



## PUTUSAN

### **Perkara Nomor: 03/KPPU-I/2003**

**Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia**, selanjutnya disebut **Komisi**, yang memeriksa dugaan pelanggaran terhadap ketentuan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, selanjutnya disebut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang diduga dilakukan oleh:-----

1. ***PT Pelayaran Meratus (disingkat “PT Meratus”)***, berkedudukan di Surabaya yang beralamat kantor di Jalan Aloon-aloon Priok Nomor 27, Surabaya, selanjutnya disebut ***Terlapor I***;-----
2. ***PT Tempuran Emas Tbk. (disingkat “PT Temas”)***, berkedudukan di Jakarta yang beralamat kantor di Jalan Tembang Nomor 51 Tanjung Priok, Jakarta Utara, selanjutnya disebut ***Terlapor II***;-----
3. ***PT (Persero) Djakarta Lloyd (disingkat “PT Djakarta Lloyd”)***, berkedudukan di Jakarta yang beralamat kantor di Jalan Senen Raya Nomor 44, Jakarta Pusat, selanjutnya disebut ***Terlapor III***;-----
4. ***PT Jayakusuma Perdana Lines (disingkat “PT Jayakusuma”)***, berkedudukan di Jakarta yang beralamat kantor di Gedung Pricewaterhousecoopers Jalan H.R. Rasuna Said Kuningan Lantai 10, Jakarta Selatan, selanjutnya disebut ***Terlapor IV***;-----
5. ***PT Samudera Indonesia Tbk. (disingkat “PT Samudera Indonesia”)***, berkedudukan di Jakarta yang beralamat kantor di Jalan S. Parman Kavling 35, Jakarta Barat, selanjutnya disebut ***Terlapor V***;-----
6. ***PT Tanto Intim Line (disingkat “PT Tanto”)***, berkedudukan di Surabaya yang beralamat kantor di Jalan Perak Barat Nomor 41 - 43, Surabaya, selanjutnya disebut ***Terlapor VI***;--
7. ***PT Lumintu Sinar Perkasa (disingkat “PT Lumintu”)***, berkedudukan di Jakarta yang beralamat kantor di Wisma SMR Lantai 2 Unit 02 Kompleks Mitra Sunter, Jalan Yos Sudarso Kavling 89, Jakarta Utara, selanjutnya disebut ***Terlapor VII***;-----

Telah mengambil Putusan sebagai berikut :-----

**MAJELIS KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA**, yang selanjutnya disebut **Majelis Komisi**;

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

Setelah mendengar keterangan para Terlapor;

Setelah mendengar keterangan para Saksi;

Setelah menyelidiki kegiatan para Terlapor;

### **TENTANG DUDUK PERKARA**

1. Menimbang bahwa Komisi berdasarkan wewenang sebagaimana diatur dalam Pasal 36 huruf b dan Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 membentuk Tim Monitoring dengan Surat Keputusan Nomor 52/Kep/KPPU/X/2002 tentang Tim Monitoring Persaingan Bisnis Transportasi Udara, Laut, dan Kereta Api tanggal 23 Oktober 2002 yang terdiri dari Ir. Mohammad Iqbal sebagai Ketua Tim, Dr. Bambang P. Adiwiyoto dan Ir. Tadjuddin Noersaid masing-masing sebagai Anggota dan dibantu oleh Drs. Malino Pangaribuan, Riesa Susanti, SH., dan Setyabudi Yulianto, SH. masing-masing sebagai Investigator, Ando Fahda Aulia, Demayanti Noersaid, dan Astrid Iswandari masing-masing sebagai Sekretariat;
2. Menimbang bahwa berdasarkan hasil monitoring terhadap persaingan bisnis transportasi udara, laut, dan kereta api di Indonesia, Komisi menilai perlu untuk dilakukan monitoring lanjutan;
3. Menimbang bahwa untuk itu, Komisi membentuk Tim Monitoring dengan Surat Keputusan Nomor 04/Kep/KPPU/I/2003 Tanggal 23 Januari 2003 tentang Tim Monitoring Dugaan Kartel yang Dilakukan Pelaku Usaha Angkutan Laut Khusus Barang (Kargo) yang kemudian diubah dengan Surat Keputusan Nomor 14/Kep/KPPU/II/2003 Tanggal 20 Februari 2003 tentang Perubahan Keputusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 04/Kep/KPPU/II/2003 yang terdiri dari Ir. Mohammad Iqbal sebagai Ketua Tim, Dr. Bambang P. Adiwiyoto dan Ir. Tadjuddin Noersaid masing-masing sebagai Anggota dan dibantu oleh Drs. Malino Pangaribuan, Dedy Sani Ardi, SE. dan Riesa Susanti, SH. masing-masing sebagai Investigator, Drs. Ahmad Kaelani, M.Si. dan Purwati masing-masing sebagai Sekretariat;
4. Menimbang bahwa Rapat Komisi pada tanggal 8 Mei 2003 telah menerima Hasil Monitoring Dugaan Kartel yang Dilakukan Pelaku Usaha Angkutan Laut Khusus Barang (Kargo) yang pada pokoknya berisi rekomendasi Tim untuk menindaklanjuti hasil monitoring ke tahap Pemeriksaan Pendahuluan;

5. Menimbang bahwa atas dasar rekomendasi tersebut Komisi pada tanggal 19 Mei 2003 dengan Surat Penetapan Nomor 05/PEN/KPPU/V/2003 tentang Pemeriksaan Pendahuluan Perkara Inisiatif Nomor 03/KPPU-I/2003 menetapkan untuk melakukan Pemeriksaan Pendahuluan terhitung sejak tanggal 19 Mei 2003 sampai dengan tanggal 30 Juni 2003; -----
6. Menimbang bahwa untuk melaksanakan Pemeriksaan Pendahuluan, Komisi mengeluarkan Surat Keputusan Nomor 37/KEP/KPPU/V/2003 tanggal 19 Mei 2003 tentang Penugasan Anggota Komisi dalam Pemeriksaan Pendahuluan Perkara Inisiatif Nomor 03/KPPU-I/2003 yang terdiri dari Ir. H. Moh. Iqbal sebagai Ketua Tim Pemeriksa, Dr. Ir. Sutrisno Iwantono, M.A. dan Dr. Pande Radja Silalahi, masing-masing sebagai Anggota, serta dibantu oleh Drs. Malino Pangaribuan, Zaki Zein Badroen, SE., Fahmi Alli Sarosa, SE., Riesa Susanti, SH., Dora Pristina, SH, M.Si., masing-masing sebagai Investigator, Endah Widwianingsih, SH. dan Vovo Iswanto, SH, LL.M., masing-masing sebagai Notulis berdasarkan Surat Tugas Direktur Eksekutif Sekretariat Komisi Nomor 06/SET/DE/ST/V/2003 tanggal 19 Mei 2003;-----
7. Menimbang bahwa dalam Pemeriksaan Pendahuluan, Tim Pemeriksa telah mendengar keterangan dari para Terlapor;-----
8. Menimbang bahwa selanjutnya identitas serta keterangan para Terlapor telah dicatat dalam Berita Acara Pemeriksaan (BAP) dan ditandatangani oleh para Terlapor;-----
9. Menimbang bahwa setelah melakukan Pemeriksaan Pendahuluan, Tim Pemeriksa menemukan adanya indikasi pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 5 ayat (1), Pasal 11, Pasal 19 huruf a dan c, dan Pasal 25 ayat (1) huruf a dan c Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang perlu ditindaklanjuti dan karena itu merekomendasikan agar Komisi melakukan Pemeriksaan Lanjutan;-----
10. Menimbang bahwa atas rekomendasi Tim Pemeriksa tersebut, Komisi menetapkan untuk melanjutkan Perkara Inisiatif Nomor 03/KPPU-I/2003 ke dalam Pemeriksaan Lanjutan terhitung sejak tanggal 3 Juli 2003 sampai dengan tanggal 26 September 2003, dengan Penetapan Komisi Nomor 10/PEN/KPPU/VII/2003 tanggal 3 Juli 2003;-----
11. Menimbang bahwa untuk melakukan Pemeriksaan Lanjutan, Komisi mengeluarkan Surat Keputusan Nomor 51/KEP/KPPU/VII/2003 tanggal 3 Juli 2003 tentang Penugasan Anggota Komisi sebagai Majelis Komisi dalam Pemeriksaan Lanjutan Perkara Inisiatif

Nomor 03/KPPU-I/2003, yang terdiri dari Ir. H. Moh. Iqbal sebagai Ketua Majelis, Dr. Ir. Sutrisno Iwantono, M.A dan Dr. Pande Radja Silalahi, masing-masing sebagai Anggota, serta dibantu oleh Drs. Malino Pangaribuan, Zaki Zein Badroen, SE., Fahmi Alli Sarosa, SE., Riesa Susanti, SH., Dora Pristina, SH. M.Si., masing-masing sebagai Investigator, Endah Widwianingsih, SH., dan Vovo Iswanto, SH. LL.M, masing-masing sebagai Panitera berdasarkan Surat Tugas Direktur Eksekutif Sekretariat Komisi Nomor 10/SET/DE/ST/VII/2003 tanggal 3 Juli 2003;-----

12. Menimbang bahwa setelah jangka waktu 60 (enam puluh) hari kerja Pemeriksaan Lanjutan, Majelis Komisi selanjutnya memandang perlu untuk memperpanjang jangka waktu Pemeriksaan Lanjutan terhitung sejak tanggal 29 September 2003 sampai dengan tanggal 7 Nopember 2003 dengan Surat Penetapan Komisi Nomor 77/Kep/KPPU/IX/2003 tanggal 29 September 2003;-----
13. Menimbang bahwa dalam Pemeriksaan Lanjutan, Majelis Komisi telah mendengar keterangan dari para Terlapor;-----
14. Menimbang bahwa selanjutnya identitas serta keterangan para Terlapor telah dicatat dalam Berita Acara Pemeriksaan (BAP) dan ditandatangani oleh para Terlapor;-----
15. Menimbang bahwa dalam Pemeriksaan Lanjutan, Majelis Komisi telah mendengar keterangan 5 (lima) Saksi di bawah sumpah, 3 (tiga) Saksi tidak di bawah sumpah dengan alasan 2 (dua) Saksi tidak bersedia untuk memberikan keterangan di bawah sumpah dan 1 (satu) Saksi tidak disumpah;-----
16. Menimbang bahwa selanjutnya identitas serta keterangan para Saksi telah dicatat di dalam BAP dan ditandatangani oleh para Saksi;-----
17. Menimbang bahwa dalam Pemeriksaan Pendahuluan dan Pemeriksaan Lanjutan, Majelis Komisi telah mendapatkan, meneliti dan menilai surat-surat dan atau dokumen-dokumen;-----
18. Menimbang bahwa dalam Pemeriksaan Lanjutan telah dilakukan penyelidikan di Surabaya dan Makassar terhadap sejumlah pengguna jasa para Terlapor;-----
19. Menimbang bahwa selanjutnya Majelis Komisi telah mempunyai bukti dan penilaian yang cukup untuk mengambil Putusan;-----

**TENTANG HUKUM**

1. Menimbang bahwa berdasarkan keterangan-keterangan yang terungkap dalam Pemeriksaan Pendahuluan dan Pemeriksaan Lanjutan, baik dari para Terlapor maupun para Saksi dan berdasarkan surat-surat dan atau dokumen-dokumen yang diperoleh selama pemeriksaan, Majelis Komisi menemukan fakta-fakta sebagai berikut;-----
  - 1.1 Bahwa Terlapor I adalah badan usaha yang didirikan berdasarkan hukum dan peraturan perundang-undangan negara Republik Indonesia, berkedudukan di Surabaya berdasarkan perubahan Anggaran Dasar terakhir Nomor 50 tanggal 22 Desember 2000 yang dibuat oleh Notaris Soetjipto, SH, dengan kegiatan usaha sebagai berikut;-----

Melaksanakan kegiatan usaha sebagai berikut;-----

pelayaran untuk ;-----

    - a. angkutan barang (penumpang);-----
    - b. sewa menyewa (*charter*) kapal;-----
    - c. sebagai agen dari berbagai jenis perusahaan pelayaran;-----
    - 1.1.1 Terlapor I berkantor pusat di Jalan Aloon-Aloon Priok Nomor 27 Surabaya dan mempunyai kantor cabang di Surabaya, Jakarta, Makassar, Kendari, Mataram, Banjarmasin, Samarinda, Palu, Sampit, Medan, Benoa, Benete, Palembang, Kupang dan Dili;-----
    - 1.1.2 Terlapor I memiliki armada sebanyak 31 (tiga puluh satu) buah kapal dengan kapasitas mulai dari 60 (enam puluh) TEU's (*Twenty Equivalent Unit*) sampai dengan 350 (tiga ratus lima puluh) TEU's dengan kapasitas terbanyak antara 120 (seratus dua puluh) TEU's sampai dengan 160 (seratus enam puluh) TEU's. Armada Terlapor I terdiri dari 2 (dua) jenis kapal, yaitu kapal kontainer yang berjumlah 28 (dua puluh delapan) buah kapal dan kapal konvensional yang berjumlah 3 (tiga) buah kapal;-----
    - 1.1.3 Terlapor I mengoperasikan 2 (dua) sampai 3 (tiga) buah kapal untuk jalur tetap Surabaya - Makassar dan 1 (satu) buah kapal untuk jalur tidak tetap;-----
    - 1.1.4 Terlapor I mempunyai kapasitas angkut sebanyak 1600 (seribu enam ratus) TEU's atau frekuensinya sekitar 8 (delapan) sampai 11 (sebelas) kali. Untuk melayani suatu jalur, Terlapor I tidak memerlukan ijin sehingga Terlapor I dapat melayani jalur manapun di dalam negeri;-----
    - 1.1.5 Terlapor I mempunyai konsumen perusahaan forwarder yang diklasifikasikan menjadi 2 (dua), yaitu pelanggan tetap sebanyak 90%

- (sembilan puluh persen) dan pelanggan tidak tetap sebanyak 10% (sepuluh persen);-----
- 1.1.6 Terlapor I juga memiliki perusahaan forwarder yang menjadi pelanggan tetap Terlapor I yang mempunyai omzet sekitar 10 % (sepuluh persen) sampai dengan 15 % (lima belas persen). Di setiap jalur yang dilayani, Terlapor I mempunyai 7 (tujuh) sampai 8 (delapan) perusahaan forwarder;-----
- 1.1.7 Dalam keterangannya, Terlapor I menyatakan bahwa perusahaan pelayaran yang melayani jalur Surabaya - Makassar adalah PT Tanto, PT Djakarta Lloyd, PT Temas, PT Pelayaran Nusantara Panurjwan (PT Panurjwan) yang merupakan anak perusahaan PT Samudera Indonesia, dan PT Jayakusuma;-----
- 1.1.8 Terlapor I menyatakan bahwa pesaing terberat Terlapor I adalah perusahaan pelayaran PT Djakarta Lloyd, PT Tanto dan PT Temas. Menurut keterangan Terlapor I, jika dilihat dari segi daya angkut, Terlapor I adalah perusahaan pelayaran yang paling besar diikuti oleh perusahaan pelayaran lainnya, seperti PT Tanto, PT Temas, PT Djakarta Lloyd, dan perusahaan pelayaran lainnya. Sedangkan jika dilihat dari segi armada yang dimiliki, perusahaan pelayaran yang paling besar adalah perusahaan pelayaran Terlapor I dan PT Tanto;-----
- 1.1.9 Terlapor I menyatakan bahwa tarif tertinggi yang berlaku sebelum kesepakatan (1998-2002) untuk jalur dari Surabaya – Makassar adalah Rp 2.200.000 (dua juta dua ratus ribu rupiah) sampai Rp 2.300.000 (dua juta tiga ratus ribu rupiah). Kemudian tarif cenderung turun sampai titik terendah antara Rp 1.650.000 (satu juta enam ratus lima puluh ribu rupiah) sampai Rp 1.700.000 (satu juta tujuh ratus ribu rupiah). Sedangkan tarif terendah untuk jalur dari Makassar - Surabaya adalah sekitar Rp 800.000 (delapan ratus ribu rupiah). Hal ini disebabkan kapal banyak yang kosong atau hanya terisi 50% (lima puluh persen);-----
- 1.1.10 Terlapor I menyatakan bahwa tarif yang ditetapkan pada saat kesepakatan adalah sebesar Rp 2.000.000 (dua juta rupiah). Namun tarif kesepakatan tersebut tidak dipatuhi;-----
- 1.1.11 Terlapor I menyatakan bahwa pada saat pemeriksaan dilakukan *Break Event Point* (BEP) Terlapor I adalah sekitar Rp 2.000.000 (dua juta rupiah) sampai Rp 2.100.000 (dua juta seratus ribu rupiah), sehingga pada saat pemeriksaan dilakukan Terlapor I mengalami kerugian;-----
- 1.1.12 Terlapor I menyatakan memiliki pangsa pasar paling besar untuk jalur dari Surabaya – Makassar, sehingga Terlapor I merupakan *price leader*;---

