

**PERANAN ASOSIASI ANGKUTAN UDARA DAN UNDANG-UNDANG
ANTI MONOPOLI**

TESIS

**Oleh :
Hazairin, SH.MH
NPM 6501020564**



**UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS HUKUM
PASCASARJANA**

JAKARTA 2010

**PERANAN ASOSIASI ANGKUTAN UDARA DAN UNDANG-UNDANG
ANTI MONOPOLI**

TESIS

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat
Guna Menempuh Gelar Magister Hukum (M.H.)**

**Oleh :
Hazairin, SH.MH
NPM 6501020564**



**Universitas Indonesia
Perpustakaan**

**UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS HUKUM
PASCASARJANA**

JAKARTA 2010

PERNYATAAN ORISINALITAS

**Tesis ini adalah hasil karya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Hazairin, SH.MH

NMP : 6501020564

Tandatangan : 

Tanggal : 13 April 2010

HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :
Nama : Hazairin, SH.MH
NMP : 6501020564
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul Tesis : Peranan Asosiasi Angkutan Udara Dan Undang-Undang Anti Monopoli

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Hukum pada Program Pascasarjana, Fakultas Hukum, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Prof. Erman Rajagukguk, SH,LLM,PHD

Penguji : Prof. Dr. Aloysius Uwiyono, SH,MH

Penguji : Dr. Inisentius Samsul, SH,MH

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : 13 April 2010



KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Segala puji bagi Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat iman dan nikmat ilmu sehingga tesis ini dapat diselesaikan. Tesis ini di susun dengan judul :” Peranan asosiasi angkutan udara dan Undang-undang Anti monopoli. Perumunan judul tesis tersebut merupakan refleksi pergumulan akademik dalam menempuh program pasca sarjana di fakultas hukum universitas indonesia.


Dalam lembaran kata pengantar sebagai bagian yg tak terpisah dari tesis ini, penulis ingin mempersembahkan ucapan terimah kasih yg sedalam-dalamnya kepada masing-masing :

1. Almarhum kedua orang tua penulis yang telah mempersembahkan serangkaian nasehat dan falsafah kehidupan serta telah mencurahkan kasih sayang yang tak mengenal batas waktu.
2. Prof Erman Rajagukguk, SH, LLM, PHD, atas bimbingan beliau sehingga tesis ini dapat di susun dan di sempurnakan berdasarkan standar dan kaidah-kaidah akademik.
3. Prof. Dr. Aloysius Uwiyono , SH; MH dan Dr. Inisentius Samsul, SH; MH atas saran dan masukan guna penyempurnaan tesis ini .

4. Drs. H. Zainul Arifin, MSi atas bantuan moril dan materil sehingga sangat membantu kelancaran penyelesaian study pada program pasca sarjana Fakultas hukum Universitas Indonesia.
5. Andi Darmawati, SE serta anakda Ahmad Falah Bassaleng Hazairin dan anakda Ahmad Icksan Bassaleng Hazairin secara konsisten dan istiqamah memberikan cahaya harapan akan masa depan yang lebih gemilang, semoga untuk kedua anakku yang tercinta menjadi generasi pewaris yang mencintai ilmu dalam segala suasana.
6. kepada semua pihak yang tidak sempat di sembah satu persatu kami khaturkan terimah kasih yang sedalam-dalamnya.

Tesis ini jauh dari kesempurnaan, kritik serta masukan dari berbagai pihak akan sangat berarti bagi penulis untuk menambah perbendaharaan pemahaman, hanya kepada Allah SWT yang maha memiliki tempat kami kembali.

Jakarta, 13 April 2010.


Hazairin, SH; MH.

**PERNYATAAN PERSETUJUAN
PUBLIKASI KARYA ILMIAH**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Hazairin, SH.MH
NMP : 6501020564
Program Studi : Ilmu Hukum
Fakultas : Hukum
Jenis Karya : Tesis

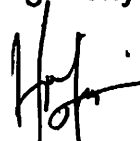
Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (Non-exclusive Royalty-Free Right)** atas karya ilmiah saya yang berjudul : "Peranan Asosiasi Transportasi Udara dan Undang-Undang Antimonopoli. Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya tanpa izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta

Pada tanggal: 13 April 2010

Yang menyatakan,



Hazairin, SH.MH

ABSTRAK

Penulisan ini bertujuan untuk mengetahui apakah penetapan tarif angkutan udara termasuk "*price fixing*" yang merugikan persaingan, dan untuk mengetahui reaksi pasar berkenaan dengan *price fixing* dalam tarif angkutan udara.

Dalam rangka mewujudkan tujuan di atas digunakan metode analisis "kualitatif yuridis normatif". Artinya data dan informasi hasil studi kepustakaan dianalisis secara kualitatif berdasarkan kualifikasinya sesuai dengan norma hukum yang berlaku. Demikian pula dengan bahan hasil studi kepustakaan yang bersifat yuridis juga dianalisa secara normatif.

Setelah dianalisa ternyata penetapan tarif angkutan udara niaga "penumpang ekonomi dalam negeri" (PED) yang ditetapkan INACA termasuk *price fixing* yang merugikan persaingan, karena ada indikasi akan merontokkan 8 (delapan) dari 13 (tiga belas) maskapai yang baru beroperasi. Di samping itu, penetapan tarif angkutan udara niaga PED oleh INACA memenuhi semua unsur perjanjian yang dilarang sesuai Pasal 7 UU. No. 5/1999.

Tulisan ini juga menemukan bahwa *price fixing* tarif angkutan udara niaga PED yang ditetapkan INACA tidak dapat diterima oleh pasar. Penyebab kunci dari kenyataan tersebut adalah karena tarif batas bawah yang ditetapkan INACA di bawah tarif normal, dan ada indikasi sebagai bentuk tarif untuk menghambat usaha maskapai penerbangan baru.

Namun demikian kewenangan INACA dalam menetapkan tarif angkutan udara niaga PED berdasarkan S.K. Menteri Perhubungan No. KM. 25/1997 dan dinilai oleh KPPU bertentangan dengan PP. No. 40/1995. Sesuai dengan Pasal 36 ayat 2 PP. No. 40/1995 tentang Angkutan Udara, peranan INACA hanya dalam konteks penetapan tarif pelayanan tambahan angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dan luar negeri.

Akhirnya S.K. Menteri Perhubungan No. KM. 25/1997 dinyatakan dicabut setelah dikeluarkan S.K. Menteri Perhubungan No. KM. 9/2002 tentang Tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga PED.

DAFTAR ISI

	Halaman
JUDUL	i
PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vi
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1. Latar Belakang	1
2. Perumusan Masalah	10
3. Kerangka Teori	10
4. Metodologi Penelitian	23
5. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	24
6. Sistematika Penulisan	26
BAB II PRICE FIXING SEBAGAI PERJANJIAN YANG DILARANG	28
1. Larangan Price Fixing	28
2. Pendekatan Perse-Illegal Terhadap Price Fixing	38

BAB III	PERANAN INACA DALAM ANGKUTAN UDARA DI	
	INDONESIA	42
	1. Penentuan Tarif Penumpang Angkutan Udara	43
	2. Peranan INACA Dalam Penentuan Tarif Angkutan Udara ...	50
BAB IV	PENENTUAN TARIF ANGKUTAN UDARA DAN UNDANG-	
	UNDANG ANTIMONOLOGI SERTA PERSAINGAN	
	YANG SEHAT	60
	1. Price Fixing dan Dampaknya Terhadap Persaingan	60
	2. Respon Pasar Terhadap Price Fixing yang Ditetapkan	
	INACA	70
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN	83
	1. Kesimpulan	83
	2. Saran	84
	DAFTAR PUSTAKA	85

DAFTAR TABEL

No.	Teks	Halaman
1.	Perbandingan Tarif Lama dan Baru Angkutan Udara Niaga PED yang diberlakukan 16 Juni 2001.....	57
2.	Tarif Dasar Penumpang Angkutan Udara Niaga PED Tahun 2002.....	58
3.	Sampel Perbandingan Tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga PED yang ditetapkan INACA dan Menteri Perhubungan	82

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Asosiasi angkutan udara di Indonesia, yaitu Asosiasi perusahaan penerbangan nasional Indonesia atau *Indonesian Air Carriers Association* (INACA) yang dalam tulisan ini disingkat INACA adalah sebuah organisasi yang menghimpun perusahaan-perusahaan yang kegiatan pokoknya melayani jasa angkutan udara. Secara umum semangat pembentukan INACA adalah sebagai wadah untuk mengharmonisasikan lintas kepentingan *stake holder* yang berkenaan dengan jasa angkutan udara. Hal-hal yang terkait dengan pelayanan jasa angkutan udara antara lain meliputi pengaturan berkenaan dengan formula, kriteria pelayanan, prosedur/mechanisme, pelaksanaan dan penguasaan serta besaran tarif.

Ketika Indonesia dilanda oleh krisis di bidang moneter pada sekitar pertengahan Juni tahun 1997, yang berawal dari anjloknya kurs rupiah terhadap US dolar, perusahaan-perusahaan penerbangan Indonesia menerima dampak yang cukup serius berkenaan dengan besaran tarif domestik yang biasanya ditetapkan dalam satuan rupiah. Fenomena ini terjadi karena hampir 70% biaya operasional terutama pemeliharaan pesawat dibiayai dengan dolar. Dengan kenaikan kurs dolar terhadap kurs rupiah, rupiah maskapai penerbangan menjerit akibat melambungnya

biaya operasi.¹ Perubahan besaran tarif domestik ini, belakangan dituding oleh beberapa kalangan sebagai pemicu *unsound* bisnis (bisnis yang tidak sehat) di lingkungan industri penerbangan.

Sebelum krisis moneter, penetapan terakhir besaran tarif penerbangan domestik diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. Km 61/1996 tentang penyempurnaan Keputusan Menteri Perhubungan No. Km 20/1996 tentang tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi.

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan yang selanjutnya disebut "KMP" No. Km 61/1996, pasal 1 ayat (2) bahwa penetapan tentang tarif dasar penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dinyatakan dalam nilai kurs untuk kelompok jarak tertentu. Setelah krisis *moneter policy* besaran tarif dasar "penumpang ekonomi dalam negeri" yang selanjutnya disebut (PED) diatur dalam KMP No. KM. 25/1997. Dalam pasal 1b dinyatakan bahwa penyesuaian besaran tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi untuk masing-masing rute penerbangan, dilaksanakan oleh asosiasi perusahaan Penerbangan Nasional Indonesia atau *Indonesian National Air Carriers (INACA)* berdasarkan tarif dasar sebagaimana dimaksudkan dalam ayat 2 Keputusan Menteri

¹ Harian Ekonomi Neraca, 02 Mei 2001

Perhubungan No. KM 61/1996, dan setelah dikonsultasikan kepada Menteri Perhubungan.

Otoritas baru yang diberikan oleh Departemen Perhubungan kepada INACA didasarkan pada suatu pertimbangan bahwa “dalam rangka pembinaan asosiasi penerbangan angkutan udara niaga berjadwal menghadapi era globalisasi, maka asosiasi sebagai mitra pemerintah dalam melaksanakan pemberian pengelolaan angkutan udara niaga berjadwal yang bersifat padat modal dan memiliki segmentasi terbatas, perlu ditingkatkan peranannya”.

Berdasarkan KMP No. 25/1997, INACA menetapkan tarif dasar PED dalam rentang nilai dasar terendah dan nilai dasar tertinggi yang pada waktu itu mengacu pada skenario kurs terendah dan kurs tertinggi rupiah terhadap dolar Amerika Serikat. Rentangan tarif dasar terendah dan tertinggi berimplikasi pada tersedianya pilihan tarif yang bervariasi di antara para perusahaan penerbangan, sehingga perang tarif pun tak bisa dihindari. Konsekwensi ekonomis dari perang tarif dapat dipandang minimal dari dua segi yakni : (1) Dari segi kepentingan konsumen, (2) Dari segi kepentingan maskapai penerbangan.

Bagi konsumen memperoleh tiket pesawat dengan tarif dasar paling rendah adalah suatu keberuntungan, tetapi bagi maskapai penerbangan tertentu khususnya mereka yang baru mulai beroperasi ketika krisis moneter merupakan ancaman yang serius, karena tidak

mampu menutupi biaya operasi dengan harga tiket yang relatif rendah akibat penyesuaian kurs Rupiah terhadap dolar Amerika Serikat. Menurut salah satu direksi maskapai penerbangan swasta yang mulai beroperasi tahun 2000, perang tarif dengan dalih tarif batas atas dan bawah akan merontokkan delapan perusahaan penerbangan baru dari 13 operator yang beroperasi. Minimal tidak lebih dari enam bulan ke depan para pemain baru akan gulung tikar. Bahkan dikatakan ada salah satu notulen dari INACA yang melibatkan empat maskapai penerbangan yang lebih dulu beroperasi bertugas menghabisi para pemain baru pada rute-rute tertentu.²

Adanya indikasi kompetisi persaingan usaha yang tidak sehat di lingkungan industri penerbangan yang berawal dari perang tarif pada waktu itu jelas memiliki korelasi yang erat dengan beberapa larangan yang ditetapkan dalam UU No. 5/1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan tidak sehat.

Bagi penulis, studi mengenai peranan INACA dalam membuat policy tarif dasar PED dan UU No. 5/1999 memiliki daya tarik tersendiri. Bagaimanapun juga maskapai penerbangan yang memiliki posisi dominan dalam INACA adalah perusahaan-perusahaan yang telah lama bermain dalam industri tersebut dan jika dikaitkan dengan posisi Departemen Perhubungan yang telah memberi kewenangan kepada

² Harian Bisnis Indonesia, 15 Juni 2001

INACA untuk menetapkan tarif dasar PED, berdampak terhadap lahirnya kesan publik bahwa antara pelaku ekonomi dengan elite kekuasaan terdapat kolusi dalam “perburuan rente ekonomi” (*Economic Rent Seeking*).

Kesan tersebut sulit dihindari, karena sebelum ditetapkan UU. No. 5/1999, masyarakat di Indonesia berhadapan dengan kondisi lemahnya penegakan hukum tentang anti monopoli dan persaingan curang. Setidaknya dapat dipahami dari mandeknya implementasi UU. No. 5/1984 tentang perindustrian.

Pada Pasal 7 ayat (2) dan ayat (3) undang-undang tersebut menyatakan bahwa pemerintah melakukan pengaturan, pembinaan, dan pengembangan terhadap industri untuk mewujudkan perkembangan industri yang lebih baik secara sehat dan berhasil guna mencegah pemusatan atas penguasaan industri oleh satu kelompok atau perorangan dalam bentuk monopoli yang merugikan masyarakat.

Namun demikian antara realita dan teori UU. No. 5/1984 tidak sinkron selama kurun waktu lima belas tahun menyebabkan keadaan ekonomi yang terjadi di Indonesia adalah tindakan-tindakan yang bersifat monopolistik dan tindakan-tindakan persaingan usaha tidak sehat.³ Kondisi yang demikian itu paling tidak disebabkan oleh empat hal

³ Insan Budi Maulana, Catatan singkat UU No. 5/1999 tentang Larangan Politik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

pokok meliputi; pertama, lingkungan ekonomi politik yang tidak mendukung dan bernuansa pekat dengan praktek KKN antara pengusaha dengan penguasa terutama praktek monopoli dalam perburuan rente ekonomi. Faktor pertama ialah yang menjadi penyebab utama sulitnya menerobos benteng kolusi melalui sistem legal yang ada.

Kedua, kebijakan-kebijakan yang dibuat dan dilaksanakan pemerintah banyak mendorong atau bahkan merangsang langsung praktek monopoli dalam dunia usaha. Pemberian lisensi khusus dan hak pengelolaan usaha dalam dunia usaha kepada para *rent seckers* telah membuat dunia usaha berjalan dengan keadilan yang rendah karena kebijakan anti persaingan yang dilakukan pemerintah sendiri.

