



P U T U S A N
Perkara Nomor: 22/KPPU-L/2007

Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia selanjutnya disebut **Komisi** yang memeriksa dugaan pelanggaran terhadap Pasal 17 ayat (1), Pasal 19 huruf (a) serta Pasal 25 ayat (1) huruf c Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat selanjutnya disebut **Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999** dalam Praktek Monopoli Jasa Kargo di Bandar Udara Hasanuddin, Makassar Sulawesi Selatan yang dilakukan oleh: -----

PT Angkasa Pura I (Persero) dengan alamat kantor Kota Kebayoran Kemayoran Blok B-12 Kavling No.2 Jakarta Pusat 10610 (selanjutnya disebut "**PT AP I**"); -----

mengambil Putusan sebagai berikut; -----

Majelis Komisi:-----

Setelah membaca surat-surat dan dokumen-dokumen dalam perkara ini;-----

Setelah membaca Berita Acara Pemeriksaan (selanjutnya disebut "**BAP**") Pelapor;--

Setelah membaca BAP Terlapor; -----

Setelah membaca BAP para Saksi;-----

Setelah membaca Laporan Hasil Pemeriksaan Pendahuluan;-----

Setelah membaca Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan;-----

Setelah membaca tanggapan/pembelaan Terlapor;-----

TENTANG DUDUK PERKARA

1. Menimbang bahwa Sekretariat Komisi menerima laporan tertanggal 2 April 2007 tentang adanya dugaan pelanggaran terhadap Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 berkaitan dengan Praktek Monopoli Jasa Kargo di Bandara Hasanuddin, Makassar Sulawesi Selatan;-----
2. Menimbang bahwa setelah melakukan klarifikasi dan penelitian atas laporan tersebut, maka Komisi menyatakan laporan tersebut telah lengkap dan jelas;-----

3. Menimbang bahwa berdasarkan laporan yang lengkap dan jelas tersebut, Komisi menerbitkan Penetapan Nomor 56/PEN/KPPU/IX/2007 tanggal 24 September 2007 tentang Pemeriksaan Pendahuluan Perkara Nomor: 22/KPPU-L/2007, untuk melakukan Pemeriksaan Pendahuluan terhitung sejak tanggal 25 September 2007 sampai dengan 05 November 2007; -----
4. Menimbang bahwa dengan adanya hari libur dan cuti bersama Idul Fitri 1428 Hijriah, maka Komisi mengeluarkan Penetapan Nomor 61/PEN/KPPU/X/2007 yang merubah jangka waktu Pemeriksaan Pendahuluan Perkara Nomor : 22/KPPU-L/2007 menjadi 25 September 2007 menjadi 14 November 2007; -----
5. Menimbang bahwa setelah melakukan Pemeriksaan Pendahuluan, Tim Pemeriksa menemukan adanya indikasi kuat pelanggaran Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999. Selanjutnya, Tim Pemeriksa merekomendasikan agar pemeriksaan dilanjutkan ke tahap Pemeriksaan Lanjutan; -----
6. Menimbang bahwa atas dasar rekomendasi Tim Pemeriksa tersebut, Komisi menerbitkan Penetapan Komisi Nomor: 73/PEN/KPPU/XI/2007 tanggal 14 November 2007 tentang Pemeriksaan Lanjutan Perkara Nomor: 10/KPPU-L/2007 yang menetapkan untuk melanjutkan Perkara Nomor: 22/KPPU-L/2007 ke dalam tahap Pemeriksaan Lanjutan terhitung sejak tanggal 15 November 2007 sampai dengan tanggal 21 Februari 2008; -----
7. Menimbang bahwa selanjutnya, Tim Pemeriksa menilai perlu untuk melakukan Perpanjangan Pemeriksaan Lanjutan. Untuk itu KPPU menerbitkan Keputusan Nomor: 57/KEP/KPPU/II/2007 tanggal 21 Februari 2008 tentang Perpanjangan Pemeriksaan Lanjutan Perkara Nomor: 22/KPPU-L/2007 terhitung sejak 22 Februari 2008 sampai dengan tanggal 08 April 2008; -----
8. Menimbang bahwa dalam proses pemeriksaan, Tim Pemeriksa telah mendengar keterangan dari Terlapor, para Saksi, dan keterangan Pemerintah;-----
9. Menimbang bahwa identitas serta keterangan para Terlapor, para Saksi dan Keterangan Pemerintah telah dicatat dalam BAP yang telah ditandatangani oleh Terlapor, para Saksi dan perwakilan Pemerintah; -----
10. Menimbang bahwa dalam Pemeriksaan Pendahuluan, Pemeriksaan Lanjutan, dan Perpanjangan Pemeriksaan Lanjutan, Tim Pemeriksa telah mendapatkan, meneliti dan menilai sejumlah surat dan atau dokumen, BAP serta bukti-bukti lain yang diperoleh selama pemeriksaan dan penyelidikan;-----
11. Menimbang bahwa setelah selesainya Perpanjangan Pemeriksaan Lanjutan, perlu dilakukan Sidang Majelis Komisi. Untuk itu, Komisi menerbitkan Penetapan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor: 58/KPPU/PEN/IV/2008 tentang Sidang Majelis Komisi Perkara Nomor: 22/KPPU-L/2007 dalam jangka waktu selambat-lambatnya

- 30 (tiga puluh) hari kerja terhitung mulai tanggal 09 April 2008 sampai dengan 22 Mei 2008 dan menerbitkan Keputusan Komisi Nomor: 148/KPPU/KEP/IV/2008 tentang Penugasan Anggota Komisi sebagai Majelis Komisi dalam Sidang Majelis Komisi Perkara Nomor:22/KPPU-L/2007; -----
12. Menimbang bahwa Majelis Komisi telah menerima Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan (selanjutnya disebut “**LHPL**”) yang menyatakan pada pokoknya dugaan pelanggaran yang dilakukan PT AP I adalah: -----
- 12.1 PT AP I memonopoli jasa *warehousing*/terminal kargo di Bandara Hasanuddin Sulawesi Selatan melalui Strategic Bussines Unit (SBU) yang bernama *Speed & Secure Warehousing* (selanjutnya disebut **SSC Warehousing**); -----
- 12.2 Akibat monopoli yang dilakukan oleh PT AP I menyebabkan PT AP I menetapkan tarif jasa pelayanan kargo yang memberatkan pengusaha Ekpedisi Muatan Pesawat Udara (selanjutnya disebut **EMPU**) sebagai konsumen jasa pelayanan kargo di Bandara Hasanuddin Makassar Sulawesi Selatan;-----
- 12.3 Penjelasan pada angka 11.1 dan 11.2 patut diduga sebagai bentuk monopoli dan penyalahgunaan posisi dominan, sehingga melanggar Pasal 17 ayat (1) dan (2) huruf b dan c serta Pasal 25 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
13. Menimbang bahwa atas LHPL, Majelis Komisi telah menerima tanggapan atau pembelaan dari PT AP I pada tanggal 13 Mei 2008 yang pada pokoknya adalah dalam pengelolaan jasa pelayanan kargo PT AP I hanya melaksanakan tugas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, maka dengan demikian PT AP I tidak terbukti melanggar ketentuan pasal 17 ayat (1) Undang-undang No. 5 Tahun 1999:-----
14. Menimbang bahwa selanjutnya Majelis Komisi menilai telah mempunyai bukti dan penilaian yang cukup untuk mengambil keputusan;-----

TENTANG HUKUM

1. Berdasarkan Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan (selanjutnya disebut “**LHPL**”), Pendapat atau Pembelaan para Terlapor, surat, dokumen dan alat bukti lainnya Majelis Komisi menilai dan menyimpulkan ada tidaknya pelanggaran yang dilakukan oleh Terlapor yaitu sebagai berikut: -----
- 1.1 **Mengenai Identitas dan Hak Monopoli Terlapor** (*vide*, Bukti B1, B10, B17, C3, C20, C26): -----
- 1.1.1 Bahwa PT AP I merupakan sebuah badan hukum yang didirikan berdasarkan Akta Notaris Muhaini Salim SH., No. 1 Tanggal 2 Januari

- 1993 yang telah beberapa kali diubah, terakhir dengan akta No. 30 Tanggal 18 September 1998;-----
- 1.1.2 Bahwa Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan Pasal 26 ayat 1 berbunyi : *“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 tersebut berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku”*;-----
- 1.1.3 Bahwa Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 2001 (selanjutnya disebut **PP No. 70 Tahun 2001**) tentang Kebandarudaraan Pasal 26 ayat 1 berbunyi *“Pelayanan jasa kebandarudaraan di bandar udara umum yang dilakukan oleh unit pelaksana teknis/satuan kerja bandar udara umum dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha”*;-----
- 1.1.4 Bahwa pada tahun 1993 PT AP I ditugaskan oleh Pemerintah untuk mengelola bandara Ngurah Rai-Bali, Polonia-Medan, Juanda-Surabaya, Hasanuddin-Makassar, Sepinggan-Balikpapan, Frans Kaisiepo-Biak, Sam Ratulangi-Manado, Adisutjipto-Yogyakarta, Adisumarmo-Surakarta dan Syamsuddin Noor-Banjarmasin;-----
- 1.1.5 Bahwa Keputusan Menteri Perhubungan No 48 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum (selanjutnya **KM 48 Tahun 2002**) Pasal 30 berbunyi : *“Pelayanan jasa kebandarudaraan oleh penyelenggara bandar udara dilaksanakan pada daerah lingkungan kerja bandar udara yang meliputi:* -----
- a. penyediaan, pengusahaan dan pengembangan fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, parkir dan penyimpanan pesawat udara;* -----
 - b. penyediaan, pengusahaan dan pengembangan fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan udara, kargo dan pos;*-----
 - c. penyediaan, pengusahaan dan pengembangan fasilitas elektronika, listrik, air dan instalasi limbah buangan;*-----
 - d. jasa kegiatan penunjang bandar udara;* -----
 - e. penyediaan lahan untuk bangunan, lapangan dan kawasan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara;*-----
 - f. penyediaan jasa konsultasi, pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan kebandarudaraan;*-----
 - g. penyediaan jasa pelayanan yang secara langsung menunjang kegiatan penerbangan;*-----

h. penyediaan jasa pelayanan yang secara langsung atau tidak langsung menunjang kegiatan bandar udara;-----