- 1.1.13 Terlapor I menyatakan bahwa latar belakang terjadinya kesepakatan adalah adanya undangan dari PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV (Pelindo IV) yang meminta agar bongkar muat ditangani oleh pelabuhan dengan harga yang akan ditetapkan atau diusulkan oleh Pelindo IV. Terlapor I selanjutnya menyatakan bahwa tujuan Pelindo IV melakukan hal ini adalah agar Pelindo IV dapat menaikkan *Terminal Handling Charge* (THC) di mana rencananya pada tahun 2004 semua jasa bongkar muat akan ditangani oleh Pelindo IV. Pada saat itu perusahaan-perusahaan pelayaran menyatakan tidak berkeberatan dengan usulan Pelindo IV tersebut. Tetapi, perusahaan-perusahaan pelayaran mengeluhkan tarif yang sangat rendah sementara harga BBM terus naik, sehingga diusulkan untuk dibuat kesepakatan kenaikan tarif;-----
- 1.1.14 Terlapor I menyatakan bahwa usulan untuk menetapkan tarif yang sama berasal dari Pelindo IV dan INSA tetapi Terlapor I tidak mengetahui siapa yang pertama kali mengusulkannya. Namun demikian, semua perusahaan pelayaran yang melayani jalur Surabaya – Makassar – Surabaya menolak usulan tersebut sehingga dicari sistem baru yaitu penetapan kuota;-----
- 1.1.15 Terlapor I menyatakan bahwa kesepakatan tarif dan kuota angkutan peti kemas untuk jalur Makassar – Surabaya – Makassar ditandatangani pada tanggal 23 Desember 2002. Kesepakatan tersebut mulai berlaku pada tanggal 15 Januari 2003 dan akan dilakukan evaluasi setiap 3 (tiga) bulan;-----
- 1.1.16 Terlapor I menyatakan bahwa kesepakatan kuota didasarkan pada data Pelindo IV selama periode 6 (enam) bulan atau 1 (satu) tahun terakhir berdasarkan *market share* dari masing-masing Terlapor. Sedangkan perhitungan tarif merupakan usulan dari perusahaan-perusahaan pelayaran yang pada akhirnya disepakati tarif sebesar Rp 2.000.000 (dua juta rupiah) dengan alasan agar tidak mengagetkan pasar;-----
- 1.1.17 Terlapor I selanjutnya mengakui telah menandatangani dokumen kesepakatan penetapan tarif dan kuota jalur Surabaya – Makassar;-----
- 1.1.18 Terlapor I mengakui dan membenarkan bahwa telah menandatangani dokumen pembatalan kesepakatan penetapan tarif dan kuota jalur Surabaya – Makassar;-----
- 1.1.19 Terlapor I menyatakan bahwa pernah mengeluarkan surat edaran yang ditujukan kepada pengguna jasa Terlapor I dan berbentuk surat biasa yang didalamnya tercantum tarif berdasarkan kesepakatan;-----
- 1.1.20 Terlapor I menyatakan bahwa kesepakatan dengan tarif Rp 2.000.000 (dua juta rupiah) tidak berjalan karena strateginya salah, yaitu tarif yang

- ditetapkan seharusnya bukan Rp 2.000.000 (dua juta rupiah) tetapi Rp 2.300.000 (dua juta tiga ratus ribu rupiah) karena jumlah yang ditagihkan oleh *forwarder* kepada pengguna jasa berbeda;-----
- 1.1.21 Terlapor I menyatakan bahwa selama periode kesepakatan berlangsung, Terlapor I masih berada di bawah kuota yang disepakati sedangkan PT Djakarta Lloyd dan PT Tanto pernah melebihi kuota yang ditetapkan karena mendapat limpahan dari PT Panurjwan (PT Samudera Indonesia). Namun hingga saat ini belum ada perusahaan pelayaran yang bersedia untuk membayar denda;-----
- 1.1.22 Terlapor I menyatakan bahwa tarif terendah yang dapat ditawarkan untuk jalur dari Surabaya – Makassar adalah sebesar Rp 1.650.000 (satu juta enam ratus lima puluh ribu rupiah) dan untuk jalur dari Makassar – Surabaya adalah sebesar Rp 900.000 (sembilan ratus ribu rupiah);-----
- 1.1.23 Terlapor I menyatakan bahwa pada saat pemeriksaan dilakukan kesepakatan tarif dan kuota tidak berlangsung lagi terutama setelah adanya peringatan dari Komisi. Tarif pada saat pemeriksaan dilakukan cenderung menurun selain *order* yang juga sedang sedikit;-----
- 1.2 Bahwa Terlapor II adalah badan usaha yang didirikan berdasarkan hukum dan peraturan perundang-undangan negara Republik Indonesia, berkedudukan di Jakarta dengan Akta Notaris Nomor 252 Tanggal 17 September 1987 yang dibuat di hadapan Notaris Misahardi Wilamarta, S.H. dan berdasarkan perubahan terakhir Berita Acara Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa Perseroan Terbatas PT Tempuran Emas Nomor 26 Tanggal 14 April 2003 yang dibuat oleh Notaris Fathiah Helmi, SH, dengan kegiatan usaha sebagai berikut;-----
- a. Mengusahakan dan menyelenggarakan perusahaan pelayaran nusantara dengan usaha-usaha pengangkutan penumpang, barang, hewan dengan kapal laut baik di dalam maupun di luar negeri;-----
- b. Mengerjakan semua kegiatan untuk bertindak sebagai agen dari usaha pelayaran niaga untuk hal-hal yang lazim dikerjakannya;-----
- 1.2.1 Terlapor II berkantor pusat di Jalan Tembang Nomor 51 Tanjung Priok Jakarta Utara dan mempunyai kantor cabang di Singapura, Surabaya, Makassar, Manado, Belawan, Ambon, Pontianak, dan Bitung. Di samping itu, Terlapor II juga mempunyai kantor agen di Medan, Pontianak dan Ambon;-----
- 1.2.2 Terlapor II berdiri sejak tahun 1987 dan bergerak di bidang angkutan laut dengan menggunakan kontainer;-----
- 1.2.3 Terlapor II memiliki armada sebanyak 12 (dua belas) buah kapal di mana 1 (satu) buah kapal tenggelam. Kapal yang dioperasikan oleh Terlapor II



- adalah kapal jenis kontainer dengan kapasitas 200 (dua ratus) TEU's sampai dengan 900 (sembilan ratus) TEU's dan semua kapal yang dioperasikan oleh Terlapor II adalah milik Terlapor II;-----
- 1.2.4 Terlapor II melayani jalur pelayaran sesuai dengan lokasi kantor cabang dan agen dari Terlapor II, yaitu Surabaya – Medan, Jakarta - Medan, Jakarta – Surabaya, Makassar – Bitung, serta Surabaya – Makassar. Untuk jalur Surabaya-Makassar, Terlapor II melayani rata-rata 6 (enam) sampai 7 (tujuh) *voyages* (pulang pergi) setiap bulannya dengan mengoperasikan kapal kontainer 20 (dua puluh) *feet* yang berkapasitas 200 (dua ratus) TEU's sampai 300 (tiga ratus) TEU's;-----
- 1.2.5 Terlapor II mempunyai konsumen yang diklasifikasikan menjadi 2 (dua) yaitu forwarder atau ekspedisi sebanyak 90% (sembilan puluh persen) dan perorangan sebanyak 10% (sepuluh persen);-----
- 1.2.6 Terlapor II menyatakan bahwa perusahaan-perusahaan pelayaran yang melayani jalur Surabaya - Makassar adalah perusahaan pelayaran PT Meratus, PT Tanto, PT Djakarta Lloyd, PT Jayakusuma, dan PT Panurjwan. Semua perusahaan pelayaran tersebut merupakan perusahaan pesaing Terlapor II di mana yang menjadi pesaing terberat Terlapor II adalah perusahaan pelayaran PT Meratus;-----
- 1.2.7 Terlapor II menyatakan bahwa penentuan tarif angkutan adalah berdasarkan pada kuantitas barang, yaitu jika kuantitas barang semakin banyak maka tarif akan semakin murah; -----
- 1.2.8 Terlapor II menyatakan bahwa latar belakang terjadinya kesepakatan adalah adanya banting-bantingan harga pada saat *low season* di mana pada saat itu *cost* tidak seimbang dengan pendapatan sehingga untuk mencapai *Break Even Point* (BEP) seluruh perusahaan pelayaran memberikan diskon. Melihat kondisi tersebut, INSA berinisiatif untuk mengadakan pertemuan dengan mengundang semua perusahaan pelayaran yang melayani jalur Surabaya – Makassar untuk menetapkan suatu sistem penetapan tarif dan kuota di mana pengawasan kuota akan dilakukan oleh Pelindo IV;-----
- 1.2.9 Terlapor II menyatakan bahwa kesepakatan tarif dan kuota angkutan peti kemas untuk jalur Makassar – Surabaya – Makassar ditandatangani pada tanggal 23 Desember 2002 dan mulai berlaku pada tanggal 15 Januari 2003 serta akan dilakukan evaluasi setiap tiga bulan;-----
- 1.2.10 Terlapor II menyatakan bahwa tarif minimum yang ditetapkan dalam kesepakatan adalah sebesar Rp 2.000.000 (dua juta rupiah). Untuk pelanggaran tarif kesepakatan tidak dikenakan sanksi;-----

- 1.2.11 Terlapor II menyatakan bahwa pembagian kuota didasarkan pada performa masing-masing perusahaan pelayaran dalam periode 6 (enam) bulan terakhir sebelum kesepakatan dibuat. Sanksi hanya dikenakan bagi perusahaan pelayaran yang melebihi kuota yang besarnya adalah Rp 500.000 (lima ratus ribu rupiah);-----
- 1.2.12 Terlapor II mengakui telah menandatangani dokumen kesepakatan penetapan tarif dan kuota jalur Surabaya – Makassar;-----
- 1.2.13 Terlapor II mengakui dan membenarkan bahwa telah menandatangani dokumen pembatalan kesepakatan penetapan tarif dan kuota jalur Surabaya – Makasar;-----
- 1.2.14 Terlapor II mengakui mengeluarkan surat pemberitahuan adanya penyesuaian tarif tetapi Terlapor II tidak pernah mengeluarkan surat edaran yang berisikan pemberitahuan adanya pembatalan kesepakatan penetapan tarif kepada pengguna jasa;-----
- 1.2.15 Terlapor II menyatakan bahwa kesepakatan tarif dan kuota berlaku efektif selama 3 (tiga) bulan pertama yaitu sejak bulan Pebruari 2003 sampai dengan April 2003, sedangkan pelaksanaan sanksi atas kelebihan kuota tidak efektif karena masih merupakan ujicoba;-----
- 1.2.16 Terlapor II menyatakan bahwa tidak ada perusahaan pelayaran yang memberlakukan tarif di bawah Rp 2.000.000 (dua juta rupiah);-----
- 1.2.17 Terlapor II menyatakan bahwa kuota yang didapat Terlapor II untuk jalur Surabaya - Makassar adalah sebesar 14% (empat belas persen) sampai dengan 16% (enam belas persen) dan dalam pelaksanaannya Terlapor II tidak pernah melampaui kuota yang telah disepakati;-----
- 1.2.18 Terlapor II menyatakan bahwa selama kesepakatan berlangsung ada perusahaan pelayaran yang melebihi kuota yang disepakati, yaitu perusahaan pelayaran PT Djakarta Lloyd tetapi sanksi belum diberikan karena kesepakatan mengenai penerapan sanksi atas kelebihan kuota masih dalam taraf uji coba;-----
- 1.2.19 Terlapor II menyatakan bahwa pada saat pemeriksaan dilakukan kesepakatan tarif dan kuota sudah tidak berlaku lagi. Hal ini disebabkan adanya peringatan dari Komisi. Namun demikian, sebelum adanya peringatan dari Komisi, para Terlapor berdasarkan hasil dari evaluasi pertama pelaksanaan kesepakatan tarif dan kuota menyetujui untuk melanjutkan pelaksanaan kesepakatan tersebut;-----
- 1.2.20 Terlapor II menyatakan bahwa tarif terendah yang dapat ditawarkan untuk jalur Surabaya – Makassar adalah sebesar Rp 1.600.000 (satu juta enam

ratus ribu rupiah) sedangkan untuk jalur Makassar – Surabaya adalah sebesar Rp 1.000.000 (satu juta rupiah);-----

- 1.3 Bahwa Terlapor III adalah badan usaha yang didirikan berdasarkan hukum dan peraturan perundang-undangan negara Republik Indonesia, berkedudukan di Jakarta dengan Akta Notaris berdasarkan perubahan Anggaran Dasar terakhir Nomor 50 Tanggal 16 Maret 1998 yang dibuat oleh Notaris Imas Fatimah, SH, dengan kegiatan usaha sebagai berikut;-----
- a. Menjalankan usaha-usaha dalam bidang pelayaran angkutan laut, baik pelayaran samudera, *feeder* dan kegiatan angkutan yang menunjang usaha pelayaran samudera dan khususnya melayani pengangkutan kontainer dari tempat si pengirim sampai tempat penerima;-----
  - b. Menjalankan kegiatan sebagai pemilik kapal;-----
  - c. Menjalankan kegiatan keagenan kapal-kapal dan/atau perusahaan-perusahaan pelayaran;-----
  - d. Melakukan kegiatan terminal di berbagai pelabuhan di dalam negeri;-----
  - e. Melakukan kegiatan pergudangan dan ekspedisi untuk keperluan kapal yang diageni;-----
  - f. Melakukan kegiatan reparasi dan pemeliharaan serta galangan yang dimungkinkan oleh fasilitas yang tersedia;-----
  - g. Menjalankan kegiatan-kegiatan lainnya yang menunjang kegiatan pokok (pelayaran), berupa *charter* kapal dan *broker* kapal;-----
- 1.3.1 Terlapor III berkantor pusat di Jalan Senen Raya Nomor 44 Jakarta Pusat dan mempunyai 17 (tujuh belas) kantor cabang di seluruh Indonesia, yaitu Tanjung Priok, Surabaya, Makassar, Medan, Batam, Padang, Bandung, Semarang, Banyuwangi, Cigading, Manado, Banjarmasin, Panjang, Benoa, Tarakan, Palembang, dan Cirebon;-----
- 1.3.2 Terlapor III berdiri sejak tahun 1950 dengan nama NV Djakarta Lloyd. Pada tahun 1961 berubah nama menjadi PN Djakarta Lloyd. Kemudian pada tahun 1998 berubah lagi menjadi PT Persero Djakarta Lloyd yang bergerak dalam bidang pelayaran dan tidak ada pengembangan bidang usaha hingga saat pemeriksaan dilakukan;-----
- 1.3.3 Terlapor III memiliki armada 14 (empat belas) buah kapal yang melayani jalur domestik dan internasional yang terdiri dari 9 (sembilan) kapal Caraka Jaya yang digunakan untuk melayani jalur domestik dengan kapasitas masing-masing 208 (dua ratus delapan) TEU's, 3 (tiga) kapal Pakubuwono dengan kapasitas 400 (empat ratus) TEU's dan 2 (dua) kapal Pakubuwono dengan kapasitas 1600 (seribu enam ratus) TEU's untuk melayani jalur luar negeri dengan *base* di Singapura;-----

- 1.3.4 Terlapor III menyatakan bahwa jalur reguler yang dilayani oleh Terlapor III adalah jalur Jakarta – Medan dengan 2 (dua) buah kapal, jalur Jakarta – Padang dengan 2 (dua) buah kapal, dan jalur Surabaya – Makasar dengan 2 (dua) buah kapal. Sedangkan jalur semi reguler yang dimiliki oleh Terlapor III adalah jalur Jakarta – Batam yang dilayani dengan mengoperasikan 1 (satu) buah kapal. Selain itu, ada pula 1 (satu) buah kapal Caraka Jaya milik Terlapor III yang di-*charter* di Singapura;-----
- 1.3.5 Terlapor III mempunyai 132 (seratus tiga puluh dua) konsumen ;-----
- 1.3.6 Terlapor III menyatakan bahwa ada 7 (tujuh) perusahaan pelayaran yang melayani jalur Surabaya – Makasar yang diantaranya adalah perusahaan pelayaran PT Meratus, PT Temas, PT Tanto, PT Samudera Indonesia, PT Jayakusuma dan PT Lumintu;-----
- 1.3.7 Terlapor III tidak dapat mengukur perusahaan pelayaran yang menjadi kompetitor terberatnya;-----
- 1.3.8 Terlapor III mempunyai pangsa pasar di Jakarta sedangkan PT Meratus, PT Temas dan PT Tanto mempunyai pangsa pasar di Surabaya;-----
- 1.3.9 Terlapor III menyatakan bahwa tujuan diadakannya kesepakatan penetapan tarif jalur Surabaya – Makasar adalah untuk memelihara pasar agar jangan sampai terjadi persaingan usaha tidak sehat yang diantaranya berupa banting-bantingan harga antar perusahaan pelayaran karena *space* yang ditawarkan lebih banyak dibandingkan dengan permintaan yang ada.;-----
- 1.3.10 Terlapor III menyatakan bahwa latar belakang terjadinya kesepakatan tarif dan kuota diawali dengan adanya undangan dari Pelindo IV untuk hadir dalam rapat yang dipimpin oleh INSA Makasar dengan maksud untuk mempertahankan atau memelihara pasar yang ada. Pertemuan dilakukan karena hampir semua biaya, seperti BBM, biaya pelabuhan dan biaya penyandaran naik antara 10 % (sepuluh persen) sampai 30 % (tiga puluh persen);-----
- 1.3.11 Terlapor III menyatakan bahwa yang membuat kesepakatan adalah 7 (tujuh) perusahaan pelayaran yang melayani jalur Surabaya – Makasar atau Jakarta – Makasar. Selain itu, ada pihak lain yang ikut terlibat dalam proses pembahasan kesepakatan, yaitu INSA, Pelindo IV dan Administrator Pelabuhan (Adpel) Makassar. INSA merupakan paguyuban perusahaan pelayaran sedangkan Pelindo IV adalah pengelola pelabuhan. Adpel merupakan perwakilan pemerintah yang mengatur mengenai keselamatan, keamanan dan lain-lain di pelabuhan;-----