Ketiga, semangat yang sudah formal di dalam undang-undang industri tersebut tidak berjalan karena tidak ada aturan yang lebih detail yang menjelaskan tentang bagaimana larangan praktek monopoli tersebut dilaksanakan. Dalam tatanan aturan yang biasa berlaku saat itu ketiadaan peraturan pemerintah dan petunjuk pelaksanaannya telah menyebabkan semangat normatif tidak terinstitusikan dan tidak dapat diimplementasikan. Ketidadaan peraturan pelaksanaan ini juga berkaitan dengan alasan pertama, tidak lain karena banyak kepentingan pengusaha *rent seckers* terusik bila peraturan tersebut dilaksanakan.

Keempat, meskipun larangan-larangan praktek monopoli tersebut telah tercantum di dalam undang-undang, tetapi tidak ada badan atau

instansi yang berwenang melaksanakannya, itu berarti bahwa legalitas yang ada tidak bermakna lagi perbaikan sistem untuk membebaskan bisnis dari praktek monopoli, karena tidak ada yang bisa melakukan eksekusi jika terjadi praktek bisnis tidak sehat yang tidak dikehendaki undang-undang tersebut.

Seiring dengan pandangan di atas, khususnya berkenaan dengan hal pokok keempat, *Yash P. Ghai* menyatakan bahwa bila daya guna hukum di dalam masyarakat nasional yang sering didukung oleh mekanisme negara yang memaksa, gagasan-gagasan tentang kedaulatan negara menjadi hambatan yang sungguh-sungguh dalam penetapan dan pelaksanaan kewajiban-kewajiban hukum. Karena itu kesepakatan adalah penting. Tidak saja untuk merumuskan suatu perjanjian, melainkan juga untuk pelaksanaan selanjutnya.

Pada bagian lain *Yash P. Ghai* juga mengatakan bahwa perjanjian-perjanjian itu menerima adanya lembaga-lembaga nasional yang otonom dalam bidang politik dan sosial termasuk bidang hukum dan ekonomi. Dari pandangan *Yash P. Ghai* tersebut dapat dikatakan bahwa dimasukkannya KPPU (Komisi Pengawas Persaingan Usaha) dalam UU. No. 5/1999 selangkah lebih maju dibandingkan UU. No. 5/1984. Dalam pasal 35 ayat 1 UU. No. 5/1999 wewenang KPPU adalah menjatuhkan sanksi berupa tindakan administratif kepada pelaku usaha yang melanggar ketentuan undang-undang ini.

Berkenaan dengan implementasi tugas dan kewenangan KPPU dalam hal perang tarif PED yang dipicu oleh policy INACA, KPPU telah memberikan saran tentang tarif yang ditetapkan oleh INACA kepada Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi. Saran yang dimaksud intinya meminta saudara Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi segera membatalkan kesepakatan harga yang dibuat oleh INACA.

Berdasarkan saran dan pertimbangan KPPU tersebut. Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi telah menyatakan bersedia mencabut S.K. Menteri Perhubungan No. 25/1997 melalui Surat No. 303/2/6 PHB-2001. Sehubungan dengan larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, dasar pertimbangan yang dipakai oleh KPPU adalah pasal 5 UU. No. 5/1997 yang berbunyi sebagai berikut :

1. Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha persaingannya untuk menetapkan harga atau sesuatu barang dan atau jasa yang harus dibayar konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.
2. Ketentuan sebagaimana dimaksud ayat (1) pasal ini tidak berlaku bagi : a. suatu perjanjian yang dibuat dalam suatu usaha patungan, b. suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku.

Dengan memperhatikan bunyi Pasal 5 ayat 2, sekilas memperlihatkan bahwa penetapan tarif PED oleh INACA bukanlah sebuah pelanggaran, karena *policy* penetapan tarif PED oleh INACA berdasarkan S.K. Menteri Perhubungan No. 25/1999.

Bagi penulis studi ini cukup menarik karena peranan INACA dalam penetapan tarif PED justru berimbas pada pencabutan S.K. No. 25/1999, padahal dasar pertimbangan dikeluarkannya S.K. No. 25/1999 salah satunya adalah dalam rangka pembinaan asosiasi penyelenggara angkutan niaga berjadwal menghadapi globalisasi.

Jika ditemukenalikan pertimbangan lahirnya S.K. No. 25/1999 tersebut di atas dengan salah satu pertimbangan lahirnya UU. 5/1999 yang menyatakan bahwa demokrasi dalam bidang ekonomi menghendaki adanya kesempatan yang sama bagi setiap warga negara untuk berpartisipasi dalam proses produksi dan pemasaran barang dan atau jasa, dalam iklim usaha sehat, efektif dan efisien sehingga dapat mendorong pertumbuhan ekonomi dan bekerjanya proses yang wajar, maka beberapa pertanyaan kritis yang bisa ditampilkan antara lain :

1. Apakah ketetapan tarif angkutan udara termasuk "*price fixing*" yang merugikan persaingan.
2. Apakah "*price fixing*" dalam tarif angkutan udara diterima pasar.

Pertanyaan-pertanyaan kritis di atas tentunya memerlukan kajian yang lebih mendalam. Perspektif pendalaman yang dimaksud, paling tidak akan diarahkan dalam lingkup pelanggaran yang termuat dalam Undang-Undang Antimonopoli.

Berdasarkan latar belakang pemikiran yang telah diuraikan di atas maka penulis merumuskan judul thesis ini "PERANAN ASOSIASI ANGKUTAN UDARA DAN UNDANG-UNDANG ANTIMONOPOLI".

2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang pemikiran di atas, maka masalah-masalah yang dapat diidentifikasi sebagai berikut :

1. Apakah tetetapan tarif angkutan udara oleh INACA termasuk "*price fixing*" yang merugikan persaingan?
2. Apakah "*price fixing*" dalam tarif angkutan udara yang ditetapkan INACA diterima pasar?

3. Kerangka Teori

Seiring dengan pokok permasalahan yang dikaji dalam thesis ini, maka kerangka teori yang perlu dijelaskan terutama berkenaan dengan "*price fixing*" (penetapan harga bersama). *Price fixing* (penetapan harga bersama) sangat erat kaitannya dengan monopoli. Monopoli itu sendiri adalah salah satu bentuk pasar dalam struktur ekonomi mikro, yang

secara diametral sangat berbeda dengan pasar persaingan sempurna (*competitively market*). Oleh sebab itu dalam kerangka teori ini secara berurutan akan dijelaskan pokok-pokok teori berkenaan dengan *price fixing*, dan pasar monopoli.

1. *Price Fixing*

Price fixing adalah suatu instrumen yang dibentuk oleh beberapa pelaku usaha dengan tujuan untuk membatasi persaingan sehingga para pelaku usaha dapat memperoleh profit (keuntungan) yang lebih tinggi. Guna mewujudkan harga tertentu yang terjadi di pasar, sudah barang tentu para pelaku usaha akan mengikat diri dalam suatu "perjanjian" (*Agreement*).

Penafsiran ini seiring dengan pendapat R.S. Khemani⁴ yang menyatakan bahwa : "*Price fixing agreement is an agreement between sellers to raise or fix prices in order to restrict inter-firm competition and earn higher profits. Price fixing agreement are formed by firms in an attempt to collectively behave as a monopoli*". Artinya perjanjian harga tetap adalah perjanjian antara para penjual untuk meningkatkan atau membentuk harga tetap guna membatasi persaingan antara penjual dan meningkatkan keuntungan. Kesepakatan antara penjual tersebut diikat dengan suatu perjanjian bersama, sehingga pada akhirnya bisa

⁴ R.S. Khemani, *Glossary of Industried Organization Economic and Competition Law*. 1996. Concordia University Montreal, P.Q. Canada.

mengarah kepada perilaku pasar monopoli. Jadi perjanjian seolah-olah berfungsi untuk mengikat beberapa perusahaan ke dalam satu perusahaan, sehingga *policy* (kebijakan) harga yang seharusnya bervariasi di antara para pelaku usaha berubah menjadi sebuah harga tunggal (harga tetap) yang disepakati bersama.

Sementara itu World Bank menyatakan "*Price fixing is a term generally applied to a wide variety of action taken by competitors having a direct effect on price*".⁵ Jadi *price fixing* adalah variasi kegiatan kompetitor yang mampu mempengaruhi harga secara langsung.

World Bank juga menampilkan sebuah kasus tentang *price fixing* pada industri gula (*sugar industry*) sebagai berikut .⁶

Selama beberapa tahun tiga perusahaan gula terbesar bersekongkol untuk membatasi produksi dan menaikkan harga gula. Mereka juga mengontrol penawaran gula pada daerah tertentu. Gula diproduksi dengan bahan baku tebu. Karena adanya persekongkolan, maka produk substitusi gula tidak tersedia di pasar, dan konsumen tidak memiliki pilihan alternatif. Para pelaku persekongkolan mengontrol tiga pabrik gula di pasar, yang volume penjualannya sekitar 90 persen.

⁵ World Bank. *A frame work for the design and implementation of competition law and policy*. 2002. The Word Bank Washington, D.C.

⁶ Ibid.

Pelaku persekongkolan secara terpisah masing-masing mengontrol langsung penjualan gula apda sebagian besar konsumen, pabrik gula-gula (pemakai bahan baku gula) dan importir gula dengan harga beli di atas harga pasar gula inernasional. Dan harga gula yang ditawarkan oleh pelaku persekongkolan pada konsumen lebih tinggi dibandingkan harga pasar internasional. Harga beli tinggi yang diterapkan oleh pihak yang bersekongkol bagi importir tersebut dilakukan dengan tujuan membatasi gula impor, dan dirancang untuk total permintaan sebesar 10 persen. Sedangkan 90 persen pangsa pasar konsumen tetap dikuasai oleh pihak yang bersekongkol.

Pada bagian lain, World Bank menyimpulkan bahwa jika konsumen tidak memiliki pilihan alternatif terhadap sesuatu produk, mereka tidak mudah untuk mengurangi konsumsi, dan akibatnya harga yang diterima bisa meningkat secara berarti. Pada tingkat minimal, kesepakatan harga dapat menciptakan harga di atas harga efisien produsen di pasar.

Bentuk-bentuk *price fixing* menurut World Bank antara lain sebagai berikut :

- a. *Agreements of price increases*. (Perjanjian untuk menaikkan harga).

- b. *Agreements on standard formula according to which price will be computed.* (Perjanjian untuk menetapkan formula harga yang standar).
- c. *Agreements to maintain a fixed between the prices of competing but non identical product.* (Perjanjian untuk mempertahankan rasio harga yang bersaing dengan produk-produk pesaing).
- d. *Agreement to eliminate price discounts or to establish uniform discounts.* (Perjanjian untuk menetapkan atau menghilangkan potongan harga yang seragam).
- e. *Agreements on credit terms that will be extended to customers.* (Perjanjian kredit bagi konsumen).
- f. *Agreements to remove product offered at low prices from the market so as to limit supply and keep prices high.* (Perjanjian untuk menghilangkan produk harga rendah di pasar untuk membatasi penawaran dan mempertahankan harga tinggi).
- g. *Agreements not to reduce prices without notifying other cartel members.* (Perjanjian untuk menurunkan harga tanpa memberitahukan pesaing).
- h. *Agreements to adhere to published prices.* (Perjanjian untuk menyetujui harga yang dipublikasikan).

2. Pasar

Stephan F. Ross mendefinisikan pasar (*market*) sebagai berikut :

"Market is the proses of identifying those sellers who are in a position to keep their prices down, expand their output, and maintain the quality of their product so as to prevent the dependent from successfully raising its price, lowering its output, or reducing the quality of its product".⁷

Artinya pasar adalah proses yang mengidentifikasi para penjual, yang menetapkan harga tertentu, memperluas produk, dan mempertahankan kualitas produk sehingga menghindari keluhan atas harga yang menaik, produk yang menurun atau berkurangnya kualitas produk.

Stephen F. Rose memandang pasar sebagai suatu proses, dan proses tersebut diisyaratkan sebagai sebuah mekanisme yang menginteraksikan peranan penjual di satu sisi, dan peranan bukan penjual di sisi lain. Istilah bukan penjual dipilih karena keluhan atau harga yang menaik atau kualitas produk yang menurun dapat dilakukan oleh beberapa pihak selain konsumen, misalnya lembaga pengawas dunia usaha, lembaga advokasi konsumen dan lain-lain. Penafsiran ini sangat berbeda dengan penafsiran ilmu ekonomi,

⁷ Stephen F. Ross. *Principles of Antitrust Law*. 1993. Westburg, New York, The Foundation Press. Inc.

di mana pasar hanya dipandang interaksi antara produsen dengan konsumen.

Sementara itu UU. No. 5/1999 nampaknya mendefinisikan pasar yang mirip dengan pengertian pasar dalam ilmu ekonomi, di mana dalam Pasal 1 UU No. 5/1999 ayat 9 menyatakan :

“Pasar adalah lembaga ekonomi di mana para pembeli dan penjual baik secara langsung maupun tidak langsung dapat melakukan transaksi perdagangan barang dan atau jasa”.

Dari kedua definisi yang telah diuraikan di atas, nampaknya pelaku pasar meliputi : (1) Produsen, (2) Konsumen, (3) Pihak-pihak lain yang memiliki kepentingan dengan harga dan atau produk tertentu di pasar. Penafsiran ini cukup penting untuk memposisikan pihak-pihak yang memberikan reaksi pasar atas *price fixing* dalam tarif angkutan udara.

3. Monopoli

Monopoli berasal dari bahasa Yunani yang terdiri dari kata “mono” yang berarti satu dan “poli” yang berarti “penjual”. Jadi monopoli berarti penjual tunggal.⁸ Di USA istilah monopoli diidentikkan dengan kata “*Antitrust*” dan berbagai Undang-undang yang mengatur

⁸ Fiswick, Frank. *Strategi Persaingan*. Terjemahan Muhammad Kurdi Djunaidi. 1995. PT. Alex Media Komputindo, hal. 21

monopoli dan persaingan usaha tidak sehat disebut "*Antitrust law*", sekalipun nama resmi dari pelbagai undang-undang itu bermacam ragam.

Di Jepang "*Law relating to prohibition of private monopoli and method of preserving fair trade*" diacu pula dengan nama kependekannya "*Antitrust law*". Di Australia hukum tentang persaingan usaha disebut "*restrictive trade practices law*". Sedangkan di Eropa istilah "dominasi" diasosiasikan dengan istilah monopoli. Di samping itu, terdapat lagi istilah yang mirip-mirip yaitu istilah "Kekuatan pasar".

Di Indonesia hukum yang mengatur mengenai monopoli dan praktek persaingan usaha tidak sehat (UU No. 5/1999) seringkali disingkat Undang-Undang Antimonopoli. *Sutan Remy Sahdeini* mengatakan UU. No. 5/1999 sebagai Undang-Undang Antimonopoli. Sementara itu *Hikmahanto Yuwana*, dalam riset pustakanya menyebutkan UU No. 5/1999 sebagai hukum persaingan atau hukum antimonopoli.

Apapun istilah yang digunakan berkenaan dengan hukum yang mengatur tentang monopolisasi dan praktek persaingan usaha tidak sehat, mulai dari *antimonopoli law*, *antitrust law*, *restrictive practices law*, dominasi hingga kekuatan pasar sebenarnya dipergunakan untuk menampilkan suatu keadaan di mana seseorang produsen/perusahaan menguasai pasar. Dalam pasar tersebut tidak tersedia lagi

produk substitusi yang potensial, dan terdapat kemampuan perusahaan untuk menerapkan harga produk tersebut lebih tinggi, tanpa mengikuti persaingan pasar atau interaksi antara kekuatan permintaan dan penawaran di pasar.