1.1.6 Bahwa KM 48 Tahun 2002 Pasal 34 huruf a berbunyi: “Usaha kegiatan penunjang bandar udara terdiri dari:-----

a. usaha pelayanan jasa yang secara langsung menunjang kegiatan penerbangan, meliputi:-----

- 1) penyediaan hanggar pesawat udara yaitu kegiatan penyediaan gedung hanggar untuk keperluan penyimpanan pesawat; -----*
- 2) perbengkelan pesawat udara (aircraft service and maintenance) yaitu kegiatan yang antara lain mempersiapkan pesawat udara dan komponennya pada tingkat laik udara berdasarkan ketentuan yang berlaku, termasuk merawat peralatan dalam keadaan tidak laik udara menjadi laik udara yang mencakup overhaul, modifikasi, inspeksi dan maintenance; -----*
- 3) pergudangan (warehousing) yaitu kegiatan penampungan dan penumpukan barang-barang dengan mengusahakan gudang baik tertutup maupun terbuka di Bandar udara dengan menerima sewa penyimpanan barang (lay over charge); -----*
- 4) jasa boga pesawat udara (aircraft catering) yaitu kegiatan yang ditunjuk untuk melayani penyediaan makanan dan minuman untuk penumpang dan crew pesawat udara; -----*
- 5) jasa pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat (technical ramp handling service) yaitu kegiatan yang mencakup antara lain towing, ground power supply, air conditioning, tangga pesawat udara, water supply, lavatory service, marshalling; -----*
- 6) jasa pelayanan penumpang dan bagasi (passenger and baggage handling service) yaitu kegiatan untuk melayani penumpang dan bagasi di terminal penumpang dan pelayanan angkutan menuju pesawat udara (embarkasi) atau sebaliknya (debarkasi);-----*
- 7) jasa penanganan kargo (kargo handling service) yaitu kegiatan untuk melayani angkutan kargo dari gudang ke pesawat udara atau sebaliknya;-----*
- 8) jasa penunjang lainnya yang secara langsung menunjang kegiatan penerbangan antara lain: -----*

a) jasa pelayanan pembersihan pesawat udara (*aircraft cleaning service*) yaitu kegiatan untuk membersihkan pesawat udara; -----

b) pelayanan pengisian bahan bakar pesawat udara (*aircraft fuel and lubrication service*) yaitu kegiatan untuk melayani pengisian bahan bakar dan pelumas bagi pesawat udara.”;-

1.1.7 Bahwa KM 48 Tahun 2002 Pasal 35 ayat 1 berbunyi: “Usaha kegiatan penunjang bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 dapat dilaksanakan oleh: -----

a. Unit Pelaksana Teknis/Satuan Kerja Bandar udara, pada Bandar udara yang diselenggarakan oleh Pemerintah, Pemerintah Propinsi, Pemerintah Kabupaten/Kota;-----

b. Unit Pelaksana dari Badan Usaha Kebandarudaraan, pada bandar udara yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Kebandarudaraan; atau;-----

c. Badan Hukum Indonesia atau perorangan; -----

1.1.8 Bahwa Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 29 Tahun 1997 (selanjutnya disebut **KM 29 Tahun 1997**) tentang Struktur dan Golongan Tarif Pelayanan Jasa Kebandarudaraan pada Bandar Udara Umum Pasal 11 berbunyi : -----

a. Pelayanan Jasa Kegiatan Penunjang Bandar Udara yang dilayani sepenuhnya oleh Badan Usaha Kebandarudaraan, besaran tarifnya ditetapkan oleh Badan Usaha Kebandarudaraan;-----

b. Pelayanan Jasa Kegiatan Penunjang Bandar Udara yang dilayani secara bersama-sama oleh Badan Usaha Kebandarudaraan dan Badan Hukum Indonesia atau perorangan serta yang dilaksanakan langsung oleh Badan Hukum Indonesia atau perorangan, besaran tarifnya ditetapkan oleh penyedia jasa; -----

c. Untuk tarif pelayanan jasa kegiatan penunjang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat berupa tarif tetap yang didasarkan atas satuan jasa dan tarif variabel;-----

1.1.9 Bahwa dalam tanggapan atau pembelaan PT AP I menjelaskan bahwa PT AP I memberikan pelayanan jasa kebandarudaraan di Bandar Udara Umum untuk pelayanan kepentingan umum guna menunjang keamanan dan keselamatan penerbangan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas udara, penumpang dan/atau kargo berdasarkan amanat Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang penerbangan (“UU Penerbangan”) serta pelaksana dibawahnya yaitu: -----

a PP No. 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan; -----

- b Keputusan Menteri Perhubungan No. 14 Tahun 1989 tentang Penertiban Penumpang, Barang dan Kargo yang diangkut Pesawat Udara Sipil; -----
 - c Keputusan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 1997 tentang Struktur dan Golongan Tarif Pelayanan Jasa Kebandarudaraan pada Bandar Udara Umum;-----
 - d Keputusan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum; -----
- 1.1.10 Bahwa PT AP I adalah perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan oleh karenanya dalam menjalankan usahanya berdasarkan prinsip-prinsip perseroan yang berlaku; -----
- 1.1.11 Bahwa berdasarkan fakta-fakta yang disampaikan Tim Pemeriksa dalam LHPL dan Pembelaan yang disampaikan PT AP I, Majelis berpendapat: --
- a Bahwa berdasarkan Undang-undang No. 15 Tahun 1992 dan PP No. 70 Tahun 2001, PT AP I adalah badan usaha milik negara yang ditugaskan untuk melakukan pelayanan jasa kebandarudaraan;--
 - b Bahwa berdasarkan KM 48 Tahun 2002, salah satu jenis pelayanan jasa kebandarudaraan adalah jasa kegiatan penunjang bandar udara termasuk di dalamnya adalah kegiatan jasa pelayanan kargo;-----
 - c Bahwa berdasarkan KM 29 Tahun 1997, PT AP I memiliki kewenangan untuk menetapkan tarif jasa pelayanan kargo di Bandara Hasanuddin Makassar;-----
- 1.1.12 Bahwa dengan demikian berdasarkan Undang-undang dan peraturan-peraturan yang disebutkan diatas Majelis berpendapat bahwa PT AP I memiliki hak monopoli untuk mengelola Bandara Hasanuddin Makassar termasuk kegiatan jasa penanganan kargo yang merupakan bagian dari kegiatan penunjang bandar udara dan menetapkan tarif jasa pelayanan kargo;-----

1.2 Mengenai SSC Warehousing (*vide*, Bukti B1, B10, B17, C3, C4, C5, C7, C8, C9, C14, C24, C29);-----

- 1.2.1 Bahwa PT AP I membentuk Unit Usaha atau *Strategic Bussines Unit* (selanjutnya disebut **SBU**) *SSC Warehousing* pada tanggal 7 April 2004 untuk mengelola terminal atau gudang kargo yang dibangun oleh PT AP I pada tahun 2003 hingga tahun 2004 (*vide* bukti C24);-----
- 1.2.2 Bahwa SBU *SSC Warehousing* dipimpin oleh seorang *General Manager* dan bertanggung jawab langsung kepada Direksi PT AP I dengan demikian SBU *SSC Warehousing* merupakan bagian yang tak terpisahkan dari PT AP I (*vide* bukti C24) ;-----

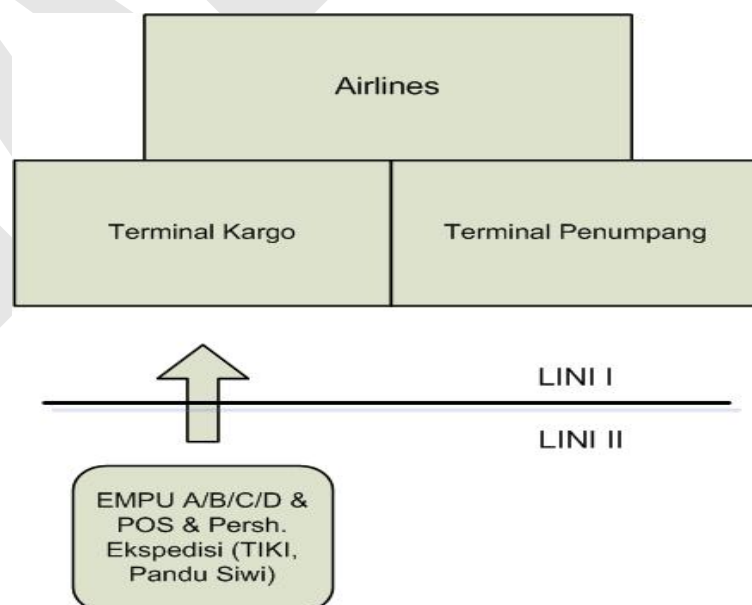
1.2.3 Bahwa selain membentuk *SSC Warehousing*, pada tanggal 11 Mei 2004 Direksi PT AP I melalui Surat Keputusan Nomor Kep. 39/KU.20.2/2004 menetapkan tarif penumpukan dalam terminal atau gudang kargo di Bandara Hasanuddin sebagai berikut (*vide* Bukti C7): -----

Jasa Penumpukan	Asal Barang	Tarif Dasar	Keterangan
Jasa Penumpukan	Impor	US \$ 0,05/Kg/Hari	
	Ekspor	US \$ 0,04/Kg/Hari	
	Domestik	Rp.250/Kg/Hari	
Biaya Adminitrasi	Impor/Ekspor	US \$ 1	Untuk setiap Dokumen Air Waybill/Transaksi
	Domestik	Rp. 2.500,-	
Pemakaian Fasilitas Cool Room, Cool Storage, Strong Box (bila fasilitas tersedia dalam gudang)		300% per hari dari Tarif Dasar	Dihitung sejak kargo masuk ke dalam gudang tanpa memperhitungkan Masa I
Jasa Penumpukan Surat Kabar/ Koran		50% dari Tarif Dasar	

1.2.4 Bahwa selanjutnya pada tanggal 21 Desember 2006 Direksi PT AP I mengeluarkan Keputusan Nomor Kep.111/KU/20/2006 tentang Tarif Pelayanan Jasa Kargo dan Pos Pesawat Udara (PJKP2U) di Bandara Udara Hasanuddin-Makassar sebagai berikut (*vide* bukti C8): -----