- 1.3.12 Pada saat pembahasan kesepakatan tarif dan kuota, Terlapor III mengajukan keberatan atas kuota yang diusulkan karena ditentukan berdasarkan data tahun 2000. Namun demikian pada saat penandatanganan, semua perusahaan pelayaran termasuk Terlapor III menyetujuinya;-----
- 1.3.13 Terlapor III menyatakan bahwa periode pertama kesepakatan tarif dan kuota untuk jalur Makassar – Surabaya – Makassar dimulai pada bulan Januari 2003 sampai dengan Maret 2003. Sedangkan periode kedua kesepakatan dimulai pada bulan Maret 2003 tetapi pada bulan April 2003 kesepakatan tersebut dibubarkan;-----
- 1.3.14 Terlapor III menyatakan bahwa kesepakatan 7 (tujuh) perusahaan pelayaran berkaitan dengan tarif dan kuota. Apabila perusahaan pelayaran mengangkut muatan melebihi kuota yang ditentukan maka perusahaan pelayaran tersebut akan dikenakan sanksi yang ditentukan oleh komite dari 7 (tujuh) perusahaan pelayaran. Namun, penerapan sanksi atas kelebihan kuota tidak pernah dilaksanakan. Terlapor III pernah melebihi kuota dan dikenakan sanksi sebesar Rp 1.300.000.000 (satu milyar tiga ratus juta rupiah) pada bulan Maret 2003 tetapi tidak dilaksanakan. Ada 2 (dua) perusahaan lain yang juga pernah melebihi kuota, yaitu perusahaan pelayaran PT Temas dan PT Tanto. Uang denda selanjutnya akan diberikan kepada perusahaan yang kuotanya berkurang akibat pelanggaran kuota;-----
- 1.3.15 Terlapor III mengakui telah menandatangani dokumen kesepakatan penetapan tarif dan kuota jalur Surabaya – Makassar;-----
- 1.3.16 Terlapor III mengakui dan membenarkan bahwa telah menandatangani dokumen pembatalan kesepakatan penetapan tarif dan kuota jalur Surabaya – Makasar;-----
- 1.3.17 Terlapor III menyatakan tidak pernah mengeluarkan surat edaran yang berisi pemberitahuan kesepakatan penetapan tarif dan kuota. Meskipun demikian, Terlapor III membenarkan dan membubuhkan tanda tangan di atas dokumen yang merupakan surat edaran dari cabang mengenai pemberitahuan kesepakatan penetapan tarif dan kuota. Terlapor III menyatakan bahwa kepala cabang berwenang untuk mengeluarkan surat semacam itu dan tidak perlu memberitahukan kepada kantor pusat kecuali untuk hal-hal yang dianggap penting. Terlapor III menyatakan tidak ada tekanan dalam pembuatan surat edaran tersebut dan Terlapor III mengakui bahwa memang tarif kesepakatan itu pernah berlaku dengan adanya surat edaran tersebut;-----

- 1.3.18 Terlapor III menyatakan bahwa sejak awal pelaksanaan kesepakatan tarif di lapangan tidak berjalan efektif karena pasar yang tidak bisa menerima dan dari segi hukum, ada saran untuk tidak melakukan hal tersebut. Pada saat pemeriksaan dilakukan, Terlapor III menyatakan bahwa kesepakatan dianggap batal dan masing-masing boleh menentukan harga berapa saja dan tidak ada pembatasan kuota lagi;-----
- 1.3.19 Terlapor III menyatakan bahwa sampai saat ini tarif terendah yang pernah ditawarkan berkisar antara Rp 1.600.000 (satu juta enam ratus ribu rupiah) sampai Rp. 1.700.000 (satu juta tujuh ratus ribu rupiah) sedangkan tarif tertinggi di atas Rp 1.800.000 (satu juta delapan ratus ribu rupiah). Tarif Rp 2.000.000 (dua juta rupiah) tidak pernah diberlakukan di pasar, tapi tergantung pada pelayanannya. Untuk jalur Makasar – Surabaya tarif terendah berkisar antara Rp 800.000 (delapan ratus ribu rupiah) sampai dengan Rp 900.000 (sembilan ratus ribu rupiah) dan tidak pernah lebih tinggi dari Rp. 900.000 (sembilan ratus ribu rupiah);-----
- 1.4 Bahwa Terlapor IV adalah badan usaha yang didirikan berdasarkan hukum dan peraturan perundang-undangan negara Republik Indonesia, berkedudukan di Surabaya dengan Akta Notaris berdasarkan perubahan Anggaran Dasar terakhir Nomor 05 tanggal 21 Agustus 1998 yang dibuat oleh Notaris Sukawaty Sumadi, SH., dengan kegiatan usaha sebagai berikut;-----
- a. Menjalankan usaha dalam bidang pelayaran dengan menggunakan kapal yang meliputi kegiatan pengangkutan penumpang dan barang;-----
  - b. Menyelenggarakan muatan lanjutan (*transhipment through cargo*) dari atau ke luar negeri;-----
  - c. Melaksanakan semua kegiatan untuk bertindak sebagai agen baik keagenan lokal (*local agency*) maupun keagenan niaga dan lain-lainnya untuk hal yang lazim dikerjakannya;-----
- 1.4.1 Terlapor IV berkantor pusat di gedung PricewaterhouseCoopers (PWC), Jalan H.R. Rasuna Said Kuningan Lantai 10, Jakarta dan mempunyai kantor cabang di Surabaya, Semarang, Medan, Bandung, Bandar Lampung, Makassar, Bitung, Palu dan Palembang;-----
- 1.4.2 Terlapor IV menyatakan bahwa sebelumnya Terlapor IV merupakan *general agent* dari Ever Green untuk jalur Jakarta – Singapura. Terlapor IV mulai memasuki jalur domestik pada tanggal 9 Agustus 2000 untuk jalur Surabaya – Makasar;-----
- 1.4.3 Terlapor IV pernah memiliki armada 4 (empat) buah kapal, yaitu 2 (dua) buah kapal untuk jalur Indonesia Timur dan 2 (dua) buah kapal untuk

jalur Jakarta – Belawan. Terlapor IV sudah menjual 1 (satu) buah kapal sehingga saat ini hanya memiliki 3 (tiga) buah kapal untuk melayani seluruh jalur yang ada. Kapal Terlapor IV berjenis Permai 1 dan Permai 5 dengan JBT masing-masing 11.857 (sebelas ribu delapan ratus lima puluh tujuh) ton serta Permai 3 dengan JBT 8700 (delapan ribu tujuh ratus) ton yang semuanya khusus untuk mengangkut kontainer;-----

- 1.4.4 Terlapor IV menyatakan bahwa tidak diperlukan izin dari Departemen Perhubungan untuk melayani jalur pelayaran dalam negeri tetapi cukup dengan pemberitahuan;-----
- 1.4.5 Terlapor IV mengklasifikasikan pengguna jasanya menjadi 2 (dua), yaitu pelanggan dan kontrak di mana konsumen terbesar Terlapor IV adalah forwarder. Terlapor IV juga mempunyai pelanggan yang berasal dari pabrikan langsung;-----
- 1.4.6 Terlapor IV menyatakan bahwa ada 7 (tujuh) perusahaan pelayaran yang melayani jalur Surabaya – Makassar. Berdasarkan kekuatannya, perusahaan pelayaran yang paling besar adalah PT Tanto, PT Meratus, PT Samudera Indonesia, PT Temas, PT Djakarta Lloyd, PT Jayakusuma dan PT Lumintu;-----
- 1.4.7 Terlapor IV menyatakan bahwa perusahaan pelayaran yang merupakan pesaing terberat dilihat dari jumlah armada yang dimilikinya adalah PT Tanto, PT Meratus, dan PT Temas. Sedangkan dilihat dari pelayanannya, Terlapor IV memberikan pelayanan yang lebih baik. Terlapor IV mempunyai pangsa pasar yang paling besar, yaitu antara 20% (dua puluh persen) sampai 30% (tiga puluh persen) untuk jalur Surabaya – Makassar;-----
- 1.4.8 Terlapor IV menyatakan bahwa kronologis terjadinya kesepakatan penetapan tarif untuk jalur Surabaya – Makassar adalah adanya rapat yang dilakukan pada sekitar bulan Nopember 2002 di Surabaya yang dihadiri oleh Thomas A.E.B.H. Panggabean. Rapat tersebut diselenggarakan atas inisiatif Pelindo IV dan INSA Makasar yang didasari oleh kepentingan yang sama karena bisnis pelayaran pada saat itu tidak menguntungkan, yaitu terjadinya perang tarif yang terus berlangsung sampai dengan saat pemeriksaan dilakukan. Dalam rapat tersebut perusahaan pelayaran yang lain mengusulkan untuk diadakan kuota berdasarkan pangsa pasar dari masing-masing perusahaan pelayaran yang datanya diperoleh dari Pelindo IV. Hasil dari rapat tersebut menyepakati mengenai ketentuan tarif dan kuota agar tidak terjadi perang tarif;-----

- 1.4.9 Terlapor IV merupakan perusahaan pelayaran baru dalam bidang pengangkutan laut khusus barang (kargo) untuk jalur domestik yang mulai beroperasi pada tahun 2000 dan hanya mengikuti perusahaan pelayaran lama, seperti perusahaan pelayaran PT Djakarta Lloyd, PT Tanto, PT Meratus dan perusahaan pelayaran lainnya. Sebagai pemain baru, Terlapor IV tidak dapat memberlakukan harga normal atau menguntungkan karena perusahaan pelayaran yang kuat akan memberi harga yang lebih murah;-----
- 1.4.10 Terlapor IV menyatakan bahwa pembubaran kesepakatan penetapan tarif dan kuota terhitung mulai tanggal 29 April 2003 dengan alasan bahwa kesepakatan tersebut dilarang oleh Komisi karena melanggar Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
- 1.4.11 Terlapor IV menyatakan bahwa ada beberapa macam kesepakatan, yakni kesepakatan berdasarkan tarif, kesepakatan berdasarkan tarif dan kuota dan kesepakatan berdasarkan kontainer. Semula yang lebih cocok adalah kesepakatan tarif, misalnya Rp 2.000.000 (dua juta rupiah) untuk jalur Surabaya – Makassar. Namun kesepakatan Ini tidak efektif karena banyak perusahaan pelayaran yang kemudian akan memberikan diskon. Akhirnya dibuat kesepakatan tarif dengan kuota yang disertai dengan sanksi denda atau penalti atas usulan dari PT Meratus;-----
- 1.4.12 Terlapor IV menyatakan bahwa pengawas kesepakatan adalah Pelindo IV, INSA dan Adpel Makassar. Apabila ada perusahaan pelayaran yang melebihi kuota harus membayar 50% (lima puluh persen) kepada perusahaan yang kehilangan kuotanya;-----
- 1.4.13 Terlapor IV mengakui telah menandatangani dokumen kesepakatan penetapan tarif dan kuota jalur Surabaya – Makassar;-----
- 1.4.14 Terlapor IV mengakui dan membenarkan bahwa telah menandatangani dokumen pembatalan kesepakatan penetapan tarif dan kuota jalur Surabaya – Makasar;-----
- 1.4.15 Terlapor IV menyatakan bahwa tidak pernah mengeluarkan pemberitahuan kepada konsumen mengenai adanya kesepakatan ataupun penyesuaian tarif, tetapi Terlapor IV pernah mengeluarkan surat yang memberitahukan bahwa tarif sudah naik menjadi Rp 2.000.000 (dua juta rupiah). Terlapor IV juga tidak pernah mengeluarkan pemberitahuan tentang adanya pencabutan kenaikan tarif. Mekanisme yang ada adalah berdasarkan *bargaining* antara konsumen dan perusahaan;-----
- 1.4.16 Terlapor IV menyatakan bahwa tarif pada masa kesepakatan berlangsung berkisar antara Rp 2.100.000 (dua juta seratus ribu rupiah) sampai dengan



Rp 2.200.000 (dua juta dua ratus ribu rupiah). Setelah kesepakatan dibubarkan, tarif berubah menjadi Rp 1.500.000 (satu juta lima ratus ribu rupiah) sampai dengan Rp 1.600.000 (satu juta enam ratus ribu rupiah);---

1.4.17 Terlapor IV menyatakan bahwa tarif terendah yang pernah diberikan adalah Rp 1.700.000 (satu juta tujuh ratus ribu rupiah) untuk jalur Surabaya – Makassar. Sedangkan untuk jalur Makassar – Surabaya Terlapor IV tidak mempunyai tarif tertentu karena jalur Terlapor IV adalah melalui Jakarta – Surabaya – Makassar – Bitung – Palu – Surabaya;-----

1.5 Bahwa Terlapor V adalah badan usaha yang didirikan berdasarkan hukum dan peraturan perundang-undangan negara Republik Indonesia, berkedudukan di Jakarta dengan Akta Notaris Nomor 33 tanggal 13 Nopember 1964 yang dibuat di hadapan Notaris Soeleman Ardjasmita, SH, berdasarkan perubahan Anggaran Dasar terakhir Nomor 24 Tanggal 21 April 1999 yang dibuat oleh Notaris Ny. Toety Juniarto, S.H, dengan kegiatan usaha sebagai berikut;-----

Melaksanakan perusahaan pelayaran, yang meliputi usaha-usaha pengangkutan penumpang, barang dan hewan dengan kapal laut, demikian dalam usaha-usaha tersebut, termasuk pula penyelenggaraan muatan lanjutan (*transhipment through cargo*) semua kegiatan untuk bertindak sebagai agen pelayaran, baik keagenan lokal (*local agency*) maupun keagenan umum (*general agency*), untuk hal-hal yang lazim dikerjakan;-----

1.5.1 Terlapor V berkantor pusat di Jalan S. Parman Kavling 5 Jakarta Barat dan mempunyai kantor cabang sebanyak 23 (dua puluh tiga) buah yang tersebar di seluruh Indonesia. Terlapor V mempunyai perwakilan di luar negeri yang diantaranya berkedudukan di Dubai, Kuala Lumpur, Singapura, Bangkok, Shanghai dan Hongkong. Terlapor V mempunyai anak perusahaan dalam rangka diversifikasi pelayaran seperti perusahaan forwarding;-----

1.5.2 Terlapor V memiliki armada 27 (dua puluh tujuh) buah kapal jenis kontainer yang mempunyai kapasitas 500 (lima ratus) TEU's sampai dengan 1500 (seribu lima ratus) TEU's. Sebelas kapal diantaranya melayani jalur Indonesia, yaitu Singapura - Medan, Singapura - Pontianak, Singapura - Surabaya, Singapura - Semarang, Singapura - Jakarta, Singapura - Palembang dan Singapura - Jambi. Masing-masing jalur dilayani oleh 2 (dua) sampai 3 (tiga) buah kapal yang beroperasi secara reguler. Sedangkan untuk jalur inter insuler, Terlapor V memiliki armada 6 (enam) buah kapal Caraka dengan kapasitas 125 (seratus dua puluh lima) TEU's sampai dengan 200 (dua ratus) TEU's yang terdiri dari

- 2 (dua) buah kapal untuk melayani jalur Jakarta-Banjarmasin, 1 (satu) buah kapal untuk jalur Jakarta-Pontianak, 1 (satu) buah kapal untuk jalur Jakarta-Makassar, 1 (satu) buah kapal untuk jalur Surabaya-Banjarmasin, dan 1 (satu) buah kapal untuk jalur Surabaya-Makassar;-----
- 1.5.3 Terlapor V menyatakan bahwa perusahaan pelayaran yang melayani jalur Surabaya – Makassar secara berturut-turut dari yang paling besar armadanya adalah perusahaan pelayaran PT Meratus, PT Temas, PT Spil, PT Tanto, PT Djakarta Lloyd, dan PT Panurjwan. Meskipun demikian, Terlapor V tidak mengetahui hal tersebut secara pasti;-----
- 1.5.4 Terlapor V menyatakan bahwa kompetitor terberat untuk jalur Surabaya-Makassar adalah perusahaan pelayaran PT Meratus, karena sudah lama beroperasi di jalur tersebut; -----
- 1.5.5 Terlapor V mempunyai konsumen yang diklasifikasikan menjadi 2 (dua) segmentasi, yaitu segmentasi *direct cargo* sebesar 30% (tiga puluh persen) dan *forwarding* sebesar 70% (tujuh puluh persen) yang berada di Surabaya;-----
- 1.5.6 Terlapor V menyatakan bahwa latar belakang terjadinya kesepakatan diawali dengan adanya *over supply* di pelayaran dunia. Kapal yang semula melayani jalur regional dengan ukuran besar masuk ke jalur domestik, seperti kapal regional PT Tanto yang masuk ke jalur Jakarta-Makassar dan Jakarta-Pontianak sehingga terjadi *over supply* di jalur tersebut yang mengakibatkan perang tarif. Oleh karena itu, sebelum pelayaran nasional hancur, Pelindo IV mempunyai gagasan untuk membuat kesepakatan;-----
- 1.5.7 Terlapor V menyatakan bahwa tidak mengetahui secara pasti masa berlaku kesepakatan penetapan tarif dan kuota;-----
- 1.5.8 Terlapor V menyatakan bahwa kesepakatan hanya mengenai tarif dan kuota. Pembagian kuota sesuai dengan pangsa pasar (*market share*) dari masing-masing perusahaan pelayaran yang datanya diperoleh dari Pelindo IV. Perusahaan pelayaran yang sudah mempunyai *market share* 50% (lima puluh persen) mendapat kuota sebesar 50% (lima puluh persen). Hal ini tidak disetujui oleh perusahaan pelayaran yang pangsa pasarnya kecil karena perusahaan tersebut menginginkan kuota yang besar;-----
- 1.5.9 Terlapor V menyatakan bahwa belum pernah terkena sanksi karena melanggar kesepakatan;-----
- 1.5.10 Terlapor V mengakui telah menandatangani dokumen kesepakatan tarif dan kuota untuk jalur Surabaya – Makassar;-----

- 1.5.11 Terlapor V mengakui dan membenarkan bahwa telah menandatangani dokumen pembatalan kesepakatan penetapan tarif dan kuota untuk jalur Surabaya – Makasar;-----
- 1.5.12 Terlapor V menyatakan bahwa tidak mengeluarkan surat edaran yang berisi pemberitahuan kesepakatan penetapan tarif dan kuota pada perusahaan *freight forwarding* tetapi PT Panurjwan sebagai operator Terlapor V yang mengeluarkan surat edaran tersebut;-----
- 1.5.13 Terlapor V menyatakan bahwa kesepakatan berlaku antara 3 (tiga) – 4 (empat) bulan. Setelah itu, kesepakatan bubar secara alami karena dilarang oleh Komisi dan tarif sudah tidak sesuai dengan kesepakatan;---
- 1.5.14 Terlapor V memiliki operator yaitu PT Panurjwan dimana Terlapor V sebagai agennya sehingga Terlapor V tidak bisa menjawab mengenai tarif. Tetapi seingat Terlapor V untuk tarif jalur Surabaya-Makasar sebesar Rp 1.800.000 (satu juta delapan ratus ribu rupiah). Sedangkan untuk tarif jalur Makasar-Surabaya sebesar Rp 1.200.000 (satu juta dua ratus ribu rupiah) - Rp 1.300.000 (satu juta tiga ratus ribu rupiah). Jadi pada dasarnya Terlapor V tidak menetapkan tarif;-----
- 1.6 Bahwa Terlapor VI adalah badan usaha yang didirikan berdasarkan hukum dan peraturan perundang-undangan negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta;-----
  - 1.6.1 Terlapor VI berkantor pusat di Jalan Perak Barat Nomor 41 – 43 Surabaya dan mempunyai kantor cabang di Belawan, Ambon, Ternate, Bitung, Makasar, Gorontalo, Samarinda, dan Tanjung Priok;-----
  - 1.6.2 Terlapor VI memiliki armada lebih kurang 30 (tiga puluh) buah kapal sejak 3 (tiga) tahun belakangan ini. Terlapor VI memiliki kapal dengan DWT (Dead Weight Tonnage) yaitu 1500, 3000, 4000, 5000, 6000 dan 7000 di mana yang paling banyak adalah kapal dengan DWT antara 3000 sampai 6000. Terlapor VI mengoperasikan 3 (tiga) buah kapal untuk jalur Surabaya – Makassar, yaitu Kapal Tanto Permai 2 dan Kapal Tanto Niaga. Terlapor VI memiliki kapal yang bisa diatur jalurnya dan ada kapal yang di-*switch* ke tempat lain di mana kapal tidak di-*poll* di satu tempat tapi berputar tergantung permintaan;-----
  - 1.6.3 Terlapor VI memiliki jalur tetap di mana kantor cabangnya berkedudukan. Perijinan untuk pengoperasian suatu jalur sesuai dengan ketentuan dari Pemerintah, yaitu apabila ingin melayani suatu jalur tertentu harus memberitahukan ke Departemen Perhubungan atau Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;-----

