



UNIVERSITAS INDONESIA

**KEBERADAAN KOPERASI TENAGA KERJA BONGKAR MUAT
(TKBM) DALAM KAITANNYA DENGAN HUKUM
PERSAINGAN USAHA**

SKRIPSI

BOBBY FRANCIS

0706277094

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
DEPOK
JANUARI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**KEBERADAAN KOPERASI TENAGA KERJA BONGKAR
MUAT (TKBM) DALAM KAITANNYA DENGAN HUKUM
PERSAINGAN USAHA**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana
Hukum**

BOBBY FRANCIS

0706277094

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
PROGRAM KEKHUSUSAN HUKUM TENTANG KEGIATAN
EKONOMI
DEPOK
JANUARI 2012**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Bobby Francis

NPM : 0706277094

Tanda Tangan :



Tanggal :24 Januari 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Bobby Francis
NPM : 0706277094
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul Skripsi : Keberadaan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat Dalam Kaitannya Dengan Hukum Persaingan Usaha

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

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Bono Budi Priambodo, S.H., M.Sc ()
Penguji : Myra Rosana B. Setiawan, S.H., M.H. ()
Penguji : Rosewitha Irawaty, S.H., M.LI ()
Penguji : M. Sofyan Pulungan, S.H., M.A. ()
Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 24 Januari 2012

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yesus yang karena anugerah yang diberikan-Nya saya bisa menyelesaikan penulisan skripsi ini. Sembilan semester saya tempuh selama kuliah di Fakultas Hukum Universitas Indonesia adalah sebuah pengalaman yang sangat berharga, begitu banyak pembelajaran yang membuat saya menjadi manusia yang lebih baik dan lebih dewasa. Tanpa penyertaan-Nya tidaklah mungkin saya dapat mencapai titik ini.

Tulisan ini saya persembahkan untuk almamater tercinta Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Saya ucapkan terima kasih bagi pihak-pihak yang memiliki peran dalam terselesaikannya pendidikan saya di kampus ini.

1. Terima kasih kepada Bono Budi Priambodo, S.H., M.Sc. sebagai pembimbing skripsi. Sosok yang sangat hangat dan sangat inspiratif. Pemikiran-pemikiran abang memperkaya saya sebagai mahasiswa maupun sebagai manusia. Terima kasih bang buat semuanya.
2. Terima kasih untuk para penguji, ibu Myra Rosana B. Setiawan, S.H., M.H., bang M. Sofyan Pulungan, S.H., M.A., dan mbak Rosewitha Irawaty, S.H., M.LI yang telah menguji dan memberikan masukan yang memperkaya skripsi yang telah saya tulis.
3. Terima kasih untuk segenap jajaran staf pengajar dan staf administratif FHUI yang selalu membantu saya selama belajar di kampus.
4. Rekan-rekan angkatan XV Taruna Nusantara yang melanjutkan studi di Universitas Indonesia.
5. Adik-adik Athena UI beserta kawan-kawan. Derucci Anggarda, Aditya PPS, Aditya Prio (aka Jack), Aditya Ramadhan (aka Nurdin), Timbul Jaya, Ryan Abraham, Mikha (aka Banpur), dan semuanya yang tidak bisa disebut satu per satu. Terutama buat Injong, sahabat yang telah mendahului kami, semoga bahagia di surga njong. Sahabat-sahabat yang selalu ada kala suka dan duka. Adik-adik yang ceria dan inspiratif. Terima kasih buat momen berharga selama ini. Dan masih akan terus berlanjut.
6. Teman-teman Law Performers. Azhe, Bahana, Ian, El, Timur, Muthia, Keke, dan segenap artis-artis kampus FHUI. Law Performers itu tempat

menuangkan *passion* bermusik dan tempat berbagi pikiran yang nyaman bagi saya. Dan untuk itu, *thanks for all this time, guys*. Lagi-lagi ini masih akan terus berlanjut, bukan?

7. Rekan-rekan angkatan 2007 FHUI. Khususnya saudara-saudaraku: Yizreel Alexander, Togar Tandjung, Justin Nurdiansyah, Andreas Hamboer, Ridha Aditya, dan kawan-kawan Batak 2007. *What more can I say to you, guys? You're all like brothers to me. Thanks for everything.*
8. Putu Daivi Prawisanti. *You're awesome, hon. I'll always do my best for you.*
9. Bapak dan mama. Semua yang sudah Bobby capai adalah karena kalian dan untuk kalian. Kebanggaan kalian lebih dari apa yang bisa Bobby dapatkan di dunia ini, pak, ma.

Best from me,
Depok, Januari 2012

Bobby Francis

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS
AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

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

Nama : **Bobby Francis**
NPM : **0706277094**
Program Studi : **ILMU HUKUM**
Fakultas : **HUKUM**
Kekhususan : **HUKUM TENTANG KEGIATAN EKONOMI**
Jenis Karya : **SKRIPSI**

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:

Masalah-Masalah Hukum Persaingan Usaha Yang Terkait Dengan Keberadaan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

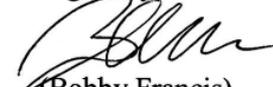
Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 24 Januari 2012

Yang menyatakan


(Bobby Francis)

ABSTRAK

Nama : Bobby Francis
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul : Keberadaan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat Dalam
Kaitannya Dengan Hukum Persaingan Usaha

Skripsi ini membahas mengenai Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dimana koperasi tersebut mulai muncul sejak akhir 1980-an sebagai pengganti Yayasan Usaha Karya (YUKA), yang ada satu setiap satu pelabuhan. Sejak saat itu, hingga saat ini, terdapat banyak terjadi pergantian regulasi yang terkait dengannya. Koperasi TKBM berdiri pada waktu Undang-Undang No. 12 tahun 1967 tentang Pokok-Pokok Perkoperasian masih berlaku. Kemudian mulai berkembang saat Undang-Undang No. 25 tahun 1992 tentang Pokok-Pokok Perkoperasian berlaku. Kemudian pada tahun 2002, regulasi yang menjadi dasar hukumnya diubah dan membawa beberapa perubahan kedudukan dan posisi hukum. Namun dari semua peraturan yang ada, tetap membawa implikasi penafsiran bahwa hanya ada satu koperasi TKBM dalam satu pelabuhan. Belakangan mengemuka adanya dugaan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat yang dilakukan oleh Koperasi TKBM berdasarkan ketentuan Undang-Undang No. 5 tahun 1999 tentang Anti monopoli dan persaingan usaha Tidak Sehat. Hal itu kemudian berkaitan juga dengan pengecualian yang ada dalam undang-undang tersebut.

Kata kunci: Hukum, Koperasi, Pelayaran, Kepelabuhanan, TKBM, Persaingan Usaha

ABSTRACT

Name : Bobby Francis

Study Program : Law Study

Title : The Presence of The Labour Cooperative of Loading and Unloading Associated With Business Competition Law

This thesis discusses The Labour Cooperative of Loading and Unloading where the cooperative began to emerge since the late 1980s as a replacement for Yayasan Usaha Karya (YUKA), that there is one every single port. Since then, until today, there are a lot of change of regulations associated with it. Loading and Unloading Labour Cooperatives stood at Law No. 12 year 1967 concerning the Principles of Cooperatives is still valid. Then began to grow when the Act No.. 25 year 1992 on the Fundamentals of Cooperatives apply. Then in 2002, which became the basis of legal regulations amended and brought several changes of position and legal position. But of all existing regulations, still carries implications for the interpretation that there is only one Labour Cooperative of Loading and Unloading in one port. Later arose the alleged monopolistic practices and unfair business competition conducted by the Cooperative TKBM pursuant to the provisions of Act No.. 5 of 1999 on Anti-monopoly and unhealthy business competition. It was then linked well with the existing exceptions in the law.

Key words: Law, Cooperative, Shipping, Port, The Labour Cooperative of Loading and Unloading, Business Competition

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR ISI	ix
1. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Permasalahan	1
1.2. Pokok Permasalahan	3
1.3. Tujuan Penelitian	3
1.4. Definisi Operasional.....	3
1.5. Metode Penelitian.....	5
1.6. Sistematika Penulisan	7
2. PENGORGANISASIAN TKBM DAN MASALAHNYA	10
2.1. Koperasi Sebagai Organisasi Ekonomi Rakyat.....	10
2.1.1. Pendapat Pakar	10
2.1.2. Penjabaran dalam Undang-Undang	18
2.1.3. Koperasi sebagai Sokoguru Perekonomian Nasional	23
2.2. Sejarah Pengorganisasian TKBM	25
2.3. Koperasi TKBM dan Masalah-Masalahnya.....	30
2.3.1. Masalah Hukum terkait Perkembangan Teknologi Bongkar Muat ..	31
2.3.2. Masalah Hukum Persaingan Usaha	36
3. KOPERASI TKBM DALAM UU PERKOPERASIAN DAN UU PERSAINGAN USAHA	43
3.1. Perlindungan Hukum terhadap Usaha Bongkar Muat oleh TKBM dalam UU Perkoperasian	43
3.2.1. Perlindungan dalam UU No. 12 tahun 1967	44
3.2.2. Perlindungan dalam UU No. 25 tahun 1992	47
3.2.3. Perlindungan dalam RUU Perkoperasian.....	51
3.2. Koperasi TKBM dan Wilayah Kerjanya.....	53
3.2.1. Wilayah Kerja dalam UU No.12 tahun 1967	54
3.2.2. Wilayah Kerja dalam UU No. 25 tahun 1992	55
3.2.3. Wilayah Kerja dalam RUU Perkoperasian	58
3.3. Pengecualian dari Ketentuan Perundang-Undangan mengenai Persaingan Usaha.....	59
3.3.1. Prinsip Pengecualian dari Ketentuan Persaingan Usaha.....	60
3.3.2. Pengecualian dari Ketentuan Persaingan Usaha dalam UU No.5 ... tahun 1999.....	65

3.3.3. “Melayani Anggotanya” : Interpretasi Sistematis terhadap Pasal 50 huruf (i) UU Persaingan Usaha.....	68
4. ANALISIS MENGENAI PERAN & KEDUDUKAN KOPERASI TKBM DARISUDUT HUKUM PERSAINGAN USAHA.....	74
4.1.Kerangka Pengaturan Koperasi TKBM	74
4.1.1.Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor KM.130/KP.803/PHB 86 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor KEP-837/MEN/86 tentang Pembubaran Yayasan Usaha Karya (YUKA).....	75
4.1.2.Instruksi Bersama Menteri Perhubungan Nomor IM.2/HK.601/PHB-1989 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor INS: 03/MEN/1989 tentang Pembentukan Koperasi di Tiap Pelabuhan Sebagai Pengganti Yayasan Usaha Karya (YUKA).....	76
4.1.3.Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM 52/1/9-89 dan Direktur Jenderal Bina Hubungan Ketenagakerjaan dan Pengawasan Norma Kerja Nomor KEP.103/BW/89 dan Direktur Jenderal Bina Lembaga Koperasi Nomor 17/KB/BLK/VI/1989 tentang Pembentukan dan Pembinaan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat.....	78
4.1.4.Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor AL.59/1/12-02 dan Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Pengawasan Ketenagakerjaan Nomor 300/BW/2002 dan Deputi Bidang Kelembagaan Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah Nomor 13/SKB/DEP.I/VIII/2002 tentang Pembinaan dan Pengembangan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan	80
4.1.5.Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2007 tentang Pedoman Penetapan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Petikemas (Container) di Dermaga Konvensional di Pelabuhan yang Diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.....	83
4.2.Prinsip-Prinsip Persaingan Usaha yang terkait dengan Peran & Kedudukan Koperasi	85
4.2.1.Masalah-Masalah Koperasi TKBM Terkait Persaingan Usaha	86
4.2.2.Teori dan Prinsip Persaingan Usaha Yang Terkait	93
4.2.3.Ketentuan Hukum Persaingan Usaha Yang Terkait.....	101
4.3.Analisis Hukum Persaingan Usaha Mengenai Koperasi TKBM.....	104
4.3.1. “Monopoli” Koperasi TKBM Tidak Sesuai Dengan Perkembangan Teknologi	105
4.3.2. Dugaan “Monopoli” Sebagai Akibat Salah Tafsir Ketentuan Hukum Perkoperasian	107
4.3.3. Dugaan Pelanggaran Bersifat Sumir	109
5. PENUTUP.....	111
5.1. Kesimpulan	111
5.2. Saran.....	113

LAMPIRAN

Lampiran 1:Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor KM.130/KP.803/PHB 86 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor KEP-837/MEN/86 tentang Pembubaran Yayasan Usaha Karya (YUKA)

Lampiran 2: Instruksi Bersama Menteri Perhubungan Nomor IM.2/HK.601/PHB-1989 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor INS: 03/MEN/1989 tentang Pembentukan Koperasi di Tiap Pelabuhan Sebagai Pengganti Yayasan Usaha Karya (YUKA)

Lampiran 3:Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UH 52/1/9-89 dan Direktur Jenderal Bina Hubungan Ketenagakerjaan dan Pengawasan Norma Kerja Nomor KEP.103/BW/89 dan Direktur Jenderal Bina Lembaga Koperasi Nomor 17/SKB/BLK/VI/1989 tentang Pembentukan dan Pembinaan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Lampiran 4:Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor AL.59/1/12-02 dan Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Pengawasan Ketenagakerjaan Nomor 300/BW/2002 dan Deputi Bidang Kelembagaan Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah Nomor 113/SKB/DEP.I/VIII/2002 tentang Pembinaan dan Pengembangan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan

Lampiran 5:Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal

Lampiran 6:Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2007 tentang Pedoman Penetapan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Petikemas (Container) di Dermaga Konvensional di Pelabuhan yang Diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Permasalahan

Keberadaan buruh bongkar-muat (*stevedore, longshoreman, dockworker*) di pelabuhan memiliki sejarah yang cukup panjang, yang bermula setidaknya sejak pertengahan abad ke-19, ketika kapal-kapal layar mulai digantikan oleh kapal bertenaga mesin. Pada jaman layar (*sail age*), kegiatan bongkar muat biasanya dilakukan sendiri oleh awak kapal, karena kapal layar biasanya memiliki awak yang banyak. Peranan awak kapal pada jaman layar sangatlah sentral. Seluruh pekerjaan di atas kapal bergantung sepenuhnya pada para awak kapal, dari pekerjaan mengoperasikan layar sampai kegiatan menaikkan maupun menurunkan barang di kapal. Seiring perkembangan jaman, manusia menemukan teknologi mesin yang dapat menghasilkan energi dalam jumlah besar yang kemudian merevolusi sebagian besar pekerjaan manusia yang dahulu sulit untuk dilakukan. Manfaat yang paling terasa adalah di bidang transportasi. Pada masa lampau manusia sangat bergantung dengan alam untuk bertransportasi. Di darat manusia sangat mengandalkan tenaga hewan seperti kuda, sapi, dan unta. Di laut manusia sangat bergantung pada kekuatan angin untuk menggerakkan kapal-kapal. Demikian halnya dengan transportasi udara, yang kemudian mengalami lompatan yang besar dengan keberadaan teknologi mesin penggerak. Seperti telah dijelaskan di atas, keberadaan teknologi mesin memberikan dampak yang besar pada transportasi air, khususnya transportasi laut.

Dengan hadirnya kapal-kapal bertenaga mesin, jumlah awak dalam sebuah kapal menjadi jauh berkurang. Keterampilan yang dimiliki awak-awak kapal pun menjadi semakin spesifik, karena dengan hadirnya tenaga mesin maka bagian-bagian yang harus dikerjakan oleh manusia merupakan bagian yang lebih mengandalkan kemampuan berpikir dibanding tenaga yang besar. Dampaknya,

pekerjaan-pekerjaan yang ada di atas kapal telah dibagi-bagi dengan lebih efektif. Hal ini kemudian mengakibatkan kegiatan bongkar-muat sudah tidak mungkin lagi dilakukan oleh awak kapal sendiri. Ketika itulah muncul jenis pekerja baru di pelabuhan, yaitu buruh yang khusus mengerjakan kegiatan bongkar-muat.¹ Seiring dengan semakin meningkatnya kegiatan perdagangan, pekerjaan bongkar-muat pun memainkan peran yang semakin penting. Semakin efisien pekerjaan bongkar-muat dilakukan, semakin ekonomis harga berbagai barang yang dikapalkan. Kestrategisan fungsi bongkar-muat dalam sistem pelayaran menjadikan para pelakunya, buruh bongkar-muat, juga menempati posisi yang strategis; sedangkan sebagian besar pergerakan barang di seluruh dunia hingga kini masih bertumpu pada angkutan perairan terutama angkutan laut. Di sepanjang sejarahnya, berbagai perkumpulan buruh pelabuhan telah memainkan peran penting tidak saja secara ekonomi tetapi juga di bidang politik. Hal itulah yang menyebabkan sejak lama pemerintah negara-negara di seluruh dunia memberlakukan aturan-aturan hukum untuk mengelola perburuhan bongkar-muat ini, mengingat begitu strategisnya peran yang dimainkan olehnya dalam kegiatan perdagangan secara keseluruhan.²

Di Indonesia, dewasa ini buruh pelabuhan oleh peraturan perundang-undangan disebut sebagai tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dan diorganisasikan ke dalam koperasi-koperasi di setiap pelabuhan. Bersama dengan perusahaan bongkar muat (PBM), koperasi-koperasi TKBM membentuk suatu kompleks usaha bongkar muat, yang oleh peraturan perundang-undangan diposisikan sebagai salah satu usaha jasa terkait angkutan di perairan, yang merupakan salah satu sub-sistem dari sistem pelayaran. Pengaturan hukum yang sedemikian menyeluruh ternyata bukan tanpa masalah, hal ini disebabkan akhir-akhir ini semakin banyak permasalahan hukum yang timbul terkait penyelenggaraan usaha bongkar muat dan peran koperasi-koperasi TKBM di dalamnya. Secara umum, dalam lalu-lintas perdagangan internasional, Indonesia

¹Greta Devos, *Katoen Natie 150 Years. Part 1 Story of J-hooks, Pirrewitjes and Drayhorses*, (Tielt: Lannoo, 2002), hal. 59.

²Vernon H. Jensen, *hiring of Dock Workers and Employment Practices in the Ports of New York, Liverpool, London, Rotterdam and Marseilles*, (London: Oxford University Press, 1964), hal. 121.

dipandang memiliki dua kelemahan, yaitu (i) upah buruh yang relatif tinggi, dan (ii) produktivitas yang rendah. Biaya bongkar muat di pelabuhan-pelabuhan Indonesia dilaporkan sangat tinggi jika dibandingkan dengan Singapura, Thailand, Malaysia dan Vietnam. Belum lagi jika dikaitkan dengan lambannya proses bongkar muat itu, semakin mengakibatkan biaya per unit barang menjadi relatif mahal.³ Lebih jauh lagi, baik otoritas di bidang pelayaran dan kepelabuhanan maupun para pengusaha menuding TKBM sebagai biang keladi tidak lancarnya kegiatan bongkar muat. Beberapa pihak berpendapat bahwa dewasa ini di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia telah membudaya bahwa penentu kelancaran bongkar muat bukan jadwal kapal, melainkan TKBM.⁴ Belum lagi masalah tersingkirnya TKBM dari kegiatan bongkar-muat sebagai akibat kemajuan teknologi, semakin menambah panjang daftar permasalahan hukum yang terkait dengan koperasi-koperasi TKBM.

1.2 Pokok Permasalahan

1. Bagaimanakah pengorganisasian Koperasi TKBM dan permasalahannya?
2. Bagaimanakah pengaturan Koperasi TKBM dalam UU Perkoperasian dan keterkaitannya dengan UU Persaingan Usaha?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk meninjau aspek hukum terkait kegiatan bongkar-muat yang melibatkan TKBM, yang dewasa ini tergabung dalam koperasi-koperasi TKBM yang ada di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia.

1.4 Definisi Operasional

Agar permasalahan ini tetap konsisten dengan sumber-sumber yang menjadi bahan Penelitian, dibutuhkan suatu batasan yang jelas mengenai istilah-istilah dalam Penelitian. Definisi operasional akan mengungkapkan beberapa

³ Sjamsul. Rae Arifin, et. all., *Kerjasama Perdagangan Internasional. Peluang dan Tantangan bagi Indonesia*. (Jakarta: Bank Indonesia, Elex Media Komputindo, 2007), hal. 322.

⁴“SKB Soal Bongkar Muat Digugat.” <http://bataviase.co.id/node/264850>, diunduh pada 15 April 2011, pukul 13.35 WIB.

pembatasan yang akan dipergunakan.

Untuk menghindari interpretasi mengenai istilah-istilah yang digunakan dalam Penelitian, maka perlu definisi operasional mengenai istilah-istilah berikut:

1. Koperasi adalah badan usaha yang beranggotakan orang-seorang atau badan hukum Koperasi dengan melandaskan kegiatannya berdasarkan prinsip Koperasi sekaligus sebagai gerakan ekonomi rakyat yang berdasar atas asas kekeluargaan.⁵
2. Perkoperasian adalah segala sesuatu yang meyangkut kehidupan Koperasi.⁶
3. Gerakan Koperasi adalah keseluruhan organisasi Koperasi dan kegiatan perkoperasian yang bersifat terpadu menuju tercapainya cita-cita bersama Koperasi.⁷
4. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabu, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.⁸
5. Tenaga Kerja Bongkar Muat adalah pekerja di Unit Usaha Jasa Bongkar Muat (UUJBM) Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (Koperasi TKBM).⁹

⁵Indonesia (a), Undang-Undang No. 25 Tahun 1992 Tentang Perkoperasian, LN Tahun ... No. ..., TLN No. ..., pasal 1 angka (1)

⁶*Ibid*, pasal 1 angka (2)

⁷*Ibid*, pasal 1 angka (5)

⁸Indonesia (b), Keputusan Bersama Direktur jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Pengawasan Ketenagakerjaan dan Deputi Bidang Kelembagaan Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah No. AL.59/1/12-2, 300/BW/2022, 113/SKB/DEP.I/VIII/2002 Tentang Pembinaan dan Pengembangan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan, Pasal 1 angka (1).

6. Koperasi TKBM di Pelabuhan adalah Badan Usaha yang beranggotakan para TKBM di pelabuhan dengan melandaskan kegiatannya berdasarkan prinsip Koperasi sekaligus sebagai gerakan ekonomi rakyat yang dibentuk berdasarkan atas azas kekeluargaan.¹⁰
7. Perusahaan Bongkar Muat adalah adalah Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal.¹¹
8. Penyedia Jasa Bongkar Muat adalah adalah Perusahaan yang Melakukan kegiatan bongkar muat (Stevedoring, Cargodoring, dan Receiving/Delivery) dengan menggunakan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan peralatan bongkar muat.¹²
9. Peraturan perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang dibentuk oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang dan mengikat secara umum.¹³

1.5 Metode Penelitian

Dalam suatu Penelitian, metodologi memiliki posisi yang sangat penting yakni sebagai suatu pedoman. Pedoman ini kemudian akan menjelaskan mengenai apa yang seharusnya atau yang tidak seharusnya dilakukan dalam Penelitian. Agar Penelitian yang dilakukan benar-benar dapat menyentuh dan menjawab pokok permasalahan dalam Penelitian ini.

Fungsi dari metodologi dalam suatu Penelitian adalah untuk memberikan pedoman bagi ilmuwan tentang cara-cara mempelajari, menganalisa, dan memahami lingkungan yang dihadapinya.¹⁴

⁹*Ibid.*, Pasal 1 angka (2).

¹⁰*Ibid.*, Pasal 1 angka (3).

¹¹Indonesia (c), Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.14 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal, Pasal 1 angka (14).

¹²*Ibid.*, Pasal 1 angka (17).

¹³Indonesia (e), Undang-undang No. 10 Tahun 2004 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, LN Tahun 2004 No. 87, TLN No. 4389, pasal 1 angka (2)

1.5.1. Jenis Penelitian

Dalam menyusun skripsi ini, Peneliti pada dasarnya menggunakan metode yuridis-normatif. Metode Penelitian yuridis normatif adalah metode Penelitian hukum yang dilakukan dengan meneliti bahan pustaka atau data sekunder¹⁵, yang artinya penelitian ini dikerjakan dengan menelusuri berbagai norma hukum dalam peraturan perundang-undangan yang relevan dengan permasalahan untuk mendapatkan gambaran yang jelas mengenai fenomena yang diteliti. Fenomena yang diteliti adalah kegiatan bongkar-muat yang melibatkan TKBM, yang dewasa ini tergabung dalam koperasi TKBM yang ada di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Data yang digunakan adalah data sekunder berupa bahan hukum primer, yaitu peraturan perundang-undangan, terutama yang berkenaan dengan perkoperasian dan pelayaran serta peraturan-peraturan pelaksanaannya. Permasalahan hukum yang timbul beserta ketentuan hukumnya yang relevan dalam peraturan perundang-undangan kemudian dideskripsikan dan dianalisis. Dengan didapatkan konsep yang jelas maka diharapkan penormaam dalam aturan hukum ke depan tidak lagi terjadi pemahaman yang kabur dan ambigu.¹⁶

1.5.2. Jenis Data yang Digunakan

Berdasarkan jenis dan bentuk data yang dikumpulkan, data yang diperlukan pada Penelitian ini adalah data sekunder yang dikumpulkan melalui studi kepustakaan.

Jenis data sekunder yang digunakan dalam Penelitian adalah:

1. Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang mempunyai kekuatan hukum yang mengikat seperti peraturan perundang-undangan.
2. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang menjelaskan bahan hukum primer, yang antara lain adalah teori para sarjana, buku, penelusuran internet, artikel ilmiah, jurnal, surat kabar, dan makalah.

¹⁴ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Pess, 2005), hal 6.

¹⁵ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2001), hlm. 13-14.

¹⁶ Johnny Ibrahim, *Teori, Metode dan Penelitian Hukum Normatif*, (Malang: Bayumedia Publishing, 2007), hlm. 300.

3. Bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberi keterangan bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus dan ensiklopedia.¹⁷

1.5.3. Alat Pengumpulan Data

Alat pengumpul data dalam Penelitian ini adalah menggunakan studi dokumen atau penelusuran kepustakaan. Penelusuran kepustakaan digunakan untuk mendapatkan data berupa norma-norma hukum serta pendapat para ahli mengenai hukum perkoperasian dan hukum persaingan usaha.

1.5.4. Metode Pengolahan Data dan Analisa Data

Dalam mengolah dan menganalisis data yang akan digunakan dalam Penelitian skripsi ini, metode yang digunakan adalah metode kualitatif. Pendekatan kualitatif memusatkan kepada prinsip-prinsip umum yang mendasari perwujudan satuan-satuan gejala yang ada dalam kehidupan manusia, atau pola-pola yang dianalisis gejala-gejala sosial budaya dengan menggunakan kaidah-kaidah hukum positif yang bersangkutan untuk memperoleh gambaran mengenai pola-pola yang berlaku.

1.5.5. Sifat dan Bentuk Laporan

Penelitian ini menggunakan metode Penelitian kepustakaan dengan tipologi Penelitian menurut sifatnya adalah Penelitian deskriptif (dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin demi mempertegas hipotesis), menurut bentuknya adalah Penelitian evaluatif (bertujuan untuk menilai keadaan sekitar yang terkait permasalahan), menurut tujuannya ialah Penelitian *fact finding*, menurut sudut penerapannya ialah Penelitian berfokus masalah (*problem focused research*), dan menurut ilmu yang dipergunakan ialah Penelitian monodisipliner.

1.6 Sistematisa Penulisan

Untuk mempermudah Penelitian serta pemahaman pembaca, maka Peneliti membagi tulisan ini menjadi beberapa Bab yang terdiri dari beberapa sub-bab dengan sistem sebagai berikut:

¹⁷ M. Syamsudin, *Operasional Penelitian Hukum*, (PT Raja Grafindo Persada: Jakarta, 2007), hal. 25.

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini, Peneliti memaparkan mengenai hal-hal yang melatar belakangi pengambilan judul yang akan Peneliti bahas. Latar belakang pengambilan judul yang akan Peneliti bahas. Latar belakang didasarkan pada pengetahuan Peneliti akan masalah yang terdapat di dalam judul Penelitian. Hal-hal yang pokok akan dikemukakan melalui perumusan masalah. Selain itu, di dalam bab ini juga dibahas mengenai madaat dan tujuan Penelitian. Lalu bab ini juga menjabarkan definisi operasional. Definisi operasional ini berfungsi untuk menyamakan persepsi yang sering muncul di dalam Penelitian. Lalu di bagian akhir terdapat pula sistematika Penelitian yang menjabarkan garis besar dari bab-bab yang ada di dalam Penelitian.

BAB II PENGORGANISASIAN TKBM DAN MASALAHNYA

Pada bab ini, pada sub-bab 2.1. akan dibahas secara sekilas mengenai keberadaan koperasi sebagai organisasi ekonomi rakyat. Selanjutnya, dalam sub-bab 2.2. akan dibahas sekilas mengenai sejarah pengorganisasian TKBM di Indonesia. Kemudian pada sub-bab 2.3. akan dibahas sekilas mengenai permasalahan-permasalahan yang terjadi di seputar TKBM. Bagian ini akan memberikan gambaran permasalahan dalam TKBM yang menjadi pembahasan dalam skripsi ini.

BAB III KOPERASI TKBM DALAM UU PERKOPERASIAN DAN UU PERSAINGAN USAHA

Bab ini dibagi menjadi tiga bagian. Sub-bab 3.1. akan menjelaskan mengenai bentuk perlindungan hukum terhadap usaha bongkar muat oleh TKBM dalam UU Perkoperasian. Pada sub-bab 3.2. akan dijelaskan mengenai koperasi TKBM dan wilayah kerjanya. Pada sub-bab 3.3 akan dibahas mengenai bentuk-bentuk pengecualian dari ketentuan perundang-undangan mengenai persaingan usaha.

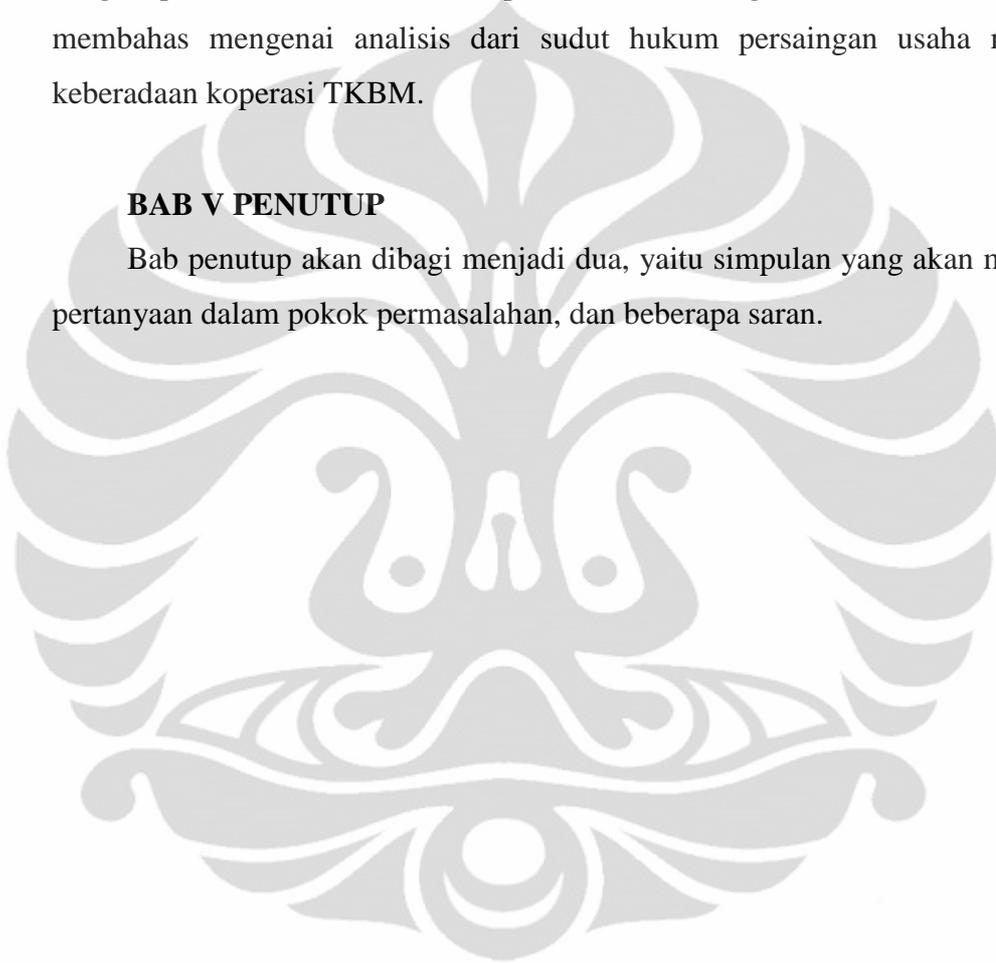
BAB IV ANALISIS MENGENAI PERAN & KEDUDUKAN

KOPERASI TKBM DARI SUDUT HUKUM PERSAINGAN USAHA

Bagian ini dibagi menjadi tiga sub-bab, dimana pada sub-bab 4.1. akan dijelaskan mengenai kerangka pengaturan terkait koperasi TKBM sejak awalnya tergabung dalam YUKA hingga berbentuk koperasi TKBM. Selanjutnya pada sub-bab 4.2. akan dibahas mengenai prinsip-prinsip persaingan usaha yang terkait dengan peran dan kedudukan Koperasi TKBM. Bagian terakhir bab ini akan membahas mengenai analisis dari sudut hukum persaingan usaha mengenai keberadaan koperasi TKBM.

BAB V PENUTUP

Bab penutup akan dibagi menjadi dua, yaitu simpulan yang akan menjawab pertanyaan dalam pokok permasalahan, dan beberapa saran.



BAB II

PENGORGANISASIAN TKBM DAN MASALAHNYA

2.1. Koperasi Sebagai Organisasi Ekonomi Rakyat

Dalam bagian 2.1. ini akan dipaparkan koperasi sebagai gerakan ekonomi rakyat, dalam beberapa sub bagian, yaitu: 1) Beberapa pendapat pakar terkait dengan bahasan koperasi sebagai organisasi ekonomi rakyat; 2) Penjabaran di dalam Undang-Undang Perkoperasian mengenai koperasi sebagai gerakan ekonomi rakyat; 3) Koperasi sebagai Sokoguru Perekonomian Nasional.

2.1.1. Pendapat Pakar

Hatta, dalam suatu wawancara¹ dengan Z. Yasni, menyebut bahwa koperasi dilatabelakangi oleh keadaan ekonomi di masa kolonial. Mereka, Hatta dan kawan-kawan, melihat bahwa ekonomi yang di atas dipegang sama sekali oleh orang kulit putih. Ekonomi yang pertengahan hampir 90 % dipegang oleh orang Cina. Jadi, yang dipegang oleh orang Indonesia ialah golongan ekonomi yang kecil. Saat Hatta dan kawan-kawannya menempuh studi di Eropa, mereka mempelajari hal ini. Mereka berkeliling ke Inggris, Denmark, Swedia, dan Norwegia. Dari perjalanan itu, Hatta dan kawan-kawan yakin bahwa pedagang kecil dan petani kecil serta semua bidang usaha kecil lainnya, dapat dibantu dan diperkuat melalui koperasi.

Lebih lanjut, Hatta menyatakan bahwa “dalam istilah koperasi dalam pengertian barat tentang prinsip *zakelijk* dalam ekonomi. Sedang bagi koperasi di Indonesia terdapat pula, di samping unsur-unsur *zakelijk* itu, kenyataan-kenyataan sosial yang tidak dapat semata-mata diukur dengan sikap *zakelijk*. Dalam praktik koperasi di Barat, hal-hal yang bersifat sosial tidak dikehendaki. Sedangkan,

¹ Hatta, Mohammad, Koperasi, dalam wawancara dengan Yasni, Z., Bung Hatta Menjawab, (Jakarta: Gunung Agung, 2002), hal. 94-99

koperasi bagi bangsa Indonesia dirasakan sebagai usaha membangun rumah keluarga bersama. Dan koperasi kita sejak awal tidak digunakan untuk tujuan ekonomis semata, tetapi juga dengan dasar gotong royong dan kerjasama, sedang tindakan-tindakan ekonomi yang rasional ditanamkan ke dalamnya.”² Prinsip gotong royong ada di Indonesia dan tak dapat dikatakan ada di Barat. Itulah sebabnya pada akhirnya diambil istilah ‘asas kekeluargaan’, untuk membedakan koperasi Indonesia dengan koperasi Barat yang semata-mata berorientasi kepada hal-hal ekonomi saja. Bagi Hatta, Barat terlalu individualistis, sedang Timur adalah kolektivistis. Maka dari itu UUD 1945 (khususnya pasal 33) tidak berdasar pada paham individualisme tetapi berdasarkan prinsip-prinsip kolektivisme.³

Sementara itu, Sri-Edi Swasono menyebutkan bahwa Pasal 33 UUD 1945 sebagai suatu ‘Raksasa’. Oleh karena pasal tersebut merupakan manifestasi dari Nasionalisme Ekonomi Indonesia: merupakan tekad kemerdekaan untuk mengganti asas kolonial, yaitu asas perorangan (individualisme) menjadi asas nasional, yaitu kebersamaan dan asas kekeluargaan (*mutualism and brotherhood*).⁴ Asas kekeluargaan tersebut, menurut Hatta adalah koperasi. Lebih lanjut, asas kekeluargaan itu merupakan istilah yang berasal dari Tamansiswa, untuk menunjukkan bagaimana guru dan murid yang tinggal padanya hidup sebagai suatu keluarga. Bagi Hatta, begitulah seharusnya koperasi di Indonesia.⁵ Koperasi sebagai suatu badan, mendidik anggotanya mempunyai individualita, yakni insyaf akan harga dirinya. Dengan koperasi, yang meletakkan titik-berat pada individualita, maka tiap orang akan memiliki tekad kuat untuk membela kepentingan koperasinya.

Menurut Hatta, individualita harus dibedakan dari individualisme. Individualisme adalah sikap yang mengutamakan diri sendiri dan mendahulukan kepentingan diri sendiri dari kepentingan orang lain. Sementara individualita

² Hatta,... hal. 98

³ Hatta, *ibid.*

⁴ Swasono, Sri-Edi, *Indonesia is Not for Sale: Sistem Ekonomi Nasional Untuk Sebesar-Besar Kemakmuran Rakyat*, makalah untuk Dewan Ketahanan Nasional, Pokjasus, 20-21 November 2007, (Jakarta: Bappenas, 2007), hal. 12

⁵ Hatta, Mohammad, *Cita-Cita Koperasi Dalam Pasal 33 UUD 1945*, dalam Swasono, Sri-Edi (ed.), *Sistem Ekonomi dan Demokrasi Ekonomi*, (Jakarta: UI Press, 1985), hal. 17

menjadikan seorang anggota koperasi sebagai pembela dan pejuang yang giat bagi koperasinya. Dengan kata lain, dengan semakin naik dan maju koperasinya, kedudukannya sendiri akan ikut naik maju.⁶

Dengan tegas Hatta menyatakan bahwa cita-cita koperasi Indonesia menentang individualisme dan kapitalisme secara fundamental. Paham koperasi Indonesia menciptakan masyarakat Indonesia yang kolektif, berakar pada adat-istiadat hidup Indonesia yang asli, tetapi ditumbuhkan pada tingkat yang lebih tinggi, sesuai dengan tuntutan zaman modern. Semangat kolektivisme Indonesia yang akan dihidupkan kembali dengan koperasi mengutamakan kerjasama dalam suasana kekeluargaan antara manusia pribadi, bebas dari penindasan dan paksaan. Pada koperasi, sebagai badan usaha bersama berdasarkan asas kekeluargaan, didamaikan dalam keadaan harmonis kepentingan orang-seorang dengan kepentingan umum.⁷

Menurut Swasono, mengacu pada Daulat Ra'jat, 10 November 1931, Hatta adalah pembuat istilah 'ekonomi rakyat' dalam rangka kewaspadaan dan keprihatinannya perihal masuknya kolonial kapital ke Indonesia. Ekonomi rakyat adalah riil dan konkret. Maka pemihakan kepada ekonomi rakyat saja tidaklah cukup. Bagi Swasono, kita harus mampu mengakui bahwa ekonomi rakyat memiliki peran dan kekuatan sebagai suatu strategi pembangunan. Lebih lanjut, Swasono menyebutkan makna pembangunan rakyat sebagai strategi pembangunan itu, antara lain:⁸

1. Dengan rakyat yang secara partisipatori-emansipatori berkesempatan aktif dalam kegiatan ekonomi akan lebih menjamin nilai tambah ekonomi optimal yang mereka hasilkan dapat secara langsung diterima oleh rakyat. Pemerataan akan terjadi seiring dengan pertumbuhan.
2. Memberdayakan rakyat merupakan tugas nasional untuk meningkatkan produktivitas rakyat sehingga rakyat lebih secara konkret menjadi aset aktif pembangunan. Subsidi dan proteksi kepada rakyat untuk membangun diri dan kehidupan ekonominya merupakan investasi

⁶ Hatta dalam Swasono hal. 17

⁷ Hatta dalam Swasono hal. 20

⁸ Swasono, *Indonesia is Not for Sale...*, hal. 24-27

ekonomi nasional dalam bentuk human investment (bukan pemborosan atau *inefficiency*) serta mendorong tumbuhnya kelas menengah yang berbasis grass-roots.

3. Pembangunan ekonomi rakyat meningkatkan daya-beli rakyat yang kemudian akan menjadi energi rakyat untuk lebih mampu membangun dirinya sendiri (*self-empowering*), sehingga rakyat mampu meraih nilai-tambah ekonomi dan sekaligus nilai-tambah sosial (nilai-tambah kemartabatan).
4. Pembangunan ekonomi rakyat sebagai pemberdayaan rakyat akan merupakan peningkatan *collective bargaining position* untuk lebih mampu mencegah eksploitasi dan subordinasi ekonomi terhadap rakyat.
5. Dengan rakyat yang lebih aktif dan lebih produktif dalam kegiatan ekonomi maka nilai-tambah ekonomi akan terjadi sebanyak mungkin di dalam negeri dan untuk kepentingan ekonomi dalam negeri.
6. Pembangunan ekonomi rakyat akan lebih menyesuaikan kemampuan rakyat yang ada dengan sumber-sumber alam dalam negeri yang tersedia (*endowment factors Indonesia*) berdasarkan strategi *resources-based* dan *people-centered*.
7. Pembangunan ekonomi rakyat akan lebih menyerap tenaga kerja.
8. Pembangunan ekonomi rakyat akan bersifat lebih 'cepat menghasilkan' dalam suasana ekonomi yang sesak napas dan langka modal.
9. Pembangunan perekonomian rakyat sebagai sokoguru perekonomian nasional akan meningkatkan kemandirian ekonomi dalam-negeri, akan menekan sebanyak mungkin ketergantungan akan *import-components* dan meningkatkan *domestics-contents* produk-produk industri dalam negeri, yang selanjutnya akan lebih mampu berganda-ganda mengembangkan pasaran dalam negeri.
10. Pemberdayaan perekonomian rakyat yang akan lebih mampu memperkuat pasaran dalam negeri yang akan menjadi dasar bagi pengembangan pasaran luar negeri (ekspor).
11. Dalam globalisasi ini kita harus tetap waspada terhadap paham globalisme yang cenderung menyingkirkan paham nasionalisme.

Kepentingan nasional Indonesia harus tetap kita utamakan sebagaimana negara-negara adidaya selalu mempertahankannya pula dengan berbagai dalih ekonomi maupun politik. Pembangunan perekonomian rakyat akan menjadi akar bagi penguatan fundamental ekonomi nasional dan menjadi dasar utama bagi realisasi nasionalisme ekonomi.

12. Pembangunan perekonomian rakyat dapat dilaksanakan tanpa mempergunjingkan ekstremitas positif ataupun negatifnya peran dan mekanisme pasar.
13. Pembangunan perekonomian rakyat merupakan misi politik dalam melaksanakan demokratisasi ekonomi sebagai sumber rasionalitas bagi pemihakan kepada rakyat kecil.
14. Dua dekade yang lalu ada ajakan untuk meninjau ulang strategi-strategi pembangunan (*Development Strategies Reconsidered*, Overseas Development Council, 1987) dan ajakan yang mutakhir (*The Frontiers of Development Economics*, Meier & Stiglitz, 2001) menegaskan betapa perlu ada pergeseran paradigma-paradigma dalam pemikiran ekonomi. Perekonomian rakyat memperoleh tempat dalam rekonsiderasi di situ. Lebih dari itu, bagi mereka yang masih mau melepaskan ortodoksi perlu membaca ide-ide lama dan baru mengenai social market economy atau lebih maju lagi. Membaca teori *design mechanism* yang dikembangkan ketiga pemenang Nobel Ekonomi 2007 (Hurwicz, Maskin, Myerson) yang menunjukkan 'kegagalan' fundamentalisme pasar.
15. Secara keseluruhannya, butir-butir tersebut di atas akan lebih menjamin terjadinya 'pembangunan Indonesia', bukan sekedar 'pembangunan di Indonesia'.
16. Pembangunan ekonomi kerakyatan bertumpu pada platform bahwa yang kita bangun adalah rakyat, bangsa, dan negara. Pembangunan pertumbuhan ekonomi (GNP) adalah derivat dari platform ini, sebagai pendukung dan fasilitator bagi pembangunan rakyat, bangsa, dan negara.

17. Dalam kenyataan, di tengah-tengah krisis moneter, pasang surutnya sektor perekonomian formal-modern, sejak awal kemerdekaan hingga saat ini ekonomi rakyat mampu menghidupi sebagian terbesar dari rakyat Indonesia.
18. Dan seterusnya. Kesemuanya mendukung percepatan melaksanakan transformasi ekonomi dan transformasi sosial, yang tidak harus berhenti di butir 18 saja.

Lebih lanjut, terkait hal tersebut, menurut Swasono, pasal 33 UUD 1945⁹ yang mengatakan bahwa “Perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasar atas asas kekeluargaan,” jelas sangat strukturalistik. Artinya, perekonomian secara imperatif ‘harus disusun’, tidak dibiarkan tersusun secara sendiri-sendiri sesuai kehendak dan perilaku para penguasa pasar. Ketimpangan-ketimpangan antara yang kaya dan yang miskin, antara kota dan desa, antara Jawa dan luar Jawa, antara pengusaha asing dan pengusaha nasional, dan seterusnya, harus direstruktur dengan campurtangan pemerintah, agar daulat-pasar tidak menggusur daulat-rakyat.¹⁰ Sistem ekonomi koperasi adalah sistem yang mengutamakan kerjasama dalam suasana kebatinan yang berdasar kebersamaan dan asas kekeluargaan.¹¹

Mubyarto menyoal mengenai pasal 33 UUD 1945: merupakan sebuah politik ekonomi atau sistem ekonomi. Dengan mengutip pandangan Bung Hatta dan mantan Presiden Soeharto, beliau menarik garis pembedaan yang tegas antara politik ekonomi dan sistem ekonomi (tujuan ekonomi/perekonomian). Pada tahun 1955, Bung Hatta menyatakan:¹²

⁹ Penjelasan pasal 33 UUD 1945:

“Dalam Pasal 33 tercantum dasar demokrasi ekonomi, produksi dikerjakan oleh semua, untuk semua di bawah pimpinan dan penilikan anggota masyarakat. Kemakmuran masyarakat-lah yang utama, bukan kemakmuran orang-seorang. Sebab itu perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasar atas asas kekeluargaan. Bangun perusahaan yang sesuai dengan itu ialah koperasi...”

¹⁰ Swasono, Menolak Neoliberalisme: Kembali ke Ekonomi Konstitusi, makalah untuk Diskusi Intern BAPPENAS, (Jakarta: BAPPENAS, 2010), hal. 22-23

¹¹ Swasono, Indonesia is Not for Sale..., hal. 29

¹² Hatta, Mohammad, dikutip dari Mubyarto, Sistem dan Moral Ekonomi Indonesia, (Jakarta: LP3ES, 1991), hal. 38, sebagaimana dikutip dari Sarkaniputra, Murasa, Analisa Input-

“Politik perekonomian berjangka panjang meliputi segala usaha dan rencana untuk menyelenggarakan berangsur-angsur ekonomi Indonesia yang berdasarkan ‘koperasi’. Di sebelah menunggu tercapainya hasil politik perekonomian berjangka panjang ini, perlu ada politik kemakmuran berjangka pendek yang realisasinya bersumber pada bukti-bukti yang nyata. Sekalipun sifatnya berlainan daripada ideal kita bagi masa datang, apabila buahnya nyata memperbaiki keadaan rakyat dan memecahkan kekuarangan kemakmuran kinijuga, tindakan itu sementara waktu harus dapat dilakukan dan dilaksanakan oleh mereka yang sanggup melaksanakannya.”

Selanjutnya, pada tahun 1977, setelah mengamati dengan teliti politik ekonomi pemerintah Orde Baru selama sepuluh tahun, Bung Hatta kembali memisahkan dengan tegas pengertian sistem ekonomi dengan politik ekonomi:¹³

“Pada masa yang akhir ini negara kita masih berdasarkan Pancasila dan UUD 1945, tetapi politik perekonomian negara di bawah pengaruh teknokrat kita sekarang, sering menyimpang dari dasar itu. Politik liberalisme sering dipakai jadi pedoman.”

Pada bulan Agustus 1984, mantan Presiden Soeharto menyatakan:

“Sistem ekonomi Indonesia adalah sistem ekonomi koperasi, Bahwasanya pada saat sekarang kita belum menggunakan sistem tersebut, hal ini hanya bersifat sementara. Tetapi nantinya kita akan melaksanakan sistem ekonomi koperasi secara penuh.”

Baik Bung Hatta maupun mantan Presiden Soeharto menekankan perbedaan ‘tujuan jangka panjang’ di mana sistem ekonomi akan merupakan sistem koperasi, dengan keadaan saat itu (jangka pendek) yang belum sesuai dengan sistem tersebut. Dalam istilah Bung Hatta, politik ekonomi jangka pendek sifatnya ‘berlainan daripada ideal’, tetapi dapat kita terima asal benar-benar memperbaiki ‘kemakmuran rakyat’ sekarang juga. Dari keduanya, menurut Mubyarto, cukup jelas kiranya bahwa pengertian sistem ekonomi dan politik ekonomi perlu sekali untuk dibedakan.¹⁴ Pasal 33 UUD 1945 secara mendasar mengatur sistem ekonomi dan tidak secara langsung menggariskan tentang politik

Output Sebagai Kerangka Strategi Pembangunan Pertanian, disertasi Doktor di Universitas Gadjah Mada, 1986.

¹³ Mubyarto, Sistem dan Moral Ekonomi Indonesia..., hal. 39

¹⁴ Mubyarto, Sistem dan Moral Ekonomi Indonesia..., hal. 40

ekonomi. Politik ekonomi harus disusun oleh pemerintah secara realistis berdasarkan kondisi ekonomi yang sedang berlangsung pada waktu tertentu.

Lebih lanjut, Mubyarto menghubungkan persoalan politik ekonomi tersebut dengan sistem ekonomi Pancasila. Sebab Pancasila, sebagai sebuah ideologi, menawarkan sebuah manifestasi yang berupa ekonomi yang berpusat pada manusia (rakyat). Mubyarto menjabarkan sistem ekonomi Pancasila tersebut sebagai berikut:¹⁵

1. Roda perekonomian digerakkan oleh rangsangan ekonomi, sosial, dan moral.
2. Ada kehendak kuat dari seluruh anggota masyarakat untuk mewujudkan keadaan pemerataan sosial-ekonomi.
3. Prioritas kebijaksanaan ekonomi adalah pengembangan ekonomi nasional yang kuat dan tangguh, yang berarti nasionalisme selalu menjiwai setiap kebijaksanaan ekonomi.
4. Koperasi merupakan sokoguru perekonomian nasional.
5. Adanya imbalan yang jelas dan tegas antara sentralisme dan desentralisme kebijaksanaan ekonomi untuk menjamin keadilan ekonomi dan keadilan sosial dengan sekaligus menjaga prinsip efisiensi dan pertumbuhan ekonomi.

Sistem ekonomi pancasila, bagi Mubyarto, adalah ekonomi nasional Indonesia yang sedikit demi sedikit mampu menemukan kembali ciri kepribadian ekonomi yang pernah ada, bahkan sebelum sistem dari Barat (dan Timur) mulai merasuk ke dalam perekonomian Indonesia, baik melalui praktik penjajahan maupun melalui pengaruh intelektual pemikir dan pemimpin bangsa. Dengan demikian, Sistem Ekonomi Indonesia adalah Sistem Ekonomi Pancasila yang bisa disebut pula Sistem Ekonomi Koperasi, yang keduanya tidak bisa tidak, haruslah merupakan penjabaran Pasal 33 UUD 1945.¹⁶

¹⁵ Mubyarto, Sistem dan Moral Ekonomi Indonesia..., hal. 45

¹⁶ Mubyarto..., hal 58

2.1.2. Penjabaran dalam Undang-Undang

Dalam bagian ini, akan dipaparkan koperasi sebagai gerakan ekonomi rakyat dalam empat undang-undang dan satu rancangan undang-undang yang mengatur tentang perkoperasian. Yaitu: UU No. 79 tahun 1958, UU No. 14 tahun 1965, UU No. 12 tahun 1967, UU No. 25 tahun 1992, dan RUU Koperasi.

a. UU Nomor 79 tahun 1958¹⁷

Dalam undang-undang ini, koperasi cukup berorientasi terhadap rakyat kecil dan lemah. Dalam hal menjalankan usahanya, koperasi berazaskan gotong royong. Azas gotong royong terlihat dalam hal rapat Anggota yang merupakan kekuasaan tertinggi dalam koperasi, dimana terdapat hak yang sama bagi anggota untuk dipilih menjadi pengurus. Selain itu, kegotong-royongan anggota juga dilihat dari modal koperasi yang berkaitan erat dengan masalah keanggotaan, dimana ditekankan bahwa anggota koperasi wajib menyimpan modal di koperasi.

