
Mekanisme Persaingan Harga Di Bidang Keagenan Pelayaran Di Samarinda Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Marselinus Susanto¹, Wahyuni Safitri²

marselinus81@gmail.com, Universitas Widya Gama Mahakam Samarinda, Indonesia¹

wahyunibun@gmail.com Universitas Widya Gama Mahakam Samarinda, Indonesia²

Abstract

Background:

Shipping is one of the service industries that is currently developing, where the business sector is the delivery of goods. Shipping companies now use more containers or shipping containers in their shipping services..

Research Methodes:

The research method used by the author is the Normative Juridical Law method, namely legal research carried out by examining library materials or primary data and secondary data.

Findings:

Determination of mechanisms implemented by shipping agents include reporting in writing the plans and realization of the arrival and departure of the agent's ship, handing over ship documents to the Harbor Master and the local port management unit and related government agencies, arranging the port services required by the ship, appointing a loading and unloading company for interests of the ship owner, bookkeeping and disbursement of cargo, issuance of bills of lading for and on behalf of the ship owner, settlement of bills on behalf of the ship owner, completion of fuel oil and fresh water bunker filling and fulfillment of equipment and supplies needs.

Conclusion:

Supervision of the Business Competition Supervisory Commission on price fixing in shipping agencies by carrying out supervision in the form of guidance and counseling provided to business actors which includes advocacy activities, outreach, seminars and other similar activities related to efforts to realize healthy business competition so that implementation of the principles and objectives of the Law can be achieved properly.

Keywords: Business Competition Law; Shipping Law; Legal Application.

Abstrak

Latar Belakang:

Pelayaran merupakan salah satu industri jasa yang berkembang saat ini dimana bidang usahanya yaitu pengiriman barang. Perusahaan pelayaran sekarang ini lebih banyak menggunakan kontainer atau peti kemas dalam jasa pengirimannya.

Metode Penelitian:

Metode penelitian yang digunakan penulis adalah metode Hukum Yuridis Normatif yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data primer dan data sekunder.

Hasil Penelitian:


Penetapan Mekanisme yang dilaksanakan keagenan pelayaran antara lain melaporkan secara tertulis rencana dan realisasi kedatangan dan keberangkatan kapal yang diageni, penyerahan dokumen kapal kepada Syahbandar, dan unit penyelenggara pelabuhan setempat serta instansi pemerintah terkait, pengurusan jasa kepelabuhan yang diperlukan kapal tersebut, penunjukan perusahaan bongkar muat untuk kepentingan pemilik kapal, pembukuan dan pencairan muatan, penerbitan konosemen untuk dan atas nama pemilik kapal, penyelesaian tagihan atas nama pemilik kapal, penyelesaian pengisian bunker bahan bakar minyak dan air tawar serta pemenuhan kebutuhan perlengkapan dan perbekalan.

Kesimpulan:

Pengawasan Komisi Pengawas Persaingan Usaha terhadap penetapan harga dalam keagenan pelayaran dengan melaksanakan pengawasan berupa bimbingan dan penyuluhan yang diberikan kepada pelaku usaha yang meliputi kegiatan advokasi, sosialisasi, seminar, dan kegiatan lainnya yang sejenis yang terkait dengan upaya dalam

mewujudkan persaingan usaha yang sehat agar penerapan dari asas dan tujuan dari Undang-Undang tersebut dapat tercapai dengan baik.

Kata kunci: Hukum Persaingan Usaha; Hukum Pelayaran; Penerapan Hukum.

DOI	:	-
Received	:	January
Accepted	:	January
Published	:	February
Copyright Notice	:	<p>Authors retain copyright and grant the journal right of first publication with the work simultaneously licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License that allows others to share the work with an acknowledgement of the work's authorship and initial publication in this journal.</p> 

1. PENDAHULUAN

Pemenuhan akan kebutuhan sehari-hari bagi masyarakat merupakan hal yang sangat penting dan juga merupakan salah satu tanggung jawab penting yang sudah seharusnya dijamin oleh Negara. Yang mana Negara kita sendiri yakni Negara Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki jumlah penduduk terbanyak di dunia yang tentunya harus memberikan perhatian khusus mengenai hal tersebut. Selain itu Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 juga mengatur mengenai tujuan negara yang mengatakan bahwa kebutuhan masyarakat Indonesia tidak dapat terpenuhi dengan baik maka akan sulit untuk mewujudkan kesejahteraan bagi rakyat.