- 1.6.4 Terlapor VI menyatakan bahwa perusahaan pelayaran yang melayani jalur Surabaya – Makassar adalah perusahaan pelayaran PT Meratus, PT Temas, PT Tanto, PT Samudera Indonesia, PT Jayakusuma, PT Djakarta Lloyd dan PT Lumintu;-----
- 1.6.5 Terlapor VI menyatakan tidak merasa memiliki kompetitor dan Terlapor VI memberi kesempatan bagi siapa saja yang ingin masuk ke jalur manapun;-----
- 1.6.6 Terlapor VI mempunyai konsumen yang diklasifikasikan menjadi 2 (dua), ekspedisi dan forwarding;-----
- 1.6.7 Terlapor VI menyatakan bahwa latar belakang terjadinya kesepakatan adalah karena Pelindo IV Makasar ingin menaikkan THC. Tetapi Terlapor VI tidak menyetujuinya karena biaya THC sudah tinggi;-----
- 1.6.8 Terlapor VI menyatakan bahwa kesepakatan hanya mengenai tarif dan kuota. Terlapor VI tidak mengetahui bagaimana cara menetapkan kuota dan tidak menyetujui dengan adanya penetapan kuota karena tidak jelas dasarnya;-----
- 1.6.9 Terlapor VI mengakui telah menandatangani dokumen kesepakatan tarif dan kuota jalur Surabaya – Makassar;-----
- 1.6.10 Terlapor VI mengakui dan membenarkan bahwa telah menandatangani dokumen pembatalan kesepakatan tarif dan kuota jalur Surabaya – Makassar;-----
- 1.6.11 Terlapor VI menyatakan bahwa tidak mengetahui adanya surat edaran yang berisi pemberitahuan kesepakatan penetapan tarif pada perusahaan *freight forwarding*;-----
- 1.6.12 Terlapor VI menyatakan bahwa siap melaksanakan kesepakatan tarif sebesar Rp 2.000.000 (dua juta rupiah) apabila perusahaan pelayaran lain sepakat dengan tarif tersebut. Namun Terlapor VI tidak menyetujui adanya penetapan kuota;-----
- 1.6.13 Terlapor VI menyatakan bahwa pada dasarnya Terlapor VI tidak menyetujui adanya kesepakatan tarif dan kuota. Namun setelah mendapat ancaman dan tekanan dalam bentuk tidak akan dilayani di pelabuhan Makassar serta surat peringatan, Terlapor VI akhirnya menandatangani kesepakatan tersebut;-----
- 1.6.14 Terlapor VI menyatakan bahwa kesepakatan tidak efektif karena sejak dahulu kesepakatan semacam itu tidak pernah bisa dijalankan. Kemudian Terlapor VI menerima surat dari Pelindo IV, Adpel Makassar, dan INSA yang mengatakan bahwa kesepakatan itu dibatalkan;-----

- 1.6.15 Terlapor VI menyatakan bahwa tarif *freight* terendah yang berlaku pada saat pemeriksaan dilakukan untuk jalur Surabaya - Makassar adalah sebesar Rp 1.700.000 (satu juta tujuh ratus ribu rupiah) untuk CY-CY. Tarif di bawah itu dapat ditawarkan kepada konsumen berdasarkan kondisi di lapangan, misalnya untuk mengisi kontainer kosong. Untuk jalur Makassar - Surabaya tarif yang berlaku pada saat pemeriksaan dilakukan adalah Rp 1.500.000 (satu juta lima ratus ribu rupiah) untuk CY-CY;-----
- 1.7 Bahwa Terlapor VII adalah badan usaha yang didirikan berdasarkan hukum dan peraturan perundang-undangan negara Republik Indonesia, berkedudukan di Jakarta berdasarkan perubahan Anggaran Dasar terakhir Nomor 130 Tanggal 30 Nopember 1998 yang dibuat oleh Notaris Purbandari, SH, dengan kegiatan usaha sebagai berikut:-----
- menjalankan usaha dalam bidang pelayaran kapal atau angkutan laut dengan mengangkut orang dan/atau barang;-----
- 1.7.1 Terlapor VII berkantor pusat di gedung Wisma SMR, lantai 2 unit 02 kompleks Mitra Sunter, Jalan Yos Sudarso Kavling 89 Jakarta dan mempunyai satu kantor cabang yang berkedudukan di Makassar. Terlapor VII tidak memiliki anak perusahaan;-----
- 1.7.2 Terlapor VII didirikan pada tahun 1981 dan sejak berdiri sampai saat ini bergerak di bidang pelayaran;-----
- 1.7.3 Terlapor VII semula memiliki 7 (tujuh) kapal tetapi saat pemeriksaan dilakukan secara keseluruhan hanya memiliki 5 (lima) kapal karena 2 (dua) kapal sudah dijual akibat kondisi yang tidak menentu di bisnis pelayaran;-----
- 1.7.4 Terlapor VII hanya melayani 2 (dua) jalur yaitu jalur Jakarta - Makassar dan Jakarta - Papua dan tidak melayani jalur Surabaya - Makassar. Untuk jalur Jakarta - Makassar digunakan 1 (satu) buah kapal dengan kapasitas 60 (enam puluh) TEU's dan untuk jalur Jakarta - Papua digunakan 4 (empat) buah kapal.;-----
- 1.7.5 Terlapor VII menyatakan bahwa untuk jalur Surabaya - Makassar perusahaan yang paling besar adalah PT Tanto, PT Meratus, PT Temas dan PT Spil;-----
- 1.7.6 Terlapor VII menyatakan bahwa Terlapor VII bukan merupakan pesaing bagi perusahaan besar karena segmen pasarnya berbeda;-----
- 1.7.7 Terlapor VII menyatakan bahwa latar belakang terjadinya kesepakatan adalah karena perusahaan besar yang mempunyai kepentingan atas adanya kesepakatan tarif. Terlapor VII ikut dalam kesepakatan tarif untuk

jalur Jakarta - Makassar karena Terlapor VII juga melayani jalur tersebut. Karena Terlapor VII adalah perusahaan kecil dan yang mengundang adalah perusahaan besar, maka Terlapor VII tidak dapat menolak untuk hadir. Kehadiran Terlapor VII dalam pertemuan hanya sebagai bentuk solidaritas dengan perusahaan pelayaran lainnya. Untuk jalur Jakarta-Makassar, setahun yang lalu ada pertemuan di PWC dengan perusahaan besar, seperti PT Jayakusuma, PT Tanto, dan PT Temas. Pertemuan tersebut membahas mengenai tarif yang akan disepakati. Terlapor VII mengungkapkan pendapatnya bahwa Terlapor VII tidak dapat mengikuti tarif yang telah disepakati dan perusahaan – perusahaan pelayaran lain dapat memahaminya;-----

- 1.7.8 Terlapor VII menyatakan bahwa PT Meratus mengundang perusahaan pelayaran lain apabila ada topik yang ingin dibicarakan di mana pertemuan – pertemuan tersebut biasanya diselenggarakan di hotel. Menurut Terlapor VII, INSA hanya dilibatkan pada kesepakatan yang terakhir; -----
  - 1.7.9 Terlapor VII menyatakan bahwa motivasi PT Meratus untuk mengadakan kesepakatan mengenai tarif adalah agar tarif tidak terus turun;-----
  - 1.7.10 Terlapor VII menyatakan bahwa materi kesepakatan hanya menyangkut tarif dan kuota;-----
  - 1.7.11 Terlapor VII mengakui adanya kesepakatan tarif untuk jalur Jakarta - Makassar dan Terlapor VII ikut menandatangani kesepakatan tersebut. Sedangkan untuk jalur Surabaya – Makassar memang ada kesepakatan kuota tetapi dua kesepakatan tersebut muncul dari dua pertemuan yang berbeda;-----
  - 1.7.12 Terlapor VII secara lisan mengakui dokumen kesepakatan tarif dan kuota jalur Surabaya – Makassar yang ditanda-tangani oleh staf Terlapor VII. Tetapi secara pribadi Terlapor VII tidak terlibat langsung dalam kesepakatan tersebut sehingga tidak bersedia untuk membubuhkan paraf pada dokumen kesepakatan tersebut;-----
  - 1.7.13 Terlapor VI secara lisan mengakui dokumen pembatalan kesepakatan penetapan tarif dan kuota jalur Surabaya – Makassar yang ditanda tangani oleh staff Terlapor VII. Tetapi secara pribadi tidak terlibat langsung dalam pembatalan kesepakatan tersebut sehingga tidak bersedia untuk membubuhkan paraf pada dokumen pembatalan kesepakatan tersebut;-----
- 1.8 Bahwa Saksi I dan Saksi II adalah asosiasi perusahaan pelayaran yang beranggotakan kurang lebih 850 (delapan ratus lima puluh) perusahaan dan merupakan satu-satunya organisasi perusahaan pelayaran di Indonesia yang

memiliki Dewan Pimpinan Cabang (DPC) di seluruh pelabuhan besar di Indonesia. Misinya adalah untuk menyebarluaskan pandangan dan kebijakan umum dari industri pelayaran. Saksi I dan Saksi II menyatakan bahwa industri pelayaran dibutuhkan sebagai infrastruktur dari pembangunan ekonomi nasional, khususnya infrastruktur bagi persatuan dan kesatuan bangsa. Tugas utamanya adalah mempersatukan anggota dan membela kepentingan anggota. Sedangkan tugas Saksi I dan Saksi II yang lain adalah pengembangan SDM dan pelaksanaan konvensi internasional;-----

- 1.9 Bahwa Saksi I berkantor pusat di Jalan Harimau Nomor 23 Makassar dan Saksi II berkantor pusat di Jalan Tanah Abang III Nomor 10 Jakarta. Saksi II mempunyai kantor cabang yang berada di Tanjung Priok, Lampung, Palembang, Jambi, Pekanbaru, Medan, Semarang, Surabaya, Cilacap, Makassar, Bandung, Manado, Biak, Manokwari, Balikpapan, Banjarmasin, Pontianak, Samarinda , Padang, dan Palu;-----
- 1.10 Bahwa latar belakang dari pengurus Saksi I dan Saksi II adalah kombinasi antara pengurus pelayaran dan profesional; -----
- 1.11 Bahwa menurut Saksi I dan Saksi II, ada 7 (tujuh) perusahaan pelayaran yang menyediakan jasa angkutan laut dengan kontainer untuk jalur Surabaya – Makassar yang terdiri dari PT Meratus, PT Temas, PT Djakarta Lloyd, PT Tanto, PT Samudera Indonesia, PT Jayakusuma, dan PT Lumintu. Perusahaan pelayaran tersebut rata-rata memiliki 1 (satu) sampai 2 (dua) buah kapal sehingga ada *flow of ship* yang tidak hanya diatur oleh 7 (tujuh) perusahaan tersebut tetapi juga oleh para pelanggan yang menetapkan tanggal-tanggal perjalanan dari setiap kapal;-----
- 1.12 Bahwa menurut Saksi I dan Saksi II, PT Spill tidak melayani jalur Surabaya – Makassar dan tidak menjadi anggota Saksi I melainkan anggota INSA di Surabaya. PT Spill adalah perusahaan pelayaran yang bukan khusus mengangkut dengan menggunakan kontainer atau *container carrier* tetapi hanya *conventional type ship* yang tetap dapat mengangkut kontainer meskipun tidak sensitif dengan jadwal atau waktu pelayaran (*fixed day weekly schedule*);-----
- 1.13 Bahwa menurut Saksi I dan Saksi II hampir 80% (delapan puluh persen) dari muatan ekspor diatur atau dikelola oleh *Main Line Operator* (MLO). MLO bisa masuk dari atau keluar Jakarta atau Surabaya tetapi tidak boleh mengangkut muatan dari Jakarta ke Surabaya;-----
- 1.14 Bahwa menurut Saksi I dan Saksi II, selama ini ketujuh perusahaan pelayaran telah mampu mengangkut muatan yang tersedia, sehingga seharusnya tidak diperlukan lagi adanya kapal yang masuk di jalur Surabaya - Makassar. Meskipun demikian, Saksi I dan Saksi II menyatakan bahwa tidak ada ketentuan yang melarang perusahaan baru untuk masuk atau beroperasi pada jalur Surabaya–Makassar;-----

- 1.15 Bahwa Saksi I dan Saksi II menyatakan perusahaan pelayaran sudah seperti “dicekik di leher” karena kondisi kapal sudah tua akibat tidak ada pihak yang mau membantu. Ditambah lagi, pembayaran untuk jasa pelayaran angkutan laut tidak dibayar secara tunai oleh para pengguna jasa meskipun muatannya telah diangkut sehingga likuiditas perusahaan pelayaran juga tidak baik yang berakibat permohonan pinjaman ke bank tidak pernah dikabulkan. Oleh karena itu, Saksi I dan Saksi II kemudian mencari solusi agar perusahaan pelayaran di Makassar tidak hancur dengan membagi muatan kepada ketujuh perusahaan pelayaran berdasarkan kuota. Kalaupun ada rambu-rambu yang diterapkan adalah agar perusahaan pelayaran bisa tetap hidup. Penetapan tarif bukan dilakukan karena tidak ingin melindungi kepentingan publik. Kalau dilihat dari sudut pandang Saksi I dan Saksi II, keadaan sekarang sangat tidak sehat dan tidak menguntungkan karena tarif tidak pernah naik sedangkan di sisi lain harga Bahan Bakar Minyak (BBM) meningkat;--
- 1.16 Saksi I dan Saksi II menyatakan bahwa bentuk kesepakatan hanya berupa Berita Acara. Jadi tidak ada klausul-klausul tertentu seperti dalam *conference*. Kenaikan ini tidak mempunyai dampak terhadap Upah Minimum Regional (UMR) dan tidak diperlukan persetujuan dari pelanggan karena hanya menyesuaikan tarif saja;-----
- 1.17 Saksi I dan Saksi II menyatakan bahwa kronologis terjadinya kesepakatan adalah diawali dengan adanya pertemuan di Surabaya antara Direksi Saksi III dengan mitra bisnis pada tanggal 7 Oktober 2002 untuk menyongsong era perdagangan bebas AFTA 2003. Pada tanggal 16 Oktober 2002 dilanjutkan dengan pertemuan di Hotel Quality Makassar di mana yang mengundang adalah Saksi I. Selanjutnya, pada tanggal 23 Desember 2002 dibuat Berita Acara Rapat pertemuan bisnis di Hotel Elmi Surabaya dan disepakati untuk melakukan evaluasi pada tanggal 21 Maret 2003 di Jakarta. Terakhir, dilakukan pertemuan internal Saksi I pada tanggal 6 Mei 2003 dalam rangka pembatalan kesepakatan;-----
- 1.18 Saksi I dan Saksi II menyatakan bahwa salah satu pertimbangan adanya kesepakatan tarif dan kuota adalah adanya tarif yang tidak sesuai lagi dengan yang diinginkan oleh perusahaan pelayaran. Sejak tahun 1999 tidak pernah terjadi kenaikan sedangkan harga BBM telah naik 30% (tiga puluh persen);-----
- 1.19 Saksi I dan Saksi II menyatakan bahwa praktek banting-bantingan harga terjadi karena adanya tekanan atau adu domba dari *middleman*, ditambah dengan masih luasnya *space* di kapal perusahaan pelayaran. Secara praktek bisnis tidak bisa diketahui siapa yang menerapkan tarif rendah. Mungkin ada yang berpikir daripada kapal tidak bisa kembali atau pulang maka ditetapkan tarif yang mencukupi untuk membeli bahan bakar daripada tidak ada muatan. Selain itu, adanya *imbalance trade* juga mempengaruhi bagaimana perusahaan menetapkan tarif. Sebenarnya tidak mungkin barang dimasukkan tanpa muatan. Tapi saat ini ada perusahaan yang



mengangkut peti kemas kosong daripada dibiarkan di pelabuhan dan membayar biaya yang besar. Data ini sulit didapat karena ketertutupan eksportir dan importir. Sebelum krisis, *rate* untuk *freight* di jalur Makassar–Surabaya adalah sebesar Rp 1.400.000 (satu juta empat ratus ribu rupiah) dan jalur Surabaya–Makassar sebesar Rp 1.800.000 (satu juta delapan ratus ribu rupiah). Namun kenyataannya pada tahun 1999 tarif hanya berkisar antara Rp 800.000 (delapan ratus ribu rupiah) sampai dengan Rp 900.000 (sembilan ratus ribu rupiah). Apabila dilihat secara historis, tahun 1999 tarif yang berlaku adalah sebesar Rp 1.800.000 (satu juta delapan ratus ribu rupiah);-----