Jasa Pelayanan	Asal Barang	Tarif Dasar	Keterangan
PJKP2U	Impor	US \$ 0,05/Kg/Hari	
	Ekspor	US \$ 0,04/Kg/Hari	
	Domestik	Rp.250/Kg/Hari	
Biaya Adminitrasi	Impor/Ekspor	US \$ 1	Untuk setiap Dokumen Air Waybill/Transaksi
	Domestik	Rp. 2.500,-	
Pemakaian Fasilitas Cool Room, Cool Storage, Strong Box (bila fasilitas tersedia dalam gudang)		300% per hari dari Tarif Dasar	Dihitung sejak kargo masuk ke dalam gudang tanpa memperhitungkan Masa I
Jasa Penumpukan Surat Kabar/ Koran		50% dari Tarif Dasar	

1.2.5 Bahwa wilayah kerja *SSC Warehousing* adalah pada Area Lini I yang steril dari pihak luar sebagaimana tergambar pada gambar berikut ini: ---



- 1.2.6 Bahwa PT AP I menyatakan tujuan dibentuknya SBU SSC *Warehousing* adalah untuk menambah sumber pendapatan PT AP I dari jasa pelayanan kargo dan PT AP I tidak akan bekerjasama dengan pihak ketiga sebab PT AP I merasa sanggup untuk mengelola jasa pelayanan kargo, meskipun secara peraturan dapat dikerjasamakan dengan pihak ketiga (*vide* bukti B1); -----
- 1.2.7 Bahwa laporan keuangan SBU *Warehousing* adalah sebagai berikut (*vide* bukti C24, C29): -----

NAMA AKUN	TAHUN 2005	TAHUN 2006	TAHUN 2007
LABA- RUGI OPERASIONAL			
PENDAPATAN NON AERONAUTIKA			
Pemakaian Listrik, Telepon, Air, Parkir, Anjungan, Pas & Ruang Tunggu	-	21.878.949	21.215.624
sewa-sewa Ruang	74.993.000	53.325.000	56.700.000
JKP2U	7.247.657.283	7.255.277.148	7.620.488.731
Jumlah Pendapatan Non Aeronautika	7.322.650.283	7.330.481.097	7.698.404.355
BEBAN OPERASI			
Pegawai	621.110.480	1.061.050.078	1.570.202.252
Pemeliharaan	42.842.800	76.830.300	106.979.489
Suplai dan Perlengkapan	123.733.978	184.026.371	202.514.617
Utilitas	975.536.181	131.613.399	148.396.271
Umum	1.578.253.403	1.696.702.652	2.117.542.200
Penyusutan Aktiva Tetap	227.944.326	229.861.592	238.391.288
Penyisihan piutang ragu-ragu	20.009.088	-	21.335.538
Jumlah Beban Operasi	2.711.430.256	3.380.084.392	4.405.361.656
LABA (RUGI) OPERASI	4.611.220.027	3.950.396.705	3.293.042.699
PENDAPATAN DAN BEBAN LAIN-LAIN			
Pendapatan lain-lain	248.471.334	227.330.550	199.385.753
Beban lain-lain	(66.568,711)	(102.908.344)	(40.944.739)
LABA-RUGI BERSIH	4.793.122.650	4.074.818.911	3.451.483.714

Sumber : Laporan Keuangan SSC *Warehousing* 2005-2007

- 1.2.8 Bahwa data-data *Return on Equity* atau rasio yang mengukur kemampuan perusahaan memperoleh laba dari modal yang ditanam (selanjutnya disebut **ROE**) dan *Return on Investment* atau rasio yang mengukur besarnya kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari aktiva yang dipergunakan (selanjutnya disebut **ROI**) untuk tahun 2007 adalah sebagai berikut (*vide* bukti C24):-----

$$\text{ROE} = \frac{\text{Laba setelah pajak}}{\text{Modal Sendiri}} \times 100\% : \frac{3,451,483,713.37}{646,268,760.25} = 534.06\%$$

$$\text{ROI} = \frac{\text{EBIT} + \text{Depretiation}}{\text{Capital Employed}} \times 100\% : \frac{3,689,875,001.37}{2,916,727,837.68} = 126.51\%$$

- 1.2.9 Bahwa menurut Saksi Pemerintah dari Departemen Perhubungan, PT AP I tidak dilarang untuk membentuk SBU SSC *Warehousing* dan menetapkan harga jasa pelayanan kargo selama PT AP I tetap

bertanggung jawab di bidang keamanan, keselamatan dan kelancaran bandar udara (*vide* bukti B4); -----

1.2.10 Bahwa menurut Saksi Pemerintah dari Kementrian BUMN, PT AP I dapat membentuk unit bisnis seperti SBU SSC *Warehousing* selama unit bisnis tersebut dipandang menguntungkan dari sisi pendapatan perusahaan dan tidak melanggar peraturan yang ditetapkan oleh regulator dalam hal ini Departemen Perhubungan Republik (*vide* bukti B14); -----

1.2.11 Bahwa dalam pembelaanya PT AP I menyampaikan tujuan didirikannya SBU SSC *Warehousing* yaitu; -----

1.2.11.1. Bahwa PT AP I selaku Pelaku usaha yang bergerak di bidang usaha penyelenggaraan bandar udara umum memiliki tugas dan tanggung jawab berdasarkan peraturan perundang-undangan untuk melakukan penyediaan, pengusahaan dan pengembangan fasilitas terminal untuk, antara lain, pelayanan kargo (Kargo Terminal);-----

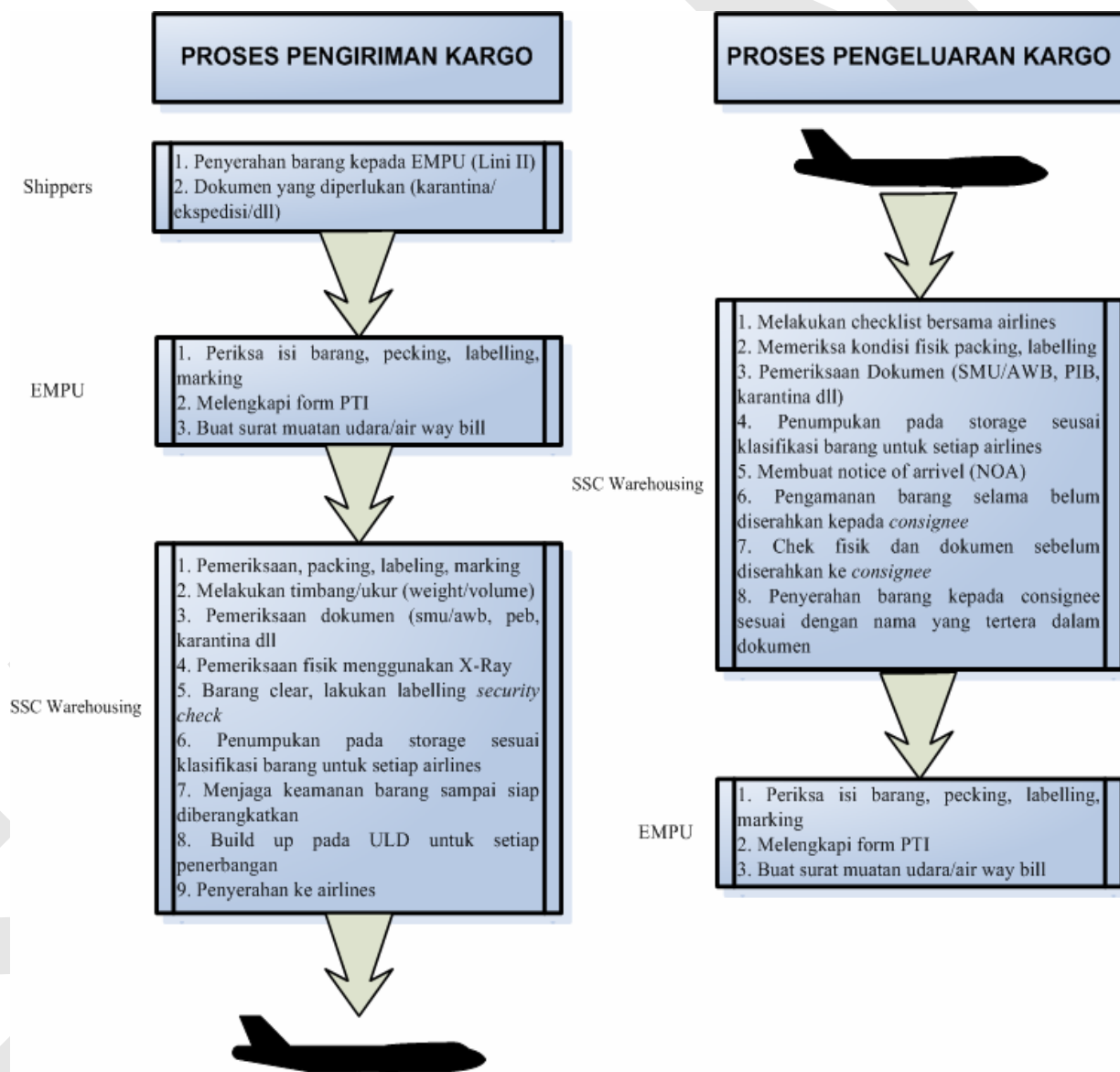
1.2.11.2. Bahwa terkait dengan Kargo Terminal di dalamnya terdapat 2 (dua) zona yang berbeda karakteristik pengaturan satu sama lain. Adapun kedua zona yang berbeda dimaksud adalah (i) Zona Line I yang terdiri dari *Non Public Area* (NPA) dan *Restricted Public Area* (RPA); dan (ii) Zona Line II yang merupakan *Public Area*;-----

1.2.11.3. Bahwa wilayah NPA dan RPA adalah daerah yang sama sekali tertutup bagi publik, kecuali pihak-pihak yang memiliki ijin khusus untuk masuk ke dalamnya, hal mana sangat erat kaitannya dengan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan yang juga menjadi tanggung jawab PT AP I berdasarkan ketentuan perundang-undangan yang berlaku;-----

1.2.11.4. Berbeda dengan NPA dan RPA sebagaimana dimaksud diatas, *Public Area*, sebagaimana dapat diartikan secara harfiah adalah suatu area dimana semua pihak memiliki akses untuk memasukinya;-----

1.2.11.5. Bahwa dalam rangka menjamin terciptanya kelancaran, ketertiban, keamanan, efisiensi dan keselamatan penerbangan dalam melaksanakan kegiatan pengelolaan *Warehousing* maka diperlukan suatu sistem dan prosedur operasional SSC *Warehousing* dengan Keputusan Direksi Nomor Kep.63/OM.10/2006 mengenai sistem dan prosedur operasional SSC *Warehousing*;-----

- 1.2.11.6. Bahwa selanjutnya dalam Lampiran Keputusan Direksi AP I No. Kep. 63/OM.10/2006 mengenai sistem dan prosedur operasional SSC *Warehousing* menjadi pedoman (Standard Operating Procedure/SOP) bagi AP I, EMPU dan Airline; -----
- 1.2.11.7. Bahwa sistem dan prosedur operasional SBU *Warehousing* yang menjadi pedoman bagi AP I, EMPU dan perusahaan penerbangan telah disampaikan kepada EMPU dan maskapai penerbangan; -----
- 1.2.11.8. Bahwa gambaran secara ringkas Proses Pengiriman dan Penerimaan Kargo adalah sebagai berikut:-----



- 1.2.12 Bahwa berdasarkan keterangan Saksi-saksi dari Pemerintah dan berdasarkan KM No. 29 Tahun 1997 Majelis berpendapat bahwa PT AP I dapat membentuk SBU SSC *Warehousing* dan Direksi PT AP I berwenang untuk menetapkan tarif jasa pelayanan kargo di Bandara Hasanuddin Makassar, Sulawesi Selatan; -----

- 1.3 **Dampak SSC Warehousing** (*vide*, Bukti B5, B7, B8, B9, B11, B12, B13, C6, C27);-----
- 1.3.1 Bahwa berdasarkan LHPL dinyatakan sebelum SSC *Warehousing* beroperasi, PT POS dan EMPU langsung berhubungan dengan maskapai penerbangan untuk mengirimkan kargo melalui udara;-----
- 1.3.2 Bahwa setelah SSC *Warehousing* beroperasi, PT POS dan EMPU serta Maskapai Penerbangan diwajibkan menggunakan jasa SSC *Warehousing* untuk mengirimkan kargo melalui udara di Bandara Hasanudin, Makassar; -----
- 1.3.3 Bahwa pada tanggal 1 Januari 2005 PT AP I dan Gabungan Pengusaha Ekspedisi Muatan Pesawat Udara (selanjutnya disebut **GAPEKSU**) membuat kesepakatan bersama berkaitan dengan pengoperasian terminal kargo di Bandara Hasanuddin, Makassar, yang tertuang hal-hal sebagai berikut (*vide* bukti C6): -----
- 1.3.3.1. Bahwa pengoperasian terminal kargo di Bandara Hasanuddin guna mendukung terciptanya suatu ketertiban, keamanan dan kelancaran arus kargo, maka para pihak sepakat untuk tunduk dan patuh pada ketentuan dalam Standar Operation Procedur (SOP) yang ditetapkan Direksi PT AP I; -----
- 1.3.3.2. Tarif Jasa penumpukan di gudang kargo ditetapkan dalam SK Direksi PT AP I dan penentuan dan penetapan tarif baru harus dikonfirmasi dengan pihak GAPEKSU;-----
- 1.3.3.3. Bahwa dalam klausul tugas dan tanggung jawab masing-masing pihak dijelaskan bahwa kargo yang tiba hanya dapat diurus oleh EMPU yang secara resmi telah mendapatkan penunjukkan Airlines dan selanjutnya penanganannya diserahkan kepada GAPEKSU. Sedangkan SSC *Warehousing* hanya menerima kargo dalam kondisi siap angkut (*ready for carried*) dan disimpan dalam grobak/pallet untuk selanjutnya diserahkan kepada maskapai penerbangan; -----
- 1.3.3.4. Dalam klausul hak dan kewajiban dijelaskan bahwa EMPU berhak menerima pelayanan yang sama dan pembayaran jasa *warehousing* dibayarkan secara mingguan. SSC *Warehousing* hanya mengeluarkan/menerima kargo bilamana pihak EMPU telah menyelesaikan persyaratan administrasi yang diwajibkan dan wajib untuk menjaga keamanan dan kelancaran atas kargo berangkat maupun kargo tiba;-----

- 1.3.3.5. Bahwa dalam klausul petugas yang berada di Area Lini I adalah petugas EMPU yang telah mendapat ijin dari Pengelola Bandar Udara; -----
- 1.3.4 Bahwa berdasarkan kesaksian PT POS pada Pemeriksaan Lanjutan, Majelis menemukan fakta sebagai berikut (*vide* bukti B7) : -----
- 1.3.4.1. Bahwa PT POS merasa keberatan akibat bertambahnya biaya-biaya dalam mengirimkan kargo melalui udara, sebab SSC *Warehousing* membebankan biaya PJKP2U, biaya administrasi, biaya konsesi, dan biaya tambahan lainnya kepada PT POS; -----
- 1.3.4.2. Bahwa terkadang PT POS berinisiatif untuk mengangkut kargo secara langsung ke pesawat terbang tanpa dibantu oleh staf SSC *Warehousing*, sebab SSC *Warehousing* terkadang tidak mengangkut barang ke pesawat terbang sesuai dengan kewajibannya; -----
- 1.3.4.3. Bahwa PT POS khawatir akan keamanan kargo di gudang SSC *Warehousing* sebab tidak adanya tanggung jawab yang jelas jika kargo tersebut rusak selama di gudang SSC *Warehousing*; --
- 1.3.4.4. Bahwa PT POS tidak berkeberatan jika harus membayar lebih mahal ketika pelayanan SSC *Warehousing* sesuai dengan biaya yang dibebankan; -----
- 1.3.5 Bahwa berdasarkan kesaksian PT Bawakaraeng Makmur dan PT Agung Pancar Mulya pada Pemeriksaan Lanjutan, Majelis menemukan fakta sebagai berikut (*vide* bukti B11); -----
- 1.3.5.1. Bahwa PT Bawakaraeng Makmur dan PT Agung Pancar Mulya harus membayar biaya PJKP2U, biaya administrasi, biaya konsesi dan biaya-biaya lainnya; -----
- 1.3.5.2. Bahwa biaya-biaya yang dibebankan oleh SSC *Warehousing* kepada PT Bawakaraeng Makmur dan PT Agung Pancar Mulya mengakibatkan kenaikan tarif pengiriman kargo melalui udara; -
- 1.3.5.3. Bahwa PT Bawakaraeng Makmur dan PT Agung Pancar Mulya tidak memperoleh nilai tambah dari beroperasinya SSC *Warehousing*, padahal telah membayar lebih daripada pada waktu SSC *Warehousing* belum beroperasi; -----
- 1.3.5.4. Bahwa menurut PT Bawakaraeng Makmur dan PT Agung Pancar Mulya, kinerja SSC *Warehousing* sangat lambat karena pada prakteknya jika PT Bawakaraeng Makmur dan PT Agung Pancar Mulya jika tidak mengawasi kargo sendiri maka tidak akan diangkut oleh SSC *Warehousing* ke dalam pesawat; -----

- 1.3.5.5. Bahwa PT Bawakaraeng Makmur dan PT Agung Pancar Mulya keberatan dengan harga yang ditetapkan oleh PT AP I dan meminta agar PJKP2U diturunkan menjadi Rp. 150,- per Kg. ---
- 1.3.6 Bahwa berdasarkan kesaksian PT Pandu Siwi Sentosa pada Pemeriksaan Lanjutan, Majelis menemukan fakta sebagai berikut (*vide* bukti B12): ----
- 1.3.6.1. Bahwa menurut pendapat PT Pandu Siwi Sentosa, pengiriman kargo melalui udara semenjak beroperasinya SSC *Warehousing* menjadi lebih terorganisir dan terawasi, namun tarif yang ditetapkan oleh SSC *Warehousing* terlalu berat; -----
- 1.3.6.2. Bahwa PT Pandu Siwi Sentosa menilai kinerja SSC *Warehousing* kurang dari sisi kecepatan untuk mengangkut kargo dari dan ke pesawat namun dari sisi keamanan telah terpenuhi; -----
- 1.3.6.3. Bahwa keuntungan PT Pandu Siwi Sentosa menurun semenjak SSC *Warehousing* beroperasi menjadi 20-30% (dua puluh sampai dengan tiga puluh persen) karena tingginya tarif yang ditetapkan oleh SSC *Warehousing*.-----
- 1.3.7 Bahwa berdasarkan kesaksian Garuda Indonesia dan Merpati Nusantara pada Pemeriksaan Lanjutan, Majelis menemukan fakta sebagai berikut (*vide* bukti B13): -----
- 1.3.7.1. Bahwa Garuda Indonesia menilai pengoperasian SSC *Warehousing* belum memenuhi standar keamanan sesuai dengan peraturan yang berlaku;-----
- 1.3.7.2. Bahwa Merpati Nusantara pernah mengalami kehilangan barang di gudang SSC *Warehousing*, namun SSC *Warehousing* tidak bertanggung jawab dan mengalihkan kesalahan kepada pihak Merpati Nusantara; -----
- 1.3.7.3. Bahwa menurut Garuda Indonesia, tarif untuk pengelolaan kargo di Bandara Soekarno Hatta adalah sebesar Rp. 200/Kg (dua ratus rupiah per kilogram) dan di Bandara Hassanuddin sebesar Rp.250/Kg (dua ratus lima puluh rupiah per kilogram) padahal pelayanannya jauh lebih baik di Bandara Soekarno Hatta; -----
- 1.3.7.4. Bahwa Garuda Indonesia dan Merpati Nusantara mengeluhkan kecepatan kinerja SSC *Warehousing* sehingga terkadang kargo ditangani oleh EMPU, hal ini seharusnya tidak boleh terjadi karena daerah Apron adalah daerah steril dari EMPU; -----