Pelayaran merupakan salah satu industri jasa yang cukup berkembang pada saat ini pada salah satu bidang usaha yakni mengenai pengiriman barang yang mana pada saat ini lebih banyak menggunakan kontainer atau peti kemas dalam jasa pengirimannya.

Di Negara Indonesia sendiri, menjadikan pelayaran sebuah sektor vital dalam sektor sosial dan perekonomian. Hal tersebut dikarenakan keadaan geografis Negara Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang tentunya sangat membutuhkan jalur pelayaran sebagai sarana pendukung kegiatan ekonomi oleh masyarakatnya.

Letak geografis kepulauan Negara Indonesia berada diantara 2 benua yakni Benua Asia dan Benua Australia, dan juga berada diantara 2 Samudra yakni Samudra Hindia dan Samudra Pacific. Oleh karenanya wilayah Indonesia berada di posisi silang, dimana letak geografis Indonesia mempunyai arti penting dalam kaitannya dengan iklim dan perekonomian.

Terdapat beberapa keuntungan yang dapat diperoleh berdasarkan letak geografis Negara Indonesia. Negara Indonesia yang terletak diantara 2 benua dan 2 samudera memungkinkan terjadinya persimpangan lalu lintas dunia baik lalu lintas udara maupun laut.

Kompleknya aktivitas kerja yang berada di pelayaran laut yang merupakan pintu keluar masuknya berbagai arus. Baik arus barang, arus jasa, arus kapal, arus penumpang, arus anak buah kapal, arus devisa, arus hewan, arus tumbuhan, arus virus dan bakteri, arus kutu dan serangga, arus dokumen, arus transportasi darat, arus logistic kapal termasuk BBM dan air bersih, dan lainnya semuanya bisa melalui pelayaran¹.

Pelayaran merupakan sarana yang mendukung adanya perdagangan serta pendistribusian barang yang dibutuhkan oleh banyaknya masyarakat. Oleh karenanya pelayaranpun menjadi unsur dalam penentu terhadap suatu aktivitas perdagangan. Dan maka dari itu pengelolaan pelayaran secara efisien juga akan berpengaruh pada kemajuan perdagangan dan industri diberbagai daerah bahkan di daerah terbelakang pun juga akan ikut maju².

Pada aspek sosial, pelayaran merupakan fasilitas umum bagi masyarakat dalam melangsungkan interaksi yang salah satunya merupakan aktivitas ekonomi. Dan tidak hanya itu saja, pelayaran merupakan sarana yang mendukung adanya proses pengangkutan dan pergerakan manusia dari tempat suatu tempat ke tempat yang lain³.

Mengingat Negara Indonesia kita ini merupakan Negara yang kaya akan sumber daya alamnya maka sangat diperlukan adanya sumber daya manusia yang handal dan profesional dalam hal untuk memproduksi serta memanfaatkan sumber daya alam tersebut serta diperlukan juga angkutan dan moda transportasi, baik itu moda transportasi angkutan laut, angkutan darat maupun udara yang sangat menunjang agar dapat digunakan dan dimanfaatkan sumber daya alam tersebut.