- 1.20 Saksi I dan Saksi II menyatakan bahwa penetapan kuota didasarkan pada data muatan yang mampu diangkut oleh masing-masing perusahaan pelayaran sebelum kesepakatan (*past performance*) yang telah disetujui bersama. Apabila ada kelebihan kuota maka diterapkan *penalty system* oleh ketujuh perusahaan pelayaran tersebut;-----
- 1.21 Menurut Saksi I dan Saksi II kesepakatan berlaku selama tarif untuk jalur Makassar – Surabaya sebesar Rp 1.200.000 (satu juta dua ratus ribu rupiah) sedangkan untuk jalur Surabaya – Makassar sebesar Rp 1.800.000 (satu juta delapan ratus ribu rupiah);-----
- 1.22 Bahwa Saksi I dan Saksi II menyatakan pada saat ini tarif *freight* untuk jalur Makassar – Surabaya turun antara Rp 800.000 (delapan ratus ribu rupiah) sampai dengan Rp 900.000 (sembilan ratus ribu rupiah). Seharusnya tarif berkisar pada tingkat Rp 1.500.000 (satu juta lima ratus ribu rupiah);-----
- 1.23 Bahwa Saksi I dan Saksi II menyatakan pihak-pihak yang terlibat dalam kesepakatan adalah Saksi II sebagai inisiator dengan tujuan untuk menyatukan para anggota di mana dalam pertemuan tersebut Saksi II hanya sebagai fasilitator. Adpel sebagai kepanjangan tangan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut hanya sebagai “pemberi restu”. Kalau pemerintah, dalam hal ini Adpel, memberi restu, maka Saksi II akan menyambutnya. Pertemuan diselenggarakan bukan karena ada perintah untuk mengundang mereka. Bantuan yang diberikan Saksi III secara kolektif adalah mengenai kesepakatan tarif pelabuhan;-----
- 1.24 Bahwa Saksi I dan Saksi II menyatakan ketidakpuasannya atas kesepakatan tersebut karena yang diinginkan adalah adanya kebersamaan agar perusahaan pelayaran tidak dipermainkan oleh *forwarder*;-----
- 1.25 Bahwa Saksi I dan saksi II menyatakan tidak ada unsur paksaan dalam kesepakatan tersebut. Perusahaan pelayaran yang terlambat menandatangani Berita Acara disebabkan adanya masalah teknis dan bukan karena ada yang tidak sepakat dan keterlambatan tersebut terjadi bukan pada waktu pembuatan kesepakatan tetapi pada saat pembubaran kesepakatan. Hal ini sebenarnya hanya masalah teknis

karena yang datang adalah dari cabang sehingga harus meminta persetujuan terlebih dahulu dari kantor pusat;-----

- 1.26 Bahwa Saksi III merupakan direktur usaha dari Badan Usaha Milik Negara yang bertugas mengelola pelabuhan. Dulunya pelabuhan dikelola Pemerintah dengan bentuk Badan Pengusahaan Pelabuhan sampai dengan tahun 1983 yang kemudian diubah statusnya menjadi Perum Pelabuhan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 7, 8, 9, 10, dan 11. Sejak tahun 1992 statusnya berubah menjadi PT atau Perseroan yang mengelola jasa pelabuhan komersial. Menurut Saksi III, Pelindo IV mengelola 21 (dua puluh satu) pelabuhan di 9 (sembilan) propinsi di kawasan timur Indonesia, yaitu Kalimantan Timur, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Utara, Gorontalo, Maluku, Maluku Utara, dan Papua;-----
- 1.27 Bahwa menurut Saksi III, Pelindo IV berkantor pusat di Jalan Sukarno Nomor 1 Makassar, Sulawesi Selatan;-----
- 1.28 Bahwa Pelindo IV mempunyai 2 (dua) misi yaitu sebagai *corporate entity* dan penyedia infrastruktur. Selain itu, Pelindo IV juga mempunyai misi untuk membuat pelabuhan menjadi efisien khususnya untuk peti kemas dengan membangun terminal peti kemas termasuk alatnya. Setelah Saksi III melakukan evaluasi ternyata tingkat utilisasi terminal peti kemas rendah;-----
- 1.29 Bahwa Saksi III menyatakan pertemuan pertama dilaksanakan pada tanggal 7 Oktober 2002 di Surabaya yang dihadiri oleh 7 (tujuh) perusahaan pelayaran untuk mendengar masukan-masukan dari pelanggan Pelindo IV dengan tidak menghasilkan keputusan apapun. Pertemuan kedua dilakukan pada tanggal 16 Oktober 2002 di Makassar yang dipimpin oleh Saksi I yang kemudian menetapkan tarif sebesar Rp 1.200.000 (satu juta dua ratus ribu rupiah) dan untuk merealisasikannya dibuatlah penetapan kuota di mana besarnya akan ditentukan kemudian. Penetapan besaran kuota dilakukan pada pertemuan ketiga pada tanggal 23 Desember 2002 di Surabaya dalam bentuk prosentase berdasarkan pengalaman yang ada sebelumnya yang datanya diperoleh dari Pelindo IV;-----
- 1.30 Bahwa Saksi III menyatakan pada tahun 1998 tarif yang berlaku adalah sekitar Rp 2.000.000 (dua juta rupiah). Tetapi pada tahun 2002, perusahaan pelayaran menyampaikan keluhan-keluhan karena tarif turun sampai sekitar Rp 800.000 (delapan ratus ribu rupiah) yang mengindikasikan adanya banting-bantingan harga. Setelah dilakukan pengecekan, untuk jalur Pontianak – Jakarta ternyata tarifnya sebesar Rp 1.700.000 (satu juta tujuh ratus ribu rupiah). Harga Rp 800.000 (delapan ratus ribu rupiah) tidak masuk akal karena untuk biaya *handling CY to CY* sudah sebesar lebih kurang Rp 400.000 (empat ratus ribu rupiah);-----
- 1.31 Bahwa Saksi III menyatakan ada 6 (enam) perusahaan pelayaran yang melayani jalur Surabaya – Makassar – Surabaya, yaitu PT Meratus, PT Jayakusuma, PT

Temas, PT Djakarta Lloyd, PT Samudera Indonesia, dan PT Tanto. Sedangkan PT Lumintu melayani jalur Makassar – Jakarta – Makassar. Untuk tahun 2002, perusahaan pelayaran yang besar adalah PT Meratus, PT Jayakusuma, PT Temas, PT Djakarta Lloyd, PT Samudera Indonesia dan PT Tanto sedangkan untuk tahun 2003 belum diketahui karena kesepakatan dicabut sehingga tidak ada evaluasi;-----

- 1.32 Bahwa Saksi III menyatakan pertama-tama hampir semua perusahaan pelayaran tidak sepakat dengan kesepakatan kuota. Saksi III kemudian diminta untuk menghitung pangsa pasar setiap perusahaan pelayaran dan dikonfirmasi kepada masing-masing perusahaan pelayaran di mana perusahaan pelayaran akhirnya menyetujui adanya kuota. Semula ada 1 (satu) perusahaan yang tidak menyetujui adanya sistem kuota, yaitu PT Tanto, yang akhirnya menyetujui setelah Saksi I dan Saksi II menjelaskan kepada Direktur PT Tanto;-----
- 1.33 Bahwa Saksi III menyatakan setelah 3 (tiga) bulan kesepakatan berjalan, dalam evaluasi yang dilakukan pada tanggal 21 Maret 2003, ternyata realisasi dari kesepakatan tidak berjalan sebagaimana mestinya, yaitu PT Djakarta Lloyd melebihi kuota yang telah ditentukan karena ada penambahan kapal. Menurut PT Djakarta Lloyd, penambahan kapal tersebut sudah direncanakan sebelum adanya kesepakatan. Kemudian, KPPU memberikan masukan sehingga diputuskan untuk mencabut kesepakatan tersebut pada tanggal 29 April 2003;-----
- 1.34 Bahwa Saksi III menyatakan setelah dilakukan pembelajaran mengenai kesepakatan yaitu dalam waktu 3 (tiga) bulan pertama dilakukan sosialisasi dengan mitra mereka yaitu Gafeksi dan dijelaskan bahwa tarif yang wajar adalah sebesar Rp 1.200.000 (satu juta dua ratus ribu rupiah) di mana akhirnya dicapai persetujuan tentang apa yang ditempuh oleh perusahaan pelayaran.-----
- 1.35 Bahwa Saksi III menyatakan Saksi III hanya sebagai mitra, karena inisiatif datang dari Saksi I dan Saksi II. Kepentingan Saksi III hanya yang berkaitan dengan adanya permintaan untuk penambahan alat;-----
- 1.36 Bahwa Saksi III menyatakan sanksi akan diberikan apabila ada perusahaan pelayaran yang melanggar kesepakatan. Pemberian sanksi ini atas permintaan Saksi II. Bentuk sanksi tersebut seperti kapal tidak dipandu, tidak diijinkan berlabuh, atau tidak diberikan layanan tambatan. Penerapan sanksi ini belum dilaksanakan karena Saksi III menempuh cara lain terlebih dahulu;-----
- 1.37 Bahwa Saksi IV merupakan badan usaha yang didirikan berdasarkan hukum dan peraturan perundang-undangan negara Republik Indonesia;-----
- 1.38 Bahwa Saksi IV berkantor pusat di Jalan Raya Cilincing 17 Jakarta Utara dan memiliki kantor cabang di Surabaya dan Semarang. Sedangkan kantor pembantu Saksi IV berkedudukan di Bandung, Merak dan Medan dan bergerak di bidang marketing;-----

- 1.39 Bahwa Saksi IV memiliki bidang usaha forwarding yang bergerak di bidang jasa pengurusan pengangkutan barang dan dokumentasi atas barang tersebut;-----
- 1.40 Bahwa Saksi IV memiliki 2 (dua) cakupan usaha, yaitu internasional (ekspor-impor) dan domestik. Untuk dalam negeri, Saksi IV tidak melayani seluruh wilayah Indonesia tetapi hanya daerah tertentu, misalnya jalur Surabaya - Makassar, Tanjung Priok - Banjarmasin, dan Tanjung Priok – Kalimantan;-----
- 1.41 Bahwa Saksi IV menyatakan *International freight* ditentukan dalam *International Freight Rate* sedangkan untuk tarif nasional ditentukan oleh INSA;-----
- 1.42 Bahwa Saksi IV menyatakan tidak ada tarif pedoman dan hanya berdasarkan pada tarif dari masing-masing perusahaan pelayaran;-----
- 1.43 Bahwa Saksi V merupakan badan usaha yang didirikan berdasarkan hukum dan peraturan perundang-undangan Negara Republik Indonesia, berkedudukan di Jakarta dengan Akta Perubahan Anggaran Dasar Nomor 36 Tanggal 6 Maret 1998 yang dibuat di hadapan Notaris Imas Fatimah, SH di Jakarta;-----
- 1.44 Bahwa Saksi V beralamat kantor di Jalan Laksamana R.E. Marthadinata Nomor 12 P - 12 I Jakarta;-----
- 1.45 Bahwa Saksi V merupakan Badan Usaha Milik Negara di bawah Departemen Perdagangan dan memiliki 10 (sepuluh) cabang serta beberapa unit sub-cabang. *Report* atau laporan dari kantor cabang kepada kantor pusat hanya diberikan secara global;-----
- 1.46 Bahwa Saksi V menyatakan bidang usahanya mencakup jasa *warehousing* dan *forwarding* di mana *warehousing merupakan core business* dari Saksi V;-----
- 1.47 Bahwa Saksi V memiliki wilayah usaha yang mencakup seluruh Indonesia. Pangsa pasar Saksi V untuk *forwarding* antar pulau kecil sekali, termasuk untuk jalur Surabaya - Makassar. Untuk jalur Surabaya - Makassar dalam 1 (satu) tahun terakhir, Saksi V hanya memberikan jasa 1 (satu) atau 2 (dua) kali;-----
- 1.48 Bahwa menurut Saksi V, informasi mengenai tarif untuk mengangkut barang (kargo) diperoleh dari usaha Saksi V sendiri, misalnya dengan menelepon meskipun Saksi V tidak mempunyai *record* untuk tarif yang ditawarkan oleh perusahaan pelayaran;-----
- 1.49 Bahwa Saksi V menyatakan ada kerjasama antara perusahaan pelayaran dengan perusahaan forwarding. Saksi V juga menyatakan perusahaan forwarding akan semakin kuat dalam bernegosiasi untuk mendapatkan harga yang murah apabila perusahaan forwarding tersebut menguasai kargo;-----
- 1.50 Bahwa Saksi V tidak mempunyai kontrak dengan perusahaan pelayaran tetapi kontrak tersebut baru akan dibuat setelah ada kesepakatan harga;-----
- 1.51 Bahwa Saksi V menyatakan salah satu depo-nya dipakai oleh salah satu perusahaan pelayaran antar pulau, yaitu perusahaan pelayaran Terlapor I. Namun sejak bulan

- Juli 2003 sampai dengan pemeriksaan dilakukan, Terlapor I memakai depo mereka sendiri;-----
- 1.52 Bahwa Saksi VI berkantor pusat di Jalan Boulevard Barat Raya Blok B 1,5,7 Kelapa Gading Jakarta Utara dan memiliki kantor cabang di Bandung, Semarang, Surabaya, Medan, Aceh (Lhokseumawe), Padang, Palembang, Panjang, Jambi, Makasar, Banjarmasin, Pontianak, Bali, Lombok (perwakilan) dan Ambon;-----
- 1.53 Bahwa Saksi VI telah menjalankan usahanya sesuai dengan AD/ART yaitu sebagai arsitek angkutan barang yang bertugas merencanakan, melaksanakan, dan mengawasi jalannya pergerakan barang dari titik dimana barang itu berasal sampai tempat tujuan;-----
- 1.54 Bahwa Saksi VI memiliki cakupan usaha internasional sebesar 50% (lima puluh persen) dan domestik sebesar 50% (lima puluh persen). Saksi VI bergerak di bidang forwarding sejak tahun 1947 dan merupakan satu-satunya Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di bidang forwarding;-----
- 1.55 Bahwa Saksi VI menyatakan tarif yang selama ini berlaku biasanya berdasarkan negosiasi. Negosiasi tarif dilakukan melalui telepon dan discount diberikan biasanya paling besar 5% (lima persen). Jadi Saksi VI tidak merasakan adanya tekanan mengenai tarif;-----
- 1.56 Bahwa Saksi VI menyatakan tarif *freight* pada akhir tahun 2002 sangat bervariasi dan Saksi VI berpedoman pada pengalamannya;-----
- 1.57 Bahwa Saksi VI menyatakan fluktuasi tarif *freight* selama ini cenderung naik dikarenakan kenaikan BBM. Sedangkan penurunan tarif hampir tidak pernah. Saksi VI tidak dapat meminta penurunan harga kepada perusahaan pelayaran tetapi hanya bisa meminta diskon. Secara umum Saksi VI menyatakan makin tinggi tingkat kompetisi, maka *margin* keuntungan tidak bisa tinggi. Jadi ada kemungkinan perbedaan tarif antar *forwarder* cukup tinggi apabila perusahaan *forwarder* tersebut efisien. Konsumen akan lebih memilih perusahaan *forwarder* dengan *service* yang bagus dengan tarif yang kompetitif;-----
- 1.58 Bahwa Saksi VI mengetahui adanya kesepakatan tarif dari perbincangan di GAFEKSI;-----
- 1.59 Bahwa Saksi VI menyatakan memang pernah ada tarif yang sama diantara perusahaan pelayaran yang melayani jalur Surabaya - Makassar – Surabaya. Tetapi dalam prakteknya perusahaan pelayaran tersebut tidak dapat menerapkan tarif kesepakatan kepada customernya dalam hal ini adalah perusahaan *forwarder* lama karena perusahaan pelayaran tetap menjaga customernya;-----
- 1.60 Bahwa Saksi VI menyatakan yang mempunyai kekuatan dalam bernegosiasi tarif adalah perusahaan yang mempunyai muatan kargo yaitu perusahaan *forwarding/forwarder* atau *non forwarding/forwarder*;-----

- 1.61 Bahwa Saksi VI menyatakan tidak merasakan adanya tekanan dari perusahaan pelayaran dalam hal penetapan tarif tambang atau *freight*;-----
- 1.62 Bahwa Saksi VI menyatakan tidak merasakan adanya kerugian sebagai dampak dari tekanan tersebut;-----
- 1.63 Bahwa Saksi VI menyatakan kompetitor terberatnya adalah group Samudera Indonesia di bidang kontainer;-----
- 1.64 Bahwa Saksi VII adalah suatu perusahaan yang bergerak di bidang jasa *forwarding* kargo konsolidator (kontainer untuk dalam dan luar negeri) yang terdiri dari bermacam-macam varian dan biasanya berupa barang berharga;-----
- 1.65 Bahwa Saksi VII berkantor pusat di Jalan Laksamana R.E. Marthadinata Nomor 12 P – 12 I Jakarta 14430 dan memiliki kantor cabang di Surabaya dan Semarang. Kantor sub-cabang Saksi VII berada di Jababeka, Jepara, Yogyakarta dan Bali;-----
- 1.66 Bahwa Saksi VII mempunyai kegiatan usaha dan cakupan jasa meliputi ekspor (produk kerajinan dan pabrik) dan impor (bahan baku penunjang ekspor). Saksi VII jarang melayani kargo untuk antar pulau kecuali ada permintaan;-----
- 1.67 Bahwa Saksi VII tidak dapat memberikan keterangan yang berkaitan dengan kegiatan usaha kargo untuk Jalur Surabaya – Makassar – Surabaya;-----
- 1.68 Bahwa Saksi VIII berdiri sejak sekitar 12 tahun yang menangani kegiatan proyek. Tujuan usaha Saksi VIII adalah sebagai *freight forwarding* ekspor-impor. Tetapi karena dalam kegiatan ekspor impor ada hubungannya dengan kegiatan domestik, misalnya mengangkut barang antar pulau, maka Saksi VIII juga menangani kegiatan pengangkutan di domestik;-----
- 1.69 Bahwa Saksi VIII berkantor pusat di Ventura Building lantai 9 Jalan R.A. Kartini Nomor 26 Cilandak Jakarta 12430 dan memiliki kantor cabang di Tanjung Priok, Surabaya dan Makassar;-----
- 1.70 Bahwa Saksi VIII mempunyai kegiatan usaha sebagai freight forwarder (pengatur transportasi) baik untuk kegiatan internasional maupun domestik. Ada beberapa macam *service* yang diberikan oleh Saksi VIII diantaranya pengapalan dari pelabuhan ke pelabuhan atau *door to door service*. Kegiatan Saksi VIII di internasional dapat berbeda dengan kegiatan di domestik;-----
- 1.71 Bahwa Saksi VIII menyatakan kegiatan usaha pengiriman transportasi Surabaya - Makassar – Surabaya tidak terlalu ramai karena ekspor yang lebih ramai. Hal ini terkait dengan *rate* untuk pengangkutan. Saksi VIII tidak harus selalu langsung berhubungan dengan perusahaan pelayaran dalam hal pengangkutan tetapi dapat membonceng dari rekan-rekan forwarder yang lain yang sedang tidak ada kegiatan pengangkutan. Saksi VIII mempunyai tarif untuk jalur Surabaya - Makassar (*door to door*) berkisar antara Rp 2.500.000,- (dua juta lima ratus ribu rupiah) – Rp 3.500.000,- (tiga juta lima ratus ribu rupiah) per 20 (dua puluh) feet;-----

- 1.72 Bahwa Saksi VIII menyatakan tarif yang diberikan oleh perusahaan pelayaran untuk jalur Makassar - Surabaya antara Rp 1.100.000 (satu juta seratus ribu rupiah) - Rp 1.500.000 (satu juta lima ratus ribu rupiah) per kontainer 20 (dua puluh) *feet*, sedangkan untuk jalur Surabaya – Makassar biasanya lebih mahal antara Rp 1.500.000 (satu juta lima ratus ribu rupiah) - Rp 2.000.000 (dua juta rupiah) per kontainer 20 (dua puluh) *feet*. Tarif angkutan ini juga tergantung dari banyaknya barang yang dikirim. Barang yang diangkut dari Surabaya – Makassar biasanya banyak barang yang dijual di retail misalnya untuk pasokan di Hero. Tetapi kalau dari Makassar – Surabaya biasanya berupa coklat;-----
- 1.73 Bahwa Saksi VIII menyatakan fluktuasi tarif biasanya terjadi setiap dalam jangka waktu 3 (tiga) bulanan antara Januari – Maret dan April – Juni. Kebiasaan ini dilakukan sesuai dengan kebiasaan di usaha angkutan laut lingkup internasional yang fluktuasinya terjadi per 3 (tiga) bulan tetapi bisa juga terjadi per 6 (enam) bulanan. Hal ini biasanya dipengaruhi oleh kontrak;-----
- 1.74 Bahwa berdasarkan keterangan dari Pemerintah diketahui hal-hal sebagai berikut:--
- 1.74.1 Dalam dunia pelayaran internasional terdapat dua azas yang berlaku yaitu *tramper* (on call service untuk tujuan tertentu based on request) dan *liners system* (trayek dengan persyaratan tertentu dan bersifat *dedicated* atau *reguler*). Untuk *liners system* terdapat *code of conduct* yang dibuat dan dipatuhi oleh pelaku usaha dalam bentuk *liners conference* yang mengatur antara lain jadwal kegiatan, kuota muatan, freight dan wilayah;-----
- 1.74.2 Sebelumnya kegiatan usaha angkutan laut khusus barang (kargo) *fully regulated by government* khususnya untuk trayek *liners* dan kapal khusus bahan pokok. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 menderegulasi kebijakan tersebut diatas dan sepenuhnya diserahkan pada mekanisme pasar hal inilah yang kemudian melatarbelakangi lahirnya INSA sebagai asosiasi dari pemilik barang (*shipping lines*);-----
- 1.74.3 Dalam Undang-Undang Nomor 21 tahun 1992 tentang pelayaran kegiatan usaha angkutan laut khusus barang (kargo) terutama yang *liners* diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan dan diatur lebih lanjut dalam Keputusan Menteri Nomor 33 Tahun 2001 Pasal 36 tentang penempatan dalam satu trayek dimana penyelenggaraan perusahaan angkutan laut harus memenuhi persyaratan seperti misalnya kapal harus berbendera Indonesia, *load factor* (kapasitas) untuk menjaga keseimbangan *supply dan demand*, tipe kapal, regularitas kegiatan pengguna jasa. Dalam hal ini pemerintah tidak mengatur sama sekali mengenai hal-hal yang berkaitan dengan tarif;-----

1.74.4 Pemerintah pusat tidak menangani masalah perijinan secara langsung. Dalam hal ini Adpel sebagai wakil pemerintah dalam rangka melaksanakan KM Nomor 33. Regulator/Pemerintah sebagai fasilitator bertujuan untuk menciptakan *market mechanism* atau persaingan usaha yang sehat. Prinsip pelayanan dalam angkutan laut adalah **regularitas** yaitu adanya jaminan bahwa ada pendapatan untuk membiayai operasinya (*cost recovery*) sehingga dapat terus melayani kebutuhan konsumen. Salah satu caranya adalah dengan penentuan pricing yang wajar. *Pricing policy* seharusnya diterapkan untuk bidang *public utilites* seperti kegiatan usaha angkutan laut;-----

1.74.5 Azas *cabotage* sudah tidak bisa dilaksanakan dikarenakan alasan teknis yaitu kapasitas yang tidak ada sehingga kalah dalam bargaining;-----

2. Menimbang bahwa berdasarkan fakta-fakta tersebut di atas, Majelis Komisi berkesimpulan:-----

2.1. Bahwa para Terlapor adalah badan usaha yang berbentuk badan hukum dengan kegiatan usaha antara lain menjalankan usaha dan menyelenggarakan bidang pelayaran kapal dan atau angkutan laut yang meliputi kegiatan pengangkutan penumpang dan barang dengan menggunakan kontainer (kargo);-----

2.2. Bahwa kesepakatan tarif dan kuota yang dibuat oleh para Terlapor yang melayani jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan jalur Makassar – Jakarta – Makassar pada tanggal 23 Desember 2002 dilakukan dengan alasan sebagai berikut:-----

a. Adanya kepentingan untuk memelihara pasar akibat terjadinya banting-bantingan harga yang dilakukan oleh para Terlapor;-----

b. Adanya keinginan Pelindo IV untuk menaikkan THC / *port charge*;-----

2.3. Bahwa pada tanggal 7 Oktober 2002 di Hotel Simpang Natour Surabaya terjadi pertemuan antara Pelindo IV dengan mitra usaha yang terdiri dari para Terlapor dan Ketua Saksi I untuk membicarakan antisipasi pelayanan Terminal Peti Kemas Hatta di pelabuhan Makassar, Bitung, dan pelabuhan lainnya menyongsong era perdagangan bebas AFTA 2003 dan untuk mendengar masukan dari para pelanggan. Dalam pertemuan tersebut tidak dihasilkan keputusan apapun;-----

2.4. Bahwa sebagai tindak lanjut pertemuan di Surabaya, pada tanggal 16 Oktober 2002 diadakan Temu Bisnis di Hotel Quality Makassar yang diprakarsai oleh Saksi I dan difasilitasi oleh Saksi III dan disaksikan oleh Adpel Makassar. Pertemuan dipimpin oleh Ketua Saksi I yang dihadiri oleh para Terlapor dan Saksi III. Dalam pertemuan tersebut disepakati 2 (dua) hal pokok yaitu tarif freight dan kuota. Untuk besaran tarif freight angkutan peti kemas berlaku mulai tanggal 15 Januari 2003 adalah:-----



1) CY to CY -----		
Surabaya – Makassar	20'	Rp 2.000.000 -----
	40'	Rp 3.600.000 -----
Makassar – Surabaya	20'	Rp 1.200.000 -----
	40'	Rp 2.200.000 -----
Makassar – Jakarta	20'	Rp 1.200.000 -----
	40'	Rp 2.200.000 -----

2) CY to Port -----		
Jakarta – Makassar	20'	Rp 2.000.000 -----
	40'	Rp 3.000.000 -----

Sedangkan kuota bagi perusahaan pelayaran yang melayani jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan Makassar – Jakarta - Makassar besarnya akan ditentukan kemudian;-----

2.5 Bahwa selanjutnya pada tanggal 23 Desember 2002 di Surabaya diadakan pertemuan ketiga yang dihadiri oleh para Terlapor yang menetapkan besaran kuota untuk masing-masing perusahaan pelayaran. Pembagian kuota tersebut dihitung berdasarkan data historis performa masing-masing Terlapor selama 6 (enam) bulan terakhir yang dibuat oleh Pelindo IV terhitung sejak tanggal 01 Mei 2002. Penetapan besaran kuota bongkar muat untuk angkutan petikemas periode 01 Januari 2003 sampai dengan 31 Maret 2003 adalah sebagai berikut:-----

1) PT Djakarta Lloyd	Makassar – Surabaya	10,64% -----
	Makassar – Jakarta	0,00% -----
2) PT Jayakusuma P Lines	Makassar – Surabaya	7,89% -----
	Makassar – Jakarta	7,18% -----
3) PT Samudera Indonesia	Makassar – Surabaya	8,58% -----
	Makassar – Jakarta	16,43% -----
4) PT Tanto Intim Lime	Makassar – Surabaya	21,45% -----
	Makassar – Jakarta	16,12% -----
5) PT Tempuran Emas	Makassar – Surabaya	16,94% -----
	Makassar – Jakarta	32,81% -----
6) PT Lumintu S Perkasa	Makassar – Surabaya	0,00% -----
	Makassar – Jakarta	3,96% -----
7) PT Meratus	Makassar – Surabaya	34,50% -----
	Makassar – Jakarta	23,50%;-----

2.6 Bahwa kesepakatan kuota dilakukan oleh para Terlapor untuk mempengaruhi harga agar tarif tercapai sesuai dengan kesepakatan tarif yang telah ditetapkan sebelumnya karena tidak ada keyakinan bahwa kesepakatan tarif saja akan dapat berlangsung efektif;-----

- 2.7 Bahwa sanksi atas pelanggaran kuota ditetapkan sebesar Rp 600.000 (enam ratus ribu rupiah) per TEU's dan yang melaksanakan penagihan denda adalah DPC INSA Makassar;-----
- 2.8 Bahwa bagi para Terlapor yang terkena denda namun tidak menyelesaikannya, maka Pelindo IV atas permintaan DPC INSA Makassar tidak akan memberikan pelayanan fasilitas pelabuhan;-----
- 2.9 Bahwa distribusi pembagian denda akan diberikan kepada pihak yang kuotanya dilanggar secara proporsional berdasarkan kuota yang diambil setelah dikurangi Rp 10.000 (sepuluh ribu rupiah) per TEU's sebagai biaya pengawasan yang dikoordinir oleh DPC INSA Makassar;-----
- 2.10 Bahwa kesepakatan penetapan tarif dan kuota tersebut diatas dituangkan dalam Berita Acara Pertemuan Bisnis di Hotel Elmi Surabaya tertanggal 23 Desember 2002;-----
- 2.11 Bahwa para Terlapor telah mengakui dan membubuhkan tanda tangan atas dokumen kesepakatan tarif dan kuota;-----
- 2.12 Bahwa berdasarkan Berita Acara Pertemuan Bisnis di Hotel Elmi Surabaya tertanggal 23 Desember 2002 yang ditandatangani oleh para Terlapor, Saksi I, Saksi III dan Adpel Makassar, dapat diketahui bahwa para Terlapor merupakan perusahaan angkutan pelayaran yang melayani jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan Makassar – Jakarta – Makassar;-----
- 2.13 Bahwa berdasarkan keterangan para Terlapor dan Saksi maupun bukti surat dan atau dokumen, kesepakatan tarif dan kuota telah dilaksanakan untuk periode 3 (tiga) bulan pertama, yaitu sejak Januari 2003 sampai dengan Maret 2003;-----
- 2.14 Bahwa kemudian diadakan evaluasi pelaksanaan kesepakatan tarif dan kuota oleh para Terlapor pada tanggal 21 Maret 2003 di Jakarta yang hasilnya antara lain menyepakati untuk melanjutkan kesepakatan tarif dan kuota, penerapan pemberian sanksi dan menginformasikan tarif kesepakatan kepada *shipper (forwarder* atau *non forwarder)* yang dimulai pada Maret 2003;-----
- 2.15 Bahwa dalam evaluasi tersebut disepakati perubahan besaran kuota yang berlaku untuk jangka waktu 16 Maret 2003 sampai dengan 31 Desember 2003 dan disepakati pula untuk tidak memberikan sanksi kepada Terlapor yang melebihi kuota dalam periode pertama dengan pertimbangan sebagai pembelajaran;-----
- 2.16 Bahwa pada tanggal 24 April 2003 dan 29 April 2003 di Marannu Tower Hotel Makassar telah diadakan pertemuan antara Saksi I dan para Terlapor yang dihadiri oleh Adpel Makassar dan Pelindo IV. Dari pertemuan pada tanggal 29 April 2003 tersebut disepakati untuk mencabut atau membatalkan kesepakatan tarif dan kuota terhitung sejak tanggal 29 April 2003;-----

- 2.17 Bahwa sebelum adanya pertemuan pada tanggal 29 April 2003 di Makassar sebagaimana tersebut di atas, pelaksanaan periode kedua kesepakatan tarif dan kuota telah dilaksanakan selama kurang lebih 1 (satu) bulan;-----
  - 2.18 Bahwa Terlapor V menandatangani kesepakatan tarif dan kuota karena Terlapor V dalam melayani jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan Makassar – Jakarta – Makassar secara faktual dilaksanakan oleh anak perusahaannya yaitu PT Panurjwan;-----
  - 2.19 Bahwa berdasarkan hasil penyelidikan lapangan di kota Surabaya, tarif pada periode Januari sampai dengan April 2003 berkisar antara Rp 1.750.000 (satu juta tujuh ratus lima puluh ribu rupiah) sampai dengan Rp 2.000.000 (dua juta rupiah)--
  - 2.20 Bahwa ditemukan adanya surat edaran atau pemberitahuan tentang Penyesuaian Uang Tambang Surabaya - Makassar tertanggal 6 Januari 2003 yang dikeluarkan oleh Terlapor II yang berisi penyesuaian tarif uang tambang untuk jalur Surabaya – Makassar sebesar Rp 2.000.000 (dua juta rupiah)/dry 20 Ft yang berlaku mulai tanggal 15 Januari 2003;-----
  - 2.21 Bahwa juga ditemukan adanya surat edaran atau pemberitahuan tentang Penyesuaian Tarif Uang Tambang tertanggal 2 Januari 2003 yang dikeluarkan oleh Terlapor III cabang Surabaya yang berisi pemberitahuan bahwa sesuai kesepakatan bersama pada tanggal 23 Desember 2002 di Hotel Elmi Surabaya maka tarif uang tambang disesuaikan berdasarkan hasil kesepakatan dan berlaku mulai tanggal 15 Januari 2003;-----
  - 2.22 Bahwa berdasarkan hasil penyelidikan lapangan di kota Makassar, tarif uang tambang sebelum kesepakatan berkisar antara Rp.600.000 (enam ratus ribu rupiah) – Rp.850.000 (delapan ratus lima puluh ribu rupiah). Pada saat penyelidikan lapangan diketahui tarif uang tambang untuk jalur Makassar – Surabaya diberlakukan sama oleh para Terlapor yaitu di kisaran harga Rp.1.200.000 (satu juta dua ratus ribu rupiah);-----
  - 2.23 Bahwa ditemukan adanya surat edaran atau pemberitahuan tertanggal 27 Desember 2002 tentang Pemberlakuan Tarif Uang Tambang Tahun 1998 yang dikeluarkan oleh Terlapor I cabang Makassar yang berisi pemberlakuan tarif uang tambang untuk jalur Makassar – Surabaya sesuai kesepakatan 7 (tujuh) perusahaan pelayaran pelaku angkutan kontainer dan berlaku mulai 15 Januari 2003;-----
  - 2.24 Bahwa terjadi praktek pemberian diskon dari tarif kesepakatan dalam pembayaran uang tambang untuk jalur Makassar – Surabaya. Hal ini dilakukan untuk menghindari denda atas pelanggaran kesepakatan antara para Terlapor;-----
3. Menimbang bahwa dalam memutus perkara ini, Majelis Komisi mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:-----

3.1 Bahwa di dalam proses Pemeriksaan Lanjutan, Majelis telah menerima surat secara tertulis dari Terlapor II yang mengemukakan pandangannya berkaitan dengan kesepakatan harga yang telah dilakukannya, yang pada pokoknya sebagai berikut:--

3.1.1 Dalam dunia pelayaran sudah biasa terjadi kesepakatan-kesepakatan, perjanjian-perjanjian diantara sesama pelayaran untuk saling menjaga kestabilan muatan, harga dan penekanan biaya. Antara lain adalah adanya *conference* dalam dunia pelayaran asing seperti FEFC (*Fareast Euro Freight Conference*), TSA (*Transpacific Stabilization Agreement*), AMRA (*Asia Mediterranean Rate Agreement*), AWRA (*Asia Westbound Rate Agreement*) dan IADA (*Intra Asia Discussion Association*). Tujuan akhir yang hendak dicapai dari adanya kesepakatan tersebut adalah supaya dunia pelayaran tetap sehat dan menjaga agar setiap pelayaran tidak saling banting-bantingan harga hingga mematikan pesaing sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 20 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----

3.1.2 Kesepakatan harga merupakan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, yaitu Pasal 74 ayat (2) yang mengatur bahwa *angkutan laut dalam negeri diselenggarakan dengan trayek tetap dan teratur serta dapat pula dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur dimana trayek tersebut diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah*. Lebih lanjut hal ini diatur dalam Pasal 63 dan 64 Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan. Pasal 63 menyatakan bahwa *kegiatan angkutan laut dalam negeri yang melayani trayek tetap dan teratur (liner) diselenggarakan dalam jaringan trayek*, sedangkan Pasal 64 menyatakan bahwa *ketentuan lebih lanjut mengenai jaringan dan trayek angkutan laut dalam negeri diatur dalam Keputusan Menteri*. Keputusan Menteri lebih lanjut yang mengatur jaringan trayek adalah Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut. Dalam ketentuan Pasal 33 ayat (3) menyatakan bahwa *jaringan trayek yang tetap dan teratur atau liner disusun oleh Direktur Jenderal bersama-sama dengan instansi terkait, asosiasi perusahaan angkutan laut nasional dan asosiasi pengguna jasa angkutan laut*, sedangkan di dalam Pasal 34 menyatakan bahwa *pemerintah mengawasi dan memantau pelaksanaan kesepakatan bentangan trayek dan akan diatur lebih lanjut dengan Keputusan Direktur Jenderal*;-----

- 3.1.3 Kesepakatan tarif dan kuota menjadi satu bagian dari trayek-trayek yang diatur dan diawasi Departemen Perhubungan Laut;-----
- 3.1.4 Menyangkut adanya aturan-aturan tersebut di atas dan mengacu pada Undang-Undang 5 Nomor Tahun 1999 Pasal 50 huruf a, maka kesepakatan yang telah dibuat oleh para Terlapor dapat dikecualikan dengan adanya Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1999, Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 dan Keputusan Menteri Nomor 33 Tahun 2001;-----
- 3.2 Menimbang bahwa di dalam proses Pemeriksaan Lanjutan, Majelis Komisi telah menerima surat secara tertulis dari Asosiasi Perusahaan Pelayaran Nasional (INSA) tertanggal 7 Juli 2003 yang mengemukakan pandangannya berkaitan dengan kesepakatan harga yang telah dilakukan oleh anggotanya, yang pada pokoknya sebagai berikut:-----
- 3.2.1 Berdasarkan hasil konsultasi DPP INSA dengan KPPU, maka kesepakatan trayek Surabaya – Makassar telah berakhir pada tanggal 29 April 2003 sebagaimana telah dilaporkan kepada KPPU dan berarti telah melaksanakan ketentuan yang dianjurkan oleh KPPU;-----
- 3.2.2 Namun demikian, pada kenyataannya beberapa perusahaan pelayaran nasional masih dipanggil dan diperiksa berkaitan dengan kesepakatan tersebut dan menyangkut beberapa hal antara lain mengenai permintaan data pelanggan perusahaan, data *freight* 3 (tiga) bulan terakhir, Akte Notaris Perusahaan dan data pribadi direksi perusahaan yang tidak ada kaitannya dengan kesepakatan tersebut. Hal ini dirasakan sangat meresahkan anggota INSA khususnya pada saat ini terdapat satu anggota yang sedang melakukan *IPO (Initial Public Offer)* dalam rangka *go public* sehingga memelihara kepercayaan publik sangat penting;-----
- 3.2.3 INSA memohon agar KPPU berkenan menghentikan dan menyatakan secara resmi penghentian pemanggilan dan pemeriksaan perusahaan-perusahaan tersebut secara individual. Dan apabila KPPU masih memandang perlu untuk mendapatkan klarifikasi berkaitan dengan permasalahan tersebut dapat memanggil DPP INSA selaku pengambil inisiatif kesepakatan;-----
- 3.3 Menimbang bahwa beberapa Terlapor telah membuat surat edaran pemberitahuan tarif kesepakatan kepada konsumen. Namun, sampai dengan disusunnya putusan ini, para Terlapor belum menyampaikan pemberitahuan pembatalan kesepakatan tarif tersebut. Hal ini memberikan dampak bahwa tarif yang diketahui oleh

konsumen adalah tarif kesepakatan meskipun kesepakatan tersebut telah dibatalkan pada tanggal 29 April 2003;-----

4. Menimbang bahwa berdasarkan fakta-fakta yang diperoleh selama pemeriksaan, dan menyelidiki maupun surat-surat dan atau dokumen yang ada, Majelis Komisi menilai bahwa para Terlapor diduga melanggar ketentuan Pasal 5 ayat (1), Pasal 11, Pasal 19 huruf a dan c dan Pasal 25 ayat (1) huruf a dan c Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
5. Menimbang bahwa sebelum memutuskan perkara ini Majelis Komisi mempertimbangkan unsur-unsur pasal yang terdapat di dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang diduga dilanggar oleh Terlapor;-----
6. Menimbang bahwa Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 mengandung unsur-unsur sebagai berikut:-----
  - 6.1. Pelaku usaha-----
    - 6.1.1. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha dalam 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;-----
    - 6.1.2. Menimbang bahwa para Terlapor adalah badan usaha yang berbentuk badan hukum dengan kegiatan usaha antara lain menjalankan usaha dan menyelenggarakan bidang pelayaran kapal dan atau angkutan laut yang meliputi kegiatan pengangkutan penumpang dan barang dengan menggunakan kontainer (kargo);-----
    - 6.1.3. Menimbang bahwa para Terlapor adalah pelaku usaha sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
    - 6.1.4. Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, unsur pelaku usaha dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;--
  - 6.2. Perjanjian-----
    - 6.2.1. Menimbang bahwa yang dimaksud perjanjian dalam Pasal 1 angka 7 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikat diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis;-----

- 6.2.2. Menimbang bahwa dalam Rapat Pertemuan Bisnis di Ruang Rapat MPH I Hotel Elmi Surabaya pada hari Senin tanggal 23 Desember 2002 yang dihadiri para Terlapor, Saksi I dan Saksi III telah disepakati penetapan tarif dan kuota yang kemudian dituangkan dalam Berita Acara Pertemuan Bisnis di Hotel Elmi Surabaya dan masing-masing pihak mengakui dan membubuhkan tanda tangan atas dokumen kesepakatan tarif dan kuota;-----
- 6.2.3. Menimbang bahwa dalam Berita Acara Pertemuan Bisnis di Hotel Elmi Surabaya disepakati tarif freight dan kuota serta sanksi atas pelanggaran kesepakatan;-----
- 6.2.4. Menimbang bahwa dengan demikian para Terlapor telah mengikatkan diri antara satu dengan yang lainnya dalam bentuk tertulis;-----
- 6.2.5. Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, unsur perjanjian dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----
- 6.3. Pelaku usaha pesaing-----
  - 6.3.1. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha pesaing adalah pelaku usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam pasar bersangkutan yang sama;-----
  - 6.3.2. Menimbang bahwa para Terlapor adalah perusahaan angkutan pelayaran laut khusus barang (kargo) yang melayani jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan Makassar – Jakarta - Makassar;-----
  - 6.3.3. Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, unsur pelaku usaha pesaing dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----
- 6.4. Menetapkan harga;-----
  - 6.4.1. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan harga adalah sejumlah nilai yang harus dibayar dalam transaksi barang dan atau jasa;-----
  - 6.4.2. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan menetapkan harga adalah mematok harga tertentu;-----
  - 6.4.3. Menimbang bahwa dalam Berita Acara Pertemuan Bisnis di Hotel Elmi Surabaya pada tanggal 23 Desember 2002 para Terlapor telah menetapkan tarif yang harus dibayar dalam transaksi jasa angkutan laut khusus barang (kargo) untuk jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan jalur Makassar – Jakarta - Makassar adalah sebesar:-----
    - 1) CY to CY-----
 

Surabaya – Makassar	20’	Rp 2.000.000 -----
	40’	Rp 3.600.000 -----
Makassar – Surabaya	20’	Rp 1.200.000 -----
	40’	Rp 2.200.000 -----

Makassar – Jakarta	20’	Rp 1.200.000 -----
	40’	Rp 2.200.000 -----

2) CY to Port-----

Jakarta – Makassar	20’	Rp 2.000.000 -----
	40’	Rp 3.000.000;-----

6.4.4. Menimbang bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, unsur menetapkan harga dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----

6.5. Barang dan atau jasa;-----

6.5.1. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan barang dalam Pasal 1 angka 16 Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 adalah setiap benda, baik berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, yang dapat diperdagangkan, dipakai, dipergunakan, atau dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha;-----

6.5.2. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan jasa dalam Pasal 1 angka 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha;-----

6.5.3. Menimbang bahwa para Terlapor adalah perusahaan angkutan pelayaran laut khusus barang (kargo) yang melayani jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan Makassar – Jakarta – Makassar mempunyai kegiatan usaha antara lain jasa angkutan laut khusus barang (kargo) melayani jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan Makassar – Jakarta – Makassar;-----

6.5.4. Menimbang bahwa kegiatan usaha para Terlapor termasuk jasa sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 1 angka 16 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----

6.5.5. Menimbang bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, unsur barang dan atau jasa dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----

6.6. Konsumen atau pelanggan;-----

6.6.1. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan konsumen dalam Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah setiap pemakai dan atau pengguna barang dan atau jasa baik untuk kepentingan diri sendiri maupun untuk kepentingan pihak lain;-----

6.6.2. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan pelanggan adalah setiap orang yang membeli atau menggunakan barang atau jasa secara tetap;-----

6.6.3. Menimbang bahwa para Terlapor memiliki konsumen atau pelanggan yaitu *forwarder* dan *non-forwarder*;-----



- 6.6.4. Menimbang bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, unsur konsumen atau pelanggan dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----
- 6.7. Pasar bersangkutan yang sama -----
- 6.7.1. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan pasar bersangkutan menurut Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah pasar yang berkaitan dengan jangkauan atau daerah pemasaran tertentu oleh pelaku usaha atas barang dan atau jasa yang sama atau sejenis atau substitusi dari barang dan atau jasa tersebut;-----
- 6.7.2. Menimbang bahwa para Terlapor adalah perusahaan angkutan pelayaran laut khusus barang (kargo) yang melayani jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan Makassar – Jakarta – Makassar;-----
- 6.7.3. Menimbang bahwa pasar bersangkutan dalam Berita Acara Pertemuan Bisnis di Hotel Elmi Surabaya adalah jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan Makassar – Jakarta – Makassar;-----
- 6.7.4. Menimbang bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, unsur pasar bersangkutan yang sama dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----
- 6.8. Pengecualian dalam Pasal 5 ayat (2) huruf b Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku;-----
- 6.8.1. Bahwa Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dalam Pasal 74 ayat (2) hanya mengatur tentang trayek angkutan laut dalam negeri. Sehingga Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran tidak memberikan dasar hukum untuk membentuk kesepakatan tarif dalam trayek tetap dan teratur ataupun trayek tidak tetap dan tidak teratur;-----
- 6.8.2. Bahwa Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan dalam Pasal 63 dan 64 hanya mengatur agar kegiatan laut dalam negeri yang melayani trayek tetap dan teratur diselenggarakan dalam jaringan trayek yang diatur dalam Keputusan Menteri. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tidak memberikan dasar hukum untuk membentuk kesepakatan tarif dalam jaringan trayek tetap dan teratur tersebut;-----
- 6.8.3. Bahwa Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut Pasal 33 ayat (3) menyatakan bahwa jaringan trayek yang tetap dan teratur atau *liner* disusun oleh Direktur Jenderal bersama-sama dengan instansi terkait, asosiasi perusahaan angkutan laut nasional dan asosiasi pengguna jasa angkutan

laut. Sedangkan di dalam Pasal 34 menyatakan bahwa Pemerintah mengawasi dan memantau pelaksanaan kesepakatan bentangan trayek dan akan diatur lebih lanjut dengan Keputusan Direktur Jenderal. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut tidak memberikan dasar hukum untuk membentuk kesepakatan tarif dalam jaringan trayek tetap dan teratur tersebut;-----

6.8.4. Menimbang bahwa penyusunan jaringan trayek angkutan laut dalam negeri tertuang dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor AL59/1/9-02 tentang Jaringan Trayek Angkutan Laut Dalam Negeri mengatur mengenai jaringan trayek dan anggota jaringan trayek. Didalamnya tidak diatur mengenai adanya kesepakatan tarif antar anggota jaringan trayek;-----

6.8.5. Bahwa terkait dengan hal tersebut diatas maka kesepakatan tarif ini **tidak termasuk** dalam perjanjian yang dikecualikan dari ketentuan Pasal 5 ayat (2) huruf b Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----

7. Menimbang bahwa Pasal 11 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 mengandung unsur-unsur sebagai berikut:-----

7.1. Pelaku usaha-----

7.1.1. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha dalam 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;-----

7.1.2. Menimbang bahwa para Terlapor adalah badan usaha yang berbentuk badan hukum dengan kegiatan usaha antara lain menjalankan usaha dan menyelenggarakan bidang pelayaran kapal dan atau angkutan laut yang meliputi kegiatan pengangkutan penumpang dan barang dengan menggunakan kontainer (kargo);-----

7.1.3. Menimbang bahwa para Terlapor adalah pelaku usaha sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----

7.1.4. Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, unsur pelaku usaha dalam Pasal 11 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----

7.2. Perjanjian-----

- 7.2.1. Menimbang bahwa yang dimaksud perjanjian dalam Pasal 1 angka 7 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 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;-----
- 7.2.2. Menimbang bahwa dalam Rapat Pertemuan Bisnis di Ruang Rapat MPH I Hotel Elmi Surabaya pada hari Senin tanggal 23 Desember 2002 yang dihadiri para Terlapor, Saksi I dan Saksi III telah disepakati penetapan tarif dan kuota yang kemudian dituangkan dalam Berita Acara Pertemuan Bisnis di Hotel Elmi Surabaya dan masing-masing pihak mengakui dan membubuhkan tanda tangan atas dokumen kesepakatan tarif dan kuota;-----
- 7.2.3. Menimbang bahwa dalam Berita Acara Pertemuan Bisnis di Hotel Elmi Surabaya disepakati tarif freight dan kuota serta sanksi atas pelanggaran kesepakatan;-----
- 7.2.4. Menimbang bahwa dengan demikian para Terlapor telah mengikatkan diri antara satu dengan yang lainnya dalam bentuk tertulis;-----
- 7.2.5. Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, unsur perjanjian dalam Pasal 11 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----
- 7.3. Pelaku usaha pesaing-----
  - 7.3.1. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha pesaing adalah pelaku usaha sebagaimana dimaksud dalam pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam pasar bersangkutan yang sama;-----
  - 7.3.2. Menimbang bahwa para Terlapor adalah perusahaan angkutan pelayaran laut khusus barang (kargo) yang melayani jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan Makassar – Jakarta – Makassar;-----
  - 7.3.3. Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, unsur pelaku usaha pesaing dalam Pasal 11 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;--
- 7.4. Mengatur produksi dan atau pemasaran yang bertujuan mempengaruhi harga -----
  - 7.4.1. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan produksi adalah kegiatan memproduksi suatu barang atau jasa komersial;-----
  - 7.4.2. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan pemasaran adalah segala sesuatu yang dari sudut ekonomi dianggap sebagai pemasaran dalam arti yang paling luas, khususnya penjualan, distribusi dan periklanan;-----
  - 7.4.3. Menimbang bahwa dalam Rapat Pertemuan Bisnis di Ruang Rapat MPH I Hotel Elmi Surabaya pada hari Senin tanggal 23 Desember 2002 yang dihadiri para Terlapor, Saksi I dan Saksi III telah disepakati penetapan tarif dan kuota yang kemudian dituangkan dalam Berita Acara Pertemuan Bisnis di Hotel Elmi Surabaya dan masing-masing pihak mengakui dan membubuhkan tanda tangan atas dokumen kesepakatan tarif dan kuota;-----

- 7.4.4. Bahwa kesepakatan kuota dilakukan oleh para Terlapor untuk mempengaruhi harga agar tarif tercapai sesuai dengan kesepakatan tarif yang telah ditetapkan sebelumnya karena tidak ada keyakinan bahwa kesepakatan tarif saja akan dapat berlangsung efektif;-----
- 7.4.5. Menimbang bahwa dengan ditetapkannya kuota bongkar muat tersebut, para Terlapor telah mengatur produksi jasa pengangkutan laut khusus barang (kargo) dari para Terlapor yang melayani jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan Makassar – Jakarta – Makassar;-----
- 7.4.6. Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, unsur mengatur produksi dan atau pemasaran yang bertujuan mempengaruhi harga dalam Pasal 11 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----
- 7.5. Barang dan atau jasa;-----
  - 7.5.1. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan barang dalam Pasal 1 angka 16 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah setiap benda, baik berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, yang dapat diperdagangkan, dipakai, dipergunakan, atau dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha;-----
  - 7.5.2. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan jasa dalam Pasal 1 angka 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha;-----
  - 7.5.3. Menimbang bahwa para Terlapor adalah perusahaan angkutan pelayaran laut khusus barang (kargo) yang melayani jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan Makassar – Jakarta – Makassar mempunyai kegiatan usaha antara lain jasa angkutan laut khusus barang (kargo) melayani jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan Makassar – Jakarta – Makassar;-----
  - 7.5.4. Menimbang bahwa kegiatan usaha para Terlapor termasuk jasa sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 1 angka 16 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
  - 7.5.5. Menimbang bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, unsur barang dan atau jasa dalam Pasal 11 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----
- 7.6. Mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat-
  - 7.6.1. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan unsur praktek monopoli dalam Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa tertentu

sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum;-----

- 7.6.2. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan pemusatan kekuatan ekonomi dalam Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah penguasaan yang nyata atas suatu pasar bersangkutan oleh satu atau lebih pelaku usaha sehingga dapat menentukan harga barang dan atau jasa;-----
- 7.6.3. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan unsur persaingan usaha tidak sehat dalam Pasal 1 angka 6 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 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;-----
- 7.6.4. Menimbang bahwa dalam Rapat Pertemuan Bisnis di Ruang Rapat MPH I Hotel Elmi Surabaya pada hari Senin tanggal 23 Desember 2002 yang dihadiri para Terlapor, Saksi I dan Saksi III telah disepakati penetapan tarif dan kuota yang kemudian dituangkan dalam Berita Acara Pertemuan Bisnis di Hotel Elmi Surabaya dan masing-masing Terlapor mengakui dan membubuhkan tanda tangan atas dokumen kesepakatan tarif dan kuota;-----
- 7.6.5. Menimbang bahwa dengan ditetapkannya kuota bongkar muat peti kemas tersebut para Terlapor telah melakukan tindakan yang meniadakan persaingan usaha antara anggota kartel. Dengan demikian para Terlapor telah melakukan praktek usaha persaingan tidak sehat;-----
- 7.6.6. Menimbang bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, unsur mengakibatkan persaingan usaha tidak sehat dalam Pasal 11 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----
- 8. Menimbang bahwa Pasal 19 huruf a dan c Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 mengandung unsur-unsur sebagai berikut:-----
  - 8.1 Pelaku usaha-----
    - 8.1.1 Menimbang bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha dalam 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;-----
    - 8.1.2 Menimbang bahwa para Terlapor adalah badan usaha yang berbentuk badan hukum dengan kegiatan usaha antara lain menjalankan usaha dan menyelenggarakan bidang pelayaran kapal dan atau angkutan laut yang

- meliputi kegiatan pengangkutan penumpang dan barang dengan menggunakan kontainer (kargo);-----
- 8.1.3 Menimbang bahwa para Terlapor adalah pelaku usaha sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
- 8.1.4 Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, unsur pelaku usaha dalam Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----
- 8.2 Melakukan beberapa kegiatan baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain –
- 8.2.1 Menimbang bahwa dalam Rapat Pertemuan Bisnis di Ruang Rapat MPH I Hotel Elmi Surabaya pada hari Senin tanggal 23 Desember 2002 yang dihadiri para Terlapor, Saksi I dan Saksi III telah disepakati penetapan tarif dan kuota yang kemudian dituangkan dalam Berita Acara Pertemuan Bisnis di Hotel Elmi Surabaya dan masing-masing Terlapor mengakui dan membubuhkan tanda tangan atas dokumen kesepakatan tarif dan kuota;-----
- 8.2.2 Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, unsur melakukan beberapa kegiatan baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain dalam Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----
- 8.3 Menolak dan atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan yang sama-----
- 8.3.1 Menimbang bahwa untuk masuk ke dalam suatu jalur tidak diperlukan perijinan secara khusus, melainkan cukup hanya melaporkan pada pihak Departemen Perhubungan Laut;-----
- 8.3.2 Menimbang bahwa tidak terdapat larangan bagi masuknya pelaku usaha baru baik dari pihak para Terlapor, INSA, maupun pihak pemerintah;-----
- 8.3.3 Menimbang bahwa pada kenyataannya pada jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan Makassar – Jakarta – Makassar tidak terdapat pelaku usaha lain selain ketujuh Terlapor;-----
- 8.3.4 Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, menolak dan atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan yang sama dalam Pasal 19 huruf a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **tidak terpenuhi**;-----
- 8.4 Membatasi peredaran dan atau penjualan barang dan atau jasa pada pasar bersangkutan -----
- 8.4.1 Bahwa penetapan kuota pada jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan Makassar – Jakarta – Makassar dilakukan oleh para Terlapor dalam rangka untuk mempengaruhi harga agar sesuai dengan kesepakatan tarif yang telah ditetapkan sebelumnya;-----
- 8.4.2 Bahwa penetapan kuota pada jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan Makassar – Jakarta – Makassar dilakukan oleh para Terlapor dalam rangka

- penguasaan pasar dengan cara membetasi peredaran dan atau penjualan jasa pada pasar bersangkutan;-----
- 8.4.3 Bahwa terdapat sanksi berupa denda atas pelanggaran kuota yang dilakukan Terlapor sebesar Rp 600.000 (enam ratus ribu rupiah) per TEU's;-----
- 8.4.4 Bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, membatasi peredaran dan atau penjualan barang dan atau jasa pada pasar bersangkutan dalam Pasal 19 huruf c Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----
- 8.5 Persaingan usaha tidak sehat-----
- 8.5.1 Menimbang bahwa yang dimaksud dengan unsur persaingan usaha tidak sehat dalam Pasal 1 angka 6 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 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;-----
- 8.5.2 Menimbang bahwa dalam Rapat Pertemuan Bisnis di Ruang Rapat MPH I Hotel Elmi Surabaya pada hari Senin tanggal 23 Desember 2002 yang dihadiri para Terlapor, Saksi I dan Saksi III telah disepakati penetapan tarif dan kuota yang kemudian dituangkan dalam Berita Acara Pertemuan Bisnis di Hotel Elmi Surabaya dan masing-masing Terlapor mengakui dan membubuhkan tanda tangan atas dokumen kesepakatan tarif dan kuota;-----
- 8.5.3 Menimbang bahwa dengan ditetapkannya kuota bongkar muat peti kemas tersebut para Terlapor telah melakukan tindakan yang meniadakan persaingan usaha antara anggota kartel. Dengan demikian para Terlapor telah melakukan praktek usaha persaingan tidak sehat;-----
- 8.5.4 Menimbang bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, unsur mengakibatkan persaingan usaha tidak sehat dalam Pasal 19 huruf c Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----
- 8.6 Menimbang bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka unsur membatasi peredaran dan atau penjualan barang dan atau jasa pada pasar bersangkutan dalam rangka penguasaan pasar dalam Pasal 19 huruf c Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **Terpenuhi**;-----
- 9 Menimbang bahwa Pasal 25 ayat (1) huruf a dan c Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 mengandung unsur-unsur sebagai berikut:-----
- 9.1. Pelaku usaha -----
- 9.1.1 Menimbang bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha dalam 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;-----

- 9.1.2 Menimbang bahwa para Terlapor adalah badan usaha yang berbentuk badan hukum dengan kegiatan usaha antara lain menjalankan usaha dan menyelenggarakan bidang pelayaran kapal dan atau angkutan laut yang meliputi kegiatan pengangkutan penumpang dan barang dengan menggunakan kontainer (kargo);-----
- 9.1.3 Menimbang bahwa para Terlapor adalah pelaku usaha sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
- 9.1.4 Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, unsur pelaku usaha dalam Pasal 25 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----
- 9.2 Posisi dominan baik secara langsung maupun tidak langsung -----
  - 9.2.1. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan posisi dominan dalam Pasal 1 angka 4 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah keadaan dimana pelaku usaha tidak mempunyai pesaing yang berarti di pasar bersangkutan dalam kaitan dengan pangsa pasar yang dikuasai, atau pelaku usaha mempunyai posisi tertinggi diantara pesaingnya di pasar bersangkutan dalam kaitan dengan kemampuan keuangan, kemampuan akses pada pasokan atau penjualan, serta kemampuan untuk menyesuaikan pasokan atau permintaan barang atau jasa tertentu;-----
  - 9.2.2 Menimbang bahwa untuk jalur Surabaya – Makassar – Surabaya pangsa pasar tertinggi dimiliki oleh Terlapor I sebesar 34,50%. Sedangkan untuk jalur Makassar – Jakarta – Makassar pangsa pasar tertinggi dimiliki oleh Terlapor II sebesar 32,81% (tiga puluh dua, delapan puluh satu persen);-----
  - 9.2.3 Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, Terlapor I dan Terlapor II memiliki pangsa pasar di bawah 50% (lima puluh persen);-----
  - 9.2.4 Menimbang bahwa Terlapor I dalam jalur Surabaya – Makassar – Surabaya memiliki pesaing yang berarti yaitu Terlapor II dengan pangsa pasar sebesar 16,94% (enam belas koma sembilan puluh empat persen), Terlapor III dengan pangsa pasar sebesar 10,64% (sepuluh koma enam puluh empat persen), Terlapor IV dengan pangsa pasar sebesar 7,89% (tujuh koma delapan puluh sembilan persen), Terlapor V dengan pangsa pasar sebesar 8,58% (delapan koma lima puluh delapan persen), dan Terlapor VI dengan pangsa pasar sebesar 21,45% (dua puluh satu koma empat puluh lima persen);-----
  - 9.2.5 Menimbang bahwa Terlapor II dalam jalur Makassar – Jakarta – Makassar memiliki pesaing yang berarti yaitu Terlapor I dengan pangsa pasar sebesar



- 23,50% (dua puluh tiga koma lima puluh persen), Terlapor IV dengan pangsa pasar sebesar 7,18% (tujuh koma delapan belas persen), Terlapor V dengan pangsa pasar sebesar 16,43% (enam belas koma empat puluh tiga persen), Terlapor VI dengan pangsa pasar sebesar 16,12% (enam belas koma dua belas persen) dan Terlapor VII dengan pangsa pasar sebesar 3,96% (tiga koma sembilan puluh enam persen);-----
- 9.2.6 Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, unsur posisi dominan baik secara langsung maupun tidak langsung dalam Pasal 25 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **tidak terpenuhi**;-----
- 9.3 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 -----
- 9.3.1 Menimbang bahwa dalam Rapat Pertemuan Bisnis di Ruang Rapat MPH I Hotel Elmi Surabaya pada hari Senin tanggal 23 Desember 2002 yang dihadiri para Terlapor, Saksi I dan Saksi III telah disepakati penetapan tarif dan kuota yang kemudian dituangkan dalam Berita Acara Pertemuan Bisnis di Hotel Elmi Surabaya dan masing-masing Terlapor mengakui dan membubuhkan tanda tangan atas dokumen kesepakatan tarif dan kuota;-----
- 9.3.2 Menimbang bahwa dalam Rapat Pertemuan diatas tidak ditetapkan syarat-syarat perdagangan;-----
- 9.3.3 Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, 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 dalam Pasal 25 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **tidak terpenuhi**;-----
- 9.4 Menghambat pelaku usaha lain yang berpotensi menjadi pesaing untuk memasuki pasar bersangkutan -----
- 9.4.1 Menimbang bahwa untuk masuk ke dalam suatu jalur tidak diperlukan perijinan secara khusus, melainkan cukup hanya melaporkan pada pihak Departemen Perhubungan Laut;-----
- 9.4.2 Menimbang bahwa tidak terdapat larangan bagi masuknya pelaku usaha baru baik dari pihak para Terlapor, INSA, maupun pihak pemerintah;---
- 9.4.3 Menimbang bahwa pada kenyataannya pada jalur Surabaya – Makassar – Surabaya dan Makassar – Jakarta – Makassar tidak terdapat pelaku usaha lain selain ketujuh Terlapor;-----
- 9.4.4 Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, unsur menghambat pelaku usaha lain yang berpotensi menjadi pesaing untuk memasuki

pasar bersangkutan dalam Pasal 25 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **tidak terpenuhi**;-----

10 Menimbang bahwa dalam proses Pemeriksaan terdapat pendapat bahwa kesepakatan penetapan tarif dan kuota merupakan perjanjian yang dikecualikan dari Pasal 50 huruf a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----

11 Menimbang bahwa Pasal 50 huruf a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 mengandung unsur-unsur sebagai berikut:-----

11.1 Perjanjian -----

11.1.1 Menimbang bahwa yang dimaksud perbuatan di dalam hukum persaingan usaha adalah merupakan kegiatan ataupun perilaku pasar sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 1 angka (12) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yaitu tindakan yang dilakukan oleh pelaku usaha dalam kapasitasnya sebagai pemasok atau pembeli barang dan atau jasa untuk mencapai tujuan perusahaan, antara lain pencapaian laba, pertumbuhan aset, target penjualan dan metode persaingan yang digunakan;-----

11.1.2 Menimbang bahwa yang dimaksud perjanjian dalam Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikat diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis;-----

11.1.3 Menimbang bahwa dalam Rapat Pertemuan Bisnis di Ruang Rapat MPH I Hotel Elmi Surabaya pada hari Senin tanggal 23 Desember 2002 yang dihadiri para Terlapor, Saksi I dan Saksi III telah disepakati penetapan tarif dan kuota yang kemudian dituangkan dalam Berita Acara Pertemuan Bisnis di Hotel Elmi Surabaya dan masing-masing pihak mengakui dan membubuhkan tanda tangan atas dokumen kesepakatan tarif dan kuota;-----

11.1.4 Menimbang bahwa dalam Berita Acara Pertemuan Bisnis di Hotel Elmi Surabaya disepakati tarif freight dan kuota serta sanksi atas pelanggaran kesepakatan;-----

11.1.5 Menimbang bahwa dengan demikian para Terlapor telah mengikat diri antara satu dengan yang lainnya dalam bentuk tertulis;-----

11.1.6 Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, unsur perjanjian dalam Pasal 50 huruf a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 **terpenuhi**;-----

11.2 Bertujuan melaksanakan peraturan perundang-undangan yang berlaku -----

11.2.1 Bahwa yang dimaksud dengan peraturan perundang-undangan sebagaimana dirumuskan dalam Tap MPR No. III/MPR/2000 tentang Tata Urutan

Peraturan Perundang-undangan yang berlaku di Indonesia adalah sebagai berikut :-----

- a. UUD 1945-----
- b. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia-----
- c. Undang-Undang-----
- d. Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu)-----
- e. Peraturan Pemerintah-----
- f. Keputusan Presiden-----
- g. Peraturan Daerah-----

11.2.2 Bahwa Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dalam Pasal 74 ayat (2) hanya mengatur tentang trayek angkutan laut dalam negeri. Sehingga Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran tidak memberikan dasar hukum untuk membentuk kesepakatan tarif dan kuota dalam trayek tetap dan teratur ataupun trayek tidak tetap dan tidak teratur;-----

11.2.3 Bahwa Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan dalam Pasal 63 dan 64 hanya mengatur agar kegiatan laut dalam negeri yang melayani trayek tetap dan teratur diselenggarakan dalam jaringan trayek yang diatur dalam Keputusan Menteri. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tidak memberikan dasar hukum untuk membentuk kesepakatan tarif dan kuota dalam jaringan trayek tetap dan teratur tersebut;-----

11.2.4 Bahwa selain itu terdapat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut Pasal 33 ayat (3) menyatakan bahwa jaringan trayek yang tetap dan teratur atau linier disusun oleh Direktur Jenderal bersama-sama dengan instansi terkait, asosiasi perusahaan angkutan laut nasional dan asosiasi pengguna jasa angkutan laut. Sedangkan di dalam Pasal 34 menyatakan bahwa Pemerintah mengawasi dan memantau pelaksanaan kesepakatan bentangan trayek dan akan diatur lebih lanjut dengan Keputusan Direktur Jenderal. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut tidak memberikan dasar hukum untuk membentuk kesepakatan tarif dan kuota dalam jaringan trayek tetap dan teratur tersebut;-----

11.2.5 Bahwa penyusunan jaringan trayek angkutan laut dalam negeri tertuang dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor AL59/1/9-

02 tentang Jaringan Trayek Angkutan Laut Dalam Negeri mengatur mengenai jaringan trayek dan anggota jaringan trayek. Didalamnya tidak diatur mengenai adanya kesepakatan tarif dan kuota antar anggota jaringan trayek;-----

11.2.6 Bahwa Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor AL59/1/9-02 tentang Jaringan Trayek Angkutan Laut Dalam Negeri dalam tata urutan perundang-undangan secara hierarkis berada di bawah undang-undang sehingga tidak dapat dijadikan dasar hukum bagi pengecualian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 huruf a Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999;-----

11.2.7 Bahwa berdasarkan hal tersebut maka kesepakatan penetapan tarif dan kuota tidak termasuk dalam perjanjian yang dikecualikan dari ketentuan Pasal 50 huruf a Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999;-----

12 Menimbang bahwa berdasarkan fakta-fakta yang terungkap dalam pemeriksaan serta kesimpulan dari Majelis Komisi;-----

13 Mengingat Pasal 43 angka 3 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----

14 Menimbang bahwa sebelum memutuskan, Majelis Komisi memandang perlu untuk mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:-----

14.2 Bahwa para Terlapor telah menunjukkan itikad baik dengan telah membatalkan atau mencabut kesepakatan tarif dan kuota pada tanggal 29 April 2003 yang tertuang dalam Berita Acara Pembatalan Kesepakatan Bersama Penetapan Tarif dan Kuota Angkutan Petikemas di Pelabuhan Makassar pada tanggal 6 Mei 2003;-----

14.3 Bahwa industri pelayaran merupakan salah satu industri penting yang harus dikembangkan dalam perekonomian Indonesia;-----

15. Bahwa Majelis Komisi memandang perlu untuk menyampaikan saran dan pertimbangan kepada Pemerintah mengenai hal-hal sebagai berikut:-----

Mengembangkan industri pelayaran nasional yang dapat bersaing baik di pasar domestik maupun di pasar internasional melalui penciptaan iklim usaha yang kondusif dengan tetap mengacu pada Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999;-----

**MEMUTUSKAN**

1. Bahwa Terlapor I, II, III, IV, V, VI, dan VII terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 5 ayat 1 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
2. Bahwa Terlapor I, II, III, IV, V, VI, dan VII terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 11 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
3. Bahwa Terlapor I, II, III, IV, V, VI, dan VII tidak terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 19 huruf a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
4. Bahwa Terlapor I, II, III, IV, V, VI, dan VII terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 19 huruf c Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
5. Bahwa Terlapor I, II, III, IV, V, VI, dan VII tidak terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 25 ayat 1 huruf a dan c Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999;-----
6. Membatalkan kesepakatan tarif dan kuota sebagaimana tercantum dalam Berita Acara Pertemuan Bisnis di Hotel Elmi Surabaya tertanggal 23 Desember 2002;-----
7. Memerintahkan kepada Terlapor I, II, III, IV, V, VI, dan VII membuat dan menyampaikan surat pemberitahuan kepada pelanggan masing-masing Terlapor tentang pembatalan kesepakatan tersebut;-----
8. Memerintahkan kepada Terlapor I, II, III, IV, V, VI, dan VII secara sendiri-sendiri dan atau bersama-sama untuk mengumumkan pembatalan kesepakatan tersebut diatas yang dimuat pada surat kabar harian berskala nasional;-----
9. Menghukum Terlapor yang apabila dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan setelah dibacaknya putusan ini tidak melaksanakan putusan tersebut diatas untuk membayar denda administratif sebesar Rp 1.000.000.000 (satu miliar rupiah). Denda tersebut disetorkan kepada Kas Negara sebagai setoran penerimaan negara bukan pajak Departemen Keuangan Direktorat Jenderal Anggaran Kantor Perbendaharaan dan Kas Negara (KPKN Jakarta I) yang beralamat di Jalan Ir. H. Juanda Nomor 19 Jakarta Pusat melalui Bank Pemerintah dengan kode penerimaan 1212;-----

Demikian putusan ini ditetapkan dalam Sidang Majelis Komisi pada hari Selasa tanggal 30 Desember 2003 dan dibacakan di muka persidangan yang dinyatakan terbuka untuk umum pada hari Selasa tanggal 30 Desember 2003;-----

Kami anggota Komisi, Ir. H. Moh. Iqbal sebagai Ketua Majelis, Dr. Ir. Sutrisno Iwantono, M.A dan Dr. Pande Radja Silalahi, masing-masing sebagai Anggota, serta dibantu oleh Drs. Malino Pangaribuan, Zaki Zein Badroen, SE., Fahmi Alli Sarosa, SE., Riesa Susanti, SH., Dora Pristina, S.H., Msi., masing-masing sebagai Investigator, Endah Widwianingsih, SH., dan Vovo Iswanto, S.H., LL.M, masing-masing sebagai Panitera.-----

Ketua Majelis,

**Ir. H. Moh. Iqbal**

Anggota Majelis,

Anggota Majelis,

**Dr. Ir. Sutrisno Iwantono, MA**

**Dr. Pande Radja Silalahi**

Panitera,

**Vovo Iswanto, S.H., LL.M**

**Endah Widwianingsih, S.H.**