- 1.3.7.5. Bahwa Garuda Indonesia dan Merpati Nusantara mengharapkan SSC *Warehousing* lebih bertanggung jawab dan profesional dalam bekerja.-----
- 1.3.8 Bahwa berdasarkan kesaksian Lion Air pada Pemeriksaan Lanjutan, Majelis fakta-fakta sebagai berikut (*vide bukti B9*): -----
- 1.3.8.1. Bahwa pengelolaan keamanan kargo yang dilakukan oleh SSC *Warehousing* masih belum memadai, hal ini dapat dilihat dari pemeriksaan Surat Muatan Udara (SMU) tidak dilakukan oleh SSC *Warehousing*;-----
- 1.3.8.2. Bahwa Lion Air pernah mengajukan keluhan mengenai keberadaan staf EMPU di daerah Lini 1, namun tidak mengalami perubahan hingga saat pemeriksaan oleh KPPU dilakukan;-----
- 1.3.9 Bahwa berdasarkan dokumen surat dari Garuda Indonesia, Majelis menemukan fakta sebagai berikut (*vide bukti C27*): -----
- 1.3.9.1. Bahwa Garuda Indonesia cabang Makassar mengirimkan surat No. Garuda/UPGDM/20012/07 tanggal 16 Januari 2007 kepada General Manager SSC *Warehousing* perihal Pelayanan & Pengamanan Gudang Kargo Bandara Slt. Hasanuddin; -----
- 1.3.9.2. Bahwa dalam surat tersebut, Garuda Indonesia menekankan hal-hal yang harus diperbaiki oleh SSC *Warehousing* sebagai berikut: -----
- a. Peningkatan pengamanan terhadap setiap barang-barang yang masuk ke dalam gudang kargo guna memastikan isi dan jenis barang dalam kemasan adalah barang berbahaya atau bukan;-----
 - b. Pembagian batas yang jelas antara *land slide* dan *air slide*, dimana proses penerimaan barang (*acceptance*) dan timbang barang berada di wilayah *land slide* yang dapat dimasuki oleh pengirim (*shipper/agent/sub agent*), namun pada wilayah *air slide* adalah area steril (*restricted area*) yang hanya dapat dimasuki oleh petugas yang berkepentingan;---
 - c. Melakukan tindakan-tindakan antisipatif terhadap kemungkinan terjadinya barang hilang/rusak dalam area pergudangan yang dapat merugikan pemilik barang maupun perusahaan penerbangan yang bersangkutan; -----
 - d. Pengadaan alat-alat pendukung pergudangan (*warehouse equipment*) seperti alat timbang yang akurat (telah ditera

secara periodik oleh Instansi yang berwenang), *forklift*, *hand pallet*, *pallet kayu* (untuk storage), dan lain-lain baik di gudang keberangkatan (*outgoing*) internasional/domestik maupun gudang kedatangan (*incoming*) internasional/domestik;-----

- e. Pengadaan alat-alat pengamanan seperti CCTV sebagai *monitoring* seluruh kegiatan *moving* dan Peralatan X-Ray untuk pencegahan pengiriman barang-barang berbahaya (*dangerous goods*) dan barang ilegal yang tidak dilaporkan (*declared*). Kedua peralatan tersebut merupakan *mandatory equipment* untuk standar pergudangan;-----
- f. Penerapan *Standard Operation Procedure* (SOP) yang jelas dalam hal pengelolaan pergudangan guna meningkatkan pelayanan terhadap para pengguna jasa maupun *airline* sebagai *user*;-----
- g. *Memorandum of Understanding* (MOU) antara pihak Perusahaan Penerbangan dengan pihak PT AP I perihal Batasan Tugas dan Tanggung Jawab Antara Pengguna dan Pengelola Jasa Pergudangan;-----

1.3.9.3. Bahwa tujuan dikirimkannya surat tersebut oleh Garuda Indonesia adalah untuk menjamin keselamatan penerbangan dan peningkatan pelayanan terhadap pengguna jasa angkutan udara;

1.3.10 Bahwa berdasarkan penyelidikan lapangan yang dilakukan Tim Pemeriksa dalam LHPL Majelis menemukan fakta sebagai berikut:-----

1.3.10.1. Bahwa pengadaan barang *X-Ray* khusus barang dan kargo baru dilaksanakan pada Desember 2007, sebelum adanya *X-Ray* khusus barang dan kargo yang digunakan adalah *X-Ray* untuk bagasi penumpang;-----

1.3.10.2. Bahwa Petugas yang mengoperasikan *X-Ray* adalah hanya satu orang dan bukan merupakan pegawai *SSC Warehousing* melainkan hanya petugas *outsourcing* PT AP I;-----

1.3.10.3. Bahwa fasilitas yang diberikan oleh *SSC Warehousing*, seperti pallet, kotak kargo tidak memenuhi standar internasional mengenai keselamatan dalam kargo;-----

1.3.10.4. Bahwa banyak pegawai EMPU yang berada di Lini I Gudang Kargo yang seharusnya steril dari pihak selain petugas *SSC Warehousing*;-----

- 1.3.11 Bahwa berdasarkan kesaksian Unit Bisnis Pelayanan Kargo Bandara Soekarno Hatta Majelis mendapatkan fakta sebagai berikut (*vide* bukti B6); -----
- 1.3.11.1. Bahwa pengelolaan jasa pergudangan di Bandara Soekarno-Hatta dikerjasamakan dengan pihak ketiga yaitu JAS, Gapura, DHL, Garuda Indonesia Kargo, Wahana Dirgantara dan RPX; --
- 1.3.11.2. Bahwa tujuan dikerjasama dengan pihak ketiga tersebut adalah untuk efektifitas dan efisiensi namun keamanan tetap menjadi tanggung jawab PT Angkasa Pura II (selanjutnya disebut **PT AP II**); -----
- 1.3.11.3. Bahwa meskipun jasa pergudangan dikerjasamakan dengan pihak ketiga, namun PT AP II Cabang Soekarno-Hatta mengenakan *kargo services charges* berdasarkan Keputusan Direksi PT (Persero) Angkasa Pura II No. KEP.20.02.00/12/2006 adalah sebesar Rp. 40,-/kg (empat puluh rupiah perkilogram) untuk kargo domestik dan Rp. 50,-/kg (lima puluh rupiah per kilogram) untuk kargo international; ----
- 1.3.12 Bahwa Tim Pemeriksa dalam LHPL menyampaikan hasil audit Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada tanggal 13 Juni 2007 atas audit 5 bandara yakni Bandara Ngurah Rai – Bali, Bandara Soekarno Hatta – Jakarta, Bandara Juanda – Surabaya, Bandara Polonia – Medan, dan Bandara Hasanuddin – Makassar. Hasil dari audit tersebut menyatakan bahwa Bandara Hasanuddin – Makassar berada pada peringkat paling bawah dalam aspek keamanan dan pelayanan (*vide* bukti C28); -----
- 1.3.13 Bahwa dalam pembelaannya PT AP I menjelaskan makna dari *secure*, *speed* dan *pricing policy* adalah sebagai berikut: -----
- 1.3.13.1. Keamanan atau *secure*; -----
- 1.3.13.1.1. Bahwa peraturan perundang-undangan yang berlaku hanya mengatur bahwa semua pengiriman kargo harus melalui *security*. Namun peraturan yang berlaku tidak mengatur secara tegas mengenai peralatan yang harus digunakan oleh PT AP I dalam melakukan tindakan *security*; -----
- 1.3.13.1.2. Bahwa sehubungan dengan keamanan atau *secure* dalam rangka menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan, PT AP I telah berusaha semaksimal mungkin untuk meyakinkan tingkat keselamatan dan keamanan yang tinggi. Salah satunya adalah dengan pengadaan dan penggunaan

Explosive Analyzer yang menggunakan sistem *thermal neutron analysing* dimana hasil displaynya langsung menunjukkan jenis peledak yang terdeteksi serta konsentrasi dari bahan peledak tersebut;-----

1.3.13.1.3. Bahwa hasil analisa dari alat tersebut hanya membutuhkan waktu paling lama 13 (tiga belas) detik. Bersamaan dengan penggunaan *Explosive Analyzer* itu juga digunakan *metal detector* yang dapat mendeteksi bahan logam atau senjata api atau senjata tajam. Semenjak April 2007 untuk menambah dan meningkatkan keamanan penerbangan, SSC *Warehousing* juga melengkapi *Explosive Analyzer* dengan *X-Ray* yang menggunakan sistem *Atomic Weight Analysing*, yang hasilnya berupa tampilan atau image yang berwarna oranye ringan sampai oranye pekat pada layar monitor;-----

1.3.13.1.4. Peralatan-peralatan tersebut hanya dapat dioperasikan oleh tenaga *aviation security* yang memiliki sertifikat dan lisensi yang diterbitkan oleh regulator yaitu Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;-----

1.3.13.1.5. Bahwa pada faktanya dalam menyelenggarakan SSC *Warehousing* PT AP I telah memperkerjakan tenaga *aviation security* yang memiliki izin sebagaimana dimaksud diatas;-----

1.3.13.1.6. Bahwa PT AP I telah melakukan pengadaan *X-Ray* yang baru yang digunakan untuk pemeriksaan kargo sebagai cerminan peningkatan kualitas keamanan;-----

1.3.13.1.7. Bahwa SSC *Warehousing* tidak dapat mencegah pegawai EMPU untuk berada di lingkungan terminal kargo dikarenakan pegawai EMPU tersebut telah memiliki izin masuk dari Adminitratur Bandara;-----

1.3.13.2. Kecepatan atau *speed*;-----

1.3.13.2.1. Bahwa yang menjadi pedoman PT AP I selaku pengelola SSC *Warehousing* adalah mengatur

mengenai total waktu yang harus diselesaikan dalam proses penanganan persiapan penerbangan di sisi *Ramp Area* yang disebut *ground time* atau *aircraft turn around* dan sisi terminal yang disebut *overal clearance time*;-----

1.3.13.2.2. Bahwa sehubungan dengan kecepatan atau *speed*, hal tersebut sangat erat kaitannya dengan *interline minimal connecting time* dimana proses pemindahan penumpang dan kargo dari satu airline ke airline lain haruslah memenuhi jadwal yang sangat ketat. Disamping itu, kecepatan atau *speed* dimaksud merupakan bagian dari sistem yang saling terkait satu sama lain dengan kegiatan-kegiatan persiapan penerbangan yang disebut sebagai *Ground Time* atau *Aircraft Turn Around*, dimana untuk kegiatan persiapan penerbangan dimaksud terdapat tidak kurang dari 14 (empat belas) jenis gerakan kegiatan dimana masing-masing gerakan harus dilakukan secara tepat waktu;-----

1.3.13.2.3. Bahwa perlu dipahami pengertian *speed* hanya relevan dalam hubungannya dengan tugas dan tanggung jawab PT AP I atau SSC *Warehousing* dalam zona Lini I. Tugas dan tanggung jawab diluar Zona Lini I, yakni Zona Lini II atau *Ramp Area* (apron, service road) adalah fasilitas sisi udara bukan lah menjadi tanggung jawab PT AP I, melainkan menjadi tanggung jawab EMPU pada zona lini II dan atau tanggung jawab perusahaan penerbangan pada *ramp area* yang biasanya didelegasikan kepada *Ground Handling Agent*;-----

1.3.13.2.4. Bahwa ketentuan sebagaimana diuraikan diatas telah secara tegas diatur dalam sistem dan prosedur operasional *warehousing* di lingkungan PT AP I, yang telah disosialisasikan kepada EMPU dan maskapai penerbangan;-----

1.3.13.2.5. Bahwa SSC *Warehousing* bertanggung jawab saat *acceptance* yang dilakukan dalam rangka pemeriksaan. Selanjutnya yang menentukan kargo

mana yang akan diangkut adalah pihak *airline* dan bukan *SSC Warehousing*; -----

1.3.13.2.6. Bahwa dengan demikian *SSC Warehousing* tidak dapat dikatakan lambat dalam memberikan jasa pelayanan kargo; -----

1.3.13.3. Kebijakan Penetapan Harga atau *Pricing Policy*; -----

1.3.13.3.1. Bahwa kebijakan harga merupakan standar prosedur yang digunakan perusahaan dalam menerapkan harga jasa atau produknya. Penetapan harga merupakan proses yang menetapkan jumlah tertentu yang akan dibebankan perspektif pembeli atas satu produk atau jasa tertentu; -----

1.3.13.3.2. Bahwa faktor pembentuk harga sangatlah beragam dalam menformulasikan strategi penetapan harga. Faktor-faktor tersebut dapat berupa faktor yang terstruktur, seperti faktor biaya dan faktor yang tidak terstruktur yang dianggap penting sebagai pembentuk harga; -----

1.3.13.3.3. Bahwa faktor biaya sebagai faktor terstruktur dapat terdiri dari biaya langsung (*direct cost*) untuk menghasilkan barang dan jasa, dan biaya tidak langsung atau *indirect cost* yang diperlukan sehubungan dengan barang dan jasa sehingga dapat tersedia di pasar; -----

1.3.13.3.4. Faktor tidak terstruktur berhubungan dengan hal yang penting melekat pada tanggung jawab dan strategi bisnis perusahaan, sehingga harus melekat pada penetapan harga; -----

1.3.13.3.5. Bahwa berdasarkan KM No. 29 Tahun 2007, besaran tarif layanan jasa penerbangan dan pelayanan jasa kegiatan penunjang bandar udara harus memperhatikan: -----

- a. kepentingan pelayanan umum; -----
- b. peningkatan mutu pelayanan jasa; -----
- c. kepentingan pemakai jasa; -----
- d. peningkatan kelancaran pelayanan jasa; -----
- e. pengembalian biaya; -----
- f. pengembangan usaha; -----

1.3.13.3.6. Bahwa penetapan tarif oleh PT AP I didasarkan pada ketentuan pasal 34 ayat 4 PP No. 70 Tahun 2001 yang berbunyi: “*Besaran tarif jasa kebandarudaraan pada bandar udara umum yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Kebandarudaraan ditetapkan oleh Badan Usaha Kebandarudaraan setelah dikonsultasikan oleh Menteri*”; -----

1.3.13.3.7. Bahwa sekalipun penetapan tarif dilakukan oleh PT AP I setelah dikonsultasikan dengan Menteri Perhubungan, namun guna memperhatikan kepentingan *stakeholder* dalam jasa pelayanan pergudangan, PT AP I telah mengkonsultasikannya dengan para EMPU melalui GAPEKSU, yang kemudian dituangkan dalam suatu kesepakatan;----

1.3.13.3.8. Bahwa penetapan tarif SSC *Warehousing* oleh Direksi PT AP I tidak hanya mempertimbangkan kepentingan SSC *Warehousing* bandara Hasanuddin tapi juga untuk kepentingan PT AP I secara menyeluruh termasuk di dalamnya operasional bandara lainnya yang berada di bawah pengelolaan PT AP I. Perlu diketahui bahwa direksi PT AP I mengelola 13 (tiga belas) bandara yang 8 (delapan) diantaranya masih membukukan kerugian. Oleh karena itu 5 (lima) bandara yang membukukan keuntungan harus dapat menutupi kerugian yang ada di 8 (delapan) bandara dimaksud; -----

1.3.13.3.9. Bahwa tarif SSC *Warehousing* merupakan tarif termurah dari seluruh bandara yang dikelola PT AP I sebagaimana terlihat dalam tabel dibawah ini:

No.	Bandara	Pengelola	Tarif
1	Hasanuddin – Makassar	SBU PT AP I	Rp. 250/Kg
2	Sepinggan – Balikpapan	SBU PT AP I	Rp. 350/Kg
3	Juanda – Surabaya	PT AP I dan Gapura	Rp. 400/Kg
4	Syamsudin Noor – Banjarmasin	PT AP I dan Gapura	Rp. 300/Kg
5	Sam Ratulangi – Manado	PT AP I dan Gapura	Rp 300/Kg
6	Ngurah Rai – Denpasar	PT AP I & PT KMSI dan Gapura	Rp 390/Kg
7	Pattimura – Ambon	PT AP I dan PT DBM	Rp 300/Kg

- 1.3.13.3.10. Bahwa tarif yang ditetapkan di Bandara Soekarno-Hatta lebih mahal dibandingkan dengan Bandara Hasanuddin perincian sebagai berikut: -----
- a. Biaya penumpukan sebesar Rp 260/kg (dua ratus enam puluh rupiah per kilogram) untuk minimal 10 (sepuluh) kg pengiriman; -----
 - b. Biaya *clearence* sebesar Rp 50/kg (lima puluh rupiah per kilogram) untuk minimal 10 (sepuluh) kg pengiriman; -----
 - c. Biaya pelayanan porter sebesar Rp 90/kg (sembilan puluh rupiah per kilogram) untuk minimal 10 (sepuluh) kg pengiriman; -----
 - d. Dengan demikian total biaya yang dikeluarkan untuk kargo di Bandara Soekarno Hatta adalah sebesar Rp 400/kg (empat ratus rupiah per kilogram) untuk minimal 10 (sepuluh) kg barang;-----
- 1.3.14 Bahwa dalam pembelaannya PT AP I menyatakan bahwa Saksi Fakta dalam perkara *a quo* memberikan pendapat seolah-olah seperti Ahli sehingga tidak dapat digunakan sebagai alat bukti yang sah, karena belum diketahui kebenarannya sebagai suatu fakta bahkan masih harus dibuktikan terlebih dulu kebenarannya;-----
- 1.3.15 Bahwa PT AP I tidak mengakui pendapat dari Administrator Bandara Hassanudin Makassar mengenai audit Dirjen Perhubungan Udara Tahun 2007 sebab tidak ada didukung langsung dengan adanya hasil audit Dirjen Perhubungan Udara yang dimaksud dan tidak adanya sanksi kepada SSC *Warehousing* oleh Dirjen Perhubungan Udara;-----
- 1.3.16 Bahwa dalam pembelaannya mengenai analisa ROE dan ROI PT AP I menyatakan bahwa analisa ROE dan ROI dalam LHPL tidak akurat sebab menggunakan data keuangan pada tahun 2007 yang belum diaudit dan laporan keuangan SSC *Warehousing* tidak dapat dilihat secara terpisah dari laporan konsolidasi PT AP I secara keseluruhan; -----
- 1.3.17 Bahwa PT AP I membantah SSC *Warehousing* telah merugikan EMPU sebab SSC *Warehousing* bukanlah pesaing EMPU dan jumlah EMPU semenjak tahun 2004 hingga 2007 terus meningkat dari 13 (tiga belas) perusahaan menjadi 24 (dua puluh empat) perusahaan; -----
- 1.3.18 Bahwa PT AP I membantah telah melakukan *barrier to entry* kepada pelaku usaha lain untuk masuk ke dalam pasar pelayanan jasa kargo sebab

seusai dengan Pasal 26 Undang-undang penerbangan dan Pasal 35 ayat (2) PP No. 70 Tahun 2001, PT AP I memiliki hak monopoli untuk menentukan apakah mengelola sendiri jasa pelayanan kargo atau berkerjasama dengan pihak ketiga dan berdasarkan pertimbangan kemampuan PT AP I sanggup untuk mengelola sendiri jasa pelayanan kargo di Bandara Hasanuddin Makassar. Pada bandara lain seperti Juanda dan Ngurah-Rai PT AP I juga bekerja sama dengan pihak ketiga untuk mengelola jasa pelayanan kargo antara lain dengan Gapura; -----

1.3.19 Bahwa berdasarkan kesaksian, dokumen-dokumen dan pembelaan PT AP I, Majelis Komisi menyimpulkan: -----

1.3.19.1. Bahwa PT POS, EMPU, dan perusahaan maskapai penerbangan tidak memiliki pilihan lain atau harus menggunakan jasa SSC *Warehousing* untuk pengiriman kargo melalui udara di Bandara Hasanuddin, Makassar Sulawesi Selatan;-----

1.3.19.2. Bahwa PT POS dan EMPU harus menanggung beban biaya tambahan sebab harus menggunakan jasa SSC *Warehousing* dan beban biaya tambahan tersebut telah mengakibatkan menurunnya tingkat keuntungan PT POS dan EMPU; -----

1.3.19.3. Bahwa ditinjau dari sisi keamanan atau *secure*, SSC *Warehousing* terbukti masih kurang memberikan rasa keamanan bagi para pengguna jasanya sebagaimana kesaksian dari PT POS, PT Pandu Siwi Sentosa, Garuda Indonesia dan Merpati Nusantara; -----

1.3.19.4. Bahwa tidak benar pendapat PT AP I tidak dapat melarang pegawai EMPU untuk memasuki wilayah terminal kargo dan wilayah *air side* karena sebagai penanggung jawab bandar udara PT AP I dan SSC *Warehousing* dapat menentukan pihak-pihak yang dapat berada di terminal kargo dan wilayah *air side*. Karena itu Majelis menilai bahwa keluhan Garuda Indonesia dan Lion Air sudah tepat dan SSC *Warehousing* tidak dapat memberikan keamanan sesuai dengan tanggung jawab PT AP I;-----

1.3.19.5. Bahwa meskipun PT AP I telah melaksanakan pengadaan X-Ray khusus kargo namun pengadaan tersebut baru dilaksanakan pada akhir tahun 2007, sedangkan SSC *Warehousing* telah beroperasi semenjak April 2004. Sehingga selama 2004 hingga 2007 X-Ray yang digunakan adalah X-