Negara Indonesia yang merupakan sektor vital, maka menjadi sebuah keharusan bagi Negara untuk dapat melakukan penguasaan serta penguatan dalam sektor pelayaran. Merupakan hal yang sangat penting bagi Negara Indonesia dalam kemampuan penguasaan terhadap suatu sektor pelayaran. Tidak hanya sebagai sektor vital pelayaran juga merupakan sektor yang berkaitan dalam hal kemakmuran banyak orang. Dan hal tersebut sesuai dengan

¹ Herman Budi Sasono. *Manajemen Pelabuhan & Realisasi Ekspor Impor*. Yogyakarta: Penerbit ANDI, 2012

² D.A. Lasse. *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: Rajawali Pers, 2014

³ Hamud Balfas. *Kajian Privatisasi Pelabuhan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. *Jurnal Hukum PRIORIS*, Vol. 4 No.3, 2015

amanah yang telah disebutkan dalam Pasal 33 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Pasal 33 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 yang menyatakan bahwa Negara Indonesia secara eksplisit telah mengamanatkan untuk menjaga kekayaan alam Indonesia dan mengelolanya untuk kemakmuran bangsa⁴.

Sektor Transportasi Laut yang selama ini telah dikembangkan oleh Pemerintah Indonesia dengan melalui program *Tol Laut dan Poros Maritim Dunia* sudah sangat membantu terhadap distribusi barang dan penumpang ke berbagai wilayah yang ada di Indonesia. Namun, kebanyakan kapal kembali (*return*) dengan muatan (*payload*) yang minim yang mana akan berpengaruh pada tingginya tariff barang. Adanya peranan Pemerintah Daerah setempat untuk dapat menyediakan komoditi lokal agar dapat diekspor ke luar daerah. Dan tak hanya itu, terdapat juga masalah lain yakni minimnya peran kapal-kapal penunjang (*feeder vessels*) untuk dapat mendistribusikan barang ke daerah-daerah pelosok yang terpencil. Peranan kapal-kapal pelayaran rakyat (*perla*) harus dapat dikembangkan lagi oleh pihak otoritas dengan memperhatikan berbagai aspek kenyamanan dan keselamatan pelayarannya. Kapal-kapal penyeberangan (*Ferry ro-ro*) harus dikaji secara cermat terkait *payload* dan dimensi sehingga tidak perlu subsidi pemerintah atau kapal terbengkalai yang dapat terlihat di beberapa lokasi di Indonesia.⁵

Bahwa dengan berbagai permasalahan yang ada di sekitar industri maritim di wilayah perairan Indonesia yang telah disampaikan beserta solusinya. Kajian-kajian riset yang sedang dibuat serta berbagai solusi yang telah dikemukakan maka memerlukan tindak lanjut untuk di masa mendatang. Maka untuk menjawab permasalahan tersebut diperlukan juga kajian serta kerjasama yang terintegrasi serta melibatkan pihak otoritas dalam mewujudkan *outcome* industri maritim yang bermanfaat dan berkelanjutan.⁶

Oleh karena itu PT. Riandy Fiesta Samudera lahir dan mulai berkembang dalam kegiatan pemuatan Batu Bara dan beberapa services logistik yang dijalankan oleh PT. Riandy Fiesta Samudera Cabang Samarinda khususnya yang berada di wilayah Kalimantan Timur.

Di samping kepentingan pemakai jasa yang harus lebih diperhatikan, karena dalam *Hamburg Rules* berlaku terhadap perjanjian angkutan antara pihak dari dua negara peserta

⁴ Fahri Hamzah. *Negara BUMN dan Kesejahteraan Rakyat*. Jakarta: Yayasan Faham Indonesia, 2012

⁵ <https://www.unpatti.ac.id/2021/08/permasalahan-dan-solusi-sekitar-industri-maritim-di-wilayah-perairan-indonesia/>, di akses pada tanggal 24 Oktober 2022

⁶ Ibid, di akses pada tanggal 24 Oktober 2022

konvensi dengan segala jenis perjanjian angkutan laut termasuk *Bill of Loading* atau dokumen lainnya yang dikeluarkan di salah satu negara peserta konvensi.⁷

2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan penulis ialah metode Hukum Yuridis Normatif yakni penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data primer dan data sekunder⁸. Penelitian hukum normatif ini didasarkan kepada bahan hukum primer dan sekunder, yaitu penelitian yang mengacu kepada norma-norma yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan, dan dilaksanakan dengan cara terjun langsung kelapangan untuk memperoleh data sekunder.