Adapun anggota yang berkumpul membentuk koperasi tersebut harus memiliki kepentingan yang sama. Kepentingan yang sama diterjemahkan sebagai kebutuhan yang sama dalam menjalankan usaha koperasi. Hal ini menunjukkan bahwa koperasi tidak diutamakan mencari keuntungan, yang pada dasarnya merupakan sendi dari gerakan ekonomi rakyat. Undang-Undang ini pada dasarnya cukup mengakomodasi koperasi sebagai gerakan ekonomi rakyat. Masih tersirat di dalamnya semangat untuk kerjasama dalam menjalankan kegiatan perekonomian. Masih jelas ketentuan bahwa koperasi adalah kumpulan orang, bukan merupakan kumpulan modal. Bukan modal/saham yang menjadi anggota, melainkan manusia-manusia yang memiliki kesamaan nasib dan kepentingan.

b. UU Nomor 14 tahun 1965

Undang-Undang ini menyebut secara eksplisit koperasi sebagai gerakan ekonomi pada pasal 3, hanya saja tidak ditambahkan kata rakyat,

¹⁷ Lihat pembahasan mengenai undang-undang ini di Windratno, Ega, Pergeseran Paradigma Mengenai Keanggotaan dan Permodalan dalam Pengaturan Legislasi Koperasi di Indonesia sejak Kemerdekaan, Skripsi di Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2011.

dan menambahkan ‘alat revolusi’ dan ‘Sosialisme Indonesia’ di dalam pasal tersebut. Keanggotaan koperasi berorientasi terhadap rakyat kecil dan lemah, yang pada penjelasan pasal 9 ayat (1) didefinisikan oleh peraturan ini sebagai “rakyat pekerja dan produsen kecil”. Dalam hal menjalankan usahanya, anggota koperasi harus bergotongroyong dalam menjalankan usaha koperasi. Hal tersebut tercermin dari ketentuan pasal 11 bahwa anggota koperasi yang memiliki kewajiban untuk membantu pengurus.

Hal yang berhubungan dengan kegotong-royongan juga terlihat dalam masalah modal koperasi dimana ditekankan bahwa modal koperasi yang utama adalah kegotong-royongan anggota, dengan simpanan sebagai yang utama. Adapun setiap anggota memiliki hak dan kewajiban yang sama, termasuk dipilih menjadi anggota koperasi (pasal 11).

Secara normatif, Rapat Anggota dinyatakan sebagai kekuasaan tertinggi. Namun, Rapat Anggota bukan merupakan kekuasaan tertinggi dalam keseluruhan gerakan koperasi, karena keputusan Munaskop, Gerakan Koperasi Indonesia, dan koperasi tingkat yang lebih atas harus dilaksanakan dalam koperasi yang tingkatannya paling bawah. Sehingga di atas rapat anggota masih ada kebijakan yang harus diperhatikan. Sementara itu, dalam hal anggota berkumpul tidak harus memiliki kebutuhan yang sama, karena dalam koperasi, dapat terdiri baik dari nelayan, petani, atau buruh sekaligus.

Pengaturan koperasi sebagai gerakan ekonomi rakyat dalam undang-undang menarik, mengingat bahwa gerakan tersebut bersifat terpimpin. Lebih jelas lagi hal itu tercermin dalam pasal 5 dan pasal 7 ayat (1):

Koperasi, struktur, aktivitas dari alat pembinaan serta alat perlengkapan organisasi koperasi, mencerminkan kegotong-royongan nasional progresif revolusioner berporoskan NASAKOM

Pemerintah menetapkan kebijaksanaan pokok perkoperasian.

Dari bunyi pasal tersebut jelas terlihat bahwa gerakan ekonomi rakyat merupakan sesuatu yang dirancang oleh pemerintah. Politik ekonomi

pemerintah dirancang berdasarkan asas NASAKOM untuk menggerakkan koperasi sebagai sebuah badan usaha.

c. UU Nomor 12 tahun 1967

Solidaritas dan individualita diatur dengan tegas sebagai landasan mental koperasi, yaitu dengan terminologi: setiakawan dan kesadaran pribadi (pasal 2 ayat (3)). Selain itu, azas koperasi dalam undang-undang ini adalah kekeluargaan, dimana mencerminkan adanya suatu bentuk kesadaran budi hati nurani manusia untuk mengerjakan segala sesuatu dalam Koperasi oleh semua untuk semua, di bawah pimpinan pengurus serta penilikan dari para anggota (pasal 5 jo. penjelasan pasal).

Menurut undang-undang ini, kekuasaan tertinggi dipegang oleh rapat anggota, dimana setiap orang berhak berbicara dan memiliki hak suara yang sama dan juga setiap anggota berhak untuk menjadi pengurus.

Adapun keanggotaan koperasi didasarkan pada kebutuhan yang sama dalam suatu golongan, namun dapat dibentuk koperasi dari beberapa golongan untuk tujuan ekonomi. Dari sini, motif memperoleh keuntungan sudah mulai diakui dalam peraturan ini. Jika sebelumnya koperasi sekedar dijadikan sarana untuk memenuhi kebutuhan, kini upaya untuk memperoleh keuntungan sudah tampak.

Meski demikian, undang-undang ini tetap menegaskan bahwa koperasi tidak berwatak kapitalis, artinya Koperasi bukan merupakan perkumpulan modal, maka sisa dari hasil usaha bila dibagikan kepada anggota, dilakukan tidak berdasarkan modal yang dimiliki seseorang dalam Koperasi tetapi berdasarkan perimbangan jasa/usaha dan kegiatannya dalam penghidupannya Koperasi itu. Jelaslah kiranya bahwa sisa hasil usaha yang berasal dari bukan anggota tidak dibagi-bagikan kepada anggota (Penjelasan pasal 6 ayat (3)).

Dari sini, kita masih dapat melihat bahwa undang-undang ini mendasarkan koperasi pada asas kekeluargaan, menjadi koperasi sebagai gerakan ekonomi rakyat yang dinamis sifatnya, yang tetap

mempertahankan kerjasama (kerja, bukan modal) sebagai dasar kegiatannya.

d. UU Nomor 25 tahun 1992

Dalam undang-undang ini, dengan tegas koperasi dinyatakan sebagai gerakan ekonomi rakyat:

*Koperasi adalah badan usaha yang beranggotakan orang-seorang atau badan hukum Koperasi dengan melandaskan kegiatannya berdasarkan prinsip Koperasi sekaligus sebagai **gerakan ekonomi rakyat** yang berdasar atas asas kekeluargaan. (Pasal 1 angka 1)*

Lebih lanjut, menurut undang-undang ini, anggota koperasi memiliki kewajiban untuk berpartisipasi terhadap usaha yang dijalankan koperasi. Dalam hal tersebut anggota koperasi didefinisikan sebagai pemilik usaha dan pengguna jasa koperasi (pasal 17 ayat (1)). Selain itu, rapat anggota merupakan kekuasaan tertinggi dalam koperasi dimana anggota koperasi memiliki hak dan kewajiban yang sama, termasuk dalam menyatakan pendapat, dan dipilih menjadi pengurus (pasal 22 ayat (1)).

Adapun, modal koperasi pengaturannya terdapat dalam bab modal. Dalam pada itu, dijabarkan mengenai modal-modal kapital koperasi diantaranya modal simpanan, hibah, dan modal penyertaan, dimana tidak ditekankan manakah modal yang paling penting dalam koperasi. Selain itu, motif keuntungan diakui dalam peraturan ini.

Pembagian sisa hasil usaha kepada anggota dilakukan tidak semata-mata berdasarkan modal yang dimiliki seseorang dalam Koperasi tetapi juga berdasarkan perimbangan jasa usaha anggota terhadap Koperasi. Oleh karenanya, Modal dalam Koperasi pada dasarnya dipergunakan untuk kemanfaatan anggota dan bukan untuk sekedar mencari keuntungan. Oleh karena itu balas jasa terhadap modal yang diberikan kepada para anggota juga terbatas, dan tidak didasarkan semata-mata alas besarnya modal yang diberikan.

Undang-Undang jelas mengakomodasi koperasi sebagai gerakan ekonomi rakyat, karena kembali ditegaskan bahwa bukan modal yang

utama, melainkan kerjasama antara anggota. Terlebih lagi, pemerintah, menurut undang-undang ini, dapat menetapkan bidang kegiatan ekonomi di suatu wilayah yang telah berhasil diusahakan oleh Koperasi untuk tidak diusahakan oleh badan usaha lainnya (pasal 63 ayat 1 huruf b). Hal tersebut menunjukkan bahwa koperasi mendapat prioritas dan diutamakan dalam sistem ekonomi Indonesia.

e. **RUU Koperasi**

RUU memberikan pengaturan yang cukup signifikan berbeda dari undang-undang sebelumnya soal koperasi sebagai gerakan ekonomi rakyat. Dalam definisinya, sudah dijelaskan mengenai pemisahan kekayaan antara kekayaan anggotanya sebagai modal dalam koperasi. Terlebih lagi, dalam undang-undang ini, anggota koperasi berpartisipasi hanya sebatas sebagai pengguna jasa koperasi (26 (1)). Selain itu, sama seperti UU Nomor 25 tahun 1992, pengurus diposisikan sebagai pengelola koperasi. Rapat anggota merupakan kekuasaan tertinggi dalam koperasi, namun dapat diwakilkan kepada perwakilan anggota. Selain itu, anggota hanya dapat menjadi pengurus, dengan rekomendasi pengawas.

Dalam undang-undang ini, istilah simpanan digantikan oleh saham koperasi, bersama dengan sejumlah iuran masuk sebagai modal koperasi (pasal 65 (1)). Iuran Masuk dibayarkan oleh anggota pada saat mengajukan permohonan sebagai anggota dan tidak dapat dikembalikan (pasal 66 ayat (1)). Istilah ini semakin memisahkan antara hubungan anggota dan permodalan. Hal ini terlihat jelas dalam hal warisan dimana dinyatakan bahwa saham dapat diwariskan dalam koperasi, sementara keanggotaan tidak (pasal 77 ayat (1)). Jelas, motif keuntungan terlihat dalam rancangan peraturan ini, bukan sebagai gerakan ekonomi rakyat. Karena dalam hal orientasi keanggotaan yang berpihak kepada rakyat kecil tidak terlihat dalam RUU Koperasi. Selain itu, hanya orang yang direkomendasikan oleh pengawas yang dapat menjadi pengurus. Hal tersebut terasatimpang dengan ketentuan perkoperasian sebelumnya,

dimana tiap anggota berhak menjadi pengurus, tanpa harus mendapat rekomendasi dari pihak manapun.

Dari ketentuan undang-undang ini terlihat, bukan kerjasama yang dikedepankan, bukan modal kerja yang dilihat melainkan modal yang berupa uang. Dan sistemnya mendekati sistem yang ada pada perseroan terbatas (PT), yakni adanya saham. Dengan demikian telah memasukkan komponen surat berharga ke dalam mekanisme untuk menjalankan koperasi, bukan komponen tenaga manusia. Sudah jelas, ada pergeseran bahwa koperasi menurut RUU ini bukanlah perkumpulan orang, melainkan perkumpulan modal. Jelas sekali terlihat dalam bagian penjelasan umum RUU tersebut:

*Undang-Undang ini mendorong diwujudkan prinsip **partisipasi ekonomi Anggota**, khususnya kontribusi Anggota dalam memperkuat modal Koperasi.*

Hal ini tentunya menjauhkan cita-cita koperasi sebagai gerakan ekonomi rakyat, apalagi sebagai sokoguru perekonomian nasional.

2.1.3. Koperasi sebagai Sokoguru Perekonomian Nasional

Sebagaimana dipaparkan sebelumnya dalam pendapat pakar, terdapat dualisme dalam koperasi. Yakni, sebagai sokoguru perekonomian nasional, sekaligus sebagai wadah ekonomi rakyat kecil. Sebagai sokoguru perekonomian nasional, maksudnya koperasi sebagai suatu sistem ekonomi yang dicita-citakan, sebagaimana yang tercantum pada pasal 33 UUD 1945. Koperasi merupakan bentuk kerjasama yang sejalan dengan asas kekeluargaan. Sistem ekonomi dijalankan tidak semata-mata melalui mekanisme persaingan, melainkan melalui kerjasama atau koperasi.

Dalam sejarahnya, koperasi juga bermula dari terjepitnya rakyat kecil dalam ekonomi kapitalistis yang diterapkan oleh Pemerintah Kolonial. Dengan begitu, koperasi menjadi wadah bagi rakyat kecil untuk memenuhi kebutuhannya sendiri (*self-help*). Dan pada saat itu terbukti koperasi sebagai badan usaha mampu mengangkat kesejahteraan rakyat kecil. Maka dari itu para pendiri bangsa

(Hatta dan lain-lain) menyimpulkan bahwa badan usaha yang sesuai dengan asas kekeluargaan adalah badan usaha koperasi. Oleh karena koperasi juga merupakan bentuk usaha yang merupakan himpunan orang bukan himpunan modal maka hal ini juga sesuai dengan sistem ekonomi yang dikehendaki oleh ideologi bangsa, Pancasila.

Hal itu tentu menjadi persoalan, ketika koperasi diusahakan menjadi sebuah badan usaha utama yang mewadahi rakyat kecil, di saat yang bersamaan juga memiliki tugas besar yaitu sebagai sokoguru perekonomian nasional. Apakah mungkin koperasi yang kini belum menjadi prioritas kebijakan Pemerintah (karena lebih didominasi badan usaha PT) namun juga harus berperan sebagai sokoguru perekonomian nasional. Haruskah koperasi sebagai badan harus berkembang terlebih dahulu sebelum terbentuknya koperasi sebagai sokoguru perekonomian nasional? Atau sebaliknya?

Pada dasarnya kita bisa mengatakan bahwa koperasi sebagai sokoguru perekonomian nasional itu merupakan watak dalam kehidupan ekonomi. Sementara koperasi sebagai badan usaha yang mewadahi rakyat kecil itu merupakan respon praktis dalam menghadapi keadaan ekonomi yang senyatanya. Dengan demikian, yang pertama merupakan sebuah abstrak atau cita-cita, sementara yang kedua merupakan hal praktis yang harus segera dilaksanakan demi mewadahi ekonomi rakyat kecil.

Jalan keluar terhadap persoalan ini dapat ditemukan bila kita mengingat kembali pemilahan antara politik ekonomi dan sistem ekonomi sebagai yang dijabarkan oleh Hatta dan Soeharto yang dikutipkan oleh Mubyarto sebelumnya. Politik ekonomi diyakini sebagai jalan pragmatis dari negara untuk memenuhi kebutuhan yang sesegera mungkin, misalnya memilih ekonomi pasar, jika dirasa hal tersebut dapat menopang kebutuhan mendesak dari masyarakat. Namun, yang perlu diingat bahwa politik ekonomi tersebut tetap menjaga keadaan agar tetap dapat menuju pada sistem ekonomi koperasi yang telah dicita-citakan, sistem ekonomi yang lebih mengedepankan kerjasama ketimbang persaingan.

Upaya-upaya yang dapat ditempuh agar koperasi dapat menjadi sokoguru perekonomian nasional adalah dengan tetap menjadikannya sebagai perkumpulan orang, bukan perkumpulan modal. Karakter kerjasama harus tetap dipertahankan.

Karena rakyat kecil tidak dapat mengusahakan kesejahteraannya jika dimintai modal berupa uang, hanya tenaga yang mereka punya. Oleh karenanya, kerjasama (bukan patungan modal) dapat terjaga dalam menjalankan kegiatan perekonomian. Jika tidak, koperasi tidak ada bedanya dengan badan usaha kapitalis lainnya. Hal inilah yang terjadi di RUU Koperasi. Koperasi ada karena ada iuran masuk dan saham layaknya perseroan. Tentunya, koperasi bukan lagi koperasi yang mengedepankan kerjasama antar anggota. Revisi atas RUU itu perlu dilakukan agar koperasi tetap dapat dikedepankan sebagai sokoguru perekonomian nasional.

2.2. Sejarah Pengorganisasian TKBM

Di Indonesia, upaya menghimpun buruh pelabuhan ke dalam suatu wadah telah dimulai pada tahun 1964, hal tersebut ditandai dengan diberlakukannya Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Laut Nomor TH.1/21/18 dan Menteri Perumahan Nomor 211/Thn.1964 pada tanggal 9 Desember 1964¹⁸ untuk membentuk suatu Pool Buruh. Pool Buruh inilah yang kemudian akan mewadahi para Buruh Pelabuhan Terdaftar (BUPELTA). Pembentukan Pool Buruh ini kiranya bertujuan untuk menyelenggarakan kesejahteraan sebagai salah satu aspek dari “*mental investment*”, dalam rangka “*human investment*” berupa pembentukan tenaga-tenaga yang berkeahlian dan bermental sehingga mampu menjalankan tugasnya dengan baik”, yang merupakan salah satu butir yang terkandung dalam “Pemikiran Departemen Perhubungan Laut mengenai Pembangunan Armada Serta Rehabilitasi/ Pembangunan Fasilitas-Fasilitas dan Perlengkapan Pelayaran/ Pelabuhan.”¹⁹ Melalui Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor P.26/3/13/PHB dan Menteri Tenaga Kerja Nomor 71/MTK/1969 tertanggal 6 Juni 1969, dibentuk suatu wadah yang lebih menegaskan sifat sebagai badan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar-

¹⁸ Putusan Mahkamah Agung Nomor 2629 K/Pdt/2003.

¹⁹ Sekretariat Muppenas, *Pemikiran Departemen Perhubungan Laut mengenai Pembangunan Armada Serta Rehabilitasi/ Pembangunan Fasilitas-Fasilitas dan Perlengkapan Pelayaran/Pelabuhan*, (Jakarta: Sekretariat Muppenas, 1965), hlm. 184.

muatbarang di pelabuhan, yang disebut sebagai Badan Usaha Karya, untuk menggantikan Pool Butuh.²⁰

Kemungkinan karena kategori “badan usaha” tidak dikenal dalam ketentuan hukum yang berlaku pada saat itu, maka Badan Usaha Karya, disingkat YUKA. Hal tersebut disahkan melalui Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor PM. 1/05/PHB-78 dan Menteri Tenaga Kerja, Transmigrasi dan Koperasi Nomor KEP.08/MEN/1978 tentang *Pembentukan Yayasan Usaha Karya* tertanggal 10 Januari 1978.²¹ Yayasan Usaha Karya kemudian didirikan pada 17 Maret 1978 dengan Akte Notaris GHS.L. Tobing, S.H. di Jakarta Nomor 43, serta dicantumkan dalam Tambahan Berita Negara Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 1978 yang telah diumumkan pada 2 Mei 1978 Nomor 35.²² YUKA, yang memiliki cabang-cabang di tiap pelabuhan di Indonesia, meskipun merupakan badan hukum tersendiri, dibina langsung oleh pelabuhan-pelabuhan tersebut, dan bertanggung-jawab pada Administraitor Pelabuhan masing-masing. Meski sudah diatur sejak tahun 1969 bahwa pekerjaan bongkar muat barang (*cargo handling*) merupakan kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan yang didirikan khusus untuk tujuan tersebut,²³ akan tetapi tampaknya sampai sebelum dikeluarkannya Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi, kegiatan bongkar muat masih dilakukan oleh perusahaan pelayaran sendiri.²⁴ Jadi, ketika YUKA masih beroperasi, sudah menjadi praktik umum dimana bongkar-muat dilakukan sendiri oleh perusahaan

²⁰Putusan Mahkamah Agung Nomor 2629 K/pdt/2003

²¹*Ibid.*

²²Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor KM.130/KP.803/PHB 86 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor KEP-837/MEN/86 tentang Pembubaran Yayasan Usaha Karya (YUKA). Pasal 1 Ayat 1.

²³ Indonesia, *Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut*, PP Nomor 2 Tahun 1969 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1969 Nomor 2), Pasal 12 Ayat 3.

²⁴Hasnil Basri Siregar, *Peranan Hukum dalam Pembangunan Ekonomi, Sebuah Studi terhadap Jaminan Kepastian Hukum dalam Usaha Bongkar Muat Pelabuhan di Indonesia*, Pidato Pengukuhan Guru Besar. Universitas Sumatera Utara, Medan, 2008. Hal.15

pelayaran, dengan mengambil buruhnya dari YUKA. Dengan kata lain, YUKA sendirilah “perusahaan bongkar muat” itu.²⁵

Setelah beroperasi selama kurang lebih delapan tahun, pada 3 September 1986, atas dasar Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor KM.130/KP.803/PHB.86 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor KEP-837/MEN/86, maka YUKA pun dibubarkan. Konsiderans Keputusan Bersama tersebut menyatakan:

“bahwa dalam rangka pelaksanaan Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985 tentang Kebijaksanaan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi, khususnya bongkar muat di pelabuhan, dipandang perlu mencabut Keputusan Bersama Menteri Tenaga Kerja, Transmigrasi dan Koperasi Nomor KEP.08/MEN/1978 tanggal 10 Januari 1978 dan membubarkan Yayasan Usaha Karya (YUKA).”

Inpres tersebut dalam konsiderans, bersama dengan PP Nomor 17 Tahun 1988 tentang *Penyelenggaraan dan Penggunaan Angkutan Laut* (LN Tahun 1988 Nomor 37 TLN Nomor 3378), sering disebut sebagai “Paknov 21”, bertujuan “untuk menyederhanakan seluruh prosedur kepelabuhanan dan angkutan laut serta memberikan kemudahan kepada semua pihak untuk ikut serta dalam penyelenggaraan angkutan laut di Indonesia.”²⁶ Dalam kaitannya dengan kegiatan bongkar muat, Inpres ini “menghendaki pemisahan secara tegas fungsi usaha pokok dan fungsi penunjang, dengan menjadikan usaha bongkar muat sebagai badan usaha yang berdiri sendiri dan terpisah dari usaha pelayaran.”²⁷

Dalam Lampiran Inpres Nomor 4 Tahun 1985, pada butir VI Tatalaksana Bongkar Muat (*Cargo Handling*), antara lain ditentukan bahwa:

²⁵ Antara Jatim, *OP Minta Masyarakat Buktikan Monopoli Koperasi TKBM*<<http://www.antarajatim.com/lihat/berita/58289/op-minta-masyarakatbuktikan-monopoli-koperasi-tkbm>> diakses pada 23 Maret 2011

²⁶ MAPPEL, *Kajian Ilmiah (untuk Inpres) Pemberdayaan Angkutan Laut Nasional Indonesia: Rekomendasi Masyarakat Pemerhati Pelayaran, Pelabuhan dan Lingkungan Maritim* (Mappel). <<http://www.mappel.org/rekomendasi-mappel/kajian-ilmiahuntuk-inpres-ii>>.

²⁷Siregar, *Peranan Hukum dalam Pembangunan Ekonomi...* ibid.

“untuk mengurangi biaya bongkar muat barang yang meliputi *Stevedoring, Cargodoring, Receiving* dan *Delivery* diambil langkah-langkah sebagai berikut:

1. Kegiatan bongkar muat barang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang didirikan untuk tujuan tersebut.
2. Dalam masa satu tahun setelah berlakunya instruksi Presiden ini bongkar muat barang tidak dilakukan lagi oleh perusahaan pelayaran.”

Rumusan pada angka 1 di atas sesungguhnya merupakan pengulangan dari ketentuan dalam Pasal 12 Ayat 3 PP Nomor 2 Tahun 1969 yang pada saat dikeluarkannya Inpres ini masih berlaku, hanya saja mungkin belum dipatuhi oleh para pelaku usaha yang menjadi adresat dari ketentuan tersebut. Hal ini nyata dari rumusan dalam angka 2, berupa larangan terhadap perusahaan pelayaran untuk melakukan bongkar muat barang, yang merupakan penjelasan dan penegasan terhadap ketentuan dalam Pasal 12 Ayat 3 tersebut di atas.

Larangan ini mengakibatkan struktur usaha bongkar muat menjadi berubah secara signifikan. Jika sebelum dikeluarkannya Inpres Nomor 4 Tahun 1985 perusahaan pelayaran adalah pengguna sekaligus penyedia jasa bongkar muat, dengan menggunakan butuh dari YUKA, maka setelah dikeluarkannya Inpres tersebut, struktur usaha bongkar muat dibentuk oleh penyedia jasa yaitu perusahaan bongkar muat (PBM) yang akan mempekerjakan “tenaga kerja bongkar muat” atau “pekerja bongkar muat”²⁸, dan pengguna jasa yaitu perusahaan pelayaran. Untuk mempersiapkan struktur usaha bongkar muat yang demikianlah maka YUKA dibubarkan. Sebagaimana ditentukan dalam Pasal 5 Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor KM.130/KP.803/PHB 86 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor KEP-837/MEN/86, sampai proses pembubaran YUKA dilaksanakan di hadapan Notaris, Badan Pembina dan Badan Pengurus Cabang YUKA di tiap-tiap pelabuhan tetap melaksanakan tugasnya untuk

²⁸ Dalam hal ini terjadi ambiguitas istilah dalam Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor KM.130/KP.803/PHB 86 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor KEP.837/MEN/86 untuk menyebut buruh bongkar muat. Pasal 4 menggunakan istilah “tenaga kerja bongkar muat”, sedangkan Pasal 5 Ayat 1 menyebut “pekerja bongkar muat”.

kelancaran operasional pekerja bongkar muat.²⁹ Administrator Pelabuhan di tiap-tiap pelabuhan, sementara itu, bertugas melakukan pembinaan dan pengendalian terhadapnya, berdasarkan petunjuk Menteri Perhubungan.³⁰

Pasal 4 Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor KM.130/KP.803/PHB 86 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor KEP-837/MEN86 menentukan bahwa “Pelaksanaan pengurusan tenaga kerja bongkar muat sebagai akibat pembubaran Yayasan Usaha Karya (YUKA) akan diatur oleh Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja secara sendiri-sendiri sesuai kewenangannya, setelah mendengar pendapat masing-masing.” Atas dasar ketentuan tersebut, maka dikeluarkanlah Instruksi Menteri Perhubungan Nomor IM.6/HK 601-87 tentang *Pembentukan Badan Sementara Pengelola Pekerja Bongkar Muat di Pelabuhan* tertanggal 21 Oktober 1987. Dalam diktum kedua instruksi ini ditentukan bahwa “dalam hal dianggap perlu” Administrator Pelabuhan dapat membentuk badan khusus untuk mewakilinya dalam mengelola pekerja bongkar muat, yang mana badan tersebut bertindak atas nama dan bertanggung-jawab kepada Administrator Pelabuhan.³¹ Badan inilah yang kemudian dikenal sebagai Badan Pengelola Pekerja Bongkar Muat (BPPBM), atau yang di tiap-tiap pelabuhan disebut sebagai Unit Pengelola Pekerja Bongkar Muat (UPPBM).³² Sesuai dengan Lampiran Instruksi tersebut, Badan ini memiliki lingkup tugas yang mencakup (i) *tugas administratif/operasional* dari kegiatan bongkar muat itu sendiri, yang dilakukan oleh pekerja bongkar muat, dan (ii) *tugas menyelenggarakan kesejahteraan* pekerja bongkar muat.

Kemungkinan karena adanya dualisme tugas yang diemban oleh BPPBM, terutama dengan adanya tugas menyelenggarakan kesejahteraan yang tidak ada hubungannya secara langsung dengan operasional kepelabuhanan, maka dicapailah pemahaman bahwa pengganti YUKA lebih sesuai kiranya jika

²⁹ Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor KM.130/KP.803/PHB 86 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor KEP-837/MEN/86 tentang Pembubaran Yayasan YUKA Pasal 5 Ayat 1.

³⁰*Ibid.* Ayat 2.

³¹Instruksi Menteri Perhubungan Nomor IM.6/HK 601-87. Diktum Keempat.

³²Putusan Mahkamah Agung, Op.Cit.

berbentuk koperasi. UU Nomor 12 Tahun 1967 tentang *Pokok-Pokok Perkoperasian* (LN Tahun 1967 Nomor 23. TLN Nomor 2832) yang saat itu tengah berlaku memang menentukan bahwa salah satu fungsi Koperasi Indonesia adalah “sebagai alat perjuangan ekonomi untuk mempertinggi kesejahteraan rakyat”,³³ dan bahwa salah satu sendi dasarnya adalah “mengembangkan kesejahteraan anggota khususnya dan masyarakat pada umumnya”.³⁴ Demikianlah maka dikeluarkan Instruksi Bersama Menteri Perhubungan Nomor IM.2/HK.601/PHB-1989 dan Menteri Tenaga kerja Nomor INS: 03/MEN/1989 tentang *Pembentukan Koperasi di Tiap Pelabuhan Sebagai Pengganti Yayasan Usaha Karya (YUKA)*. Dalam konsiderannya dinyatakan bahwa setelah likuidasi YUKA diselesaikan, “perlu segera dibentuk wadah pengelola Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) sebagai pengganti Yayasan Usaha Karya (YUKA).” Untuk itulah diinstruksikan, khususnya kepada para administrator pelabuhan dan kepala pelabuhan untuk, dalam diktum Pertama, “membentuk wadah pengelola Tenaga Kerja Bongkar Muat) di tiap Pelabuhan sebagai pengganti Yayasan Usaha Karya (YUKA), berbentuk Koperasi.” Namun, berhubung badan hukum koperasi hanya dapat didirikan oleh perseorangan yang menjadi anggota-anggotanya,³⁵ maka diktum tersebut segera diikuti oleh diktum Kedua yang menyatakan bahwa “Koperasi sebagaimana dimaksud dalam diktum Pertama didirikan oleh Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di tiap pelabuhan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.” Demikianlah maka semenjak itu mulai dikenal keberadaan Koperasi TKBM sebagai pengganti cabang-cabang YUKA di tiap pelabuhan.

2.3. Koperasi TKBM dan Masalah-Masalahnya

Masalah-masalah yang merundung TKBM pada umumnya, dan Koperasi TKBM secara khusus, dapat dikelompokkan ke dalam 2 (dua) kelompok permasalahan utama, yaitu (i) permasalahan terkait kerangka pengaturan kelembagaan, dan (ii) permasalahan terkait kemajuan teknologi bongkar muat

³³ Indonesia, *Undang-Undang tentang Pokok-Pokok Perkoperasian*, UU Nomor 12 Tahun 1967. Pasal 4 Angka 1.

³⁴ *Ibid.* Pasal 6 Angka 5.

³⁵ Vide UU Nomor 12 Tahun 1967, Pasal 1 jo. Pasal 44 Ayat 1.

barang di pelabuhan. Setiap kelompok permasalahan ini ternyata membawa akibat-akibat hukumnya masing-masing. Dalam hal kelembagaan Koperasi TKBM, setidaknya ditemukan dua fakta yang sudah menimbulkan masalah hukum, yaitu (i) penggunaan aset YUKA oleh Koperasi TKBM, dan (ii) keberadaan Koperasi TKBM sebagai pengganti cabang YUKA, yang sebelumnya merupakan satu-satunya wadah pengelolaan TKBM di pelabuhan-pelabuhan. Terhadap masalah pertama sudah diberlakukan suatu landasan pengaturan tersendiri, dan bahkan telah didapati putusan pengadilan atas perkara yang melibatkan pihak-pihak yang terkait dengan YUKA dan Koperasi TKBM. Belakangan, masalah kedua membuat berbagai pihak menengarai adanya potensi masalah hukum persaingan usaha. Selain itu, sesungguhnya masalah terbesar yang dihadapi oleh TKBM sebagai penyelenggara kegiatan bongkar muat padat karya adalah persaingan mereka dengan kemajuan teknologi yang semakin mengarah pada mekanisasi bongkar muat. Fakta ini menimbulkan berbagai permasalahan mendasar dalam pengaturan mengenai keterlibatan TKBM dalam kegiatan bongkar muat itu sendiri. Dalam penelitian ini, masalah hukum yang ditimbulkan oleh penggunaan aset YUKA oleh Koperasi TKBM dikesampingkan karena tidak secara langsung berkenaan dengan penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal.

2.3.1. Masalah Hukum terkait Perkembangan Teknologi Bongkar Muat

Kemajuan aktifitas perdagangan menuntut diselenggarakannya usaha angkutan di perairan dan usaha-usaha jasa pendukungnya secara lebih efisien. Salah satu implikasinya yang paling kentara adalah tuntutan akan modernisasi penyelenggaraan dan fasilitas bongkar muat barang di pelabuhan. Beberapa komoditas atau barang tertentu menjadi sangat tidak efisien apabila dibongkar dan dimuat dengan cara-cara konvensional. Aktifitas bongkar muat yang tidak efisienakan menghambat aktifitas angkutan di perairan, dan pada gilirannya aktifitas perdagangan itu sendiri secara keseluruhan.³⁶ Hal inilah yang terjadi,

³⁶ Hugo van Driel, *The first mechanization wave in coal and ore handling as an example of patterns of technological innovation in the port of Rotterdam*, Dalam Loyen, Reginald. Buyst, Erik. dan Devos, Greta. *Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam Port Competition between 1870-2000*, (Heidelberg, New York: Physica-Verlag, 2003), hal. 315

terutama, pada barang-barang yang oleh peraturan perundang-undangan dikategorikan sebagai barang curah, baik cair maupun kering.³⁷ Barang curah cair seperti CPO, misalnya, lebih efisien apabila dibongkar dan dimuat dengan menggunakan pipa, sedangkan barang curah kering seperti batu bara, misalnya, agar efisien tentu membutuhkan alat berat seperti *conveyor* untuk membongkar dan memuatnya.³⁸ Kegiatan bongkar muat yang seperti ini kiranya tidak mungkin dilakukan dengan cara konvensional yang menggunakan tenaga manusia padat karya. Dalam menghadapi situasi ini, TKBM beserta pihak pengelola dan pembinanya menuntut kompensasi kepada pihak yang melakukan kegiatan bongkar muat harus menggunakan jasa TKBM, maka pihak-pihak yang melakukan kegiatan bongkar muat tanpa melibatkan TKBM harus membayar kompensasi tersebut.³⁹

Kepmenhub Nomor KM 14 Tahun 2002 mengkonstruksikan bahwa struktur dasar usaha bongkar muat disusun oleh dua pelaku utama, sebagai berikut. (i) Penyedia Jasa Bongkar Muat, yaitu perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (*stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery*) dengan menggunakan TKBM dan peralatan bongkar muat; dan (ii) Pengguna Jasa Bongkar Muat, yaitu pemilik barang dan/atau pengangkut yang memerlukan jasa pelayanan bongkar muat terhadap barangnya dan/atau barang yang diangkutnya.⁴⁰ Ketentuan ini menyiratkan bahwa Perusahaan Bongkar Muat sebagai “Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal⁴¹ adalah Penyedia Jasa Bongkar Muat yang terutama. Akan tetapi, terhadap struktur dasar ini

³⁷ Indonesia, *Peraturan Pemerintah tentang Angkutan di Perairan*, PP No. 20 tahun 2010 (LN Tahun 2010 Nomor 26, TLN Nomor 5108), Pasal 80 Ayat 3 dan 5 jo. Kepmenhub Nomor KM 14 Tahun 2002, Pasal 3 Ayat 3.

³⁸ *Ibid.*

³⁹ MedanPunya.com, *TKBM Tuntut Konvensasi Bongkar dan Pipanisasi*, 07/11/09. <http://www.medanpunya.com/mpc-ekonomi/604-tkbm-tuntut-konvensasibongkar-dan-pipanisasi>, diakses pada 7 November 2009, Lihat juga *APBMI Tuntut Naik Kompensasi Adaro*, Kalimantan Post, 2 Maret 2011.

⁴⁰ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002, Pasal 1 Angka 17 dan 18.

⁴¹ *Ibid.* Pasal 1 Angka 14.

diadakan pengecualian, dimana Perusahaan Angkutan Laut Nasional pun dapat melakukan kegiatan usaha bongkar muat,

“terbatas hanya untuk kapal milik dan atau kapal yang dioperasikan secara nyata/*charter* terhadap:

- (a) barang milik penumpang;
- (b) barang curah cair yang dibongkar atau dimuat dilakukan melalui pipa;
- (c) barang curah kering yang dibongkar atau dimuat melalui *conveyor* atau sejenisnya;
- (d) barang yang diangkut melalui kapal *Ro-Ro*;
- (e) semua jenis barang di pelabuhan yang tidak terdapat Perusahaan Bongkar Muat.”⁴²

TKBM yang dimengerti sebagai “semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan”⁴³ tidak mendapat pengaturan lebih lanjut dalam Kepmenhub ini. Namun demikian, apabila dicermati dalam rumusan pengertian mengenai Penyedia Jasa Bongkar Muat, dari penggunaan kata sambung “dan” di dalamnya dapat disimpulkan bahwa selain menggunakan peralatan bongkar muat, semua perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat harus juga menggunakan TKBM. Menarik juga untuk dicermati, meski sudah diatur dalam KB 1989 yang masih berlaku ketika Kepmenhub Nomor KM 14 Tahun 2002 diberlakukan pada 25 Februari 2002,⁴⁴ Kepmenhub ini tidak sedikit pun menyinggung mengenai kedudukan Koperasi TKBM sebagai wadah pengelolaan TKBM, demikian juga perannya dalam struktur usaha bongkar muat di pelabuhan. Akhirnya, Kepmenhub ini menentukan bahwa:

“Besaran tarif pelayanan jasa bongkar muat dari dan ke kapal ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa dan

⁴²*Ibid*, Pasal 3 Ayat 1 sampai 3.

⁴³*Ibid*. Pasal 1 Angka 16.

⁴⁴ SKB 2002 yang menggantikan SKB 1989 baru diberlakukan pada 27 Agustus 2002.

pengguna jasa berdasarkan jenis dan struktur tarif dengan menggunakan pedoman perhitungan tarif yang ditetapkan oleh Menteri.”⁴⁵

Pedoman perhitungan tarif dimaksud dalam ketentuan itu kemudian diatur dalam Kepmenhub Nomor KM 25 Tahun 2002 tentang *Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal di Pelabuhan*.⁴⁶ Dalam Kepmenhub tersebut berulah diterangkan mengenai peran Koperasi TKBM dalam menghitung biaya bagian TKBM dari keseluruhan tarif pelayanan jasa bongkar muat dari dan ke kapal, yang dilakukan bersama-sama dengan perusahaan bongkar muat dan Serikat Buruh TKBM.⁴⁷ Besarnya tarif pelayanan jasa bongkar muat dari dan ke kapal itu sendiri ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa bongkar muat dan pengguna jasa bongkar muat, yang dihitung berdasarkan pedoman dasar perhitungan tarif bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan, sebagaimana tercantum dalam lampiran Kepmenhub ini.⁴⁸ Pengguna jasa bongkar muat dalam Kepmenhub ini didefinisikan lebih spesifik menjadi (i) pemilik barang, yaitu GINSI, GPEI dan GAFEKSI; dan, (ii) perusahaan pelayaran.⁴⁹ Tarif pelayanan jasa bongkar muat dari dan ke kapal, karena itu, terdiri dari komponen-komponen (i) biaya bagian TKBM, dan (ii) biaya bagian perusahaan bongkar muat.⁵⁰

Dalam Kepmenhub Nomor KM 25 Tahun 2002, sebagai pengecualian terhadap ketentuan mengenai perhitungan tarif yang dijelaskan di atas,

“pedoman dasar perhitungan tarif pelayanan jasa bongkar muat dari dan ke kapal di pelabuhan dalam keputusan ini tidak berlaku untuk pekerjaan

⁴⁵Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002, Pasal 11.

⁴⁶Kepmenhub ini kemudian digantikan oleh Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor KM 35 Tahun 2007 dengan judul yang sama, karena, sebagaimana dinyatakan dalam konsideransnya, “telah terjadi perubahan dan penambahan spesifikasi dan spesialisai tenaga kerja dan alat bongkar muat sesuai dengan perkembangan teknologi.” Dalam pada itu, batang tubuh peraturan itu sama sekali tidak berubah dan hanya lampirannya saja yang berubah.

⁴⁷Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2002, Pasal 3 Ayat 1 Huruf a.

⁴⁸*Ibid*, Pasal 2 Ayat 1.

⁴⁹*Ibid*, Pasal 1 Angka 6.

⁵⁰*Ibid*, Pasal 3 Ayat 1 Huruf b.

bongkar muat petikemas, bongkar muat dengan *conveyor* dan bongkar muat dengan pipa.”⁵¹

Perhitungan tarif pekerjaan bongkar muat petikemas diatur tersendiri dalam Permenhub Nomor KM 11 Tahun 2007 tentang *Pedoman Penetapan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Petikemas (Container) di Dermaga Konvensional di Pelabuhan yang Diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan*. Dalam Permenhub ini ditentukan bahwa Koperasi TKBM berperan dalam menetapkan upah TKBM untuk melakukan pekerjaan *steveoring*, melalui kesepakatan bersama dengan Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI).⁵² Dalam hal bongkar muat menggunakan *conveyor* dan pipa, pedoman perhitungan tarif tersebut tidak berlaku kiranya karena memang tidak diperlukan TKBM untuk melakukan pekerjaan tersebut. Jika dikaitkan dengan ketentuan dalam Kepmenhub Nomor KM 15 Tahun 2002, dapat dipahami bahwa kegiatan bongkar muat dengan menggunakan *conveyor* untuk barang curah kering dan pipa untuk barang curah cair bahkan dapat tidak melibatkan perusahaan bongkar muat sama sekali. Berhubung peran Koperasi TKBM dalam penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar muat oleh peraturan perundang-undangan selalu dilekatkan dengan perusahaan bongkar muat sebagai penyedia jasa bongkar muat, maka dapat dipahami melalui interpretasi sistematis terhadap ketentuan-ketentuan peraturan yang berlaku, bahwa khusus untuk bongkar muat menggunakan *conveyor* atau pipa –atau, dengan kata lain, bongkar muat barang curah baik kering maupun cair– baik TKBM maupun Koperasi TKBM tidak memiliki peran dan kedudukan hukum.

Beberapa pihak mengklaim adanya kompensasi yang harus dibayarkan oleh pihak-pihak tertentu yang terlibat dalam kegiatan bongkar muat kepada TKBM maupun Koperasi TKBM karena tidak dilibatkannya mereka dalam kegiatan bongkar muat khususnya barang curah, dan mendasarkannya pada ketentuan dalam Pasal 9 Ayat 1 KB 2002. Hal ini jelas tidak tepat, karena subjek pengaturan dalam ketentuan tersebut adalah perusahaan bongkar muat, sedangkan dalam kegiatan bongkar muat barang curah, perusahaan bongkar muat dapat saja

⁵¹*Ibid*, Pasal 14.

⁵²Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2007, Pasal 13 Ayat 3.

tidak terlibat, jika dikaitkan dengan ketentuan dalam Pasal 3 Ayat 3 Kepmenhub Nomor KM 14 Tahun 2002, yang menentukan bahwa perusahaan angkutan laut nasional dapat melakukannya sendiri tanpa menggunakan jasa perusahaan bongkar muat. Menurut Pasal 9 Ayat 1 KB 2002, perusahaan bongkar muatlah yang harus bekerjasama dengan Koperasi TKBM, sedangkan tidak ada ketentuan yang mewajibkan pihak selain perusahaan bongkar muat untuk itu. Selain itu, tidak ditemukan satu kata pun yang menyebut mengenai kompensasi ataupun yang semakna dengannya dalam Kepmenhub Nomor 25 Tahun 2002 maupun Permenhub Nomor KM 35 Tahun 2007, demikian juga dalam Permenhub Nomor KM 11 Tahun 2007, dan peraturan lain mengenai penetapan tarif pelayanan jasa bongkar muat, yang mengharuskan pelaku kegiatan bongkar muat membayar sejumlah kompensasi tertentu kepada TKBM maupun Koperasi TKBM jika tidak memanfaatkan tenaga mereka. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa kompensasi yang dituntutkan tersebut bukan saja tidak tepat, tetapi juga ilegal karena tidak berdasar hukum.

2.3.2. Masalah Hukum Persaingan Usaha

Banyak pihak dari kalangan pengelola dan pembina Koperasi TKBM berpendapat bahwa, dengan mendasarkan pada KB 2002, di tiap pelabuhan hanya boleh ada satu Koperasi TKBM.⁵³ Kondisi yang sedemikian dipandang oleh para pengusaha yang bergerak di bidang pelayaran merupakan suatu monopoli dalam penyediaan jasa TKBM, dan diklaim telah menyebabkan kerugian pada pengguna-pengguna jasa TKBM tersebut. Sebagaimana diungkapkan oleh beberapa pihak, pengelola jasa TKBM yang menjadi penyalur tunggal TKBM bagi kegiatan bongkar muat di pelabuhan, dengan mengatasnamakan KB 2002, seringkali justru menghambat kelancaran pekerjaan bongkar muat.⁵⁴ Selain itu, terdapat juga upaya untuk mendekati masalah dugaan praktik persaingan usaha

⁵³ Koran Kaltim, *Satu Jasa Angkutan Tak Bisa Dikelola Dua Koperasi*, <<http://www.korankaltim.co.id/read/news/2011/6922/satu-jasa-angkutan-takbisa-dikelola-dua-koperasi-.html>>. diakses pada 5 April 2011.

⁵⁴ Bataviase, *SKB Soal Bongkar Muat Digugat*, <http://bataviase.co.id/node/264850>, diakses pada 23 Juni 2011, lihat juga Kabar Bisnis, *Koperasi TKBM Diduga Lakukan Tindakan Monopoli*, <http://www.kabarbisnis.com/read/2818959>, diakses pada 24 Maret 2011

tidak sehat yang dilakukan oleh Koperasi TKBM ini dari sudut berbagai kesepakatan harga yang menurut peraturan harus dilakukan di antara para pelaku usaha bongkar muat. Dalam pada itu, akan dipelajari apakah kedudukan dan peran Koperasi TKBM sebagai satu-satunya penyalur TKBM menunjukkan adanya indikasi monopoli. Pihak Pengawas Persaingan Usaha dikabarkan akan menyelidiki apakah praktik yang dilakukan oleh Koperasi TKBM selama ini benar-benar melayani anggotanya, mengingat UU Nomor 5 Tahun 1999 tentang *Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat* (LN Tahun 1999 Nomor 33, TLN Nomor 4077) mengecualikan kegiatan usaha koperasi yang secara khusus bertujuan untuk melayani anggotanya dari ketentuan-ketentuan dalam undang-undang ini.⁵⁵

Pada umumnya, dugaan terjadinya praktek monopoli terhadap Koperasi TKBM disebabkan oleh fakta bahwa selama ini di setiap pelabuhan hanya terdapat satu Koperasi TKBM. Lagipula, sudah terdapat preseden dimana inisiatif untuk mendirikan Koperasi TKBM lain di samping yang sudah ada sebagai pengganti cabang YUKA di suatu pelabuhan dihalang-halangi dengan mendasarkan pada KB 2002.⁵⁶ Sebelum melangkah lebih jauh ke dalam ranah hukum persaingan usaha, kiranya perlu dicermati terlebih dahulu benarkah baik KB 1989 maupun KB 2002 menghendaki hanya ada satu Koperasi TKBM di setiap pelabuhan. Selain itu, penting juga untuk dikaji dalam kaitannya dengan masalah di atas, benarkah kedua Keputusan Bersama itu tidak membenarkan adanya Koperasi TKBM lain di suatu pelabuhan, di samping yang sudah ada sebagai pengganti cabang YUKA. Sebagaimana telah dijelaskan dalam bagian mengenai kerangka pengaturan, dalam KB 1989 sendiri tidak ditemukan ketentuan yang secara eksplisit menentukan bahwa di setiap pelabuhan hanya boleh ada satu Koperasi TKBM. Hanya setelah dilakukan interpretasi sistematis tidak saja terhadap ketentuan-ketentuan dalam Keputusan Bersama itu, tetapi juga peraturan perundang-undangan lainnya baik yang setingkat maupun lebih tinggi,

⁵⁵ Eksposnews.com, *KPPU akan Kaji Kesepakatan Upah Bongkar Muat di Belawan*, <http://eksposnews.com/view/2/17514/KPPU-Akan-Kaji-Kesepakatan-Upah-Bongkat-Muat-Di-Belawan.html> diakses pada 26 Oktober 2010

⁵⁶ Koran Kaltim, *Satu Jasa Angkutan Tak Bisa Dikelola Dua Koperasi*, <<http://www.korankaltim.co.id/read/news/2011/6922/satu-jasa-angkutan-takbisa-dikelola-dua-koperasi-.html>>, diakses pada 5 April 2011

dapat ditarik kesimpulan bahwa desain kebijakan Koperasi TKBM memang menghendaki adanya satu koperasi untuk satu pelabuhan, seperti halnya dahulu hanya ada satu cabang YUKA untuk satu pelabuhan. Seandainya klaim ini didasarkan pada KB 1989, maka klaim ini kuat karena didukung oleh UU Nomor 12 Tahun 1967.

Masalahnya, KB 1989 dicabut keberlakuannya oleh KB 2002, dan lingkungan pengaturannya pun sudah berbeda. Terutama UU Nomor 12 Tahun 1967 yang memberikan penafsiran yang mendukung klaim satu Koperasi TKBM untuk satu pelabuhan sudah dicabut dan diganti dengan UU Nomor 25 Tahun 1992 yang didalamnya tidak ditemukan ketentuan serupa. KB 2002 sendiri, seandainya memang ingin mempertahankan kebijakan “satu pelabuhan satu koperasi”, tidak secara tegas menyatakannya. Tidak satu klausul pun dalam Keputusan Bersama itu yang secara terang-terangan menyatakan bahwa di tiap pelabuhan hanya dibenarkan ada satu Koperasi TKBM. Tampaknya, KB 2002 pun masih dirancang dengan pendekatan yang sama dengan pendahulunya, yaitu dengan dasar pemikiran bahwa (i) untuk menggantikan cabang YUKA di setiap pelabuhan, didirikanlah Koperasi TKBM; (ii) Koperasi ini bergerak dalam bidang usaha, antara lain, menyediakan TKBM untuk melaksanakan pekerjaan bongkar muat; dan, (iii) Koperasi ini akan beroperasi di daerah atau wilayah kerja yang sama dengan daerah atau wilayah pelabuhan setempat. Cara berpikir yang seperti ini memang sejalan dengan UU Nomor 12 Tahun 1967 yang berpendirian bahwa perkembangan suatu koperasi bergantung pada potensi ekonomi daerah di mana ia beroperasi. Oleh karena itu, demi efisiensi dan ketertiban, "harus diusahakan adanya hanya satu koperasi yang setingkat dan sejenis untuk satu daerah kerja."⁵⁷

Ketentuan ini atau yang sejalan dengan ini tidak ditemukan dalam UU Nomor 25 Tahun 1992. Dibandingkan dengan pendahulunya, Undang-undang ini jauh lebih longgar dalam mengatur mengenai jenis koperasi dalam kaitannya dengan daerah kerja koperasi. UU Nomor 12 Tahun 1967 mendekati masalah daerah kerja koperasi dalam kerangka pikir pembinaan koperasi, sedangkan penggantinya meninggalkan pendekatan itu dan lebih berfokus pada pematapan

⁵⁷ Indonesia, *Undang-Undang tentang Pokok Perkoperasian...*, Penjelasan Pasal 17 Ayat 2.

kebadanhukuman koperasi. Oleh karena itu, apabila UU Nomor 12 Tahun 1967 secara spesifik menentukan bahwa "daerah kerja Koperasi Indonesia pada dasarnya didasarkan pada kesatuan wilayah administrasi Pemerintahan dengan memperhatikan kepentingan ekonomi,"⁵⁸ UU Nomor 25 Tahun 1993 sekadar menentukan bahwa Koperasi sebagai badan hukum Indonesia harus berdomisili dalam wilayah negara Republik Indonesia.⁶⁷ Demikian pula, ketika Pasal 17 Ayat 2 UU Nomor 12 Tahun 1967 kiranya merupakan pernyataan normatif terkuat terkait penjenisan koperasi untuk kepentingan pembinaan koperasi, UU Nomor 25 Tahun 1992, dalam rangka pemantapan kebadanhukuman koperasi berfokus pada pembedaan antarkoperasi yang didirikan oleh orang, yaitu koperasi primer, dan koperasi yang didirikan oleh badan hukum koperasi, yaitu koperasi sekunder, untuk penjenisan koperasi.⁵⁹

Kemudian daripada itu, terdapatlah suatu ketentuan dalam UU Nomor 25 Tahun 1992 yang sering dipahami sebagai perlindungan "*sapu jagad*" terhadap koperasi. Pasal 63 Ayat 1 Undang-undang ini menentukan bahwa.

"Dalam rangka pemberian perlindungan kepada Koperasi, Pemerintah dapat:

- a. menetapkan bidang kegiatan ekonomi yang hanya boleh diusahakan oleh Koperasi;
- b. menetapkan bidang kegiatan ekonomi di suatu wilayah yang telah berhasil diusahakan oleh Koperasi untuk tidak diusahakan oleh badan usaha lainnya."

Ketentuan ini dijelaskan sebagai berikut:

"Huruf a

Ketentuan ini dengan tegas mencerminkan komitmen Pemerintah dalam upaya memperkuat pertumbuhan dan perkembangan Koperasi sebagai suatu bangun perusahaan yang diamanatkan dalam Undang-Undang

⁵⁸*Ibid.*

⁵⁹*Ibid.* Pasal 15 jo. Pasal 1 Angka 3 dan 4. Ketentuan ini sesungguhnya merupakan upaya untuk menyederhanakan struktur badan usaha koperasi, yang dalam UU Nomor 12 Tahun 1967 diatur dengan sedemikian rumitnya (vide Pasal 15 dan penjelasannya).

Dasar 1945. Dalam rangka komitmen ini Pemerintah dapat menetapkan bidang ekonomi tertentu, terutama yang sangat erat hubungannya dengan kegiatan ekonomi rakyat, yang hanya boleh diusahakan oleh Koperasi. Pelaksanaan ketentuan ini bersifat dinamis dengan mempertimbangkan aspek keseimbangan terhadap keadaan dan kepentingan ekonomi nasional serta aspek pemerataan berusaha.

Huruf b

Ketentuan ini dimaksudkan untuk melindungi kelangsungan hidup usaha Koperasi."

Ayat 2 dari Pasal ini menentukan bahwa persyaratan dan tata cara pelaksanaan pemberian perlindungan ini diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.⁶⁰ Sampai hari ini peraturan pemerintah yang dimaksud dalam Ayat tersebut kiranya belum pernah diberlakukan. Padahal, persyaratan dan tata cara pelaksanaan bagi norma deklaratif seperti itu —yang tidak ditemukan penafsiran maupun penjelasannya secara sistematis dari peraturan perundang-undangan lain— sangat diperlukan agar norma tersebut menjadi operasional. Satu-satunya petunjuk mengenai pelaksanaan terhadap ketentuan Pasal 63 ditemukan dalam Peraturan Presiden (Perpres) tentang Daftar Bidang Usaha yang Tertutup dan Bidang Usaha yang Terbuka dengan Persyaratan di Bidang Penanaman Modal. Dalam Perpres mengenai hal tersebut selalu terdapat sekelompok "bidang usaha yang dicadangkan untuk usaha mikro, kecil, menengah dan koperasi," sebagai salah satu subkategori dari "bidang usaha yang terbuka dengan persyaratan."⁶¹ Terlebih lagi, Perpres yang merupakan peraturan pelaksana dari Undang-undang tentang Penanaman Modal ini biasanya selalu merujuk Undang-undang tentang Koperasi dalam diktumnya.⁶² Dengan demikian, meski tidak diatur dalam Peraturan Pemerintah, dapatlah ditarik simpulan bahwa keberadaan "bidang usaha yang

⁶⁰ Indonesia, Undang-Undang tentang Pokok-Pokok Perkoperasian, UU Nomor 25 Tahun 1992, Pasal 63 Ayat 2.