Ray yang bukan dikhususkan untuk kargo. Berdasarkan hal tersebut Majelis menilai bahwa PT AP I tidak menggunakan teknologi yang benar untuk menjamin keamanan pelayanan kargo yang berdampak kepada keselamatan penerbangan, meskipun SSC *Warehousing* telah membukukan pendapatan yang tinggi selama tahun 2005 hingga tahun 2007;-----

1.3.19.6. Bahwa Majelis menilai hanya menugaskan satu orang *aviation security* tidak cukup mengingat tingginya tingkat lalu lintas kargo di bandara Hasanuddin sehingga besar kemungkinan adanya kargo yang tidak terawasi isinya ketika diperiksa oleh SSC *Warehousing*. Hal ini juga menunjukkan bahwa baik PT AP I dan SSC *Warehousing* tidak memberikan tingkat keamanan yang baik;-----

1.3.19.7. Bahwa dari kecepatan pelayanan atau *speed* meskipun SSC *Warehousing* hanya melakukan pemeriksaan dan yang memuat kargo ke pesawat udara adalah petugas dari Ground Handling, namun Majelis berpendapat bahwa SSC *Warehousing* seharusnya bekerja lebih cepat dalam memeriksa dan memisahkan kargo dan menyerahkannya kepada maskapai penerbangan. Karena pelayanan yang lambat, maka pegawai-pegawai EMPU ataupun pihak yang tidak berkepentingan yang menaikkan barang ke pesawat udara dan mengganggu keamanan dan keselamatan penerbangan;-----

1.3.19.8. Bahwa dari laporan laba rugi tahun 2005 hingga tahun 2007 dan hasil analisa ROE dan ROI pada tahun 2007 terlihat bahwa SSC *Warehousing* memiliki tingkat keuntungan yang sangat tinggi;-----

1.3.19.9. Bahwa Majelis menolak pendapat PT AP I yang menyatakan bahwa harga jasa pelayanan kargo di Bandara Soekarno Hatta lebih mahal, sebab bukti yang disampaikan PT AP I adalah kwitansi yang dikeluarkan Garuda Indonesia, karena itu Majelis tetap berpegang kepada Keputusan Direksi PT AP II Nomor KEP. 20.02.001/12/2006;-----

1.3.19.10. Bahwa Majelis untuk memperdalam analisa melakukan simulasi ROE dengan tarif PJKP2U Rp.150,-, Rp.175,-, Rp.200,- dan Rp. 250 dengan hasil sebagai berikut:-----

TABEL SIMULASI ROE DENGAN TARIF PJKP2U

Tarif PJKP2U (per kilogram)		Rp 150	Rp 175	Rp 200	Rp 250
Total Kargo (A)	293.556,58 Kg	Rp 4,403,348,700	Rp 5,137,240,150	Rp 5,871,131,600	Rp 7,338,914,500
Pendapatan Sewa (B)	Rp 77,915,624				
Pend. Lain-lain [C]	Rp 199,385,753				
Total Pendapatan (A + B + C)		Rp 4,680,650,077	Rp 5,414,541,527	Rp 6,148,432,977	Rp 7,616,215,877
Total Beban (D)	Rp 4,446,306,394				
Laba (Total Pendapatan - D)		Rp 234,343,682	Rp 968,235,132	Rp 1,702,126,582	Rp 3,169,909,482
Modal	Rp 646,268,760				
ROE (Laba/Modal)		36%	150%	263%	490%

1.3.19.11. Bahwa berdasarkan tabel diatas Majelis menilai dengan tarif PJKP2U sebesar Rp.150/Kg (seratus lima puluh rupiah per kilogram) SSC Warehousing masih memperoleh tingkat keuntungan yang wajar dan cukup; -----

1.3.19.12. Bahwa Majelis menilai dengan penerapan tarif Rp 250/Kg (dua ratus lima puluh rupiah per kilogram) oleh SSC Warehousing dibandingkan dengan tarif yang menghasilkan keuntungan yang wajar yaitu Rp 150/Kg (seratus lima puluh rupiah per kilogram), SSC Warehousing telah menimbulkan kerugian kepada konsumen berturut-turut pada tahun 2005, 2006, dan 2007 adalah sebesar Rp. 2,890,110,859.20 (dua milyar dua ratus delapan ratus sembilan puluh juta seratus sepuluh ribu delapan ratus lima puluh sembilan rupiah dan dua puluh sen), Rp.2,899,062,913.20 (dua milyar delapan ratus sembilan puluh sembilan juta enam puluh dua ribu sembilan ratus tiga belas rupiah dan dua puluh sen) dan Rp.2,935,565,800,- (dua milyar sembilan ratus tiga puluh lima juta lima ratus enam puluh lima ribu delapan ratus rupiah) sehingga total kerugian konsumen mencapai Rp.8,724,739,552.40 (delapan milyar tujuh ratus dua puluh empat juta tujuh ratus tiga puluh sembilan ribu lima ratus lima puluh dua ribu rupiah dan empat puluh sen); -----

1.3.19.13. Bahwa Majelis menilai bahwa tingkat keuntungan yang sangat tinggi tersebut tidak diimbangi dengan pelayanan yang baik sehingga SSC Warehousing tidak memberikan nilai tambah bagi pengguna jasanya, selain itu Majelis menilai dengan beroperasinya SSC Warehousing tidak meningkatkan

aspek keamanan dan keselamatan di Bandara Hasanuddin Makassar sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku; -----

1.3.19.14. Bahwa Majelis juga menilai bahwa beroperasinya SSC *Warehousing* adalah salah satu strategi PT AP I untuk menambah keuntungan perseroan, namun mengabaikan pelayanan dan tanggung jawab keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana diwajibkan dalam peraturan perundang-undangan; -----

2. Menimbang bahwa berdasarkan fakta-fakta tersebut dan dikaitkan dengan dugaan pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 17 ayat (1), Pasal 19 huruf a, serta Pasal 25 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, maka Majelis Komisi menilai pemenuhan unsur-unsur pasal-pasal sebagai berikut; -----

2.1 Bahwa ketentuan Pasal 17 ayat (1) Undang-undang No 5 Tahun 1999 menyatakan “*Pelaku usaha dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat*”; -----

2.2 Menimbang bahwa Pasal 17 ayat (1) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 mengandung unsur-unsur sebagai berikut: -----

2.2.1 Pelaku Usaha; -----

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

2.2.1.2. Bahwa pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara *a quo* adalah PT AP I sebagaimana dimaksud pada butir 1.1 Bagian Tentang Hukum; -----

2.2.1.3. Bahwa dengan demikian, unsur pelaku usaha telah **terpenuhi**; --

2.2.2 Penguasaan atas Produksi dan atau Pemasaran Barang dan atau Jasa; -----

2.2.2.1. Bahwa yang menjadi obyek perkara *a quo* adalah Jasa Pelayanan Kargo di Bandara Hasanuddin, Makassar, Sulawesi Selatan; -----

2.2.2.2. Bahwa PT AP I memiliki hak monopoli untuk mengelola bandar udara dan kegiatan penunjang lainnya sesuai dengan peraturan yang berlaku; -----

- 2.2.2.3. Bahwa atas hak monopoli tersebut PT AP I membentuk *Strategic Business Unit* (SBU) yang bernama *SSC Warehousing* yang bertugas mengelola terminal kargo di Bandara Hassanudin Makassar Sulawesi Selatan; -----
- 2.2.2.4. Bahwa berdasarkan penjelasan di atas, PT AP I menguasai produksi dan atau pemasaran jasa pelayanan kargo Bandara Hasanuddin, Makassar, Sulawesi Selatan;-----
- 2.2.2.5. Bahwa dengan demikian, Unsur Penguasaan Atas Produksi dan atau Pemasaran Barang dan atau Jasa **terpenuhi**; -----
- 2.2.3 Mengakibatkan Terjadinya Praktek Monopoli dan atau Persaingan Usaha Tidak Sehat; -----
- 2.2.3.1. Bahwa yang dimaksud praktek monopoli menurut Pasal 1 angka 2 UU No. 5 Tahun 1999 adalah: “*Praktek monopoli adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum*”; -----
- 2.2.3.2. Bahwa yang dimaksud dengan pemusatan kekuatan ekonomi menurut Pasal 1 angka 3 UU No.5 Tahun 1999 adalah: “*Pemusatan kekuatan ekonomi adalah penguasaan yang nyata atas suatu pasar bersangkutan oleh satu atau lebih pelaku usaha sehingga dapat menentukan harga barang dan jasa*”;-----
- 2.2.3.3. Bahwa yang dimaksud persaingan usaha tidak sehat menurut ketentuan Pasal 1 angka 6 UU No. 5 Tahun 1999 adalah: “*Persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha*”; -----
- 2.2.3.4. Bahwa praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang dilakukan PT AP I dalam jasa pelayanan kargo di Bandara Hasanuddin, Makassar, Sulawesi Selatan adalah tidak memberikan pelayanan secara maksimal dan tidak memberikan jaminan keamanan yang maksimal sebagaimana yang diwajibkan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku sehingga para pengguna jasa berkurang tingkat

- kesejahteraannya baik dari sisi pendapatan maupun dari sisi pelayanan yang didapatkan; -----
- 2.2.3.5. Bahwa dengan demikian Unsur Mengakibatkan Terjadinya Praktek Monopoli dan atau Persaingan Usaha Tidak Sehat **terpenuhi**; -----
- 2.3 Bahwa untuk memenuhi unsur-unsur dalam Pasal 17 Ayat (1), Pasal 17 ayat (2) harus terpenuhi terlebih dahulu; -----
- 2.4 Bahwa ketentuan Pasal 17 ayat (2) Undang-undang No 5 Tahun 1999 menyatakan “*Pelaku usaha patut diduga atau dianggap melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) apabila:*
- a. Barang dan atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya; atau -----*
- b. Mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama; atau-----*
- c. Satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang tertentu.”-----*
- 2.4.1 Unsur Barang dan atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya; -
- 2.4.1.1. Bahwa setiap pengiriman barang melalui pesawat udara di Bandara Hasanuddin, Makassar, Sulawesi Selatan harus menggunakan jasa PT AP I melalui SSC *Warehousing* dan tidak ada substitusi yang dapat menggantikan fungsi SSC *Warehousing*;-----
- 2.4.1.2. Bahwa dengan demikian, Unsur Barang dan atau Jasa yang Bersangkutan Tidak Ada Substitusinya **terpenuhi** -----
- 2.4.2 Unsur Satu Pelaku Usaha atau Satu Kelompok Pelaku Usaha Menguasai Lebih Dari 50% (Lima Puluh Persen) Pangsa Pasar Satu Jenis Barang dan Atau Jasa Tertentu : -----
- 2.4.2.1. Bahwa PT AP I melalui SSC *Warehousing* adalah satu-satunya Pelaku Usaha atau Kelompok Pelaku Usaha yang menguasai Jasa Pelayanan Kargo Bandara Hasanuddin, Makassar, Sulawesi Selatan; -----
- 2.4.2.2. Bahwa dengan demikian Unsur Satu Pelaku Usaha atau Satu Kelompok Pelaku Usaha Menguasai Lebih Dari 50% (Lima Puluh Persen) Pangsa Pasar Satu Jenis Barang dan Atau Jasa Tertentu **terpenuhi**. -----
- 2.5 Bahwa ketentuan Pasal 19 huruf a Undang-undang No 5 Tahun 1999 menyatakan “*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 : -----*