3. PEMBAHASAN

3.1 Mekanisme Persaingan Harga Di Bidang Keagenan Pelayaran Di Samarinda Ditinjau Dari Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan, dan keamanan, serta perlindungan maritim. Dimana pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh menteri, pembinaan pelayaran yang dilakukan seperti pengaturan, dan pengendalian. Dalam hal pengaturan yang dimaksud adalah penetapan kebijakan umum dan teknis yang memuat norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, prosedur, persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perizinan berusaha. Dalam hal pengendalian yang dimaksud berupa pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, dan bantuan teknis di bidang pembagunan dan pengoperasian. Terkait dengan pelaksanaan berupa kegiatan pada angkutan laut asing yang tengah melakukan kegiatan angkutan laut khususnya ke pelabuhan Indonesia ataupun Terninal Khusus yang terbuka bagi seluruh perdagangan luar negeri wajib hukumnya untuk menunjuk keagenan kapal. Keagenan kapal adalah suatu badan usaha yang menyediakan jasa atas pengurusan transportasi di perairan. Sesuai dengan Pasal 12 Ayat (1) Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran yang menyebutkan bahwa “Kegiatan usaha jasa pengurusan transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 Ayat (2) huruf b meliputi : a.Penerimaan, b.Pengelolaan penyimpanan, c.Sortasi, d.Pengepakan, e.Penandaan,

⁷ <https://www.hukumonline.com/klinik/a/memahami-perjanjian-pengangkutan-melalui-darat--laut--dan-udara-cl4856>, di akses pada tanggal 25 Oktober 2022

⁸ Peter Mahmud Marzuki, 2010, Penelitian Hukum, Jakarta, Kencana. Hal. 35

f.Pengukuran, g.Penimbangan, h.Pengelolaan transportasi, i.Penerbitan dokumen angkutan barang melalui moda transportasi darat, laut, dan/atau udara, j.Pengurusan penyelesaian dokumen, k.Pemesanan ruangan pengangkut, l.Pengiriman, m.Pengelolaan pendistribusian, n.Perhitungan biaya angkutan dan logistik, o.Klaim, p.Asuransi atas pengiriman barang, q.Penyelesaian tagihan dan biaya lainnya yang diperlukan, r.Penyediaan sistem informasi dan komunikasi, s.Layanan logistik penyediaan layanan logistik di pasar nasional dan internasional secara konvensional dan/atau elektronik, t.Penyediaan *e-commerce*, teknologi internet yang menggunakan sistem satelit yang memungkinkan pelacakan *real-time* barang, u.Pengangkut kontraktual atau *non vessel operator common carrier* (NVOCC), dan v.barang khusus bawaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Sesuai dengan yang ada pada pasal 9 Ayat (1) PP Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran yang menyatakan bahwa “Untuk kelancaran kegiatan angkutan di perairan, dapat diselenggarakan usaha jasa terkait”. Serta dalam Pasal 9 Ayat (2) PP Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran yang menyatakan bahwa “Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dapat berupa : a.Bongkar muat barang, b.Jasa pengurusan transportasi, c.Angkutan perairan pelabuhan, d.Penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut, e,*Tally* mandiri, f.depo peti kemas, g.pengelolaan kapal, h.perantara jual-beli dan/atau sewa kapal, i.keagenan awak kapal, j.keagenan kapal, dan k.perawatan dan perbaikan kapal.