Penafsiran di atas nampaknya sinkron misalnya dengan definisi tentang larangan monopolisasi privat yang diatur dalam Pasal 2 ayat 5 dipetik dari *section 2*, UU Antimonopoli Jepang yang ada prinsipnya menyatakan bahwa larangan terhadap kontrol aktivitas usaha yang dilakukan oleh pengusaha (beberapa pengusaha) yang memiliki pengaruh kuat sehingga mengakibatkan kendala atau hambatan dalam persaingan terutama di bidang perdagangan.

Demikian pula dengan larangan terhadap Kartel (Pasal 2 ayat 6). Apabila hambatan perdagangan yang tidak wajar karena adanya perjanjian di antara para pengusaha (*kompetitor*) untuk membatasi persaingan atau mengurangi persaingan dengan menentukan harga, pembatasan produksi dan pasar, atau menentukan alokasi konsumen dan perjanjian itu merugikan dan bertentangan dengan kepentingan masyarakat.

UU No. 5/1999 memberi arti kepada monopoli sebagai suatu perusahaan atas produksi dan atas nama pemasaran barang dan atau atas penggunaan jasa tertentu oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha.

Sementara yang dimaksud dengan “Praktek Monopoli” adalah suatu pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan suatu persaingan usaha secara tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum. (Pasal 1 ayat 2 UU No. 5/1999).

Di samping itu, *Black and Henry Campbell* mengartikan tindakan monopoli sebagai suatu keistimewaan atau kepentingan khusus yang diberikan kepada seseorang atau beberapa orang atau perusahaan, yang merupakan hak atau kekuasaan yang eksklusif untuk menjalankan bisnis atau perdagangan tertentu. Atau memproduksi barang-barang khusus, atau mengontrol penjualan terhadap seluruh suplai barang tertentu. Atau monopoli dirumuskan sebagai suatu tindakan yang memiliki atau mengontrol bagian besar dari suplai di pasar atau output dari komoditi tertentu yang dapat mengekang kompetisi, membatasi kebebasan perdagangan, yang memberikan kepada pemonopoli kekuasaan mengontrol terhadap harga.⁹

Kemudian *Abdurrachman A.* mengartikan tindakan monopoli (yang umum) sebagai suatu hak atau kekuasaan hanya untuk melakukan suatu kegiatan atau aktivitas yang khusus, seperti membuat

⁹ Munir Fuadi, *Hukum Anti Monopoli Menyongsong Era Persaingan Sehat*. 1999, PT. Citra Aditya Bhakti, hal. 7

suatu produk tertentu, memberikan suatu jasa, dan sebagainya. Atau suatu monopoli (dalam dunia usaha) diartikan sebagai pemilikan atau pengendalian persediaan atau pasarn untuk suatu produk atau jasa yang cukup banyak untuk mematahkan atau memusnahkan persaingan, untuk mengendalikan harga atau dengan cara lain untuk membatasi perdagangan.¹⁰

Secara lebih spesifik, kuantitas pengendalian pasaran tersebut, diterjemahkan oleh undang-undang *fair trading* di Inggris tahun 1973, yaitu monopoli diartikan sebagai keadaan di mana sebuah perusahaan atau sekelompok perusahaan menguasai sekurang-kurangnya 25% (dua puluh lima persen) penjualan atau pembelian dari produk-produk yang ditentukan.¹¹ Sementara dalam UU No. 5/1999 dijelaskan bahwa suatu monopoli dan monopoli terjadi jika terdapat penguasaan pangsa pasar lebih dari 50% (lima puluh persen). (Pasal 17 ayat 2 Juncto Pasal 18 ayat 2).¹²

Sedangkan dalam ilmu hukum monopoli dikenal beberapa sikap monopolistik yang mesti sangat dicermati dalam rangka memutuskan apakah suatu tindakan dapat dianggap sebagai tindakan monopoli.

¹⁰ Abdurrachman A. *Ensiklopedia Ekonomi Keuangan dan Perdagangan*. 1991, PT. Pradnya Paramita, hal. 700

¹¹ Munir Fuadi, *Op. Cit*, hal. 8

¹² Ibid.

Menurut *Anderson, William R.* Sikap monopolistik tersebut adalah sebagai berikut :¹³

1. Mempersulit masuknya para pesaing di dalam bisnis yang bersangkutan.
2. Melakukan penjatahan (*captive*) sumber suplai yang penting atau suatu *outlet* distribusi yang penting.
3. Mendapatkan hak paten yang mengakibatkan pihak pesaingnya sulit untuk menandingi produk atau jasa tersebut.
4. Integrasi ke atas atau ke bawah yang dapat menaikkan persediaan modal bagi pesaingnya atau membatasi akses pesaingnya kepada konsumen serta *supplier*.
5. Mempromosikan produk secara besar-besaran.
6. Menyewa tenaga-tenaga ahli yang berlebihan.
7. Perbedaan harga yang dapat mengakibatkan sedikitnya persaingan dari pelaku pasar lain.
8. Kepada pihak pesaing disembunyikan informasi tentang pengembangan produk, tentang waktu atau skala produksi.
9. Memotong harga secara drastis.
10. Membeli atau mengakuisisi pesaing-pesaing yang tergolong kuat atau tergolong prospektif.
11. Menggugat pesaing-pesaing atau tuduhan pemalsuan hak paten, pelanggaran hukum anti monopoli dan tuduhan-tuduhan lainnya.

Dalam Undang-Undang Antimonopoli di Indonesia, di samping memberikan definisi tentang monopoli, juga didefinisikan persaingan usaha tidak sehat (*unfair business practices*), Pasal 1 ayat 6 UU No. 5/1999 menyatakan bahwa persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi

¹³ Anderson, William R. et. all, *Antritrust Law; Policy & Practice*, New York, Matthew Bender 1985, P. 214

dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha.

Undang-undang Antimonopoli Indonesia juga mendefinisikan kegiatan ekonomi lainnya yang berpotensi merugikan kepentingan umum, seperti pemusatan kegiatan ekonomi, persekongkolan atau konspirasi dan posisi dominan.

Pemusatan kegiatan ekonomi adalah penguasaan yang nyata atas suatu pasar bersangkutan oleh satu atau lebih pelaku usaha sehingga dapat menentukan harga barang dan atau jasa (Pasal 3 ayat 3). Sementara itu, persekongkolan atau konspirasi adalah bentuk kerjasama yang dilakukan oleh pelaku usaha dengan pelaku usaha lain dengan maksud untuk menguasai pasar bersangkutan bagi kepentingan pelaku usaha yang bersekongkol. (Pasal 1 ayat 8).

Sedangkan posisi dominan adalah keadaan di mana 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 pasaran atau penjualan, serta kemampuan untuk menyesuaikan

pasokan atau permintaan barang dan atau jasa tertentu. (Pasal 1 ayat 4).¹⁴

Khusus mengenai posisi dominan, *Fiswick, Frank*¹⁵ menggambarkan posisi dominan dalam sidang-sidang masyarakat Eropa sebagai :

1. Kemampuan untuk bertindak secara merdeka, dan bebas dari pengendalian harga.
2. Ketergantungan pelanggan, pemasok atau perusahaan lain dalam pasar, yang bagi mereka perusahaan yang dominan tersebut merupakan rekan bisnis yang harus ada.

4. Metodologi Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif yang berarti bahwa penelitian ini mengacu pada peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dengan pendekatan yang bersifat komparatif dan kualitatif. Penggunaan metode penelitian yuridis normatif ini bertujuan untuk menganalisis norma-norma yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan di bidang larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, khususnya norma-norma hukum tentang pelanggaran penetapan harga.

¹⁴ Undang-undang No. 5 Tahun 1999 tentang *Beragam Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, KPPU, hal. 2-3

¹⁵ *Fiswick, Frank, Loc. Cit*, hal. 65.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif analisis terhadap permasalahan yang telah diuraikan sebelumnya, berdasarkan norma-norma hukum yang berlaku. Penelitian lapangan dilakukan dengan wawancara terhadap berbagai pihak yang berkaitan langsung dengan objek penelitian. Lokasi penelitian antara lain meliputi :

1. Kantor KPPU
2. Kantor Pusat Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi
3. Kantor INACA

Analisis penelitian dilaksanakan dengan metode :

1. Analisis terhadap data dan informasi hasil studi kepustakaan non yuridis dilakukan secara kualitatif dan bahan hasil studi kepustakaan yuridis dilakukan secara normatif.
2. Analisis terhadap data dan informasi yang diperoleh berdasarkan kualitatif, artinya menganalisis data dan informasi yang diperoleh berdasarkan kualifikasinya sesuai dengan norma hukum yang berlaku.

5. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui apakah ketetapan tarif angkutan udara termasuk "*price fixing* " yang merugikan persaingan atau tidak merugikan persaingan.

- b. Untuk mengetahui reaksi pasar berkenaan dengan “*price fixing*” dalam tarif angkutan udara.

2. Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian ini antara lain sebagai berikut :

- a. Menambah perbendaharaan pustaka berkenaan dengan implementasi penegakan UU. No. 5/1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, khususnya dalam lingkungan industri jasa pelayanan angkutan udara.
- b. Sebagai salah satu referensi bagi praktisi hukum yang berkecimpung dalam memfokuskan kepentingan masyarakat yang diakibatkan oleh praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.
- c. Diharapkan dapat berguna bagi penyempurnaan Undang-Undang Antimonopoli di Indonesia, khususnya berkenaan dengan larangan-larangan tentang penetapan harga.
- d. Sebagai salah satu sumbangan pemikiran bagi mereka yang tertarik untuk meneliti lebih lanjut masalah yang terkait.
- e. Diharapkan dapat dijadikan salah satu rujukan bagi departemen perhubungan dan telekomunikasi dalam membuat peraturan yang berhubungan dengan jasa pelayanan udara.

6. Sistematika Penulisan

Thesis ini disusun dalam lima bab, yang mana setiap bab dibagi dalam beberapa sub-sub. Adapun gambaran umum untuk setiap bab adalah sebagai berikut :

BAB I. Pendahuluan yang memberikan ilustrasi guna menyajikan informasi yang bersifat umum dan menyeluruh. Bab ini terdiri dari latar belakang, perumusan masalah, kerangka teori, metodologi penelitian, tujuan dan kegunaan penelitian dan sistematika pembahasan.

BAB II. Berisi mengenai kupasan tentang *price fixing* sebagai perjanjian yang dilarang. Kupasan tersebut terdiri dari pembahasan tentang larangan *price fixing* dan pendekatan *per-se illegal* terhadap *price fixing*.

BAB III. Berisi tentang Peranan INACA dalam Angkatan Udara di Indonesia. Kajian pada bab ini dibagi menjadi dua kelompok yaitu (1) Penentuan tarif penumpang angkutan udara dan (2) Peranan INACA dalam penentuan tarif angkutan udara.

BAB IV. Berisi tentang penetapan tarif angkutan udara dan Undang-undang Antimonopoli serta persaingan yang sehat. Bab ini terdiri dari beberapa sub-sub, meliputi : (1) *Price fixing* dan dampaknya terhadap persaingan usaha dan (2) Pragnosa reaksi pasar berkenaan dengan "*price fixing*" angkutan udara.

BAB V. Berisi kesimpulan dan saran dari penulis berdasarkan hasil kajian secara simultan mulai dari BAB II, III, dan IV.



BAB II

PRICE FIXING SEBAGAI PERJANJIAN YANG DILARANG

Price fixing sebagai perjanjian yang dilarang dapat ditemukan pada Undang-Undang Antimonopoli yang terdapat di beberapa negara seperti di Amerika Serikat dan Indonesia. Larangan *price fixing* pada Undang-Undang Antimonopoli di Indonesia akan dijelaskan dalam bab ini. Di samping itu, bab ini juga secara khusus mengupas *price fixing* dalam pendekatan *per-se illegal*.

1. Larangan Price Fixing

Larangan penetapan harga bersama (*price fixing*) dalam Undang-Undang Monopoli setidaknya mencakup penetapan harga yang mewujudkan menjadi harga tetap, harga maksimum, harga minimum dan harga diskriminatif.

Dalam Undang-Undang No. 5/1999 larangan yang berkenaan dengan *price fixing* dapat ditemukan pada Pasal 5, Pasal 6, Pasal 7, Pasal 8, Pasal 15 ayat 3, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 25 ayat 1 point a.

Pasal 5

“(1) Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan atau

jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.

- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku bagi :
- a. Suatu perjanjian yang dibuat dalam suatu usaha patungan atau;
 - b. Suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku.”

Price fixing pada pasal 5 tersebut dapat dikatakan sebagai penetapan harga antar pelaku usaha. Hal ini dilarang sebab penetapan harga secara bersama-sama di kalangan pelaku usaha ini akan menyebabkan tidak berlakunya hukum pasar tentang harga yang terbentuk dari adanya penawaran dan permintaan.

Akan tetapi undang-undang memberikan perkecualian terhadap larangan membuat perjanjian tentang penetapan harga tersebut dibuat dalam hal ;

- a) Dalam suatu usaha patungan
- b) Didasarkan pada undang-undang yang berlaku.

Pasal 6

“Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian yang mengakibatkan pembeli yang satu harus membayar dengan harga yang berbeda dari harga yang harus dibayar oleh pembeli lain untuk barang dan atau jasa yang sama.”

Price fixing pada Pasal 6 tersebut termasuk kategori penetapan harga diskriminatif. Dalam hal ini yang dilarang adalah membuat perjanjian yang memberlakukan diskriminatif terhadap kedudukan konsumen yang satu dengan konsumen yang lainnya dengan jalan memberikan harga yang berbeda-beda terhadap barang/jasa yang sama.

Tentu saja tidak semua pemberian harga yang berbeda dilarang oleh hukum antimonopoli. Sebab, jika *cost* yang dikeluarkan oleh penjual untuk satu konsumen dengan konsumen lainnya berbeda, maka harga secara logis tentu akan berbeda pula. Karena itu, secara teknis, diskriminasi harga baru layak dilarang oleh hukum antimonopoli manakala perbedaan harga terhadap konsumen yang satu dengan konsumen lainnya, pada prinsipnya tidak merupakan refleksi dari perbedaan *marginal cost* yang dikeluarkan oleh pihak penjual tersebut. Singkatnya, dalam melarang suatu diskriminasi harga, hukum antimonopoli harus secara bijak mempertimbangkan faktor-faktor sebagai berikut ;¹⁶

- a) Kesamaan *marginal cost*.
- b) Kesamaan kualitas dan kuantitas barang yang dijual.
- c) Kesamaan *cost* untuk memproduksi, menjual dan *delivery*.
- d) Tidak ada perubahan harga karena perubahan atau perbedaan waktu.

¹⁶ Munir Fuady, *Hukum Antimonopoli Menyongsong Era Persaingan Sehat*, 1999. PT. Citra Aditya Bakti.

- e) *Marketability* dari barang tersebut harus sama.
- f) Komponen harga yang berbeda, termasuk juga jika ada *allowance*, bonus, atau kemudahan/jasa dari penjual yang diberikan berbeda-beda kepada satu pembeli dengan pembeli yang lain.

Dalam teori ilmu hukum antimonopoli dikenal beberapa macam diskriminasi harga yang dilarang, meliputi ;''

a. Diskriminasi harga primer

Diskriminasi harga primer (*primary line*) adalah suatu diskriminasi harga yang dilakukan oleh seseorang pelaku usaha yang dapat mengakibatkan terjadinya kerugian bagi pelaku usaha pesaingnya.

b. Diskriminasi harga sekunder

Maksudnya diskriminasi harga yang dilakukan oleh seorang pelaku usaha yang dapat mempunyai akibat negatif terhadap para konsumen dari pelaku usaha pesaingnya.

c. Diskriminasi harga umum

Artinya suatu diskriminasi harga yang dilakukan oleh seorang pelaku usaha tanpa melihat kepada letak geografisnya.

d. Diskriminasi harga geografis

Dalam hal ini dimaksudkan sebagai diskriminasi harga yang dibedakan menurut letak geografisnya.

¹⁷ Ibid hal. 57-59

e. Diskriminasi harga tingkat pertama

Dalam hal ini perbedaan harga dari satu pembeli dengan pembeli lainnya sangat jauh.

f. Diskriminasi harga tingkat kedua

Diskriminasi jenis ini dimaksudkan, di mana pihak pembeli yang membeli pada tingkat harga yang lebih mahal memang membeli dengan harga yang lebih mahal, tetapi bukan pada tingkat harga termahal yang mungkin diberikan, atau bukan kelompok pembeli yang mau membeli barang tersebut pada tingkat harga termahal.

g. Diskriminasi harga secara langsung

Diskriminasi harga secara langsung adalah suatu diskriminasi harga yang diberikan oleh seorang penjual kepada para pembeli di mana kelihatan dari harganya secara nominal memang berbeda terhadap satu pembeli dengan pembeli lainnya.

h. Diskriminasi harga secara tidak langsung

Diskriminasi harga secara tidak langsung adalah suatu diskriminasi harga kepada para pembeli di mana harga nominalnya tetap sama, tetapi ada kemudahan tertentu atau tambahan servis tertentu yang diberikan hanya kepada pembeli secara diskriminatif.

Pasal 7

“Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain untuk menetapkan harga di bawah harga pasar, yang dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.”

Price fixing dalam Pasal 7 tersebut termasuk penetapan harga di bawah harga pasar dengan pelaku usaha lain. Larangan tersebut berlaku apabila penetapan harga di bawah harga pasar tersebut dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.

Penetapan harga jenis ini dikenal dengan istilah “*Anti dumping*”, dan dimaksudkan agar pihak pesaingnya tidak dirugikan karena barang atau jasanya tidak berlaku, padahal harga barang/jasanya sesuai dengan harga pasar.

Pasal 8

“Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang memuat persyaratan bahwa penerima barang dan atau jasa tidak akan menjual atau memasak kembali barang dan atau jasa yang diterimanya, dengan harga yang lebih ringan daripada harga yang telah diperjanjikan sehingga dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.”

Penetapan harga jual kembali sebagaimana tercantum pada Pasal 8 juga termasuk *price fixing*. Dimaksudkan bahwa seorang pelaku usaha dilarang untuk membuat perjanjian dengan pelaku usaha lainnya bahwa pihak pembeli barang/jasa tersebut tidak akan menjual atau memasok barang/jasa tersebut di bawah harga yang telah ditetapkan bersama. Mestinya pihak pembeli bebas untuk menetapkan harga dari barang/jasa yang sudah dibelinya sesuai dengan permintaan dan penawaran yang ada di pasar.

Pasal 15 ayat 3

“Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian mengenai harga atau potongan harga tertentu atas barang dan atau jasa, yang memuat persyaratan bahwa pelaku usaha yang menerima barang dan atau jasa dari pelaku usaha pemasok;

- a. Harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok; atau
- b. Tidak akan membeli barang dan atau jasa yang sama atau sejenis dari pelaku usaha lain yang menjadi pesaing dari pelaku usaha pemasok.”

Perjanjian mengenai harga atau potongan harga tertentu atas barang dan atau jasa oleh pelaku usaha termasuk *price fixing* yang dilarang, jika ; (a) Penerima produk diberikan potongan harga jika bersedia membeli produk lain dari pelaku pemasok. (b) Penerima produk

diberikan potongan harga jika tidak membeli produk dari pelaku pesaing dari pelaku pemasok.

Pasal 20

“Pelaku usaha dilarang melakukan pemasokan barang dan atau jasa dengan cara melakukan jual rugi atau menetapkan harga yang sangat rendah dengan maksud untuk menyingkirkan atau mematikan usaha pesaingnya di pasar bersangkutan sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.”

Penetapan harga yang sangat rendah atau melakukan jual rugi oleh pelaku usaha termasuk *price fixing* yang dilarang. Bila pedagang menjual barang dagangan dan kemudian rugi tentu merupakan hal yang biasa dalam bisnis. Akan tetapi, jika dilakukan pemasokan produk dengan cara jual rugi yakni dengan penetapan harga yang sangat rendah, dengan maksud untuk menyingkirkan atau mematikan usaha pesaing karena tidak mampu lagi bersaing, merupakan praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat. Karena itu UU No. 5/1999 menetapkan sebagai suatu larangan.

Pasal 21

“Pelaku usaha dilarang melakukan kecurangan dalam menetapkan biaya produksi dan biaya lainnya yang menjadi bagian dari komponen

harga barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.”

Dalam memori penjelasan Pasal 21 diterangkan bahwa kecurangan dalam menetapkan biaya produksi dan biaya lainnya adalah pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk memperoleh biaya faktor-faktor produksi yang lebih dari seharusnya.

Dengan adanya kecurangan dalam menetapkan biaya faktor-faktor produksi yang lebih rendah dari yang seharusnya, khususnya berkenaan dengan komponen harga barang dan atau jasa, maka akhirnya harga yang terwujud adalah harga yang lebih rendah dari yang seharusnya. Oleh sebab itu, kecurangan dalam menetapkan biaya yang berkenaan dengan komponen harga juga termasuk “*price fixing*” yang dilarang.

Pasal 25 ayat 1 point a

“Pelaku usaha dilarang menggunakan posisi dominan baik secara langsung maupun tidak langsung untuk 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.”

Larangan menggunakan posisi dominan baik langsung maupun tidak langsung untuk mencegah dan atau menghalangi konsumen memperoleh barang dan atau jasa yang bersaing yang dilakukan oleh

pelaku usaha pada Pasal 25 ayat 1 point a tersebut, jelas dikaitkan dengan instrumen harga atau kualitas. Dalam konteks harga, implikasinya yang akan mencegah atau menghalangi konsumen untuk memperoleh barang dan atau jasa, tentu adalah penetapan harga tinggi dari harga pasar yang seharusnya. Oleh sebab itu menurut penulis larangan dalam Pasal 25 ayat 1 point a juga termasuk larangan *price fixing*.

Berdasarkan hasil pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa larangan *price fixing* dalam UU No. 5/1999 dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. *Price fixing* atas barang dan atau jasa pada pasar yang sama (Pasal 5).
2. *Price fixing* yang diskriminatif antara pembeli yang satu dengan pembeli lain (Pasal 6).
3. *Price fixing* atas barang dan atau jasa di bawah harga pasar (Pasal 7, Pasal 21, dan Pasal 8 serta Pasal 20).
4. *Price fixing* dengan potongan harga tertentu yang dipaksakan pada pembeli (Pasal 15 ayat 3).
5. *Price fixing* atas barang dan atau jasa yang lebih tinggi dari harga pasar yang seharusnya (Pasal 25 ayat 1 point a).

Larangan *price fixing* yang diskriminatif antara pembeli yang satu dengan pembeli yang lain juga termuat dalam *clayton act* (UU.

Antimonopoli Amerika). *Sutan Remy Syahdeini* menyatakan bahwa *Antitrust Law* Amerika Serikat melarang antara lain sebagai berikut : ¹⁸

“Melakukan diskriminasi harga terhadap para pembeli barang yang sama tingkat dan kualitasnya dan yang mengakibatkan berkurangnya persaingan secara substansial atau cenderung menimbulkan monopoli”.

2. Pendekatan *Perse-Illegal* Terhadap *Price Fixing*

Istilah *perse rule* berasal dari bahasa Latin yang artinya dalam bahasa Inggris adalah *by itself, in itself, taken alone, by means of itself, through itself, inherently, in isolation, unconnected with other matters, simply as such, in its own nature without reference to its relations*.¹⁹ Jadi, suatu perjanjian atau kegiatan usaha dilarang karena secara inheren dianggap monopoli, Antimonopoli persaingan, dan merugikan masyarakat. Karena itu terhadap kegiatan tersebut tidak perlu dibuktikan secara nyata telah melanggar persaingan.

Istilah *perse-illegal* biasanya dilawankan dengan istilah “*rule of reason*”. Larangan yang bersifat *rule of reason* adalah larangan yang berlakunya digantungkan pada terpenuhi-tidaknya suatu akibat yang dirumuskan dalam larangan tersebut.²⁰ Artinya suatu kegiatan usaha

¹⁸ *Sutan Remy Shahdeini, Loc. Cit.* hal. 9

¹⁹ *Black Law Dictionary*

²⁰ Samsul Ma'arif, *Makalah tentang UU No. 5/1999*, bahan untuk orientasi Hakim Agung RI, 2002. hal. 6

dianggap melanggar hukum apabila kegiatan tersebut menimbulkan persaingan tidak sehat. Dampak persaingan tidak sehat tersebut harus dibuktikan terlebih dahulu sebelum suatu putusan diambil.

Analisa yang mengopositkan *perse-illegal* dengan *rule of reason* juga dilakukan oleh R.S. Khemani.²¹ Dia menyatakan bahwa *the opposite of the rule of reason approach is to diclare business practices perse-illegal, that is, always illegal. Price fixing agreement and relase price maintenance in many jurisdictions are perse-illegal.* Dengan demikian *perse-illegal action perse rule* berhubungan dengan perjanjian *price fixing* dan perjanjian untuk menetapkan harga jual kembali (*relase price*).

Mengacu pada definisi *perse-illegal* di atas, maka larangan *price fixing* yang terdapat pada UU No. 5/1999 tidak seluruhnya merupakan larangan yang bersifat *perse*, karena terdapat pasal-pasal tertentu (tentang larangan *price fixing*) yang berlakunya digantungkan pada terpenuhi-tidaknya suatu akibat yang dirumuskan dalam larangan tersebut, misalnya larangan *price fixing* pada Pasal 7, Pasal 8, Pasal 15 ayat 3 dan Pasal 21 serta Pasal 25 ayat 3 point a.

Dalam Pasal 7 larangan *price fixing* dikaitkan dengan akibat terjadinya persaingan usaha tidak sehat. Demikian pula dengan Pasal 8, *price fixing* dilarang jika mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.

²¹ R.S. Khemani, *Loc.Cit*, hal. 51

Sementara itu, larangan *price fixing* pada Pasal 15 ayat 3 digantungkan pada; (a) Kesiediaan membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok, (b) Kesiediaan untuk tidak akan membeli barang dan atau jasa yang sama atau sejenis dari pelaku usaha lain yang menjadi pesaing dari pelaku usaha pemasok.

Sedangkan larangan *price fixing* pada Pasal 21 (sekali pun di jembatani oleh kecurangan dalam menetapkan biaya produksi dan biaya lain yang merupakan komponen dari harga) juga digantungkan pada akibat terjadinya persaingan usaha tidak sehat.

Berbeda dengan larangan *price fixing* yang terdapat pada Pasal 25 ayat 3 point a, di mana *price fixing* dianggap sebagai suatu akibat dari posisi dominan seorang pelaku usaha yang bertujuan mencegah dan atau menghalangi konsumen memperoleh barang dan atau jasa yang bersaing. Namun demikian, menurut penulis larangan *price fixing* dalam Pasal 25 ayat 3 point a tidak bisa dikatakan bersifat *per se-illegal*, karena disyaratkan pada suatu sebab tertentu. Sebab yang dimaksud setidaknya mengandung 4 unsur :

- 1) Pelaku usaha menggunakan posisi dominan.
- 2) Dalam menggunakan posisi dominan bisa langsung ataupun tidak langsung.
- 3) Adanya tujuan pelaku usaha untuk menghalangi konsumen memperoleh barang dan atau jasa yang bersaing.

- 4) Instrumen yang digunakan dalam menetapkan syarat perdagangan adalah harga.

Dengan demikian larangan *price fixing* yang bersifat *perse* dalam UU No. 5/1999 hanya tercantum dalam Pasal 5 dan Pasal 6. Dikatakan sebagai *price fixing* yang bersifat *perse-illegal* karena larangan *price fixing* dalam Pasal 5 dan Pasal 6 tersebut, tidak diikuti oleh adanya kewajiban untuk membuktikan dampaknya terhadap persaingan yang tidak sehat atau monopoli. Pandangan serupa juga dikemukakan oleh Syamsul Muarif dan Munir Fuady, di mana Pasal 5 dan Pasal 6 UU No. 5/1999 dikategorikan sebagai *price fixing* bersifat *perse-illegal*.²²

²² Lihat Syamsul Muarif, *Op.Cit.* hal. 9 dan Munir Fuady, *Op.Cit.* hal. 13

BAB III

PERANAN INACA DALAM ANGKUTAN UDARA DI INDONESIA

Peranan INACA dalam Angkutan Udara di Indonesia, pada dasarnya memiliki cakupan yang sangat luas, mulai dari keberadaannya sebagai wadah pemersatu keinginan para anggota guna mewujudkan jasa penerbangan yang handal dan profesional, hingga mewakili kepentingan bersama para anggota yang terkait dengan stake holder di dalam dan di luar negeri. Di samping itu juga berperan serta mulai dari membangkitkan minat kedigantaraan di kalangan masyarakat hingga menjaga dan mengamankan dirgantara Indonesia.

Namun demikian, dalam bab ini akan dikupas peranan INACA dalam cakupan yang serba sempit, sesuai dengan tuntutan untuk menjawab masalah pokok yang diteliti dalam thesis ini. Oleh sebab itu, bab ini akan menyoroti peranan INACA dalam penentuan tarif angkutan udara, dan pada bagian lain akan dilengkapi dengan analisis tentang keterlibatan pihak lain di luar INACA dalam penentuan tarif penumpang angkutan udara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

1. Penentuan Tarif Penumpang Angkutan Udara

Penentuan tarif penumpang angkutan udara di Indonesia diatur dalam PP No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara, Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 61 Tahun 1996 tentang Tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi, dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25 Tahun 1997 tentang Penyempurnaan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 61 tahun 1991 dan No. KM. 20 Tahun 1996.

Menurut Pasal 33 PP. 40/1995 ayat 2, tarif penumpang angkutan udara terdiri atas :

- a. Tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri.
- b. Tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal luar negeri, dan
- c. Tarif penumpang angkutan udara perintis.

Klasifikasi Pasal 33 PP. 40/1995 ayat 2 di atas dibedakan oleh rute penerbangan yang dilayani oleh pesawat angkutan udara, yakni meliputi rute penerbangan berjadwal dalam negeri, rute penerbangan berjadwal luar negeri dan rute angkutan udara perintis. Kemudian istilah "berjadwal" dibedakan dengan istilah "tidak berjadwal". Dalam memori penjelasan Pasal 5 PP. 40/1995 dijelaskan bahwa "kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal atau kegiatan angkutan udara untuk keperluan tertentu

antara lain kegiatan kalibrasi, pameran, survei dan pemetaan, kegiatan pencarian dan pertolongan (SAR).”

Kemudian klarifikasi pesawat udara dapat pula disoroti dari aspek muatannya, yaitu meliputi : (a) Pesawat udara yang memuat penumpang dan (b) Pesawat udara yang memuat kargo.²³ Selanjutnya pesawat udara dapat dipahami pula dari sudut tarif. Berkenaan dengan tarif itu sendiri dibagi lagi menurut besaran (nilai tarif), golongan tarif dan otoritas penentu tarif.

Dari aspek golongannya tarif dibagi menjadi dua bagian meliputi : (a) Tarif pelayanan ekonomi dan (b) Tarif pelayanan non ekonomi yang meliputi tarif pelayanan ekonomi dan tarif pelayanan tambahan. Tarif pelayanan ekonomi berorientasi pada kepentingan dan kemampuan masyarakat luas. Sedangkan tarif pelayanan non ekonomi berorientasi pada kelangsungan dan pengembangan usaha angkutan.²⁴

Kemudian dari aspek besaran (nilai tarif), struktur tarif dibagi menjadi (a) Tarif dasar dan (b) Tarif Jarak.²⁵ Dalam memori penjelasan Pasal 35 ayat (1) dikatakan bahwa tarif dasar adalah besaran tarif yang dinyatakan dengan besaran rupiah per-penumpang kilometer, dan tarif jarak adalah tarif yang dibayar pemakai jasa atas dasar perkalian tarif dasar dengan jarak tempuh. Khusus untuk tarif dasar angkutan udara

²³ Lihat Pasal 33 ayat 1, PP No. 40/1995

²⁴ Lihat Pasal 34 PP. No. 40/1995

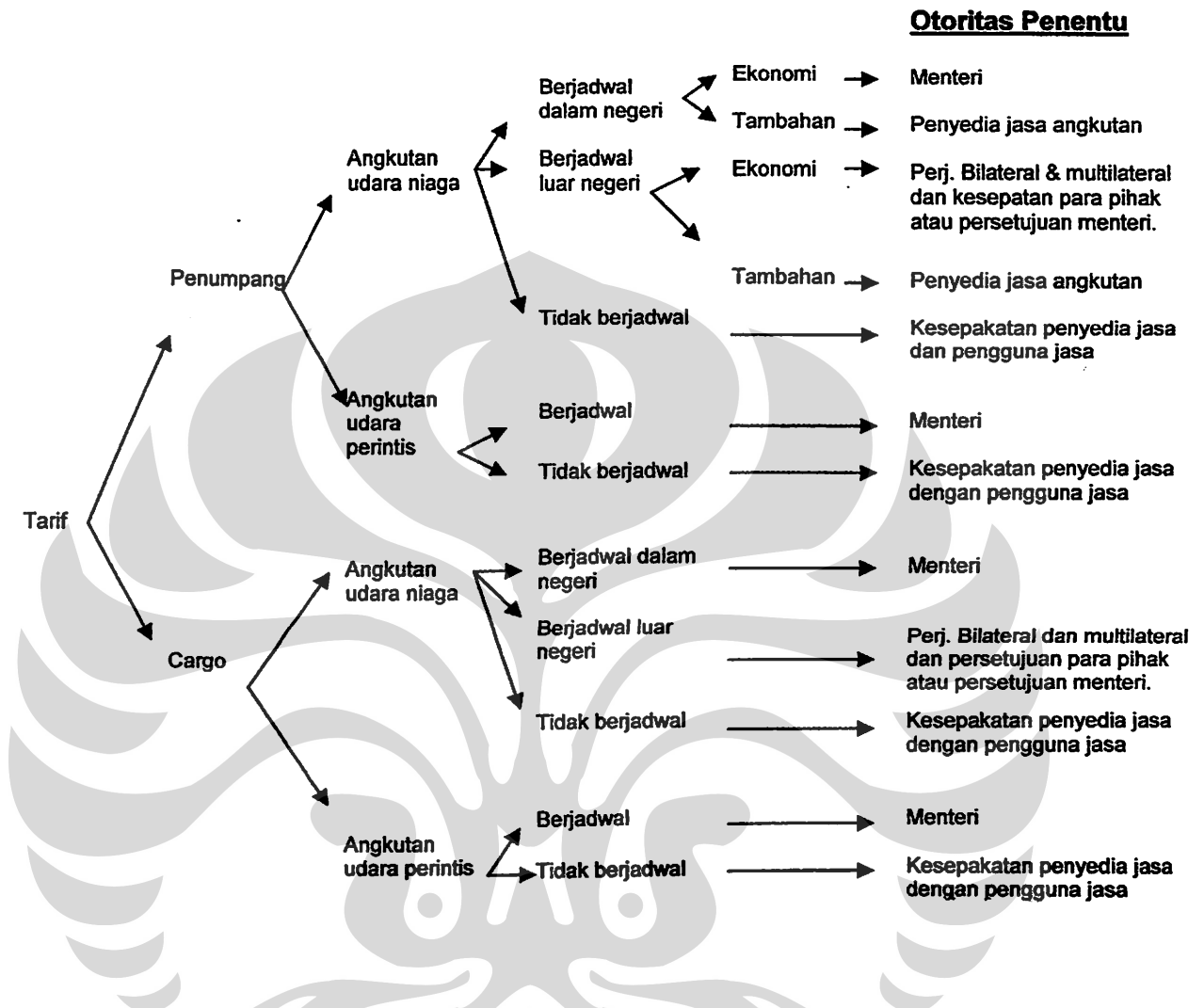
²⁵ Lihat Pasal 35 PP. No. 40/1995

perintis, di samping besaran rupiah per penumpang kilometer, juga memperhatikan kemampuan daya beli masyarakat pada daerah-daerah yang bersangkutan. (Memori penjelasan Pasal 37 ayat 2 PP. No. 40/1995).

Sedangkan dari aspek orotitas penentu tarif, menurut PP. No. 40/1995 pihak-pihak yang akan menentukan tarif adalah :

1. Menteri, menetapkan tarif pelayanan ekonomi dan tarif cargo (Pasal 36 ayat 1 dan Pasal 37 ayat 3).
2. Penyedia jasa angkutan menetapkan tarif pelayanan tambahan (Pasal 36 ayat 2).
3. Perjanjian *bilateral* atau *multilateral* dan kesepakatan para pihak yang telah disetujui menteri, menetapkan tarif penumpang dan kargo angkutan udara niaga berjadwal luar negeri.
4. Kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan menetapkan tarif cargo angkutan luar negeri.

Secara skematif, klasifikasi tarif angkutan udara berikut otoritas yang menentukan tarif tersebut adalah sebagai berikut :



Berdasarkan skema penentuan tarif dirujuk dari PP. No. 40/1995 di atas, nampaknya pemerintah (Menteri Perhubungan) berkepentingan dalam menentukan besaran tarif jika berkaitan dengan :

- a) Rute penerbangan dalam negeri dan
- b) Penerbangannya berjadwal dan atau
- c) Jasa pelayanan untuk kelas ekonomi.

Semua keputusan tarif yang ditetapkan oleh menteri tersebut, baik berkenaan dengan tarif penumpang dan tarif cargo terdiri dari tarif dasar dan tarif jarak.

Penentuan tarif dasar dan tarif jarak tersebut, diatur lebih lanjut dalam Keputusan Menteri Perhubungan (KMP) No. KM. 8/2002 tentang Mekanisme Penetapan dan formulasi perhitungan tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi. Tarif “penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi” (PED) adalah harga jasa pada suatu rute tertentu di dalam negeri atas pelayanan angkutan penumpang kelas ekonomi.²⁶

Adapun mekanisme penetapan tarif dasar dan tarif jarak tersebut mengikuti prosedur sebagai berikut,²⁷

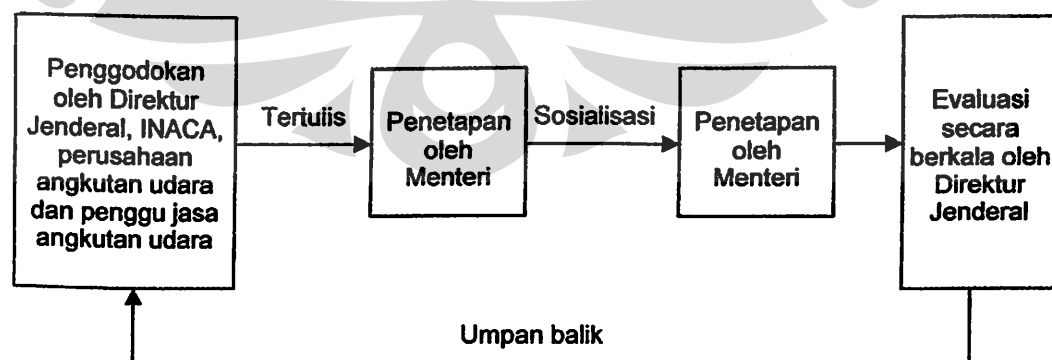
1. Besaran tarif dasar dan tarif jarak diusulkan oleh direktur jenderal kepada menteri untuk ditetapkan setelah dilakukan pembahasan terlebih dahulu dengan (a) Asosiasi perusahaan angkutan udara, (b) Perusahaan angkutan udara, (c) Pengguna jasa angkutan udara.
2. Usulan direktur jenderal di atas disampaikan secara tertulis dengan melampirkan (a) Perhitungan biaya operasi pesawat udara, (b) Justifikasi penyesuaian tarif dasar dan atau tarif jarak, dan (c) Hasil bahasan dengan masyarakat transportasi udara.

²⁶ Lihat Pasal 1 ayat KMP No. KM. 8/2002

²⁷ Lihat KMP No. KM. 8/2002 Pasal 4 s/d Pasal 6

3. Dalam menetapkan tarif dasar dan tarif jarak, menteri mempertimbangkan kondisi ekonomi, sosial dan politik.
4. Ketetapan menteri atas tarif dasar dan tarif jarak disosialisasikan melalui media cetak dan media elektronik sedikitnya 15 (lima belas) hari kerja sebelum tarif diberlakukan.
5. Ketetapan menteri sebagaimana dimaksud pada point 4 dievaluasi oleh direktur jenderal secara berkala setiap 6 (enam) bulan atau apabila terjadi perubahan yang sangat signifikan yang mempengaruhi kelangsungan kegiatan perusahaan angkutan udara, yaitu perubahan nilai tukar rupiah terhadap dollar, harga bahan bakar, harga komponen biaya lainnya, yang menyebabkan perubahan total biaya garansi pesawat udara hingga minimal 20% dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan berturut-turut.

Secara skematis mekanisme penetapan tarif dasar dan tarif jarak tersebut dapat digambarkan sebagai berikut :



Tarif jarak yang ditetapkan oleh menteri adalah tarif batas atas. Artinya besaran tarif jarak bisa bervariasi di bawah besaran tarif batas atas. Variasi besaran tarif jarak tersebut dinamakan "tarif normal".²⁸ Dan tarif normal ini wajib ditetapkan oleh perusahaan angkutan udara serta wajib dilaporkan kepada direktur jenderal selambat-lambatnya 15 (lima belas) hari kalender sebelum diberlakukan oleh perusahaan angkutan udara yang bersangkutan, dan wajib disosialisasikan kepada pengguna jasa melalui media cetak dan media elektronik juga paling lambat 15 hari kalender sebelum diberlakukan.

Sedangkan formula perhitungan tarif dapat diuraikan sebagai berikut.²⁹

1. Tarif PED diperoleh dari hasil perhitungan biaya pokok rata-rata ditambah keuntungan. Biaya pokok tersebut meliputi :
 - a. Biaya langsung, terdiri dari biaya tetap dan biaya variabel.
 - b. Biaya tidak langsung, terdiri dari biaya organisasi dan biaya pemasaran.
2. Perhitungan tarif PED didasarkan pada prinsip :
 - a. Biaya per unit, yaitu biaya per-penumpang kilometer yang diperoleh dari biaya total operasi pesawat udara dengan faktor muat sebesar 60%.

²⁸ Lihat Pasal 7 KMP. No. KM. 8/2002

²⁹ Lihat Pasal 2, Pasal 2 dan Pasal 9 KMP. No. KM. 8/2002

- b. Biaya total operasi pesawat udara dihitung berdasarkan biaya penuh (*full costing*) termasuk tingkat keuntungan (*margin*) maksimal sebesar 10%.
- c. Data komponen biaya yang digunakan untuk perhitungan adalah data keuangan perusahaan angkutan udara pada saat penyusunan tarif dengan memperhatikan tingkat akurasi, kewajaran dan efisiensi biaya serta dapat dipertanggungjawabkan.
- d. Biaya operasi pesawat udara yang akan digunakan sebagai dasar penetapan tarif dasar dan tarif jarak adalah rata-rata biaya operasi pesawat udara seluruh tipe pesawat yang dioperasikan oleh masing-masing perusahaan angkutan umum.

Rincian komponen biaya tarif PED berikut cara menghitungnya dapat dilihat pada lampiran.

2. Peranan INACA Dalam Penentuan Tarif Angkutan Udara

Dasar hukum yang melandasi kegiatan INACA dalam penentuan tarif angkutan udara, ada yang bersifat langsung dan ada pula yang bersifat tidak langsung. Dikatakan bersifat langsung karena secara *eksplisit* mencantumkan ketentuan yang membolehkan INACA dalam menentukan tarif angkutan udara, sedangkan secara *implisit* dimaksudkan sebagai landasan hukum tidak langsung.

Dalam Anggaran Rumah Tangga INACA Pasal 8 dikatakan bahwa fungsi INACA adalah :³⁰

1. Menjadi satu-satunya wadah pemersatu pendapat, tekad dan niat para anggota dalam rangka menciptakan iklim yang dapat mendorong pertumbuhan dan peningkatan usaha bidang angkutan udara yang mengutamakan azas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keterpaduan dan kesadaran hukum, guna terwujudnya penerbangan yang selamat, aman, tertib dan nyaman, berdaya guna dan berhasil guna.
2. Merupakan forum komunikasi dan pertukaran informasi antar sesama anggota, antar para anggota dengan instansi pemerintah, perusahaan atau lembaga swasta dan organisasi lain dalam rangka menunjang tujuan yang dicita-citakan.
3. Mewakili kepentingan bersama anggota dalam usaha mencari dan menempuh upaya-upaya yang perlu dilakukan bersama instansi pemerintah maupun pihak terkait lainnya, di dalam maupun di luar negeri untuk mencapai tujuan.
4. Sebagai sumber resmi mewakili seluruh anggotanya berkenaan dengan hak ikhwal yang berhubungan dengan usul, saran dan

³⁰ Lihat S.K. Menteri Kehakiman RI Nomor C. 114.HT.03.02/1998 tentang Anggaran Rumah Tangga INACA.

sumbang pikir lainnya untuk disampaikan kepada lembaga-lembaga eksekutif, legislatif maupun yudikatif dan pihak-pihak terkait lainnya.

5. Berperan serta dalam membangkitkan minat kedirgantaraan di kalangan masyarakat dan bersama-sama dengan unsur kedirgantaraan yang lain ikut menjaga dan mengamankan dirgantara Indonesia.

Konsideran Pasal 8 pada point 1 yang menyatakan fungsi INACA dalam rangka menciptakan iklim yang dapat mendorong pertumbuhan dan peningkatan usaha bidang angkutan udara guna terwujudnya penerbangan yang nyaman, berdaya guna dan berhasil guna, bagaimanapun juga harus ditunjang oleh tarif (harga) tiket pesawat yang feasible (layak dari segi profit), sekalipun upaya mewujudkan tarif tiket pesawat tersebut tidak dinyatakan secara *eksplisit*.

Kemudian dalam menjalankan fungsinya, INACA melakukan beberapa kegiatan baik yang berorientasi *eksternal* maupun yang berorientasi *internal*, sebagaimana tertuang dalam Pasal 7 Anggaran Rumah Tangga INACA.³¹

Kegiatan-kegiatan INACA yang berorientasi keluar meliputi :

1. Menyelenggarakan dan meningkatkan hubungan kerjasama yang aktif dan berkesinambungan dengan instansi-instansi atau lembaga-lembaga pemerintah, lembaga legislatif, perusahaan atau lembaga

³¹ Ibid.

swasta, lembaga pendidikan, pelatihan/penelitian dan organisasi kemasyarakatan yang mempunyai minat dan kepentingan di bidang kegiatan penerbangan, demikian pula dengan pihak-pihak non pemerintah di dalam dan di luar negeri untuk kepentingan para anggotanya.

2. Menyelenggarakan kegiatan-kegiatan lain yang bermanfaat dan tidak bertentangan dengan anggaran dasar.

Sedangkan kegiatan-kegiatan INACA yang berorientasi ke dalam meliputi :

1. Menampung aspirasi anggota, baik yang berupa pendapat, saran dan cita-cita maupun keinginan, keluhan atau berbagai permasalahan yang berkaitan dengan kegiatan usaha penerbangan untuk dibicarakan, wajib diberi pemecahannya atau disampaikan kepada instansi terkait sebagai masukan dan saran atau himbauan.
2. Mengupayakan dan menyebarkan segala informasi kepada seluruh anggota yang bermanfaat bagi pengembangan usaha penerbangan baik dari sumber di dalam maupun di luar negeri.
3. Melaksanakan koordinasi kegiatan usaha dalam bidang penerbangan, mencegah kerancuan dan persaingan tidak sehat, serta mengatur arbitrase, apabila timbul perselisihan di antara anggota.

4. Memberikan penyuluhan dan atau keterangan yang menyangkut kebijaksanaan pemerintah di bidang perhubungan dan angkutan udara, menyelenggarakan seminar-seminar, sendiri atau bekerjasama dengan lembaga-lembaga pendidikan/akademis, media massa, sponsor, penerbit majalah penerbangan nasional maupun internasional.
5. Membina kerjasama yang baik dan penuh saling pengertian antara para anggota untuk meningkatkan keakraban dan kerukunan, kegotong-royongan, demi tergalangnya kesatuan dan persatuan antara anggota.
6. Mengatur syarat-syarat yang diperlukan demi ketertiban kegiatan dan usaha para anggota agar senantiasa berjalan sesuai peraturan dan ketentuan yang berlaku.
7. Merumuskan kode etik asosiasi untuk dapat ditaati dan dipatuhi oleh para anggota.
8. Membina, menetapkan dan mengembangkan kemampuan asosiasi.
9. Meningkatkan kerjasama antar anggota dengan tujuan pertumbuhan dan pengembangan usaha penerbangan.
10. Menyelenggarakan pertemuan secara berkala dan melaksanakan program-program kerjasama anggota sesuai dengan kesepakatan para anggota untuk kepentingan para anggota dengan dukungan finansial penuh dari para anggota.

Dari kegiatan-kegiatan yang dilakukan INACA di atas, tidak ada satupun yang menjelaskan secara eksplisit kegiatan mengenai penetapan tarif. Namun kegiatan yang mencerminkan perlunya penetapan tarif secara *inplisit* – sebagai contoh dapat diinterpretasi dari kegiatan yang tercantum pada poin ke 9 (sembilan). Bagaimanapun juga, tujuan pertumbuhan dan pengembangan usaha penerbangan hanya mungkin terwujud jika dijumpai oleh penetapan tarif yang layak secara ekonomis.

Di samping Anggaran Rumah Tangga INACA dasar hukum yang dapat dijadikan rujukan untuk mengetahui peranan INACA dalam penentuan tarif angkutan udara adalah PP. No. 40/1995 tentang Angkutan Udara.

Pada sub-sub A terdahulu, jelas memperlihatkan bahwa menurut PP. No. 40/1995. Indikasi yang memungkinkan peranan INACA dalam menetapkan tarif angkutan udara adalah “tarif tambahan” penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dan “tarif tambahan” penumpang angkutan udara niaga berjadwal luar negeri. (Vide Pasal 36 dan Pasal 38 PP. No. 40/1995). Tarif tambahan tersebut bukanlah harga jual tiket pesawat yang ditawarkan kepada konsumen-melainkan hanya bagian dari tarif penumpang angkutan udara niaga kelas non ekonomi. Artinya INACA menurut PP. No. 40/1995 tidak memiliki peranan dalam menetapkan harga/tarif tiket pesawat yang siap ditawarkan kepada

konsomen. Dengan kata lain peranan INACA dalam penetapan tarif yang dijual ke konsumen hanya sebatas memberi masukan kepada Menteri Perhubungan dalam menentukan tarif penumpang angkutan udara niaga kelas non ekonomi berjadwal dalam negeri dan berjadwal luar negeri.

Kemudian dasar hukum yang memberikan kewenangan INACA dalam menetapkan tarif “angkutan udara niaga kelas ekonomi berjadwal dalam negeri” (PED) adalah Keputusan Menteri Perhubungan Nomor “KM 25 Tahun 1997. Keputusan ini pada prinsipnya hanya merupakan pembaharuan dari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 61/1996. Substansi pembaharuan tersebut adalah merevisi bunyi Pasal I ayat 3 menjadi ayat 4 dan menambah Pasal I ayat 5.

Dalam Pasal I ayat 4 hasil revisi-revisi sesuai Keputusan Menteri Perhubungan (KMP) Nomor KM. 25/1997 disebutkan bahwa :

“Tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi yang ditetapkan, belum termasuk Pajak Pertambahan Nilai (PPN), dan iuran wajib dana pertanggunggunaan wajib kecelakaan penumpang dari PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja dan jenis asuransi lainnya yang dilakukan secara sukarela serta tarif jasa pelayanan penumpang pesawat udara (*passenger service charge*) yang dikenakan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku”.

Kemudian pasal I ayat 5 yang ditambah dalam KMP. No. KM. 25/1997 adalah :

“Penyesuaian besaran tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal negeri kelas ekonomi untuk masing-masing rute penerbangan, dilaksanakan oleh Asosiasi Perusahaan

Penerbangan Nasional Indonesia atau *Indonesian National Air Carriers Association (INACA)* berdasarkan tarif dasar sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 61/1996 dan setelah dikonsultasikan kepada Menteri Perhubungan.”

Dengan memperhatikan ketentuan KMP. No. KM. 25/1997 di atas jelas bahwa INACA telah diberi kewenangan oleh pemerintah dalam menyesuaikan besaran tarif PED. Adapun besaran tarif yang telah disesuaikan oleh INACA adalah sebagai berikut :

Tabel 1. Perbandingan Tarif Lama dan Baru Angkutan Udara Niaga PED yang Diberlakukan 16 Juni 2006

No	Rute	Tarif Lama (Rp)	Tarif Baru (Rp)
1.	Jakarta – Surabaya	330.000 – 617.000	447.000 – 804.000
2.	Jakarta – Pontianak	357.000 – 670.000	470.000 – 846.000
3.	Jakarta – Semarang	190.000 – 356.000	237.000 – 427.000
4.	Jakarta – Medan	658.000 – 1.233.000	822.000 – 1.840.000
5.	Jakarta – Makassar	667.000 – 1.250.000	834.000 – 1.500.000
6.	Jakarta – Pekanbaru	447.000 – 867.000	558.000 – 1.005.000
7.	Jakarta – Balikpapan	583.000 – 1.110.000	729.000 – 1.301.000
8.	Jakarta – Denpasar	475.000 – 890.000	593.000 – 1.069.000

Sumber : INACA

Kemudian setelah diberlakukan KMP. No. KM. 9/2002 tentang Tarif PED, maka KMP. No. KM. 25/1997 dinyatakan tidak berlaku. Menurut KMP. No. KM.9/2002, Pasal 1 menyatakan bahwa

- (1) Tarif angkutan udara niaga PED setiap rute penerbangan, besarnya dapat dilihat pada daftar lampiran dalam thesis ini.
- (2) Tarif angkutan udara niaga PED ditetapkan dengan berpedoman pada tarif dasar sebagai berikut :

**Tabel 2. Tarif Dasar Penumpang Angkutan Udara Niaga PED
Tahun 2006**

No	Kelompok Jarak (KM)	Tarif Dasar Per – Penumpang KM (Rp)
1.	Di bawah 150	1.450
2.	150 s/d 225	1.365
3.	226 s/d 300	1.295
4.	301 s/d 375	1.230
5.	376 s/d 450	1.170
6.	451 s/d 600	1.100
7.	601 s/d 750	1.050
8.	751 s/d 900	1.000
9.	901 s/d 1.050	950
10.	1.051 s/d 1.400	900
11.	Di atas 1.400	850

Sumber : KMP. No. KM. 9/2002

- (3) Tarif penumpang PED di atas belum termasuk PPN, iuran wajib dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang dari PT. Jasa Raharja (Persero), asuransi tambahan lainnya yang dilaksanakan secara sukarela dan tarif jasa pelayanan penumpang pesawat udara yang dikenakan sesuai ketentuan yang berlaku.
- (4) Setiap pungutan yang akan dikaitkan dengan tarif angkutan harus terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Menteri Perhubungan.

Berdasarkan penjelasan-penjelasan tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa peranan INACA dalam menetapkan tarif angkutan udara hanya dalam konteks tarif pelayanan tambahan angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dan luar negeri. Di samping itu INACA juga pernah diberi kewenangan untuk menetapkan PED oleh KMP. No. KM. 25/1997, namun kewenangan ini dicabut setelah diberlakukan KMP. No. KM. 9/2002.

BAB IV

PENENTUAN TARIF ANGKUTAN UDARA DAN UNDANG-UNDANG ANTIMONOLOGI SERTA PERSAINGAN YANG SEHAT

Dalam Undang-Undang Antimonopoli Indonesia, hal-hal yang diatur mengenai penetapan tarif angkutan udara dapat diasosiasikan dengan ketentuan mengenai “penetapan harga” yang diatur dalam Pasal 5 sampai dengan Pasal 8. Sedangkan unsur-unsur yang berkaitan dengan penetapan harga tersebut juga dapat ditemukan pada Pasal 15 ayat 3, Pasal 20, Pasal 21 dan Pasal 25 ayat 1 point a.

Pada bab ini akan dikupas penetapan tarif angkutan udara dalam konteks dampaknya terhadap persaingan di satu sisi, dan di sisi lain akan dianalisis bagaimana respon pasar berkenaan dengan *price fixing* yang telah ditetapkan oleh INACA.

1. *Price Fixing* dan Dampaknya Terhadap Persaingan

Dalam Hukum Antimonopoli, larangan *price fixing* yang dikaitkan dengan dampaknya terhadap monopoli dan persaingan usaha tidak sehat dinamakan “larangan yang bersifat *rule of reason*”. Satu hal yang perlu diperhatikan dalam larangan yang bersifat *rule of reason* ini dalam UU. No. 5/1999 dapat dikatakan sangat longgar, karena seluruh ketentuan yang termasuk di dalamnya memakai kata-kata “dapat”. Artinya KPPU

(Komisi Pengawas Persaingan Usaha) tidak harus membuktikan adanya “dampak” sebagai suatu fakta akan tetapi cukup didasarkan kepada sebuah alasan yang rasional bahwa suatu kegiatan bisa menimbulkan praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.³²

UU No. 5/1999 telah merumuskan pengertian “praktek monopoli” dan “persaingan usaha tidak sehat”. Suatu perjanjian atau kegiatan usaha dianggap melakukan praktek monopoli apabila dari perjanjian atau kegiatan usaha tersebut terjadi pemusatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha sehingga pelaku usaha tersebut menguasai produksi dan atau pemasaran suatu produk yang menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.³³ Pemusatan ekonomi di sini dimaksudkan sebagai penguasaan pasar yang nyata pada pasar bersangkutan serta adanya kemampuan dari pelaku usaha untuk menentukan harga.³⁴

UU. No. 5/1999 tidak menjelaskan apa yang dimaksudkan sebagai kepentingan umum. Di banyak negara kepentingan umum di sini lebih dimaksudkan sebagai kepentingan konsumen.³⁵ Penulis setuju karena *The ultimate beneficiaries* persaingan usaha adalah rakyat banyak atau konsumen.

³² Syamsul Maarif, Op. Cit. hal. 7

³³ Lihat, Pasal 1 angka 2 UU. No. 5/1999

³⁴ Lihat, Pasal 1 angka 3 UU. No. 5/1999

³⁵ Syamsul Maarif, Ibid.

Sementara itu penetapan harga bersama (*price fixing*) yang dilakukan oleh INACA sebenarnya dirumuskan dalam suatu “perjanjian” beberapa maskapai penerbangan yang termasuk sebagai anggota INACA. Pasal 1313 KUH Perdata mendefinisikan bahwa : “Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih”.

Dengan demikian, sungguhpun mungkin sulit dibuktikan, perjanjian lisanpun secara hukum sudah dapat dianggap sebagai suatu perjanjian yang sah dan sempurna. Hal tersebut dipertegas lagi dalam Pasal 1 ayat 7 dari UU. No. 5/1995 yang menyebutkan bahwa :

“Yang dimaksud dengan suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dari satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis ataupun tidak tertulis”.

Jadi unsur adanya perjanjian tetap disyaratkan, dimana perjanjian lisan dianggap sudah cukup memadai untuk menyeret si pelaku untuk bertanggung jawab secara hukum.

Berkenaan dengan perjanjian dalam rangka penetapan tarif angkutan udara niaga PED oleh INACA sebenarnya tidak melibatkan seluruh anggota. Hal ini dikatakan karena keputusan INACA yang melibatkan seluruh anggota hanya terjadi melalui forum “Rapat Umum Anggota” (RUA), sementara penetapan tarif angkutan udara niaga tidak diputuskan melalui forum RUA.

Peranan INACA dalam menyesuaikan besaran tarif angkutan udara niaga PED yang diberlakukan 16 Juni 2001 sesungguhnya dilakukan oleh Dewan Pengurus Pusat. Hal ini sejalan dengan ketentuan Pasal 20 ayat 1 point 3 dan ayat 6 ART INACA. Menurut Pasal 20 ayat 1 point 3 bahwa bentuk program kerja INACA meliputi tugas-tugas menyusun dan melaksanakan program kerja baik yang berlingkup nasional maupun internasional, sedangkan menurut Pasal 20 ayat 6 bahwa untuk menangani suatu persoalan atau kasus tertentu Dewan Pengurus Pusat INACA dapat membentuk suatu komisi. Komisi ini wajib melaporkan hasil-hasil atas perkembangan dari penanganan persoalan atau kasus itu kepada Ketua Umum INACA.

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat diketahui bahwa peranan INACA dalam menyesuaikan besaran tarif angkutan udara niaga PED tidak melibatkan seluruh anggota INACA, sehingga realisasi penyesuaian besaran tarif tersebut belakangan menimbulkan reaksi yang kurang baik dari sebagian anggota INACA. Reaksi kurang baik dari sebagian maskapai penerbangan, bagaimanapun juga mengindikasikan adanya unsur-unsur yang merugikan persaingan.

Penafsiran di atas sesungguhnya masih bersifat umum, karena "indikasi merugikan persaingan" seyogyanya harus dikaitkan dengan ketentuan Undang-Undang Antimonopoli. Artinya dalam menafsirkan apakah penyesuaian besaran tarif PED oleh INACA merugikan

persaingan atau tidak, harus ditelaah dari terpenuhinya unsur-unsur yang telah diatur dalam UU No. 5/1999 tentang *price fixing* dalam konteks pendekatan larangan yang bersifat *rule of reason*.

UU No. 5/1999 yang mengatur tentang larangan *price fixing* dalam pendekatan *rule of reason* adalah Pasal 7, yang berbunyi :

“Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga di bawah harga pasar, yang dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat”.