- a. menolak dan atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan.”-----*
- 2.5.1 Unsur melakukan satu atau beberapa kegiatan berupa menolak dan atau menghalangi pelaku usaha untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan; -----
- 2.5.1.1. Bahwa Majelis Komisi tidak menemukan perilaku PT AP I yang menolak atau menghalangi pelaku usaha lain untuk bergerak di bidang jasa pelayanan kargo di Bandara Hasanuddin Makassar Sulawesi Selatan;-----
- 2.5.1.2. Bahwa PT AP I tidak pernah memiliki pesaing atau pelaku usaha yang hendak bersaing dalam pasar jasa pelayanan kargo di Bandara Hasanuddin Makassar; -----
- 2.5.1.3. Bahwa PT AP I melalui SSC Warehousing memiliki hak monopoli untuk mengelola jasa pelayanan kargo di Bandara Hasanuddin Makassar Sulawesi Selatan;-----
- 2.5.2 Bahwa dengan demikian, unsur Unsur melakukan satu atau beberapa kegiatan berupa menolak dan atau menghalangi pelaku usaha untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan **tidak terpenuhi**;-----
- 2.5.3 Bahwa dengan demikian dugaan pelanggaran Pasal 19 huruf a UU No. 5 Tahun 1999 **tidak terbukti**;-----
- 2.6 Bahwa ketentuan Pasal 25 ayat (1) Undang-undang No 5 Tahun 1999 menyatakan “*Pelaku Usaha dilarang menggunakan posisi dominan baik secara langsung maupun tidak langsung untuk :*
- a. menetapkan syarat-syarat perdagangan dengan tujuan untuk mencegah dan atau menghalangi konsumen memperoleh barang dan atau jasa yang bersaing, baik dari segi harga maupun kualitas; atau -----*
- b. membatasi pasar dan pengembangan teknologi; atau-----*
- c. menghambat pelaku usaha lain yang berpotensi menjadi pesaing untuk memasuki pasar bersangkutan.-----*
- 2.6.1 Unsur Posisi Dominan; -----
- 2.6.1.1. Bahwa PT AP I adalah satu-satunya pelaku usaha yang memiliki hak monopoli untuk melakukan jasa pelayanan kargo di Bandara Hasanuddin Makassar Sulawesi Selatan; -----
- 2.6.1.2. Bahwa dengan demikian unsur posisi dominan **terpenuhi**;-----
- 2.6.2 Menetapkan syarat-syarat perdagangan dengan tujuan untuk mencegah dan atau menghalangi konsumen memperoleh barang dan atau jasa yang bersaing, baik dari segi harga maupun kualitas;-----

- 2.6.2.1. Bahwa Majelis menilai PT AP I melalui SSC *Warehousing* tidak menetapkan syarat-syarat perdagangan dalam jasa pelayanan kargo Bandara Hasanuddin, Makassar, Sulawesi Selatan;-----
- 2.6.2.2. Bahwa dengan demikian unsur menetapkan syarat-syarat perdagangan dengan tujuan untuk mencegah dan atau menghalangi konsumen memperoleh barang dan atau jasa yang bersaing, baik dari segi harga maupun kualitas **tidak terpenuhi**;
- 2.6.2.3. Bahwa dengan demikian dugaan pelanggaran Pasal 25 ayat 1 huruf a UU No. 5 Tahun 1999 **tidak terbukti**;-----
- 2.6.3 Membatasi pasar dan pengembangan teknologi; -----
- 2.6.3.1. Bahwa Majelis Komisi menilai PT AP I tidak membatasi pasar dan pengembangan teknologi jasa pelayanan kargo di Bandara Hasanuddin, Makassar; -----
- 2.6.3.2. Bahwa dengan demikian unsur membatasi pasar dan pengembangan teknologi **tidak terpenuhi**;-----
- 2.6.3.3. Bahwa dengan demikian dugaan pelanggaran Pasal 25 ayat 1 huruf b UU No 5 Tahun 1999 **tidak terbukti**; -----
- 2.6.4 Menghambat pelaku usaha lain yang berpotensi menjadi pesaing untuk memasuki pasar bersangkutan;-----
- 2.6.4.1. Bahwa Majelis Komisi tidak menemukan fakta pelaku usaha lain yang bermaksud untuk memasuki pasar jasa pelayanan kargo di Bandara Hasanuddin, Makassar, Sulawesi Selatan; ----
- 2.6.4.2. Bahwa dengan demikian unsur menghambat pelaku usaha lain yang berpotensi menjadi pesaing untuk memasuki pasar bersangkutan **tidak terpenuhi**; -----
- 2.6.4.3. Bahwa dengan demikian dugaan pelanggaran Pasal 25 ayat 1 huruf c UU No. 5 Tahun 1999 **tidak terbukti**;-----
3. Menimbang bahwa PT AP I menyatakan bahwa penyelenggaraan SSC *Warehousing* merupakan amanat dari Undang-undang Penerbangan sehingga dikecualikan dalam pasal 50 huruf a Undang-undang No. 5 Tahun 1999, Majelis berpendapat sebagai berikut:-----
- 3.1 Bahwa beroperasinya SSC *Warehousing* adalah hak monopoli PT AP I sebagaimana diamanatkan dalam peraturan perundangan yang berlaku;-----
- 3.2 Bahwa dalam Pasal 2 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 berbunyi: “*Pelaku Usaha di Indonesia dalam menjalankan kegiatan usahanya berasaskan demokrasi ekonomi dengan memperhatikan keseimbangan kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum*”;-----

- 3.3 Bahwa Pasal 3 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 berbunyi:
“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 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; -----
- 3.4 Bahwa Majelis menilai akibat monopoli oleh SSC Warehousing mempengaruhi kepentingan umum dan efisiensi ekonomi dalam hal pengiriman kargo melalui angkutan udara karena itu akibat monopoli SSC Warehousing masuk dalam lingkup Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999; -----
- 3.5 Bahwa dengan demikian Majelis Komisi menolak pendapat PT AP I yang menyatakan bahwa penyelenggaraan SSC Warehousing masuk dalam pengecualian Pasal 50 huruf a Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999; -----
4. Menimbang bahwa sebelum memutuskan, Majelis Komisi mempertimbangkan hal-hal di bawah ini: -----
- 4.1 Bahwa selama Pemeriksaan berlangsung, PT AP I telah bersikap kooperatif dan memberikan dokumen-dokumen yang dibutuhkan oleh Tim Pemeriksa; -----
- 4.2 Bahwa PT AP I memiliki tugas yang berat dalam melaksanakan tugas pelayanan jasa kebandar udaraan, di satu sisi harus memperoleh keuntungan, disisi lain harus memberikan pelayanan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku; -----
5. Menimbang berdasarkan Pasal 35 huruf e Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, Komisi memiliki tugas memberikan saran dan pertimbangan kepada Pemerintah, Majelis Komisi merekomendasikan:
- 5.1 Bahwa Administrator Bandara untuk lebih meningkatkan pengawasan di Bandara Hasanuddin umumnya dan khususnya di wilayah terminal kargo sesuai dengan peraturan yang berlaku; -----
- 5.2 Bahwa perlu adanya peningkatan koordinasi antara Departemen Perhubungan dan Kementerian BUMN mengenai pelayanan kebandarudaraan dan kewajiban PT AP I dalam mencari keuntungan; -----
6. Menimbang bahwa berdasarkan pertimbangan-pertimbangan di atas, maka mengingat Pasal 43 ayat (3) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, Majelis Komisi:-----

MEMUTUSKAN

1. Menyatakan bahwa PT AP I secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 17 Ayat 1 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999; -----
2. Menyatakan bahwa PT AP I secara sah dan meyakinkan tidak melanggar Pasal 19 huruf a Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
3. Menyatakan bahwa PT AP I secara sah dan meyakinkan tidak melanggar Pasal 25 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999; -----
4. Memerintahkan kepada PT AP I untuk meningkatkan pelayanan dan keamanan dalam jasa pelayanan kargo di Bandara Hasanuddin, Makassar selambat-lambatnya 1 (satu) bulan semenjak keputusan ini memiliki kekuatan hukum tetap; -----
5. Memerintahkan kepada PT AP I untuk menghitung ulang tarif jasa pelayanan kargo sesuai dengan harga dan tingkat keuntungan yang wajar; -----
6. Memerintahkan kepada PT AP I untuk membayar denda sebesar Rp.1.000.000.000,- (*satu milyar rupiah*) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai Setoran Pendapatan Denda Pelanggaran di Bidang Persaingan Usaha, Departemen Perdagangan Sekretariat Jenderal Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755 (Pendapatan Denda Pelanggaran di Bidang Persaingan Usaha); -----

Demikian putusan ini ditetapkan melalui musyawarah dalam Sidang Majelis Komisi pada hari Kamis, tanggal 22 Mei 2008 dan dibacakan di muka persidangan yang dinyatakan terbuka untuk umum pada hari **Kamis tanggal 22 Mei 2008** oleh Majelis Komisi yang terdiri dari Dr. Sukarmi SH., MH, sebagai Ketua Majelis, Erwin Syahril SH., dan Prof. Dr. Tresna P. Soemardi, masing-masing sebagai Anggota Majelis, dengan dibantu oleh Muhammad Hadi Susanto, S.H. sebagai Panitera. -----

Ketua Majelis,

ttd.

Dr. Sukarmi SH., MH

Anggota Majelis,

ttd.

Erwin Syahril SH.

Anggota Majelis,

ttd.

Prof. Dr. Tresna P. Soemardi

Panitera,

ttd.

M. Hadi Susanto, S.H.