Berdasarkan Pasal 21 PP Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran yang menyatakan bahwa Tarif angkutan perairan pelabuhan terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan barang”. Serta dalam Pasal 22 Ayat (2) menyatakan bahwa “besaran tarif pelayanan jasa angkutan perairan pelabuhan ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa dan pengguna jasa berdasarkan jenis, struktur, dan golongan tarif dengan menggunakan metode perhitungan yang ditetapkan oleh menteri. Dalam hal jenis tarif angkutan barang sesuai dengan Pasal 23 Ayat (2) yang menyatakan bahwa “Jenis tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) terdiri atas :

- a. barang yang sesuai bentuk dan sifatnya memerlukan penanganan secara umum;
- b. barang khusus yang karena sifat dan ukurannya memerlukan penanganan khusus antara lain kayu gelondongan, barang curah, rel, dan ternak;
- c. barang berbahaya yang karena sifat, ciri khas, dan keadaannya dapat membahayakan jiwa manusia, dan lingkungan, yang dapat berbentuk bahan cair, bahan padat, dan bahan gas; dan
- d. kendaraan beserta muatannya yang diangkut kapal ro-ro.

Berdasarkan Struktur tarif angkutan barang sesuai dengan Pasal 23 Ayat (3) PP Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran sebagaimana dimaksud pada Pasal 23 Ayat (1) PP Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran merupakan kerangka tarif yang dikaitkan dengan : a.Kekhususan jenis barang, b.Bentuk kemasan,c.Volume atau berat barang, dan d.Jarak atau waktu tempuh.

Dalam golongan tarif angkutan barang sesuai dengan dengan Pasal 23 Ayat (4) PP Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran sebagaimana dimaksud pada Pasal 23 Ayat (1) merupakan penggolongan tarif yang ditetapkan berdasarkan :

- a. Jenis barang yang diangkut mencakup barang umum, peti kemas, curah kering, cair, gas, dan ternak;
- b. Jenis pelayanan mencakup pelayanan biasa dan pelayanan khusus misalnya menggunakan *reefer container*;
- c. Fasilitas mencakup fasilitas angkutan unimoda dan multimoda; dan
- d. Klasifikasi mencakup :
 1. Berdasarkan sifat barang misalnya barang mengganggu dan barang berbahaya;
 2. Berdasarkan ukurannya misalnya *over dimension*; atau

3. Berdasarkan sifat penanganannya misalnya *project cargo* dengan ukuran dan bentuk khusus.

Berdasarkan hasil yang didapatkan oleh peneliti mengenai mekanisme persaingan usaha dalam penetapan pada perusahaan keagenan pelayaran dalam rangka mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan angkutan laut asing selama berada di Indonesia. Mekanisme yang dilaksanakan keagenan pelayaran antara lain melaporkan secara tertulis rencana dan realisasi kedatangan dan keberangkatan kapal yang diageni, penyerahan dokumen kapal kepada Syahbandar, dan unit penyelenggara pelabuhan setempat serta instansi pemerintah terkait, pengurusan jasa kepelabuhan yang diperlukan kapal tersebut, penunjukan perusahaan bongkar muat untuk kepentingan pemilik kapal, penyelesaian dokumen sebuah kapal yang telah habis masa berlakunya atas beban dari pemilik kapal, pembukuan dan pencairan muatan, penerbitan konosemen untuk dan atas nama pemilik kapal, penyelesaian dari tagihan atas nama sebuah pemilik kapal, penyelesaian pengisian bunker bahan bakar minyak dan air tawar serta pemenuhan dari kebutuhan perlengkapan dan perbekalan, pemberian informasi yang dibutuhkan oleh pemilik kapal, dan pelaksanaan kegiatan lainnya yang sudah disepakati antara pemilik kapal dengan pelaksana kegiatan keagenan pelayaran.

3.2 Pengawasan KPPU Terhadap Penetapan Harga Dalam keagenan Pelayaran

Sesuai dengan Pasal 35 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, menjelaskan bahwa “Berdasarkan Pasal 35 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, tugas Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) meliputi :

- a. Melakukan Penilaian terhadap perjanjian yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat sebagaimana diatur dalam Pasal 4 sampai Pasal 16;

- b. Melakukan penilaian terhadap kegiatan usaha dan atau tindakan pelaku usaha yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat sebagaimana diatur dalam Pasal 17 sampai dengan Pasal 24;
- c. Melakukan penilaian terhadap ada atau tidak adanya penyalagunaan posisi dominan yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat sebagaimana diatur dalam Pasal 25 sampai dengan Pasal 28;
- d. Mengambil tindakan sesuai dengan wewenang komisi sebagaimana diatur dalam Pasal 36;
- e. Memberikan saran dan pertimbangan terhadap kebijakan pemerintah yang berkaitan dengan praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat;
- f. Menyusun pedoman dan atau publikasi yang berkaitan dengan Undang-Undang ini;
- g. Memberikan laporan secara berkala atas hasil kerja komisi kepada Presiden dan Dewan Perwakilan Rakyat.