Unsur-unsur yang harus dipenuhi dalam rangka pemberlakuan ketentuan Pasal 7 sehingga dikategorikan sebagai perjanjian yang dilarang adalah sebagai berikut:

- a. Adanya perjanjian antara pelaku usaha dengan pelaku usaha pesaing.
Artinya perjanjian antara pelaku usaha dalam perusahaan induk dengan pelaku usaha pada anak perusahaan (perjanjian antara pelaku usaha dalam suatu “ *Holding company* ”) tidak termasuk perjanjian yang dilarang
kemudian jika dikaitkan dengan Pasal 1313 KUH Perdata dan Pasal 1 ayat 7 UU No. 5/1999 sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, bentuk perjanjian tersebut bisa berbentuk tertulis dan bisa berbentuk lisan.
- b. Perjanjian antara pelaku usaha dengan pelaku usaha pesaing tersebut harus memuat ketetapan harga secara *eksplisit*. Artinya ketetapan

harga yang bersifat *inplisit*, katakanlah berupa pengaturan produksi atau pemasaran yang berdampak terhadap perusahaan harga tidak dapat dikategorikan melanggar Pasal 7 UU No. 5/1999. Ketetapan harga segera eksplisit melalui perjanjian antara pelaku usaha dengan pelaku usaha pesaing ini merupakan karakteristik kunci yang menandakan telah terjadi "*price fixing*".

- c. Penetapan harga sebagaimana dimaksud pada poin b nilainya harus di bawah harga pasar. Artinya perjanjian antara pelaku usaha dengan pelaku usaha pesaing dalam menetapkan harga yang sama dengan harga pasar atau di atas harga pasar tidak termasuk kategori perjanjian yang dilarang dalam Pasal 7 UU. No. 5/1999.
- d. Konsekuensi dari penetapan harga dalam perjanjian antara pelaku usaha dengan pelaku usaha pesaing tersebut harus "dapat" mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat. Dengan kata lain, jika perjanjian antara pelaku usaha dengan usaha pesaing tidak ada indikasi merugikan persaingan, maka belum bisa dikategorikan sebagai sebuah perjanjian yang dilarang.

Dalam kasus penyesuaian besaran tarif angkutan udara niaga PED oleh INACA, jika dirujuk dengan Pasal 7 UU. No. 5/1999 dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Penyesuaian tarif PED oleh INACA dilakukan oleh beberapa anggota INACA dalam bentuk kesepakatan tertulis. Anggota INACA yang terlibat dalam merumuskan kesepakatan tersebut adalah terdiri dari beberapa perusahaan penerbangan, yang mana antara satu perusahaan penerbangan merupakan pesaing bagi perusahaan penerbangan yang lain, misalnya PT. Merpati Nusantara Airlines merupakan pesaing bagi PT. Mandala Airlines, PT. Bouraq Airlines pesaing bagi PT. Lion Airlines, dan lain-lain.
2. Kesepakatan penyesuaian tarif PED oleh INACA adalah secara eksplisit berkaitan dengan “tarif penumpang angkutan udara niaga ekonomi dan negeri”. Sampel dari ketetapan tarif PED yang disesuaikan tersebut dapat dilihat pada Tabel 1.
3. Kemudian mengenai apakah realisasi penyesuaian tarif PED oleh INACA pada tabel 1 di bawah harga pasar atau tidak, tentu harus ada perbandingan dengan “harga pasar”. Harga pasar kalau ditilik dari ketentuan ilmu ekonomi adalah harga yang wujud di pasar sebagai akibat dari proses yang mempertemukan antara harga yang dikehendaki oleh produsen dengan harga yang diinginkan oleh konsumen. Dan secara ideal proses yang dimaksud di atas harus digerakkan oleh mekanisme pasar, atau tanpa intervensi pemerintah. Namun demikian, dalam konteks tarif penumpang angkutan udara, dapat dikatakan tidak murni merupakan proses dari mekanisme pasar,

karena pemerintah ikut mengintervensi besaran tarif penumpang angkutan udara. Oleh sebab itu memahami harga (tarif) pasar bagi angkutan udara niaga PED tidak relevan kalau dirujuk dari ketentuan harga pasar yang terdapat dalam ilmu ekonomi. Sedangkan dalam ilmu hukum, sebagaimana telah diuraikan sebelumnya pasar adalah proses yang mengidentifikasi para penjual yang menetapkan harga tertentu, memperluas produk, dan mempertahankan kualitas produk sehingga menghindari keluhan atas harga yang menaik atau penurunan kualitas produk.

Merujuk pada definisi pasar menurut ketentuan ilmu hukum di atas, dapat dianalogi bahwa keinginan pasar (baik dari aspek penetapan harga, perluasan produk dan mempertahankan kualitas produk) dapat dianggap telah berlangsung apabila tidak muncul keluhan dari pihak non penjual atas harga maupun kualitas produk tersebut. Berkenaan dengan keluhan sehubungan dengan penyesuaian besar tarif PED oleh INACA antara lain sebagai berikut:

- a. Menurut salah satu direksi maskapai penerbangan swasta, dengan rentang tarif baru akan merontokkan 8 (delapan) dari 13 (tiga belas) operator baru yang sedang beroperasi, minimal dalam 6 (enam) bulan mendatang. Dia juga menambahkan bahwa ada salah satu notulen dari INACA yang melibatkan 4 (empat) maskapai yang lebih dahulu beroperasi yang bertugas untuk

menghabisi pemain baru pada rute-rute tertentu.³⁶ Berdasarkan keluhan ini, nampaknya mengindikasikan bahwa besaran tarif PED dalam kisaran rentang tarif PED yang disesuaikan oleh INACA ada yang berada di bawah tarif pasar. Jika besaran tarif PED yang disesuaikan INACA tidak ada indikasi berada di bawah tarif pasar, tidak mungkin akan berdampak pada penutupan maskapai yang baru beroperasi, sebab penutupan usaha hanya mungkin terjadi jika harga jual (besaran tarif) lebih rendah (di bawah) biaya-biaya yang dikeluarkan.

- b. Menurut salah seorang pengamat kedirgantaraan (Benny Rungat) rentang tarif 80% tidak ada di dunia, dan dalam ketetapan tarif tanggal sebelumnya hanya diijinkan potongan tertinggi 25% (dua puluh lima persen).³⁷ Pendapat pengamat tersebut sebenarnya identik dengan range tarif yang logis adalah hanya 25% lebih rendah di bawah tarif batas atas. Sebagai contoh, untuk tarif PED rendah rute di bawah tarif batas atas. Sebagai contoh, untuk tarif PED rute Jakarta-Surabaya yang berkisar antara Rp. 447.000 – Rp. 804.000, mestinya tarif terendah PED yang sesuai adalah sebesar :

$$\text{Rp. 804.000} - (\text{Rp. 804.000} \times 25\%) = 603.000$$

³⁶ *Harian Bisnis Indonesia*, 5 Juni 2001

³⁷ *Ibid.*

Artinya tarif terendah sebesar Rp. 447.000 untuk rute Jakarta – Surabaya jauh lebih rendah dibandingkan Rp. 603.000. Berdasarkan penjelasan di atas, jelas bahwa tarif terendah PED yang disesuaikan INACA berada di bawah harga pasar.

4. Selanjutnya apakah konsekwensi penyesuaian tarif PED adalah INACA terbukti “dapat” mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat atau tidak. Berdasarkan uraian pada point 3a di atas, jelas indikasi terjadinya persaingan usaha tidak sehat cukup signifikan, karena 8 (delapan) dari 13 (tiga belas) operator baru terancam bangkrut. Kupasan lebih mendetail mengenai dampak penyesuaian tarif PED oleh INACA terhadap iklim persaingan di tengah industri penerbangan dapat diikuti pada sub-sub B di bab ini.

Dengan memperhatikan unsur-unsur yang terkandung bagi terpenuhinya pemberlakuan Pasal 7 UU. No. 5/1999 dengan fakta-fakta hukum sehubungan dengan penyesuaian tarif PED oleh INACA sebagaimana telah dijelaskan di atas, jelas dapat disimpulkan bahwa penetapan tarif angkutan udara niaga PED yang ditetapkan oleh INACA termasuk “*price fixing*” yang merugikan persaingan, atau melanggar ketentuan Pasal 7 UU. No. 5/1999.

2. Respon Pasar Terhadap *Price Fixing* yang Ditetapkan INACA

Meskipun *price fixing* yang ditetapkan oleh Asosiasi Angkatan Udara termasuk kategori perjanjian yang merugikan persaingan sebagaimana telah dibahas pada sub-sub A, namun kesimpulan tersebut diperoleh dengan merujuk kepada pendekatan legal khususnya Pasal 7 UU. No. 5/1999. Tetapi pendekatan legal ada kalanya kurang memenuhi rasa keadilan masyarakat dalam rangka memecahkan problema hukum yang terjadi dalam kenyataan. Kondisi yang demikian itu seringkali dituding sebagai kelemahan dari suatu aturan hukum.

Bagaimanapun juga aturan hukum yang baik pada tingkat final-seyogyanya harus mampu menjamin tegaknya keadilan dalam kehidupan masyarakat. Dalam kaitan itu, UU. No. 5/1999 menurut penulis telah menjabarkan salah satu dimensi keadilan tersebut dalam Pasal 3 poin 2 yang menyatakan bahwa : "Tujuan pembentukan UU. No. 5/1999 adalah untuk menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat".

Oleh sebab itu, dalam menyempurnakan kajian atas *price fixing* yang telah ditetapkan asosiasi angkatan udara perlu dievaluasi pada segmen respon pasar. Dalam arti apakah "pasar" merasa diuntungkan atau malah dirugikan dengan adanya *price fixing* INACA berkenaan tarif angkatan udara niaga PED.

Istilah pasar dipandang dari sudut pelakunya, sebagaimana telah dijelaskan pada BAB I, secara umum meliputi produsen, konsumen, dan pihak-pihak lain yang memiliki kepentingan dengan harga dan atau produk tertentu di pasar.

Produsen terdiri dari perusahaan penerbangan, konsumen adalah para pemakai jasa angkutan udara dan pihak-pihak lain di luar produsen dan konsumen tersebut antara lain meliputi : KPPU, DPR-RI, Departemen Perhubungan, dan Lembaga Swadaya Masyarakat.

Sejauh yang berhubungan dengan respon pihak-pihak tersebut di atas, berkenaan dengan penyesuaian tarif angkutan udara niaga PED oleh INACA terdapat pendapat yang pro dan kontra.

Pihak-pihak yang cenderung setuju dengan penyesuaian tarif angkutan udara niaga PED oleh INACA, berikut fakta hukum yang berhasil dihimpun oleh penulis meliputi :

1. Pengurus INACA (representasi dari beberapa maskapai) berpendapat bahwa sebab ekonomi dari penetapan tarif batas atas dan batas bawah angkutan udara niaga PED adalah akibat penurunan nilai tukar rupiah terhadap Dollar Amerika Serikat.³⁸ Artinya penentuan tarif telah diperhitungkan dari aspek kelayakan ekonomis.

³⁸ **Harian Bisnis Indonesia, 2 Mei 2001.**

2. Menurut *Wahyu Hidayat* (Direktur / PT. Merpati Nusantara sekaligus Ketua Umum INACA) kenaikan kurs tarif dasar angkatan udara niaga PED diharapkan bisa membantu maskapai yang terkena penurunan kurs rupiah terhadap Dollar Amerika Serikat, sebab 70% biaya operasional terutama biaya pemeliharaan pesawat dibiayai dengan Dollar.³⁹ Pendapat inipun beranggapan bahwa penentuan tarif oleh INACA telah dianalisis dari sudut kelayakan ekonomis.
3. Menurut *Wahyu Hidayat*, akan ada perumusan sanksi terhadap pelanggar tarif batas bawah dan pemberlakuan yang utuh atas peraturan yang dirumuskan tersebut terhadap anggota maupun bukan anggota INACA.⁴⁰
4. Menurut *Wahyu Hidayat*, tindakan INACA di samping menetapkan tarif dasar angkatan udara niaga PED, juga mengenai ketentuan komisi yang diberikan kepada agen penjual ticket, dan sanksi bagi anggota yang menggunakan patokan kurs di luar ketentuan yang ditetapkan INACA, misalnya sanksi bagi pengguna tarif di bawah tarif batas bawah.⁴¹
5. Menurut *Jaka Pujiono* (Pengurus Harian INACA) tarif INACA juga mempersiapkan penambahan komisi bagi agen ticket dari sistem

³⁹ Ibid.

⁴⁰ *Harian Ekonomi Neraca*, 2 Mei 2001.

⁴¹ Ibid.

persentase menjadi nominal tetap per-ticket.⁴² Berdasarkan fakta hukum ini, mengindikasikan bahwa terdapat upaya perusahaan penerbangan tertentu untuk mendominasi pasar dengan merangsang “agen penjualan tiket” untuk menjual dalam “volume besar” tiket pesawat yang disuplai oleh perusahaan penerbangan nasional yang menetapkan kisaran tarif batas bawah di satu sisi, dan sisi lain menaikkan *cost* penjualan tiket pesawat perusahaan penerbangan nasional yang menetapkan besaran tarif batas atas.

6. Menurut *Wahyu Hidayat*, dalam rangka membenahi kinerja, diusulkan semua kewajiban MNA (Merpati National Airlines) pada tiga pesawat F-100 yang berupa *Subsidiary Loan Agreement* (SLA) diganti menjadi equitas pemerintah. Begitu pula dengan utang MNA ke BUMN lain diubah menjadi *Equity*.⁴³ Apa yang dikatakan Wahyu Hidayat sesungguhnya sebuah skenario antisipatif jika tiket pesawat dijual dengan kisaran tarif batas bawah tidak mampu menutupi beban *subsidiary loan*, maka pemerintah sebagai kreditor dapat mengkonversi hutang MNA ke dalam bentuk saham atau obligasi.
7. Menurut Dirjen Perhubungan Udara Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi (*Soenaryo Yosopranoto*) bahwa rentang tarif baru

⁴² *Ibid.*

⁴³ *Harian Bisnis Indonesia*, 5 Juni 2001

sudah disetujui oleh Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi, dan dinilai sangat baik dan meringankan penumpang.⁴⁴

8. Dalam forum dengar pendapat yang digelar oleh KPPU yang dihadiri oleh wakil dari KPPU, Dirjen Perhubungan Udara Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi, PAUKI (Peduli Angkutan Udara Komersial Indonesia) INACA PT. Bouraq Indonesia Airlines, PT. Merpati Airlines, PT. Mandala Airlines, PT. Bayu Indonesia Air, PT. Multi Air Services, PT. Awair International dan PT. Kartika Airlines pada tanggal 6 Juni 2001, wakil dari YLKI (Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia) tidak dapat hadir. Fenomena ini mengindikasikan bahwa YLKI cenderung setuju dengan realisasi besaran tarif batas atau batas bawah yang ditetapkan INACA. Alasannya YLKI dapat ditafsir dalam dua sisi, yaitu :

- (1) Sebagai LSM yang mengadvokasi kepentingan konsumen, mestinya ikut hadir dalam forum dengar pendapat tersebut, jika mereka melihat ada indikasi konsumen dirugikan.
- (2) Sebagai LSM yang secara ekstrim dapat dikatakan berpihak kepada konsumen telah memaklumi bahwa jika perang tarif terjadi, akhirnya konsumen yang diuntungkan.

⁴⁴ Ibid.

9. Pengenaan sanksi bagi maskapai yang melanggar ketentuan batas atas dan batas bawah (baik terhadap anggota maupun bukan anggota INACA) dilakukan melalui nota kesepahaman (MOU) masing-masing direksi :

- a. Garuda Indonesia
- b. Merpati Nusantara Airlines
- c. Bouraq Airlines
- d. Perintis Airlines
- e. Lion Airlines
- f. Dirgantara Airlines
- g. Awair International
- h. Kartika Airlines
- i. Bali Air

Sanksi yang dimaksud adalah pencabutan rute penerbangan.⁴⁵ Para maskapai yang terlihat dalam penandatanganan MOU di atas dapat diterjemahkan bahwa mereka setuju dengan penetapan tarif batas dan batas bawah oleh INACA.

10. Garuda terancam pencabutan rute, dan pihak Garuda (Kepala Komunikasi PT. Garuda Indonesia) mengaku bahwa untuk rute Jakarta-Pontianak besarnya tarif Rp. 390.000 (tiga ratus sembilan puluh ribu rupiah) dan itu masih dalam pedoman tarif lama. Dan muai

⁴⁵ *Harian Bisnis Indonesia*, 14 Juni 2001

tanggal 16 Juni 2001 Garuda akan menetapkan sesuai pedoman tarif baru.⁴⁶

Berdasarkan fakta-fakta hukum di atas, dapat diketahui bahwa pihak-pihak yang cenderung menerima realisasi penyesuaian besaran tarif batas atas dan batas bawah oleh INACA adalah sebagian anggota INACA, khususnya wakil dari maskapai yang terlibat sebagai Dewan Pengurus Pusat dan Dewan Pembina. Para maskapai tersebut meliputi : PT. Garuda Indonesia, PT. Merpati Airlines, PT. Bouraq Indonesia, PT. Perintis Airlines, PT. Lion Airlines, PT. Dirgantara Airlines, PT. Awair, PT. Kartika Airlines dan PT. Bali Air.

Di samping itu, pemerintah (Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi), dan Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) juga cenderung memberikan respon yang positif atas penetapan tarif batas dan batas bawah PED oleh INACA.

Selanjutnya pihak-pihak yang cenderung menolak tindakan INACA sehubungan dengan penetapan tarif batas atas dan batas bawah PED dapat diketahui dari fakta-fakta hukum sebagai berikut:

1. KPPU (Komisi Pengawas Persaingan Usaha), secara tegas menyatakan kepada Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi pada tanggal 30 Juli 2001, bahwa *price fixing* yang ditetapkan oleh INACA atau tarif angkutan udara niaga PED melanggar pasal 5 UU. No. 5

⁴⁶ Ibid.

tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, dan meminta Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi segera membatalkan kesepakatan harga (*price fixing*) yang dibuat oleh INACA.⁴⁷

2. Tanggapan salah seorang anggota DPR-RI (*Josep Umarhad*) bahwa INACA perlu mempertimbangkan sikap maskapai yang bukan anggota apakah mereka tetap wajib menjalankan garis organisasi atau tidak. Kalau tidak wajib, maka yang akan timbul adalah tarif tak sebanding. Di satu sisi, anggota INACA menaikkan tarif, dan di sisi lain ada maskapai penerbangan yang menggunakan tarif lama.⁴⁸ Secara implisit *Joseph Umarhadi* sesungguhnya menolak *price fixing* yang dibuat INACA, karena INACA tidak memiliki landasan hukum yang kuat untuk memaksa maskapai bukan anggota INACA untuk menerapkan tarif baru.
3. Menurut Direktur Merpati Nusantara Airlines (*Wahyu Hidayat*) tidak benar “tuduhan publik” bahwa pedoman tarif baru adalah untuk kepentingan Merpati. Menurut dia, Merpati dengan 220 frekwensi penerbangan tidak akan menerapkan kurs terendah pada rute yang ramai dan kurs tertinggi pada rute yang sepi.⁴⁹ Pernyataan *Wahyu hidayat* di atas sesungguhnya merupakan sebuah reaksi atas protes

⁴⁷ Surat KPPU No. 206/K/VII/2001, tanggal 30 Juli 2001

⁴⁸ *Harian Ekonomi Neraca*, 2 Mei 2002

⁴⁹ *Harian Bisnis Indonesia*, 5 Juni 2001

berbagai elemen masyarakat (tidak termasuk konsumen pengguna jasa pesawat) dikenakan dengan *price fixing* PED yang dibuat INACA.

4. Salah satu eksekutif maskapai penerbangan swasta mengatakan rentang tarif 80% (delapan puluh persen) tidak sehat, karena rentang tarif milik *International Air Transportation Assosiation* (IATA) hanya 30% (tiga puluh persen). Itupun berlaku untuk pemesanan tiket satu (1) bulan sebelum keberangkatan.⁵⁰ Pernyataan tersebut di atas memberi indikasi bahwa tarif batas bawah yang ditetapkan INACA berada di bawah tarif norma terendah menurut standar internasional.
5. Menurut Pengamat kedirgantaraan, *Benny Runggat* seperti telah diuraikan sebelumnya bahwa rentang tarif 80% tidak ada di dunia, dan dalam ketetapan tarif tunggal sebelumnya hanya diijinkan potongan tertinggi 25% (dua puluh lima persen). Hal ini menunjukkan bahwa *Benny Runggat* tidak memberi respon positif atas *price fixing* PED yang dibuat INACA.
6. Menurut salah satu direksi penerbangan swasta, sebagaimana telah diuraikan pada sub-sub bab IV.A, bahwa dengan rentang tarif baru akan merontokkan delapan dari 13 (tiga belas) operator baru yang sedang beroperasi, minimal dalam enam bulan mendatang. Pertanyaan ini sesungguhnya merepresentasikan penolakan 15

⁵⁰ Ibid.

maskapai penerbangan (operator baru) terhadap *price fixing* PED yang dibuat INACA. Bahkan ketiga belas operator baru tersebut tidak hanya menolak *price fixing* PED yang dibuat INACA, juga menuding tindakan INACA sebagai upaya untuk mematikan usaha para operator baru. Penafsiran ini dapat diketahui dari pernyataan direksi penerbangan swasta termasuk sebagai berikut:

“Ada salah satu notulen dari INACA yang melibatkan 4 (empat) maskapai yang lebih dahulu beroperasi yang bertugas untuk menghabiskan pemain baru pada rute-rute tertentu”.

7. Menurut salah satu operator baru, jika pemain baru gagal, maka kepercayaan *Lessor* akan hilang, dan mencoreng dunia usaha penerbangan sebab akan terjadi pemulangan pesawat, dan akan sulit untuk menyewa kembali pesawat.⁵¹ Pernyataan ini jelas merupakan penolakan terhadap *price fixing* yang dibuat INACA.

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat diketahui bahwa pihak-pihak yang tidak setuju dengan *price fixing* PED yang ditetapkan INACA adalah KPPU, LSM yang fokus mengamati masalah kedirgantaraan, anggota DPR-RI, dan operator baru maskapai penerbangan.

Sampai pada tahap ini jelas bahwa pelaku pasar ada yang memberi reaksi positif (cenderung menerima) dan reaksi negatif (cenderung menolak) *price fixing* PED yang dibuat INACA. Pelaku pasar

⁵¹ Ibid.

yang cenderung menerima adalah maskapai penerbangan yang terlibat sebagai dewan pengurus pusat dan dewan pembina INACA, Departemen Perhubungan dan YLKI. Sedangkan pelaku dasar yang cenderung menolak adalah KPPU, LSM yang fokus mengamati masalah kedirgantaraan, anggota DPR-RI dan operator baru maskapai penerbangan.

Walaupun *price fixing* PED yang dibuat INACA menciptakan kontroversi di pasar, namun pada akhirnya Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi mencabut S.K. Menteri Perhubungan No. KM. 25/1997 yang memberi kewenangan INACA untuk menyesuaikan besaran tarif pesawat angkutan udara niaga PED S.K. Menteri Perhubungan No. KM. 25/1997 dinyatakan dicabut setelah dikeluarkan S.K. Menteri Perhubungan No. KM. 9/2002 tentang Tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi.

Dalam S.K. No. 9/2002 tersebut, tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi dinyatakan dalam tarif tunggal untuk setiap rute penerbangan. Hal ini merupakan sebuah koreksi atas rentang tarif batas atas dan batas bawah yang sebelumnya dibuat INACA. Sepanjang pemberlakuan S.K. No. KM. 9/2002 sejak tanggal 1 Februari 2002 belum ada pihak (pelaku pasar) yang mencoba menampilkan keunggulan *price fixing* PED yang dibuat oleh INACA

dibandingkan tarif baru dalam S.K. No. KM. 9/2002, termasuk konsumen dan YLKI.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *price fixing* PED yang ditetapkan oleh INACA tidak dapat diterima oleh pasar. Penyebab kunci dari kenyataan tersebut adalah karena tarif batas bawah yang ditetapkan INACA di bawah tarif normal, dan ada indikasi sebagai bentuk tarif untuk menghambat usaha operator baru maskapai penerbangan. Pada tabel 3 dapat dibandingkan antara tarif yang ditetapkan INACA dengan tarif baru yang ditetapkan Menteri Perhubungan melalui SK. No. KM. 9/2002.

Dengan memperhatikan tabel 3 dapat diketahui tarif baru dalam SK. No. KM. 9/2002 rata-rata berkisar pada nilai tengah rentang tarif yang dibuat oleh INACA. Bahkan untuk rute Jakarta-Semarang, tarif batas atas yang dibuat INACA sebesar Rp. 427.000 lebih rendah dibanding tarif tunggal yang ditetapkan Menteri Perhubungan sebesar Rp. 528.000. Dari penjelasan tersebut, nampaknya *price fixing* PED yang dibuat INACA sebagai media untuk menghambat usaha para maskapai operator baru memiliki indikasi kuat.

Tabel 3. Sampel Perbandingan Tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga
PED yang Ditetapkan INACA dan Menteri Perhubungan

No	Rute	Tarif Menurut	
		INACA	S.K. No. KM. 9/2002
1.	Jakarta – Surabaya	447.000 – 804.000	778.000
2.	Jakarta – Pontianak	470.000 – 846.000	789.000
3.	Jakarta – Semarang	237.000 – 427.000	528.000
4.	Jakarta – Medan	822.000 – 1.840.000	1.271.000
5.	Jakarta – Makassar	834.000 – 1.500.000	1.289.000
6.	Jakarta – Pekanbaru	558.000 – 1.005.000	964.000
7.	Jakarta – Balikpapan	729.000 – 1.301.000	1.193.000
8.	Jakarta – Denpasar	593.000 – 1.069.000	971.000

Sumber : Diadaptasi dari Bisnis Indonesia, 14-6-2001 dan S.K. Menteri Perhubungan No. KM. 9/2002

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil kajian dalam thesis ini, khususnya pada bab II, III dan IV dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Peranan INACA dalam menetapkan tarif angkutan udara menurut ketentuan Pasal 36 ayat 2 PP. No. 40/1995 tentang Angkutan Udara, hanya dalam konteks tarif pelayanan tambahan angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dan luar negeri.
2. INACA pernah diberi kewenangan untuk menetapkan tarif angkutan udara niaga “Penumpang Ekonomi Dalam Negeri” (PED) melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 25/1997 dan oleh KPPU dinilai bertentangan dengan PP. No. 40/1995. Akhirnya Menteri Perhubungan mencabut Keputusan No. KM. 25/1997 dan menetapkan keputusan baru No.KM. 9/2002 tentang Tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi.
3. Ketetapan tarif angkutan udara niaga PED yang ditetapkan INACA termasuk “*price fixing*” yang merugikan persaingan, karena ada indikasi akan merontokkan 8 (delapan) dari 13 (tiga belas) operator/maskapai yang baru beroperasi. Di samping itu, ketetapan

tarif angkutan udara niaga PED oleh INACA memenuhi semua unsur perjanjian yang dilarang sesuai Pasal 7 UU. No. 5/1999.

4. *Price fixing* tarif angkutan udara niaga PED yang ditetapkan INACA tidak dapat diterima oleh pasar. Penyebab kunci dari kenyataan tersebut adalah karena tarif batas bawah yang ditetapkan INACA di bawah tarif normal, dan ada indikasi sebagai bentuk tarif untuk menghambat usaha maskapai penerbangan baru.

2. Saran

Thesis ini disadari masih jauh dari kesempurnaan, karena data-data yang dipakai sebagai rujukan untuk mengkaji pokok permasalahan relatif terbatas. Misalnya dalam hal mengkaji respon pasar terhadap penetapan tarif angkutan udara niaga PED oleh INACA, penulis tidak melibatkan responden dari pemakai (user) pesawat angkutan udara. Untuk itu penulis menyarankan kepada berbagai pihak yang berkepentingan untuk diteliti lebih lanjut.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulrahman A. 1991. *Ensiklopedia Ekonomi Keuangan dan Perdagangan*. Penerbit PT. Pradnya Paramita.
- Anderson, William. R, et all. 1985. *Antitrust Law : Policy and Practice*. New York, USA. Edited by Mathau Bunder.
- Anonim. 1997. *Undang-Undang Republik Indonesia No. 15 Tahun 1992*.
- Anonim. 1998. *SK Menteri Perhubungan RI No. C-114/HT.03.02 tentang Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga INACA..*
- Anonim. *UU RI No. 15 tahun 1992 tentang Penerbangan Penerbit Ditjen Perhubungan Udara Departemen Perhubungan*.
- Anonim. 2002. *Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 8 tahun 2002*.
- Anonim. 2002. *Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 9 tahun 2002*.
- Anonim. 2002. *Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 25 tahun 1997*.
- Anonim. 1997. *Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 61 tahun 1996*.
- Anonim. 2002. *A Frame Work for The Design and implementation of Competition Law and Policy*. Edited by World Bank Washington. DC.
- Bisnis Indonesia, 2001. *Harian Bisnis Indonesia*. 15 Juni 2001. Penerbit Bisnis Indonesia Jakarta.
- Erman Rajagukguk. 2002. *Competition Law (Kumpulan Karangan) Penerbit Ditjen Hukum dan Perundang-Undangan Departemen Kehakiman RI*.
- _____. 2002. *Antitrust Policy Antara lain Economic and Legal Analysis* disarikan dari Carl Kaysen and Donald F. Turner. Erman Rajagukguk Library.
- Ekonomi Neraca, 2001. *Harian Ekonomi Neraca*, 2 Mei 2001. Penerbit Ekonomi Neraca Jakarta.

- Fiswick, Frank. *Strategi Persaingan*. Terjemahan Muhammad Kurdi Djunaedi. Penerbit PT. Alex Media Komputindo.
- F. Ross, Stephan. 1993. *Principles of Antitrust Law*. Edited by Westburg New York, The Foundation Press Inc.
- Hikmahanto Juwana. 2002. *Bunga Rampai Hukum Ekonomi dan Hukum Internasional*. Penerbit Lentera Hati Jakarta.
- Insan Budi Maulana. 2000. *Catatan Singkat Undang-Undang Antimonopoli No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*. Penerbit PT. Citra Aditya Bakti Bandung.
- KPPU. 1999. *Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Antimonopoli dan Persaingan Usah Tidak Sehat*. Penerbit KPPU.
- Munir Fuady. 1999. *Hukum Antimonopoli Menjelang Era Persaingan Sehat*. Penerbit PT. Citra Aditya Bakti.
- R.S. Khemani. 1996. *Glossary of Industrial Organization Economics and Competition Law*. Edited buy Concordia Univesity Montreal. P.Q. Canada.
- Samsul Maarif. 2000. *Hukum Antimonopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, Modul Kuliah Program S2 Magister Hukum Ekonomi UI. Penerbit UI Press.
- Sutan Remy Syahdeny. 2000. *Jurnal Hukum Bisnis Vol-10*. 2000. Penerbit YPHB Jakarta.
- Syamsul Maarif. 2002. *Makalah untuk Orientasi Hakim Agung*. 31 Januari 2002, Hotel Bidakara, Jakarta.
- T. Mulya Lubis dan Richard M. Buxbaum. 1986. *Peranan Hukum Dalam Perekonomian Negara Berkembang*. Penerbit Yayasan Obor Indonesia.