⁶¹Lihat, misalnya, Perpres Nomor 36 Tahun 2010 *tentang Daftar Bidang Usaha yang Tertutup dan Bidang Usaha yang Terbuka dengan Persyaratan di Bidang Penanaman Modal*, Pasal 2 Ayat 1.

⁶²*Ibid*, bagian mengingat.

dicadangkan untuk usaha mikro, kecil, menengah dan koperasi" dalam Perpres tentang Daftar Bidang Usaha yang Tertutup dan Bidang Usaha yang Terbuka dengan Persyaratan di Bidang Penanaman Modal merupakan pelaksanaan dari Pasal 63 UU Nomor 25 Tahun 1992.

KB 2002 merujuk UU Nomor 25 Tahun 1992 dalam diktumnya, meski, seperti biasa, tidak secara spesifik disebutkan ketentuan-ketentuan dalam pasal mana saja yang menjadi rujukannya. Beberapa pihak mengklaim bahwa ketentuan dalam Pasal 63 Undang-undang tersebut merupakan dasar bagi keberadaan hanya satu Koperasi TKBM di setiap pelabuhan. Klaim ini sangat lemah secara hukum, mengingat rumusan Pasal itu sendiri sangat tidak operasional dan KB 2002 juga tidak membuat penegasan apapun mengenai hal tersebut. Oleh karena itu, dapatlah dengan meyakinkan disimpulkan bahwa KB 2002 —sebagai salah satu dasar hukum Koperasi TKBM selain Instruksi Bersama Menteri Perhubungan Nomor IM.2/HK.601/PHB-1989 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor INS: 03/MEN/1989— tidak menentukan bahwa di setiap pelabuhan hanya boleh ada satu Koperasi TKBM. Bahwa menurut Instruksi Bersama tersebut, Koperasi TKBM pada awalnya dibentuk di tiap pelabuhan untuk menggantikan cabang YUKA yang pada kenyataannya memang hanya ada satu di setiap pelabuhan, tidak boleh lantas dipahami secara paralel bahwa Koperasi TKBM pun, sebagaimana cabang YUKA dahulu, hanya boleh ada satu di tiap pelabuhan. Terlebih lagi, apabila anggapan ini sampai digunakan sebagai dasar untuk menghalang-halangi maksud sekelompok TKBM yang ingin mendirikan Koperasi TKBM di pelabuhan, di samping yang sudah ada sebagai pengganti cabang YUKA, maka perbuatan ini bertentangan dengan UU Nomor 25 Tahun 1992 yang tidak memberlakukan pembatasan yang sedemikian.

Akhirnya, sangkaan bahwa dasar hukum keberadaan dan pembinaan Koperasi TKBM telah memungkinkannya untuk menjalankan praktik-praktik yang berindikasi monopoli dalam penyediaan dan penyaluran TKBM bagi kegiatan bongkar muat di pelabuhan, juga menjadi klaim yang tidak berdasar. Apabila benar bahwa Koperasi TKBM di pelabuhan- pelabuhan menjalankan praktik-praktik sedemikian, maka hal tersebut tidak ada hubungannya dengan dasar hukum pembentukan dan pembinaannya, karena dasar hukumnya pun tidak

membenarkan praktik-praktik tersebut. Jika demikian, sekiranya benar terjadi praktik monopoli, maka sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 50 Huruf I UU Nomor 5 Tahun 1999, alih-alih mempermasalahkan dasar hukum Koperasi TKBM, lebih tepat apabila diperiksa benarkah kegiatan Koperasi TKBM bertujuan khusus untuk melayani anggotanya, sehingga ia bisa dikecualikan dari ketentuan-ketentuan yang melarang praktik monopoli. Sekiranya pun tidak ditempuh langkah ke arah ini, berhubung KB 2002 tidak melarang didirikannya Koperasi TKBM lain di samping yang sudah ada di setiap pelabuhan, dan tuduhan praktik monopoli ini timbul karena keberadaan hanya satu koperasi di tiap pelabuhan, mungkin solusi bagi masalah ini adalah membiarkan berdiri dan beroperasinya beberapa Koperasi TKBM di tiap-tiap pelabuhan sesuai dengan aspirasi para TKBM sendiri. Dengan demikian, anggapan adanya masalah hukum persaingan usaha dalam permasalahan Koperasi TKBM ini sesungguhnya sumir dari sudut hukum, karena pada dasarnya berawal dari sekadar kurang dipahaminya peraturan-peraturan hukum yang berlaku.

BAB III

KOPERASI TKBM DALAM UU PERKOPERASIAN DAN UU PERSAINGAN USAHA

3.1. Perlindungan Hukum terhadap Usaha Bongkar Muat oleh TKBM dalam UU Perkoperasian

Perlindungan hukum dalam bagian bab ini berkaitan dengan lapangan usaha apa yang dilindungi oleh Undang-Undang Perkoperasian dan Rancangan Undang-Undang Perkoperasian. Dalam bagian ini, secara khusus akan dilihat mengenai ketentuan-ketentuan dalam dua undang-undang, yakni UU No. 12 tahun 1967, UU No. 25 tahun 1992, dan RUU Perkoperasian. Ketiga undang-undang tersebut layak dilihat sebagai perbandingan dalam rezim perkoperasian Indonesia. Ketiganya cukup representatif karena memuat soal ketentuan perlindungan yang relatif lebih jelas dibanding undang-undang yang lain. Di samping itu, koperasi TKBM berdiri saat UU 12/1967 masih berlaku dan berjalan pada masa diundangkannya UU 25/1992, dan kemungkinan akan tetap ada di masa ketika RUU Perkoperasian sudah disahkan.

Dalam hal ini, perlindungan yang dimaksud adalah perlindungan yang diselenggarakan oleh pemerintah dan aparaturinya. Hal tersebut tentunya berkaitan dengan bagaimana pula paradigma sebuah undang-undang/rancangan undang-undang. Sebagaimana dipaparkan pada bagian sebelumnya, bahwa koperasi merupakan sokoguru perekonomian rakyat. Hal itu jelas tersirat dalam pasal 33 UUD 1945. Dan dalam sejarahnya pun, para pendiri bangsa menghendaki bahwa badan usaha yang paling cocok untuk perekonomian Indonesia adalah koperasi. Oleh karenanya, akan dilihat bagaimana undang-undang tersebut memberi ruang bagi bertumbuh kembangnya koperasi. Atau, dengan kata lain akan coba diuraikan apakah undang-undang atau rancangan undang-undang tersebut telah konsekuen memenuhi amanat konstitusi dan warisan para pendiri bangsa.

Secara teknis akan diuraikan apakah diadakan semacam pemberian keleluasaan bagi koperasi untuk mengembangkan diri dalam berbagai lapangan usaha. Ada jaminan bahwa koperasi dalam lapangan-lapangan usaha tersebut bisa berusaha. Dari uraian tentang perlindungan yang diberikan undang-undang tersebut, dapat dilihat posisi usaha bongkar muat yang dilakukan oleh koperasi TKBM. Akan dilihat sejauh mana apakah usaha tersebut mendapat perlindungan dari rezim undang-undang perkoperasian. Dan apabila memang mendapat perlindungan, akan coba diuraikan seperti apa bentuk perlindungannya.

3.1.1. Perlindungan dalam UU No. 12 tahun 1967

UU/1967 menyebutkan bahwa lapangan usaha koperasi adalah di bidang produksi dan di bidang ekonomi lainnya berdasarkan pasal 33 UUD 1945 dengan penjelasannya.¹ Dalam penjelasan pasal tersebut, disebutkan bahwa Perekonomian Indonesia dibagi dalam sektor Pemerintah, sektor Koperasi, dan sektor Swasta. Dalam sektor Koperasi, Koperasi dapat bergerak ke dalam segala kegiatan ekonomi tetapi hal ini tidak berarti, bahwa sesuatu Koperasi dapat bergerak dalam kegiatan-kegiatan ekonomi yang terlepas sama sekali dari kepentingan-kepentingan anggota-anggotanya dan azas serta sendi dasar Koperasi, hingga anggota-anggota Koperasi yang bersangkutan akan dapat memperoleh kemanfaatan dari usaha-usaha yang mereka sendiri tidak sumbangkan karya/jasanya untuk memperoleh kemanfaatan tersebut.

Penggolongan koperasi pada dasarnya mempunyai peranan yang menentukan dalam pengaturan usaha pokoknya, hingga dapat diperoleh kemanfaatan bersama yang benar-benar dicapai berdasarkan sumbangan karya/jasanya para anggota-anggota. Lapangan Usaha Koperasi pada dasarnya dapat meliputi seluruh bidang ekonomi, termasuk usaha perbankan dan perasuransian. Dalam menjalankan peranan dan tugas sebagai yang dimaksud dalam pasal 7 UU 12/1967, Koperasi sebagai badan ekonomi dapat mendirikan dan memiliki perusahaan atau unit produksi yang langsung berada di bawah tanggung jawab dan pengawasan Pengurus Koperasi yang bersangkutan.

¹ Undang-Undang No. 12 tahun 1967, pasal 31.

Perusahaan dan unit produksi dimaksud di atas ini yang merupakan satu kesatuan dengan dan yang oleh karenanya tidak dapat dipisahkan dari ketatalaksanaan (*management*) seluruh kegiatan Usaha Koperasi yang bersangkutan, tidak memerlukan pengesahan tersendiri sebagai badan hukum (atau dengan kata lain tidak merupakan badan hukum tersendiri). Semua perusahaan yang merupakan bagian dari Koperasi tersebut tidak dapat menjalankan usaha yang bertentangan dengan Undang-Undang (UU 12/1967).

Dari pasal tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa pada dasarnya usaha bongkar muat dapat disebut sebagai unit usaha dalam koperasi TKBM. Karena koperasi TKBM dapat dikatakan merupakan sebuah bidang produksi. Bidang produksi dalam teks-teks ekonomi dasar dapat digolongkan dalam produksi jasa dan barang. Dalam hal ini, maka usaha bongkar muat merupakan bentuk produksi jasa, karena di situ yang dijadikan komoditas adalah tenaga dari tenaga kerja bongkar muat atau jasa. Sejalan dengan penjelasan pasal tersebut, dalam hal ini pekerja bongkar muat menyumbangkan jasanya untuk memajukan koperasi, atau dengan kata lain bekerja bersama-sama untuk membangun kesejahteraan bersama. Sejalan dengan azas koperasi di mana tiap-tiap anggota bekerja dari dan untuk koperasi agar kesejahteraan bersama dapat terwujud.

Kalaupun tenaga dari pekerja bongkar muat tidak digunakan oleh anggota koperasi, hal itu tidaklah menjadi masalah. Dalam pasal itu disebutkan bahwa hal itu terkait dengan penggolongan atau penjenisan koperasi yang didirikan. Misalnya sebuah koperasi produksi didirikan. Dari situ di dalamnya terdapat unit usaha berupa unit usaha bongkar muat. Hal ini tentunya sesuai dengan ketentuan dalam UU 12/1967 yang memberikan peluang kepada koperasi untuk memiliki unit usaha, bahkan dapat berupa jasa perbankan atau asuransi. Contohnya adalah Bank Bukopin dan Asuransi Bumiputera, sebelum keduanya berubah haluan pola usaha. Keduanya merupakan unit usaha perbankan dan asuransi dalam koperasi. Keduanya merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari koperasi yang mengindukinya.

Keduanya pada akhirnya memberikan jasa kepada orang lain yang bukan anggota koperasi. Tapi usaha perbankan atau asuransi tersebut dijadikan sebagai unit usaha dalam sebuah koperasi yang didirikan. Dan bentuk koperasi seperti itu

tetap mendapat perlindungan dalam kacamata UU 12/1967 karena unit usaha merupakan satu hal yang “tidak dapat dipisahkan dari ketatalaksanaan (*management*) seluruh kegiatan Usaha Koperasi yang bersangkutan, tidak memerlukan pengesahan tersendiri sebagai badan hukum (atau tidak merupakan badan hukum tersendiri).” Begitu halnya konstruksi dalam koperasi TKBM, ketika usaha bongkar muat diposisikan sebagai unit usaha dalam koperasi maka hal tersebut menjadi alas hukum bagi perlindungan koperasi TKBM. Bagaimana bentuk perlindungannya?

UU 12/1967 menyatakan bahwa Pemerintah berkewajiban untuk memberikan bimbingan, pengawasan, perlindungan, dan fasilitas terhadap koperasi serta memampukannya untuk melaksanakan pasal 33 UUD 1945 beserta penjelasannya.² Hal itu sejalan dengan Penjelasan Umum UU tersebut yang menyatakan bahwa untuk mencapai cita-cita tersebut Pemerintah mempunyai kewajiban membimbing dan membina perkoperasian Indonesia dengan sikap “*ing ngarsa sung tulada, ing madya mangun karsa, tut wuri handayani.*” Selanjutnya, dalam UU 12/1967 disebutkan bahwa guna melaksanakan kewajiban tersebut pada pasal 37, dengan tidak mengurangi hak dan kewajiban koperasi untuk mengatur diri sendiri, Pemerintah dengan Peraturan Pemerintah menetapkan kebijaksanaan, mengatur pembinaan, bimbingan, pemberian fasilitas, perlindungan dan pengawasan terhadap seluruh kegiatan koperasi.³

Hal ini bila dikaitkan dengan pendirian koperasi TKBM, maka akan sejalan. Dalam konteks ini, pendirian koperasi TKBM dapat dikatakan merupakan bentuk pembinaan terhadap koperasi. Oleh karena sebelumnya tenaga kerja bongkar muat terhimpun dalam YUKA, yang mana yayasan jelas bukanlah sebuah entitas hukum yang meyakinkan untuk menjalankan kegiatan usaha. Pembentukan koperasi untuk para tenaga bongkar muat yang sebelumnya berada dibawah YUKA merupakan sebuah langkah awal perlindungan, meski koperasi belum terbentuk. Hal itu mengingat jika menunggu inisiatif dari para tenaga kerja bongkar muat, maka tidak mungkin.

² Undang-Undang No. 12 tahun 1967, pasal 37

³ *Ibid*, pasal 38 ayat (1)

Ketidakmungkinan menunggu inisiatif dari tenaga kerja bongkar muat itulah yang dapat menjadi ruang bagi masuknya intervensi pemerintah untuk membentuk koperasi. Bagi penulis, demi mewujudkan koperasi sebagai gerakan ekonomi rakyat, koperasi mula-mula harus dipicu dengan dibentuk, tidak serta merta menunggu dari masyarakat untuk membentuk koperasi. Selanjutnya, jika sudah terbentuk, maka pembinaan, bimbingan, pemberian fasilitas, dan seterusnya dapat dilakukan oleh pemerintah.

Dari uraian pada UU 12/1967 tersebut pada dasarnya usaha bongkar muat yang dijalankan oleh koperasi TKBM masuk dalam lingkup perlindungan hukum UU 12/1967. Hanya saja, konstruksi perlindungan berdasarkan UU 12/1967 ini yaitu ketika usaha bongkar muat merupakan unit usaha dari koperasi TKBM. Jadi koperasi TKBM tidak menjalankan usaha layaknya sebuah Perseroan Terbatas yang usaha utamanya adalah usaha bongkar muat. Fokusnya adalah bagaimana melayani anggota.

Prinsip *self-help* tetap menjadi dasar dari penyelenggaraan koperasi ini. Persoalan bagaimana *self-help* tersebut dilaksanakan itulah yang menjadi persoalan. Dalam hal ini, untuk menopang *self-help* demi kesejahteraan anggota, koperasi tentunya harus bisa berkembang, seperti misalnya mendirikan unit usaha. Kondisi seperti ini pada dasarnya sudah dinyatakan dalam UU 12/1967, bahkan koperasi juga dapat mendirikan unit usaha perbankan dan asuransi. Undang-Undang ini pada dasarnya memberi ruang yang luas bagi koperasi untuk berkembang, untuk melebarkan lapangan usaha. Tentunya ini semua merupakan salah satu usaha penopang agar koperasi dapat menjadi gerakan ekonomi rakyat yang mandiri. Koperasi TKBM, oleh karena itu, merupakan salah satu contoh, sepanjang mengusahakan usaha bongkar muat sebagai unit usaha.

3.1.2. Perlindungan dalam UU No. 25 tahun 1992

Dalam penjelasan umum UU 25/1992 disebutkan bahwa Koperasi seharusnya memiliki ruang gerak dan kesempatan usaha yang luas yang menyangkut kepentingan kehidupan ekonomi rakyat. Tetapi, lanjut penjelasan umum tersebut, dalam perkembangan ekonomi yang berjalan demikian cepat, pertumbuhan Koperasi selama ini belum sepenuhnya menampakkan wujud dan

perannya sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar 1945. Demikian pula peraturan perundang-undangan yang ada masih belum sepenuhnya menampung hal yang diperlukan untuk menunjang terlaksananya Koperasi baik sebagai badan usaha maupun sebagai gerakan ekonomi rakyat. Oleh karena itu, untuk menyelaraskan dengan perkembangan lingkungan yang dinamis perlu adanya landasan hukum baru yang mampu mendorong Koperasi agar dapat tumbuh dan berkembang menjadi lebih kuat dan mandiri. Pembangunan Koperasi perlu diarahkan sehingga semakin berperan dalam perekonomian nasional.

Selanjutnya Pemerintah dapat menetapkan bidang kegiatan ekonomi yang hanya dapat diusahakan oleh Koperasi. Selain itu Pemerintah juga dapat menetapkan bidang kegiatan ekonomi di suatu wilayah tertentu yang telah berhasil diusahakan oleh Koperasi untuk tidak diusahakan oleh badan usaha lainnya. Hal tersebut dilakukan dengan memperhatikan kepentingan ekonomi nasional dan perwujudan pemerataan kesempatan berusaha. Undang-undang ini juga memberikan kesempatan bagi koperasi untuk memperkuat permodalan melalui pengerahan modal penyertaan baik dari anggota maupun dari bukan anggota. Dengan kemungkinan ini, Koperasi dapat lebih menghimpun dana untuk pengembangan usahanya.

Hadirnya undang-undang sebenarnya menjamin suatu kepastian bahwa koperasi dapat melebarkan lapangan usaha. Terdapat suatu pemetaan pengaturan yang jelas dalam undang-undang sehingga jelas apa yang bisa dilakukan koperasi. Meski tidak secara eksplisit disebutkan adanya larangan mengenai hal-hal apa yang tidak boleh dilakukan koperasi. Dalam undang-undang ini pemerintah nampak lebih memberi intervensi dalam pengembangan koperasi. Yakni pemerintah dapat menetapkan lapangan usaha apa saja yang dapat diusahakan oleh koperasi. Sehingga badan usaha lain tidak dapat mengusahakannya. Jika kita lihat, undang-undang ini cukup jauh melibatkan pemerintah dalam pembinaan koperasi. Pemerintah terkesan begitu aktif dalam membina koperasi. Hal itu, sebagaimana penjelesan umum UU 25/1992, dilakukan agar koperasi dapat mengembangkan diri sejauh mungkin yang tentunya dapat menjadi penyokong koperasi sebagai gerakan ekonomi rakyat.

Lebih lanjut UU 25/1992 menyebutkan bahwa Koperasi adalah badan usaha yang beranggotakan orang-seorang atau badan hukum Koperasi dengan melandaskan kegiatannya berdasarkan prinsip Koperasi sekaligus sebagai gerakan ekonomi rakyat yang berdasar atas asas kekeluargaan.⁴ Dalam pasal ini jelas sekali disebutkan bahwa koperasi yang ada di Indonesia berperan sebagai gerakan ekonomi rakyat. Tentunya hal ini merupakan hal yang luar biasa, sebagaimana diutarakan oleh Hatta. Maka dari pasal ini tersirat harus ada usaha yang luar biasa agar koperasi sebagai badan usaha bisa berkembang pesat, menyesuaikan dengan zaman, tanpa meninggalkan prinsip koperasi, sehingga dapat menjelma menjadi gerakan ekonomi rakyat.

Sementara itu, lebih lanjut disebutkan bahwa Koperasi bertujuan memajukan kesejahteraan anggota pada khususnya dan masyarakat pada umumnya serta ikut membangun tatanan perekonomian nasional dalam rangka mewujudkan masyarakat yang maju, adil, dan makmur berlandaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.⁵ Dalam hal ini, ada rumusan jelas, koperasi itu berusaha untuk siapa. Jika sebelumnya tidak terlalu jelas ketentuan bagaimana koperasi menjalankan kegiatan usahanya, kini ada skema yang jelas. Skala dari koperasi diperluas, yakni tidak semata-mata untuk kesejahteraan anggota melainkan untuk memberikan pelayanan bagi masyarakat luas. Hal ini menjadi menarik ketika terdapat ketentuan pada pasal 17 ayat (1).

Yaitu dinyatakan bahwa anggota Koperasi adalah pemilik dan sekaligus pengguna jasa Koperasi. Hal ini tentunya sejalan dengan prinsip asal koperasi, yakni bahwa anggota menolong dirinya sendiri (*self-help*).⁶ Tiap-tiap anggota bekerja sama untuk memajukan koperasi, sehingga setiap anggota akan sejahtera. Ada semangat bekerja dalam hal ini. Namun menjadi menarik jika anggota koperasi bekerja bukan untuk anggota koperasi, melainkan untuk pihak di luar anggota atau masyarakat luas. Misalnya saja dalam hal ini tentu terkait dengan

⁴ Undang-Undang No. 25 tahun 1992, pasal 1 angka 1.

⁵ *Ibid.*, pasal 3

⁶ *Ibid.*, pasal 17 ayat (1)

koperasi TKBM. Hal ini juga menentukan bagaimana UU 25/1992 memberikan perlindungan hukum atasnya.

Pasal 43 ayat (1) selanjutnya menyebutkan bahwa usaha Koperasi adalah usaha yang berkaitan langsung dengan kepentingan anggota untuk meningkatkan usaha dan kesejahteraan anggota. Pada Ayat (2) dinyatakan bahwa Kelebihan kemampuan pelayanan Koperasi dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang bukan anggota Koperasi. Dan, pada Ayat (3) dinyatakan bahwa Koperasi menjalankan kegiatan usaha dan berperan utama di segala bidang kehidupan ekonomi rakyat. Pasal ini tentu membawa konsekuensi yang cukup luas. Terdapat semangat untuk meng-ekspansi visi koperasi yang tadinya hanya sebetuk badan usaha untuk coba diperluas menjadi sebuah gerakan ekonomi rakyat. Tidak hanya untuk anggota, koperasi dijadikan sarana pelayanan bagi masyarakat, dan utamanya berperan menjadi gerakan ekonomi rakyat.

Dalam penjelasan pasal tersebut, disebutkan bahwa Usaha Koperasi terutama diarahkan pada bidang usaha yang berkaitan langsung dengan kepentingan anggota baik untuk menunjang usaha maupun kesejahteraannya. Dalam hubungan ini maka pengelolaan usaha Koperasi harus dilakukan secara produktif, efektif, dan efisien dalam arti Koperasi harus mempunyai kemampuan mewujudkan pelayanan usaha yang dapat meningkatkan nilai tambah dan manfaat yang sebesar-besarnya pada anggota dengan tetap mempertimbangkan untuk memperoleh sisa hasil usaha yang wajar. Untuk mencapai kemampuan usaha seperti tersebut di atas, maka Koperasi dapat berusaha secara luwes baik ke hulu maupun ke hilir serta berbagai jenis usaha lainnya yang terkait. Adapun mengenai pelaksanaan usaha Koperasi, dapat dilakukan dimana saja, baik di dalam maupun di luar negeri, dengan mempertimbangkan kelayakan usahanya.

Yang dimaksud dengan kelebihan kemampuan usaha Koperasi adalah kelebihan kapasitas dana dan daya yang dimiliki oleh Koperasi untuk melayani anggotanya. Kelebihan kapasitas tersebut oleh Koperasi dapat dimanfaatkan untuk berusaha dengan bukan anggota dengan tujuan untuk mengoptimalkan skala ekonomi dalam arti memperbesar volume usaha dan menekan biaya per unit yang memberikan manfaat sebesar-besarnya kepada anggotanya serta untuk memasyarakatkan Koperasi.

Melalui pasal ini sebenarnya perlindungan hukum atas usaha bongkar muat menemukan bentuk yang cukup jelas. Jika disebutkan bahwa usaha koperasi dikatakan tidak hanya untuk menunjang usaha tapi juga kesejahteraan anggota, maka koperasi TKBM masuk dalam konstruksi undang-undang ini. Jika dalam koperasi TKBM tiap anggota menjadi tenaga kerja bongkar muat, maka koperasi di sana menjadi sarana penunjang kesejahteraan anggota. Ditambah lagi, undang-undang ini memberi kesempatan bagi koperasi untuk dapat berusaha secara lebih luwes baik ke hulu maupun ke hilir serta berbagai jenis usaha lainnya yang terkait. Hal ini menimbulkan konsekuensi bahwa pemaknaan koperasi tidak bisa dilakukan secara sempit yakni mengacu pada koperasi klasik dimana anggota bekerja untuk dan dari koperasi, lantas hasil usaha itu dibagi sama rata dengan anggota.

Poin penting kerjasama cukup diperhatikan dalam undang-undang ini. Koperasi pada intinya adalah kerjasama. Koperasi TKBM dalam hal ini di dalamnya anggotanya bekerjasama untuk mewujudkan kesejahteraan bersama. Dengan demikian, dalam konstruksi undang-undang ini, usaha bongkar muat yang dilakukan oleh koperasi TKBM mendapat perlindungan hukum. Artinya, usaha bongkar muat tersebut secara hukum dapat dilaksanakan oleh koperasi. Dan lapangan usaha koperasi tersebut tidak terbatas pada pemenuhan kebutuhan para anggota, melainkan lebih luas yaitu bagaimana pemenuhan kesejahteraan dapat diusahakan bersama-sama oleh tenaga kerja bongkar muat untuk kesejahteraan bersama-sama.

Munculnya undang-undang ini setelah SKB tentang pendirian koperasi TKBM merupakan sebuah penguatan posisi koperasi TKBM. Karena dalam undang-undang ini diberikan kerangka yang jelas dalam perlindungan koperasi TKBM dalam mengadakan kegiatan usaha.

3.1.3. Perlindungan dalam RUU Perkoperasian

Sebelumnya sudah diterangkan bahwa persoalan perlindungan ini berkaitan dengan paradigma dari sebuah undang-undang/rancangan undang tentang perkoperasian. Jika kita melihat dua undang-undang yang dipaparkan sebelumnya, ada perbedaan, namun secara paradigma tidak begitu mencolok

perbedaannya. Namun lain halnya dengan RUU perkoperasian. Misalnya, penelitian yang dilakukan oleh Ega Windratno, yang menyoroti bahwa RUU Perkoperasian mengalami pergeseran paradigma dalam hal keanggotaan dan permodalan.⁷ Tentunya hal ini sedikit banyak berpengaruh pada persoalan bagaimana pemerintah melindungi kegiatan usaha koperasi.

Terdapat kesan dalam RUU perkoperasian bahwa koperasi akan dijadikan badan usaha yang otonom. Secara eksplisit RUU tersebut menyatakan bahwa koperasi merupakan perusahaan swadaya yang otonom, dan independen.⁸ Dinyatakan sebagai perusahaan, hal itu berarti bahwa koperasi semata-mata hanya sebuah lahan untuk mencari untung, bukan sebagai gerakan ekonomi rakyat. Karakter perusahaan yang otonom tersebut terlihat dengan adanya posisi baru yang disebut pengawas. Mungkin posisinya sama dengan komisaris dalam perseroan terbatas. Karena bertugas memberi nasihat dan pengawasan kepada pengurus.⁹ Dengan demikian posisi pemerintah yang melakukan pembinaan seperti pada dua undang-undang sebelumnya digantikan oleh pengawas dalam RUU. Jika sempat tercetus dalam undang-undang sebelumnya bahwa pemerintah dapat menetapkan kegiatan usaha koperasi yang tidak dapat diusahakan oleh badan usaha lain, maka ketentuan tersebut juga terdapat dalam RUU.

RUU perkoperasian juga menyebutkan bahwa Koperasi menjalankan kegiatan usaha yang langsung berkaitan dan bermanfaat bagi kegiatan usaha dan kepentingan ekonomi Anggota.¹⁰ Hal ini seakan menegaskan bahwa koperasi tetap mempertahankan bentuknya yang asli sebagai bentuk '*self-help*'. Mengenai hal ini dinyatakan secara implisit bahwa kegiatan usaha koperasi yang dilindungi adalah yang secara langsung berkaitan dengan anggota kegiatan usaha dan kepentingan ekonomi anggota. Selanjutnya juga dijelaskan, Pemerintah dan Pemerintah Daerah menetapkan kebijakan yang mendorong Koperasi sehingga

⁷ Lihat catatan kaki pada Bab II yang merujuk pada penelitian (skripsi) Ega Windratno di Fakultas Hukum UI, 2011.

⁸ Rancangan Undang-Undang Perkoperasian, pasal 3 huruf d.

⁹ *Ibid.*, pasal 49 ayat 1 huruf b.

¹⁰ *Ibid.*, pasal 79 ayat (1)

dapat tumbuh dan berkembang dengan baik.¹¹ Langkah sebagaimana dimaksud, pemerintah dapat memberikan bimbingan dan kemudahan dalam bentuk:¹²

- a. bimbingan Usaha Koperasi yang sesuai dengan kepentingan ekonomi anggotanya;
- b. pengembangan kelembagaan dan bantuan pendidikan, pelatihan, penyuluhan, dan penelitian Koperasi;
- c. pemberian kemudahan untuk memperkokoh permodalan Koperasi serta pengembangan lembaga keuangan Koperasi;
- d. bantuan pengembangan jaringan usaha Koperasi dan kerjasama yang saling menguntungkan antar Koperasi dan badan usaha lain;
- e. pemberian bantuan konsultasi dan fasilitasi guna memecahkan permasalahan yang dihadapi oleh Koperasi dengan tetap memperhatikan Anggaran Dasar Koperasi.

Seakan memang ada usaha-usaha pemerintah untuk mengembangkan koperasi. Namun anehnya, dalam RUU ini sebenarnya cenderung perlindungan hukum tidak ada terhadap koperasi. Hal itu dapat dilihat dari beberapa ketentuan yang menganggap koperasi disamakan karakternya dengan badan usaha lain, khususnya PT. Maka tepat bahwa terdapat pergeseran dalam RUU koperasi yang membuat koperasi bukan lagi sebagai kumpulan orang melainkan sebagai kumpulan modal. Padahal jika RUU berniat menjamin perlindungan terhadap koperasi, justru harus tetap menjaga karakter khusus koperasi yang tidak terdapat pada badan usaha lain. Dengan demikian, upaya perlindungan koperasi dalam RUU ini jadi bisa dipertanyakan. Padahal perkembangan koperasi dewasa ini sangat dipertanyakan, tetapi pemerintah hampir tidak memiliki peran sama sekali dalam pembinaan koperasi. Koperasi dibiarkan untuk masuk dan bersaing dengan badan usaha lain.

3.2. Koperasi TKBM dan Wilayah Kerjanya

Berbicara tentang Koperasi TKBM dalam kaitannya dengan wilayah kerjanya merupakan sebuah pembicaraan soal posisi TKBM di antara badan-

¹¹ *Ibid.*, pasal 110 ayat (1)

¹² *Ibid.*, pasal 110 ayat (3)

badan usaha yang bisa jadi menyelenggarakan kegiatan usaha serupa. Hal ini akan memunculkan persoalan mengenai wilayah kerja dari koperasi. Akan dibahas dalam bagian ini ketentuan-ketentuan dalam UU 12/1967, UU 25/1992, dan RUU Perkoperasian mengenai wilayah kerja koperasi. Hal itu tentunya berkaitan dengan istilah ‘daerah kerja’ koperasi. Akan coba diuraikan definisi atau ruang lingkup dari ‘daerah’ tersebut. Dalam hal ini tentunya juga akan coba untuk dibahas mengenai dimana saja koperasi dapat melakukan kegiatan usaha dalam sebuah kegiatan usaha.

Lalu akan menjadi persoalan penting untuk membahas mengenai batasan-batasan apa yang disebut sebagai ‘badan usaha’ dan ‘badan usaha lain’. Tentunya ini menarik jika untuk melihat sejauh mana koperasi dapat bergerak dalam kegiatan ekonomi, atau kemungkinan bergerak bersama badan usaha apa dalam satu lapangan usaha. Akan dilihat apakah definisi badan usaha lain itu merupakan pembagian golongan badan usaha atau tiap entitas badan usaha. Tentunya ini akan berkaitan erat dengan masalah-masalah yang timbul kemudian terkait dengan Koperasi TKBM.

3.2.1 Wilayah Kerja dalam UU No. 12 tahun 1967

UU 12/1967 menyebutkan bahwa daerah kerja Koperasi Indonesia pada dasarnya didasarkan pada kesatuan wilayah administrasi Pemerintahan dengan memperhatikan kepentingan ekonomi.¹³ Penjelasan pasal tersebut menyatakan bahwa daerah kerja Koperasi pada dasarnya harus cukup memiliki potensi ekonomi bagi perkembangan Koperasi yang bersangkutan. Guna kelancaran tugas pengawasan dan pembinaan, daerah kerja Koperasi didasarkan pada wilayah administrasi Pemerintahan. Koperasi-koperasi yang beranggotakan orang-orang pada umumnya harus berada di wilayah administrasi Pemerintahan yang terendah, umpamanya Desa-desa.

Dari ketentuan UU 12/1967 ini dapat dilihat bahwa koperasi memiliki lingkup kerja yang luas dan disesuaikan dengan ‘potensi ekonomi’ dari koperasi yang bersangkutan. Jadi undang-undang ini tidak menetapkan di mana koperasi dapat berkegiatan usaha. Koperasi dapat berusaha disesuaikan dengan kondisi

¹³ Undang-Undang No. 12 tahun 1967, pasal 16.

tempat dimana ia bisa bertumbuh. Terkait dengan koperasi TKBM, maka ketentuan undang-undang dapat dipergunakan. Koperasi TKBM merupakan koperasi yang khas karena potensinya hanya pada sektor jasa bongkar muat. Tiap anggota memiliki modal tenaga yang dipergunakan untuk melakukan bongkar muat di pelabuhan. Dengan demikian, potensinya tak lain adalah hanya di wilayah pelabuhan. Dengan begitu wilayah kerja koperasi ini hanya sebatas di pelabuhan.

Dalam ketentuan undang-undang ini nampak jelas ketentuan mengenai wilayah kerja bagi koperasi. Ada pemberian keterangan yang pasti di mana koperasi dapat melakukan kegiatan usaha. Hanya saja, dalam undang-undang ini tidak secara jelas diatur mengenai hierarki dalam pelaksanaan ketentuan mengenai wilayah usaha tersebut. Tidak terlalu jelas dari mana koperasi memperoleh legitimasi untuk melakukan kegiatan usaha. Hal ini tentunya berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap kegiatan usaha koperasi sebagai yang dipaparkan dalam bagian sebelumnya. Dalam undang-undang ini intervensi pemerintah dalam kegiatan usaha belum begitu terasa.

3.2.2. Wilayah Kerja dalam UU No. 25 tahun 1992

Sementara itu, UU 25/1992 menyebutkan bahwa dalam rangka pemberian perlindungan kepada Koperasi, Pemerintah dapat:¹⁴

- a. *menetapkan bidang kegiatan ekonomi yang hanya boleh diusahakan oleh Koperasi;*
- b. *menetapkan bidang kegiatan ekonomi di suatu wilayah yang telah berhasil diusahakan oleh Koperasi untuk tidak diusahakan oleh badan usaha lainnya.*

Penjelasan pasal tersebut menekankan bahwa selanjutnya Pemerintah dapat menetapkan bidang kegiatan ekonomi yang hanya dapat diusahakan oleh Koperasi. Selain itu Pemerintah juga dapat menetapkan bidang kegiatan ekonomi di suatu wilayah tertentu yang telah berhasil diusahakan oleh Koperasi untuk tidak diusahakan oleh badan usaha lainnya. Hal tersebut dilakukan dengan memperhatikan kepentingan ekonomi nasional dan perwujudan pemerataan

¹⁴ Undang-Undang No. 25 tahun 1992, pasal 63 ayat (1)

kesempatan berusaha. Undang-undang ini juga memberikan kesempatan bagi koperasi untuk memperkuat permodalan melalui pengerahan modal penyertaan baik dari anggota maupun dari bukan anggota. Dengan kemungkinan ini, Koperasi dapat lebih menghimpun dana untuk pengembangan usahanya.

UU 25/1992 memberikan pengaturan yang sangat bernuansa intervensi oleh negara dalam penentuan wilayah kerja koperasi. Dengan jelas pemerintah memberikan pengaturan agar koperasi bisa berkembang dengan menetapkan wilayah kerja, wilayah kerja dalam hal ini tentunya bukanlah wilayah kerja sebagaimana dimaksud dalam UU 12/1967. Yang dimaksud di sana adalah bidang usaha tertentu atau kegiatan ekonomi tertentu. Di dalam undang-undang ini juga dipertegas dengan adanya kata ‘hanya boleh’ diusahakan oleh koperasi. Hal ini tentunya seperti memberikan kesempatan monopoli kepada koperasi untuk mengusahakan hal tertentu. Bahkan Pemerintah dapat, “menetapkan bidang kegiatan ekonomi di suatu wilayah yang telah berhasil diusahakan oleh Koperasi untuk tidak diusahakan oleh badan usaha lainnya.” Hal ini tentu lebih menunjukkan keberpihakan pemerintah pada koperasi.

Jika kita melihat secara keseluruhan, UU 25/1992 memiliki hierarki yang jelas memberikan legitimasi wilayah kerja bagi koperasi dalam melakukan kegiatan usaha. Pemerintah dapat turun langsung memberikan perlindungan mengenai wilayah kerja koperasi. Namun yang penting untuk menjadi catatan adalah bahwa dalam undang-undang ini ketentuan mengenai wilayah kerja, dalam arti yang geografis sebagai UU 12/1967, tidak ada. Tidak ditemukan ketentuan yang menyebutkan di mana saja koperasi dapat menjalankan kegiatan usaha. Hanya diberi ketentuan berdasarkan tipe kegiatan ekonominya.

Ketentuan ini menunjukkan bahwa monopoli oleh koperasi pada dasarnya sah-sah saja, karena jika Pemerintah menetapkan batas kegiatan ekonomi tertentu maka hal itu sama dengan menjalankan peraturan perundang-undangan. Hal ini dapat terlihat dalam konteks TKBM. Ketika proses peralihan dari YUKA menjadi koperasi TKBM, Pemerintah telah menetapkan bahwa wilayah kerja bongkar muat di pelabuhan adalah wilayah kerja koperasi. Berdasarkan SKB tiga menteri 1989 telah ditentukan bahwa kegiatan usaha bongkar muat hanya bisa diusahakan oleh koperasi. Hal ini jelas sebuah penetapan dari pemerintah mengenai wilayah

kerja TKBM. Yang mungkin juga pemerintah menganggap selama ini wilayah bongkar muat di pelabuhan telah cukup untuk dilakukan oleh TKBM. Dan karenanya pembentukan koperasi di wilayah tersebut, dan sekaligus pemberian eksklusifitas padanya, merupakan hal yang sesuai dengan undang-undang.

Namun mengenai pemberian eksklusifitas tersebut (dan tidak hanya dalam lapangan usaha koperasi) bisa menjadi masalah belakangan. Mengingat adanya rezim baru undang-undang hukum persaingan usaha di Indonesia, yaitu UU No. 5 tahun 1999 tentang Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Dalam hal ini menjadi menarik untuk dibahas bagaimana interaksi antara ketentuan 'dapat monopoli' dengan ketentuan tegas 'anti monopoli' dalam undang-undang persaingan usaha. Akan dibahas juga sejauh mana pengecualian dalam hukum persaingan usaha dapat atau tidak dapat diterapkan pada koperasi TKBM.

Hal tersebut tentunya berkaitan dengan definisi badan usaha dan 'badan usaha lainnya'. Dalam arti, apakah badan usaha lain itu tetap koperasi dengan entitas yang berbeda dengan satu koperasi TKBM atau merupakan golongan badan usaha lain, misalnya PT. Terlebih terdapat kata-kata 'telah berhasil', hal ini tentunya menyiratkan bahwa sebelumnya sudah ada keadaan yang teruji dari koperasi dalam menjalankan kegiatan usaha tertentu. Idealnya dari peraturan tersebut, jika menilik keadaan koperasi TKBM, yang beroperasi di pelabuhan, badan usaha lain yang dimaksud adalah juga merupakan sebuah koperasi namun berbeda entitasnya. Karena wilayah kerja ditetapkan berdasarkan tipe kegiatan usahanya, dan kegiatan usaha TKBM sebelumnya telah diusahakan oleh koperasi. Meski tidak ada batasan yang jelas kapan koperasi dapat dikatakan berhasil, hal ini menyiratkan bahwa jika sebelumnya koperasi dapat menyelenggarakan dan dapat berjalan usahanya, maka pemerintah dapat memberi batasan bahwa kegiatan usaha tertentu dalam wilayah tertentu untuk diusahakan oleh koperasi. Pada dasarnya ketentuan mengenai eksklusifitas badan usaha koperasi ini tidak menutup kemungkinan untuk adanya lebih dari satu koperasi dalam wilayah kerja yang 'telah berhasil' itu. Sehingga, tetap tidak ada badan usaha lain, tetapi terdapat kemungkinan adanya lebih dari satu koperasi.

Dalam konteks koperasi TKBM misalnya, maka usaha TKBM di pelabuhan (karena usaha TKBM hanya ada di pelabuhan) hanya dapat diusahakan

oleh koperasi. Karena sejak peralihan dari YUKA hingga sekarang, usaha TKBM telah dikerjakan oleh koperasi, dan sedikit banyak dapat dikatakan 'berhasil'. Setidaknya parameter itu dapat dilihat dari masih eksisnya koperasi TKBM hingga kini. Sedangkan badan usaha yang dapat beroperasi di sana hanyalah koperasi, hanya saja, sebagaimana dijelaskan dalam interpretasi di atas, tidak terbatas hanya sebuah koperasi saja dalam satu pelabuhan. Hal ini menjadi penting ketika menyebut ada anggapan bahwa ada monopoli yang dilakukan oleh koperasi TKBM. Tentunya, tetap saja, persoalan wilayah ini mestinya diperjelas, agar tidak terjadi kerancuan khususnya dalam konteks koperasi TKBM ini. Koperasi TKBM pada dasarnya bekerja berdasarkan wilayah kerja, yakni wilayah pelabuhan. Namun, sayangnya ketentuan mengenai wilayah kerja tidak ditemukan dalam UU 25/1992, sehingga perlindungan terhadap koperasi dapat dilakukan.

3.2.3. Wilayah Kerja dalam RUU Perkoperasian

Dalam RUU Perkoperasian tidak ditemukan adanya ketentuan yang spesifik mengenai wilayah kerja bagi koperasi. Hanya saja dalam RUU disebutkan bahwa dalam rangka pemberian perlindungan kepada Koperasi, Pemerintah dan Pemerintah Daerah dapat menetapkan bidang kegiatan ekonomi yang hanya boleh diusahakan oleh Koperasi.¹⁵ Pada dasarnya persoalan ini mirip seperti apa yang diatur oleh UU 25/1992, yakni adanya intervensi dari pemerintah dalam menetapkan jenis kegiatan usaha yang hanya dapat diusahakan oleh koperasi. Namun tetap saja hal ini masih menyisakan masalah karena persoalan wilayah pada dasarnya tetap tidak mendapat ketentuan yang jelas. Lantas menjadi membingungkan bagaimana wilayah kerja bagi koperasi.

Hal ini tentunya menarik jika melihat adanya unsur keterlibatan pemerintah daerah dalam menetapkan bidang kegiatan ekonomi bagi koperasi. Hal ini jelas merupakan konsekuensi dari adanya rezim hukum otonomi daerah yang memberikan pemerintah daerah untuk mengembangkan dirinya, dan terlepas dari pemerintah pusat dalam beberapa bidang pemerintahan. Jika dalam RUU ini terdapat kewenangan dari pemerintah daerah, tentunya bisa jadi wilayah kerja koperasi didasarkan pada wilayah sebuah pemerintah daerah. Hal ini menjadi

¹⁵ *Ibid.*, pasal 111 ayat (1)

menarik jika dikaitkan dengan keberadaan koperasi TKBM yang 'wilayah kerjanya' berada di pelabuhan. Jika merujuk pada Undang-Undang No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran jo. Peraturan Pemerintah No. 70 tahun 1996 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan bukanlah tempat yang secara hierarkis berada dalam pengaturan pemerintah daerah. Dalam soal ini tentunya membingungkan jika dalam RUU terdapat pemberian kewenangan kepada pemerintah daerah.

Namun, ketentuan dalam RUU di atas cukup terang untuk menyatakan bahwa kegiatan usaha tertentu hanya dapat dilakukan oleh koperasi, tidak disebutkan di sana bahwa badan usaha lain tidak diperbolehkan. Sehingga, dengan jelas disebutkan bahwa kondisi persaingan dapat tetap tercipta atas dasar ketentuan tersebut. Karena pada dasarnya RUU tidak merinci apakah hanya diperbolehkan ada satu koperasi dalam satu kegiatan ekonomi tertentu. Sehingga, peluang untuk munculnya lebih dari satu koperasi terbuka melalui RUU ini. Terkait dengan keberadaan koperasi TKBM hal ini dapat menjadi jelas bahwa dalam wilayah kerja di pelabuhan bisa ada lebih dari satu koperasi. Dan ini tentunya dapat terkait erat dengan anggapan bahwa ada pelanggaran terhadap ketentuan anti monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.

3.3. Pengecualian dari Ketentuan Perundang-Undangan mengenai Persaingan Usaha

Dalam sub-bab ini akan dibahas mengenai soal pengecualian yang terdapat dalam ketentuan persaingan usaha. Pembahasan mengenai hal ini pada akhirnya mengerucut pada pengecualian terhadap koperasi, khususnya koperasi TKBM yang menjadi pokok permasalahan dalam skripsi ini. Dan, pada dasarnya soal pengecualian terhadap koperasi ini berkaitan dengan pembahasan sebelumnya mengenai perlindungan koperasi. Jika merujuk pada Undang-Undang Perkoperasian (UU 12/1967 dan UU 25/1992), sangat kental nuansa perlindungan hukum terhadap koperasi. Perlindungan itu berbentuk kebijakan dari pemerintah untuk memberikan lapangan usaha tertentu untuk diusahakan oleh koperasi. Hal ini sekilas bertabrakan dengan ketentuan dalam hukum persaingan usaha yang menjaga agar persaingan tetap ada antar badan usaha, tidak ada kebijakan monopoli yang dilakukan.

Namun dalam ketentuan tentang persaingan usaha pun terdapat pengecualian, tidak hanya kepada koperasi. Dalam penjelasan selanjutnya akan dibahas bidang-bidang apa saja yang dapat dikecualikan dari ketentuan mengenai persaingan usaha. Dalam hal koperasi, pengecualian ini terkait perlindungan terhadap koperasi agar tidak terjepit pada mekanisme pasar dalam hukum persaingan usaha. Koperasi merupakan sokoguru ekonomi rakyat sudah semestinya dilindungi dalam menjalankan aktivitas usahanya. Tidak dapat begitu saja dilepaskan dalam mekanisme pasar.

Dalam hal TKBM, pada pembahasan ini menjadi menarik ketika membahas tentang sejauh mana adanya persinggungan antara koperasi TKBM dengan ketentuan persaingan usaha. Namun sebelum itu akan dipaparkan terlebih dahulu prinsip-prinsip dalam pengecualian dari ketentuan persaingan usaha, kemudian dilanjutkan dengan pembahasan mengenai konsep pengecualian dalam Undang-Undang No. 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Dan pada akhirnya akan mengerucut pada pembahasan pengecualian badan usaha koperasi dari ketentuan-ketentuan hukum persaingan usaha.

3.3.1. Prinsip Pengecualian dari Ketentuan Persaingan Usaha

Menurut R. Shyam Khemani, *Best practice* dalam hukum persaingan usaha pada dasarnya menghendaki hukum yang dapat menjadi sebuah hukum umum atas penerapan yang umum (*general law of general application*) yang mana dapat diterapkan pada semua sektor (*all sectors*) dan kepada semua agen ekonomi (*all economic agents*).¹⁶ Namun pada akhirnya, hal tersebut bukanlah suatu hal yang berlaku secara kaku. Hampir semua negara, dalam penerapan legislasi persaingan usaha selalu mempertimbangkan banyak aspek yang mana tiap negara berbeda-beda pertimbangannya.

Pada dasarnya diakui pula bahwa proses dalam persaingan menekan pelaku usaha dapat bertindak efisien yang pada akhirnya memberikan pilihan

¹⁶ Khemani, R. Shyam, *Application of Competition Law: Exemptions and Exceptions*, makalah dalam United Nations Conference on Trade and Development, (New York and Geneva: United Nations, 2002), hal. 5

barang dan jasa yang besar dalam harga yang semurah-murahnya. Demikian tujuan utama dalam hukum persaingan usaha. Namun, ternyata, kebijakan hukum persaingan usaha di tiap negara tidaklah mendasarkan kebijakan legislasinya pada hal tersebut semata. Lanjut menurut Syham, kebijakan hukum persaingan usaha di beberapa negara ternyata didasarkan pada seperangkat nilai-nilai yang tidak dapat dikuantifikasi serta tidak dapat pula dikurangi menjadi sebuah *single economic objective*. Nilai-nilai tersebut dapat berupa refleksi atas harapan-harapan, budaya, sejarah institusi-institusi yang ada dalam sebuah masyarakat, serta faktor-faktor lain yang tidak dapat diabaikan begitu saja.¹⁷

Dari pertimbangan itulah pengecualian-pengecualian terhadap ketentuan hukum persaingan usaha dapat muncul di tiap negara. Namun menjadi penting untuk ditelaah lebih lanjut apakah pengecualian tersebut merupakan bentuk *exemptions* atau *exceptions*. Perbedaan ini menjadi penting untuk dapat melakukan re-evaluasi apakah sebuah ketentuan pengecualian dari suatu negara layak diterapkan. *Exceptions* mengacu pada sebuah pengecualian atas sebuah tindakan yang “dikeluarkan atau tidak harus mematuhi prinsip, aturan umum, dan sebagainya.” (*excluded from or not conforming to a general class, principle, rule, etc.*). Sementara *Exemptions* mengacu pada sebuah pengecualian yang membebaskan subjek tertentu dari kewajiban mematuhi sebuah aturan sebagaimana subjek yang lain (*excused or free from some obligation to which others are subject*).¹⁸

Maka *exception* berlaku dalam hal pengecualian atas tindakan tertentu yang khusus, misalnya tindakan atau perbuatan atau perjanjian yang melaksanakan undang-undang. Hal seperti ini tentunya biasa atau lumrah dalam hukum positif manapun. Selalu ada kondisi yang bisa ‘menghapus kesalahan’ dalam sebuah unsur tindakan pelanggaran. Karakter dari *exception* ini lebih cenderung universal, dalam arti di banyak negara dapat menerapkan aturan yang sama atas sebuah tindakan yang ‘dimaafkan’ dalam ketentuan persaingan usaha. Bahkan negara seperti Amerika Serikat pun memiliki banyak *exception* terhadap hukum persaingan usahanya (*US Antitrust Law*). Hal tersebut dikatakan cukup

¹⁷ Syham, *Application of Competition law...*, hal. 7-8

¹⁸ Shyam, *Applications of Competition Law...*, hal. 1

berdampak pada perdagangan internasional dan investasi. Misalnya saja terdapat banyak perjanjian restriktif (membatasi) yang terkait dengan industri-industri pertanian, semikonduktor, mesin, mineral, yang bisa dikatakan berpengaruh secara signifikan terhadap kondisi persaingan usaha di Amerika Serikat.¹⁹

Lain halnya dengan *exemption*, yang mana terkait dengan kebijakan makro sebuah negara. Dalam arti karakter pengecualiannya lebih melihat kepada aspek sektoral atau meliputi industri tertentu yang bisa jadi dianggap vital bagi sebuah negara. Atau bisa juga terkait dengan sektor yang meliputi tipe-tipe fungsional tertentu dari penyusunan (sistem ekonomi) (*certain functional types of economic arrangements...*).²⁰ *Exemption* berkaitan erat dengan bagaimana negara merencanakan perekonomian. Hal ini tentunya memiliki kekhususan dan berbeda-beda di tiap negara. Karena sebagaimana tadi disinggung, persoalan *exemption* ini berkaitan dengan nilai-nilai budaya, sejarah, dan institusi. Tidak semata-mata hanya mempertimbangkan aspek ekonomi semata.

Di dunia, ketentuan mengenai *exemption* ini beragam. Namun satu hal yang mendasarinya itu pada prinsipnya sama, yaitu kepentingan umum (*public interest*). Tiap negara berbeda-beda tolak ukurnya. Ada yang seperti Inggris yang murni mengaitkannya dengan *public interest*, namun ada pula yang mendasari dari *consumer welfare* seperti amerika serikat. Secara khusus misalnya dalam Ketentuan Persaingan Usaha Uni Eropa²¹ terdapat ketentuan mengenai larangan perjanjian yang berdampak pada perdagangan antara negara anggota Uni Eropa dan yang dapat mencegah, menghalangi, atau mengganggu persaingan sehat. Namun terdapat pengecualian (*exemption*)²² jika terdapat benefit yang melampaui efek-efek anti-kompetisi tersebut dan jika konsumen menerima pembagian yang

¹⁹ Douglas E. Rosenthal dan Phedon Nicolaidis, *Harmonizing Antitrust: The Less Effective Way to Promote International Competition*, Artikel dalam Institute for International Economics, <http://www.iie.com>

²⁰ Shyam, *Application of Competition Law...*, hal. 1-2

²¹ *EC Treaty*, Article 81 (1)

²² *Ibid.*, Article 81 (3)

adil dari benefit tersebut. Jadi, dapat dilihat bahwa *exemption* ini secara umum berkaitan pada kondisi publik, atau kepentingan publik.

Namun yang penting untuk menjadi sorotan, karena berkaitan dengan tulisan ini adalah mengenai pengecualian koperasi di berbagai negara. Pengecualian koperasi dapat dilihat di berbagai negara sebagai sebuah upaya perlindungan yang merupakan kebijakan makro negara. Pengecualian tersebut merupakan pengecualian terhadap tipe-tipe fungsional tertentu dari kegiatan ekonomi. Di Jepang, hukum antimonopolinya diterapkan pada semua jenis lapangan usaha. Namun terdapat *exemption* yang meliputi monopoli alamiah yang terkait dengan rel kereta, kelistrikan, gas, atau berbagai usaha yang secara alamiah cenderung monopolistik, dan juga dikecualikan terhadap hak kekayaan intelektual dan koperasi pertanian, konsumsi yang diatur oleh undang-undang.²³ *Exemption* yang sama terkait dengan koperasi juga dapat terlihat di legislasi hukum persaingan usaha di Aljazair dan Maroko. Pada dasarnya karakter pengecualian terhadap koperasi terdapat di banyak negara berkembang, karena posisinya yang sedang menyusun dan membangun kapasitas ekonomi.

Lebih lanjut Shyam menegaskan empat kategori sektor yang mana *exemption* dapat dilakukan, yang secara khusus akan dikaitkan dengan koperasi, yaitu:²⁴

- a. *Exemptions aimed at balancing unequal economic or bargaining power;*

Koperasi dibutuhkan untuk dikecualikan karena kapasitasnya yang dapat mengangkat ekonomi rakyat secara nyata. Menurut, Shyam, koperasi dipertimbangkan untuk dikecualikan karena dapat memfasilitasi anggotanya untuk dapat menawar harga efektif yang tinggi untuk barang atau jasa mereka. Hal ini akan menyeimbangkan kondisi perekonomian di mana tidak semua lapisan masyarakat dapat bersaing secara bebas dalam kegiatan ekonomi. Koperasi adalah salah

²³ Shyam, *Application...* hal. 22

²⁴ Shyam, *Application...* hal. 27-33

satunya, yang hingga kini belum dapat dikatakan mampu bersaing. Dengan ini *exemption* menjadi diperlukan.

b. Exemptions aimed at addressing information, transaction costs and “collective action” problems;

Hal ini berkaitan dengan arus pertukaran informasi yang mana penting dalam dalam industri. Hal ini tentunya tidak berkaitan dengan kegiatan usaha koperasi, karena hal ini lebih terkait pada hak kekayaan intelektual.

c. Exemptions that reduce risk and uncertainty;

Exemption ini diberikan terkait dengan beberapa industri yang melakukan kegiatan di sektor-sektor yang menurunkan risiko dan ketidakpastian, misalnya asuransi, broker investasi, atau pelayanan perbankan. Tentunya koperasi tidak terkait dengan hal ini.

d. Special sector and interest group demands.

Di beberapa negara, exemption diberikan untuk sektor khusus, seperti energi, udara, olahraga profesional, usaha kecil, dan BUMN. Hal-hal tersebut, kecuali usaha kecil termasuk dalam kategori monopoli ilmiah yang memang dalam rezim hukum persaingan usaha universal diakui sebagai sebuah pengecualian.

Dari empat kategori tersebut di atas, koperasi memenuhi kapasitas untuk mendapat exemption berkaitan erat dengan poin pertama (a). Hal itulah yang menjadi dasar rasional mengapa koperasi dikecualikan. Pengecualiaan tersebut tentunya, sebagaimana diuraikan di atas, merupakan cerminan dari refleksi nilai budaya, sejarah, dan institusi dari suatu masyarakat. Mengingat hal tersebut, tentunya hal ini berkaitan erat dengan bagaimana koperasi di Indonesia, muncul dan berdiri. Menurut Hatta dan beberapa pendiri bangsa, koperasi merupakan cerminan ekonomi yang nyata untuk bangsa Indonesia. Badan usaha koperasi merupakan cerminan budaya dan sejarah bangsa Indonesia yang dipenuhi nuansa

kerjasama. Maka dari itu, sebenarnya secara keilmuan, koperasi merupakan sebuah keharusan untuk diberi pengecualian, dalam hal ini *exemption*.

Dalam bagian ini akan dipaparkan perihal pengecualian dalam Ketentuan Persaingan Usaha yang terkait dengan TKBM. Untuk itu, pemaparannya akan dibagi dua. *Pertama*, mengenai pengecualian dalam persaingan usaha secara umum. *Kedua*, mengenai interpretasi sistematis terhadap pasal 50 huruf i UU Persaingan Usaha, yakni dikaitkan dengan UU tentang Perkoperasian (UU 12/1967 dan UU 25/1992).

3.3.2. Pengecualian dari Ketentuan Persaingan Usaha dalam UU No. 5 tahun 1999

Berikut akan dipaparkan mengenai ketentuan-ketentuan pengecualian dalam UU 5/1999 tentang Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, yang mana berdasarkan pasal 50 terdiri atas:

- a. perbuatan dan atau perjanjian yang bertujuan melaksanakan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- b. perjanjian yang berkaitan dengan hak atas kekayaan intelektual seperti lisensi, paten, merek dagang, hak cipta, desain produk industri, rangkaian elektronik terpadu, dan rahasia dagang, serta perjanjian yang berkaitan dengan waralaba
- c. perjanjian penetapan standar teknis produk barang dan atau jasa yang tidak mengekang dan atau menghalangi persaingan
- d. perjanjian dalam rangka keagenan yang isinya tidak memuat ketentuan untuk memasok kembali barang dan atau jasa dengan harga yang lebih rendah daripada harga yang telah diperjanjikan
- e. perjanjian kerjasama penelitian untuk peningkatan atau perbaikan standar hidup masyarakat luas
- f. perjanjian internasional yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia

- g. perjanjian dan atau perbuatan yang bertujuan untuk ekspor yang tidak mengganggu kebutuhan dan atau pasokan pasar dalam negeri
- h. pelaku usaha yang tergolong dalam usaha kecil
- i. kegiatan usaha koperasi yang secara khusus bertujuan untuk melayani anggotanya.

Dari sembilan ketentuan pengecualian tersebut, tentunya banyak yang berkaitan dengan dengan peraturan perundang-undangan yang lain yang tidak dapat diabaikan. Dalam hal ini dibahas dua dari pengecualian yang ada, yang sudah ada pedoman pelaksanaan yang dibuat oleh KPPU. Yang pertama adalah soal waralaba, dan yang kedua soal usaha kecil. Soal waralaba ini pada dasarnya dikecualikan karena terkait dengan kekhasan yang baik terkandung dalam *best practices* waralaba maupun dalam regulasi tentang waralaba.

Pengecualian waralaba terdapat dalam Keputusan No.57/KPPU/Kep/III/2009 tentang Pedoman Pelaksanaan Ketentuan Pasal 50 huruf b Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat terhadap Perjanjian yang berkaitan dengan waralaba. Perjanjian yang dikecualikan adalah perjanjian yang mengatur sistem waralaba dan pengalihan hak lisensi dari pemberi kepada penerima waralaba. Sedangkan tentang perjanjian yang dapat menyebabkan terjadinya praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, walaupun berkaitan dengan waralaba, tidak termasuk yang dikecualikan.

Pedoman ini tentunya berkaitan dengan regulasi tentang waralaba. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 2007 tentang Waralaba disebutkan bahwa Waralaba adalah hak khusus yang dimiliki oleh orang perseorangan atau badan usaha terhadap sistem bisnis dengan ciri khas usaha dalam rangka memasarkan barang dan/atau jasa yang telah terbukti berhasil dan dapat dimanfaatkan dan/ atau digunakan oleh pihak lain berdasarkan perjanjian waralaba.²⁵

Dalam perjanjian, biasanya pemberi waralaba menetapkan berbagai persyaratan kepada penerima waralaba yang dimaksudkan untuk menjaga ciri khas usaha, standar pelayanan, dan barang dan/atau jasa yang dipasarkan.

²⁵ PP No. 42 tahun 2007, pasal 1 angka 1

Persyaratan yang demikian biasanya untuk menjaga HKI dan konsep waralaba itu sendiri sehingga dapat dikecualikan dari penerapan Undang-Undang No. 5 Tahun 1999.

Namun, dalam praktek berbagai persyaratan perjanjian waralaba sering memuat klausula yang dapat menghambat atau memberikan batasan kepada penerima waralaba dalam menjalankan usahanya, sehingga berpotensi menimbulkan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Dalam hal terdapat persyaratan yang demikian, maka perjanjian waralaba tersebut tidak dikecualikan dari penerapan Undang-Undang No. 5 Tahun 1999.

Dari kesembilan pengecualian tersebut, hanya dua hal yang mendapat pengecualian, yaitu usaha kecil dan koperasi. Dalam penjelasan usaha kecil disebutkan bahwa:

“Pelaku usaha yang tergolong dalam usaha kecil adalah sebagaimana dimaksud Undang-undang Nomor 9 Tahun 1995 tentang Usaha Kecil.”

Lebih lanjut, Unsur Pelaku Usaha Sesuai ketentuan UU No. 5/1999 yang mengatur bahwa pelaku usaha adalah setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi.²⁶ Sedangkan Unsur Tergolong Usaha Kecil Sesuai penjelasan Pasal 50 huruf h menjelaskan bahwa pelaku usaha yang tergolong usaha kecil adalah sebagaimana dimaksud dalam UU No. 9/1995. Lebih jauh, sesuai ketentuan dalam UU No. 20/2008 mengatur bahwa pada saat UU No. 20/2008 mulai berlaku, UU No. 9/1995 dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.²⁷ Untuk itu, penafsiran terminologi usaha kecil harus mengacu pada UU No. 20/2008.

Penjelasan selanjutnya adalah mengenai koperasi yang berbunyi:

Yang dimaksud dengan melayani anggotanya adalah memberi pelayanan hanya kepada anggotanya dan bukan kepada masyarakat umum untuk

²⁶ UU No. 5 tahun 1999, pasal 1 angka 5.

²⁷ UU No. 20 tahun 2008, pasal 40

pengadaan kebutuhan pokok, kebutuhan sarana produksi termasuk kredit dan bahan baku, serta pelayanan untuk memasarkan dan mendistribusikan hasil produksi anggota yang tidak mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

Jika melihat bunyi pasal 50 tersebut, terasa benar bahwa ada keistimewaan dalam dua butir terakhir. Keistimewaan tersebut tak lain karena dua butir terakhir keduanya merupakan kategori *exemption*, lain halnya dengan tujuh butir sebelumnya yang merupakan *exception*. Penggolongan ini semakin beralasan ketika hanya dua butir tersebut yang mendapat penjelasan, dan penjelasan tersebut berkaitan dengan undang-undang lain, dengan kata lain karakternya lebih makro. Karakter makro itu berkaitan dengan kebijakan pemerintah yang merupakan legitimasi bagi *exemption*. Misalnya saja pengecualian yang diberikan pada usaha kecil yang harus dikaitkan dengan Undang-Undang tentang Usaha Kecil. Dalam hal koperasi juga hal itu mesti dilakukan karena istilah hukum (*legal term*) mengenai koperasi hanya ditemukan dalam Undang-Undang Perkoperasian. Dengan begitu interpretasi terhadapnya bisa jadi tidak berdiri sendiri, yakni hanya mendasarkan pada ketentuan hukum persaingan usaha.

Pembagian *exception* dan *exemption* ini selanjutnya menjadi penting untuk melihat jenis interpretasi apakah yang dapat dilakukan bagi pasal tersebut, khususnya dalam skripsi ini yaitu tentang pengecualian terhadap koperasi. Pembahasan selanjutnya dikhususkan pada pengecualian terhadap koperasi.

3.3.3. “Melayani Anggotanya”: Interpretasi Sistematis terhadap Pasal 50 huruf (i) UU Persaingan Usaha

Sejalan dengan pembahasan sebelumnya, maka jenis interpretasi yang paling mengemuka untuk pasal 50 huruf i UU Persaingan Usaha adalah interpretasi sistematis. Oleh karena ketentuan ini berkaitan dengan undang-undang lain di luar Undang-Undang tentang persaingan Usaha.

Menurut Mahendra, dalam ilmu hukum dikenal bermacam-macam metode interpretasi atau penafsiran yaitu: metode penafsiran gramatikal, otentik, teleologis (sosiologis), **sistematis (logis)**, historis (subjektif), komparatif, futuristis (antisipatif), restriktif dan ekstensif. Metode interpretasi/penafsiran

tersebut secara sederhana dapat dikelompokkan berdasarkan 2 pendekatan, yaitu (1) *the textualist approach (focus on text)* dan (2) *the purposive approach (focus on purpose)*. Interpretasi gramatikal dan otentik termasuk kategori pendekatan pertama, sementara metode interpretasi lainnya mengacu kepada pendekatan kedua.²⁸ Dengan demikian, interpretasi sistematis didasarkan pada tujuan. Jika mengaitkan dengan konteks pasal pengecualian ini, maka tujuannya adalah mengetahui apa yang dimaksud dengan ‘melayani anggotanya’ yang tidak mungkin hanya didapat dari penjelasan pasal dalam UU persaingan usaha. Interpretasi sistematis juga disebut interpretasi logis. Logika undang-undang menyatakan bahwa ketentuan yang lebih khusus harus diikuti, dalam hal ini ketentuan dalam undang-undang perkoperasian.

Menurut Achmad Ali interpretasi sistematis adalah metode yang menafsirkan undang-undang sebagai bagian dari keseluruhan sistem perundang-undangan. Jadi perundang undangan dianggap sebagai suatu sistem yang utuh. Contoh : dalam suatu masyarakat mengajukan perkara ke pengadilan maka pihak pengadilan tidak boleh menolak dengan alasan bukan wewenang atau tidak ada hukum yang mengaturnya. Sebab undang-undang dianggap sebagai suatu sistem yang utuh, tentu ada aturan dalam perundang-undangan yang mengaturnya.²⁹ Undang-Undang persaingan usaha di dalamnya memuat tentang *legal term* dalam koperasi. Sebagai sebuah sistem perundang-undangan yang utuh, maka sudah semestinya dalam menafsirkan *legal term* tentang koperasi, harus merujuk pada undang-undang perkoperasian.

Di samping itu, ada pendapat lain, bahwa metode interpretasi secara sistematis yaitu penafsiran yang menafsirkan peraturan perundang-undangan dihubungkan dengan peraturan hukum atau undang-undang lain atau dengan keseluruhan sistem hukum. Karena, terbentuknya suatu undang-undang pada hakikatnya merupakan bagian dari keseluruhan sistem perundang-undangan yang

²⁸ A.A. Oka Mahendra, Penafsiran Undang-Undang dari Perspektif Penyelenggara Pemerintahan, <http://www.djpp.depkumham.go.id/htn-dan-puu/231-penafsiran-undang-undang-dari-perspektif-penyelenggara-pemerintahan.html>, diakses pada tanggal 20 Desember 2011

²⁹ *Proses Penemuan Hukum*, <http://siti.staff.ugm.ac.id/wp/2010/07/05/penemuan-hukum/> diakses pada tanggal 20 Desember 2011

berlaku sehingga tidak mungkin ada satu undang-undang yang berdiri sendiri tanpa terikat dengan peraturan perundang-undangan lainnya. Sebagai konsekuensi logis dari berlakunya suatu sistem perundang-undangan maka untuk menafsirkan undang-undang tidak boleh menyimpang atau keluar dari sistem perundang-undangan itu. Oleh karena itu interpretasi sistematis ini disebut juga interpretasi logis.³⁰ Pengertian tersebut semakin jelas menunjukkan bahwa ketentuan sebuah undang-undang tidak boleh menyimpang dari ketentuan undang-undang lain yang sebelumnya ada, dalam arti harus logis, yakni undang-undang yang lebih umum tidak boleh bertentangan dengan ketentuan yang lebih khusus.

Lebih lanjut, Grabmair dan Ahsley menyatakan bahwa interpretasi sistematis yaitu:³¹

- ... is one of the four **recognized civil law interpretation methods** besides wording, legislative intent and teleology.
- ... analyzes a norm with respect to its position in the code's **overall structure and interconnected meaning**. [Larenz, 1995; Alexy 1978]
- ... means interpretation of **norm interaction**.
 - The norm is interpreted in light of the **influence of other norms**.
 - ... and in light of the influence the norm has on its surrounding ones ...
 - ... in its **Sphere of Influence**.

Penjelasan yang diberikan oleh Grabmair dan Ashley ini merupakan penjelasan tentang interpretasi sistematis yang paling komprehensif. Namun, dari semua penjelasan, dapat kita tarik kesimpulan semua definisi yang diberikan oleh para pakar terdapat satu benang merah. Yaitu, bahwa dalam menafsirkan sebuah istilah atau pasal dalam undang-undang tidak boleh menyimpang dari ketentuan undang-undang lain. Harus diperhatikan bahwa ada pengertian yang saling tersambung sehingga tercipta koherensi dalam satu struktur sistem perundang-undangan.

Dalam konteks menafsirkan 'melayani anggotanya', maka interpretasi sistematis dapat dilakukan, karena merupakan istilah yang secara khusus, meski

³⁰ Prima Jayatri, *Jenis-Jenis Metode dan Konstruksi Hukum*, <http://logikahukum.wordpress.com/tag/metode-interpretasi-secara-sistematis/> diakses pada tanggal 20 Desember 2011

³¹ Matthias Grabmair dan Kevin D. Ashley, *Towards Modeling Systematic Interpretation of Codified Law*, presentasi pada Jurix Conference, 2005.

tidak eksplisit ada dalam rezim undang-undang perkoperasian. Dalam hal ini akan dilihat pertama-tama pengertian dalam undang-undang persaingan usaha, yang menyebutkan bahwa melayani anggotanya itu adalah:

- Memberi pelayanan hanya kepada anggotanya dan bukan kepada masyarakat umum;
- Untuk pengadaan kebutuhan pokok, kebutuhan sarana produksi termasuk kredit dan bahan baku
- Pelayanan untuk memasarkan dan mendistribusikan hasil produksi anggota
- Tidak mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

Sebelum melangkah ke bagian selanjutnya, sebenarnya keterangan terakhir bahwa kegiatan melayani anggotanya itu tidak mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat ini terlihat janggal. Karena penjelasan pasal ini merupakan penjelasan pasal pengecualian terhadap ketentuan monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Tetapi anehnya, ada lagi peringatan bahwa pengecualian tersebut boleh asal tidak mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat. Jadi seperti berputar-putar dan ketentuan ini menjadi tidak jelas. Semestinya, dalam pedoman pasal 50 butir i hal ini menjadi catatan penting.

Selanjutnya, jika melihat definisi yang dikemukakan oleh undang-undang persaingan usaha tentang melayani anggotanya ini, maka terlihat ruang lingkup yang diberikan sangatlah sempit, mengesankan koperasi klasik yang seakan tidak bisa berkembang. Hal ini tentunya bertentangan dengan UU 12/1967 dan UU 25/1992. Dari kedua undang-undang tersebut, ditegaskan bahwa koperasi bisa saja tidak secara langsung melayani anggotanya, melainkan dapat ke masyarakat umum.

Misalnya saja dalam UU 12/1967 yang menyebutkan bahwa Koperasi sebagai badan ekonomi dapat mendirikan dan memiliki perusahaan atau unit produksi yang langsung berada di bawah tanggung jawab dan pengawasan

Pengurus Koperasi yang bersangkutan.³² Tentunya jika melihat hal ini maka tak mungkin untuk menuruti definisi melayani anggotanya berdasarkan ketentuan hukum persaingan usaha. UU 12/1967 memberikan lapangan yang luas bagi koperasi untuk berusaha, tidak sebatas pada kegiatan tradisional semata.

Lebih tegas lagi dalam ketentuan UU 25/1992, yang ditambah lagi koperasi dapat ditopang oleh pemerintah untuk dapat melakukan ‘monopoli’. Pada Pasal 43 ayat (1) disebutkan bahwa usaha Koperasi adalah usaha yang berkaitan langsung dengan kepentingan anggota untuk meningkatkan usaha dan kesejahteraan anggota. Ayat (2) Kelebihan kemampuan pelayanan Koperasi dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang bukan anggota Koperasi. Ayat (3) Koperasi menjalankan kegiatan usaha dan berperan utama di segala bidang kehidupan ekonomi rakyat. Belum lagi ditambah ketentuan dalam undang-undang koperasi bahwa pemerintah dapat memberikan perlindungan kepada koperasi dalam hal lapangan usaha yang eksklusif, yakni bahwa dalam rangka pemberian perlindungan kepada Koperasi, Pemerintah dapat:

- a. *menetapkan bidang kegiatan ekonomi yang hanya boleh diusahakan oleh Koperasi;*
- b. *menetapkan bidang kegiatan ekonomi di suatu wilayah yang telah berhasil diusahakan oleh Koperasi untuk tidak diusahakan oleh badan usaha lainnya.³³*

Dari ketentuan tersebut di atas, dapat kita lihat bahwa ada keterkaitan antara perlindungan dalam undang-undang perkoperasian tersebut dengan hukum persaingan usaha. Sudah jelas bahwa pengecualian terhadap pasal 50 huruf i UU Anti-Monopoli harus dilihat dengan interpretasi sistematis. Dan interpretasi sistematis tersebut pada akhirnya dapat berhadapan dengan ketentuan eksklusivitas koperasi. Hal tersebut terkait dengan persoalan wilayah kerja, dan maksud dari ‘badan usaha lainnya’. Wilayah kerja koperasi TKBM dalam hal ini khusus yaitu di pelabuhan, di mana pelaku usaha TKBM selama ini adalah koperasi sebagai pengganti dari YUKA. Dapat dikatakan telah berhasil, hal itu dapat dilihat dari eksistensi koperasi TKBM hingga kini. Sehingga wilayah kerja

³² UU No. 12 tahun 1967, pasal 7

³³ UU No. 25 tahun 1992, pasal 63 ayat (1)

tersebut mau tidak mau sudah berada secara eksklusif. Dalam SKB pembentukan koperasi TKBM (1989 jo. 2002) terlihat jelas aplikasi dari ketentuan perlindungan ini. Namun satu hal yang penting untuk dicatat, dalam soal ini tidak ada aturan yang membatasi jumlah koperasi dalam satu pelabuhan, karena pada dasarnya hal itu sah-sah saja. Jadi, idealnya, bukannya membuka kesempatan kepada badan usaha non-koperasi untuk bersaing bersama koperasi, melainkan membuka kesempatan untuk munculnya koperasi-koperasi yang lain dalam satu pelabuhan.

Terlihat jelas, bagaimana koperasi tidak dapat dipandang secara sempit hanya sebatas pada ketentuan dalam undang-undang persaingan usaha, yang terkesan mengerdilkan koperasi. Tentunya dengan interpretasi sistematis, definisi melayani anggotanya dalam undang-undang persaingan usaha ini harus ditolak, karena secara logis bertentangan dengan rezim hukum perkoperasian (UU 12/1967 dan UU 25/1992).

Di samping itu, terkait dengan mana koperasi merupakan satu bentuk *exemption*, yang merupakan bagian dari kebijakan pemerintah, sama halnya dengan usaha kecil, maka ketentuan atasnya tidak dapat disamaratakan dengan ketentuan-ketentuan *exception* dalam butir-butir pasal 50 yang lain. Hal ini tidak sesuai dengan doktrin-doktrin pengecualian bahwa harus ada pembedaan terang antara keduanya agar rezim hukum anti monopoli dapat diterapkan di Indonesia.

BAB IV
ANALISIS MENGENAI PERAN DAN KEDUDUKAN
KOPERASI TKBM DARI SUDUT HUKUM PERSAINGAN
USAHA

4.1. Kerangka Pengaturan Koperasi TKBM

Dalam bagian ini akan dijelaskan mengenai pemetaan peraturan-peraturan apa yang melingkupi koperasi TKBM. Akan dilihat sejauh mana terutama ketentuan-ketentuan dalam peraturan tersebut yang berkaitan dengan dugaan-dugaan pelanggaran hukum persaingan usaha. Peraturan ini menarik untuk dikaji karena keberadaan dan kondisi koperasi TKBM berkaitan karena adanya legitimasi dari peraturan-peraturan tersebut. Peraturan-peraturan tersebut menjadi dasar bagi segala tindakan hukum koperasi TKBM. Oleh karena itu, sangat penting untuk melakukan kajian-kajian secara mendalam.

Peraturan-peraturan yang akan dikaji adalah peraturan sejak beralihnya dari YUKA ke koperasi TKBM. Yaitu dimulai dari Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja tentang pembubaran Yayasan Usaha Karya. Hingga peraturan dan keputusan yang dibuat setelah era reformasi. Perjalanan peraturan yang terkait dengan koperasi TKBM tentunya penting untuk dilihat karena ketentuan persaingan usaha sendiri baru lahir dan berlaku sejak tahun 1999, sementara ketentuan mengenai koperasi TKBM telah ada sejak tahun 1980-an akhir. Tentunya harus ada kajian atas seluruh aturan yang terkait, tujuannya adalah agar dapat diketahui sejauh mana koperasi TKBM bersinggungan dengan ketentuan-ketentuan mengenai persaingan usaha.

Berikut dalam sub-bab 4.1.1 sampai dengan 4.1.2, akan dipaparkan mengenai peraturan-peraturan tersebut.

4.1.1. Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor KM.130/KP.803/PHB 86 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor KEP-837/MEN/86 tentang Pembubaran Yayasan Usaha Karya (YUKA)

SKB ini pada dasarnya tidak terlalu terkait dengan persoalan koperasi TKBM. Tetapi penting untuk dilihat sebagai dasar dari dimulainya era buruh usaha bongkar muat di Indonesia. Jika sebelumnya YUKA adalah semacam perusahaan penyedia jasa bongkar muat, tentunya hal ini berkaitan dengan karakter koperasi TKBM pasca pembubaran YUKA. SKB ini juga menyebutkan bahwa pelaksanaan pengurusan TKBM sebagai akibat dari pembubaran YUKA akan diatur oleh Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja secara sendiri-sendiri sesuai kewenangannya, setelah mendengar pendapat masing-masing.¹

Sebenarnya, jika melihat dari ketentuan ini, belum ada ide untuk mendirikan koperasi TKBM sebagai pengganti YUKA. Karena masih akan dipikirkan oleh kedua kementerian untuk selanjutnya mengenai siapa yang mengusahakan tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan. Atas dasar ketentuan tersebut, maka dikeluarkanlah Instruksi Menteri Perhubungan Nomor IM.6/HK 601-87 tentang Pembentukan Badan Sementara Pengelola Pekerja Bongkar Muat di Pelabuhan tertanggal 21 Oktober 1987. Dalam diktum kedua instruksi ini ditentukan bahwa “dalam hal dianggap perlu” Administrator Pelabuhan dapat membentuk badan khusus untuk mewakilinya dalam mengelola pekerja bongkar muat, yang mana badan tersebut bertindak atas nama dan bertanggung-jawab kepada Administrator Pelabuhan. Badan inilah yang kemudian dikenal sebagai Badan Pengelola Pekerja Bongkar Muat (BPPBM), atau yang di tiap-tiap pelabuhan disebut sebagai Unit Pengelola Pekerja Bongkar Muat (UPPBM). Sesuai dengan Lampiran Instruksi tersebut, Badan ini memiliki lingkup tugas yang mencakup (i) tugas administratif/operasional dari kegiatan bongkar muat itu sendiri, yang dilakukan oleh pekerja bongkar

¹ Pasal 4 SKB Menhub dan Menakertrans 1986

muat, dan (ii) tugas menyelenggarakan kesejahteraan pekerja bongkar muat.

Demikianlah SKB ini memberikan kerangka dasar bagi bentuk koperasi TKBM, yakni mewarisi kedudukan sebagai pelaksana tunggal bagi pengorganisasi tenaga kerja bongkar muat di Pelabuhan. Karena memang pada dasarnya YUKA merupakan satu-satunya badan yang mengorganisasi TKBM pada saat itu, dan karakter itu diturunkan pada koperasi nantinya.

4.1.2. Instruksi Bersama Menteri Perhubungan Nomor IM.2/HK.601/PHB-1989 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor INS: 03/MEN/1989 tentang Pembentukan Koperasi di Tiap Pelabuhan Sebagai Pengganti Yayasan Usaha Karya (YUKA)

Instruksi Menteri pada dasarnya tidak termasuk pada kategori ‘peraturan’ jika mengingat pada hirarki peraturan perundang-undangan. Namun instruksi ini dimaksudkan sebagai sebuah fakta hukum bahwa keberadaan instruksi ini memberi dasar bagi keberadaan koperasi TKBM. Sebenarnya persoalan instruksi ini hanya berlaku di kalangan internal pejabat pengambil keputusan dalam soal TKBM, karena tidak mengikat umum. Namun instruksi ini mengawali adanya usaha untuk membuat keputusan bersama terkait koperasi TKBM.

Instruksi Bersama ini memerintahkan untuk membentuk wadah pengelola Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di tiap Pelabuhan sebagai pengganti Yayasan Usaha Karya (YUKA), yang berbentuk Koperasi.² Yang menarik adalah bahwa koperasi tersebut menurut Instruksi Bersama ini didirikan oleh Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di tiap pelabuhan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.³ Hal ini dapat menjelaskan bahwa ada penegasan bahwa koperasi yang akan dibentuk merupakan pengganti YUKA. Istilah pengganti pada dasarnya mengacu bahwa koperasi

² Instruksi Bersama Menhub dan Menaker 1989, instruksi pertama.

³ *Ibid*, instruksi kedua.

memegang segala bentuk aset dan kedudukan yang sebelumnya dipegang oleh YUKA, termasuk posisi tunggal sebagai badan yang melakukan pengorganisasian TKBM.

Menarik juga untuk dilihat bahwa terdapat kata ‘membentuk’ (instruksi pertama) dan ‘didirikan’ (instruksi kedua). Dalam Instruksi tampak dibedakan antara membentuk dan mendirikan koperasi. Dalam konteks instruksi tersebut, membentuk seakan adalah urusan pemerintah, sementara mendirikan adalah urusan tiap orang perorangan yang hendak mendirikan koperasi. Hal tersebut dapat dipahami sebagai usaha pembinaan dari pemerintah sebagaimana rezim hukum perkoperasian yang berlaku saat itu, yaitu UU 12/1967. Karena pada dasarnya koperasi sebagai sebuah usaha memang hanya dapat didirikan karena kesamaan nasib dan tujuan dari anggotanya, jadi berdasarkan kebutuhan masing-masing anggota, tidak langsung jadi, anggota koperasi bukan karyawan koperasi. Namun, dalam proses tersebut mengingat kondisi saat itu atau saat ini sulit untuk dapat mendirikan koperasi secara konsekuen tanpa dukungan dari pemerintah. Terlebih lagi dalam persoalan bongkar muat ini dulunya, sebelum YUKA atau setelah YUKA berada, di bawah menteri perhubungan dan menteri tenaga kerja. Maka ketika YUKA dibubarkan harus ada sikap dari dua kementerian tersebut.

Selanjutnya, melalui Instruksi ini diperintahkan bahwa koperasi tersebut dapat menerima hibah aset Yayasan Usaha Karya (YUKA) yang ada di tiap pelabuhan.⁴ Di samping itu, dalam Instruksi Bersama ini diperintahkan segera melaksanakan serah terima aset Yayasan Usaha Karya (YUKA) yang telah dibubarkan di tiap pelabuhan kepada Koperasi.⁵ Hal ini semakin mempertegas bahwa koperasi TKBM pada dasarnya hanya meneruskan kedudukan sebelumnya dari YUKA, format bekerja dan aset merupakan warisan dari YUKA.

⁴ *Ibid.*, Instruksi keempat.

⁵ *Ibid.*, Instruksi kelima.

4.1.3. Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM 52/1/9-89 dan Direktur Jenderal Bina Hubungan Ketenagakerjaan dan Pengawasan Norma Kerja Nomor KEP.103/BW/89 dan Direktur Jenderal Bina Lembaga Koperasi Nomor 17/KB/BLK/VI/1989 tentang Pembentukan dan Pembinaan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Setelah adanya instruksi bersama Menhub dan Menaker, ditindaklanjuti oleh Keputusan Bersama Para direktur jenderal di Menhub, Menaker, dan kemudian ditambah Direktur Jenderal dari Kementerian Koperasi. Hal tersebut menambah keyakinan bahwa bentuk usaha yang sesuai dengan persoalan TKBM ini tak lain adalah koperasi. Dalam pertimbangan Keputusan Bersama ini disebutkan bahwa koperasi TKBM perlu segera dikembangkan di setiap pelabuhan agar mampu mengurus diri sendiri dalam rangka meningkatkan kesejahteraan dan berpartisipasi nyata sebagai tenaga kerja dalam pembangunan guna memperlancar arus barang di pelabuhan. Jika melihat dari pertimbangan ini tentunya ada harapan bahwa koperasi TKBM dapat berperan dalam upaya memperlancar kegiatan kepelabuhanan, utamanya kegiatan bongkar muat. Dan dari sini ada upaya agar koperasi agar TKBM dapat mengurus diri sendiri, hal ini sejalan cita-cita koperasi bahwa tiap koperasi adalah independen yang dapat berdiri di atas kaki sendiri (*self-help*).

Keputusan Bersama memberikan definisi Pelabuhan, yaitu daerah tempat berlabuh dan/atau tempat bertambat kapal serta kendaraan air lainnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan, serta merupakan daerah lingkungan ber kegiatan ekonomi.⁶ Dari definisi ini seakan merujuk bahwa wilayah pelabuhan adalah wilayah kerja (dalam istilah hukum perkoperasian) bagi tiap koperasi TKBM. Selanjutnya, diberikan definisi Koperasi TKBM yaitu adalah organisasi ekonomi yang dibentuk berdasarkan asas kekeluargaan

⁶ Keputusan Bersama tiga Dirjen tahun 1989, pasal 1 huruf a.

oleh para TKBM di pelabuhan dan disahkan oleh Departemen Koperasi sebagai Badan Hukum Koperasi.⁷ Hal ini mempertegas bahwa wilayah kerja koperasi adalah di tiap pelabuhan. Akan tetapi, terdapat inkonsistensi dari Instruksi Bersama yang mendahului Keputusan Bersama tiga Dirjen ini, yakni bahwa Koperasi TKBM dibentuk oleh TKBM, sementara sebelumnya didirikan, dan yang membentuk adalah pemerintah (departemen koperasi). Tidak terlalu jelas mengapa terjadi inkonsistensi, mungkin karena dalam Keputusan Bersama ini ingin dipertegas semangat koperasi dari Koperasi TKBM.

Selanjutnya, ditegaskan bahwa Koperasi TKBM di pelabuhan dibentuk dari, oleh, dan untuk TKBM yang pembentukannya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan nama Koperasi TKBM di pelabuhan setempat.⁸ Hal ini merupakan penegasan bahwa karakter koperasi sebagai gerakan ekonomi rakyat cukup kuat dalam Koperasi TKBM, yaitu koperasi sebagai wadah ekonomi bagi rakyat bahwa TKBM adalah pemilik sekaligus pengguna (mengambil manfaat ekonomi atas koperasi) dari koperasi TKBM. Selanjutnya Keputusan Bersama ini juga menegaskan mengenai daerah kerja koperasi TKBM yakni di pelabuhan didasarkan pada lingkungan pekerjaan yang bersangkutan, yaitu lingkungan daerah kerja pelabuhan setempat.⁹ Dari sini digambarkan jelas bagaimana koperasi TKBM berusaha, yakni sebatas pada dimana pelabuhan tempat koperasi TKBM berada. Dan dalam ketentuan ini tidak ditegaskan bahwa dalam satu daerah kerja (pelabuhan), hanya terdapat satu koperasi TKBM. Hal ini menarik karena terkait dengan dugaan pelanggaran hukum persaingan usaha yang akan diulas pada bagian berikutnya.

Selanjutnya juga di dalam Keputusan Bersama juga disebutkan bahwa Koperasi TKBM di Pelabuhan dapat mengadakan Unit Usaha untuk melayani kebutuhan anggota dan kegiatan lainnya, guna meningkatkan

⁷ *Ibid.*, pasal 1 huruf c

⁸ *Ibid.*, pasal 3 ayat (1)

⁹ *Ibid.*, pasal 5

kesejahteraan anggotanya dan memperlancar kegiatan bongkar muat di pelabuhan setempat.¹⁰ Ketentuan ini tentunya memberikan kesempatan yang cukup luas bagi Koperasi TKBM dalam memperluas lahan permodalan. Sebenarnya dapat dimungkinkan juga dalam rumusan ketentuan ini bahwa usaha bongkar muat dapat dimasukkan sebagai unit usaha dalam koperasi TKBM. Misalnya berdiri sebuah koperasi TKBM di pelabuhan. Koperasi itu beranggotakan TKBM yang tercatat di pelabuhan. Mereka berhimpun dan membentuk koperasi kemudian dalam unit usaha disebutkan ada simpan pinjam, konsumsi (menyediakan kebutuhan sehari-hari), lalu salah satu lainnya adalah usaha bongkar muat. Tentunya jika terkait hal ini anggota koperasi adalah pengguna sekaligus pemilik koperasi. Hal ini menarik jika berkaitan dengan tuduhan bahwa koperasi TKBM tidak dapat dikecualikan dari ketentuan hukum persaingan usaha karena jasa dari TKBM (anggota koperasi) tidak digunakan langsung oleh TKBM. Dengan adanya konsep unit usaha, maka tuduhan semacam itu menjadi tidak berdasar.

4.1.4. Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor AL.59/1/12-02 dan Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Pengawasan Ketenagakerjaan Nomor 300/BW/2002 dan Deputi Bidang Kelembagaan Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah Nomor 113/SKB/DEP.I/VIII/2002 tentang Pembinaan dan Pengembangan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan

Keputusan ini dibuat karena Keputusan Bersama sebelumnya (1989) belum sempurna, sehingga perlu ada usaha penyempurnaan peraturan melalui Keputusan Bersama ini.¹¹ Di samping itu, dengan terbitnya Keputusan Bersama ini, Keputusan Bersama 1989 dinyatakan

¹⁰ *Ibid.*, pasal 10 ayat (1)

¹¹ Keputusan Bersama Dua Dirjen dan Satu Deputi tahun 2002, mengingat huruf c.

tidak berlaku lagi.¹² Keputusan Bersama tahun 2002 ini lebih menekankan aspek perlindungan dari kegiatan usaha bongkar muat, yakni dapat dilihat dari kalimat pada bagian mengingat, “ bahwa dalam rangka peningkatan jaminan perlindungan dan kesejahteraan TKBM...”. Hal ini penting untuk dicatat juga bahwa penyempurnaan dari Keputusan Bersama tahun 1989 ini terbit setelah adanya rezim hukum anti-monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Definisi tentang pelabuhan menjadi lebih lengkap, yang disebabkan oleh munculnya rezim baru hukum pelayaran, yakni sebagai tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.¹³ Dari ketentuan ini, meski lengkap, tetap mempertahankan definisi yang mengarahkan bahwa pelabuhan adalah wilayah kerja bagi koperasi TKBM. Hal itu ditopang dengan pengaturan selanjutnya, yang menyebutkan bahwa Wilayah kerja Koperasi TKBM adalah di pelabuhan yang didasarkan pada lingkungan pekerjaan yang bersangkutan, yaitu pada daerah lingkungan kerja pelabuhan dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan setempat.¹⁴

Selanjutnya, terdapat peraturan yang menarik dalam Keputusan Bersama ini, yakni definisi bahwa TKBM adalah pekerja di Unit Usaha Jasa Bongkar Muat (UUJBM) Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (Koperasi TKBM).¹⁵ Lebih lanjut diberikan ketentuan bahwa (1) Unit usaha jasa bongkar muat merupakan unit usaha yang didirikan oleh Koperasi TKBM untuk memperlancar bongkar muat barang di pelabuhan, dan (2) Unit usaha jasa bongkar muat TKBM sebagaimana tersebut di atas,

¹² *Ibid.*, pasal 16 ayat (1)

¹³ *Ibid.*, pasal 1 angka 1

¹⁴ *Ibid.*, pasal 4

¹⁵ *Ibid.*, pasal 1 angka 2

dikelola atas dasar prinsip ekonomi dan kekeluargaan yang dikelola secara khusus oleh manajer yang professional yang pengangkatannya dilaksanakan oleh pengurus koperasi.¹⁶ Pengaturan ini tentunya menarik jika memperhatikan ketentuan sebelumnya (Keputusan Bersama 1989), yang menyebutkan bahwa koperasi TKBM dapat memiliki unit usaha. Kemudian jika ditabrakkan dengan ketentuan hukum persaingan usaha maka menjadi perdebatan apakah koperasi TKBM dapat dikecualikan, karena anggota koperasi TKBM bukanlah pengguna jasa dari koperasi. Namun, melalui ketentuan baru mengenai UUJBM dalam Keputusan Bersama ini maka ada antisipasi terhadap perdebatan mengenai pengecualian tersebut. Karena dengan adanya ketentuan unit usaha ini maka anggota juga pengguna dari koperasi, karena Unit Usaha Koperasi adalah sub-organ dari koperasi TKBM, sehingga anggota koperasi juga menjadi pengguna (pengambil hasil ekonomi berupa uang jasa TKBM) dari koperasi TKBM. Dengan adanya ketentuan ini maka jika ada tuduhan bahwa koperasi TKBM beroperasi tidak dengan anggota sebagai pengguna, menjadi tidak berdasar. Menarik untuk diperhatikan bahwa TKBM dalam Keputusan Bersama ini disebut sebagai pekerja di UUJBM. Hal ini tentunya tentunya mempertegas pembedaan antara TKBM sebagai pekerja pada koperasi TKBM (melalui UUJBM) dan TKBM sebagai anggota koperasi TKBM.

Secara rinci, kegiatan UUJBM tersebut dibagi dalam dua hal yaitu sebagai administrasi operasi dan sebagai pelayanan jaminan perlindungan dan kesejahteraan. Sebagai administrasi operasi, kegiatan UUJBM terdiri dari:¹⁷

- 1) *Registrasi TKBM;*
- 2) *Pengelompokan TKBM menjadi regu-regu kerja;*
- 3) *Menyediakan TKBM;*
- 4) *Mengatur gilir kerja TKBM.*

¹⁶ *Ibid.*, pasal 6

¹⁷ *Ibid.*, pasal 7 ayat (1) huruf a

Sementara itu, sebagai pelayanan jaminan perlindungan dan kesejahteraan, terdiri dari:¹⁸

- 1) *Penyediaan transportasi;*
- 2) *Penyediaan pakaian dan sepatu kerja serta topi keselamatan kerja (helmet), sarung tangan dan masker;*
- 3) *Asuransi (Jaminan Hari Tua, Jaminan Kecelakaan Kerja, Jaminan Kematian dan Jaminan Pemeliharaan Kesehatan);*
- 4) *Tunjangan Hari Raya (THR);*
- 5) *Pendidikan dan Lulusan;*
- 6) *Tunjangan perumahan.*

Adanya ketentuan mengenai dua pembagian kegiatan UUJBM itu semakin memberi pengaturan spesifik mengenai siapa sebenarnya UUJBM itu dan posisinya dalam koperasi TKBM. Dengan spesifikasi seperti ketentuan tersebut tentunya ada kejelasan mengenai UUJBM sebagai unit usaha dalam koperasi TKBM. Hal ini merupakan perbedaan yang signifikan pengaruhnya. Usaha perbedaan ini tentunya membuat tuduhan bahwa koperasi TKBM tidak dapat dikecualikan dari ketentuan hukum persaingan usaha menjadi tidak berdasar. Dengan begitu karakter koperasi yang melayani anggotanya (sebagai pemilik dan pengguna) menjadi semakin jelas terlihat dalam Keputusan Bersama ini.

4.1.5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2007 tentang Pedoman Penetapan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Petikemas (Container) di Dermaga Konvensional di Pelabuhan yang Diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan

Pada dasarnya terdapat dua aturan yang berkaitan dengan usaha bongkar muat, selain Permenhub ini, yaitu (1) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal, (2) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2002 tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal

¹⁸ *Ibid.*, pasal 7 ayat (1) huruf b

di Pelabuhan. Hanya saja, kedua ketentuan tersebut tidak menyentuh aspek-aspek yang signifikan terkait dengan keberadaan koperasi TKBM. Hal-hal yang diatur adalah seputar teknis penyelenggaraan usaha bongkar muat di pelabuhan, tanpa menyinggung mengenai posisi koperasi TKBM dalam keseluruhan kegiatan bongkar muat di pelabuhan. Oleh karenanya, hanya Permenhub dalam sub-bab inilah yang dapat dibahas lebih lanjut karena terdapat pengaturan mengenai penentuan upah dari TKBM.

Permenhub 2007 ini menyatakan bahwa Upah TKBM untuk kegiatan *stevedoring* ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara Koperasi TKBM dengan Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI).¹⁹ Terdapat perihal kesepakatan di dalam ketentuan ini. Hal ini menunjukkan bahwa penetapan harga jasa sepihak dari TKBM (melalui Koperasi TKBM) menjadi sulit untuk terjadi. Karena peluang untuk hal tersebut sudah tertutup karena harus adanya kesepakatan dengan APBMI.

Dengan adanya koperasi pada dasarnya membantu TKBM untuk meningkatkan posisi tawarnya dihadapan Perusahaan Bongkar Muat. Sulit untuk dibayangkan jika TKBM layaknya karyawan dari Perusahaan Bongkar Muat, tentunya mengikuti aturan Upah Minimum dalam ketentuan hukum perburuhan yang mana biasanya tidak adil bagi tenaga kerja. Adanya koperasi maka akan meningkatkan posisi tawar koperasi dan akhirnya dapat berpengaruh pada kesejahteraan anggota koperasi atau TKBM itu sendiri. Pada intinya, aturan ini memberikan payung hukum bahwa tidak memungkinkan untuk menetapkan harga jasa bongkar muat bagi koperasi TKBM dalam menjalankan usaha bongkar muat di pelabuhan.

Oleh karena itu, dari semua uraian mengenai peraturan terkait dengan keberadaan koperasi TKBM, dapatlah disimpulkan bahwa Keputusan Bersama 2002 —sebagai salah satu dasar hukum Koperasi TKBM selain Instruksi Bersama Menteri Perhubungan Nomor IM.2/HK.601/PHB-1989 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor INS: 03/MEN/1989— tidak menentukan bahwa di setiap pelabuhan hanya

¹⁹ Lihat Permenhub No. 11 tahun 2007, pasal 13 ayat 1,2,3.

boleh ada satu Koperasi TKBM. Bahwa menurut Instruksi Bersama tersebut, Koperasi TKBM pada awalnya dibentuk di tiap pelabuhan untuk menggantikan cabang YUKA yang pada kenyataannya memang hanya ada satu di setiap pelabuhan, tidak boleh lantas dipahami secara paralel bahwa Koperasi TKBM pun, sebagaimana cabang YUKA dahulu, hanya boleh ada satu di tiap pelabuhan. Terlebih lagi, apabila anggapan ini sampai digunakan sebagai dasar untuk menghalang-halangi maksud sekelompok TKBM yang ingin mendirikan Koperasi TKBM di pelabuhan, di samping yang sudah ada sebagai pengganti cabang YUKA, maka perbuatan ini bertentangan dengan UU Nomor 25 Tahun 1992 yang tidak memberlakukan pembatasan yang sedemikian.

Suasana dominasi pada dasarnya tidak terdapat di dalam kegiatan usaha bongkar muat oleh Koperasi TKBM. Karena pada dasarnya, hal itu adalah asumsi dari sejarah bahwa koperasi TKBM merupakan turunan dari YUKA yang merupakan pemegang kekuasaan tunggal usaha bongkar muat di pelabuhan pada masa lalu. Karena juga pada dasarnya semua ketentuan yang ada tidak menyaratkan untuk dibentuk hanya satu koperasi, terbuka kemungkinan untuk dibukanya lebih dari satu koperasi, jadi sebetulnya suasana dominan tidak ada dalam koperasi TKBM dalam menjalankan usahanya di pelabuhan. Sementara itu tidak ada pula indikasi bahwa koperasi TKBM dapat melakukan penetapan harga sepihak karena pada dasarnya semua harga jasa bongkar muat ditentukan oleh kesepakatan Koperasi TKBM dan APBMI.

4.2. Prinsip-Prinsip Persaingan Usaha yang Terkait dengan Peran dan Kedudukan Koperasi

Dalam bagian bab berikut ini, akan dibahas mengenai prinsip-prinsip persaingan usaha mengenai kedudukan Koperasi, khususnya koperasi TKBM dalam hal skripsi ini. Pertama-tama akan dipaparkan mengenai masalah-masalah yang mengemuka dari keberadaan koperasi TKBM terkait dugaan pelanggaran hukum persaingan usaha dari berbagai pemberitaan media. Tidak mungkin untuk diadakan penelusuran secara resmi ke Komisi Pengawas Persaingan Usaha karena kasus-kasus tersebut belum sampai ke taraf proses hukum. Namun, pada dasarnya

fokusnya bukan berada di sana, melainkan pada informasi tambahan bagi isu-isu yang berkembang terkait keberadaan koperasi TKBM. Skripsi ini tetap berfokus pada kajian hukum mengenai kedudukan koperasi TKBM dalam kegiatan usaha bongkar muat di pelabuhan.

Selanjutnya akan dibahas mengenai teori-teori dalam hukum persaingan usaha yang terkait dengan kedudukan Koperasi TKBM. Hal ini penting untuk dapat melihat secara teoritis mengenai kedudukan hukum Koperasi TKBM dalam menjalankan kegiatan usaha di pelabuhan. Dan kemudian akan diulas mengenai regulasi tertentu dalam hukum persaingan usaha yang berkaitan dengan kedudukan hukum koperasi TKBM dalam melakukan kegiatan usaha di pelabuhan.

4.2.1. Masalah-Masalah Koperasi TKBM terkait Persaingan Usaha

Banyak pihak dari kalangan pengelola dan pembina Koperasi TKBM berpendirian bahwa, dengan mendasarkan pada Keputusan Bersama tahun 2002, di tiap pelabuhan hanya boleh ada satu Koperasi TKBM.²⁰ Kondisi yang sedemikian dipandang oleh para pengusaha yang bergerak di bidang pelayaran merupakan suatu monopoli dalam penyediaan jasa TKBM, dan diklaim telah menyebabkan kerugian pada pengguna jasa TKBM tersebut.

Karena efeknya, sebagaimana diungkapkan oleh beberapa pihak, pengelola jasa TKBM yang menjadi penyalur tunggal TKBM bagi kegiatan bongkar muat di pelabuhan, dengan mengatasnamakan KB 2002, seringkali justru menghambat kelancaran pekerjaan bongkar muat.²¹ Selain itu, terdapat juga upaya untuk mendekati masalah dugaan praktik persaingan usaha tidak sehat yang dilakukan oleh Koperasi TKBM ini dari sudut berbagai kesepakatan harga yang menurut peraturan harus dilakukan di antara para pelaku usaha bongkar muat.

Pihak Pengawas Persaingan Usaha juga dikabarkan akan menyelidiki apakah praktik yang dilakukan oleh Koperasi TKBM selama ini benar-benar melayani anggotanya, mengingat UU Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan

²⁰ Koran Kaltim, *loc.cit.*

²¹ Bataviase, Kabar Bisnis, *loc.cit.*

Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat mengecualikan kegiatan usaha koperasi yang secara khusus bertujuan untuk melayani anggotanya dari ketentuan-ketentuan dalam undang-undang ini.²² Pada umumnya, dugaan terjadinya praktek monopoli terhadap Koperasi TKBM disebabkan oleh fakta bahwa selama ini di setiap pelabuhan hanya terdapat satu Koperasi TKBM. Lagipula, sudah terdapat preseden di mana inisiatif untuk mendirikan Koperasi TKBM lain, di samping yang sudah ada sebagai pengganti cabang YUKA di suatu pelabuhan, dihalang-halangi dengan berdasarkan pada Keputusan Bersama 2002.²³

Berbagai respons bermunculan. DPP Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) pada rakernas di Bali beberapa waktu yang lalu mengusulkan pada pemerintah agar melakukan reformasi pengelolaan TKBM dengan menghilangkan praktik monopoli. "Kita mendesak agar penyedia TKBM di pelabuhan lebih dari satu badan usaha," kata Wakil Ketua DPW APBMI DKI Jakarta, M. Sodik Harjono usai mengikuti rakernas tersebut.²⁴ Respons tidak hanya dalam level nasional, tetapi juga tersebar di berbagai pemberitaan di daerah.

Di Surabaya, sebagaimana diberitakan Kabar Bisnis, Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Kantor Perwakilan Daerah (KPD) Surabaya makin memperketat pengawasan terhadap keberadaan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Langkah ini dilakukan penyusul adanya laporan bahwa lembaga tersebut telah melakukan tindak monopoli dalam penyaluran seluruh tenaga kerja di wilayah pelabuhan.

Masih dikabarkan oleh Kabar Bisnis, hal yang sama juga diutarakan oleh Ketua Forum Wartawan Pelabuhan, M. Fail bahwa selama ini keberadaan koperasi yang berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan dan Administrator Pelabuhan menjadi satu-satunya wadah penyalur tenaga kerja di Pelabuhan Tanjung Perak yang berjumlah sekitar 4.500 orang. Menurutnya, mayoritas buruh tersebut memiliki latar belakang pendidikan mulai Sekolah Dasar

²² Eksposnews, *loc.cit.*

²³ Koran kaltim, *op.cit.*

²⁴ Pos Kota, Jangan Monopoli Tenaga Buruh Pelabuhan, http://69.56.139.166/news_baca.asp?id=41054&ik=5 diakses pada 26 Desember 2011

(SD) hingga Sekolah Menengah Umum (SMU) dari berbagai usia, mulai dari belasan tahun hingga 60 tahun dengan produktivitas kerja yang sulit diukur.

"Akibatnya, cenderung menimbulkan biaya tinggi. Salah satu caranya, sejumlah buruh pelabuhan meminta kerja secara borongan dan dikerjakan di luar jadwal *shift*," pendapat M. Fail. Sementara itu, Kepala Badan Otoritas Pelabuhan (BOP) Tanjung Perak Surabaya, I Nyoman Gde Saputra, menyatakan bahwa pembentukan koperasi TKBM itu sudah sesuai aturan dan tidak menyalahi UU nomor 5/1999 tentang larangan tindak monopoli. Dari pengamatan di lapangan, kata dia, sampai sekarang kondisi di koperasi tersebut bukan merupakan tindakan penguasaan atau monopoli.²⁵

Antara Jatim memberitakan perihal yang sama namun beda pihak yang diwawancarai. Terkait permasalahan ada tidaknya praktik monopoli di Koperasi TKBM Tanjung Perak, Direktur Mitra Sumber Kali Mas, Majedik mengemukakan, selama ini pihaknya sulit menilai ada tidaknya praktik tersebut. Namun, sampai sekarang seluruh buruh yang bekerja di perusahaan bongkar muat (PBM) bisa diartikan tidak memiliki majikan. "Awalnya, PBM adalah penjelmaan Yayasan Usaha Karya sedangkan buruh dinaungi oleh koperasi. Akan tetapi, sekarang buruh PBM tidak tahu majikannya siapa. Padahal, yang memberi pekerjaan adalah pelayaran," papar Majedik.²⁶

Sebagaimana diberitakan oleh Medan Bisnis Daily, di Medan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) sedang memantau kegiatan pengerahan atau penyediaan buruh pelabuhan di Indonesia termasuk Belawan agar tidak dimonopoli oleh satu lembaga.²⁷ Selain karena bertentangan dengan larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat sesuai dengan UU No 5 Tahun 1999, penyediaan buruh bongkar muat oleh satu lembaga tidak akan menjadikan pelabuhan itu kompetitif dan produktif. Ketua KPPU Sumut, Mulyawan

²⁵ Kabar Bisnis, *Koperasi TKBM diduga lakukan tindak monopoli*, <http://www.kabarbisnis.com/read/2818959> diakses pada 26 Desember 2011.

²⁶ Antara Jatim, *OP Minta Masyarakat Buktikan Monopoli Koperasi TKBM*, <http://www.pp3.co.id/detnewb.php?id=1170> diakses pada 26 Desember 2011

²⁷ Berita tentang kondisi koperasi TKBM di Medan dikutip dari Medan Bisnis Daily, *KPPU Kaji Upah Tenaga Kerja Bongkar Muat Pelabuhan*, http://www.medanbisnisdaily.com/news/read/2010/10/27/5259/kppu_kaji_upah_tenaga_kerja_bongkar_muat_pelabuhan/#.Tw15S-xGSKE, diakses pada 26 Desember 2011

Ranamenggala mengatakan, hingga saat ini penyediaan buruh bagi perusahaan bongkar muat (PBM) di Pelabuhan Belawan hanya bisa dilakukan melalui Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM). Padahal berdasarkan UU No 5 Tahun 1999 pasal 50 huruf (h) dan (i), usaha kecil atau koperasi diperbolehkan melakukan monopoli sepanjang bertujuan khusus melayani anggotanya.

Lebih lanjut menurut Mulyawan, selama ini upah tenaga kerja bongkar muat ditentukan asosiasi dan koperasi tenaga kerja bongkar muat berdasarkan kesepakatan kerja sama. Saat ada kapal masuk, perusahaan bongkar muat menghubungi koperasi untuk mengirimkan tenaga kerjanya. "Bahasa kesepakatan inilah yang menjadi konsen KPPU untuk mengkajinya. Sebab, dikhawatirkan kesepakatan tarif tidak sesuai dengan hak-hak tenaga kerja," jelasnya. Apalagi, lanjutnya, jika semakin banyaknya perusahaan kapal yang menginginkan tenaga kerja, akan mempengaruhi produktivitas kerja tenaga tersebut. Jadi, seharusnya dengan adanya lebih dari satu lembaga yang menyalurkan buruh pelabuhan, konsumen atau PBM dapat meningkatkan produktivitas sehingga pelabuhan tersebut menjadi lebih kompetitif. "Kita khawatir akan terjadi indikasi monopoli karena hanya ditentukan oleh satu koperasi saja," ucap Mulyawan.

Meski, pihak KPPU belum ada keputusan tentang kajian tersebut, tapi Mulyawan meyakini bertentangan dan terjadi indikasi monopolisasi tenaga kerja oleh operasi. Karena ini, sangat tidak menguntungkan yang membutuhkan jasa dan tenaga kerjanya sendiri. "Jika memang nanti ditemukan indikasi ini di semua pelabuhan di Indonesia, maka kami akan memberi saran dan pertimbangan kepada pemerintah," ungkapnya. Ketua Koordinator Wilayah Serikat Buruh Sejahtera Indonesia (SBSI) 1992 Sumut, Pahala Napitupulu mengatakan, sampai saat ini upah tenaga kerja bongkar muat masih di bawah Upah Minimum Propinsi (UMP) yang berkisar Rp 950.000 per bulan. Bahkan, ditahun 2001 lalu ditemukan penyelewangan penentuan upah yang berbeda dari kontrak antara koperasi dan asosiasi tenaga kerja tersebut. Menurut Pahala, jumlah tenaga kerja bongkar muat yang saat ini berkisar 1.500 orang masih menerima upah di bawah ketentuan dan terus masih terjadi penyelewangan. Pemotongan yang dilakukan tidak pernah transparan dan pemerintah tidak pernah melakukan pengkajian akan kasus ini. "Penyelewangan terhadap tenaga kerja bongkar muat sudah lama terjadi, tapi

belum ada tindakan pemerintah yang membela mereka sehingga upah yang diterima dibawah ketentuan," tutur Pahala.

Maritimedia memberitakan bahwa perusahaan bongkar muat mendukung langkah pelaku usaha pelayaran yang mempersoalkan SK Tiga Dirjen yang mewajibkan semua kegiatan bongkar muat harus melibatkan koperasi tenaga kerja bongkar muat. Ketua Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) Bambang K. Rachwardi mengatakan SK Tiga Dirjen itu sudah tidak sesuai dengan spirit peningkatan produktivitas pelabuhan di Indonesia.²⁸ Untuk itu, katanya, pemerintah seharusnya mengevaluasi SK Tiga Dirjen itu dan menyempurnakannya supaya tidak menjadi hambatan dalam rangka memacu produktivitas pelabuhan. Namun tidak ada persaingan usaha yang sehat di sektor tersebut sehingga terjadi praktek monopoli dalam penyediaan buruh bongkar muat. "Kami harap Kemenhub menginisiasi dimulainya pembicaraan untuk mengevaluasi SK itu," kata Bambang.

Sementara di Jakarta Pelaku usaha pelayaran nasional menggugat surat keputusan bersama (SKB) tiga kementerian yang menetapkan semua kegiatan bongkar muat di pelabuhan harus melibatkan koperasi tenaga kerja bongkar muat (TKBM). Ketua Umum Dewan Pengurus Pusat *Indonesian National Shipowners Association* (INSA) Johnson W. Sutjipto mengatakan berdasarkan hasil rapat anggota tahunan, organisasinya sepakat untuk menggugat SKB itu.²⁹ "Gugatan akan disampaikan kepada Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) karena ketentuan itu telah menimbulkan monopoli di bidang tenaga kerja bongkar muat. "Kami akan membawanya ke KPPU," kata Johnson. Menurut Johnson, organisasinya sedang menyiapkan materi gugatan dengan terlebih dahulu melakukan konsolidasi dengan pemangku kepentingan lainnya. "Monopoli TKBM ini sudah dikeluhkan oleh banyak pihak, bukan hanya pengusaha pelayaran," tegasnya. Dia memaparkan INSA sejak lama mendesak pemerintah segera

²⁸ Maritimedia, Usaha bongkar muat tolak gunakan koperasi, http://maritimedia.com/index.php?option=com_content&view=article&id=179%3Ausaha-bongkar-muat-tolak-gunakan-koperasi&catid=35%3Apeleindo2&Itemid=1 diakses pada 26 Desember 2011

²⁹ Berita mengenai pandangan INSA ini dikutip secara langsung dari Bisnis Indonesia, Pelayaran usulkan regulasi TKBM per tegas larangan monopoli, <http://bataviase.co.id/node/264850> diakses pada 26 Desember 2011

mengubah atau meninjau kembali kebijakan yang mengatur bongkar muat di pelabuhan karena aturan tersebut tidak relevan diterapkan di pelabuhan di Indonesia. Gayo Syamsuddin, Ketua Dewan Pengurus Cabang INSA Banjarmasin, menambahkan di sejumlah pelabuhan besar di Indonesia, keberadaan TKBM justru dinilai banyak merugikan operator pelayaran nasional. "Alasannya, akibat berpegang pada SKB itu, TKBM justru menghambat arus bongkar muat barang. Di pelabuhan, telah membudaya bahwa penentu kelancaran bongkar muat bukan dari jadwal kapal, tetapi TKBM," kata Gayo Syamsuddin.

Direktur Utama PT Pelabuhan Indonesia IV Alfred Natsir juga mengeluhkan kinerja TKBM yang cenderung memonopoli kegiatan bongkar muat di pelabuhan. "Oleh karena itu, kalau INSA berniat membawa ke KPPU, itu langkah positif dalam rangka memacu produktivitas bongkar muat di pelabuhan," tegasnya. Namun, Sekretaris Ditjen Perhubungan Laut Kemenhub Bobby R. Mama-hit mengatakan instansinya siap duduk semeja dengan kementerian lainnya untuk memperbaiki SKB itu dalam rangka memacu produktivitas bongkar muat. Tidak ada monopoli Menurut Bobby R. Mama-hit, unsur monopoli tenaga kerja bongkar muat melalui SKB itu, seperti yang disampaikan INSA tidak terpenuhi. "Unsur monopoli tidak terpenuhi, tetapi kami siap duduk semeja dengan stakeholder ataupun instansi lainnya untuk merevisi SKB itu," katanya. Bobby mengakui SKB itu sudah berusia cukup tua sehingga evaluasi sudah wajar dilakukan.

Johnson menjelaskan rapat anggota tahunan INSA, pekan lalu, merekomendasikan agar pemerintah mencabut SKB tiga kementerian itu dan digantikan dengan regulasi setingkat peraturan pemerintah (PP) atau peraturan menteri dengan kewenangan pembuat regulasi adalah Kementerian Perhubungan. INSA juga mengusulkan agar regulasi tentang TKBM mempertegas larangan monopoli tenaga kerja bongkar muat dalam kegiatan itu di pelabuhan, sekaligus mendorong tumbuhnya perusahaan-perusahaan bongkar muat lainnya yang lebih kompetitif. Johnson menambahkan pengaturan tentang tenaga kerja bongkar muat tertuang di dalam Peraturan Menhub No. 11/ 2007 tentang Pedoman Penetapan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Peti Kemas. Pasal 13 Ayat 1 Permenhub itu

menyatakan penggunaan TKBM untuk steiedoriig ditetapkan satu gang dengan jumlah 12 orang. Adapun, Ayat 2 menyebutkan upah TKBM per orang per shift berdasarkan upah harian yang dihitung sekurang-kurangnya sama dengan upah minimum provinsi (UMP). Namun, menurut Johnson, dalam penerapan Permenhub No. 11/ 2007 itu banyak koperasi TKBM yang cenderung membuat sistem kerja borongan dan bukan sistem shift, sehingga jumlah tenaga kerja mencapai 30 orang dalam melaksanakan bongkar muat selama 24 jam. Dia menjelaskan koperasi TKBM memberlakukan upah borongan, seperti kontainer di Pelabuhan Samarinda ditetapkan Rp. 174.000 per boks, sedangkan di Tanjung Priok Jakarta, Tanjung Perak Surabaya, dan Makassar sebesar Rp7.000 per boks. Johnson menambahkan KM No. 35 / 2007 tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Jasa Bongkar Muat dari dan ke Kapal di Pelabuhan juga menetapkan sistem kerja TKBM ditentukan antara lain dalam sehari terdapat tiga shift, yang masing-masing shift bekerja selama 8 jam dengan 1 jam istirahat.³⁰

Dari keadaan tersebut, persoalan yang mengemuka adalah bahwa telah terjadi dugaan pelanggaran ketentuan hukum persaingan usaha, antara lain dengan penjelasan sebagai berikut:

- a. Beberapa pelaku usaha memandang keberadaan koperasi TKBM sebagai yang mengorganisasi tunggal TKBM telah terjadi monopoli;
- b. Di samping monopoli, ada dugaan-dugaan terkait dalam hal pengelolaan TKBM oleh koperasi;
- c. Terjadi dugaan penetapan harga antara Koperasi TKBM dan APBMI yang mengakibatkan upah TKBM di bawah standar;
- d. Pelaku usaha bongkar muat memandang bahwa keberadaan koperasi TKBM membuat kegiatan usaha tidak efisien dan produktif;
- e. SKB tahun 2002 sudah tidak relevan karena justru merugikan kegiatan usaha kepelabuhanan;
- f. Koperasi TKBM yang menjadi penyalur tunggal TKBM bagi kegiatan bongkar muat di pelabuhan, dengan mengatasnamakan KB 2002, seringkali justru menghambat kelancaran pekerjaan bongkar muat;

³⁰ *Ibid.*

- g. Pelaku usaha bongkar muat mendesak agar penyedia TKBM di pelabuhan lebih dari satu badan usaha;
- h. Ada anggapan bahwa Koperasi TKBM adalah penjelmaan dari YUKA, padahal penjelmaan YUKA adalah Perusahaan Bongkar Muat (PBM), sementara TKBM hingga saat ini dikelola oleh Koperasi;
- i. Pengelolaan TKBM oleh koperasi menimbulkan biaya tinggi;
- j. Adanya tuntutan untuk merevisi SKB tahun 2002 karena hal tersebut justru menjadikan kegiatan usaha bongkar muat menjadi tidak produktif dan efisien.

4.2.2. Teori dan Prinsip Persaingan Usaha yang terkait

Sebagaimana kesimpulan tersebut dalam bagian sebelumnya, maka hampir seluruhnya berkaitan dengan hukum persaingan usaha. Beberapa hal yang diduga kuat adalah monopoli beserta turunan-turunannya. Oleh karena itu, dalam bagian ini akan coba dipaparkan mengenai teori-teori dan prinsip-prinsip umum dalam hukum persaingan usaha terkait dengan kedudukan koperasi, khususnya koperasi TKBM.

Sebelumnya akan dipaparkan dulu mengenai asas dari kebijakan persaingan. Kebijakan bersaing diterapkan dengan dua tujuan.³¹ Pertama, adalah untuk mencapai efisiensi yang diharapkan dalam hal alokasi sumber daya. Efisiensi yang dihasilkan berdasarkan pasar yang sempurna bersaing akan memaksa perusahaan untuk menjalankan usahanya dengan biaya rata-rata produksi yang terendah serta menghilangkan biaya sewa yang terlalu tinggi. Kedua, demi terciptanya keadilan yaitu melalui keadaan 'bebas masuk dan bebas keluar'. Kemudahan masuk dan keluar adalah bagi kemampuan bersaing pasar. Dengan informasi yang lengkap dan faktor kebebasan dalam mobilitas produksi, partisipasi pelaku pasar meningkat dan cenderung adil. Tujuan yang kedua inilah yang terkait dengan keberadaan koperasi TKBM. Banyak pihak yang merasa ada

³¹ Persoalan tujuan ini dikutip dari Sri Mulyani Indrawati, *Kebijakan Bersaing dan Relevansinya dengan Usaha Kecil dan Menengah (UKM)*, dalam Roderick Brazier dan Sahala Sianipar, *Undang-Undang Anti-monopoli Indonesia dan Dampaknya terhadap Usaha Kecil dan Menengah*, (Jakarta: The Asia Foundation, 1999), hal. 17

ketidakadilan dalam pengorganisasian TKBM yang secara monopolistik dilakukan oleh Koperasi TKBM. Lalu apa itu monopoli?

Dalam Black's Law Dictionary, monopoli diartikan sebagai *a privilege or peculiar advantage vested in one or more persons or companies, consisting in the exclusive right (or power) to carry on a particular business or trade, manufacture a particular article, or control the sale of the whole supply of a particular commodity*. Menurut Yani dan Widjaja, hal ini berbeda dari definisi yang diberikan dalam UU 5/1999 yang secara langsung menunjuk pada penguasaan pasar, dalam Black's law Dictionary penekanan lebih diberikan pada adanya suatu 'hak istimewa' (privilege) yang menghapuskan persaingan bebas, yang tentu akhirnya juga akan menciptakan penguasaan pasar.³²

Sebagaimana dugaan terhadap Koperasi TKBM, tiap monopoli tentu ada penyebabnya. Ada sumber-sumber yang menyebabkan munculnya monopoli. Bisa jadi disebabkan oleh Pemerintah, bisa jadi disebabkan oleh pelaku usaha itu sendiri. Beberapa hal yang tergolong sikap monopolistik, menurut Fuady sebagaimana dikutip dari Andersen dan William (1985:214), yaitu:³³

1. Mempersulit masuknya para pesaing ke dalam bisnis yang berangkutan;
2. Melakukan pemasangan (captive) sumber suplai yang penting atau suatu outlet distribusi yang penting;
3. Mendapatkan hak paten yang dapat 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 atau supplier;
5. Mempromosikan produk secara besar-besaran;
6. Menyewa tenaga-tenaga ahli yang berlebihan;
7. Perbedaan harga yang dapat mengakibatkan sulitnya bersaing dari pelaku pasar lain;

³² Ahmad Yani dan Gunawan Widjaja, *Seri Hukum bisnis: Anti-Monopoli*, (Jakarta, RajaGrafindo Persada, 1999), hal. 13

³³ Munir Fuady, *Hukum Anti Monopoli: Menyongsong Era Persaingan Sehat*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1999), hal. 8

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-pesaingnya atas tuduhan pemalsuan hak paten, pelanggaran hukum anti monopoli dan tuduhan-tuduhan lainnya.

Sementara Hasibuan sebagaimana dikutip oleh Nusantara dan Harman, mengidentifikasi sumber-sumber yang menyebabkan konsentrasi industri sehingga melahirkan praktik monopoli, yaitu:³⁴

1. Kemajuan teknologi.

Kemajuan teknologi ini pada satu sisi berguna untuk mengatasi rintangan-rintangan lokal dan peningkatan efisiensi. Namun, di sisi lain dapat melahirkan konsentrasi tinggi. Sebab, tidak semua pengusaha dapat menguasai kinerja efisiensi itu. Dengan demikian, muncul akumulasi modal dan kekayaan di tangan beberapa orang atau kelompok. Dalam hal ini konsentrasi industri menyebabkan dicapainya kedudukan monopoli melalui persaingan dan efisiensi.

2. Perlindungan yang berlebihan.

Konsentrasi industri yang melahirkan monopoli juga muncul karena perlindungan yang berlebihan. Perlindungan ini diberikan oleh pemerintah dalam bentuk sebagai berikut: a) pasar barang jadi yang diproduksi dalam negeri dilindungi dengan tarif nominal atau efektif yang tinggi, sedangkan untuk bahan baku yang belum diproduksi atau masih kurang di dalam negeri tarifnya relatif rendah b) Perlindungan pasar dengan penetapan harga jual oleh pemerintah, c) Menetapkan *captive market* yang berarti memberikan kedudukan monopoli bagi suatu perusahaan, baik secara nasional, regional, maupun lokal. Misalnya, dalam upaya mendorong dan mendukung kegiatan koperasi,

³⁴ Abdul Hakim G. Nusantara dan Benny K. Harman, *Analisa dan Perbandingan Undang-Undang Anti Monopoli*, (Jakarta: Elex Media Komputindo, 1999), hal. 10-11

hampir seluruh kegiatan KUD (Koperasi Unit Desa) mendapatkan *captive market*.

3. Menciptakan *entry barrier* (rintangan masuk).

Pemerintah memberikan izin kepada perusahaan tertentu untuk memproduksi jenis barang/jasa tertentu.

4. Keringanan pajak dan subsidi.

Keringanan pajak dan subsidi yang diberikan kepada perusahaan memungkinkan perusahaan tersebut memperoleh kesempatan untuk melakukan akumulasi modal dari perolehan laba yang tinggi.

5. Konsentrasi yang terjadi melalui merger di antara perusahaan-perusahaan sejenis.

Merger yang berarti perusahaan yang lemah dipaksa (terpaksa) bergabung dengan perusahaan sejenis yang lebih kuat dengan sendirinya mengurangi persaingan.

Tentunya berkaitan dengan Koperasi TKBM, atas dasar penjelasan di atas, maka perlindungan yang berlebihan diasumsikan jadi penyebab munculnya monopoli. Namun hal itu mudah untuk ditentukan apakah telah terjadi monopoli atau tidak. Untuk menilai berlangsungnya suatu proses monopolisasi, sehingga dapat terjadi suatu bentuk monopoli yang dilarang ada beberapa hal yang perlu diperhatikan.³⁵

1. Penentuan mengenai pasar bersangkutan (*the relevant market*);

Untuk menentukan relevansi atau kedudukan dari suatu pasar bersangkutan pada umumnya orang mencoba untuk mendekatinya melalui pendekatan sensitivitas produk tersebut dalam wilayah pemasaran produk (barang atau jasa, catatan penulis) yang sudah berjalan. Salah satu yang dapat dipakai adalah pendekatan '*elasticity of demand*'. Dari pendekatan tersebut dapat diketahui sampai seberapa jauh sensitivitas suatu produk terhadap perubahan harga, yang dinyatakan dengan presentase perubahan kebutuhan atau persentase perubahan harga.

³⁵ Yani dan Widjaja, *Seri Hukum Bisnis...*, hal. 14-17

2. Penilaian terhadap keadaan pasar dan jumlah pelaku usaha;
Untuk dapat menilai apakah telah terjadi pelanggaran ketentuan monopoli, harus diketahui secara pasti apakah pelaku usaha tersebut memiliki kekuasaan monopoli di pasar yang bersangkutan tersebut. Tidak mudah untuk menilai apakah ada kekuasaan monopoli dalam suatu pasar bersangkutan. Ada banyak faktor-faktor yang mempengaruhi.
3. Ada tidaknya 'kehendak' untuk melakukan monopoli.
Pada pasar bersangkutan yang sudah jenuh, kehendak untuk menjadi besar terkadang dilaksanakan dengan cara-cara yang tidak wajar dan tidak sehat. Penekanan kehendak ini dilihat dengan penggunaan cara-cara yang dapat menyebabkan terjadinya persaingan usaha yang tidak sehat.

Secara umum jika kita melihat pandangan tersebut maka persoalan koperasi TKBM pada dasarnya jauh dari persoalan Hukum Persaingan Usaha, atau tidak ada kaitannya. Hal itu disebabkan karena Koperasi TKBM ada karena 'pembinaan' dari negara, yaitu usaha pembentukannya dan lingkup usahanya ditentukan oleh negara. Adapun memang ada aspek perlindungan terhadap Koperasi TKBM itu sebagaimana pernah dijelaskan sebelumnya, hal itu memang sebagai usaha untuk mengembangkan koperasi sebagai gerakan ekonomi rakyat. Dan, dalam perlindungan tersebut memang terkesan ada pemberian monopoli, tetapi hal itu jelas berbeda konteks dan kondisinya dengan konsep monopoli.

Selanjutnya, konsep-konsep monopoli berkaitan erat dengan analisis mengenai pasar bersangkutan. Untuk kepentingan analisis pasar yang relevan (*the relevant market*), dapat dilihat melalui komponen-komponennya, yaitu produk (barang atau jasa) yang diperdagangkan dan jangkauan geografis dari pasar tersebut. Pasar produk menggambarkan barang dan jasa yang diperjualbelikan. Misalnya kita berbicara tentang pasaran mangga, maka harus jelas batasannya, apakah kita hanya membicarakan pasar buah mangga, atau hanya mangga tertentu saja, seperti mangga harumanis atau manalagi, atau pasar buah-buahan

seluruhnya.³⁶ Sedangkan pasar geografis menggambarkan lokasi produksi dari produsen atau penjual barang atau jasa. Yang dimaksud dengan pasar geografis adalah pembagian pasar menurut lokasi satu produk di produksi/dijual. Apakah lingkup pasar adalah nasional, hanya sebatas pulau tertentu, provinsi tertentu, atau daerah tertentu saja, atau bahkan global sangat relevan dalam analisis persaingan usaha. Dalam satu pasar geografis tertentu, penjual/produsen dapat menaikkan harga tanpa menarik pemain baru atau tanpa kehilangan banyak pembeli.³⁷

Salah satu ukuran penguasaan pasar yang sering digunakan adalah dengan menggunakan Herfindahl-Hirschman Index (HHI).³⁸ Dalam perhitungan HHI, pangsa pasar dari seluruh perusahaan yang berkiprah di suatu pasar yang relevan diperhitungkan. Namun akan timbul kesulitan di sini karena jumlah pangsa seluruh perusahaan selalu 100 %. Untuk menghindari ini, maka HHI dihitung dengan menjumlahkan kwadrat dari pangsa pasar seluruh perusahaan di suatu pasar yang relevan. Dengan demikian, jika dalam suatu pasar terdapat sepuluh pelaku usaha, di mana masing-masing pelaku usaha mempunyai pangsa pasar sepuluh persen, maka HHI-nya adalah 1000. HHI, ini dibandingkan dengan metode lainnya, sangat peka terhadap disparitas antar pangsa-pangsa pasar.

Bila dari hasil pengukuran tadi menunjukkan adanya satu atau sekelompok penjual yang memegang pangsa pasar yang jauh melebihi yang lainnya, satu atau sekelompok penjual tadi dikatakan memiliki 'posisi dominan' di dalam pasar. Hal inilah yang juga kerap dituduhkan kepada Koperasi TKBM, yang dianggap melakukan posisi dominan. Posisi dominan dapat dilihat dari pangsa pasar yang dimilikinya relatif terhadap pesaingnya, atau perilaku penjual tersebut dalam menentukan harga yang selalu diikuti oleh pesaingnya. Menurut Wiradiputra, Dominant Firm (perusahaan yang memiliki posisi dominan) adalah suatu perusahaan yang berperilaku seperti monopoli (yaitu sebagai *price setter*) namun tidak memiliki market power sebesar perusahaan monopoli. Lebih lanjut menurut

³⁶ Ayudha D. Prayogo, et.al., *Persaingan Usaha dan Hukum yang Mengaturinya di Indonesia*, (Jakarta: Partnership for Business Competition, 2001), hal. 31

³⁷ Proyogo, et.al., *Persaingan Usaha...*, hal. 35

³⁸ Tentang HHI ini seluruhnya dikutip dari Prayogo, et.al., *Persaingan Usaha...*, hal. 38

Wiradiputra, Dominant Firm memiliki pesaing, sehingga tidak dapat secara mudah menaikkan harga setinggi perusahaan monopoli.³⁹

Fuady menggambarkan bagaimana posisi dominan juga diatur oleh Masyarakat Uni Eropa, yaitu:⁴⁰

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

Menurut Margono, bentuk penyalahgunaan pelaku usaha yang memiliki posisi dominan berpotensi untuk melakukan:⁴¹

1. Diskriminasi harga (*price discrimination*);
2. Perjanjian tertutup (*exclusive dealing*), termasuk penjualan paket (*tying in sale*);
3. Diskriminasi (*barrier to entry*) terhadap pelaku usaha tertentu;
4. Hambatan vertikal (*vertical restraint*);
5. Jual rugi (*predatory pricing*) untuk mematikan pesaingnya.

Lebih lanjut Margono mengemukakan indikasi awal yang dapat dijadikan acuan dalam mendeteksi penyalahgunaan posisi dominan, yaitu:⁴²

1. Harga yang cenderung bergerak naik tanpa fluktuasi sama sekali;
2. Marjin laba perusahaan-perusahaan yang menguasai pangsa besar sangat tinggi, di atas normal.

Sementara itu Fuady, sebagaimana mengutip Fishwick dan Frank (1995:10), menyebutkan bahwa penyalahgunaan posisi dominan terdiri dari salah satu contoh berikut ini:⁴³

³⁹ Ditha Wiradiputra, *Posisi Dominan*, Bahan Mengajar Mata Kuliah Hukum Persaingan Usaha di Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2008.

⁴⁰ Fuady, *Hukum anti Monopoli...*, hal. 8

⁴¹ Suyud Margono, *Hukum Anti Monopoli*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), hal. 122

⁴² *Ibid.*

⁴³ Munir Fuady, *Hukum Anti Monopoli...*, hal. 87

1. Pemaksaan harga pembelian atau penjualan yang tidak wajar atau keberadaan perdagangan yang tidak wajar, langsung atau tidak langsung;
2. Pembatasan produksi, pasar, atau perkembangan teknis terhadap prasangka konsumen;
3. Penerapan kondisi yang tidak sama untuk transaksi yang sama dalam perdagangan dengan pihak lain, sehingga menempatkan pada persaingan yang tidak menguntungkan;
4. Membuat kesimpulan sendiri mengenai subjek kontrak untuk mendapat persetujuan dari pihak lain tentang kewajiban tambahan yang, karena sifatnya atau menurut pemakaian komersialnya, tidak mempunyai hubungan dengan subjek kontrak seperti itu.

Jika merujuk pada konsep-konsep tersebut maka kita dapat melihat bahwa persoalan keberadaan Koperasi TKBM tidak membawa akibat hukum apa-apa terkait dengan Posisi Dominan. Posisi dominan menyaratkan ada kondisi bahwa dalam satu pasar ada pesaing, sementara dalam konteks Koperasi TKBM, sejak masa sebelum YUKA, masa YUKA, hingga koperasi, hanya satu melakukan pengorganisasian terhadap TKBM. Hal itu dikarenakan ada pemberian legitimasi dari negara. Sehingga tidak memenuhi dan tidak terkait dengan konsep posisi dominan.

Hanya saja, mungkin terkait dengan penetapan harga bisa jadi pertimbangan, meski terbatas pada tindakannya tidak pada akibatnya. Menurut Prayogo, et.al, penetapan harga adalah cara yang paling klasik dilakukan. Dalam hal ini dua pihak atau lebih membuat perjanjian untuk secara bersama-sama menentukan harga jual barang atau jasa. Perjanjian penentuan harga, baik yang bersifat terbuka maupun yang disamakan, pada dasarnya merupakan tindakan yang mencederai asas persaingan. Tindakan tersebut akan merugikan konsumen dengan bentuk harga yang lebih tinggi, dan jumlah barang yang lebih sedikit tersedia. Tentunya memperhatikan konsep penetapan harga diatas, sama sekali tidak ada hubungannya dengan keberadaan hukum koperasi TKBM. Ada unsur bahwa efek dari penetapan harga adalah harga yang ditanggung konsumen bisa

lebih tinggi. Bukan keberadaan hukum TKBM yang dapat dinilai dalam soal penetapan harga ini, melainkan tindakan Koperasi TKBM dan APBMI dalam melakukan penetapan harga yang membuat harga yang harus ditanggung konsumen (pengguna jasa bongkar muat) menjadi lebih tinggi, dan itu bisa jadi dugaan adanya persaingan usaha tidak sehat.

4.2.3. Ketentuan Hukum Persaingan Usaha yang terkait

Dalam bagian ini akan dianalisis sejauh mana peran dan kedudukan koperasi TKBM dalam konteks hukum positif, yaitu UU 5/1999. Meskipun dalam konsep-konsep anti-monopoli tersebut di atas peran dan kedudukan koperasi TKBM tidak ada kaitannya dengan hukum persaingan usaha, harus juga dinilai dari sisi UU 5/1999. Karena undang-undang tersebut merupakan peraturan yang berlaku dan menjadi acuan utama penegakan hukum persaingan usaha. UU 5/1999 memberikan definisi mengenai Monopoli sebagai penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau atas penggunaan jasa tertentu oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha.⁴⁴ Definisi tersebut berkaitan dengan ketentuan selanjutnya yang menyebutkan bahwa Pelaku usaha dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.⁴⁵ Jika dikatakan bahwa Koperasi TKBM melakukan monopoli dan melakukan pelanggaran terhadap ketentuan tersebut di atas, maka ada kekeliruan dalam memahami kedudukan hukum Koperasi TKBM. Dalam hal ini tidak ada tindakan aktif dari Koperasi TKBM untuk melakukan penguasaan atas produksi jasa bongkar muat oleh TKBM. Sebelumnya akan dijelaskan apa itu jasa. Jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha.⁴⁶

⁴⁴ UU No. 5 tahun 1999, pasal 1 angka 1.

⁴⁵ Ibid., pasal 17 ayat (1)

⁴⁶ Ibid., pasal 1 angka 17

Pekerjaan yang dilakukan oleh TKBM merupakan pekerjaan yang dihimpun oleh Koperasi TKBM. Dan dalam semua ketentuan mengenai Koperasi TKBM, perusahaan TKBM tidak harus diselenggarakan oleh satu koperasi. Semua ketentuan itu hanya memberikan pembinaan kepada para TKBM agar berhimpun dalam koperasi dalam menjalankan kegiatan usaha bongkar muat. Itu semua dilakukan untuk menaikkan posisi tawar dari TKBM itu sendiri. Sehingga, jika ada tuduhan bahwa satu koperasi memonopoli usaha bongkar muat pelabuhan, hal itu karena ada kesalahan penafsiran dari ketentuan-ketentuan mengenai kedudukan hukum TKBM dan perkoperasian.

Selanjutnya jika ada tuduhan bahwa Koperasi memiliki Posisi dominan, maka hal tersebut juga tidak berdasar, baik secara konsep maupun undang-undang. 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 di antara pesaingnya di pasar bersangkutan dalam kaitan dengan kemampuan keuangan, kemampuan akses pada pasokan atau penjualan, serta kemampuan untuk menyesuaikan pasokan atau permintaan barang atau jasa tertentu.⁴⁷

Selanjutnya, pelaku usaha patut diduga atau dianggap melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa apabila:

- a. barang dan atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya atau
- b. mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama; atau
- c. satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.

Pelaku usaha dilarang menggunakan posisi dominan baik secara langsung maupun tidak langsung untuk:

- a. menetapkan syarat-syarat perdagangan dengan tujuan untuk mencegah dan atau menghalangi konsumen memperoleh barang dan atau jasa yang bersaing, baik dari segi harga maupun kualitas; atau
- b. membatasi pasar dan pengembangan teknologi; atau

⁴⁷ Ibid., Pasal 1 angka 14

- c. menghambat pelaku usaha lain yang berpotensi menjadi pesaing untuk memasuki pasar bersangkutan.

Pelaku usaha memiliki posisi dominan sebagaimana tersebut di atas apabila:

- a. satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai 50% (lima puluh persen) atau lebih pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu; atau
- b. dua atau tiga pelaku usaha atau kelompok pelaku usaha menguasai 75% (tujuh puluh lima persen) atau lebih pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.

Atas dasar penjelasan mengenai ketentuan tersebut di atas maka tidak mungkin Koperasi TKBM memiliki posisi dominan, apalagi menyalahgunakannya. Misalnya saja pasar yang dimaksud adalah pasar geografis yaitu pelabuhan itu sendiri. Maka apabila ingin dikatakan bahwa Koperasi TKBM memiliki posisi dominan maka setidaknya harus ada lebih dari satu koperasi. Namun dalam persoalan ini hanya ada satu koperasi di tiap pelabuhan. Seandainya tiap pelabuhan terdapat lebih dari satu Koperasi TKBM maka posisi dominan dapat dimungkinkan. Masalah tidak ada dua koperasi atau lebih di dalam pelabuhan.

Selanjutnya, 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.⁴⁸ Hal ini, sebagaimana diterangkan diatas dapat dipertimbangkan dalam kaitannya dengan aktivitas koperasi TKBM, namun tidak terkait dengan kedudukan hukumnya. Bukan keberadaan hukum TKBM yang dapat dinilai dalam soal penetapan harga ini, melainkan tindakan Koperasi TKBM dan APBMI dalam melakukan penetapan harga yang membuat harga yang harus ditanggung konsumen (pengguna jasa bongkar muat) menjadi lebih tinggi, dan itu bisa jadi dugaan adanya persaingan usaha tidak sehat.

⁴⁸ Ibid., pasal 2 ayat (1)

Selanjutnya, dalam UU 5/1999 terdapat ketentuan pengecualian mengenai koperasi. Dalam arti, kegiatan usaha koperasi yang secara khusus bertujuan untuk melayani anggotanya dikecualikan dari ketentuan-ketentuan persaingan usaha. Yang dimaksud dengan melayani anggotanya adalah memberi pelayanan hanya kepada anggotanya dan bukan kepada masyarakat umum untuk pengadaan kebutuhan pokok, kebutuhan sarana produksi termasuk kredit dan bahan baku, serta pelayanan untuk memasarkan dan mendistribusikan hasil produksi anggota yang tidak mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.⁴⁹

Jika memang koperasi TKBM melanggar ketentuan hukum persaingan usaha, maka aktivitasnya dapat dikecualikan. Jika merujuk pada penjelasan dalam BAB III, maka kita dapat menggunakan interpretasi sistematis atas pasal 50 huruf i ini soal melayani anggotanya. Di tambah lagi bahwa koperasi TKBM berdasarkan SKB tahun 2002 menjalankan kegiatannya melalui UJBM, maka hal ini tetap menjamin bahwa koperasi dalam Konteks TKBM merupakan koperasi yang dikecualikan dari ketentuan hukum persaingan usaha.⁵⁰

4.3. Analisis Hukum Persaingan Usaha Mengenai Koperasi TKBM

Pada sub-bab ini akan dianalisis berdasarkan pemaparan sebelumnya. Yaitu akan dibahas bahwa pada dasarnya terdapat tiga hal pokok yang dapat dianalisis. Pertama, mengenai persoalan bahwa Monopoli TKBM tidak sesuai dengan perkembangan teknologi. Kedua, adanya dugaan monopoli koperasi TKBM akibat salah tafsir terhadap ketentuan hukum perkoperasian. Dan yang ketiga berkaitan dengan dugaan pelanggaran yang pada dasarnya tidak berkaitan dengan kedudukan hukum koperasi TKBM atau dengan kata lain sumir atau tidak jelas.

4.3.1. ‘Monopoli’ Koperasi TKBM tidak sesuai dengan Perkembangan Teknologi

⁴⁹ Ibid., pasal 50 huruf i beserta penjelasan.

⁵⁰ Lihat penjelasan BAB 4.1

Kepmenhub No. 14 Tahun 2002 menyatakan bahwa struktur dasar usaha bongkar muat disusun oleh dua pelaku utama, sebagai berikut. (i) Penyedia Jasa Bongkar Muat, yaitu perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (*stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery*) dengan menggunakan TKBM dan peralatan bongkar muat; dan (ii) Pengguna Jasa Bongkar Muat, yaitu pemilik barang dan/atau pengangkut yang memerlukan jasa pelayanan bongkar muat terhadap barangnya dan/atau barang yang diangkutnya. Seiring waktu barang yang diangkut dari dan ke dalam kapal semakin canggih atau membutuhkan teknologi tinggi, sehingga ada perlakuan khusus terhadap barang-barang tersebut. Sehingga tidak semua aktivitas dapat dilakukan oleh TKBM.

TKBM merupakan semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan, tidak mendapat pengaturan lebih lanjut dalam Kepmenhub ini. Namun demikian, apabila dicermati dalam rumusan pengertian mengenai Penyedia Jasa Bongkar Muat, dari penggunaan kata sambung ‘dan’ di dalamnya dapat disimpulkan bahwa selain menggunakan peralatan bongkar muat, semua perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat harus juga menggunakan TKBM. Hanya peraturan mengenai tarif bagi TKBM dalam Kepmenhub. Namun, Dalam Kepmenhub No. 25 Tahun 2002, sebagai pengecualian terhadap ketentuan mengenai perhitungan tarif yang ada, terdapat ketentuan bahwa:

“pedoman dasar perhitungan tarif pelayanan jasa bongkar muat dari dan ke kapal di pelabuhan dalam keputusan ini tidak berlaku untuk pekerjaan bongkar muat petikemas, bongkar muat dengan conveyor dan bongkar muat dengan pipa.”

Perhitungan tarif pekerjaan bongkar muat petikemas diatur tersendiri dalam Permenhub 2007 tersebut diatas. Dalam Permenhub ini ditentukan bahwa Koperasi TKBM berperan dalam menetapkan upah TKBM untuk melakukan pekerjaan steveoring, melalui kesepakatan bersama dengan Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI). Dalam hal bongkar muat menggunakan conveyor dan pipa, pedoman perhitungan tarif tersebut tidak berlaku kiranya karena memang tidak diperlukan TKBM untuk melakukan pekerjaan tersebut. Jika dikaitkan dengan ketentuan dalam Kepmenhub No. 15 Tahun 2002, dapat

dipahami bahwa kegiatan bongkar muat dengan menggunakan conveyor untuk barang curah kering dan pipa untuk barang curah cair bahkan dapat tidak melibatkan perusahaan bongkar muat sama sekali. Berhubung peran Koperasi TKBM dalam penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar muat oleh peraturan perundang-undangan selalu dilekatkan dengan perusahaan bongkar muat sebagai penyedia jasa bongkar muat, maka dapat dipahami melalui interpretasi sistematis terhadap ketentuan-ketentuan peraturan yang berlaku, bahwa khusus untuk bongkar muat menggunakan conveyor atau pipa –atau, dengan kata lain, bongkar muat barang curah baik kering maupun cair- baik TKBM maupun Koperasi TKBM tidak memiliki peran dan kedudukan hukum.

Beberapa pihak mengklaim adanya kompensasi yang harus dibayarkan oleh pihak-pihak tertentu yang terlibat dalam kegiatan bongkar muat kepada TKBM maupun Koperasi TKBM karena tidak dilibatkannya mereka dalam kegiatan bongkar muat khususnya barang curah, dan mendasarkannya pada ketentuan dalam Pasal 9 Ayat 1 Keputusan Bersama tahun 2002. Hal ini jelas tidak tepat, karena subjek pengaturan dalam ketentuan tersebut adalah perusahaan bongkar muat, sedangkan dalam kegiatan bongkar muat barang curah, perusahaan bongkar muat dapat saja tidak terlibat, jika dikaitkan dengan ketentuan dalam Pasal 3 Ayat 3 Kepmenhub No. 14 Tahun 2002, yang menentukan bahwa perusahaan angkutan laut nasional dapat melakukannya sendiri tanpa menggunakan jasa perusahaan bongkar muat. Menurut Pasal 9 Ayat 1 Keputusan Bersama tahun 2002, perusahaan bongkar muatlah yang harus bekerjasama dengan Koperasi TKBM, sedangkan tidak ada ketentuan yang mewajibkan pihak selain perusahaan bongkar muat untuk itu. Selain itu, tidak ditemukan satu kata pun yang menyebut mengenai kompensasi ataupun yang semakna dengannya dalam Kepmenhub No. 25 Tahun 2002 maupun Permenhub No. 35 Tahun 2007, demikian juga dalam Permenhub No. 11 Tahun 2007, dan peraturan lain mengenai penetapan tarif pelayanan jasa bongkar muat, yang mengharuskan pelaku kegiatan bongkar muat membayar sejumlah kompensasi tertentu kepada TKBM maupun Koperasi TKBM jika tidak memanfaatkan tenaga mereka. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa kompensasi yang dituntutkan tersebut bukan saja tidak tepat, tetapi juga ilegal karena tidak berdasar hukum.

4.3.2. Dugaan ‘Monopoli’ sebagai akibat salah tafsir ketentuan Hukum tentang Perkoperasian

Persoalan tuduhan monopoli mengemuka karena adanya salah penafsiran terhadap ketentuan hukum perkoperasian dan ketentuan mengenai kedudukan hukum TKBM. Hal tersebut berkaitan dengan aspek perlindungan hukum terhadap badan usaha koperasi berdasarkan UU 25/1992 dan, persoalan wilayah kerja koperasi, dan mengenai soal jumlah koperasi yang dapat berusaha di pelabuhan untuk mengorganisasikan TKBM.

Keputusan Bersama 1989 dicabut keberlakuannya oleh Keputusan Bersama tahun 2002, dan lingkungan peraturan perundang-undangannya pun juga sudah berbeda. Terutama UU Nomor 12 Tahun 1967 yang memberikan penafsiran ada satu Koperasi TKBM untuk satu pelabuhan sudah dicabut dan diganti dengan UU Nomor 25 Tahun 1992 yang didalamnya tidak ditemukan ketentuan serupa. Keputusan Bersama 2002 sendiri, seandainya memang ingin mempertahankan kebijakan “satu pelabuhan satu koperasi,” tidak secara tegas menyatakannya. Tidak ada satu klausul pun dalam Keputusan Bersama itu yang secara terang-terangan menyatakan bahwa di tiap pelabuhan hanya dibenarkan ada satu Koperasi TKBM. Dengan demikian, Keputusan Bersama tahun 2002 pun masih dirancang dengan pendekatan yang sama dengan pendahulunya, yaitu dengan dasar pemikiran bahwa (i) untuk menggantikan cabang YUKA di setiap pelabuhan, didirikanlah Koperasi TKBM; (ii) Koperasi ini bergerak dalam bidang usaha, antara lain, menyediakan TKBM untuk melaksanakan pekerjaan bongkar muat; dan, (iii) Koperasi ini akan beroperasi di daerah atau wilayah kerja yang sama dengan daerah atau wilayah pelabuhan setempat. Cara berpikir yang seperti ini memang sejalan dengan UU Nomor 12 Tahun 1967 yang berpendirian bahwa perkembangan suatu koperasi bergantung pada potensi ekonomi daerah di mana ia beroperasi. Oleh karena itu, demi efisiensi dan ketertiban, "harus diusahakan adanya hanya satu koperasi yang setingkat dan sejenis untuk satu daerah kerja." Penafsiran seperti inilah yang seharusnya dipikirkan karena dapat menimbulkan

ketidakjelasan. Sehingga perlu ada revisi mengenai peraturan tentang kedudukan hukum Koperasi TKBM

Namun, di samping itu, jika kita melihat secara keseluruhan, UU 25/1992 memiliki hirarki yang jelas memberikan legitimasi wilayah kerja bagi koperasi dalam melakukan kegiatan usaha. Pemerintah dapat turun langsung memberikan perlindungan mengenai wilayah kerja koperasi. Salah satu perlindungan yang dapat dilakukan oleh pemerintah adalah dengan:⁵¹

- a. *menetapkan bidang kegiatan ekonomi yang hanya boleh diusahakan oleh Koperasi;*
- b. *menetapkan bidang kegiatan ekonomi di suatu wilayah yang telah berhasil diusahakan oleh Koperasi untuk tidak diusahakan oleh badan usaha lainnya.*

Dari ketentuan tersebut di atas, dapat kita lihat bahwa ada keterkaitan antara perlindungan dalam undang-undang perkoperasian tersebut dengan hukum persaingan usaha. Karena hal itu terkait dengan ‘monopoli’ yang bisa jadi terjadi akibat pengaturan tersebut. Sehingga, sudah jelas bahwa pengecualian terhadap pasal 50 huruf i UU Anti-Monopoli harus dilihat dengan interpretasi sistematis. Dan interpretasi sistematis tersebut pada akhirnya dapat berhadapan dengan ketentuan eksklusivitas koperasi. Hal tersebut terkait dengan persoalan wilayah kerja, dan maksud dari ‘badan usaha lainnya’. Wilayah kerja koperasi TKBM dalam hal ini khusus yaitu di pelabuhan, di mana yang mengorganisasikan TKBM selama ini adalah koperasi, yang seolah-olah sebagai pengganti dari YUKA. Dapat dikatakan telah berhasil, hal itu dapat dilihat dari eksistensi koperasi TKBM hingga kini. Sehingga wilayah kerja tersebut mau tidak mau sudah berada secara eksklusif. Dalam SKB pembentukan koperasi TKBM terlihat jelas aplikasi dari ketentuan perlindungan ini. Namun satu hal yang penting untuk dicatat, dalam soal ini tidak ada aturan yang membatasi jumlah koperasi dalam satu pelabuhan, karena pada dasarnya hal itu sah-sah saja. Jadi, idealnya, bukannya membuka kesempatan kepada badan usaha non-koperasi untuk bersaing bersama koperasi, melainkan membuka kesempatan untuk munculnya koperasi-koperasi yang lain dalam satu pelabuhan.

⁵¹ UU No. 25 tahun 1992, pasal 63 ayat (1)

Terlihat jelas, bagaimana koperasi tidak dapat dipandang secara sempit hanya sebatas pada ketentuan dalam undang-undang persaingan usaha, yang terkesan mengerdilkan koperasi. Tentunya dengan interpretasi sistematis, definisi melayani anggotanya dalam undang-undang persaingan usaha secara sempit harus ditolak, karena secara logis bertentangan dengan rezim hukum perkoperasian (UU 12/1967 dan UU 25/1992). Oleh karenanya, sangkaan monopoli itu tidak perlu dilakukan. Yang perlu dilakukan adalah bagaimana menciptakan peraturan yang jelas terkait dengan kedudukan hukum koperasi TKBM serta menegaskan bahwa dalam satu pelabuhan dapat diusahakan oleh lebih dari satu koperasi TKBM.

4.3.3. Dugaan Pelanggaran Bersifat Sumir

Adanya tuduhan bahwa dasar hukum keberadaan dan pembinaan Koperasi TKBM telah memungkinkannya untuk menjalankan praktik-praktik yang berindikasi monopoli dalam penyediaan dan penyaluran TKBM bagi kegiatan bongkar muat di pelabuhan, akhirnya menjadi klaim yang tidak berdasar. Apabila benar bahwa Koperasi TKBM di pelabuhan-pelabuhan menjalankan praktik-praktik sedemikian, maka hal tersebut tidak ada hubungannya dengan dasar hukum pembentukan dan pembinaannya, karena dasar hukumnya pun tidak membenarkan praktik-praktik tersebut. Pada dasarnya pelanggaran terhadap ketentuan monopoli bisa terjadi jika ada banyak koperasi di dalam pelabuhan yang mengorganisasikan TKBM. Misalnya saja ada lebih dari satu koperasi, kemudian salah satu koperasi melakukan tindakan yang mematikan koperasi yang lain sehingga ia menjadi penguasa produksi jasa di pelabuhan tersebut. Tentunya hal ini dapat dikatakan ada dugaan monopoli.

Jika demikian, sekiranya benar terjadi praktik monopoli, maka sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 50 Huruf I UU Nomor 5 Tahun 1999, ketimbang mempermasalahkan dasar hukum Koperasi TKBM, lebih tepat apabila diperiksa benarkah kegiatan Koperasi TKBM bertujuan khusus untuk melayani anggotanya, sehingga ia bisa dikecualikan dari ketentuan-ketentuan yang melarang praktik monopoli. Di samping itu penting juga untuk menilai tindakan Koperasi TKBM dan APBMI dalam melakukan penetapan harga yang membuat harga yang harus

ditanggung konsumen (pengguna jasa bongkar muat) menjadi lebih tinggi, dan itu bisa jadi dugaan adanya persaingan usaha tidak sehat. Hal itu jelas layak untuk dinilai karena memang ada potensi untuk terjadi. Hal itu juga bisa merugikan sistem bongkar muat secara keseluruhan karena ada yang menyebabkan tingginya biaya pengangkutan akibat penetapan harga. Hanya saja, soal penetapan harga ini sama sekali tidak berkaitan dengan kedudukan hukum Koperasi TKBM, namun aktivitasnya dengan pihak ketiga.

Keputusan Bersama 2002 tidak melarang didirikannya Koperasi TKBM lain di samping yang sudah ada di setiap pelabuhan, dan tuduhan praktik monopoli ini timbul karena keberadaan hanya satu koperasi di tiap pelabuhan, mungkin solusi bagi masalah ini adalah membiarkan berdiri dan beroperasinya beberapa Koperasi TKBM di tiap-tiap pelabuhan sesuai dengan aspirasi para TKBM sendiri. Dengan demikian, anggapan adanya masalah hukum persaingan usaha dalam permasalahan Koperasi TKBM ini sesungguhnya sumir dari sudut hukum, karena pada dasarnya berawal dari sekadar kurang dipahaminya peraturan-peraturan hukum yang berlaku.

BAB V PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Dari pemaparan dari BAB II hingga BAB IV didapat kesimpulan sebagai berikut:

- a. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) pertama kali diatur melalui Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Laut Nomor TH.1/21/18 dan Menteri Perumahan Nomor 211/Thn.1964 pada tanggal 9 Desember 1964 untuk membentuk suatu *Pool Buruh*. *Pool Buruh* inilah yang kemudian akan mewadahi para Buruh Pelabuhan Terdaftar (BUPELTA). Melalui Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor P.26/3/13/PHB dan Menteri Tenaga Kerja Nomor 71/MTK/1969 tertanggal 6 Juni 1969, dibentuk Badan Usaha Karya, untuk menggantikan Pool Butuh. Kemudian diubah menjadi Yayasan Usaha Karya (YUKA) melalui Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor PM. 1/05/PHB-78 dan Menteri Tenaga Kerja, Transmigrasi dan Koperasi Nomor KEP.08/MEN/1978 tentang Pembentukan *Yayasan Usaha Karya*. YUKA dibubarkan, dan akhirnya digantikan oleh koperasi TKBM melalui tiga aturan hingga kini. Yaitu, *pertama*, Instruksi Bersama Menteri Perhubungan Nomor IM.2/HK.601/PHB-1989 dan Menteri Tenaga kerja Nomor INS: 03/MEN/1989 tentang Pembentukan Koperasi di Tiap Pelabuhan Sebagai Pengganti Yayasan Usaha Karya (YUKA). *Kedua*, Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM 52/1/9-89 dan Direktur Jenderal Bina Hubungan Ketenagakerjaan dan Pengawasan Norma Kerja Nomor KEP.103/BW/89 dan Direktur Jenderal Bina Lembaga Koperasi Nomor 17/KB/BLK/VI/1989 tentang

Pembentukan dan Pembinaan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM). Dan *Ketiga*, Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor AL.59/1/12-02 dan Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Pengawasan Ketenagakerjaan Nomor 300/BW/2002 dan Deputi Bidang Kelembagaan Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah Nomor 113/SKB/DEP.I/VIII/2002 tentang Pembinaan dan Pengembangan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan. Dari tiga peraturan tentang berdirinya koperasi TKBM, dua yang pertama mengikuti semangat dan pengaturan sebagaimana UU Perkoperasian 1967. Sementara yang terakhir (2002) mengikuti aturan dan semangat UU perkoperasian 1992. Hal tersebut membawa implikasi bagi pelaksanaan Koperasi TKBM.

- b. Beberapa masalah hukum mengemuka dalam penyelenggaraan koperasi TKBM. *Pertama*, Tidak semua aktivitas dapat dilakukan oleh TKBM. Untuk bongkar muat menggunakan conveyor atau pipa –atau, dengan kata lain, bongkar muat barang curah baik kering maupun cair– baik TKBM maupun Koperasi TKBM tidak memiliki peran dan kedudukan hukum. Beberapa pihak menganggap bahwa Koperasi TKBM harus mendapat kompensasi dari tidak dimanfaatkannya TKBM. Namun hal ini tidak tepat, karena tidak ditemukan satu kata pun yang menyebut mengenai kompensasi ataupun yang semakna dengannya dalam Kepmenhub No. 25 Tahun 2002 maupun Permenhub No. 35 Tahun 2007, demikian juga dalam Permenhub No. 11 Tahun 2007, dan peraturan lain mengenai penetapan tarif pelayanan jasa bongkar muat, yang mengharuskan pelaku kegiatan bongkar muat membayar sejumlah kompensasi tertentu kepada TKBM maupun Koperasi TKBM jika tidak memanfaatkan tenaga mereka. *Kedua*, Adanya dugaan bahwa koperasi TKBM melakukan monopoli dan berbagai bentuk tindakan pelanggaran persaingan usaha tidak sehat. Hal tersebut tidak tepat karena pada dasarnya aturan yang mendasari TKBM pun tidak membolehkan monopoli semacam itu. Yang harus dikaji semestinya

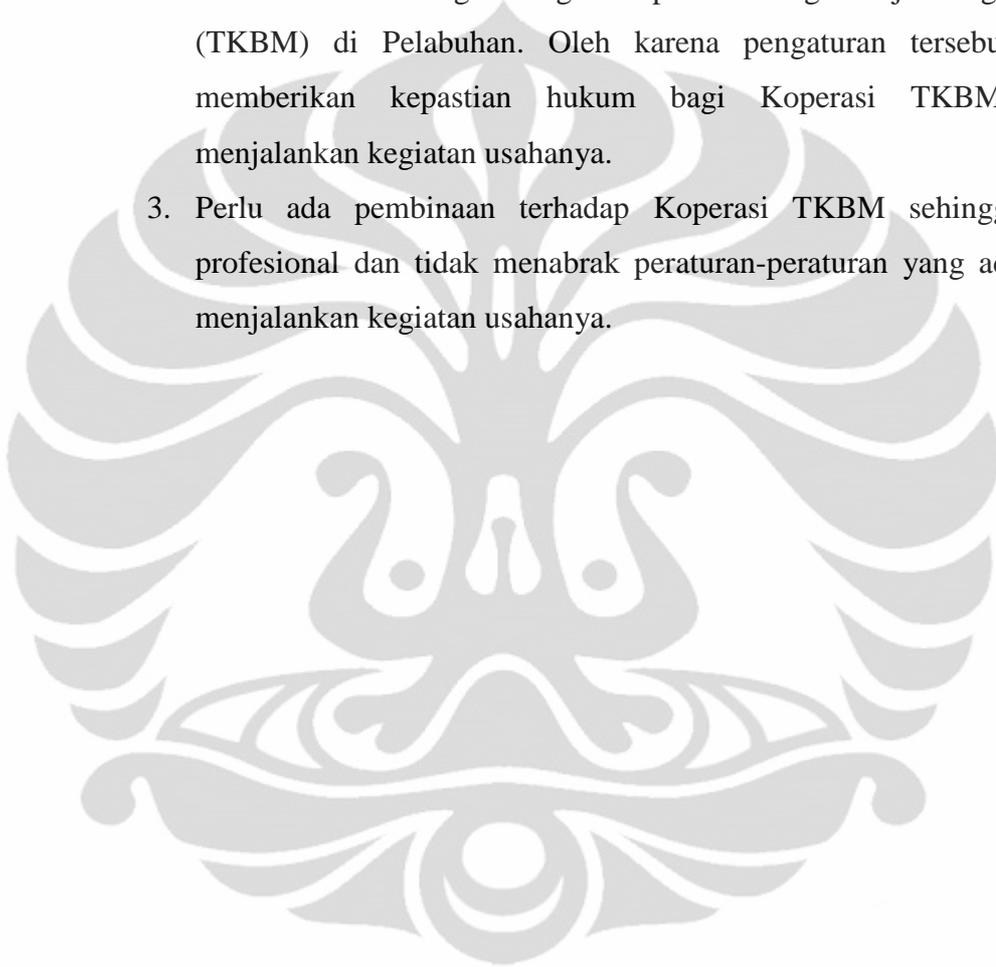
adalah bahwa tidak ada aturan yang tegas mengenai jumlah koperasi TKBM, meski sebenarnya tidak adanya aturan tersebut menunjukkan bahwa di dalam satu pelabuhan dapat terdapat lebih dari satu koperasi TKBM. Di samping itu perlu adanya penafsiran sistematis dalam pasal 50 huruf i Undang-Undang No. 5 tahun 1999 tentang Anti Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Yaitu soal ‘melayani anggotanya’. Bukan soal apakah Koperasi TKBM secara kedudukan hukum melayani atau tidak melainkan harus dinilai apakah saat ini koperasi TKBM melayani anggotanya atau tidak sehingga bisa bersinggungan dengan pasal pengecualian. Pada dasarnya, secara hukum, mengacu pada Keputusan Bersama tahun 2002, tentunya koperasi TKBM bertujuan melayani anggotanya, yaitu dengan adanya Unit Usaha Jasa Bongkar Muat, dengan mana persoalan produksi jasa bongkar muat bukan merupakan tindakan dari koperasi melainkan unit usahanya. *Ketiga*, dengan demikian, anggapan adanya masalah hukum persaingan usaha dalam permasalahan Koperasi TKBM ini sesungguhnya sumir dari sudut hukum, karena pada dasarnya berawal dari sekadar kurang dipahaminya peraturan-peraturan hukum yang berlaku. Karena tidak adanya usaha yang sistematis secara hukum untuk menilai koperasi TKBM melainkan hanya sepotong-sepotong di regulasi dalam bidang tertentu.

5.2. Saran

Atas dasar kesimpulan tersebut maka disusun beberapa saran, yaitu:

1. Dalam menafsirkan pasal 50 huruf i harus dilakukan dengan penafsiran sistematis, khususnya tentang Koperasi TKBM, yaitu bahwa harus mempertimbangkan ketentuan dalam bidang perkoperasian dan dasar hukum pendirian Koperasi TKBM. Seharusnya pula mempertimbangkan bahwa pengecualian terhadap badan usaha koperasi adalah upaya membangun koperasi sebagai gerakan ekonomi rakyat.

2. Perlu adanya revisi terhadap Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor AL.59/1/12-02 dan Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Pengawasan Ketenagakerjaan Nomor 300/BW/2002 dan Deputi Bidang Kelembagaan Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah Nomor 113/SKB/DEP.I/VIII/2002 tentang Pembinaan dan Pengembangan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan. Oleh karena pengaturan tersebut belum memberikan kepastian hukum bagi Koperasi TKBM dalam menjalankan kegiatan usahanya.
3. Perlu ada pembinaan terhadap Koperasi TKBM sehingga dapat profesional dan tidak menabrak peraturan-peraturan yang ada dalam menjalankan kegiatan usahanya.



DAFTAR PUSTAKA

Bahan Pustaka

- Brazier, Roderick dan Sahala Sianipar, *Undang-Undang Anti-monopoli Indonesia dan Dampaknya terhadap Usaha Kecil dan Menengah*, (Jakarta: The Asia Foundation, 1999)
- Devos, Greta. *Katoen Natie 150 Years. Part 1 Story of J-hooks, Pirrewitjes and Drayhorses*, (Tielt: Lannoo, 2002)
- Fuady, Munir. *Hukum Anti Monopoli: Menyongsong Era Persaingan Sehat*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1999)
- Grabmair, Matthias dan Kevin D. Ashley, *Towards Modeling Systematic Interpretation of Codified Law*, presentasi pada Jurix Conference, 2005.
- Hatta, Mohammad, Cita-Cita Koperasi Dalam Pasal 33 UUD 1945, dalam Swasono, Sri-Edi (ed.), *Sistem Ekonomi dan Demokrasi Ekonomi*, (Jakarta: UI Press, 1985)
- Hatta, Mohammad, Koperasi, dalam wawancara dengan Yasni, Z., *Bung Hatta Menjawab*, (Jakarta: Gunung Agung, 2002)
- Ibrahim, Johnny. *Teori, Metode dan Penelitian Hukum Normatif*, (Malang: Bayumedia Publishing, 2007)
- Jensen, Vermon H., *hiring of Dock Workers and Employment Practices in the Ports of New York, Liverpool, London, Rotterdam and Marseilles*, (London: Oxford University Press, 1964)
- Khemani, R. Shyam, *Application of Competition Law: Exemptions and Exceptions*, makalah dalam United Nations Conference on Trade and Development, (New York and Geneva: United Nations, 2002)

- Loyen, Reginald. Buyst, Erik. dan Devos, Greta. *Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam Port Competition between 1870-2000*, (Heidelberg, New York: Physica-Verlag, 2003)
- Margono, Suyud. *Hukum Anti Monopoli*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2009)
- Mubyarto, Sistem dan Moral Ekonomi Indonesia, (Jakarta: LP3ES, 1991)
- Nusantara, Abdul Hakim G, dan Benny K. Harman, Analisa dan Perbandingan Undang-Undang Anti Monopoli, (Jakarta: Elex Media Komputindo, 1999)
- Prayogo, Ayudha D, et.al., *Persaingan Usaha dan Hukum yang Mengaturnya di Indonesia*, (Jakarta: Partnership for Business Competition, 2001)
- Sekretariat Muppenas, *Pemikiran Departemen Perhubungan Laut mengenai Pembangunan Armada Serta Rehabilitasi/ Pembangunan Fasilitas-Fasilitas dan Perlengkapan Pelayaran/Pelabuhan*, (Jakarta: Sekretariat Muppenas, 1965)
- Siregar, Hasnil Basri. *Peranan Hukum dalam Pembangunan Ekonomi, Sebuah Studi terhadap Jaminan Kepastian Hukum dalam Usaha Bongkar Muat Pelabuhan di Indonesia*, Pidato Pengukuhan Guru Besar. Universitas Sumatera Utara, Medan, 2008. Hal.15
- Sjamsul, Rae Arifin, et. all., *Kerjasama Perdagangan Internasional. Peluang dan Tantangan bagi Indonesia*. (Jakarta: Bank Indonesia, Elex Media Komputindo, 2007)
- Soekanto, Soejono, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Pess, 2005)
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2001)
- Swasono, Sri-Edi, Indonesia is Not for Sale: Sistem Ekonomi Nasional Untuk Sebesar-Besar Kemakmuran Rakyat, makalah untuk Dewan Ketahanan Nasional, Pokjasus, 20-21 November 2007, (Jakarta: Bappenas, 2007)
- Swasono, Sri-Edi, Menolak Neoliberalisme: Kembali ke Ekonomi Konstitusi, makalah untuk Diskusi Intern BAPPENAS, (Jakarta: BAPPENAS, 2010)
- Syamsudin, M. *Operasional Penelitian Hukum*, (PT Raja Grafindo Persada: Jakarta, 2007)

Windratno, Ega, Pergeseran Paradigma Mengenai Keanggotaan dan Permodalan dalam Pengaturan Legislasi Koperasi di Indonesia sejak Kemerdekaan, Skripsi di Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2011.

Wiradiputra, Ditha. *Posisi Dominan*, Bahan Mengajar Mata Kuliah Hukum Persaingan Usaha di Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2008.

Yani, Ahmad dan Gunawan Widjaja, *Seri Hukum bisnis: Anti-Monopoli*, (Jakarta, RajaGrafindo Persada, 1999)

Peraturan Perundang-Undangan

Indonesia. Undang-Undang Dasar Republik Indonesia, UUD 1945.

Indonesia, Undang-Undang tentang Pokok-Pokok Perkoperasian, UU Nomor 12 Tahun 1967

Indonesia, Undang-Undang tentang Pokok-Pokok Perkoperasian, UU Nomor 25 Tahun 1992

Indonesia. Undang-undang No. 10 Tahun 2004 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, LN Tahun 2004 No. 87, TLN No. 4389

Indonesia, Peraturan Pemerintah tentang Angkutan di Perairan, PP No. 20 tahun 2010 (LN Tahun 2010 Nomor 26, TLN Nomor 5108)

Indonesia. Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, PP Nomor 2 Tahun 1969 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1969 Nomor 2)

Indonesia. Perpres Nomor 36 Tahun 2010 tentang Daftar Bidang Usaha yang Tertutup dan Bidang Usaha yang Terbuka dengan Persyaratan di Bidang Penanaman Modal

Indonesia. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.14 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal

Indonesia. Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor KM.130/KP.803/PHB 86 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor KEP-837/MEN/86 tentang Pembubaran Yayasan Usaha Karya (YUKA)

Indonesia. Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor KM.130/KP.803/PHB 86 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor KEP-837/MEN/86 tentang Pembubaran Yayasan YUKA Pasal 5 Ayat 1.

Indonesia. Keputusan Bersama Direktur jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Pengawasan Ketenagakerjaan dan Deputi Bidang Kelembagaan Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah No. AL.59/1/12-2, 300/BW/2022, 113/SKB/DEP.I/VIII/2002 Tentang Pembinaan dan Pengembangan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan.

Putusan Pengadilan

Putusan Mahkamah Agung Nomor 2629 K/Pdt/2003.

Sumber Internet

Antara Jatim, *OP Minta Masyarakat Buktikan Monopoli Koperasi TKBM* <http://www.antarajatim.com/lihat/berita/58289/op-minta-masyarakatbuktikan-monopoli-koperasi-tkbn> diakses pada 23 Maret 2011

Antara Jatim, *OP Minta Masyarakat Buktikan Monopoli Koperasi TKBM*, <http://www.pp3.co.id/detnewb.php?id=1170> diakses pada 26 Desember 2011

Bataviase “SKB Soal Bongkar Muat Digugat.” <http://bataviase.co.id/node/264850>, diunduh pada 15 April 2011, pukul 13.35 WIB.

- Bataviase, *SKB Soal Bongkar Muat Digugat*, <http://bataviase.co.id/node/264850>, diakses pada 23 Juni 2011, lihat juga Kabar Bisnis, *Koperasi TKBM Diduga Lakukan Tindak Monopoli*, <http://www.kabarbisnis.com/read/2818959>, diakses pada 24 Maret 2011
- Bisnis Indonesia, Pelayaran usulkan regulasi TKBM pertegas larangan monopoli, <http://bataviase.co.id/node/264850> diakses pada 26 Desember 2011
- Eksposnews.com, *KPPU akan Kaji Kesepakatan Upah Bongkar Muat di Belawan*, <http://eksposnews.com/view/2/17514/KPPU-Akan-Kaji-Kesepakatan-Upah-Bongkat-Muat-Di-Belawan.html> diakses pada 26 Oktober 2010
- Eksposnews.com, *KPPU akan Kaji Kesepakatan Upah Bongkar Muat di Belawan*, <http://eksposnews.com/view/2/17514/KPPU-Akan-Kaji-Kesepakatan-Upah-Bongkat-Muat-Di-Belawan.html> diakses pada 26 Oktober 2010
- Jayatri, Prima. *Jenis-Jenis Metode dan Konstruksi Hukum*, <http://logikahukum.wordpress.com/tag/metode-interpretasi-secara-sistematis/> diakses pada tanggal 20 Desember 2011
- Kabar Bisnis, *Koperasi TKBM diduga lakukan tindak monopoli*, <http://www.kabarbisnis.com/read/2818959> diakses pada 26 Desember 2011.
- Koran Kaltim, *Satu Jasa Angkutan Tak Bisa Dikelola Dua Koperasi*, <http://www.korankaltim.co.id/read/news/2011/6922/satu-jasa-angkutan-takbisa-dikelola-dua-koperasi-.html> diakses pada 5 April 2011.
- Koran Kaltim, *Satu Jasa Angkutan Tak Bisa Dikelola Dua Koperasi*, <http://www.korankaltim.co.id/read/news/2011/6922/satu-jasa-angkutan-takbisa-dikelola-dua-koperasi-.html> diakses pada 5 April 2011
- Mahendra, AA. Oka. Penafsiran Undang-Undang dari Perspektif Penyelenggara Pemerintahan, <http://www.djpp.depukumham.go.id/htn-dan-puu/231-penafsiran-undang-undang-dari-perspektif-penyelenggara-pemerintahan.html>, diakses pada tanggal 20 Desember 2011
- MAPPEL, *Kajian Ilmiah (untuk Inpres) Pemberdayaan Angkutan Laut Nasional Indonesia: Rekomendasi Masyarakat Pemerhati Pelayaran, Pelabuhan dan*

Lingkungan Maritim (Mappel). <<http://www.mappel.org/rekomendasi-mappel/kajian-ilmiahuntuk-inpres-ii>>.

Maritimedia, Usaha bongkar muat tolak gunakan koperasi, http://maritimedia.com/index.php?option=com_content&view=article&id=179%3Ausaha-bongkar-muat-tolak-gunakan-koperasi&catid=35%3Apeleindo2&Itemid=1 diakses pada 26 Desember 2011

Medan Bisnis Daily, KPPU Kaji Upah Tenaga Kerja Bongkar Muat Pelabuhan, http://www.medanbisnisdaily.com/news/read/2010/10/27/5259/kppu_kaji_upah_tenaga_kerja_bongkar_muat_pelabuhan/#.Tw15S-xGSKE, diakses pada 26 Desember 2011

MedanPunya.com, TKBM Tuntut Konvensasi Bongkar dan Pipanisasi, <http://www.medanpunya.com/mpc-ekonomi/604-tkbm-tuntut-konvensasibongkar-dan-pipanisasi>,

Pos Kota, Jangan Monopoli Tenaga Buruh Pelabuhan, http://69.56.139.166/news_baca.asp?id=41054&ik=5 diakses pada 26 Desember 2011

Rosenthal, Douglas E. dan Phedon Nicolaides, *Harmonizing Antitrust: The Less Effective Way to Promote International Competition*, Artikel dalam Institute for International Economics, <http://www.iie.com>

Siti. *Proses Penemuan Hukum*, <http://siti.staff.ugm.ac.id/wp/2010/07/05/penemuan-hukum/> diakses pada tanggal 20 Desember 2011

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KM. 11 TAHUN 2007

TENTANG

**PEDOMAN PENETAPAN TARIF PELAYANAN JASA
BONGKAR MUAT PETIKEMAS (CONTAINER) DI DERMAGA
KONVENSIONAL DI PELABUHAN YANG DISELENGGARAKAN OLEH
BADAN USAHA PELABUHAN**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang :
- a. bahwa dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 1996 dan disempurnakan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 67 Tahun 1996 telah ditetapkan pedoman penetapan tarif bongkar muat petikemas (container) di dermaga konvensional di pelabuhan yang diusahakan;
 - b. bahwa dalam rangka pemberdayaan industri pelayaran nasional, sebagaimana dimaksud dalam Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, dipandang perlu melakukan penyesuaian dan penyempurnaan terhadap pengaturan pedoman tarif pelayanan jasa petikemas (container) di dermaga konvensional di pelabuhan yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu ditetapkan pedoman penetapan tarif pelayanan jasa bongkar muat petikemas (container) di dermaga konvensional di pelabuhan yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan dengan Peraturan Menteri Perhubungan;
- Mengingat :
1. Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembar Negara Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3493);
 2. Peraturan Pemerintah Nomor 56, 57, 58 dan 59 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan I, II, III dan IV menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO) Pelabuhan I, II, III dan IV (Lembar Negara Tahun 1991 Nomor 74, Lembaran Negara Tahun

1991 Nomor 75, Lembaran Negara Tahun 1991 Nomor 76, dan Lembaran Negara Tahun 1991 Nomor 77);

3. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara RI Tahun 2001 Nomor 127, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 4145);
4. Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2005 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 94 Tahun 2006;
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 24 Tahun 2001 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 37 Tahun 2006;
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut;
7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 13 Tahun 1985 tentang Pembinaan Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : **PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PEDOMAN PENETAPAN TARIF PELAYANAN JASA BONGKAR MUAT PETIKEMAS (CONTAINER) DI DERMAGA KONVENSIONAL DI PELABUHAN YANG DISELENGGARAKAN OLEH BADAN USAHA PELABUHAN.**

Pasal 1

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan :

1. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas sebagai tempat kegiatan Pemerintah dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal sandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

2. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang, dan/atau barang, keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah.
3. Pelabuhan Umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum yang dikelola oleh badan usaha pelabuhan.
4. Badan Usaha Pelabuhan yang selanjutnya disingkat BUP adalah Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah yang khusus didirikan untuk mengusahakan jasa kepelabuhanan di pelabuhan umum.
5. Dermaga konvensional adalah dermaga untuk melayani kegiatan bongkar muat barang umum secara konvensional.
6. *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar petikemas dari atas dek/dalam palka kapal ke atas chassis/tongkang, atau memuat dari chassis/tongkang ke dalam palka/ke atas dek kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat, termasuk di dalamnya kegiatan mengikat/melepas petikemas di lampung kapal (*tackle/untackle*).
7. *Haulage* adalah pekerjaan mengangkut petikemas dengan menggunakan trailer/chassis dari sisi lambung kapal ke lapangan penumpukan petikemas atau sebaliknya dalam area terminal yang sama.
8. *Trucking* adalah pekerjaan mengangkut petikemas dengan menggunakan *trailer/chassis* dari sisi lambung kapal/lapangan penumpukan petikemas ke luar area terminal atau ke lapangan penumpukan petikemas pada area terminal yang berbeda, atau sebaliknya.
9. *Lift on / lift off* adalah pekerjaan mengangkut petikemas dari lapangan penumpukan ke atas *chassis*, dari *chassis* ke *chassis* lain, atau sebaliknya.
10. Angsur adalah pekerjaan memindahkan petikemas dari satu tempat ke tempat ke tempat lain dalam satu lapangan penumpukan petikemas.

11. *Stripping* adalah pekerjaan membongkar barang dari dalam petikemas sampai dengan menyusun di tempat yang ditentukan.
12. *Stuffing* adalah pekerjaan memuat barang dari tempat yang ditentukan ke dalam petikemas.
13. *Shifting* adalah pekerjaan memindahkan petikemas dari satu tempat ke tempat lain palka yang sama atau ke palka yang lain dalam kapal yang sama atau dari satu palka ke dermaga dan kemudian menempatkan kembali ke kapal semula.
14. *Plugging reefer* petikemas adalah pekerjaan pelayanan pemberian aliran listrik untuk petikemas di lapangan penumpukan yang tersedia fasilitas *reefer*.
15. *Monitoring reefer* petikemas adalah pekerjaan mengawasi pemberian aliran listrik yang diperlukan setiap petikemas.
16. Petikemas Batal Muat adalah petikemas yang dibatalkan atas permintaan perusahaan pelayaran yang telah ditentukan sebelumnya.
17. Gerakan ekstra adalah kegiatan pelayanan petikemas atas permintaan perusahaan pelayaran atau pemilik barang (*consignee*).
18. Petikemas *overheight/width/length* yang selanjutnya disingkat OH/OW/OL adalah petikemas yang mempunyai ukuran berbeda dengan standar umum petikemas dan atau muatannya melebihi standar petikemas yang penanganannya memerlukan alat khusus.
19. *Behandle* adalah kegiatan penanganan petikemas dan barang dalam petikemas sesuai permintaan pemilik barang atau pihak yang menguasai petikemas terkait dengan pemeriksaan instansi berwenang.
20. Alih kapal petikemas (*transshipment*) adalah kegiatan membongkar petikemas dari kapal pengangkut pertama, disusun dan ditumpuk di lapangan penumpukan dan memuat kembali ke kapal pengangkut ke-2 (kedua) pada dermaga konvensional yang sama.
21. Petikemas yang memerlukan penanganan khusus adalah petikemas seperti *flatrack, opentop, open side, rocon (Ro-Ro container)* dan petikemas rusak dalam kegiatannya memerlukan penanganan khusus.

22. *Overbrengen* petikemas adalah kegiatan memindahkan petikemas dari dermaga konvensional ke lapangan penumpukan di dalam atau di luar pelabuhan.

Pasal 2

- (1) Jenis tarif pelayanan jasa bongkar muat petikemas di dermaga konvensional meliputi :
 - a. Tarif *stevedoring*;
 - b. Tarif *haulage*;
 - c. Tarif *trucking*;
 - d. Tarif *lift on/lift off*;
 - e. Tarif angsur;
 - f. Tarif *stripping*;
 - g. Tarif *stuffing*;
 - h. Tarif *shifting*;
 - i. Tarif *reefer*;
 - j. Tarif lainnya.
- (2) Tarif jasa pelayanan lainnya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) terdiri dari :
 - a. Tarif jasa pelayanan petikemas OH/OW/OL;
 - b. Tarif batal muat petikemas;
 - c. Tarif gerakan ekstra;
 - d. Tarif pelayanan jasa petikemas *behandle*;
 - e. Tarif alih kapal/*transshipment*;
 - f. Tarif pelayanan jasa petikemas yang memerlukan penanganan khusus;
 - g. Tarif pelayanan jasa petikemas *overbrengen*.

Pasal 3

- (1) Penetapan besaran tarif pelayanan jasa petikemas dapat dikenakan secara tarif paket maupun tarif berdasarkan per kegiatan
- (2) Terhadap tarif pelayanan jasa petikemas kosong dikenakan tarif lebih rendah dari tarif pelayanan jasa petikemas isi.

Pasal 4

- (1) Tarif pelayanan jasa petikemas OH/OW/OL dikenakan lebih tinggi dari tarif pelayanan jasa standar umum petikemas.
- (2) Pengenaan tarif sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dibedakan antara yang menggunakan peralatan pelayanan jasa petikemas milik penyelenggara pelabuhan dengan pemilik barang.

Pasal 5

Petikemas yang batal muat dikenakan tarif sesuai dengan pelayanan yang telah diberikan ditambah dengan biaya administrasi.

Pasal 6

Setiap gerakan ekstra petikemas atas permintaan perusahaan pelayaran atau pemilik barang (*consignee*) dikenakan biaya tambahan sesuai dengan pelayanan yang diberikan.

Pasal 7

Tarif pelayanan jasa *behandle*, dikenakan sesuai dengan pelayanan yang telah diberikan, ditambah dengan biaya administrasi dan menjadi beban pemilik barang dan atau pihak yang menguasai petikemas.

Pasal 8

- (1) Tarif pelayanan jasa alih kapal petikemas (*transshipment*), dikenakan atas kegiatan membongkar petikemas dari kapal pengangkut pertama, disusun dan ditumpuk di lapangan penumpukan dan memuat kembali ke kapal pengangkut ke-2 (kedua) pada dermaga konvensional yang sama.
- (2) Tarif pelayanan jasa alih kapal petikemas (*transshipment*) dikenakan sesuai dengan pelayanan yang telah diberikan ditambah dengan biaya administrasi.

Pasal 9

Tarif *reefer* petikemas dikenakan atas pelayanan *plugging reefer* petikemas dan *monitoring reefer* petikemas.

Pasal 10

Petikemas isi maupun kosong yang tidak diambil dari lapangan menumpukan petikemas dalam jangka waktu 7 (tujuh) hari sejak selesai dibongkar, dapat dipindahkan ke tempat lain di dalam pelabuhan atau di luar pelabuhan, dan dikenakan tarif *overbrengen* yang dibebankan kepada pemilik/pihak yang menguasai petikemas.

Pasal 11

- (1) Kegiatan bongkar muat petikemas di dermaga konvensional dilakukan dengan menggunakan derek kapal.
- (2) Dalam hal terjadi kerusakan derek kapal, maka kegiatan jasa bongkar muat petikemas dilakukan dengan menggunakan derek darat yang

disediakan baik oleh perusahaan pelayaran maupun oleh penyelenggara pelabuhan.

- (3) Atas penggunaan derek darat yang disediakan oleh perusahaan pelayaran dikenakan tarif penggunaan derek kapal ditambah imbalan jasa alat kepada penyelenggara pelabuhan, sedangkan biaya penyediaan alat tetap yang menjadi beban perusahaan pelayaran.
- (4) Atas penggunaan derek darat yang disediakan oleh penyelenggara pelabuhan maka dikenakan tarif penggunaan derek kapal ditambah biaya penyediaan alat yang menjadi beban perusahaan pelayaran.

Pasal 12

- (1) Terhadap petikemas yang memerlukan penanganan khusus seperti flatrack, opentop, openside, petikemas rusak, dan lain-lain yang memerlukan penanganan khusus dikenakan tambahan tarif sesuai dengan tingkat kesulitan pelayanan yang diberikan.
- (2) Terhadap petikemas yang memerlukan penanganan khusus berisi barang berbahaya atau barang mengganggu sesuai dengan klasifikasi tingkat bahaya dari barang yang bersangkutan menurut *International Maritime Organization* (IMO) dikenakan tambahan tarif.
- (3) Terhadap petikemas yang berisi barang berbahaya harus diberikan label sesuai ketentuan yang berlaku.

Pasal 13

- (1) Penggunaan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) untuk kegiatan *stevedoring*, ditetapkan maksimal 1 (satu) gang per palka dengan jumlah TKBM sesuai dengan kebutuhan operasi bongkar muat petikemas dengan jumlah maksimal sebanyak 12 (dua belas) orang;
- (2) Upah TKBM untuk kegiatan *stevedoring* sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ditetapkan dalam besaran rupiah per orang per *shift* berdasarkan upah harian yang dihitung sekurang-kurangnya sama dengan Upah Minimum provinsi (UMP)/Upah Minimum Kabupaten/Kota yang ditetapkan oleh Gubernur/Bupati/Walikota yang berlaku pada daerah setempat.
- (3) Upah TKBM sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara Koperasi TKBM dengan Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI).

Pasal 14

Penetapan besaran tarif pelayanan jasa bongkar muat petikemas di dermaga konvensional di pelabuhan yang diselenggarakan oleh BUP dilaksanakan dengan mekanisme berdasarkan peraturan perundang-undangan.

Pasal 15

Pada saat Peraturan ini mulai berlaku, maka Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 62 Tahun 1996 tentang Tarif Pedoman Bongkar Muat Petikemas (*container*) di Dermaga Convensional di Pelabuhan Yang Diusahakan dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 67 Tahun 1996 tentang Penyempurnaan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 1996 Tentang Tarif Pedoman Bongkar Muat Petikemas (*container*) Di Dermaga Convensional D Pelabuhan Yang Diusahakan, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 16

Direktur Jenderal Perhubungan Laut melaksanakan pembinaan dan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan ini.

Pasal 17

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : Jakarta

Pada tanggal : 4 April 2007

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

M. HATTA RAJASA

SALINAN Peraturan ini disampaikan kepada :

1. Presiden RI;
2. Wakil Presiden RI;
3. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;
4. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
5. Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas;
6. Menteri Dalam Negeri;
7. Menteri Luar Negeri;
8. Menteri Keuangan;
9. Menteri Perindustrian;
10. Menteri Perdagangan;
11. Menteri Kelautan dan Perikanan;
12. Sekretaris Negara;
13. Menteri Negara BUMN;

14. Menteri Pertahanan;
15. Jaksa Agung;
16. Panglima TNI;
17. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia;
18. Para Gubernur/Bupati/Walikota seluruh Indonesia;
19. Sekjen, Irjen, Para Dirjen dan Para Kepala Badan Di Lingkungan Departemen Perhubungan;
20. Para Kepala Biro di Lingkungan Sekretariat Jenderal Departemen Perhubungan;
21. Direksi PT (Persero) Pelabuhan I, II, III dan IV;
22. Para Kepala Kantor Administrator Pelabuhan;
23. Kepala DPP INSA, PELRA, KADIN, GPEI, GINSI, GAPEKSI/INFA, DAN APBMI.

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan KSLN

HERU PRASETYO, SH.
NIP 120138360





**LAMPIRAN
KEPUTUSAN BERSAMA
MENTERI PERHUBUNGAN
DAN
MENTERI TENAGA KERJA
NOMOR KM. 130/KP. 803/PHB 86
KEP-837/MEN/86
*Tentang Pembubaran Yayasan Usaha Karya (YUKA)***







KEPUTUSAN BERSAMA
MENTERI PERHUBUNGAN DAN MENTERI TENAGA KERJA

NOMOR : KM.130/KP.803/PHB 86

NOMOR : KEP-837/MEN/86

TENTANG

PEMBUBARAN YAYASAN USAHA KARYA (YUKA)

MENTERI PERHUBUNGAN DAN MENTERI TENAGA KERJA,

Menimbang : bahwa dalam rangka pelaksanaan Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985 tentang Kebijakanaksanaan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi, khususnya bongkar muat di pelabuhan, dipandang perlu mencabut Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja, Transmigrasi dan Koperasi Nomor PM 1/OT/Phb-78 dan KEP 08/MEN/1978 tanggal 10 Januari 1978 dan membubarkan Yayasan Usaha Karya (YUKA);

- Meningat :
1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1951 tentang Pernyataan Berlakunya Undang-Undang Kerja Tahun 1948 Nomor 12 dari Republik Indonesia untuk seluruh Indonesia;
 2. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1951 tentang Pernyataan Berlakunya Undang-Undang Kecelakaan Tahun 1947 Nomor 55 dari Republik Indonesia untuk seluruh Indonesia;
 3. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1951 tentang Pernyataan Berlakunya Undang-Undang Pengawasan Nomor 23 Tahun 1948 dari Republik Indonesia untuk seluruh Indonesia;
 4. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1969 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok mengenai Tenaga Kerja (Lembaran Negara Tahun 1969 Nomor 55 Tambahan Lembaran Negara Nomor 2912);
 5. Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1969 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut (Lembaran Negara Tahun 1969 Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2893), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 1985 (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 52);
 6. Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 1983 tentang Pembinaan Kepelabuhanan (Lembaran Negara Tahun 1983 Nomor 14, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3251), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 1985 (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 31);

/ 7. Peraturan

7. Peraturan Pemerintah Nomor 4, 5, 6 dan 7 Tahun 1985 tentang Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan I sampai dengan IV (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 7, 8, 9 dan 10);
8. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Organisasi Departemen;
9. Keputusan Presiden Nomor 15 Tahun 1984 tentang Susunan Organisasi Departemen, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 12 Tahun 1986;
10. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1985 tentang Pelaksanaan Tugas Pelayanan di Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan Utama;
11. Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi;
12. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 91/OT 002/Phb-80 dan KM 164/OT 002/Phb-80 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan;
13. Keputusan Menteri Tenaga Kerja Nomor KEP-199/MEN/1983, tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Tenaga Kerja;
14. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 90/PR 302/Phb-80 tentang Pedoman Perhitungan Tarif Bongkar Muat di Pelabuhan;

- Perhatikan:
1. Surat Menteri Tenaga Kerja Nomor 421/M/U/85 tanggal 27 Mei 1985 perihal Pengurusan Buruh Pelabuhan;
 2. Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor S-1441/PP.76 tanggal 25 September 1985 tentang Usul Pembubaran Yayasan Usaha Karya;

M E M U T U S K A N

Dengan mencabut Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja Nomor PM 1/OT/Phb-78 dan Nomor KEP 08/MEN/1978 tanggal 10 Januari 1978;

Keputusan : KEPUTUSAN BERSAMA MENTERI PERHUBUNGAN DAN MENTERI TENAGA KERJA TENTANG PEMBUBARAN YAYASAN USAHA KARYA (YUKA).

Pasal 1

- (1) Membubarkan Yayasan Usaha Karya yang didirikan pada tanggal 17 Maret 1978 dengan akte Notaris GHS.L. Tobing, SH di Jakarta Nomor 43, dan Tambahan Berita Negara R.T. Nomor 11 Tahun 1978 yang telah diumumkan tanggal 2 Mei 1978 Nomor 35;

/ (2) Badan

- (2) Badan Pembina Pusat dan Badan Pengurus Pusat Yayasan Usaha Karya diwajibkan untuk menyelesaikan semua hutang piutang Yayasan, setelah hak-hak pegawai organik dan non organik yang ada pada YUKA dikembalikan kepada yang bersangkutan berupa uang pesangon atau uang pisah.

Pasal 2

- (1) Menteri Perhubungan membentuk Tim Likuidasi Yayasan Usaha Karya yang terdiri dari unsur Pemerintahan cq. Departemen Perhubungan dan Departemen Tenaga Kerja, Unsur Pemakai Jasa (TNSA) dan Serikat Tenaga Kerja (SBKMI).
- (2) Badan Pembina dan Pengurus Tingkat Pusat dan Cabang membantu sepenuhnya Tim Likuidasi dalam melaksanakan tugasnya.

Pasal 3

- (1) Penggunaan seluruh kekayaan Yayasan Usaha Karya (YUKA) Pusat dan Cabang setelah dilakukan penilaian oleh Tim Likuidasi ditetapkan lebih lanjut oleh Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja.
- (2) Setelah mendengar hasil Tim Likuidasi, Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja secara sendiri-sendiri menunjuk pejabat dari unsur fungsional untuk memproses pelaksanaan pembubaran Yayasan Usaha Karya (YUKA) di hadapan Notaris sesuai ketentuan yang berlaku.

Pasal 4

Pelaksanaan pengurusan tenaga kerja bongkar muat, sebagai akibat pembubaran Yayasan Usaha Karya (YUKA) akan diatur oleh Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja secara sendiri-sendiri sesuai kewenangannya, setelah mendengar pendapat masing-masing.

Pasal 5

- (1) Badan Pembina dan Badan Pengurus Cabang Yayasan Usaha Karya (YUKA) di tiap-tiap pelabuhan tetap melaksanakan tugasnya untuk kelancaran operasional pekerja bongkar muat sampai pembubaran Yayasan Usaha Karya (YUKA) dilaksanakan dihadapan Notaris, dan bertanggung jawab kepada Administrator Pelabuhan.
- (2) Para Administrator Pelabuhan di tiap-tiap pelabuhan melakukan pembinaan dan pengendalian terhadap pelaksanaan tugas tersebut pada ayat (1) berdasarkan petunjuk Menteri Perhubungan.

/ Pasal 6.

Pasal 6

Keputusan Bersama ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : J A K A R T A

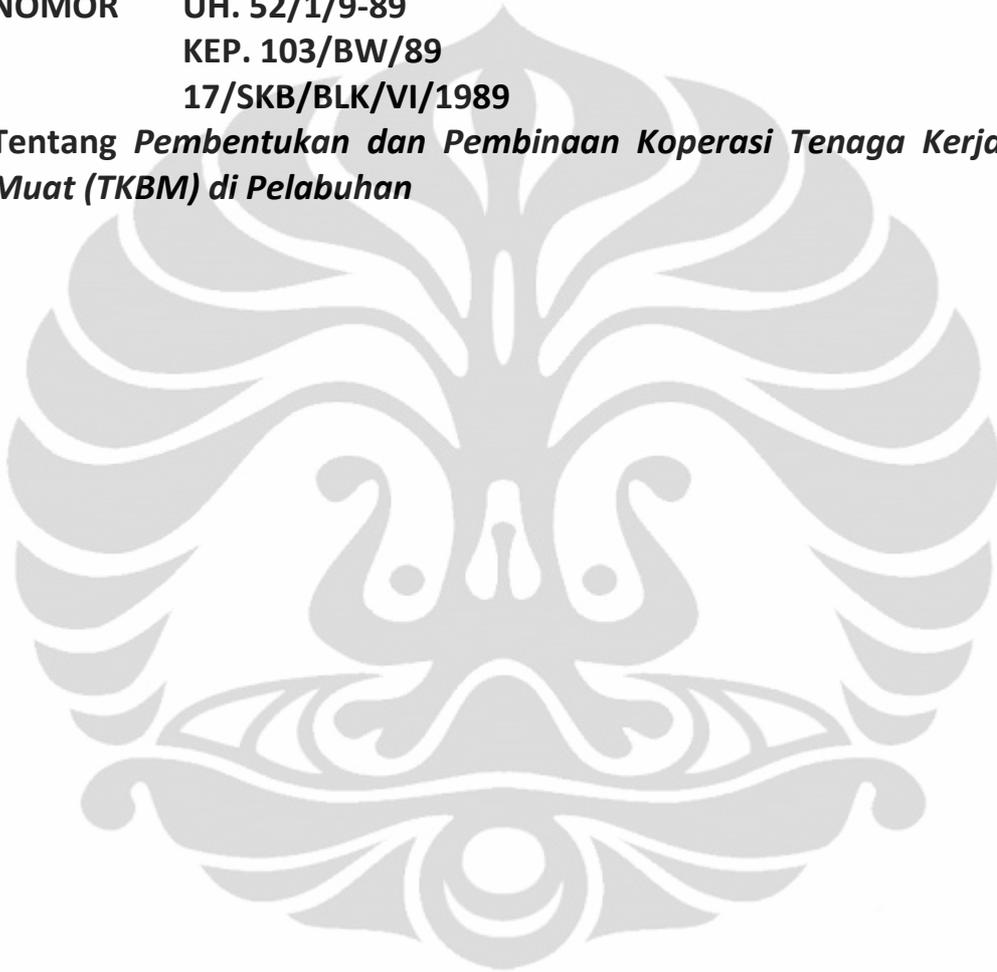
Pada tanggal : 3 SEPTEMBER 1986



SALINAN Keputusan Bersama ini disampaikan kepada:

1. Bapak Presiden Republik Indonesia
2. Ketua Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia
3. Ketua Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia
4. Ketua Dewan Pertimbangan Agung Republik Indonesia
5. Ketua Mahkamah Agung Republik Indonesia
6. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan
7. Para Menteri Kabinet Pembangunan IV
8. Para Ketua Lembaga Negara Non Departemen
9. Panglima KOPKAMTIB
10. Jaksa Agung RI
11. Gubernur Bank Indonesia
12. Para Gubernur Kepala Daerah Tingkat I seluruh Indonesia
13. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal dan para Direktur Jenderal serta Kepala Badan di lingkungan Departemen Perhubungan dan Departemen Tenaga Kerja;
14. Para Atase Perhubungan.
15. Para Kepala Perwakilan Perhubungan
16. Para Kepala Biro di lingkungan Sekretariat Jenderal Departemen Perhubungan dan Departemen Tenaga Kerja.

LAMPIRAN
KEPUTUSAN BERSAMA
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT,
DIREKTUR JENDERAL BINA HUBUNGAN KETENAGAKERJAAN DAN
PENGAWASAN NORMA KERJA
SERTA
DIREKTUR JENDERAL BINA LEMBAGA KOPERASI
NOMOR UH. 52/1/9-89
KEP. 103/BW/89
17/SKB/BLK/VI/1989
Tentang Pembentukan dan Pembinaan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar
Muat (TKBM) di Pelabuhan





KEPUTUSAN BERSAMA
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT,
DIREKTUR JENDERAL BINA HUBUNGAN KETENAGAKERJAAN
DAN PENGAWASAN NORMA KERJA, SERTA
DIREKTUR JENDERAL BINA LEMBAGA KOPERASI

UH 52/1/9-89
NOMOR : KEP.103/BW/ 89
17/SKB/BLK/VI/1989

TENTANG

PEMBENTUKAN DAN PEMBINAAN KOPERASI TENAGA KERJA
BONGKAR HUAT (TKBH) DI PELABUHAN

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT, DIREKTUR JENDERAL
BINA HUBUNGAN KETENAGAKERJAAN DAN PENGAWASAN NORMA KERJA,
SERTA DIREKTUR JENDERAL BINA LEMBAGA KOPERASI,

- yang :
- a. bahwa Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBH) perlu segera dikembangkan di setiap pelabuhan agar mampu mengurus diri sendiri dalam rangka meningkatkan kesejahteraan dan berpartisipasi nyata dari tenaga kerja dalam pembangunan guna memperlancar arus barang di Pelabuhan;
 - b. bahwa sebagai tindak lanjut Instruksi Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja Nomor IM 2/HK 601/PHB-89 tanggal 14 Januari 1989 tentang Pembentukan Koperasi Di tiap Pelabuhan Sebagai Pengganti Yayasan Usaha Karya (YUKA), maka perlu dikeluarkan Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Bina Hubungan Ketenagakerjaan dan Pengawasan Norma Kerja, serta Direktur Jenderal Bina Lembaga Koperasi;
- ingat :
1. Undang-undang Nomor 12 Tahun 1967 tentang Pokok-pokok Perkoperasian (Lembaran Negara Tahun 1967 Nomor 23, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2832);
 2. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1969 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Mengenai Tenaga Kerja (Lembaran Negara Tahun 1969 Nomor 55, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2912);

3. Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 1983 tentang Pembinaan Kepelabuhanan (Lembaran Negara Tahun 1983 Nomor 14, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3251), sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 1985;
4. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Organisasi Departemen;
5. Keputusan Presiden Nomor 15 Tahun 1984 tentang Susunan Organisasi Departemen sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 18 Tahun 1988;
6. Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi;
7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 91/OT 002/Phb-80, KH 184/ OT 002/Phb-80, KH 221 / OT 002/Phb-83, KH 37/ OT 002/ Phb-85, dan KH 210/HK 801/Phb-87 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan;
8. Keputusan Menteri Koperasi Nomor 07/M/ KPTS/VI/1983 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Koperasi;
8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KH 90/PR 302/PHB-85 tentang Pedoman Tarif Bongkar Muat Di Pelabuhan;
10. Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja Nomor KH 130/KP 803/PHB-86 tentang Pembubaran Yayasan Usaha Karya (YUKA);
KEP 837/MEN/86
11. Keputusan Menteri Tenaga Kerja Nomor KEP. 525/MEN/1988 jo. Nomor KEP. 198/MEN/1993 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Tenaga Kerja;

12. Instruksi Menteri Perhubungan Nomor IH 6/HK 601/Phb-87 tentang Pembentukan Badan Sementara Pengelola Pekerja Bongkar Muat di Pelabuhan;

K E M U T U S K A N

apkan : KEPUTUSAN BERSAMA DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT, DIREKTUR JENDERAL BINA HUBUNGAN KETENEGAKERJAAN DAN PENGAWASAN NORMA KERJA SERTA DIREKTUR JENDERAL BINA LEMBAGA KOPERASI TENTANG PEMBENTUKAN DAN PEMBINAAN KOPERASI TENAGA KERJA BONGKAR DI PELABUHAN.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Yang dimaksud dalam Keputusan ini dengan :

- a. Pelabuhan adalah daerah tempat berlabuh dan/atau tempat bertambat kapal serta kendaraan air lainnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan, serta merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi;
- b. Tenaga Kerja Bongkar Muat yang untuk selanjutnya disebut TKBM adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di Pelabuhan;
- c. Koperasi TKBM di Pelabuhan adalah Organisasi ekonomi yang dibentuk berdasarkan asas kekeluargaan oleh para TKBM di pelabuhan dan disahkan oleh Departemen Koperasi sebagai Badan Hukum Koperasi.

Pasal 2

- (1) Koperasi TKBM di pelabuhan merupakan organisasi ekonomi yang mandiri dimana Rapat Anggota merupakan pemegang kekuasaan tertinggi.
- (2) Koperasi yang mandiri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) :
 - a. secara organisasi, Rapat Anggota merupakan kekuasaan tertinggi dalam pengambilan keputusan;

- b. di bidang organisasi dan usaha, Pengurus dan badan pemeriksa wajib menjalankan keputusan Rapat Anggota;
- (c) Koperasi TKBM tidak bernaung dan tidak bertanggung jawab kepada badan usaha naupun organisasi lain dan tidak dapat menjadi sumber dana dan atau menjadi anak perusahaan pihak luar Koperasi TKBM.

BAB II KELEMBAGAAN

Pasal 3

- (1) Koperasi TKBM di pelabuhan dibentuk dari, oleh dan untuk TKBM yang pembentukannya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan nama Koperasi TKBM Pelabuhan setempat.
- (2) Dalam pembentukan Koperasi TKBM di pelabuhan perlu diambil langkah-langkah persiapan, sebagai berikut :
- a. Administrator Pelabuhan (ADPEL)/ Kepala Kantor Pelabuhan (KAKANPEL) bersama-sama Kepala Kantor Departemen Tenaga Kerja (KAKANDEPNAKER) dan Kepala Kantor Departemen Koperasi (KAKANDEPKOP) memberikan penjelasan dan pengarahan kepada TKBM mengenai pembentukan Koperasi TKBM di pelabuhan.
 - b. ADPEL/ KAKANPEL memberikan penjelasan kepada Dewan Pimpinan Cabang Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (DPC-APBMI) dan atau Dewan Pimpinan Cabang Pelayaran Rakyat (DPC-PELRA) mengenai pembentukan Koperasi TKBM di pelabuhan.
 - c. ADPEL/ KAKANPEL bersama-sama KAKANDEPNAKER dan KAKANDEPKOP mendorong TKBM untuk membentuk Koperasi TKBM di pelabuhan.

Pasal 4

Tujuan Koperasi TKBM ialah untuk :

- a. meningkatkan kesejahteraan anggota;
- b. meningkatkan produktivitas kerja;
- c. menyediakan tenaga kerja terampil;
- d. menertakan kesempatan kerja bagi anggota TKBM;
- e. melaksanakan norma perlindungan TKBM;
- f. melancarkan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.

Pasal 5

Daerah kerja Koperasi TKBM di pelabuhan di dasarkan pada lingkungan pekerjaan yang bersangkutan, yaitu lingkungan daerah kerja pelabuhan setempat.

Pasal 6

Yang dapat menjadi anggota Koperasi TKBM ialah semua TKBM di pelabuhan yang memenuhi persyaratan keanggotaan sesuai dengan Anggaran Dasar Koperasi TKBM.

Pasal 7

- (1) Alat perlengkapan Organisasi Koperasi TKBM, terdiri dari Rapat Anggota, Pengurus dan Badan Pemeriksa.
- (2) Rapat Anggota Koperasi TKBM merupakan kekuasaan tertinggi dalam koperasi TKBM yang menetapkan kebijaksanaan/ keputusan dasar, berupa :
 - a. Anggaran Dasar/ Anggaran Rumah Tangga dan Peraturan Khusus;
 - b. memilih dan mengangkat serta member hentikan Pengurus dan Badan Pemeriksa;

- c. nengesyahkan Rencana Kerja serta Anggaran Pendapatan dan Belanja Koperasi;
- d. menetapkan Kebijakan Umum Koperasi.
- (3) Pengurus Koperasi TKBM merupakan Badan Pengelola Koperasi yang terdiri dari seorang Ketua, seorang Sekretaris dan seorang Bendahara, mempunyai tugas sebagai berikut :
- menimpin jalannya organisasi dan usaha koperasi;
 - melaksanakan kebijaksanaan dan keputusan yang ditetapkan oleh Rapat Anggota;
 - bertanggung jawab kepada Rapat Anggota.
- (4) Untuk melaksanakan usaha sehari-hari, Pengurus dapat mengangkat tenaga pelaksana, seperti Manajer, Juru Buku, Kasir dan sebagainya, yang dapat diangkat dari Anggota maupun dari luar Anggota Koperasi TKBM;
- (5) Persyaratan untuk dapat ditunjuk menjadi Pengurus Koperasi TKBM, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku serta memenuhi persyaratan lainnya sebagai berikut :
- mempunyai pendidikan minimal SMTA atau sederajat (dipesuaikan dengan kondisi setempat);
 - Ketua harus tenaga profesional di bidang bongkar muat di pelabuhan;
 - Sekretaris harus tenaga profesional di bidang bongkar muat di pelabuhan;
 - Bendahara harus memiliki keahlian di bidang administrasi keuangan dan pembukuan.
- (6) Badan Pemeriksa Koperasi TKBM merupakan Badan Pengawas yang dipilih dari kalangan Anggota dan mempunyai tugas :
- mengawasi dan memeriksa kegiatan Koperasi guna mengamankan tertibnya kehidupan koperasi secara preventif dan represif;

- b. bertanggung jawab kepada Rapat Anggota.

Pasal 8

Untuk kepentingan Koperasi TKBM, Rapat Anggota setelah berkonsultasi dengan Pembina, mengangkat Dewan Penasihat yang keanggotaannya sebanyak-banyaknya 5 (lima) orang, terdiri dari para ahli dari unsur-unsur Pemerintah (Kantor ADPEL/ KANPEL, KANDEPNAKER dan KANDEPKOP) pengusaha bongkar muat unsur serikat pekerja setempat dengan tidak mengurangi hak dan wewenang alat perlengkapan organisasi koperasi TKBM, serta mempunyai wewenang :

- a. menyampaikan nasihat diminta ataupun tidak diminta oleh Pengurus;
- b. menghadiri Rapat Anggota dan Rapat Pengurus;
- c. mempunyai hak berbicara dalam Rapat Anggota dan atau Rapat Pengurus tetapi tidak mempunyai hak suara.

Pasal 9

- (1) Buku Administrasi Organisasi Koperasi TKBM yang berupa Buku Daftar Anggota, Daftar Pengurus, Daftar Badan Pemeriksa, Daftar Simpanan Anggota dan sebagainya supaya dikerjakan dan dipelihara dengan baik sesuai dengan pedoman yang berlaku.
- (2) Buku Administrasi Usaha/ Keuangan supaya dikerjakan secara tertib dan dipelihara dengan baik sesuai dengan pedoman yang berlaku.

BAB III

USARA DAN PERMODALAN

Pasal 10

- (1) Koperasi TKBM di Pelabuhan dapat mengadakan Unit Usaha untuk melayani kebutuhan anggota dan kegiatan lainnya guna meningkatkan kesejahteraan anggotanya dan memperlancar kegiatan bongkar muat di pelabuhan setempat.

- (2) Pengelolaan usaha dilakukan atas dasar prinsip ekonomi.
- (3) Pelayanan kepada anggota merupakan hal yang utama dengan pelayanan yang baik meliputi pemberian harga yang murah, baik mutunya, mudah memperoleh dan tertib dalam pelaksanaannya.
- (4) Koperasi TKBM dapat mengadakan kerjasama dengan koperasi pegawai Kantor ADPEL/ KANPEL koperasi karyawan perusahaan dan koperasi lainnya serta perusahaan swasta dan perusahaan milik negara/ daerah dalam bentuk kerjasama usaha maupun dengan penilikan saham.

Pasal 11

(1) Kegiatan Koperasi TKBM, berupa :

- a. Administrasi Operasional yang terdiri dari :
 - 1) registrasi TKBM;
 - 2) pengelompokan TKBM menjadi regu-regu kerja;
 - 3) menyediakan TKBM;
 - 4) mengatur gilir kerja TKBM.
- b. Pelayanan Kesejahteraan, yang terdiri dari :
 - 1) penyediaan makan pagi/siang/malam;
 - 2) penyediaan transportasi;
 - 3) penyediaan pakaian dan sepatu kerja serta topi keselamatan kerja (helmet);
 - 4) peneliharaan kesehatan;
 - 5) Tunjangan Hari Raya (THR);
 - 6) asuransi kecelakaan kerja;
 - 7) Tabungan Hari Tua (THT);
 - 8) pendidikan dan latihan.

- c. Simpan pinjam;
 - d. Portokoan dan perdagangan.
 - e. Usaha lainnya yang diperlukan.
- (2) Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, Koperasi TKBM dapat menerima biaya administrasi operasional sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- (3) Untuk penyelenggaraan Pelayanan Kesejahteraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, para TKBM menyisihkan sebagian dari pendapatannya atas dasar nasyawah dan nufakat (negosiasi) dan menyetorkan kepada Koperasi TKBM.
- (4) Pelaksanaan kegiatan sebagaimana dimaksud ayat (1), dapat dilakukan oleh Koperasi TKBM sesuai dengan kondisi masing-masing palabuhan.

Pasal 12

Pernodalan Koperasi TKBM dapat dihipun dari:

- a. simpanan Anggota (simpanan pokok, simpanan wajib, simpanan sukarela dan simpanan lainnya);
- b. oadangan (penyisihan sisa hasil usaha);
- c. nodal Donasi;
- d. nodal pinjaman;
- e. tambahan nodal diperoleh dari hibah assets eks Yayasan Usaha Karya (YUKA) dan atau badan sementara pengelola TKBM lainnya yang dibentuk oleh ADPEL/ KAKANPEL.

Pasal 13

Penyerahan assets eks YUKA dan atau badan sementara pengelola TKBM lainnya yang dibentuk oleh ADPEL/ KAKANPEL kepada Koperasi TKBM dilakukan setelah Koperasi tersebut berbadan hukum dan diselenggarakan oleh Pengurus Koperasi TKBM bersama Pembina.

Pasal 14

Assets Koperasi TKBM yang diperoleh dari hibah assets eks YUKA dan atau badan sementara pengelola TKBM lainnya yang dibentuk oleh ADPEL/ KAKANPEL, yang berupa barang-barang tidak bergerak tidak boleh dijual tanpa seijin Menteri Perhubungan, Menteri Tenaga Kerja dan Menteri Koperasi atau pejabat yang ditunjuknya.