Terkait dengan pengawasan yang dilaksanakan oleh Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) berupa bimbingan dan penyuluhan yang telah diberikan kepada pelaku usaha yang meliputi kegiatan advokasi, sosialisasi, seminar, dan kegiatan lainnya yang sejenis yang terkait dengan upaya dalam mewujudkan sebuah persaingan usaha yang sehat.

Supaya dapat mengetahui upaya pengawasan yang telah dilakukan oleh KPPU, dalam pelaksanaannya berupa bentuk advokasi yang dilakukan berupa memberikan saran dan pertimbangan atas kebijakan pemerintah yang mengarah pada persaingan usaha yang tidak sehat, dan sejenisnya yang memuat tentang persaingan usaha yang tidak sehat yang sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) bekerja sama

dengan Kementerian Perhubungan selaku pemangku Undang-Undang Nomor 17 Nomor 2008 Tentang Pelayaran, dalam pelaksanaannya Kesyahbandaran Otoritas Perairan (KSOP) yang diberikan kewenangan dalam melaksanakan fungsi dari keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan. Dalam hal ini KPPU melakukan sosialisasi yang terkait dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat terhadap pelaku usaha yang bertujuan untuk mengenalkan kegiatan-kegiatan yang tidak diperbolehkan dalam persaingan usaha yang meliputi :

- a. kegiatan monopoli merupakan kegiatan yang dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha yang tidak sehat;
- b. kegiatan monopsoni merupakan kegiatan yang dilarang menguasai penerimaan pasokan atau menjadi pembeli tunggal atas barang dan atau jasa dalam pasar bersangkutan yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha yang tidak sehat;
- c. kegiatan penguasaan pasar merupakan kegiatan yang dilarang melakukan satu atau beberapa kegiatan, baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha yang tidak sehat;
- d. kegiatan persekongkolan merupakan kegiatan yang dilarang bersekongkol dengan pihak lain untuk mengatur dan atau pemenang tender sehingga dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.

Serta memberikan himbauan atau menginformasikan dengan melaksanakan kegiatan seminar, seminar yang dilaksanakan dengan mengundang pelaku-pelaku usaha, instansi-instansi pemerintah yang bersangkutan dan lainnya untuk menginformasikan kegiatan-kegiatan

yang tidak diperbolehkan dalam melakukan suatu kegiatan usaha agar dapat mencapai tujuan antara lain :

- a. menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat;
- b. mewujudkan iklim usaha yang kondusif melalui pengaturan persaingan usaha yang sehat sehingga menjamin adanya kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi pelaku usaha besar, pelaku usaha menengah, dan pelaku usaha kecil;
- c. mencegah praktek monopoli dan atau persaingan usaha yang tidak sehat yang ditimbulkan oleh pelaku usaha; dan
- d. terciptanya efektivitas dan efisiensi dalam kegiatan usaha.

