang-Undang Dasar 1945 itu merupakan suatu penjelasan bahwa pada

---

<sup>72</sup> Andi Fahmi Lubis et.al, *Hukum Persaingan Usaha antara Teks dan Konteks*, Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, 2009, hal 219

<sup>73</sup> *Ibid.* Indonesia telah memberlakukan Hukum Persaingan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Undang-undang ini secara efektif berlaku sejak 5 Maret 2000 dan memberikan waktu selama 6 bulan kepada pelaku usaha untuk mengadaptasikannya ke dalam kegiatan usaha yang dijalankan dan perjanjian-perjanjian yang telah dibuat dengan mitra usaha masing-masing sebelum diberlakukan secara penuh.

<sup>74</sup> Devi Meyliana, *Hukum Persaingan Usaha “Studi Konsep Pembuktian terhadap Perjanjian Penetapan Harga dalam Persaingan Usaha*, Malang: Setara Press, 2013, hal. 7



dasarnya Indonesia didirikan untuk mencapai cita-cita menjadi negara kesejahteraan (*welfare state*).<sup>75</sup> Tiga prinsip dasar ekonomi kerakyatan adalah:

1. perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasar atas azas kekeluargaan;
2. cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara; dan
3. bumi, air, dan segala kekayaan yang terkandung didalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.<sup>76</sup>

Bentuk campur tangan pemerintah dapat dibedakan menjadi tiga bentuk yaitu dengan membuat peraturan-peraturan, menjalankan kegiatan ekonomi tertentu, dan menjalankan kebijakan fiskal dan moneter.<sup>77</sup>

Dalam konstitusi Indonesia, dimana cabang-cabang produksi yang penting dan menguasai hajat hidup orang banyak harus dikuasai negara, terdapat berbagai interpretasi sejauh mana pemerintah dapat melakukan intervensi dalam kegiatan-kegiatan ekonomi. Pemahaman “hak menguasai negara” itu terus mengalami elaborasi dan berkembang secara dinamis mengikuti perkembangan zaman.

Pengertian “dikuasai” oleh negara itu tidak dimaksudkan untuk dimiliki. Perekonomian modern menghendaki efisiensi yang tinggi, sehingga dengan membiarkan badan-badan usaha milik negara tetap eksis justru sama dengan membiarkan berkembangnya inefisiensi dalam pengelolaan sumber daya ekonomi yang justru merugikan negara dan rakyat banyak. Zaman modern menghendaki adanya pemisahan yang tegas antara fungsi regulasi dan *policy maker* dengan fungsi pelaku usaha sehingga Pemerintah yang bertanggungjawab di bidang

---

<sup>75</sup> Johnny Ibrahim, *Hukum Persaingan Usaha: Filosofi, Teori, dan Implikasi Penerapannya di Indonesia*, Cet. Ketiga, Jatim: Bayumedia Publishing, 2009, hal. 32 dan 38

<sup>76</sup> Revisond Baswir, *Ekonomi Kerakyatan: Amanat Konstitusi untuk Mewujudkan Demokrasi Ekonomi di Indonesia*, 2008, dalam Sarjadi dan Sugema eds., *Ekonomi Konstitusi* Jakarta: Sugeng Sarjadi Syndicate

<sup>77</sup> *Ibid*, hal. 8

regulasi dan *policy* sewajarnya tidak terjun langsung dalam kegiatan usaha. Dengan demikian, perusahaan milik negara yang ada justru perlu diprivatisasikan agar lebih efisien dan menjamin *fairness* di antara sesama pelaku usaha. “Tidak mungkin ada *fairness* bagi pengusaha swasta jika instansi yang menentukan kebijakan juga turut mengambil bagian sebagai pelaku usaha secara langsung.”<sup>78</sup>

Peran pemerintah dalam kegiatan usaha yang cenderung menimbulkan praktek bisnis tidak sehat secara praktis dapat dikelompokkan dalam 2 bentuk. Bentuk yang pertama, pemerintah menciptakan rintangan artifisial (*artificial barrier*) dan *captive market*. Pemerintah melalui kebijakan dan/atau peraturan perundangan-undangnya dapat menunjuk pelaku usaha tertentu untuk mengimpor atau mengekspor suatu produk tertentu. Konsekuensi dari rintangan artifisial ini menimbulkan praktek monopoli artifisial oleh pelaku usaha yang telah ditunjuk oleh pemerintah atau suatu kegiatan usaha hanya dapat dilakukan setelah mendapat persetujuan pemerintah, karenanya pelaku bisnis lainnya tidak dapat melakukan atau memasuki usaha ini.

Bentuk yang kedua, pemerintah memberikan *privilege* yang berlebihan kepada pelaku usaha tertentu. Tindakan pemerintah dalam memberikan *privilege* ini hampir serupa modusnya dengan menciptakan rintangan artifisial, yakni dalam bentuk penciptaan tata niaga, *supervised exports or imports*, atau pemberian lisensi tunggal pada pelaku usaha tertentu. Akibatnya pelaku usaha tertentu yang mendapat hak istimewa (*privilege*) itu dapat menguasai suatu produk beserta pangsa pasar yang dapat menimbulkan monopoli dan monopsoni karena pelaku usaha lain tidak dibenarkan untuk berpartisipasi di pasar yang bersangkutan.<sup>79</sup> Dalam hal ini kebijakan dalam bentuk apapun yang dikeluarkan oleh kementerian

<sup>78</sup> Jimly Asshiddiqie, *Konstitusi Ekonomi*, Jakarta: Kompas, 2010, hal. 250

<sup>79</sup> Elyta Ras Ginting, *Hukum Anti Monopoli Indonesia (Analisis dan Perbandingan Undang-Undang No. 5 Tahun 1999)*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, Hal 10-11

atau badan pemerintah di bawahnya sangat berperan dalam pemberian keistimewaan itu.

Untuk menghindarkan eksploitasi atau bentuk “monopoli oleh negara” yang tidak terkontrol atau cenderung tidak efisien, maka penting untuk menentukan apakah suatu industri yang meliputi produksi dan distribusi barang maupun jasa sudah sesuai dengan Pasal 33 ayat (2) itu yaitu tentang cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan cabang produksi yang menguasai hajat hidup orang banyak.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Ruang Lingkup Penelitian**

Adapun yang menjadi ruang lingkup penelitian ini agar tidak mengambang dan bisa lebih mengarah adalah bagaimana konstruksi regulasi pengelolaan kegiatan usaha kebandarudaraan yang sesuai dengan prinsip hukum persaingan usaha di Indonesia dan mengenai bagaimana pertimbangan Majelis Komisi dalam memutuskan perkara praktek monopoli dalam persaingan usaha yang dilakukan oleh angkutan udara niaga berdasarkan studi putusan perkara No:07/KPPU-I/2020.

#### **3.2 Jenis Penelitian**

Jenis penelitian dalam skripsi ini adalah penelitian normatif atau sering juga disebut dengan penelitian doktrial. Dalam konsep normatif ini hukum adalah norma. Baik yang didentikkan dengan keadilan yang harus diwujudkan, ataupun norma yang telah terwujud sebagai perintah yang eksplisit dan yang secara positif telah terumus jelas untuk menjamin kepastiannya, dan juga yang berupa norma-norma yang merupakan produk dari seorang hakim memutuskan suatu perkara dengan memperhatikan terwujudnya kemanfaatan dan kemasalahan bagi para pihak yang berperkara.

#### **3.3 Metode Pendekatan Masalah**

Adapun metode pendekatan yang dipakai dalam penelitian ini adalah beberapa metode yang terdapat dalam penelitian hukum normatif, antara lain: pendekatan analisis konsep hukum (*analytical and conceptual approach*), pendekatan sejarah (*historical approach*), dan pendekatan filsafat (*philosophy approach*). Pertama pendekatan konseptual (*concept approach*) hukum menurut Peter Mahmud Marzuki<sup>80</sup>, beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang didalam ilmu hukum. Masih menurut Peter, pendekatan konseptual dilakukan manakala peneliti tidak beranjak dari aturan hukum yang ada. Hal itu dilakukan karena memang belum atau tidak ada aturan hukum untuk masalah yang dihadapi.<sup>81</sup>

Pendapat tentang pendekatan konseptual juga datang dari Johnny Ibrahim, yaitu konsep (Inggris : *concept*, Latin : *conceptus* dari *concupere* (yang berarti memahami, menerima, menangkap) merupakan gabungan dari kata *con* (bersama) dan *capere* (menangkap, menjinakkan).<sup>82</sup>

Kedua adalah pendekatan historis (*Historical Approach*), menurut Johnny Ibrahim<sup>83</sup>, dimaksudkan karena setiap aturan perundang-undangan memiliki latar belakang sejarah berbeda. Dengan mengetahui latar belakang sejarah, kemudian dibuat aturan perundang-undangan tersebut, maka catur wangsa peradilan akan dimiliki interpretasi yang sama terhadap permasalahan hukum yang telah diatur dalam aturan perundang-undangan. Masih menurut Johnny, pendekatan sejarah memungkinkan seorang peneliti untuk memahami hukum secara lebih mendalam tentang suatu sistem atau lembaga atau suatu pengaturan hukum tertentu

---

<sup>80</sup> Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*. Jakarta : Kencana, 2011. Hal. 95

<sup>81</sup> *Ibid.* Hal. 157.

<sup>82</sup> Ibrahim, Johnny, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Edisi Revisi. Malang : Bayumedia Publishing. 2007. Hal. 306.

<sup>83</sup> *Ibid.* Hal. 318.

sehingga dapat memperkecil kekeliruan, baik dalam pemahaman maupun penerapan suatu lembaga atau ketentuan hukum tertentu.

Sedangkan *Historical Approach* menurut Peter Mahmud<sup>84</sup>, dilakukan dalam kekrangka pelacakan sejarah lembaga hukum dari waktu ke waktu. Pendekatan ini sangat membantu peneliti untuk memahami filosofi dari aturan hukum dari waktu ke waktu.

Pendekatan filosofi menurut, Johnny Ibrahim, untuk mengupas secara mendalam. Sedangkan menurut Zeigler dalam Johnny Ibrahim, pendekatan filsafat yaitu suatu penelitian untuk memperoleh pemahaman yang lebih mendalam terhadap implikasi social dan efek penerapan suatu aturan perundangan-undangan terhadap masyarakat atau kelompok masyarakat.

Pendekatan filsafat ini juga dilakukan untuk menyelami isu hukum dalam konsep mengenai ajaran hukum dan isu filosofis, sehingga pendekatan filosofis ini dilakukan untuk mencari pemahaman yang mendasar. Disamping itu, melalui pendekatan ini peneliti juga dapat memahami perubahan dan perkembangan filosofi yang melandasi aturan hukum tersebut.

### **3.4 Sumber Bahan Hukum**

Penelitian yuridis normatif menggunakan data sekunder sebagai data utama. Data sekunder adalah data yang bersumber dari ketentuan perundangundangan, yurisprudensi, dan buku literatur hukum atau bahan hukum tertulis lainnya.<sup>85</sup> Data yang diperoleh berasal dari penelitian kepustakaan dilaksanakan dengan mengumpulkan dan menelaah data sekunder, yakni data yang diperoleh melalui kegiatan studi dokumen berupa buku-buku, makalah dan peraturan

---

<sup>84</sup> Marzuki, Peter Mahmud, Op.Cit. Hal. 126.

<sup>85</sup> Abdulkadir Muhammad I, *Hukum dan Penelitian Hukum* (bandung: PT. Citra Aditya Bakti,2004), hal.

perundang-undangan yang berhubungan dengan topik terkait jasa pengiriman kargo dari Bandara Hang Nadim ke Bandara Soekarno Hatta, Bandara Halim Perdana Kusuma, Bandara Juanda, dan Bandara Kualanamu.

Data sekunder itu sendiri terbagi dalam tiga bagian yaitu :<sup>86</sup>

- a. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mempunyai kekuatan hukum mengikat,<sup>87</sup> yang terdiri dari konvensi-konvensi, undang-undang, dan peraturan-peraturan lainnya yang berkaitan dengan penelitian. Bahan hukum primer yang penulis pakai dalam penulisan skripsi ini adalah: Undang-Undang, yaitu: Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usah Milik Negara dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata; dan putusan No:07/KPPU-I/2020.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer.<sup>88</sup> Adapun bahan hukum sekunder yang penulis pakai dalam penulisan skripsi ini adalah buku-buku yang berkaitan dengan judul skripsi, artikel-artikel, hasil-hasil penelitian dan sebagainya yang diperoleh penulis baik dari media cetak maupun media elektronik.
- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan yang memberi petunjuk-petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti: kamus hukum, dan bahan-bahan lain yang relevan dan dapat dipergunakan untuk melengkapi dan yang diperlukan dalam penulisan skripsi.

---

<sup>86</sup> *Ibid.*,

<sup>87</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: Universitas Indonesia (UI Press), 2007), hal.52

<sup>88</sup> *Ibid.*,

### 3.5 Metode Penelitian

Metode penelitian menurut Peter Mahmud Marzuki, bahwa penelitian hukum sebagai suatu proses yang menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu-isu hukum yang dihadapi.<sup>89</sup>Oleh karena itu, dalam penelitian ini, penulis menggunakan penelitian yuridis normatif. Metode penelitian yuridis normatif adalah penelitian hukum kepustakaan, yaitu kegiatan untuk menghimpun informasi yang relevan dengan topik atau masalah yang menjadi objek penelitian. Bahan hukum primer Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usah Milik Negara dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Adapun Penelitian bahan hukum sekunder berupa publikasi tentang hukum, berbagai pendapat sarjana kemudian menyusunnya dengan sistematis untuk menjawab permasalahan pada putusan No:07/KPPU-I/2020.

### 3.6 Analisis Bahan Hukum

Penulis melakukan analisis bahan hukum berupa isi putusan No:07/KPPU-I/2020. Data-data yang telah diperoleh dari hasil kajian kepustakaan selanjutnya diolah dan disusun secara sistematis, kemudian akan dianalisis dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Setelah dilakukan analisis terhadap data-data yang telah diperoleh maka akan didapat suatu kesimpulan sehingga diperoleh jawaban atas permasalahan yang telah dirumuskan dalam skripsi ini

---

<sup>89</sup> Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum. Cet 2*, Jakarta : Kencana, 2008. Hal. 35.