BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan suatu wilayah membutuhkan jasa angkutan yang harus memadai, tanpa adanya transportasi sebagai sarana yang menunjang mobilisasi penumpang dan barang maka sulit mengharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi bagi sebuah negara. Salah satu jasa layanan transportasi yang sering digunakan saat ini adalah transportasi menggunakan pesawat udara yang memerlukan infrastruktur pendukung berupa bandar udara.[1]

Bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertetu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang di lengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Salah satu peran penting dari bandar udara adalah bagi masyarakat yang melakukan kegiatan ekonomi. Dari peran tersebut dapat bermanfaat banyak bagi masyarakat di daerah itu sendiri, selain itu juga mempunyai peran penting dalam mobilitas kota karena di bandara juga banyak terdapat kargo-kargo yang mengirimkan barangnya melalui udara. Saat ini pengguna transportasi udara mulai menunjukan peningkatan yang signifikan seiring meningkatnya jumlah peminat yang mulai menggunakan jasa penerbangan ini. Banyaknya peminat yang berubah menggunakan jasa bandar udara ini dipengaruhi oleh beberapa hal yaitu waktu yang lebih efektif dan efisien serta dapat menjangkau daerah yang jauh meskipun harganya mahal. Oleh karena seiring banyaknya penumpang yang mulai menggunakan transportasi udara maka aktivitas di bandara pun semakin

[1] Annisa Fitri, "*Proses Jasa Kebandarudaraan disemua Bandara Termasuk di Indonesia*", (Skripsi, Denpasar, 2016), hal.1

meningkat. Meningkatnya aktivitas bandara akan meningkatkan pendapatan bandara.[2]

PT Angkasa Pura II (Persero), selanjutnya disebut "Angkasa Pura II" atau "Perusahaan" merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang usaha pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara di wilayah Indonesia Barat. PT. Angkasa Pura II (PERSERO) saat ini telah mengelola 14 Bandara, antara lain yaitu Bandara Soekarno-Hatta (Jakarta), Halim Perdanakusuma (Jakarta), Kualanamu (Medan), Supadio (Pontianak), Minangkabau (Padang), Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang), Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru), Husein Sastranegara (Bandung), Sultan Iskandarmuda (Banda Aceh), Raja Haji Fisabilillah (Tanjungpinang), Sultan Thaha (Jambi), Depati Amir (Pangkal Pinang), Silangit (Tapanuli Utara), Banyuwangi (Jawa Timur).[3]

PT. Angkasa Pura II (PERSERO) dalam mengelola atau mengoperasikan Terminal Kargo dan Pos di Kualanamu Medan, membagi atas 2 (dua) Lini, yaitu Lini-1 yang merupakan terminal untuk pelayanan pengiriman (*outgoing*) kargo dan pos, dan Lini-2 yang merupakan salah satu fasilitas komersial milik PT. Angkasa Pura II (PERSERO) berupa ruangan yang dapat diusahakan/dimanfaatkan sebagai pergudangan dalam kegiatan usaha oleh Mitra Usaha untuk pelayanan penerimaan (*incoming*) kargo dan pos. Pada terminal kargo dan pos di Lini-1, PT. Angkasa Pura II (PERSERO) melakukan kerjasama dengan PT. Gapura Angkasa pada tanggal 13 September 2013 yang dituangkan dengan Perjanjian Nomor PJJ.15.02.01/09/2013/154, PT. Gapura Angkasa hanya mengelola terminal kargo pada tanggal 25 Juli 2013 sampai dengan 24 Juli 2015, selanjutnya sejak tanggal 25 Juli 2015 pihak PT. Angkasa Pura II (PERSERO) sendiri yang mengelola untuk kargo domestik sedangkan PT. Gapura Angkasa

---

[2] Akhmad Muhari, "*Praktek Monopoli Jasa Pelayanan Taksi Bandara: Studi Kasus Terhadap Putusan-Putusan KPPU Tentang Pelanggaran Pasal 17 UU No. 5 Tahun 1999*", (Tesis Pasca Sarjana Universitas Indonesia, Jakarta, 2012) hal. 1

[3] Situs Resmi Angkasa Pura II, http://www.angkasapura2.co.id/id/tentang/sejarah diakses pada tanggal 22 September 2017

hanya menyediakan Sumber Daya Manusia dan peralatan. Selanjutnya pada tanggal 7 Oktober 2015 PT. Angkasa Pura II (PERSERO) bekerjasama dengan PT. Jasa Angkasa Semesta yang dituangkan dalam Perjanjian Nomor PJJ.04.04/00.02/10/2015/006. Kemudian di Tahun 2018, Angkasa Pura Kargo (APK) ditunjuk oleh PT. Angkasa Pura II (PERSERO) untuk menjadi operator dan melakukan kegiatan penarikan tarif di Terminal Kargo.

Pada tanggal 1 Mei 2014, Terminal Kargo Lini-1 diberlakukan Daerah Keamanan Terbatas (DKT) yang mengatur ketentuan dengan syarat untuk memasuki DKT harus memiliki izin masuk/pas bandara, bagi yang tidak memiliki pas bandara dapat memanfaatkan jasa pelayanan yang ada di Mitra Usaha Lini-2. Mitra Usaha Lini 2 ini adalah perusahaan yang menyewa ruangan di kawasan pergudangan (area publik) Bandar Udara Kualanamu. PT. Angkasa Pura II (PERSERO) juga mempersyaratkan perusahaan yang diperkenankan untuk melakukan pengambilan kargo *incoming* dari terminal kargo Lini-2 adalah Mitra Usaha Lini 2 yang mendapat persetujuan lebih dahulu dari perusahaan penerbangan atau pengangkut barang.

Dengan pemberlakukan DKT ini, penerima kargo harus mengambil kargonya melalui Mitra Usaha Lini-2 dengan dikenakan biaya sebesar RP350,00/kg ditambah biaya administrasi RP5000,00/SMU yang menambah rantai pengambilan barang sehingga mengakibatkan penambahan biaya dan waktu pengambilan barang yang merugikan konsumen. Persyaratan ini patut diduga hanya sebagai alasan untuk mempertahankan keberadaan penyewa gudang di Lini-2 karena jika Mitra Usaha Lini-2 ini tidak memiliki pekerjaan penarikan kargo, mereka tidak akan menyewa gudang di Lini-2. Dengan terbatasnya pilihan pemilik kargo selaku konsumen untuk menarik kargonya karena harus melalui mitra usaha Lini-2 dan tingginya biaya sewa pergudangan Lini-2 yang diterapkan PT. Angkasa Pura II (PERSERO) berdampak terhadap tingginya biaya l*ogistic* yang ditanggung konsumen, dimana sebelumnya hanya membayar RP800,00/kg menjadi RP800,00 ditambah RP500,00 – RP550,00/kg tanpa ada tambahan manfaat yang dirasakan oleh konsumen.

Tindakan PT. Angkasa Pura II (PERSERO) yang mempersyaratkan untuk pengiriman dan pengambilan kargo dan pos harus melalui Mitra Usaha Lini-2 ini dilakukan dalam memanfaatkan posisi monopolinya untuk memperoleh pendapatan sewa dan tarif yang relative tinggi atas pergudangan milik PT. Angkasa Pura II (persero) sedangkan konsumen tidak memiliki pilihan lain. PT. Angkasa Pura II (PERSERO) juga masih menetapkan tarif *incoming* sebesar Rp800,00/kg meskipun barang yang dikirim sudah clear dari tempat asal.

Dengan terjadinya hal tersebut yang dilaporkan KPPU, KPPU melihat adanya dugaan pelanggaran praktik monopoli dan penguasaan pasar pada terminal kargo yang dilakukan oleh PT. Angkasa Pura II (PERSERO) berdasarkan pasal 17 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Dalam perkara ini Majelis Komisi memutuskan bahwa PT. Angkasa Pura II (PERSERO) terbukti melanggar pasal 17 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang No. 5 Tahun 1999. Dan menghukum terlapor sebesar RP 6.538.612.000,00 (Enam Milyar Lima Ratus Tiga Puluh Delapan Juta Enam Ratus Dua Belas Ribu Rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank pemerintah dengan kode penerimaan 423755.[4]

Dalam mengelola kargo dan Pos di Bandar Udara Kualanamu Medan PT. Angkasa Pura II (PERSERO) melakukan sewa menyewa gudang. Didalam bahasa arabnya, sewa menyewa disebut dengan *Ijarah*. Dalam hukum Islam diatur dasar hukum Ijarah yaitu di Al-Baqarah ayat 233, firman Allah SWT :

[4] Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia, "*Putusan Nomor 03/KPPU-I/2017*", hal 318