Dalam Pasal 37 Ayat (1) sampai dengan Ayat (8) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat menjelaskan “bahwa Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) memiliki kewenangan dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab sebagai berikut :

1. Melakukan Penilaian terhadap perjanjian yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat sebagaimana diatur dalam Pasal 4 sampai Pasal 16;
2. Melakukan penilaian terhadap kegiatan usaha dan atau tindakan pelaku usaha yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha yang tidak sehat;
3. Melakukan penyelidikan dan atau pemeriksaan terhadap kasus dugaan praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang dilaporkan oleh masyarakat atau oleh pelaku usaha atau menghadirkan pelaku usaha, saksi, saksi ahli, atau setiap orang sebagaimana dimaksud huruf e dan huruf f, yang tidak bersedia memenuhi panggilan komisi;

4. Meminta keterangan dari instansi pemerintah dalam kaitannya dengan penyelidikan dan atau pemeriksaan terhadap pelaku usaha yang melanggar ketentuan Undang- Undang ini;
5. Mendapatkan, meneliti, dan atau menilai surat, dokumen, atau alat bukti lain guna penyelidikan dan atau pemeriksaan;
6. Memutuskan dan menetapkan ada atau tidak adanya kerugian di pihak pelaku usaha lain atau masyarakat;
7. Memberitahukan putusan komisi kepada pelaku usaha yang diduga melakukan praktek monopoli dan atau persaingan usaha yang tidak sehat;
8. Menjatuhkan sanksi berupa tindakan administratif kepada pelaku usaha yang melanggar ketentuan Undang-Undang ini.

Dalam hal ini bentuk upaya KPPU merupakan suatu usaha yang dilakukan oleh seseorang atau badan hukum dalam menyampaikan suatu informasi yang diterima oleh aduan atau laporan dalam rangka meningkatkan pengawasan dalam melaksanakan tugas dan wewenang KPPU untuk mengambil suatu tindakan penanganan perkara dalam persaingan usaha yang tidak sehat. Sesuai dengan Pasal 38 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, terkait dengan tata cara penanganan perkara yang meliputi sebagai berikut :

1. Setiap orang mengetahui telah terjadi atau patut diduga terjadi pelanggaran terhadap Undang-Undang ini dapat melaporkan secara tertulis kepada komisi dengan keterangan yang jelas tentang telah terjadinya pelanggaran, dengan menyertakan identitas pelapor;
2. Pihak yang dirugikan sebagai akibat terjadinya pelanggaran terhadap Undang-Undang ini dapat melaporkan secara tertulis kepada komisi dengan keterangan

yang lengkap dan jelas tentang terjadinya pelanggaran serta kerugian yang ditimbulkan, dengan menyertai identitas pelapor;

3. Identitas pelapor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib dirahasiakan oleh komisi;
4. Tata cara penyampaian laporan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut oleh komisi.

Dalam hal ini bentuk sanksi yang diterapkan oleh KPPU berupa sanksi administratif terhadap pelaku usaha yang melanggar Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang telah dilaporkan atas aduan atau laporan. Terkait dengan sanksi administrasi yang meliputi sebagai berikut :

- a. Penetapan pembatalan perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 sampai dengan Pasal 13, Pasal 15, dan Pasal 16, dan atau;
- b. Perintah kepada pelaku usaha untuk menghentikan integrasi vertikal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14, dan atau;
- c. Perintah kepada pelaku usaha untuk menghentikan kegiatan yang terbukti menimbulkan praktek monopoli dan atau menyebabkan persaingan usaha tidak sehat dan atau merugikan masyarakat dan atau;
- d. Perintah kepada pelaku usaha untuk menghentikan penyalagunaan posisi dominan dan atau;
- e. Penetapan pembatalan atas penggabungan atau peleburan badan usaha dan pengambilalihan saham sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 dan atau
- f. Penetapan ganti rugi dan atau;
- g. Pengenaan denda serendah-rendahnya Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah) dan setinggi-tingginya Rp. 25.000.000.000,00 (dua puluh lima miliar rupiah).