BAB IV

PEMBINAAN DAN PENGAWASAN

Pasal 15

Pembinaan dan pengawasan kegiatan Koperasi TKBM di pelabuhan dilakukan secara terpadu oleh Pemerintah dalam bentuk Badan Pembina Koperasi TKBM yang terdiri dari ADPEL/ KAKANPEL selaku Ketua, KAKANDEPNAKER dan KAKANDEPKOP, sebagai anggota.

Pasal 16.

- (1) ADPEL/ KAKANPEL sebagai penanggung jawab dan pimpinan umum di pelabuhan melaksanakan pembinaan dan pengawasan fungsional, sebagai berikut :
- a. mengendalikan tugas pelayanan di dalam daerah lingkungan kerja pelabuhan untuk memperlancar angkutan laut;
 - b. melaksanakan pengamanan dan penertiban di daerah lingkungan kerja pelabuhan;
 - c. mengatur dan memberikan petunjuk secara teknis pelaksanaan kerja bongkar muat agar produktivitas kerja tetap tinggi;
 - d. mengadakan pengawasan kegiatan administrasi operasional Koperasi TKBM, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1) huruf a.

(2) KAKANDEPHAKER melaksanakan pembinaan dan pengawasan fungsional, sebagai berikut :

- a. memberikan bimbingan mengenai ketentuan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan khususnya materi hubungan dan perlindungan tenaga kerja termasuk kondisi dan lingkungan kerja;
- b. memberikan bimbingan mengenai peningkatan kesejahteraan tenaga kerja melalui upaya peningkatan produktivitas kerja, perbaikan pengupahan dan jaminan sosial melalui program ASTEK;
- c. memberikan bimbingan penyelenggaraan latihan kerja dalam rangka meningkatkan disiplin dan etos kerja serta keterampilan bongkar muat guna meningkatkan produktivitas bagi tenaga kerja di pelabuhan;
- d. mendorong para TKBM aktif berpartisipasi dalam mengembangkan usaha Koperasi TKBM yang bersangkutan.

(3) KAKANDEPKOP melaksanakan pembinaan dan pengawasan fungsional, sebagai berikut :

- a. memberikan penyuluhan dan registrasi Koperasi TKBM;
- b. memberikan bimbingan, pembinaan, perlindungan seluruh kegiatan Koperasi TKBM, baik kelembagaan maupun usaha Koperasi TKBM;
- c. memberikan pengawasan, pemeriksaan dan klasifikasi Koperasi TKBM;
- d. memberikan pembinaan di bidang penyelenggaraan latihan dan penataran perkoperasian.

Pasal 17

- (1) Di Daerah Tingkat I dibentuk Badan Konsultasi Koperasi TKBM Tingkat Propinsi/ Daerah Istimewa yang keanggotaannya terdiri dari unsur Kantor Wilayah Departemen Perhubungan, Kantor Wilayah Departemen Tenaga Kerja dan Kantor Wilayah Departemen Koperasi Propinsi/ Daerah Istimewa.

- (2) Tugas Badan Konsultasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yaitu memantau, mengamati dan memberikan bimbingan dalam pengembangan Koperasi TKBM di wilayahnya.

Pasal 18

- (1) Di Tingkat Pusat dibentuk Badan Konsultasi Koperasi TKBM Pusat yang keanggotaannya terdiri dari unsur Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Direktorat Jenderal Bina Hubungan Ketenagakerjaan dan Pengawasan Norma Kerja serta Direktorat Jenderal Bina Lembaga Koperasi.
- (2) Tugas Badan Konsultasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yaitu memantau, mengamati dan memberikan bimbingan dalam pengembangan Koperasi TKBM di seluruh Indonesia.

BAB V

P E N U T U P

Pasal 19

Dalam rangka pelaksanaan Keputusan Bersama ini, apabila di suatu pelabuhan telah berdiri Koperasi yang anggotanya terdiri dari TKBM, KAKANDEPKOP setempat melakukan penilaian terhadap Koperasi tersebut dengan berkonsultasi dengan ADPEL/KAKANPEL setempat.

Pasal 20

Dengan ditetapkannya Keputusan Bersama ini :

1. Anggaran Dasar/ Anggaran Rumah Tangga Koperasi TKBM yang akan dibentuk berpedoman pada ketentuan yang diatur dalam Keputusan Bersama ini.
2. Anggaran Dasar/ Anggaran Rumah Tangga Koperasi TKBM yang telah berdiri di pelabuhan disesuaikan dengan ketentuan yang diatur dalam Keputusan Bersama ini.

Pasal 21

Keputusan Bersama ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : J A K A R T A
Pada tanggal : 1 Juni 1989

DIREKTUR JENDERAL
INA LEMBAGA KOPERASI


DR. SULARSO
NIP. 160004567

DIREKTUR JENDERAL
BINA HUBUNGAN
KETENAGAKERJAAN DAN
BERKUALITAS HORMA KERJA


DR. SUHA HUR PK HSC
NIP. 180002779

DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN LAUT

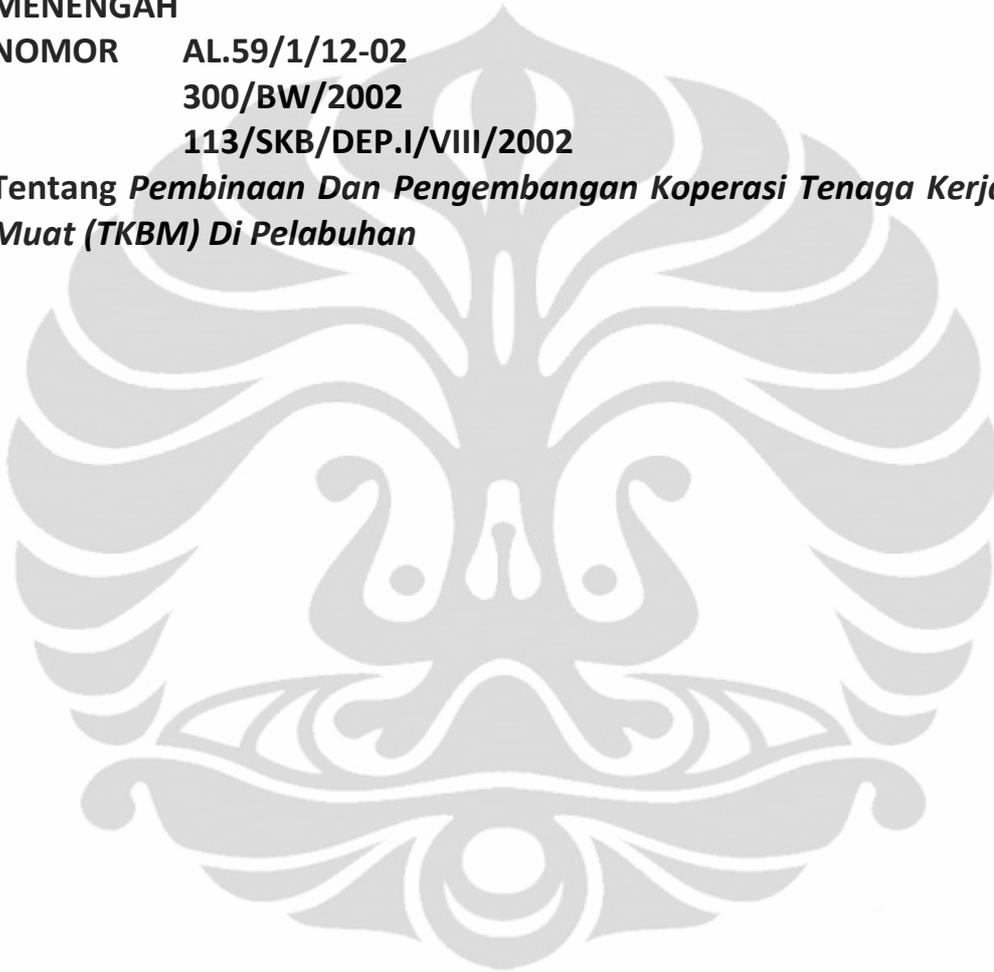

J. E. KARYBIE
NIP. 120025886

SALINAN Keputusan Bersama ini disampaikan kepada :

1. Menteri Perhubungan;
2. Menteri Tenaga Kerja;
3. Menteri Koperasi;
4. Para Pejabat Eselon I di lingkungan Departemen Perhubungan, Departemen Tenaga Kerja dan Departemen Koperasi;
5. Gubernur Kepala Daerah Tk. I seluruh Indonesia;
6. Bupati/ Walikota/ Kepala Daerah Tk. II seluruh Indonesia;
7. Para KAXANHIL Departemen Perhubungan, Departemen Tenaga Kerja dan Departemen Koperasi seluruh Indonesia;
8. Para ADPEL Utama/ ADPEL/ KAKANPEL seluruh Indonesia;
9. KAKANDEPKAKER dan KAKANDEPKOP seluruh Indonesia;
10. Ketua DEKOPIN;
11. Ketua Unsur SPSI, APIINDO/ KADIN dan APBHI di Jakarta;
12. INKOPKAR di Jakarta;
13. DPP INSA;
14. DPP PELRA di Jakarta;
15. A r s i p.



**LAMPIRAN
KEPUTUSAN BERSAMA
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT,
DIREKTUR JENDERAL PEMBINAAN HUBUNGAN INDUSTRIAL DAN
PENGAWASAN KETENAGAKERJAAN
DAN
DEPUTI BIDANG KELEMBAGAAN KOPERASI DAN USAHA KECIL DAN
MENENGAH
NOMOR AL.59/1/12-02
300/BW/2002
113/SKB/DEP.I/VIII/2002
Tentang *Pembinaan Dan Pengembangan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar
Muat (TKBM) Di Pelabuhan***





**KEPUTUSAN BERSAMA
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT,
DIREKTUR JENDERAL PEMBINAAN HUBUNGAN INDUSTRIAL DAN PENGAWASAN
KETENAGAKERJAAN
DAN
DEPUTI BIDANG KELEMBAGAAN KOPERASI DAN USAHA KECIL DAN MENENGAH**

NOMOR: AL.59/1/12-02
300/BW/2002
113/SKB/DEP.I/VIII/2002

**TENTANG:
PEMBINAAN DAN PENGEMBANGAN KOPERASI TENAGA KERJA BONGKAR MUAT (TKBM) DI
PELABUHAN**

**DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT,
DIREKTUR JENDERAL PEMBINAAN HUBUNGAN INDUSTRIAL DAN PENGAWASAN
KETENAGAKERJAAN
DAN
DEPUTI BIDANG KELEMBAGAAN KOPERASI DAN USAHA KECIL DAN MENENGAH,**

Menimbang:

- a. bahwa dalam rangka peningkatan jaminan perlindungan dan
- b. kesejahteraan Tenaga Kerja Bongkar Muat serta memperlancar arus lalu lintas bongkar muat barang, maka perlu perlindungan tenaga kerja bongkar muat melalui pembinaan dan pengembangan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat di Pelabuhan;
- c. bahwa sehubungan dengan hal tersebut di atas, dalam rangka kepedulian Pemerintah terhadap TKBM, perlu menyempumakan Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Bina Hubungan Ketenagakerjaan dan Pengawasan Norma Kerja dan Direktur Jenderal Bina Lembaga Koperasi

Nomor: UM.52/1/9/1989
KEP. 103/BW/1989
17/SKB/BLK/VI/1989

tentang Pembentukan dan Pembinaan Koperasi TKBM di Pelabuhan.

Mengingat:

1. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1969 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Mengenai Tenaga Kerja (Lembaran Negara RI Tahun 1969 Nomor 55, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 2912);
2. Undang-undang Nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara RI Tahun 1992 Nomor 98. Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 3493);
3. Undang-undang Nomor 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian (Lembaran Negara RI Tahun 1992 Nomor 116, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 3502);

4. Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara RI Tahun 1999 Nomor 60, Tambahan Lembaga Negara RI Nomor 3539);
5. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara RI Tahun 1999 Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 3907);
6. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai daerah otonomi (Lembaran Negara RI Tahun 2000 Nomor 54, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 3952);
7. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara RI Tahun 2001 Nomor 127, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 4145);
8. Keputusan Presiden Nomor 102 Tahun 2001 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen;
9. Keputusan Presiden Nomor 109 Tahun 2001 tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I Departemen;
10. Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja
 Nomor $\frac{\text{KM.130/KP.803/Phb-86}}{\text{KP.837/MEN/86}}$
 tentang Pembubaran Yayasan Usaha Kaiya (YUKA);
11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 1993 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Pelabuhan;
12. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 67 Tahun 1999 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrator Pelabuhan;
13. Keputusan Menteri Negara Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah Nomor 70/KEP/MENEG/XII/2001 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Menteri Negara Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah;
14. Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor KEP. 23/MEN/2001 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi;
15. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 24 Tahun 2001 tentang Organisasi dan Tata Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Departemen Perhubungan;
16. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 25 Tahun 2002 tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal di Pelabuhan;

Memperhatikan:

1. Instruksi Presiden Nomor 18 Tahun 1998 tentang Peningkatan Pembinaan dan Pengembangan Perkoperasian;

2. Instruksi Menteri Perhubungan Nomor IM. 6/HK 601/Phb-87 tentang Pembentukan Badan Sementara Pengelola Pekerja Bongkar Muat di Pelabuhan;
3. Instruksi Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja

Nomor IM. 2/HK.601/PHB-1989
Ins-03/Men/1989

tentang Pembentukan Koperasi Di Tiap Pelabuhan Sebagai Pengganti Yayasan Usaha Karya (YUKA).

MEMUTUSKAN:

Menetapkan: KEPUTUSAN BERSAMA DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT, DIREKTUR JENDERAL PEMBINAAN HUBUNGAN INDUSTRIAL DAN PENGAWASAN KETENAGAKERJAAN DAN DEPUTI BIDANG KELEMBAGAAN KOPERASI DAN USAHA KECIL DAN MENENGAH TENTANG PEMBINAAN DAN PENGEMBANGAN KOPERASI TENAGA KERJA BONGKAR MUAT (TKBM) DI PELABUHAN.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Keputusan Bersama ini yang dimaksud dengan:

1. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
2. Tenaga Kerja Bongkar Muat yang untuk selanjutnya disebut TKBM adalah pekerja di Unit Usaha Jasa Bongkar Muat (UJBM) Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (Koperasi TKBM);
3. Koperasi TKBM di Pelabuhan adalah Badan Usaha yang beranggotakan para TKBM di pelabuhan dengan melandaskan kegiatannya berdasarkan prinsip Koperasi sekaligus sebagai gerakan ekonomi rakyat yang dibentuk berdasarkan atas azas kekeluargaan;
4. Kantor Administrator Pelabuhan adalah unit organik di bidang keselamatan pelayaran di Pelabuhan yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan di lingkungan Departemen Perhubungan, yang dipimpin oleh seorang Kepala.
5. Kepala Kantor Pelabuhan adalah unit organik pada pelabuhan-pelabuhan yang tidak diusahakan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang dipimpin oleh seorang Kepala.

BAB II

KELEMBAGAAN

Pasal 2

- (1) Koperasi TKBM merupakan badan usaha yang mandiri dan sebagai wadah TKBM di Pelabuhan yang anggotanya terdiri dari para Tenaga Kerja Bongkar Muat di Pelabuhan yang sudah diregistrasi oleh Adpel/Kakanpel.
- (2) Koperasi TKBM di pelabuhan dibentuk dari, oleh dan untuk TKBM yang pembentukannya berdasarkan peraturan perundang-undangan perkoperasian yang berlaku dengan nama Koperasi TKBM Pelabuhan setempat.
- (3) Dalam rangka pengelolaan TKBM dan pengembangan usaha Koperasi di Pelabuhan, Koperasi TKBM dapat melakukan koordinasi dengan Adpel/Kakanpel dan Instansi yang bertanggungjawab di bidang ketenagakerjaan serta Instansi yang bertanggungjawab di bidang perkoperasian.

Pasal 3

Tujuan Koperasi TKBM adalah sebagai wadah untuk meningkatkan kesejahteraan anggota.

Pasal 4

Wilayah kerja Koperasi TKBM adalah di pelabuhan yang didasarkan pada lingkungan pekerjaan yang bersangkutan, yaitu pada daerah lingkungan kerja pelabuhan dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan setempat.

Pasal 5

Keanggotaan, pengorganisasian dan pengelolaan Koperasi TKBM diatur sesuai dengan Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga Koperasi TKBM setempat.

BAB III

UNIT USAHA JASA BONGKAR MUAT

Pasal 6

- (1) Unit usaha jasa bongkar muat merupakan unit usaha yang didirikan oleh Koperasi TKBM untuk memperlancar bongkar muat barang di pelabuhan.
- (2) Unit usaha jasa bongkar muat TKBM sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dikelola atas dasar prinsip ekonomi dan kekeluargaan yang dikelola secara khusus oleh manajer yang profesional yang pengangkatannya dilaksanakan oleh pengurus koperasi.

Pasal 7

- (1) Kegiatan UUJBM meliputi:
 - a. Administrasi Operasi, terdiri dari:
 - 1) Registrasi TKBM;
 - 2) Pengelompokan TKBM menjadi regu-regu kerja;
 - 3) Menyediakan TKBM;
 - 4) Mengatur gilir kerja TKBM.

- b. Pelayanan Jaminan Perlindungan dan Kesejahteraan, terdiri dari:
- 1) Penyediaan transportasi;
 - 2) Penyediaan pakaian dan sepatu kerja serta topi keselamatan kerja (helmet), sarung tangan dan masker;
 - 3) Asuransi (Jaminan Hari Tua, Jaminan Kecelakaan Kerja, Jaminan Kematian dan Jaminan Pemeliharaan Kesehatan);
 - 4) Tunjangan Hari Raya (THR);
 - 5) Pendidikan dan Lalian;
 - 6) Tunjangan perumahan.

(2) Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), UUJBM Koperasi TKBM menerima biaya administrasi operasional sesuai dengan ketentuan yang diatur oleh Menteri Perhubungan.

(3) Pelaksanaan kegiatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), disesuaikan dengan kondisi masing-masing pelabuhan.

Pasal 8

Dalam melaksanakan kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7, UUJBM wajib memiliki ketentuan-ketentuan di bidang perkoperasian dan ketenagakerjaan.

Pasal 9

(1) Perusahaan Bongkar Muat yang melakukan kegiatan bongkar muat barang di daerah lingkungan kerja pelabuhan dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan harus bekerjasama dengan Koperasi TKBM menggunakan TKBM dari UUJBM Koperasi TKBM.

(2) TKBM sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus diregistrasi oleh Adpel/Kakanpel setempat.

BAB IV

PEMBINAAN DAN PENGAWASAN

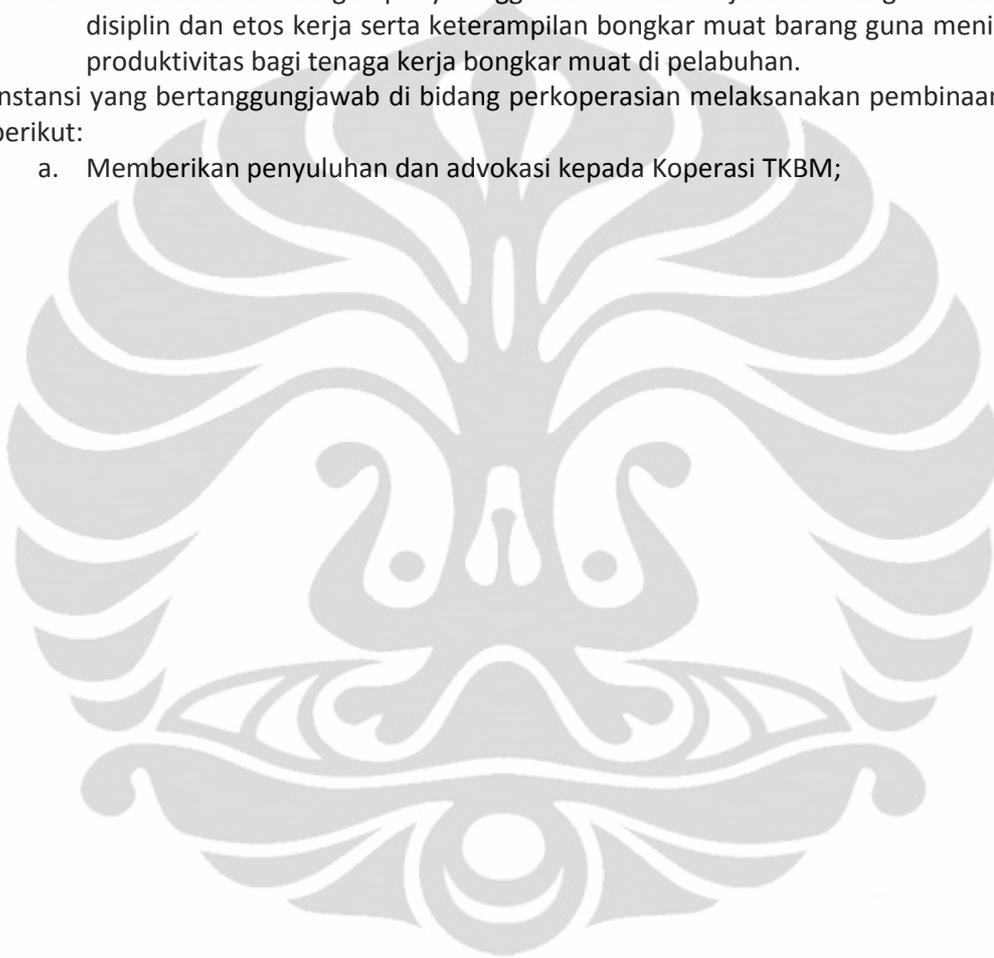
Pasal 10

Pembinaan dan pengawasan kegiatan UUJBM Koperasi TKBM di pelabuhan dilakukan secara terpadu oleh Pemerintah dalam bentuk Badan Pembina Koperasi TKBM yang terdiri dari Adpel/Kakanpel, instansi yang bertanggungjawab di bidang ketenagakerjaan, dan instansi yang bertanggungjawab di bidang perkoperasian setempat.

Pasal 11

- (1) Adpel/Kakanpel melaksanakan pembinaan dan pengawasan fungsional, sebagai berikut:
- a. Mengendalikan tugas pelayanan di dalam daerah lingkungan kerja pelabuhan dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan untuk memperlancar angkutan laut;
 - b. Melaksanakan pengamanan dan penertiban di daerah lingkungan kerja pelabuhan dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan;
 - c. Mengatur dan memberikan petunjuk secara teknis pelaksanaan kerja bongkar muat agar produktivitas kerja tetap optimal;
 - d. Mengadakan pengawasan kegiatan administrasi operasional Koperasi TKBM sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf a;

- e. Bertindak sebagai Mediator dalam negosiasi penetapan tarif OPP/OPT dan biaya penggunaan TKBM di pelabuhan setempat.
- (2) Instansi yang bertanggungjawab di bidang ketenagakerjaan melakukan pembinaan dan pengawasan fungsional, sebagai berikut:
- a. Memberikan bimbingan mengenai ketentuan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan khususnya materi hubungan dan perlindungan tenaga kerja termasuk kondisi dan lingkungan kerja;
 - b. Memberikan bimbingan mengenai peningkatan kesejahteraan tenaga kerja melalui upaya peningkatan produktivitas kerja, perbaikan pengupahan dan jaminan sosial;
 - c. Memberikan bimbingan penyelenggaraan latihan kerja dalam rangka meningkatkan disiplin dan etos kerja serta keterampilan bongkar muat barang guna meningkatkan produktivitas bagi tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan.
- (3) Instansi yang bertanggungjawab di bidang perkoperasian melaksanakan pembinaan sebagai berikut:
- a. Memberikan penyuluhan dan advokasi kepada Koperasi TKBM;



BAB VI

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 16

- (1) Dengan ditetapkannya Keputusan Bersama ini maka Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Bina Hubungan Ketenagakerjaan dan Pengawasan Norma Kerja dan Direktur Jenderal Bina Lembaga Koperasi

Nomor UM.52/1/9/1989
KEP. 103/BW/1989
17/SKB/BLK/VI/1989

tentang Pembentukan dan Pembinaan Koperasi TKBM di Pelabuhan dinyatakan tidak berlaku lagi.

- (2) Keputusan Bersama ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : Jakarta
Pada tanggal : 27 Agustus
2002

DEPUTI BIDANG
KELEMBAGAAN KOPERASI
DAN USAHA KECIL DAN
MENEGAH

DIREKTUR JENDERAL
PEMBINAAN HUBUNGAN
INDUSTRIAL DAN
PENGAWASAN
KETENAGAKERJAAN

DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN LAUT

GURITNO KUSUMO
NIP. 070006624

MUZNI TAMBUSAI
NIP. 140058574

Ir. TJUK SUKARDIMAN, MSi
NIP. 120088680

SALINAN Keputusan Bersama ini disampaikan kepada:

1. Menteri Perhubungan;
2. Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi;
3. Menteri Negara Koperasi dan UKM;
4. Para Pejabat Eselon I Departemen Perhubungan;
5. Para Pejabat Eselon I Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi;
6. Para Pejabat Eselon I Kantor Menteri Negara Koperasi dan UKM;
7. Gubernur Propinsi/Daerah Istimewa seluruh Indonesia;
8. Bupati/Walikota seluruh Indonesia;
9. Para Kepala Dinas Perhubungan, Kepala Dinas/Instansi/Lembaga yang menangani Pembinaan Perkoperasian dan Tenaga Kerja Propinsi/Daerah Istimewa seluruh Indonesia;
10. Para Adpel/Kakanpel seluruh Indonesia;
11. Para Kepala Dinas/Instansi/Lembaga yang menangani Pembinaan Perkoperasian dan Tenaga Kerja Kabupaten/Kota seluruh Indonesia;
12. Ketua Dekopin;
13. Ketua Umum SPSI, APINDO/KADIN dan APBMI di Jakarta;
14. DPP INSA;
15. DPP PERLA di Jakarta.



LAMPIRAN

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR KM. 14 TAHUN 2002

Tentang *Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal*







**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KM 14 TAHUN 2002

TENTANG

**PENYELENGGARAAN DAN PENGUSAHAAN
BONGKAR MUAT BARANG DARI DAN KE KAPAL**

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang :**
- a. bahwa dalam Peraturan Pemerintah Nomor 82 tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan telah diatur ketentuan tentang usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal;
 - b. bahwa sehubungan dengan hal tersebut huruf a, dipandang perlu mengatur ketentuan mengenai penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar muat dari & ke kapal dengan Keputusan Menteri Perhubungan;
- Mengingat :**
1. Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3493);
 2. Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3839);
 3. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3907);
 4. Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonomi (Lembaran Negara tahun 2000 Nomor 54, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3952);
 5. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan (Lembaran Negara Tahun 2001 Nomor 127, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4145);
 6. Keputusan Presiden Nomor 177 Tahun 2000 tentang Susunan Organisasi dan Tugas Departemen, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 38 Tahun 2001);
 7. Keputusan Presiden Nomor 102 Tahun 2001 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen;
 8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 24 tahun 2001 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 45 Tahun 2001;
 9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut

MEMUTUSKAN :

Dengan mencabut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 13 Tahun 1989 tentang Pembinaan Perusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan ke Kapal;

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG
PENYELENGGARAAN DAN PENGUSAHAAN BONGKAR MUAT BARANG DARI
DAN KE KAPAL.

BAB I
KETENTUAN UMUM
PASAL 1

Dalam Keputusan ini yang dimaksud dengan :

1. Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal adalah kegiatan yang meliputi stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery di pelabuhan;
2. Barang adalah semua jenis komoditi termasuk hewan dan peti kemas yang di bongkar/dimuat dari dan ke kapal;
3. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah;
4. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang dan dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi;
5. Stevedoring adalah kegiatan membongkar barang dari/kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/ tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat;
6. Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-(ex tackle) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan barang selanjutnya menyusun di gudang/lapangan penumpukan barang atau sebaliknya;
7. Receiving/delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya;
8. Longdistance adalah pekerjaan cargodoring yang jaraknya melebihi 130 meter;
9. Packing/repacking adalah jasa pelayanan untuk pekerjaan membungkus/merapikan bungkusan/kemasan, termasuk didalamnya pekerjaan membetulkan peti-peti/kemasan yang rusak dengan tujuan agar mutu barang tetap baik sampai di tujuan;
10. Sortasi barang adalah jasa pelayanan memilih-milih barang berdasarkan merek/jenis/tujuan dari barang tersebut;
11. Gudang laut adalah gudang atau lapangan penumpukan yang berada di lini I dan dipergunakan untuk penampungan barang dari dan ke kapal;
12. Badan Hukum Indonesia (BHI) adalah badan usaha yang dimiliki oleh negara dan/atau daerah dan/atau swasta/atau koperasi;
13. Badan Usah Milik Negara (BUMN) dan Badan Usah Milik Daerah (BUMD) adalah badan hukum yang dimiliki oleh negara dan badan hukum yang dimiliki oleh daerah;
14. Perusahaan Bongkar Muat (PMB) adalah Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal;
15. Perusahaan angkutan laut nasional adalah angkutan laut Berbadan Hukum Indonesia yang melakukan kegiatan angkutan laut di dalam wilayah perairan Indonesia dan atau dari dan ke pelabuhan di luar negeri;
16. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan;

17. Penyedia Jasa Bongkar Muat adalah Perusahaan yang Melakukan kegiatan bongkar muat (Stevedoring, Cargodoring,dan Receiving/Delivery) dengan menggunakan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan peralatan bongkar muat;
18. Pengguna Jasa Bongkar Muat adalah pemilik barang dan/atau pengangkut yang memerlukan jasa pelayanan bongkar muat terhadap barangnya dan/atau barang yang diangkutnya.
19. Administrator Pelabuhan adalah Unit Organik di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang melaksanakan fungsi keselamatan dan koordinasi di pelabuhan laut yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan;
20. Kantor Pelabuhan adalah Unit Organik di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang melaksanakan fungsi keselamatan dan koordinasi di pelabuhan laut yang diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Tehnis/Satuan Kerja Pelabuhan;
21. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Laut ;
22. Gubernur adalah Kepala Daerah Propinsi sebagaimana dimaksud dalam peraturan perundang-undangan Otonomi Daerah.

BAB II

KEGIATAN BONGKAR MUAT BARANG DARI DAN KE KAPAL

Pasal 2

Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal yang dilakukan melalui dermaga, gudang dan lapangan penumpukan di pelabuhan.

Pasal 3

- (1). Kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal, dilakukan oleh :
 - a. Perusahaan Bongkar Muat
 - b. Perusahaan Angkutan Laut Nasional
- (2) Perusahaan Bongkar Muat sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 huruf a,melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal, baik untuk kapal nasional maupun kapal asing yang diageni oleh perusahaan angkutan laut nasional.
- (3). Perusahaan Angkutan Laut Nasional sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 huruf b dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang terbatas hanya untuk kapal milik dan atau kapal yang dioperasikan secara nyata/charter terhadap :
 - a. barang milik penumpang;
 - b. barang curah cair yang dibongkar atau di muat dilakukan melalui pipa;
 - c. barang curah kering yang dibongkar atau di muat melalui Conveyor atau sejenisnya;
 - d. barang yang diangkut melalui kapal Ro-Ro;
 - e. semua jaenis barang di pelabuhan yang tidak terdapat Perusahaan Bongkar Muat.

Pasal 4

Apabila di suatu pelabuhan umum tidak terdapat Perusahaan Bongkar Muat, maka kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal keagenan umum asing (General Agent) maupun keagenan kapal nasional, dapat dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat di pelabuhan umum terdekat berdasarkan penunjukan perusahaan angkutan laut nasional yang mengageni.

Pasal 5

Tata cara tetap pelaksanaan dan pelayanan bongkar muat barang dari dan ke kapal, diatur lebih lanjut dengan Keputusan Direktur Jenderal.

BAB III

PENGUSAHAAN BONGKAR MUAT DARI DAN KE KAPAL

Bagian Pertama Persyaratan Usaha

Pasal 6

- (1) Usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a, wajib memiliki izin usaha.
- (2) Untuk memperoleh izin usaha sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :
 - a. memiliki akte pendirian perusahaan;
 - b. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) Perusahaan;
 - c. memiliki Modal Usaha;
 - d. memiliki Peralatan Bongkar Muat;
 - e. memiliki Surat Keterangan Domisili Perusahaan; Dan
 - f. memiliki Tenaga Ahli Di Bidang Bongkar Muat.
- (3) Persyaratan memiliki modal usaha sebagaimana dimaksud dalam Ayat (2) huruf c, ditetapkan dengan klasifikasi sebagai berikut :
 - a. bagi perusahaan bongkar muat yang melakukan kegiatan di Pelabuhan Utama, wajib memiliki modal dasar sekurang-kurangnya Rp. 1 Milyar dan modal disetor sekurang-kurangnya Rp. 250 Juta;
 - b. bagi perusahaan bongkar muat yang melakukan kegiatan di pelabuhan regional, wajib memiliki modal dasar sekurang-kurangnya Rp. 500 Juta dan modal disetor sekurang-kurangnya Rp. 125 Juta.
 - c. Bagi Perusahaan bongkar muat yang melakukan kegiatan di pelabuhan lokal, penetapan modal dasar dan modal disetor yang harus dipenuhi, disesuaikan dengan kondisi pelabuhan setempat yang ditetapkan oleh Gubernur Propinsi setempat atas saran dan dipertimbangkan Asosiasi perusahaan bongkar muat dan Administrator/Kepala Kantor Pelabuhan setempat
- (4) Persyaratan memiliki peralatan bongkar muat sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf d, ditetapkan dengan klasifikasi sebagai berikut :
 - a. pelabuhan utama;
 - 1) 4 unit forklif, terdiri dari 1 unit berkapasitas 2,5 ton dan 2 unit berkapasitas 5 ton dan 1 unit berkapasitas 10 ton;
 - 2) 75 buah pallet;
 - 3) peralatan non mekanik seperti ship side net, rope sling, rope net, wire net; dan
 - 4) peralatan lainnya yang diperlukan.
 - b. pelabuhan regional
 - 1) 2 unit forklif, terdiri dari 1 unit berkapasitas 2,5 ton dan 1 unit berkapasitas 5 ton;
 - 2) 50 buah pallet;
 - 3) peralatan non mekanik seperti ship side net, rope sling, rope net, wire net; dan
 - 4) peralatan lainnya yang diperlukan.
 - c. Pelabuhan lokal, peralatan bongkar muat yang harus dipenuhi, disesuaikan dengan kondisi pelabuhan setempat yang ditetapkan oleh Gubernur Propinsi setempat atas saran dan dipertimbangkan Asosiasi perusahaan bongkar muat dan Administrator Pelabuhan/Kepala Kantor Pelabuhan setempat.

- (5) Persyaratan memiliki tenaga ahli sebagaimana dimaksud dalam Ayat (2) huruf f, ditetapkan dengan klasifikasi sebagai berikut :
- a. bagi Perusahaan Bongkar Muat yang melakukan kegiatan di pelabuhan utama, wajib memiliki tenaga ahli sekurang-kurangnya 1 (satu) orang dengan kualifikasi Ahli Nautika Tk.II atau ahli Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga berijazah D.III atau yang sederajat dengan pengalaman kerja sekurang-kurangnya 3 (tiga) tahun.
 - b. bagi Perusahaan Bongkar Muat yang melakukan kegiatan di pelabuhan regional, wajib memiliki tenaga ahli sekurang-kurangnya 1 (satu) orang dengan kualifikasi ahli Nautika Tk.III atau Ahli Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga berijazah D.III atau yang sederajat dengan pengalaman kerja sekurang-kurangnya 1 (satu) tahun.
 - c. bagi Perusahaan Bongkar Muat yang melakukan kegiatan di pelabuhan lokal, penetapan tenaga ahli yang harus dipenuhi disesuaikan dengan kondisi pelabuhan setempat yang ditetapkan oleh Gubernur Propinsi setempat atas saran dan pertimbangan Asosiasi bongkar muat dan Administrator Pelabuhan/Kepala Kantor Pelabuhan setempat.
- (6) Pelabuhan utama, pelabuhan regional dan pelabuhan lokal sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), ayat (4) dan ayat (5), yaitu :
- a. pelabuhan utama yang terdiri dari :
 - 1) pelabuhan utama primer yang merupakan pelabuhan internasional hub;
 - 2) pelabuhan utama sekunder yang merupakan pelabuhan internasional;
 - 3) pelabuhan utama tersier yang merupakan pelabuhan nasional ;
 - b. pelabuhan regional yang merupakan pelabuhan pengumpan primer ;
 - c. pelabuhan lokal yang merupakan pelabuhan pengumpan tersier.
- sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan dan perturan pelaksanaannya.
- (7) Bagi perusahaan angkutan laut nasional yang melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 ayat (1) huruf b, tidak diperlukan izin usaha bongkar muat tersendiri sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), karena kegiatan bongkar muat tersebut telah melekat pada izin usaha pokoknya.
- (8) Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal yang dilakukan oleh angkutan laut nasional sebagaimana dimaksud dalam ayat (7), wajib memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf d dan huruf f.

Pasal 7

- 1 Perusahaan Bongkar Muat nasional atau Badan Hukum Indonesia atau Warga Negara Indonesia dapat melakukan kerjasama dengan perusahaan bongkar muat asing, Badan Hukum Asing atau Warga Negara Asing, dalam bentuk usaha patungan (joint venture) dengan membentuk perusahaan bongkar muat nasional.
- 2 Usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal yang dilakukan oleh usaha patungan (joint venture) sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), wajib memiliki izin usaha.
- 3 Untuk memperoleh izin usaha sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :
 - a. memiliki izin prinsip/persetujuan PMA dari BKPM;
 - b. memiliki akte pendirian perusahaan;
 - c. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) Perusahaan;
 - d. memiliki modal usaha;
 - e. memiliki peralatan bongkar muat;
 - f. memiliki surat keterangan domisili perusahaan; dan
 - g. memiliki tenaga ahli di bidang bongkar muat.
- (4) Perusahaan pemegang izin usaha yang berbentuk usaha patungan (joint venture) dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang hanya pada pelabuhan utama di satu wilayah propinsi.
- (5) Persyaratan memiliki modal usaha sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) huruf d, ditetapkan modal dasar sekurang-kurangnya Rp. 1 Milyar dan modal disetor sekurang-kurangnya Rp. 250 Juta;

- (6) Persyaratan memiliki peralatan bongkar muat sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) huruf e, meliputi :
 - a. 4 unit forklif, terdiri dari 1 unit berkapasitas 2,5 ton, 2 unit berkapasitas 5 ton dan 1 unit berkapasitas 10 ton;
 - b. 75 buah pallet;
 - c. peralatan non mekanik seperti : ship side net, rope sling, rope net, dan wire net; dan
 - d. peralatan lainnya yang diperlukan.
- (7) Persyaratan memiliki tenaga ahli sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) huruf g, ditetapkan sekurang-kurangnya terdiri dari satu (satu) orang dengan kualifikasi Ahli Nautika Tk.II atau Ahli Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga berijazah D.III atau yang sederajat dengan pengalaman kerja minimal 3 (tiga) tahun.

Bagian Kedua

Tata cara Pengajuan Permohonan Izin Usaha

Pasal 8

1. Permohonan izin usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) diajukan kepada Gubernur Propinsi setempat, menurut contoh dalam Lampiran I Keputusan ini.
2. Izin usaha diberikan oleh Gubernur Propinsi setempat atas nama Menteri Perhubungan sebagai pelaksanaan tugas dekonsentrasi setelah mendapat rekomendasi dari Asosiasi bongkar muat dan Administrator Pelabuhan/Kepala Kantor Pelabuhan setempat menurut contoh dalam Lampiran II Keputusan ini.
3. Izin usaha Perusahaan Bongkar Muat sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), wajib dilaporkan oleh pejabat pemberi izin secara berkala kepada Direktur Jenderal.
4. Persetujuan atau penolakan atas permohonan izin usaha sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diberikan dalam jangka waktu selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.
5. Dalam hal permohonan izin usaha ditolak oleh Pejabat pemberi izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), wajib memberikan jawaban tertulis dengan alasan penolakan menurut contoh dalam Lampiran III Keputusan ini.
6. Permohonan yang ditolak sebagaimana yang dimaksud dalam ayat (5), dapat diajukan kembali setelah pemohon memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2).

Pasal 9

Perusahaan pemegang izin usaha dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang di semua pelabuhan sesuai dengan pemenuhan persyaratan modal usaha, peralatan dan tenaga ahli dalam wilayah Propinsi yang bersangkutan dan berlaku selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.

Pasal 10

1. Perusahaan Bongkar Muat dan Perusahaan Angkutan Laut Nasional yang melakukan kegiatan bongkar/muat serta Penyelenggara Pelabuhan wajib melaporkan volume/arus barang di suatu pelabuhan kepada Adpel/Kakanpel.
2. Adpel/Kakanpel melaporkan volume/arus barang dan jumlah perusahaan bongkar muat yang melakukan kegiatan di pelabuhannya kepada pejabat pemberi izin dengan tembusan kepada Direktur Jenderal, selanjutnya pejabat pemberi izin melakukan evaluasi keseimbangan antara volume/arus barang dan jumlah perusahaan bongkar muat serta mengumumkan hasilnya secara berkala.
3. Dalam hal telah terjadi ketidakseimbangan antara volume/arus barang dan jumlah perusahaan bongkar muat, pejabat pemberi izin tidak menerbitkan izin baru atau menghentikan sementara penerbitan izin usaha bongkar muat.

BAB IV

TARIF PELAYANAN JASA

Pasal 11

Besaran tarif pelayanan jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa dan pengguna jasa berdasarkan jenis dan struktur tarif dengan menggunakan pedoman perhitungan tarif yang ditetapkan oleh Menteri.

BAB V KEWAJIBAN

Pasal 12

Perusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal yang telah memiliki izin usaha, harus memenuhi kewajiban sebagai berikut :

- a. Memenuhi semua kewajiban yang telah ditetapkan dalam izin usaha;
- b. Melakukan kegiatan usahanya, selambat-lambatnya 6 (enam) bulan setelah izin usaha diterbitkan;
- c. Menyampaikan laporan rencana kegiatan bongkar muat kepada Adpel/Kakanpel setempat selambat-lambatnya 1 (satu) hari sebelum kegiatan bongkar muat dilaksanakan, menurut contoh pada Lampiran IV Keputusan ini;
- d. Menyampaikan laporan bulanan kegiatan operasional perusahaan kepada Pejabat pemberi izin dan dengan tembusan kepada Adpel/Kakanpel setempat, menurut contoh pada Lampiran V Keputusan ini;
- e. Menyampaikan laporan tahunan kegiatan operasional perusahaan kepada Pejabat pemberi izin dengan tembusan kepada Adpel/Kakanpel setempat, menurut contoh pada Lampiran VI Keputusan ini;
- f. Melaporkan kepada Pejabat pemberi izin, setiap kali terjadi perubahan anggaran dasar perusahaan, nama/alamat perusahaan, NPWP, nama dan alamat Direktur Utama/penanggung jawab perusahaan dan status kepemilikan peralatan kerja, selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari setelah terjadinya perubahan itu;
- g. Ikut menciptakan hubungan kerja sama operasional dengan pihak manapun yang berkaitan dengan kegiatan pelabuhan;
- h. Mematuhi dan melaksanakan kesehatan dan keselamatan kerja di lingkungan kegiatan perusahaannya dan terhadap semua tenaga kerja yang dipekerjakan;
- i. Mendidik dan melatih keterampilan pegawai agar tercapai efektifitas dan efisiensi kerja;
- j. Ikut menciptakan citra dan meningkatkan; dan
- k. Melaporkan kegiatan operasional sesuai materi yang diminta oleh dan kepada instansi yang berwenang untuk kepentingan pengumpulan data dan statistik.

BAB VI TANGGUNG JAWAB

Pasal 13

1. Kecuali telah diatur secara khusus dalam suatu perjanjian antara pihak-pihak terkait, Perusahaan Bongkar Muat bertanggung jawab terhadap :
 - a. Fasilitas pelabuhan yang digunakan; dan
 - b. Bagian dari kapal dan peralatan bongkar muat kapal yang digunakan dalam kegiatan operasional bongkar muat.

2. Perusahaan Bongkar Muat bertanggung jawab terhadap kerugian dan cidera, dan kerugian dari akibat hilang atau kerusakan harta benda milik pihak ketiga, karena kesalahan dan atau kelalaian dalam melaksanakan kegiatannya.

Pasal 14

Untuk mengurangi resiko tanggung jawab serta menjamin pihak-pihak yang dirugikan, Perusahaan Bongkar Muat dapat mengasuransikan tanggung jawabnya.

BAB VII SANKSI

Pasal 15

1. Izin usaha perusahaan bongkar muat dari dan ke kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1), dapat dicabut, apabila tidak memenuhi kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12.
2. Pencabutan izin usaha perusahaan bongkar muat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan oleh Pejabat pemberi izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (1) dan ayat (2).

Pasal 16

1. Pencabutan izin usaha perusahaan bongkar muat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (2), dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut, dengan tenggang waktu 1 (satu) bulan, menurut contoh dalam Lampiran VII Keputusan ini.
2. Apabila peringatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak diindahkan, dilanjutkan dengan pembekuan izin usaha untuk jangka waktu 1 (satu) bulan, menurut contoh pada Lampiran VIII Keputusan ini.
3. Jika pembekuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), habis jangka waktunya dan tidak ada perbaikan, maka izin usaha dicabut oleh Pejabat pemberi izin, menurut contoh dalam Lampiran IX Keputusan ini.

Pasal 17

Izin usaha perusahaan bongkar muat dapat dicabut tanpa harus melalui Proses peringatan dan pembekuan izin usaha, dalam hal perusahaan yang bersangkutan :

- a. Melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara, berdasarkan Keputusan dari instansi yang berwenang;
- b. Membubarkan diri atau pailit, berdasarkan keputusan dari instansi berwenang;
- c. Memperoleh izin usah secara tidak sah;
- d. Tidak melakukan kegiatan usahanya secara nyata, selama 6 (enam) bulan berturut-turut;
- e. Melakukan kegiatan usaha yang menyimpang dari usaha pokoknya.

BAB VIII

SISTEM INFORMASI USAHA BONGKAR MUAT BARANG DARI DAN KE KAPAL

Pasal 18

- (1) Dalam rangka penentuan arah kebijaksanaan nasional dan pengembangan usaha bongkar muat barang dari dan/ke kapal, diselenggarakan sistem informasi usaha bongkar muat barang dan/ ke kapal.
- (2) Untuk terlaksananya sistem informasi kegiatan bongkar muat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), setiap perusahaan bongkar muat, perusahaan angkutan laut nasional yang menyelenggarakan kegiatan bongkar muat barang dari dan/ke kapal serta adpel/kakanpel, wajib menyampaikan laporan data secara periodik sebagai berikut:
 - a. Perusahaan Bongkar Muat Nasional dan Perusahaan Angkutan Laut Nasional yang melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal, wajib menyampaikan laporan data kepada adpel/kakanpel setempat meliputi data perusahaan, data potensi peralatan kerja yang dimiliki

dan sumber daya manusia, laporan bulanan dan laporan tahunan sebagaimana dimaksud dalam pasal 12 huruf d dan huruf e.

- b. Adpel/kakanpel setempat wajib menyampaikan laporan data kepda Direktur Jenderal tentang rekapitulasi kegiatan tahunan dari masing-masing perusahaan yang menyelenggarakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf e.

BAB IX

KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 19

Untuk peningkatan produktifitas dan efisiensi kegiatan bongkar muat, Perusahaan Bongkar Muat dapat melakukan usaha pengoperasian gudang dan/atau lapangan penumpukan di pelabuhan melalui kerjasama dengan penyelenggara/pengelola pelabuhan.

Pasal 20

Untuk peningkatan profesionalisme dan pengembangan usaha, Perusahaan Bongkar Muat dapat melakukan investasi yang berkaitan dengan usaha pokoknya di pelabuhan melalui kerja sama dengan penyelenggara/pengelola pelabuhan.

BAB X KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 21

Bagi Perusahaan Bongkar Muat yang telah menjalankan kegiatan usahanya, wajib menyesuaikan perizinannya sesuai keputusan ini dalam jangka waktu selambat-lambatnya 2 (dua) tahun sejak tanggal ditetapkannya keputusan ini.

BAB XI KETENTUAN PENUTUP

Pasal 22

Direktur jenderal melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Keputusan ini.

Pasal 23

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : JAKARTA
Pada tanggal : 25 februari 2002

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

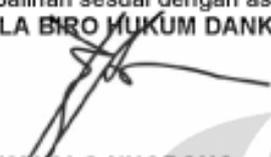
AGUM GUMELAR,MS.C

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada yth:

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan ;
2. Menteri Negara Koordinator Bidang Perekonomian;
3. Menteri Dalam Negeri;
4. Menteri Pertahanan;
5. Menteri Keuangan;
6. Menteri Perindustrian dan Perdagangan;
7. Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral;
8. Menteri Kelautan dan Perikanan;
9. Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara;
10. Sekretaris Negara;
11. Gubernur Bank Indonesia;
12. Kepala Staf TNI -AL;
13. Kepala Kepolisian Negara RI;
14. Para Gubernur;

15. Sekjen, Irjen, Dirjen Hubla, Kabadan Litbang dan Kabadan Diklat Perhubungan;
16. Para Bupati/Walikota;
17. Para Administrator Pelabuhan dan Kepala Kantor Pelabuhan;
18. Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV;
19. Ketua DPP INSA;
20. Ketua DPP PELRA;
21. Ketua DPP APBMI;
22. Ketua DPP Gafeksi/INFA;
23. Ketua DPP GPEI/GINSI.

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DANKSLN


KALALO NUGROHO
NIP. 120105102



LAMPIRAN I KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : KM 14 TAHUN 2002
TANGGAL : 25 FEBRUARI 2002
..... 20..

Nomor :
Lampiran :
Perihal : Permohonan Izin Usaha
Perusahaan Bongkar Muat

Kepada
Yth. Gubernur Propinsi.....
di

1. Dengan memperhatikan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.....Tahun tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal, dengan ini kami mengajukan permohonan izin usaha bongkar muat.
2. Sebagai bahan pertimbangan, terlampir disampaikan 1 (satu) berkas dokumen untuk melengkapi permohonan dimaksud yang terdiri dari :
 - a. Salinan Akte Notaris Pendirian Perusahaan;
 - b. Bukti memiliki NPWP Perusahaan;
 - c. Bukti kepemilikan modal usaha;
 - d. Bukti memiliki peralatan bongkar muat;
 - e. Bukti memiliki Keterangan Domisili Perusahaan dari pejabat yang berwenang;
 - f. Bukti memiliki tenaga ahli di bidang bongkar muat;
 - g. Izin PMA dari BKPM (bagi perusahaan berbentuk usaha patungan/joint venture).
3. Demikian permohonan kami, bilamana disetujui kami menyatakan bersedia memenuhi semua ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang kegiatan tersebut.

Pemohon,
PT.

(Nama Terang)
Direktur Utama

Tembusan Yth.

1. Menteri Perhubungan;
2. Dirjen Pehubungan Laut;
3. Adpel/Kakanpel

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

AGUM GUMELAR, M.Sc

Salinan Sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN


KALALO NUGROHO
Nip. 120105102

LAMPIRAN II KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : KM 14 TAHUN 2002
TANGGAL : 25 FEBRUARI 2002

GUBERNUR PROPINSI
SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN BONGKAR MUAT (SIUPBM)
(Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor : 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan)

Berdasarkan surat permohonan PT. Nomor Tanggal
diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat (SIUPBM), kepada :

NAMA PERUSAHAAN
ALAMAT PERUSAHAAN
NAMA PEMILIK/PENANGGUNG JAWAB
ALAMAT PEMILIK/PENANGGUNG JAWAB
NOMOR POKOK WAJIB PAJAK (NPWP)
KEWAJIBAN PEMEGANG IZIN

1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan hidup.
2. Bertanggung jawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional perusahaan yang disampaikan kepada Gubernur Propinsi setempat, dengan tembusan kepada Administrator Pelabuhan/Kepala Kantor Pelabuhan setempat.
3. Melaporkan secara tertulis kepada Gubernur Propinsi setempat, setiap kali terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, Direksi/Komisaris, nama dan alamat perusahaan, Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) perusahaan dan kepemilikan peralatan bongkar muat.
4. Menyampaikan laporan bulanan dan tahunan kegiatan operasional kepada Gubernur Propinsi setempat dengan tembusan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut/Kepala Dinas Perhubungan Propinsi setempat.

SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN BONGKAR MUAT (SIUPBM) INI DAPAT DICABUT APABILA PEMEGANG SURAT IZIN USAHA TIDAK MEMATUHI KEWAJIBAN DALAM SURAT IZIN USAHA DAN ATAU MELAKUKAN TINDAK PIDANA YANG BERSANGKUTAN DENGAN KEGIATAN USAHANYA. SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN BONGKAR MUAT (SIUPBM) INI BERLAKU SEJAK TANGGAL DIKELUARKAN UNTUK SELURUH PELABUHAN UTAMA/PELABUHAN REGIONAL/PELABUHAN LOKAL ATAU PELABUHAN UTAMA UNTUK PERUSAHAAN BONGKAR MUAT YANG BERBENTUK PATUNGAN*) DI PROPINSI.....SELAMA PERUSAHAAN YANG BERSANGKUTAN MASIH MENJALANKAN USAHANYA.

Ditetapkan di :
Pada tanggal :
A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
GUBERNUR PROPINSI

PENANGGUNG JAWAB
(Nama Terang)
) Coret yang tidak perlu

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

AGUM GUMELAR, M.Sc

Salinan Sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN


KALALO NUGROHO
Nip. 120105102

LAMPIRAN III KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KM 14 TAHUN 2002

TANGGAL : 25 FEBRUARI 2002

....., 20.....

Nomor :
Lampiran :
Perihal : Penolakan izin usaha perusahaan
bongkar muat barang.

Yth. Kepada
Direktur Utama
PT.
di
.....

1. Menunjuk surat permohonan Saudara Nomortanggal..... perihal permohonan izin usaha perusahaan bongkar muat (SIUPBM), dengan ini diberitahukan bahwa permohonan Saudara dimaksud tidak dapat disetujui dengan pertimbangan :
 - a.
 - b.
 - c.
2. Sehubungan dengan hal tersebut diatas butir 1, Saudara dapat mengajukan permohonan baru setelah melengkapi persyaratan yang ditentukan.
3. Demikian untuk menjadi maklum.

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
GUBERNUR PROPINSI.....

.....
Nip.

Tembusan Yth.

1. Bapak Menteri Perhubungan;
2. Bapak Dirjen Hubla;
3. Adpel/Kakanpel

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

AGUM GUMELAR, M.Sc

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN


KALALO NUGROHO
Nip. 120105102

LAMPIRAN IV KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
 NOMOR : KM 14 TAHUN 2002
 TANGGAL : 25 FEBRUARI 2002
 20..

Nomor :
 Lampiran :
 Perihal :

Laporan rencana kegiatan
 Bongkar muat barang di pelabuhan. Yth. Kepada
 Adpel/Kakanpel
 di

Dengan hormat,

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal, bersama ini kami PT..... (PBM/Perusahaan Angkutan Laut) memberitahukan rencana kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan sebagai berikut :

1. Nama Kapal :
2. Bendera/Ukuran :
3. Pelabuhan asal/tujuan :
4. Pelabuhan bongkar :
5. ETA :
6. Rencana bongkar :

Klasifikasi Barang **)	Nama Barang	Jumlah Barang (Ton/M3)	Sistem *)	Jumlah Buruh
			Langsung Via Gudang No..... Via lapangan	Pelaksana Kerja.....Shift

7. Rencana Muat

Klasifikasi Barang*)	Nama Barang	Jumlah Barang (Ton/M3)	Sistem *)	Jumlah Barang
			Langsung Via Gudang No..... Via Lapangan	Pelaksana Kerja.....Shift

8. Target Produktivitas B/M :
9. Lama waktu B/M :
10. Jumlah Shift Kerja dan Gang :

Demikian untuk menjadi maklum.

*) Coret yang tidak perlu
 *) Bahan pokok/strategi dll

.....20....
 PT.(PBM/Pah Angkutan Laut)

Nama Terang
 Jabatan

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

AGUM GUMELAR, M.Sc

Salinan sesuai dengan aslinya
 KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN


KALALO NUGROHO
 MP. 120105102

CONTOH NOMOR : 1

DATA UMUM PERUSAHAAN

Posisi : 31 Desember 20..

1. Nama Perusahaan :
 2. Akte Pendirian Perusahaan :
Notaris :
Nomor dan Tanggal :
 3. Nomor dan Tanggal SIUPBM/SIUPAL/SIOPSUS
/SIUPPER :
 4. Alamat Kantor Perusahaan :
Nomor Telepon/Faximile :
Domisili :
 5. Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) Perusahaan :
 6. Nama DIRUT/Penanggung Jawab :
Alamat Rumah :
Nomor Telepon :
Domisili :
 7. Jumlah Tenaga Kerja : Orang
Tenaga Ahli : Orang
MPB I/II/III*) : Orang
Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga : Orang
Tenaga Administrasi : Orang
 8. Jumlah/Jenis peralatan yang dimiliki : Daftar Terlampir
 9. Keanggotaan pada Asosiasi (Nomor dan Tanggal)
-20..
PT.....
.....
Direktur Utama

Tembusan :

Adpel/Kakanpel setempat

*)Coret yang tidak perlu

LAMPIRAN VI KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : KM 14 TAHUN 2002
TANGGAL : 25 FEBRUARI 2002

CONTOH NOMOR : 1

Nomor :
Lampiran :
Perihal : Peringatan Pertama

Jakarta,

Kepada
Yth. Sdr. Direktur Utama
PT.
Jl.
di
.....

1. Menunjuk Surat Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat (SIUPBM) PT.
No. Tanggalserta memperhatikan KEPMENHUB No.
KMTahun.....dengan ini diberitahukan bahwa perusahaan Saudara tidak
Memenuhi kewajiban khususnya Pasalbutir....., yaitu :
"....."
2. Selanjutnya berdasarkan KEPMENHUB No.KMTahun Pasal
..... ayat.....&....., apabila dalam waktu 1 (satu) bulan sejak diterbitkannya surat
ini perusahaan Saudara belum juga kewajiban sebagaimana tersebut pada butir 1,
maka akan diambil tindakan lebih lanjut sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
3. Peringatan ini merupakan **PERINGATAN PERTAMA**
4. Demikian agar menjadi perhatian Saudara sepenuhnya.

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
GUBERNUR PROPINSI.....

Nip.

Tembusan Yth

1. Bapak Menteri Perhubungan;
2. Bapak Dirjen Hubla;
3. Adpel/Kakanpel.....

CONTOH NOMOR : 2

Nomor :
Lampiran :
Perihal : Peringatan Kedua

Jakarta,

Yth. Kepada
Sdr. Direktur Utama
PT.
Jl.
di
.....

1. Menunjuk surat kami No. Tanggalperihal Peringatan Pertama.
2. Berdasarkan data yang ada pada kami, ternyata sampai saat ini Perusahaan Saudara tidak memenuhi kewajiban khususnya sesuai dengan KEPMENHUB No.KM..... Tahun.....pasal.....butir...yaitu :
"....."
3. Selanjutnya berdasarkan KEPMENHUB No. KM.....Tahun.....pasal.....ayat.....&..... apabila dalam waktu 1 (satu) bulan sejak diterbitkannya surat ini perusahaan Saudara belum juga memenuhi kewajiban sebagaimana tersebut pada butir 1, maka akan diambil tindakan lebih lanjut sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
4. Peringatan ini merupakan **PERINGATAN KEDUA**
5. Demikian agar menjadi perhatian Saudara sepenuhnya.

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
GUBERNUR PROPINSI.....

.....
Nip.

Tembusan Yth :

1. Bapak Menteri Perhubungan;
2. Bapak Dirjen Hubla;
3. Adpel/Kakanpel.....

CONTOH 3

DATA KEGIATAN OPERASIONAL
 PT.
 POSISI 31 DESEMBER 20.....

N O	BULAN	UNIT KAPAL JLH DWT/GT/ HP	BONGKAR (TON/M3)	MUAT (TON/M3)	JLH GANG (BURU H)	LAMA KEGIA TAN	JLH JAM EFEKTIF	PRODUK TIVITAS B/M/TON/ SHIP/DA Y	KET
1	2	3	4	5	6	7	8	8	10

Tembusan

Adpel./Kakanpel setempat

..... 20.....
 PERUSAHAAN BONGKAR MUAT ANGKUTAN
 LAUT/PELAYARAN RAKYAT
 PT.

(NAMA TERANG)
 DIREKSI

MENTERI PERHUBUNGAN

ttt

AGUM GUMELAR, M.Sc

Salinan sesuai dengan aslinya
 KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN

KALALO NUGROHO
 Nip. 120105102

LAMPIRAN VII KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : KM 14 TAHUN 2002
TANGGAL : 25 FEBRUARI 2002

CONTOH NOMOR : 1

Nomor :
Lampiran :
Perihal : Peringatan Pertama

Jakarta,
Kepada
Yth. Sdr. Direktur Utama
PT.
Jl.
di
.....

1. Menunjuk Surat Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat (SIUPBM) PT.No. Tanggalserta memperhatikan KEPMENHUB No. KMTahun.....dengan ini diberitahukan bahwa perusahaan Saudara tidak Memenuhi kewajiban khususnya Pasalbutir....., yaitu :
....."
2. Selanjutnya berdasarkan KEPMENHUB No.KMTahun.....Pasal ayat.....&....., apabila dalam waktu 1 (satu) bulan sejak diterbitkannya surat ini perusahaan Saudara belum juga kewajiban sebagaimana tersebut pada butir 1, maka akan diambil tindakan lebih lanjut sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
3. Peringatan ini merupakan **PERINGATAN PERTAMA**
4. Demikian agar menjadi perhatian Saudara sepenuhnya.

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
GUBERNUR PROPINSI.....

.....
Nip.

Tembusan Yth

1. Bapak Menteri Perhubungan;
2. Bapak Dirjen Hubla;
3. Adpel/Kakanpel.....

CONTOH NOMOR : 2

Nomor :
Lampiran :
Perihal : Peringatan Kedua

Jakarta,
Kepada
Yth. Sdr. Direktur Utama
PT.
Jl.
di
.....

1. Menunjuk surat kami No. Tanggalperihal Peringatan Pertama.
2. Berdasarkan data yang ada pada kami, ternyata sampai saat ini Perusahaan Saudara tidak memenuhi kewajiban khususnya sesuai dengan KEPMENHUB No.KM..... Tahun.....pasal.....butir...yaitu :
"....."
3. Selanjutnya berdasarkan KEPMENHUB No. KM.....Tahun.....pasal.....ayat.....&....., apabila dalam waktu 1 (satu) bulan sejak diterbitkannya surat ini perusahaan Saudara belum juga memenuhi kewajiban sebagaimana tersebut pada butir 1, maka akan diambil tindakan lebih lanjut sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
4. Peringatan ini merupakan **PERINGATAN KEDUA**
5. Demikian agar menjadi perhatian Saudara sepenuhnya.

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
GUBERNUR PROPINSI.....

.....
Nip.

Tembusan Yth :

1. Bapak Menteri Perhubungan;
2. Bapak Dirjen Hubla;
3. Adpel/Kakanpel.....

CONTOH NOMOR : 3

Nomor :
Lampiran :
Perihal : Peringatan Ketiga

Jakarta,

Yth. Kepada
Sdr. Direktur Utama
PT.
Jl.
di
.....

1. Menunjuk surat kami No. Tanggal Peringatan Pertama dan No. Tanggal.....perihal Peringatan Kedua.
2. Berdasarkan data yang ada pada kami, ternyata sampai saat ini Perusahaan Saudara belum memenuhi kewajiban khususnya sesuai dengan KEPMENHUB No. KM.....Tahun.....pasal.....butir.....yaitu :
"....."
3. Selanjutnya berdasarkan KEPMENHUB No. KM.....Tahun.....Pasal.....ayat.....&....., apabila dalam waktu 1 (satu) bulan sejak diterbitkannya surat ini perusahaan Saudara belum juga memenuhi kewajiban sebagaimana tersebut pada butir 1, maka akan diambil tindakan lebih lanjut sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
4. Peringatan ini merupakan PERINGATAN KETIGA.
5. Demikian agar menjadi perhatian Saudara sepenuhnya.

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
GUBERNUR PROPINSI

.....
Nip.

Tembusan Yth

1. Bapak Menteri Perhubungan;
2. Bapak Dirjen Hubla;
3. Adpel/Kakanpel

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

AGUM GUMELAR, M.Sc

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN


KAVALO NUGROHO
Nip. 120105102

LAMPIRAN VIII KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KM 14 TAHUN 2002

TANGGAL : 25 FEBRUARI 2002

Nomor :
Lampiran :
Perihal : Pembekuan Surat Izin Usaha
Perusahaan Bongkar Muat (SIUPBM) Yth. Jakarta,
Kepada
Sdr. Direktur Utama
PT.
Jl.
di
.....

1. Menunjuk Surat Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat (SIUPBM) PT.
Nomor SIUPBM :
Tanggal :
2. Perusahaan Saudara tidak memenuhi persyaratan, khususnya sesuai dengan
KEPMENHUB No. Tahun Pasal butir yaitu :
3. Sesuai dengan ketentuan yang berlaku, perusahaan Saudara telah mendapat
peringatan 3 (tiga) kali :
 - a. Peringatan I No. Tanggal
 - b. Peringatan II No. Tanggal
 - c. Peringatan III No. Tanggal
4. Sehubungan dengan hal tersebut diatas dan sesuai dengan Keputusan Menteri
Perhubungan No. KM. Tahun Pasal butir dan dengan ini
diberitahukan bahwa terhitung mulai tanggal dikeluarkan surat ini perusahaan Saudara
tidak diperkenankan melakukan kegiatan bongkar muat pada pelabuhan di wilayah
Propinsi.....
5. Bilamana sampai dengan 3 (tiga) bulan sejak tanggal dikeluarkannya surat pembekuan
ini perusahaan Saudara belum dapat memenuhi ketentuan yang terkait dengan butir 2
(dua) tersebut diatas, maka Surat Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat (SIUPBM),
Saudara akan kami cabut.
6. Demikian agar menjadi perhatian Saudara sepenuhnya.

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
GUBERNUR PROPINSI

Tembusan Yth

1. Bapak Menteri Perhubungan;
2. Bapak Dirjen Hubla;
3. Adpel/Kakanpel

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

AGUM GUMELAR, M.Sc

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN


KALALO NUGROHO
NIP. 120105102

KEPUTUSAN GUBERNUR PROPINSI.....

NOMOR :

TENTANG

PENCABUTAN SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN BONGKAR MUAT (SIUPBM)

PT.....

GUBERNUR PROPINSI

- Menimbang : a. bahwa PT.sebagai perusahaan bongkar muat tidak melaksanakan kewajiban menyampaikankepada Gubernur Propinsi sehingga tidak memenuhi ketentuan KEPMENHUB Nomor KM.....Tahun.....Pasal...butir.....;
- b. bahwa kepada perusahaan tersebut telah diberikan surat peringatan sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut, disusul dengan Surat Pembekuan Izin Usaha No..... tanggal.....;
- c. bahwa sehubungan dengan hal tersebut diatas, dipandang untuk perlu mencabut Surat Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat (SIUPBM) PT. No. tanggal.....;
- Mengingat : 1.
2.
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.....Tahun.....tentang Pengusahaan dan Penyelenggaraan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal.
- Memperhatikan : 1. surat Gubernur Propinsi Nomor tanggal tentang Peringatan Pertama;
2. surat Gubernur Propinsi Nomor tanggal tentang Peringatan Kedua;
3. surat Gubernur Propinsi Nomor tanggal tentang Peringatan Ketiga;
4. surat Gubernur Propinsi Nomor tanggaltentang Pembekuan Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat (SIUPBM) PT.Nomo tanggal.....
- MEMUTUSKAN :
- Menetapkan : KEPUTUSAN GUBERNUR PROPINSI.....TENTANG PENCABUTAN SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN BONGKAR MUAT (SIUPBM) PT.....
- PERTAMA : Mencabut Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat (SIUPBM) PT. yang ditetapkan berdasarkan Keputusan Gubernur Propinsi No.....tanggal..... Dengan data sebagai berikut :
- a. Nama Perusahaan : PT.
- b. Alamat Domisili : Jl.
- c. Nomor/Tanggal SIUPBM :tanggal.....
- KEDUA : PT.....diwajibkan untuk mengembalikan Surat Izin Usaha Perusahaan Bongkar muat (SIUPBM) yang asli kepada Gubernur Propinsi.....

KETIGA : Keputusan isi mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan dan bilamana terdapat kekeliruan dalam penetapannya akan diadakan pembetulan seperlunya.
Ditetapkan di :
Pada tanggal : _____

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
GUBERNUR PROPINSI

.....
Nip.

Tembusan Yth :

1. Bapak Menteri Perhubungan;
2. Dirjen Perhubungan Laut;
3. Adpel/Kakanpel

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

AGUM GUMELAR, M.Sc

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN


KALALO NUGROHO
Nip. 120105102

LAMPIRAN
KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR KM 25 TAHUN 2002
Tentang *Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat*
Dari Dan Ke Kapal di Pelabuhan





KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KM 25 TAHUN 2002

TENTANG

**PEDOMAN DASAR PERHITUNGAN TARIF PELAYANAN
JASA BONGKAR MUAT BARANG DARI DAN
KE KAPAL DI PELABUHAN**

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang :
- a. bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal, besaran tarif pelayanan jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa bongkar muat dan pengguna jasa bongkar muat berdasarkan pedoman dasar perhitungan tarif yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan;
 - b. bahwa pedoman dasar perhitungan tarif bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan sebagaimana dimaksud huruf a, didasarkan pada jenis dan struktur tarif serta memperhatikan kepentingan perusahaan bongkar muat, pemilik barang dan tenaga kerja bongkar muat;
 - c. bahwa sehubungan dengan hal tersebut huruf a dan b, perlu menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal Di Pelabuhan ;
- Mengingat :
1. Undang-undang Nomor 3 Tahun 1992 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 14, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3468);
 2. Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3493);
 3. Undang-undang Nomor 21 Tahun 2000 tentang Serikat Pekerja/Serikat Buruh (Lembaran Negara Tahun 2000 Nomor 131, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3989);

C:\Users\ksp\1\kub-3\ksp\maly\kantor

4. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 127 Tambahan Lembaran Negara Nomor 3907);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Tahun 2001 Nomor 127 Tambahan Lembaran Negara Nomor 4145);
6. Keputusan Presiden Nomor 177 Tahun 2000 tentang Susunan Organisasi dan Tugas Departemen, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 38 Tahun 2001;
7. Keputusan Presiden Nomor 102 Tahun 2001 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen;
8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 24 Tahun 2001 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, sebagaimana telah di ubah dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 45 Tahun 2001;
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal;

MEMUTUSKAN :

dengan mencabut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 57 Tahun 1991 tentang Pedoman Perhitungan Tarif Bongkar Muat Barang di Pelabuhan;

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PEDOMAN DASAR PERHITUNGAN TARIF PELAYANAN JASA BONGKAR MUAT BARANG DARI DAN KE KAPAL DI PELABUHAN.

Pasal 1

Dalam Keputusan ini yang dimaksud dengan :

1. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi;

2. Kepelabuhanan adalah meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan antar moda;
3. Pelabuhan umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum;
4. Tenaga kerja bongkar muat/TKBM adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan;
5. Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan bongkar muat yang melakukan kegiatan (Stevedoring, Cargodoring, Receiving/Delivery) dengan menggunakan TKBM dan peralatan lainnya;
6. Pengguna jasa adalah pemilik barang (GINSI, GPEI, GAFEKSI) dan perusahaan pelayaran;
7. Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/ tongkang/truck atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truck ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau Derek darat;
8. Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (ex tackle) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya;
9. Receiving/delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya
10. Stevedore adalah pelaksana penyusunan rencana dan pengendalian kegiatan bongkar muat diatas kapal;
11. Serikat pekerja TKBM/Serikat buruh TKBM adalah organisasi yang dibentuk dari, oleh, dan untuk pekerja/buruh bongkar muat baik di perusahaan maupun di luar perusahaan, yang bersifat bebas, terbuka, mandiri, demokratis, dan bertanggung jawab guna memperjuangkan, membela serta melindungi hak dan kepentingan pekerja/buruh serta meningkatkan kesejahteraan pekerja/buruh dan keluarganya;

- (4) Pelaksanaan kesepakatan penetapan tarif sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) dilakukan melalui Assosiasi perusahaan bongkar muat dengan Assosiasi pengguna jasa bongkar muat.

Pasal 4

Unsur biaya bagian tenaga kerja bongkar muat dalam pedoman dasar perhitungan tarif bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan terdiri dari :

- a. upah yang diberikan kepada tenaga kerja bongkar muat dalam pelaksanaannya dapat dilakukan berdasarkan upah harian atau upah borongan :
 - 1) upah harian didasarkan pada upah perorangan yang diperhitungkan per gilir kerja pada hari kerja biasa dari hari Senin sampai dengan Sabtu dengan target produktivitas dasar, besarnya upah ditetapkan sama besarnya tiap gilir kerja dan dimungkinkan adanya pekerjaan secara lembur apabila pada akhir seluruh pekerjaan bongkar muat 1 (satu) kapal masih terdapat sisa pekerjaan tanpa menggunakan regu kerja baru dengan maksimal waktu dan produksi kerja untuk 2 (dua) jam;
 - 2) upah harian kerja pada hari Minggu/libur resmi per gilir kerja diperhitungkan berdasarkan upah lembur yang besarnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
 - 3) apabila prestasi tenaga kerja bongkar muat harian dalam satu gilir kerja melebihi prestasi dasar yang telah disepakati bersama antara Perusahaan Bongkar Muat dengan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat bersama Serikat Pekerja TKBM/Serikat buruh TKBM, maka kepada tenaga kerja bongkar muat diberikan tambahan upah atas kelebihan prestasi dasar secara linier dan hanya berlaku untuk pekerjaan bongkar muat yang tidak menggunakan alat mekanik;
 - 4) upah borongan merupakan upah pekerjaan bongkar muat borongan yang dilaksanakan atas persetujuan kedua belah pihak antara perusahaan bongkar muat/dengan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat serta Serikat Pekerja TKBM/Serikat Buruh TKBM;

- 5) upah tenaga kerja bongkar muat baik upah harian maupun upah borongan dalam kegiatan bongkar muat barang berbahaya dan, mengganggu dan bernilai tinggi, kepada tenaga kerja bongkar muat diberikan tambahan upah sebesar presentase tambahan sebagaimana yang diatur dalam Pasal 11;
- b. Kesejahteraan tenaga kerja bongkar muat, meliputi perlengkapan kerja (pakaian, sepatu, helmet, sarung tangan dan masker), pendidikan dan latihan serta tunjangan hari raya (THR), dan tunjangan perumahan.
- c. Program jaminan sosial tenaga kerja bongkar muat terdiri dari Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK), Jaminan Hari Tua (JHT), Jaminan Kematian (JK) dan Jaminan Pemeliharaan Kesehatan (JPK).
- d. Administrasi Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat meliputi administrasi operasional tenaga kerja bongkar muat dan penyelenggaraan kesejahteraan tenaga kerja bongkar muat.

Pasal 5

- (1) Unsur biaya bagian perusahaan bongkar muat dalam pedoman dasar perhitungan tarif pelayanan jasa bongkar muat terdiri dari:
 - a. tenaga supervisi bongkar muat meliputi stevedore, que, supervisor, chief tally, foreman, tally clerk, mistry, dan watchman;
 - b. alat-alat bongkar muat untuk kegiatan bongkar muat tanpa alat mekanik meliputi ship side net, rope sling, wire sling, rope net, wire net, gerobak dorong, dan untuk kegiatan bongkar muat dengan mekanik, gerobak dorong digantungkan dengan pallet;
 - c. administrasi perusahaan bongkar muat meliputi biaya personil kantor, peralatan kantor, pemasaran dan keperluan kantor lainnya (gedung, listrik, telepon dan air).
 - d. koefisien faktor diperhitungkan meliputi keuntungan (termasuk dana kepedulian sosial dan pembinaan asosiasi), klaim, dan biaya uang (cost of money).

- (2) Dana kepedulian sosial dan biaya pembinaan asosiasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf d, besarnya ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Asosiasi Penyedia jasa dengan Asosiasi pengguna jasa bongkar muat.

Pasal 6

Dalam pedoman dasar perhitungan tarip bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan, harus diperhitungkan tingkat produktivitas kerja bongkar muat (ton/gilir kerja/derek kapal), yaitu tingkat keberhasilan dari kemampuan tenaga kerja bongkar muat, tenaga pemandu bongkar muat (supervisi) dan efektivitas serta efisiensi alat bongkar muat pada kegiatan bongkar muat dalam waktu tertentu yang merupakan prestasi dasar untuk jenis muatan umum (general cargo), muatan dalam karung (bagged cargo) dan muatan dalam drum, serta termasuk muatan dalam pallet dan muatan tanpa pallet, yang digunakan sebagai unsur pembagi dalam pedoman dasar perhitungan tarip bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan.

Pasal 7

Dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat, diwajibkan kepada :

- a. perusahaan bongkar muat untuk menyediakan tenaga supervisi dan peralatan bongkar muat sesuai dengan kebutuhan dan ketentuan yang berlaku;
- b. Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat untuk menyediakan jumlah tenaga kerja bongkar muat sesuai dengan jumlah dan ketrampilan berdasarkan standar yang telah ditetapkan.

Pasal 8

Pelaksanaan kegiatan bongkar muat per hari dapat dilakukan dalam 3 (tiga) giliran kerja, dengan jam kerja yang ditetapkan untuk setiap giliran kerja hari Senin sampai dengan hari Minggu selama 8 (delapan) jam termasuk istirahat 1 (satu) jam, kecuali hari Jumat siang istirahat 2 (dua) jam.

Pasal 9

Tarif bongkar muat langsung truck (truck lossing/loading atau bongkar lossing/loading), bongkar muat langsung kade (kade lossing/loading), cargodoring longdistance, pekerjaan bongkar muat dengan conveyor bongkar muat melalui pipa dan bongkar muat di rede, besarnya ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara penyedia jasa dan pengguna jasa bongkar muat.

Pasal 10

- (1) Tarif bongkar muat untuk kegiatan-kegiatan yang tidak termasuk dalam kegiatan stevedoring, cargodoring dan receiving/delivery, dikenakan biaya tambahan (extra gang), atau tarif tersendiri.
- (2) Kegiatan yang tidak termasuk dalam kegiatan stevedoring, cargodoring dan receiving/delivery sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) yaitu shifting, lashing/unlashing, dunnaging, sweeping, bagging/unbagging, restowage, sorting, trimming dan cleaning

Pasal 11

- (1) Pekerjaan bongkar muat barang yang jenis dan sifatnya berbahaya dan mengganggu dikenakan tarif tambahan sebagai berikut:
 - a. barang sangat berbahaya = 100 %
 - b. barang berbahaya = 50 %
 - c. barang mengganggu = 20 %
- (2) Pekerjaan bongkar muat barang bernilai tinggi dan yang memerlukan penanganan khusus dikenakan tarif tambahan yang besarnya ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara penyedia jasa bongkar muat dengan pengguna jasa bongkar muat.
- (3) Pengelompokan jenis barang berbahaya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) sesuai dengan International Maritime Organization (IMO)

Pasal 12

- (1) Dalam rangka memberikan perlindungan kepada tenaga kerja bongkar muat Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat diwajibkan menutup Jaminan Sosial Tenaga Kerja yaitu :
 - a. Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK);
 - b. Jaminan Hari Tua (JHT);
 - c. Jaminan Kematian (JK).
- (2) Untuk kepentingan kesejahteraan tenaga kerja bongkar muat beserta keluarganya, Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat menutup Jaminan Pemeliharaan Kesehatan (JPK)

Pasal 13

Hasil kesepakatan bersama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, dilaporkan kepada Administrator Pelabuhan/Kepala Kantor Pelabuhan dan Dinas Perhubungan setempat dengan tembusan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Pasal 14

Pedoman dasar perhitungan tarif pelayanan jasa bongkar muat dari dan ke kapal di pelabuhan dalam keputusan ini tidak berlaku untuk pekerjaan bongkar muat petikemas, bongkar muat dengan conveyor dan bongkar muat melalui pipa.

Pasal 15

Dalam hal terjadi pengembangan sistem pelayanan bongkar muat barang di pelabuhan antara lain Sistem Terminal Operator dan Gudang Operator yang mengakibatkan penambahan biaya bongkar muat barang, maka besaran biaya penambahan tersebut harus didasarkan pada kesepakatan antara para pihak yang terkait (Penyelenggara Pelabuhan, Penyedia Jasa Bongkar Muat dan Pengguna Jasa Bongkar Muat).

Pasal 16

Direktur Jenderal melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Keputusan ini.

Pasal 17

Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : JAKARTA
Pada tanggal : 9 April 2002

MENTERI PERHUBUNGAN

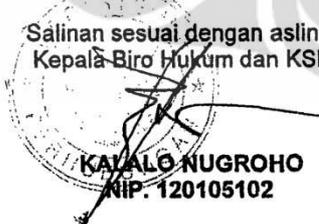
ttd

AGUM GUMELAR. M.Sc

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada :

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;
2. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
3. Menteri Dalam Negeri;
4. Menteri Pertahanan;
5. Menteri Keuangan;
6. Menteri Perindustrian dan Perdagangan;
7. Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral;
8. Menteri Kelautan dan Perikanan;
9. Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara;
10. Sekretaris Negara
11. Gubernur Bank Indonesia;
12. Kepala Staf TNI – AL dan Kepala Kepolisian RI;
13. Para Gubernur di seluruh Indonesia;
14. Sekjen, Irjen, Para Dirjen dan Para Kepala Badan di lingkungan Departemen Perhubungan;
15. Para Bupati/Walikota di seluruh Indonesia;
16. Para Administrator Pelabuhan dan Kepala Kantor Pelabuhan;
17. Direksi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV;
18. Ketua KADIN
19. Ketua DPP INSA,
20. Ketua DPP APBMI;
21. Ketua DPP Gafeksi/INFA;
22. Ketua DPP GPEI/GINSI.

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan KSLN


KAJALO NUGROHO
NIP. 120105102

LAMPIRAN KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : KM 25 TAHUN 2002
TANGGAL : 9 April 2002

**PEDOMAN DASAR PERHITUNGAN TARIF PELAYANAN JASA
BONGKAR MUAT BARANG DARI DAN KE KAPAL
DI PELABUHAN**

I. PERISTILAHAN

1. Shifting adalah memindahkan muatan didalam palka yang sama atau ke palka yang berbeda , atau lewat darat;
2. Lashing/Unlashing adalah mengikat/memperkuat muatan atau sebaliknya melepaskan pengikat /penguat muatan;
3. Dunnaging adalah memasang alas/pemisah muatan (dunnage /spARATION);
4. Sweeping adalah mengumpulkan muatan-muatan yang tercecer;
5. Bagging/Unbagging adalah memasukkan muatan curah kedalam karung atau sebaliknya yaitu membuka karung untuk mencurahkan muatan;
6. Restowage adalah menyusun kembali muatan dalam palka;
7. Sorting adalah pekerjaan memilih/memisahkan muatan yang tercampur atau muatan yang rusak;
8. Trimming adalah meratakan muatan didalam palka kapal;
9. Cleaning adalah pekerjaan membersihkan palka kapal;
10. Longdistance adalah pekerjaan cargodoring yang jaraknya melebihi 130 m;
11. Overbengen (pindah lokasi) adalah memindahkan barang dari gudang/tempat penumpukan yang satu ke gudang/tempat penumpukan yang lain dalam daerah pelabuhan atau dari ship side ke gudang khusus untuk itu;

12. Gilir kerja (shift) adalah jam kerja selama 8 (delapan) jam termasuk istirahat 1 (satu) jam kecuali hari Jumat siang istirahat 2 (dua) jam, untuk kegiatan bongkar muat dengan penggantian tenaga kerja bongkar muat pada setiap gilir kerja;
13. Gang Tenaga Kerja Bongkar Muat adalah jumlah Tenaga Kerja Bongkar Muat dalam 1 (satu) regu kerja;
14. Peralatan bongkar muat non mekanik adalah alat pokok penunjang pekerjaan bongkar muat yang meliputi jala-jala lambung kapal (shipside net) tali baja (wire sling) tali rami manila (rope sling) jala-jala baja (wire net) jala-jala tali manila (rope net) grobak dorong, palet;
15. Bongkar muat di reede adalah pekerjaan membongkar dari kapal yang tidak sandar di dermaga ke tongkang di lambung kapal dan selanjutnya mengeluarkan dari tali/jala-jala (eks tackle) dan menyusun di tongkang, serta membongkar dari tongkang ke dermaga atau sebaliknya;
16. Bongkar muat langsung ke/dari dermaga (kade lossing/loading) adalah pekerjaan membongkar muatan/barang dari kapal langsung ke dermaga dan selanjutnya mengeluarkan dari tali/jala-jala (eks tackle) serta menyusun di truck/tongkang atau sebaliknya;
17. Tenaga supervisi bongkar muat adalah tenaga pengawas bongkar muat yang disediakan oleh Perusahaan bongkar muat;
18. Stevedore adalah pelaksana penyusun rencana dan pengendali kegiatan bongkar muat diatas kapal;
19. Quay Supervisor adalah petugas pengendali kegiatan operasional bongkar muat barang di dermaga dan mengawasi kondisi barang sampai ketempat penimbunan atau sebaliknya;
20. Chief Tally adalah penyusun rencana pelaksanaan dan pengendali perhitungan fisik, pencatatan dan survey kondisi barang pada setiap pergerakan bongkar muat dan dokumentasi serta membuat laporan periodik;
21. Tally Clerk adalah pelaksana yang melakukan perhitungan pencatatan jumlah, merk dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan;
22. Foreman adalah pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat dari dan ke kapal sampai ketempat penumpukan barang atau sebaliknya, dan membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat;

23. Mistry adalah pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan stevedoring, cargodoring dan receiving/delivery;
24. Watchman adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan stevedoring, cargodoring dan receiving/delivery.

II. PEDOMAN PERHITUNGAN BESARAN TARIF

$$T = F \frac{(W + H + I + K) + (S + M + A)}{P}$$

Keterangan :

- T = Besarnya tarif bongkar muat.
 W = Upah Tenaga Kerja Bongkar Muat
 H = Kesejahteraan Tenaga Kerja Bongkar Muat
 I = Asuransi.
 K = Administrasi Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat
 S = Supervisi
 M = Alat-alat Bongkar Muat
 A = Administrasi Perusahaan Bongkar Muat
 P = Produktivitas kerja bongkar muat/gilir kerja/derek kapal
 F = Faktor koefisien

III. PENJELASAN PERHITUNGAN

1. Besarnya Tarif Bongkar Muat = T
2. Upah Tenaga Kerja Bongkar Muat per orang per gilir kerja = W, terdiri dari :
 - a. upah minimum TKBM dihitung sekurang-kurangnya sama dengan Upah Minimum Propinsi (UMP)/Upah Minimum Kabupaten/Kota yang ditetapkan oleh Gubernur/Bupati/Walikota;
 - b. tunjangan transportasi, makan dan beras dengan perincian :
 - 1) uang transportasi dihitung atas dasar biaya transport lokal (darat) untuk pulang pergi;
 - 2) makan satu kali dihitung berdasarkan kebutuhan jumlah kalori yang dibutuhkan tenaga kerja bongkar muat;

- (1) kepala regu kerja 1 orang;
 - (2) anggota 11 orang;
- c) receiving/delivery 6 orang anggota :

- (1) kepala regu 1 orang;
- (2) anggota 5 orang;

2) untuk barang palletisasi :

a) stevedoring 12 orang, dengan komposisi :

- (1) kepala regu kerja 1 orang;
- (2) tukang derek/pilot 3 orang;
- (3) anggota 8 orang;

b) kargodoring 6 orang anggota.

- (1) kepala regu 1 orang
- (2) anggota 5 orang;

d) receiving/delivery 6 orang anggota

- (1) kepala regu 1 orang;
- (2) anggota 5 orang;

4. Kesejahteraan tenaga kerja bongkar muat = H, terdiri dari :

a. perlengkapan kerja meliputi pakaian, sepatu, helm, sarung tangan dan masker, dengan perincian sebagai berikut :

- 1) pakaian kerja 2 stel, sepatu 1 pasang dan helm sebanyak 1 (satu) buah /orang/tahun biayanya dihitung berdasarkan harga pasar setempat dengan rumusan :

Jumlah harga satuan

12 bulan x 25 gilir kerja/bulan

- 2) sarung tangan biayanya dihitung berdasarkan harga pasar setempat dengan masa pakai 2 (dua) bulan habis, dengan rumusan :

Harga satuan

2 bulan x 25 gilir kerja/bulan

pekerja TKBM/Serikat Buruh TKBM maksimal sebesar 1 % dengan perhitungan sebagai berikut :

$$K = 7,5\% (W+H+I)$$

7. Supervisi = S, terdiri dari stevedore, quay supervisor, chief tally clerk, foreman, tally clerk, mistry, watchman, dengan pangsa biaya supervisi masing- masing kegiatan per gilir kerja per derek serta gaji supervisi adalah sebagai berikut :

No	URAIAN	Biaya/Gilir Kerja	PANGSA BIAYA SUPERVISI*)		
			Stevedoring	Cargodoring	Receiving/Delivery
1.	Stevedore	2.0 X (W+H+I)	0.25	-	-
2.	Quay Supervisor	2.0 X (W+H+I)	-	0.25	-
3.	Chief Tally	1.5 X (W+H+I)	0.25	-	-
4.	Foreman	1.5 X (W+H+I)	0.25	-	-
5.	Tally Clerk	1.25 X (W+H+I)	1	1	1
6.	Mistry	1.25 X (W+H+I)	0.50	-	0.25
7.	Watchman (Keamanan)	1.25 X (W+H+I)	0.25	0.25	0.25

*) Pangsa biaya supervisi diperhitungkan dari biaya/ gilir kerja masing supervisi.

Catatan :

Biaya chief tally dan tally clerk merupakan pendapatan dari perusahaan yang nyata-nyata memberikan pelayanan jasanya.

8. Peralatan bongkar muat (M)

Biayanya dihitung berdasarkan harga alat-alat dimasing-masing daerah dengan berpedoman pada harga jual agen tunggal atau harga pasar setempat.

a. bongkar muat tanpa alat mekanik :

- 1) stevedoring.

Alat-alat	Jml	Masa Penyusutan	Pemakaian Jam Efektif	Biaya
- Ship Side Net	1	280 hr	7	Jml Alat X hrg X 7 jam 280 hr 7 jam
- Rope Sling	8	20 hr	3	Jml Alat X hrg X 3 jam 20 hr 7 jam
- Wire Sling	6	93 hr	2	Jml Alat X hrg X 2 jam 93 hr 7 jam
- Rope Net	6	35 hr	1	Jml Alat X hrg X 1 jam 35 hr 7 jam
- Wire Net	6	350 hr	1	Jml Alat X hrg X 1 jam 350 hr 7 jam

2) cargodoring.

Alat-alat	Jml	Masa Penyusutan	Pemakaian Jam Efektif	Biaya
- Gerobak Dorong	8	210 hari	7	$\frac{\text{Jml Alat} \times \text{hr}}{210 \text{ hari}} \times \frac{7 \text{ jam}}{7 \text{ jam}}$

3) receiving/delivery

Alat-alat	Jml	Masa Penyusutan	Pemakaian Jam Efektif	Biaya
- Gerobak Dorong	4	210 hari	7	$\frac{\text{Jml Alat} \times \text{hr}}{210 \text{ hari}} \times \frac{7 \text{ jam}}{7 \text{ jam}}$

b. bongkar muat dengan alat mekanik.

1) stevedoring.

Alat-alat	Jml	Masa Penyusutan	Pemakaian Jam Efektif	Biaya
- Ship Side Net	1	280 hr	7	$\frac{\text{Jml Alat} \times \text{hr}}{280 \text{ hr}} \times \frac{7 \text{ jam}}{7 \text{ jam}}$
- Rope Sling	8	20 hr	3	$\frac{\text{Jml Alat} \times \text{hr}}{20 \text{ hr}} \times \frac{3 \text{ jam}}{7 \text{ jam}}$
- Wire Sling	6	93 hr	2	$\frac{\text{Jml Alat} \times \text{hr}}{93 \text{ hr}} \times \frac{2 \text{ jam}}{7 \text{ jam}}$
- Rope Net	6	35 hr	1	$\frac{\text{Jml Alat} \times \text{hr}}{35 \text{ hr}} \times \frac{1 \text{ jam}}{7 \text{ jam}}$
- Wire Net	6	350 hr	1	$\frac{\text{Jml Alat} \times \text{hr}}{350 \text{ hr}} \times \frac{1 \text{ jam}}{7 \text{ jam}}$

2) kargodoring

Alat-alat	Jml	Masa Penyusutan	Pemakaian Jam Efektif	Biaya
- Pallet	8	30 hari	7	$\frac{\text{Jml Alat} \times \text{hr}}{30 \text{ hari}} \times \frac{7 \text{ jam}}{7 \text{ jam}}$
- Forklift (2,5 ton)	2	3.650 hari	7	$\frac{\text{Jml Alat} \times \text{hr}}{3.650 \text{ hari}} \times \frac{7 \text{ jam}}{7 \text{ jam}}$

3) receiving/delivery

Alat-alat	Jml	Masa Penyisutan	Pemakaian Jam Efektif	Biaya
- Pallet	4	30 hari	7	$\frac{\text{Jml Alat} \times \text{hrq}}{30 \text{ hari}} \times \frac{7 \text{ jam}}{7 \text{ jam}}$
- Forklift (2,5 ton)	1	3.650 hari	7	$\frac{\text{Jml Alat} \times \text{hrq}}{3.650 \text{ hari}} \times \frac{7 \text{ jam}}{7 \text{ jam}}$

9. Administrasi perusahaan bongkar muat (A), adalah merupakan biaya personil kantor, peralatan kantor, pemasaran dan keperluan kantor lainnya (gedung, telepon, listrik dan air), dengan rumusan :

$$A = 45\% \times (S + M)$$

10. Faktor Koefisien (F), yang terdiri dari keuntungan 13 % (*termasuk dana kepedulian sosial dan pembinaan asosiasi*), Klaim 1%, dan biaya uang 2%, maka besaran F dihitung dengan rumusan :

$$F = \frac{100\%}{100\% - 16\%} = 1.19$$

11. Produktivitas ton/gg/jam sesuai dengan hasil survey pada pelabuhan setempat ditambah target kenaikan 10% produktivitas kerja bongkar muat per gilir kerja derek kapal, setiap ada kenaikan biaya dan penyesuaian tarip dihitung berdasarkan produktivitas perjam kali jumlah jam kerja dalam satu gilir kerja dengan rumusan produktivitas/jam :

$$\frac{1 \text{ jam}}{\text{waktu siklus (menit)}} \times \text{minimal berat barang yang diangkat 1 kali oleh derek kapal (ton)}$$

Waktu siklus dan minimal berat barang yang diangkat persiklus ditentukan sesuai kondisi dan kesepakatan pelabuhan setempat.

12. Dalam hal pekerjaan bongkar muat secara borongan maka perhitungan persentase biaya bagian tenaga kerja bongkar muat dan bagian perusahaan bongkar muat dengan rumusan :

- a. persentase biaya bagian tenaga kerja bongkar muat :

$$\frac{(W + H + I + K)}{TB} \times 100\%$$

$$TB = (W+H+I+K+S+M+A) \times F$$

TB = Total biaya bongkar muat.

b. persentase bagian perusahaan bongkar muat :

100% dikurangi persentase biaya bagian Tenaga Kerja Bongkar Muat.

13. Perhitungan upah lembur sesuai dengan ketentuan Departemen Tenaga Kerja dengan rumusan :

a. upah lembur perjam pada hari biasa :

1) lembur 1 jam pertama =

$$150\% \times \frac{3}{20} (75\% \times W)$$

2) lembur jam kedua =

$$200\% \times \frac{3}{20} (75\% \times W)$$

c. upah lembur perjam pada hari Minggu/libur resmi :

$$200\% \times \frac{3}{20} (75\% \times W)$$

14. Upah kerja harian pada hari Minggu/Libur resmi bergilir kerja dengan rumusan :

$$200\% \times \frac{3}{20} (75\% \times W) \times 7 \text{ jam}$$

15. Upah kelebihan prestasi kerja dengan rumusan =
$$\frac{(\text{Prest. Yang dicapai} - \text{prest. Dasar})}{\text{Prestasi dasar}} \times \text{upah/gilir kerja.}$$

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

AGUM GUMELAR. M.Sc

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan KSLN

KHALILO NUGROHO
NIP. 120105102



LAMPIRAN
INSTRUKSI MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR IM. 6/HK 601-87
Tentang *Pembentukan Badan Sementara Pengelola Pekerja Bongkar Muat di Pelabuhan*





MENTERI PERHUBUNGAN

INSTRUKSI MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : IM.6/HK 601-87

TENTANG
PEMBENTUKAN BADAN SEMENTARA PENGELOLA PEKERJA
BONGKAR MUAT DI PELABUHAN

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang :
- a. bahwa dengan dibubarkannya Yayasan Usaha Karya (YUKA) dengan Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja Nomor KM 130/KP 303/Phb-86 tanggal 3 September 1986, KEP 837/MEN/86 maka baik pengurus YUKA Pusat, Cabang maupun Unit dibubarkan;
 - b. bahwa sehubungan dengan hal tersebut di atas untuk pengelolaan pekerja bongkar muat di tiap pelabuhan dipandang perlu membentuk wadah di tiap-tiap pelabuhan;
 - c. bahwa sehubungan dengan hal tersebut huruf b perlu menetapkan pembentukan wadah sementara pengelola pekerja bongkar muat di tiap pelabuhan sampai wadah pengganti YUKA terbentuk;
- Mengingat :
- 1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1951 tentang Pernyataan Berlakunya Undang-Undang Kerja Tahun 1948 Nomor 12 dari Republik Indonesia untuk seluruh Indonesia;
 - 2. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1951 tentang Pernyataan Berlakunya Undang-Undang Kecelakaan Tahun 1947 Nomor 33 dari Republik Indonesia untuk seluruh Indonesia;
 - 3. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1951 tentang Pernyataan Berlakunya Undang-Undang Pengawasan Nomor 23 Tahun 1948 dari Republik Indonesia untuk seluruh Indonesia;
 - 4. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1969 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok mengenai Tenaga Kerja (Lembaran Negara Tahun 1969 Nomor 55 Tambahan Lembaran Negara Nomor 2912);
 - 5. Peraturan Pemerintah Nomor 4, 5, 6 dan 7 Tahun 1985 tentang Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan I sampai dengan IV (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 7, 8, 9 dan 10);
 - 6. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Organisasi Departemen;
 - 7. Keputusan Presiden Nomor 15 Tahun 1984 tentang Susunan Organisasi Departemen, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 4 Tahun 1987;
 - 8. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1985 tentang Pelaksanaan Tugas Pelayanan di Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan Utara;

9. Instruksi Presiden Nomor 11 Tahun 1985 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Darang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi;
10. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 91/OT 002/Phb-80 dan KM 164/OT 002/Phb-80 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan;
11. Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja Nomor KM 130/KP 303/Phb-86 / KEP 837/MEN/86 tentang Pembubaran Yayasan Usaha Karya (YUKA);

MENGINSTRUKSIKAN

- Kepada :
1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
 2. Para KAKANWILHUBLA;
 3. Para Administrator Pelabuhan.
- Untuk :
- PERTAMA : Sambil menunggu terbentuknya wadah pengganti YUKA, Administrator Pelabuhan bertanggung jawab atas pengelolaan pekerja bongkar muat kapal dan pengelolaan biaya administrasi YUKA sebesar Rp. 50,—/orang/gilir kerja/hari sebagaimana dimaksud dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 90/PR 302/Phb-85 tanggal 11 April 1985 Pasal 2 ayat (2) butir b.
- KEDUA : Dalam hal dianggap perlu, Administrator Pelabuhan dapat membentuk badan khusus untuk mewakili Administrator Pelabuhan di dalam pengelolaan pekerja bongkar muat kapal dan pengelolaan biaya administrasi sebagaimana dimaksud dalam diktum PERTAMA.
- KETIGA : Jumlah keanggotaan badan dimaksud disesuaikan dengan hasil-hasil penerimaan biaya administrasi sebagaimana dimaksud dalam diktum Pertama.
- KEEMPAT : Badan bertindak dan bekerja atas nama Administrator Pelabuhan serta bertanggung jawab kepada Administrator Pelabuhan.
- KELIMA : Keanggotaan badan termaksud dipilih/ditunjuk oleh Administrator Pelabuhan.
- KEENAM : Keanggotaan badan termaksud dapat ditunjuk para karyawan Administrator Pelabuhan atau dapat pula ditunjuk para ex petugas YUKA.
- KETUJUH : Dengan dana dari hasil perolehan biaya administrasi YUKA sebagaimana dimaksud dalam diktum PERTAMA, maka lingkup tugas badan termaksud dapat meliputi hal-hal sebagaimana tercantum dalam Bagian I dari Lampiran Instruksi ini.

/ KEDELAPAN :

DEDELAPAN : Guna penyelenggaraan kesejahteraan sebagaimana dimaksud dalam bagian II dari Lampiran Instruksi ini, baik luas lingkup tugasnya maupun besar iuran bagi penanggungnya perlu terlebih dahulu dimusyawarahkan dengan pihak-pihak Perusahaan Bongkar Muat Kapal dan Pekerja Bongkar Muat.

ESEMBILAN : Instruksi ini mulai berlaku pada tanggal dikeluarkan.

Dikeluarkan di : J A K A R T A
Pada tanggal : 21 Oktober 1987

MENTRI PERHUBUNGAN

ttd

ROESMIN NURJADIN

SALINAN Instruksi ini disampaikan kepada :

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;
2. Menteri Koordinator Bidang EKUIN dan Pengawasan Pembangunan;
3. Menteri Keuangan;
4. Menteri Tenaga Kerja;
5. PANGKOPKAMTIB;
6. Jaksa Agung R.I.;
7. Gubernur Bank Indonesia;
8. Para Gubernur Kepala Daerah Tingkat I seluruh Indonesia;
9. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, para Direktur Jenderal dan para Kepala Badan di lingkungan Departemen Perhubungan;
10. Para Atase Perhubungan;
11. Para Kepala Perwakilan Perhubungan dan para Kepala Kantor Wilayah Departemen Tenaga Kerja;
12. Para Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
13. Para Administrator Pelabuhan Utama;
14. Pimpinan INSA dan SPSI;
15. Para Kepala Biro di lingkungan Departemen Perhubungan dan Departemen Tenaga Kerja.

SALINAN sesuai dengan Aslinya;

KOPAL BAGIAN UMUM DITJENLA,

AGUS RUDYANTO RUWADI, SH
NIP. 120046696



LAMPIRAN INSTRUKSI MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : IM 6/HK 501/Pnb-87

TGL : 21 OKTOBER 1987

LINGKUP TUGAS BADAN SEMENTARA PENGELOLA
PEKERJA BONGKAR MUAT

I. Tugas Administratif/ Operasional

1. Mengadakan pendaftaran Pekerja Bongkar Muat secara periodik.
2. Mengelompokkan Pekerja Bongkar Muat dalam regu-regu kerja sesuai ketentuan yang tercantum dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 90/PR 302/Pnb-85 tanggal 11 April 1985.
3. Menyediakan Pekerja Bongkar Muat sesuai dengan permintaan yang diajukan Perusahaan Bongkar Muat Kapal.
4. Mengatur giliran kerja, sehingga setiap Pekerja Bongkar Muat dapat memperoleh pekerjaan secara adil dan merata.
5. Mengadakan pengawasan terhadap :
 - a. pelaksanaan kerja bongkar muat yang dilakukan para pekerja bongkar muat agar aman, lancar dan tertib;
 - b. kelengkapan anggota regu kerja yang sedang bertugas;
 - c. besarnya upah yang dibayar Perusahaan Bongkar Muat Kapal dan upah yang diterima pekerja bongkar muat sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
 - d. kelengkapan perlengkapan kerja pekerja bongkar muat yang sedang bertugas.

II. Tugas Menyelenggarakan Kesejahteraan

1. Penyediaan makan pagi/ siang/ malam bagi Pekerja Bongkar Muat yang sedang bertugas.
2. Penyediaan transportasi.
3. Pemberian pakaian kerja dan sepatu kerja.
4. Perawatan kesehatan.
5. Pemberian Tunjangan Hari Raya (THR).
6. Asuransi kecelakaan.
7. Jaminan Hari Tua.
8. Pendidikan dan latihan.

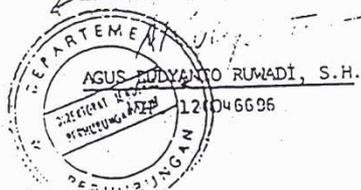
MENTERI PERHUBUNGAN

tdg

ROESTIN SURJADI

SALINAN sesuai Aslinya,

KEPALA BAGIAN UMUM DITJENLA,



LAMPIRAN

**INSTRUKSI BERSAMA MENTERI PERHUBUNGAN DAN MENTERI TENAGA
KERJA**

NOMOR: IM 2/HK. 601/PHB-1989

NOMOR: INS. 03/MEN/1989

**Tentang *Pembentukan Koperasi Di Tiap Pelabuhan Sebagai Pengganti
Yayasan Usaha Karya (Yuka)***





INSTRUKSI BERSAMA MENTERI PERHUBUNGAN DAN MENTERI TENAGA KERJA

NOMOR: IM 2/HK. 601/PHB-1989

NOMOR: INS. 03/MEN/1989

TENTANG

PEMBENTUKAN KOPERASI DI TIAP PELABUHAN SEBAGAI PENGGANTI YAYASAN USAHA KARYA (YUKA)

MENTERI PERHUBUNGAN DAN MENTERI TENAGA KERJA,

Menimbang:

- a. bahwa Likuidasi Yayasan Usaha Karya (YUKA) yang dibubarkan dengan Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja
KM130/KP.803/PHB/1986
KP837/MEN/1986 telah selesai dilaksanakan.
- b. bahwa sehubungan dengan hal tersebut di atas, perlu segera, dibentuk wadah Pengelola Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) sebagai pengganti Yayasan Usaha Karya (YUKA);

Mengingat:

1. Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 1983 tentang Pembinaan Kepelabuhan (Lembaran Negara Tahun 1983 Nomor 14, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3251), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 1985 (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 31);
2. Peraturan Pemerintah 4, 5, 6 dan 7 Tahun 1985 tentang Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan I sampai dengan IV (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 7, 8, 9 dan 10);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut (Lembaran Negara Tahun 1988 Nomor 37, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3378);
4. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Organisasi Departemen;
5. Keputusan Presiden Nomor 15 Tahun 1984 tentang Susunan Organisasi Departemen, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 32 Tahun 1988;
6. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1985 tentang Pelaksanaan Tugas Pelayaran di daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan Utama;
7. Instruksi Presiden Nomor 4 tahun 1985 tentang Kebijakan Kelancaran Arus

Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi;

8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM91/OT002/PHB-80, KM164/OT002/PHB-80, KM37/OT002/PHB-85, KM221/OT002/PHB-35 dan KM210/HK601/PHB-87 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan;
9. Keputusan Menteri Tenaga Kerja Nomor Kep-199/HEM/1983, tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Tenaga Kerja;
10. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM90/PR302/PHB-85 tentang Pedoman Perhitungan Tarif Bongkar Muat di Pelabuhan;
11. Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja
KM130/KP803/PHB-86
KEP837/MEN/1986 tentang Pembubaran Yayasan Usaha Karya (YUKA);
12. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM59/OT001/PHB-86 tentang Pembentukan Tim Likuidasi Yayasan Usaha Karya (YUKA);
13. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM64 Tahun 1988 tentang Susunan Organisasi Kantor Wilayah Departemen Perhubungan;

MENGINSTRUKSIKAN

Kepada:

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Direktur Jenderal Binawas;
3. Para Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan;
4. Para Kepala Kantor Wilayah Departemen Tenaga Kerja;
5. Para Administrator Pelabuhan Utama;
6. Para Administrator Pelabuhan Lainnya;
7. Para Kepala Pelabuhan Setempat.

Untuk:

Pertama

Membentuk wadah pengelola Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di tiap Pelabuhan sebagai pengganti Yayasan Usaha Karya (YUKA), berbentuk Koperasi.

Kedua

Koperasi sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA didirikan oleh Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di tiap pelabuhan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Ketiga

Koperasi tersebut dibina oleh Administrator Pelabuhan/Kepala Kantor Pelabuhan setempat.

Keempat

Koperasi tersebut dapat menerima hibah asset Yayasan Usaha Karya (YUKA) yang ada di tiap pelabuhan.

Kelima

Melaksanakan serah terima asset Yayasan Usaha Karya (YUKA) yang telah dibubarkan di tiap pelabuhan kepada Koperasi.

Keenam

Instruksi ini agar dilaksanakan sebaik-baiknya dan penuh tanggung jawab.

Ketujuh

Instruksi ini berlaku pada tanggal dikeluarkan.

Dikeluarkan di Jakarta
Pada Tanggal 14 Januari 1989

MENTERI TENAGA KERJA

MENTERI PERHUBUNGAN

COSMAS BATUBARA

Ir. AZWAR ANAS