فَإِنْ أَرَادَا فِصَالًا عَن تَرَاضٍ مِّنْهُمَا وَتَشَاوُرٍ فَلَا جُنَاحَ عَلَيْهِمَا ۗ
وَإِنْ أَرَدتُّمْ أَن تَسْتَرْضِعُوٓا۟ أَوْلَٰدَكُمْ فَلَا جُنَاحَ عَلَيْكُمْ إِذَا سَلَّمْتُم
مَّآ ءَاتَيْتُم بِٱلْمَعْرُوفِ ۗ وَٱتَّقُوا۟ ٱللَّهَ وَٱعْلَمُوٓا۟ أَنَّ ٱللَّهَ بِمَا تَعْمَلُونَ بَصِيرٌ ﴿٢٣٣﴾

Artinya: "*Dan jika ingin anakmu disusukan orang lain, maka tidak ada dosa bagimu apabila kamu memberikan pembayaran menurut yang patut. Bertakwalah kamu kepada Allah dan ketahuilah bahwa Allah maha melihat apa yang kamu kerjakan*." (QS. Al-Baqarah ayat 233).

Dalam bentuknya yaitu *Ijarah ain*, yakni *Ijarah* yang berhubungan dengan penyewaan benda yang bertujuan untuk mengambil manfaat dari benda tersebut tanpa memindahkan kepemilikan benda tersebut, baik benda bergerak seperti menyewa kendaraan maupun benda tidak bergerak seperti sewa rumah[5].

Berdasarkan pemaparan latar belakang yang telah diuraikan diatas tersebut, maka penulis akan menulis skripsi dengan judul **"PENYEDIAAN FASILITAS TERMINAL UNTUK PELAYANAN KARGO DAN POS DI BANDAR UDARA KUALANAMU MEDAN DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NOMOR 5 TAHUN 1999 TENTANG PRAKTEK MONOPOLI DAN PERSAINGAN USAHA TIDAK SEHAT (Studi Kasus Putusan Nomor : 03/KPPU-I/2017)".**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas maka hal yang akan dianalisa adalah:

1. Bagaimana penyediaan fasilitas terminal untuk pelayanan kargo dan pos di Bandar Udara Kualanamu Medan ?
2. Bagaimana analisis pertimbangan hukum Majelis Komisi dalam putusan perkara KPPU Nomor 03/KPPU-I/2017 ?

[5] Rozalinda, *Fikih Ekonomi Syariah*: Prinsip dan Implementasinya pada Sektor Keuangan Syariah, cet.1 (Jakarta: Rajawali Pers, 2016), hal.131

3. Bagaimana pandangan dari Hukum Islam terkait penyediaan fasilitas terminal untuk pelayanan kargo dan pos di Bandar Udara Kualanamu Medan ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis bagaimana penyediaan fasilitas terminal untuk pelayanan kargo dan pos yang dilakukan di Bandar Udara Kualanamu Medan.
2. Untuk menganalisis putusan Majelis Komisi dalam putusan perkara Nomor 03/KPPU-I/2017.
3. Untuk mengetahui pandangan dari sudut pandang Islam terkait penyediaan fasilitas terminal untuk pelayanan kargo dan pos di Bandar Udara Kualanamu Medan.

D. Manfaat Penelitian

1. Secara Teoritis

   Manfaat penelitian secara teoritis adalah untuk menambah wawasan dan ilmu pengetahuan khususnya dalam hal kajian tentang perjanjian penguasaan usaha penyediaan fasilitas terminal untuk pelayanan kargo dan pos di Bandar Udara Kualanamu Medan ditinjau dari Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.
2. Secara Praktis

   Manfaat penelitian secara praktis adalah :

   a. Diharapkan penelitian ini dapat menambah wawasan bagi pelaku usaha dalam melakukan persaingan usaha yang sehat.
   b. Diharapkan penelitian ini dapat menambah pengetahuan masyarakat mengenai praktek monopoli dan persiangan usaha tidak sehat di Indonesia.

E. Kerangka Konseptual

1. Bandar Udara adalah lapangan terbang yang digunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik/turun penumpang dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.[6]
2. Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah. [7]
3. Badan Usaha Bandar Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan bandar udara untuk pelayanan umum. [8]
4. Kargo adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara termasuk hewan dan tumbuhan selain pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan, barang bawaan, atau barang yang tidak bertuan.[9]
5. *Regulated Agent* adalah badan hukum Indonesia berupa agen kargo, *freight forwarder* atau bidang lainnya yang disertifikasi Menteri Perhubungan yang melakukan kegiatan bisnis dengan Badan Usaha Angkutan Udara atau perusahaan Angkutan Udara Asing untuk melakukan pemeriksaan keamanan terhadap kargo dan pos yang ditangani atau yang diterima dari pengirim.[10]

---

[6] Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992, tanggal 25 Mei 1992, tentang Penerbangan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 1996, tanggal 4 Desember 1996,tentang Kebandarudaraan, diperbaharui dengan Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001
[7] *Ibid*, pasal 1 angka (31)
[8] *Ibid*, pasal 1 angka (43)
[9] Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 1 angka (23)
[10] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 153 Tahun 2015 tentang Pengamanan Kargo dan Pos Serta Rantai Pasok (*Supply Chain*) Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara, Pasal 1 angka (19)

6. Monopoli adalah penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau atas penggunaan jasa tertentu oleh satu pelaku usaha atau satu pelaku usaha.[11]
7. Praktek monopoli adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.[12]
8. Jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha.[13]
9. Komisi Pengawas Persaingan Usaha adalah komisi yang dibentuk untuk mengawasi pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usahanya agar tidak melakukan praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.[14]

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif, yaitu penelitian hukum yang meneliti bahan pustaka atau data sekunder yang mungkin mencangkup bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.[15]

2. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder antara lain, mencangkup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil penelitian yang berwujud laporan, buku harian, dan seterusnya. Dalam penelitian ini menggunakan bahan hukum, bahan hukum yang digunakan dibedakan menjadi 3 macam, yaitu :

---

[11] Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, Pasal 1 angka (1)
[12] *Ibid*, Pasal 1 angka (2)
[13] *Ibid*, Pasal 1 angka (17)
[14] *Ibid*, Pasal 1 angka (18)
[15] Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cet.3, (Jakarta: UI-Press, 1986), hal.52

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer yang digunakan adalah :

1. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.
2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
3. Peraturan Menteri Perhubungan No. 36 Tahun 2014 Tentang Tata Cara dan Prosedur Pengenaan Tarif Jasa Kebandarudaraan.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer. Terdiri dari literature hukum berupa buku-buku teks terkait dengan monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, berbagai macam skripsi, artikel, majalah, jurnal ilmiah, serta wawancara.[16]

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum penunjang yang mencangkup bahan yang memberi petunjuk-petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder . Bahan hukum yang digunakan terdiri dari Kamus Besar Bahasa Indonesia dan Kamus Hukum, internet, ensiklopedia, serta bahan-bahan primer, sekunder, tersier di luar bidang hukum yang relevan dan dapat dipergunakan untuk melengkapi data yang diperlukan dalam penelitian ini.[17]

3. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang digunakan adalah studi kepustakaan dan wawancara sebagai pelengkap data sekunder.

4. Analisis Data

Penelitian ini dalam menganalisis data menggunakan metode deskriptif kualitatif, yaitu mendeskripsikan dengan kata-kata sehingga dihasilkan kalimat yang dapat dengan mudah dipahami, lalu data dianalisis secara

[16] *Ibid*
[17] *Ibid*

kualitatif untuk menarik sebuah kesimpulan yang dapat disajikan dalam suatu tulisan yang utuh. [18]

G. Sistematika Penulisan

a. Bab I PENDAHULUAN

mengenai pendahuluan yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kerangka konseptual, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

b. Bab II TINJAUAN PUSTAKA

mengenai Tinjauan umum tentang hukum persaingan usaha di Indonesia, yang terdiri dari sejarah hukum persaingan usaha di Indonesia. Perjanjian yang dilarang, kegiatan yang dilarang, serta pendekatan yang digunakan dalam hukum persaingan usaha.

c. Bab III PEMBAHASAN

mengenai penyediaan fasilitas terminal untuk pelayanan kargo dan pos di Bandar Udara Kualanamu Medan.

d. Bab IV PEMBAHASAN DALAM PANDANGAN ISLAM

mengenai tinjauan Islam terhadap penyediaan fasilitas terminal untuk pelayanan kargo dan pos di Bandar Udara Kualanamu Medan.

e. Bab V PENUTUP

penulis akan mengemukakan beberapa kesimpulan yang sekaligus sebagai jawaban permasalahan yang dikemukakan dalam penulisan skripsi ini. Selanjutnya, penulis akan memberikan saran sebagai jalan keluar terhadap kelemahan-kelemahan yang telah ditemukan.

[18] Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum dalam Praktek*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2002) hal. 37