Berdasarkan hasil yang didapatkan peneliti mengenai KPPU terhadap harga dalam keagenan pelayaran, yaitu dalam mencapai asas dan tujuan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dengan melaksanakan pengawasan yang berupa bimbingan dan penyuluhan yang diberikan kepada pelaku usaha yang meliputi kegiatan advokasi, sosialisasi, seminar, dan kegiatan lainnya yang sejenis yang terkait dengan upaya dalam mewujudkan persaingan usaha yang sehat agar penerapan dari asas dan tujuan dari Undang-Undang tersebut dapat tercapai dengan baik. Dalam hal ini KPPU melakukan sosialisasi yang terkait dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat terhadap pelaku usaha yang bertujuan untuk mengenalkan kegiatan-kegiatan yang tidak diperbolehkan dalam persaingan usaha yang meliputi kegiatan monopoli, kegiatan monopsoni, kegiatan penguasaan pasar, dan kegiatan persekongkolan. Dengan memberikan himbauan atau menginformasikan dengan melaksanakan kegiatan seminar, seminar yang dilaksanakan dengan mengundang pelaku-pelaku usaha, instansi-instansi pemerintah yang bersangkutan dan lainnya untuk menginformasikan kegiatan-kegiatan yang tidak diperbolehkan dalam melakukan suatu kegiatan usaha agar dapat mencapai tujuan yang meliputi iklim usaha yang kondusif melalui menjaga kepentingan umum dan meningkatkan upaya dalam mensejahterakan rakyat, mewujudkan iklim usaha yang kondusif dengan melalui pengaturan persaingan usaha yang sehat sehingga terjaminnya kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi pelaku, dan mencegah praktek monopoli dan atau persaingan usaha yang tidak sehat yang dapat ditimbulkan oleh pelaku usaha.

4. KESIMPULAN

Penetapan Mekanisme yang dilaksanakan keagenan pelayaran yakni dengan melaporkan secara tertulis apa yang akan direncanakan dan realisasi kedatangan dan keberangkatan sebuah kapal yang diageni, penyerahan dokumen sebuah kapal kepada

Syahbandar, dan unit dari penyelenggara pelabuhan setempat serta instansi pemerintah terkait, pengurusan jasa kepelabuhan yang diperlukan oleh kapal tersebut, penunjukan perusahaan bongkar muat untuk kepentingan dari pemilik kapal, pembukuan dan pencairan muatan, penerbitan konosemen untuk dan atas nama pemilik kapal, penyelesaian tagihan atas nama pemilik kapal, penyelesaian pengisian bunker bahan bakar minyak dan air tawar serta pemenuhan kebutuhan perlengkapan dan perbekalan.

Pengawasan Komisi Pengawas Persaingan Usaha terhadap penetapan harga dalam keagenan pelayaran dengan melaksanakan pengawasan berupa bimbingan dan penyuluhan yang diberikan kepada pelaku usaha yang meliputi kegiatan advokasi, sosialisasi, seminar, dan kegiatan lainnya yang sejenis yang terkait dengan upaya agar dapat mewujudkan persaingan usaha yang sehat dan agar penerapan dari asas dan tujuan dari Undang-Undang tersebut dapat tercapai dengan baik.

5. REFERENSI

D.A. Lasse.2014. Manajemen Kepelabuhanan.Jakarta: Rajawali Pers.

Fahri Hamzah. Negara BUMN dan Kesejahteraan Rakyat.(Jakarta: Yayasan Faham Indonesia, 2012).

Hamud Balfas.Kajian Privatisasi Pelabuhan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.Jurnal Hukum PRIORIS, Vol. 4 No.3, 2015.

Herman Budi Sasono.2012.Manajemen Pelabuhan & Realisasi Ekspor Impor.Yogyakarta: Penerbit ANDI

<https://www.hukumonline.com/klinik/a/memahami-perjanjian-pengangkutan-melalui-darat--laut--dan-udara-cl4856>,diakses pada tanggal 25 Oktober 2022.

<https://www.unpatti.ac.id/2021/08/permasalahan-dan-solusi-sekitar-industri-maritim-di-wilayah-perairan-indonesia/>,diakses pada tanggal 24 Oktober 2022.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal.

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 Tentang Angkutan Perairan.

Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.

Peter Mahmud Marzuki, 2010, Penelitian Hukum, Jakarta, Kencana,

Undang-Undang Larangan Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Lembaga Negara.1999/ Nomor 33,Tambahan
Lembaran Negara Nomor 3817, Pasal 2

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran