



PUTUSAN
Nomor 74/PUU-VIII/2010

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA

[1.1] Yang mengadili perkara konstitusi pada tingkat pertama dan terakhir, menjatuhkan putusan dalam perkara Pengujian Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang diajukan oleh:

- [1.2]
- | | | |
|---------|---|--|
| 1. Nama | : | Bambang K. Rahwardi |
| Jabatan | : | Ketua Umum Dewan Pimpinan Pusat Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (DPP APBMI) |
| Alamat | : | Jalan Swasembada Timur XI Nomor 9
Tanjung Priok, Jakarta |
| 2. Nama | : | H. Arlen Sitompul |
| Jabatan | : | Sekretaris Umum DPP APBMI |
| Alamat | : | Jalan Swasembada Timur XI Nomor 9
Tanjung Priok, Jakarta |
| 3. Nama | : | H. M. Fuadi |
| Jabatan | : | Kepala Bidang Organisasi Hukum dan Otoda
DPP APBMI |
| Alamat | : | Jalan Swasembada Timur XI Nomor 9
Tanjung Priok, Jakarta |

Berdasarkan surat kuasa bertanggal 9 November 2010 memberi kuasa kepada **Dr. A. Muhammad Asrun, S.H., M.H.** dan **Merlina, S.H.**, advokat dan konsultan

hukum pada Dr. Muhammad Asrun & Partners (MAP) Law Firm, beralamat di Gedung Persatuan Guru Republik Indonesia (PGRI), Jalan Tanah Abang III Nomor 24, Jakarta Pusat;

selanjutnya disebut sebagai -----**para Pemohon;**

- [1.3] Membaca permohonan dari para Pemohon;
 Mendengar keterangan dari para Pemohon;
 Memeriksa bukti-bukti dari para Pemohon;
 Mendengar dan membaca keterangan ahli dan saksi dari para Pemohon;
 Mendengar dan membaca keterangan dari Pemerintah;
 Mendengar keterangan ahli dan saksi dari Pemerintah;
 Mendengar dan membaca keterangan dari Dewan Perwakilan Rakyat;
 Membaca kesimpulan tertulis dari para Pemohon dan Pemerintah;

2. DUDUK PERKARA

[2.1] Menimbang bahwa Pemohon mengajukan permohonan bertanggal 16 November 2010 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut Kepaniteraan Mahkamah) pada hari Selasa tanggal 16 November 2010 berdasarkan Akta Penerimaan Berkas Permohonan Nomor 564/PAN.MK/2010 yang kemudian dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi pada hari Rabu tanggal 24 November 2010 dengan registrasi perkara Nomor 74/PUU-VIII/2010, yang telah diperbaiki dan diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 27 Desember 2010 dan 13 Januari 2011 pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

I. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI

- I.1. Bahwa salah satu kewenangan Mahkamah Konstitusi berdasarkan Pasal 24C ayat (1) UUD 1945, yang selanjutnya ditegaskan kembali dalam Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi [selanjutnya disebut UU MK, bukti P-15] adalah untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar 1945.
- I.2. Bahwa ketentuan Pasal 24 ayat (1) UUD 1945 menyatakan "*Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang*

putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar, memutus sengketa kewenangan lembaga Negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar, memutus pembubaran partai politik dan memutus perselisihan tentang hasil pemilihan umum”.

Demikianpula Pasal 10 ayat (1) UU MK menegaskan: “*Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk:*

- a. menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;*
- b. memutus sengketa kewenangan lembaga Negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;*
- c. memutus pembubaran partai politik; dan*
- d. memutus perselisihan tentang hasil pemilihan umum.”*

Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, Mahkamah Konstitusi berwenang untuk mengadili permohonan perkara *a quo*.

II. KEDUDUKAN HUKUM (LEGAL STANDING) PEMOHON

II.1. Bahwa Pemohon mewakili kepentingan organisasi dan para anggota dari Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) yang beranggotakan 860 Perusahaan Bongkar Muat (sesuai registrasi bulan November 2010). Sebagai wadah berhimpunnya perusahaan bongkar muat di pelabuhan seluruh Indonesia. Asosiasi ini didirikan sebagai dukungan terhadap salah satu program pemerintah yaitu dalam menjamin kelancaran dan keamanan lalu lintas barang di Pelabuhan sebagai usaha untuk pengembangan perdagangan dalam dan luar negeri sekaligus mampu menyediakan lapangan pekerjaan bagi warga negara Indonesia guna menunjang kegiatan ekonomi dalam rangka mensukseskan pembangunan ekonomi nasional. Sehubungan dengan itu Asosiasi *a quo* merupakan organisasi profesi dari perusahaan-perusahaan bongkar muat Indonesia yang bersifat mandiri, dan merupakan mitra pemerintah. Tujuan Asosiasi *a quo* ditegaskan dalam Pasal 6 Anggaran Dasar Asosiasi *a quo* (*vide* bukti P-16): “*APBMI bertujuan mempersatukan perusahaan bongkar muat di Indonesia agar bisa saling berkomunikasi dan bekerjasama dalam meningkatkan peranan pengusaha bongkar muat serta memberikan arah yang pasti bagi dunia usaha bongkar*

muat, membantu usaha pemerintah dalam membina dan memajukan usaha bongkar muat di Indonesia guna menunjang Pembangunan Nasional serta membina dan menyalurkan cita, rasa, karsa dan karya Perusahaan Bongkar Muat Indonesia demi tercapainya masyarakat yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.”

Dalam hubungan ini, APBMI memiliki fungsi untuk meningkatkan kemampuan dan kegiatan usaha para anggotanya, sehingga peran yang harus dilakukan adalah mengupayakan peningkatan mekanisme komunikasi dan sistem informasi antara perusahaan bongkar muat dengan asosiasi-asosiasi lainya dan dengan Pemerintah agar tercapai suatu kerjasama yang harmonis dan saling menguntungkan dalam rangka menunjang pembangunan nasional.

- II.2.** Para pengusaha jasa Bongkar Muat Barang di pelabuhan yang tergabung dalam **Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI)** adalah **satu-satunya Asosiasi wadah Pengusaha Jasa Bongkar Muat di pelabuhan Indonesia sesuai Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 6/AL 3014/Phb-89 tentang Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia tanggal 28 Oktober 1989** (bukti P-19). Hal ini ditegaskan dalam diktum Pertama Surat Keputusan tersebut: *“Mengakui Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia, selanjutnya dalam Keputusan ini disebut APMBI yang dibentuk oleh para pengusaha di bidang bongkar muat dalam Musyawarah Nasional I tanggal 28 Oktober 1988, merupakan satu-satunya organisasi pengusaha bongkar muat Indonesia.”*

Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, maka APBMI adalah satu-satunya organisasi yang mewakili para pengusaha di bidang bongkar muat, sehingga dengan demikian APBMI sesuai dengan Anggaran Dasarnya dan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 6/AL 3014/Phb-89 tentang Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia dapat mewakili kepentingan konstitusional para anggotanya.

III. KEPENTINGAN DAN KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON

III.A. KEPENTINGAN HUKUM PEMOHON

- III.A.1** Bahwa Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dibuat dengan maksud salah satunya adalah untuk peningkatan peran swasta sekaligus upaya mempertinggi efisiensi dengan menghilangkan ekonomi

biaya tinggi di Industri Kepelabuhan maupun di Industri Pelayaran, juga bagi Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional seiring menyusulnya Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 [bukti P-13].

III.A.2. Bahwa Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menetapkan dua (2) kelompok bidang usaha yaitu pada Pasal 31 tentang Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan yang terdiri dari beberapa sub bidang usaha, dalam hal mana salah satunya adalah usaha bongkar muat barang yang dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM); Sedang disisi lain, yakni pada Pasal 90, mengatur kegiatan perusahaan di pelabuhan, terdiri atas penyediaan dan atau/pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan dan dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP), yang selanjutnya diketahui penyelenggaranya adalah PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia dikenal sebagai PT. Pelindo. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) sebagai pelaku usaha jasa Bongkar Muat di pelabuhan di Indonesia merupakan segmen usaha jasa yang dibentuk pasca Instruksi Presiden Nomor 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.

III.A.3. Bahwa ketentuan **Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran merupakan puncak dari upaya yang secara sistimatis, terstruktur, dan terencana untuk mengurangi dan/atau menghalang-halangi peran perusahaan bongkar muat dalam menjalankan usaha bongkar muat di pelabuhan**, di mana upaya mengurangi dan/atau menghalang-halangi ditempuh melalui pengaturan sejak dimuat dalam **Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002** tanggal 11 November 2002 tentang Penegasan Kegiatan Bongkar Muat oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV [bukti P-3].

Bahwa Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 telah salah menafsirkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan I menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO) [bukti P-4], Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan II menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO) [bukti P-5], Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan III

menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO) [bukti P-6], Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan IV menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO) [bukti P-7], sebagaimana diatur dalam Pasal 2 tentang maksud dan tujuan PT. (Perseroan Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV). Bahwa Surat Edaran Menteri Perhubungan *a quo* secara keliru menafsirkan keempat PP tersebut, dengan menyatakan bahwa maksud dan tujuan didirikannya Persero salah satunya adalah menyelenggarakan kegiatan bongkar muat yang merupakan kegiatan jasa kepelabuhanan di pelabuhan yang diselenggarakannya dan tidak diperlukan penyesuaian perijinan seperti halnya perusahaan angkutan laut sebagaimana diatur dalam PP Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan Perairan [bukti P-8] *juncto* Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal [bukti P-9].

Bahwa PP Nomor 56 Tahun 1991, PP Nomor 57 Tahun 1991, PP Nomor 58 Tahun 1991, PP Nomor 59 Tahun 1991 memberi landasan ijin pendirian Perseroan (PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV) dengan maksud dan tujuan usaha sebagai penyedia/pengelola terminal dan fasilitas pelabuhanan, sehingga PT (Persero) Pelabuhan Indonesia bukan sebagai Pengusaha Bongkar Muat. Segmen usaha PT (Persero) Pelabuhan Indonesia sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut [bukti P-10] *juncto* Undang-Undang Pelayaran Nomor 21 Tahun 1992 [bukti P-11] telah membatasi ruang lingkup kegiatan dan fasilitas pelabuhan lainnya tanpa termasuk kegiatan usaha bongkar muat. Dengan demikian, Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 6 Tahun 2002 sangat keliru memasukkan lingkup usaha bongkar muat sebagai segmen usaha PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, karena PP Nomor 56 Tahun 1991, PP Nomor 57 Tahun 1991, PP Nomor 58 Tahun 1991, PP Nomor 59 Tahun 1991 tentang pendirian PT. (Perseroan) Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV tidak mengatur kegiatan jasa bongkar muat sebagai kegiatan PT. (Perseroan) Pelabuhan Indonesia.

Bahwa dengan adanya Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 tanggal 11 November 2002, maka selanjutnya setiap Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang akan melaksanakan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan **diharuskan mengajukan surat permohonan kerja sama bongkar muat dengan PT Pelindo** serta **membayar biaya supervisi atau kontribusi pelayanan bongkar muat** atas kegiatan bongkar muat. Padahal dalam pelaksanaan pekerjaan dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat, sehingga tidak adil dan tidak memiliki dasar hukum pengenaan **biaya supervisi atau kontribusi pelayanan bongkar muat** serta biaya tersebut tidak sesuai dengan pos tarif jasa kepelabuhanan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 72 Tahun 2005 tentang jenis, struktur dan golongan tarif pelayanan jasa kepelabuhanan [bukti P-12], seperti sebagai berikut:

a. Tarif pelayanan jasa kapal:

- Tarif pelayanan jasa labuh
- Tarif pelayanan jasa pemanduan
- Tarif pelayanan jasa penundaan
- ***Tarif pelayanan jasa tambat.***

b. Tarif pelayanan jasa barang:

- ***Tarif pelayanan jasa dermaga***
- Tarif pelayanan jasa penumpukan
- Tarif pelayanan jasa peti kemas di terminal peti kemas.

c. Tarif pelayanan jasa kepelabuhanan lainnya, meliputi:

- ***Tarif tanda masuk (pas) pelabuhan***
- Tarif penggunaan tanah
- Tarif penggunaan tanah khusus industri galangan kapal dan kegiatan PELRA
- Tarif penggunaan ruangan/bangunan
- Tarif pelayanan listrik
- Tarif pelayanan jasa informasi
- Tarif pelayanan jasa air bersih.

III.A.4. Bahwa permasalahan bagi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah bahwa PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) berdasarkan pendiriannya PP

Nomor 56 Tahun 1991, PP Nomor 57 Tahun 1991, PP Nomor 58 Tahun 1991 dan PP Nomor 59 Tahun 1991 adalah sebagai pengelola pelabuhan, namun oleh Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 telah dipersepsikan sebagai landasan hukum izin usaha bongkar muat barang yang dilaksanakan oleh PT (Persero) Pelabuhan Indonesia pada pelabuhan tempat dimana kegiatan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia berada. Fakta ini memperlihatkan bahwa PT (Persero) Pelabuhan Indonesia sebagai penyelenggara pelabuhan telah melakukan praktik monopoli kegiatan dengan memasukkan usaha bongkar muat barang sebagai salah satu segmen usahanya seperti terjadi di Pelabuhan Cirebon, Pelabuhan Cilacap, Pelabuhan Gresik, dan Tanjung Priuk. Fakta tersebut memperlihatkan kegiatan bongkar muat yang diselenggarakan oleh PT (Persero) Pelabuhan Indonesia bahwa kegiatan bongkar muat tersebut tidak memenuhi ketentuan Pasal 32 ayat (1) UU Nomor 17 Tahun 2008 bahwa "Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu."

PT (Persero) Pelabuhan Indonesia menyelenggarakan kegiatan bongkar muat tanpa memiliki izin khusus untuk kegiatan bongkar muat tersebut disebabkan karena tidak jelasnya tafsir atau penjelasan Pasal 90 ayat (3) huruf d UU Nomor 17 Tahun 2008.

III.A.5. Bahwa sekalipun ada masa transisi 3 tahun bagi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia untuk melakukan penyesuaian izin sebagaimana diatur dalam Pasal 344 UU Nomor 17 Tahun 2008, tetapi praktik di lapangan memperlihatkan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia telah turut mengerjakan usaha bongkar muat barang **tanpa izin yang khusus diperlukan untuk kegiatan usaha tersebut** sebagaimana disyaratkan dalam Pasal 32 ayat (1) *juncto* Pasal 31 UU Nomor 17 Tahun 2008. Sesungguhnya PT (Persero) Pelabuhan Indonesia tidak dapat menjalankan kegiatan bongkar muat berdasarkan PP Nomor 20 Tahun 2010, melainkan hanya perusahaan bongkar muat saja yang dapat menjalankan usaha bongkar muat sebagaimana diatur dalam PP Nomor 20 Tahun 2010.

Pasal 344 UU Nomor 17 Tahun 2008 berbunyi:

1. Pada saat Undang-Undang ini berlaku, Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan Pelabuhan tetap

menyelenggarakan kegiatan perusahaan di pelabuhan berdasarkan Undang-Undang ini.

2. Dalam waktu paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku, kegiatan usaha pelabuhan yang dilaksanakan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan Badan Usaha Milik Negara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib disesuaikan dengan ketentuan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang ini.
3. Kegiatan perusahaan di Pelabuhan yang telah diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara tetap diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara dimaksud.

Bahkan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia bertindak lebih jauh dari kewenangannya yang diberikan berdasarkan PP Nomor 56 Tahun 1991 *juncto* PP Nomor 57 Tahun 1991 *juncto* PP Nomor 58 Tahun 1991 *juncto* PP Nomor 59 Tahun 1991, dengan melakukan seleksi terhadap perusahaan bongkar muat untuk dapat tetap melakukan kegiatan usaha bongkar muat di wilayah Pelabuhan dalam lingkungan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, antara lain di PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II di Jakarta [Surat Nomor Hm608/5/8/P1-II-10 tanggal 1 September 2010, bukti P-20, dan Surat Nomor: Hm608/9/1/P1-II-10 tanggal 25 November 2010, bukti P-21], di PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Pelabuhan Panjang [Surat Dewan Pimpinan Wilayah APBMI Bandar Lampung Nomor 051/APBMI/LPG/XI-2010, tanggal 2 November 2010, bukti P-22], PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Pelabuhan Cirebon [Surat DPW Cabang Cirebon APBMI Nomor 022/DPC.APBMI/XI/2010 tanggal 11 November, bukti P-23].

Sebagai contoh tindakan seleksi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Pelabuhan Tanjung Priok, dari 82 perusahaan bongkar muat yang diseleksi meloloskan hanya 16 perusahaan. Proses seleksi yang dilakukan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia tanpa menyertakan DPP APBMI sebagai pihak yang memahami benar kondisi perusahaan-perusahaan bongkar muat berdasarkan kriteria kemampuan menjalankan kegiatan usaha bongkar muat. Namun bila seleksi menyertakan APBMI, maka hasil seleksi adalah hanya 7 perusahaan yang lolos seleksi berdasarkan kriteria paguh/jumlah barang yang dikerjanya harus minimal 750.000 ton per tahun. Tindakan lebih jauh dari PT (Persero) Pelabuhan Indonesia pasca seleksi

pengusahaan bongkar muat tersebut adalah menjadikan perusahaan bongkar muat sebagai perpanjangan tangan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, pada hal perusahaan bongkar yang bertindak sebagai pencari order bongkar muat dan melakukan perjanjian kegiatan bongkar muat dengan pihak perusahaan, tetapi fakta di lapangan memperlihatkan semua kegiatan seolah-olah dikerjakan oleh PT (Persero) Pelabuhan Indonesia [Tally Sheet Discharge/Loading Terminal I/II/III PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, bukti P-24].

Dengan demikian, PT (Persero) Pelabuhan Indonesia menjalankan fungsi sebagai operator dan sekaligus sebagai regulator sebagaimana dahulu diatur dengan UU Nomor 21 Tahun 1992 yang telah dihapus dengan UU Nomor 17 Tahun 2008.

III.A.6. Berikut ini digambarkan perbandingan hukum kegiatan usaha bongkar muat barang di pelabuhan:

Perbandingan Hukum Kegiatan Usaha Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

<ul style="list-style-type: none"> • Dasar hukum kegiatan bongkar muat oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia (yang berlaku/digunakan saat ini): 1. Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 6 Tahun 2002 tentang Penegasan Kegiatan Bongkar Muat oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III, IV pada angka 2 dikatakan sesuai dengan PP 56, PP 57, PP 58, PP 59 Tahun 1991 maksud dan tujuannya didirikan Persero salah satunya adalah menyelenggarakan kegiatan bongkar muat 	<ul style="list-style-type: none"> • Dasar hukum kegiatan bongkar muat oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia: 1. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran <i>juncto</i> PP Nomor 82/1999 <i>juncto</i> KM Nomor 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal: <ul style="list-style-type: none"> - Pasal 1 angka 14: Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari
---	---

<p>yang merupakan kegiatan jasa kepelabuhanan di pelabuhan yang diselenggarakannya.</p> <p>2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pasal 90 ayat (3) huruf g: Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar Muat barang <p>3. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pasal 69 ayat (1) huruf g: Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang 	<p>dan ke kapal.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pasal 3 ayat (1) - Kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal dilakukan oleh: <ul style="list-style-type: none"> a. Perusahaan Bongkar Muat b. Perusahaan Angkutan Laut Nasional <p>2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pasal 31 ayat (2) - Usaha Jasa Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa: <ul style="list-style-type: none"> a. <i>Bongkar Muat Barang</i> <p>3. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pasal 79 ayat (2): - Usaha Jasa Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa: <ul style="list-style-type: none"> a. <i>Bongkar Muat Barang</i> - Pasal 80 ayat (2): - Kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh badan usaha yang <i>didirikan khusus untuk bongkar muat barang</i> di pelabuhan.
---	---

III.A.7. Bahwa jika PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia tetap akan diberikan hak untuk melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana diatur dalam Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Nomor 17 Tahun 2008, maka praktik monopoli yang selama ini dilakukan oleh PT. (Persero) Pelabuhan

Indonesia akan berjalan lebih kuat lagi sebagaimana telah diatur sebelumnya melalui SE Menteri Perhubungan Nomor SE 6 Tahun 2002. Praktik bisnis oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia yang demikian itu akan menimbulkan keresahan dengan munculnya iklim usaha yang tidak kondusif dalam kegiatan usaha jasa bongkar muat barang di pelabuhan. Ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Nomor 17 Tahun 2008 bersifat diskriminatif terhadap pelaku ekonomi, sehingga bertentangan dengan UUD 1945, yaitu:

- a. **Pasal 27 ayat (2)**, yaitu bahwa: *“Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan.”*
- b. **Pasal 28A**, yaitu: *“Setiap orang berhak untuk hidup dan berhak mempertahankan hidup dan kehidupannya.”*
- c. **Pasal 28C ayat (2)**, yaitu: *“Setiap orang berhak untuk memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa, dan negaranya.”*
- d. **Pasal 28D ayat (1)**, yaitu: *“Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.”*
- e. **Pasal 28I ayat (2)**, yaitu: *“Setiap orang berhak bebas dari perlakuan yang diskriminatif atas dasar apa pun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif itu.”*
- f. **Pasal 33 ayat (4)**, yaitu bahwa: *“perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi, berkeadilan, berkelanjutan ber-wawasan lingkungan, kemandirian, serta menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional”.*

III.B. KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON

III.B.1. Bahwa pada Pasal 51 ayat (1) UU MK menyatakan: *“Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang, yaitu: a. Perorangan warga Negara Indonesia; b. Kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam Undang-Undang; c. Badan hukum publik atau privat; atau d. Lembaga Negara”;*

Bahwa Penjelasan dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK menyatakan bahwa “*yang dimaksud dengan Hak Konstitusional adalah hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945*”.

III.B.2. Bahwa berkenaan tentang kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK, Mahkamah Konstitusi sejak Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 bertanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007 bertanggal 20 September 2007 selanjutnya berpendirian bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional harus memenuhi lima syarat yaitu:

- (a). adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
- (b). hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut oleh Pemohon dianggap dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
- (c). kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut harus bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- (d). adanya hubungan sebab akibat (*causal verban*) antara kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon dan Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
- (e). adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka hak dan/atau kewenangan konstitusional seperti didalilkan Pemohon tidak akan atau tidak lagi terjadi.

III.B.3. Bahwa Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran menegaskan bahwa: “*Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas:*

a.....

g. Penyediaan dan /atau pelayanan jasa bongkar muat barang;

h.....”

Ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran merupakan rangkaian ketentuan dengan Pasal 90 ayat (1) dan ayat (2) UU Pelayaran. Dalam Pasal 90 ayat (1) UU Pelayaran ditegaskan bahwa, “*Kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhan dan jasa terkait dengan kepelabuhan.*” Sedangkan Pasal 90 ayat (2) UU

Pelayaran menyatakan, *“Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang.”*

Selanjutnya sebagaimana disebutkan dalam Pasal 91 ayat (1) UU Pelayaran yang menegaskan bahwa: *“Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhan sebagaimana dimaksud dalam pasal 90 ayat (1) pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan jenis izin yang dimilikinya.”*

Ketentuan Pasal 90 ayat (1) dan Pasal 91 ayat (1) UU Pelayaran memberikan penegasan bahwa seluruh kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhan dilakukan oleh suatu badan usaha pelabuhan. Dengan demikian pelaksana terkait dengan ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran dilakukan oleh suatu badan usaha pelabuhan, sehingga ketentuan ini memberikan peluang kepada badan usaha pelabuhan selain sebagai penyedia jasa kepelabuhan juga termasuk melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang, padahal yang seharusnya kegiatan usaha bongkar muat barang sesuai dengan ketentuan Pasal 32 ayat (1) UU Pelayaran harus dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk kegiatan dimaksud. Hal ini sesuai dengan yang ditegaskan oleh Pasal 32 ayat (1) UU Pelayaran: *“Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu.”*

Oleh karena itu ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g memiliki potensi untuk disalah tafsirkan dalam hal implementasinya yaitu munculnya kemungkinan monopoli usaha di bidang bongkar muat barang oleh badan usaha pelabuhan dengan mengabaikan perusahaan yang khusus didirikan untuk kegiatan usaha bongkar muat barang sesuai dengan Pasal 32 ayat (1) UU Pelayaran.

Bahwa dengan diberikannya hak melakukan kegiatan bongkar muat barang kepada Badan Usaha Pelabuhan, maka praktik monopoli yang selama ini berjalan cenderung berkelanjutan sehingga Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang eksistensi usaha jasa Bongkar Muat sudah dimiliki sejak tahun 1988 akan dimarginalisasi/digusur sehingga lambat laun menimbulkan ketidakpastian usaha bagi banyak Perusahaan Bongkar Muat, dengan

hilangnya pangsa pasar yang akan dikuasai oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia. Dengan demikian PT (Persero) Pelindo Indonesia akan menguasai kegiatan di pelabuhan dari hulu sampai hilir.

Oleh karena itu untuk menghindari tafsir yang mengarah pada tumbuhnya atau terjadinya monopoli di bidang usaha bongkar muat barang, maka Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran yang berbunyi: “..... g. *Penyediaan dan /atau pelayanan jasa bongkar muat barang*” harus ditafsirkan sebagai pelayanan jasa yang terkait dengan penyediaan **fasilitas** jasa bongkar muat barang sehingga Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran secara lengkap berbunyi : “.....g. *Penyediaan dan /atau pelayanan **fasilitas** jasa bongkar muat barang*”.

Bahwa apabila ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran tidak ditafsirkan sebagaimana tersebut di atas, maka Pemohon bersama anggota APBMI mengalami kerugian immaterial dan materiil akibat terhambatnya kegiatan usaha karena diberlakukannya ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU *a quo*, yang melahirkan praktik monopoli dari hilir sampai hulu kegiatan usaha di pelabuhan oleh PT (Persero) Pelindo Indonesia [bukti P-17, bukti P-18].

- III.B.4.** Bahwa dalam hal Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 memberikan hak melakukan kegiatan bongkar muat barang kepada Badan Usaha Pelabuhan seperti bunyi Pasal 90 ayat (3) huruf g, maka praktik monopoli yang selama ini berjalan cenderung berkelanjutan sehingga PBM Perusahaan Bongkar Muat yang eksistensi usaha jasa Bongkar Muat sudah dimiliki sejak tahun 1988 akan dimarginalisasi/digusur sehingga lambat laun menimbulkan ketidakpastian usaha bagi banyak Perusahaan Bongkar Muat, dengan hilangnya pangsa pasar yang akan dikuasai oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia. Dengan demikian PT (Persero) Pelindo Indonesia akan menguasai kegiatan di pelabuhan dari hulu sampai hilir.
- III.B.5.** Akibat ketidakjelasan tafsir Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Nomor 17 Tahun 2008, yang kemudian memperluas usaha PT (Persero) Pelindo Indonesia dengan memasukkan bongkar muat sebagai bagian dari kegiatan usahanya, maka hal itu telah menimbulkan kerugian setidaknya terhadap kegiatan perusahaan bongkar muat dalam satu tahun diperkirakan sebagai berikut:

- a) Kontribusi yang dibayarkan oleh PBM kepada PT. Pelindo II Tanjung Priok sebelum adanya PBM terseleksi dan sistem *one billing* Rp 14. 500,-
Kontribusi yang harus dibayarkan oleh PBM kepada PT. Pelindo II Tanjung Priok setelah adanya PBM terseleksi yang merupakan subkontraktor dengan sistem *one-billing* Rp. 21.934,-.

Dengan demikian ada selisih di antara kedua sistem pembayaran kontribusi sebesar Rp. 7.434 per metrik ton.

Troughput dari 16 PBM yang terseleksi dalam 1 Tahun:

10.850.000 ton x Rp. 7.434 per metrik ton = Rp. 80.658.900.000,-

- b) Untuk PBM yang tidak masuk dalam PBM terseleksi kontribusi kepada PT. Pelindo II Tanjung Priok : Rp. 24.523,-
kontribusi sebelum : Rp. 14.500,-
Rp. 10.023,-

Troughput perusahaan sebanyak 15.000.000 ton x Rp. 10.023 = Rp. 150.345.000.000,-

- c) Pembayaran sistem *one billing* PBM harus membayar 100% dimuka sebelum kapal sandar, yang kontradiktif terhadap *shipping business philosophy* bahwa “*no service no pay*”. Ilustrasi berikut ini untuk aktivitas satu tahun:

(OPP/OPT + Dermaga + Ret ke B + PPN) = Rp. 58.305,5 x 25.850.000 ton

Akan dikembalikan setelah perusahaan bongkar muat selesai = Rp. 237.983.900.000,-

tanpa ada kepastian berapa = Rp. 367.845.000.000,-

hak PBM dikembalikan Rp. 901.367.675.000,-

Hak PBM sebesar 60% dan 55 = Rp. 1.507.197.175.000,-

- III.B.6.** Bahwa menambah kegiatan jasa bongkar muat telah mengakibatkan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia sebagai pengelola pelabuhan menjadi “lalai” dalam menjalankan kewajiban usaha pokoknya, yaitu meliputi pelayanan jasa kapal (*jasa labuh, jasa penundaan, jasa tambat*), dan pelayanan jasa barang (*jasa dermaga, jasa penumpukan, jasa peti kemas*), serta *jasa terminal (penyediaan peralatan bongkar muat)*. Seperti contoh pada Pelabuhan Cirebon lebih mengutamakan angkutan batu bara

karena lebih menguntungkan dibandingkan mengangkut pupuk dengan pertimbangan bahwa mengangkut batu bara dapat dilalui dengan kedalaman hanya 4 meter sehingga tak perlu dikeruk lagi lumpur di sekitar pelabuhan untuk jangka waktu satu tahun. Dengan demikian PT (Persero) Pelindo Indonesia menikmati keuntungan berlebih akibat menghemat biaya pengerukan lumpur pelabuhan, tetapi justru menghambat arus masuk pelabuhan akibat pendangkalan lumpur di perairan pelabuhan.

IV. PETITUM

Berdasarkan uraian dan alasan-alasan hukum di atas, dan didukung oleh alat-alat bukti yang disampaikan ke Mahkamah Konstitusi, dengan ini Pemohon memohon kepada Mahkamah Konstitusi untuk memutuskan sebagai berikut:

1. Mengabulkan Permohonan Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) harus ditafsirkan sebagai pelayanan jasa yang terkait dengan penyediaan fasilitas jasa bongkar muat barang. Sehingga ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran secara lengkap berbunyi: ".....g. Penyediaan dan /atau pelayanan fasilitas jasa bongkar muat barang";
3. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya;

Atau apabila Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, Pemohon mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*)

[2.2] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalil-dalilnya, Pemohon telah mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-25, sebagai berikut:

1. Bukti P-1 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Bukti P-2 : Fotokopi UUD 1945;
3. Bukti P-3 : Fotokopi Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 bertanggal 11 November 2002;
4. Bukti P-4 : Fotokopi Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 1991 bertanggal 19 Oktober 1991;

5. Bukti P-5 : Fotokopi Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991 bertanggal 19 Oktober 1991;
6. Bukti P-6 : Fotokopi Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991 bertanggal 19 Oktober 1991;
7. Bukti P-7 : Fotokopi Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 1991 bertanggal 19 Oktober 1991;
8. Bukti P-8 : Fotokopi Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 bertanggal 5 Oktober 1999;
9. Bukti P-9 : Fotokopi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 bertanggal 25 Februari 2002;
10. Bukti P-10 : Fotokopi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 54 Tahun 2002 bertanggal 29 Agustus 2002;
11. Bukti P-11 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran;
12. Bukti P-12 : Fotokopi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 72 Tahun 2005 bertanggal 18 November 2005;
13. Bukti P-13 : Fotokopi Instruksi Presiden RI Nomor 5 Tahun 2005 bertanggal 28 Maret 2005;
14. Bukti P-14 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;
15. Bukti P-15 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi;
16. Bukti P-16 : Fotokopi Anggaran Dasar Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI);
17. Bukti P-17 : Fotokopi Surat PT Persero Pelabuhan Indonesia II Cabang Cirebon Nomor HM.608/I/5/C/Cbn-2007 bertanggal 28 Februari 2007;
18. Bukti P-18 : Fotokopi Berita Acara Kesepakatan Rapat Pembagian Kerja Pembongkaran Batubara (Kapal) Di Pelabuhan Tanjung Intan antara PT. Pelindo III (Persero) dan DPC APBMI Cilacap;
19. Bukti P-19 : Fotokopi Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 6/AL 3014/Phb-89 bertanggal 28 Oktober 1989;

- 20.Bukti P-20 : Fotokopi Surat dari PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor Hm608/5/8/P1-11-10 bertanggal 1 September 2010;
- 21.Bukti P-21 : Fotokopi Surat dari PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor Hm608/9/8/P1-11-10 bertanggal 25 November 2010;
- 22.Bukti P-22 : Fotokopi Surat dari Dewan Pimpinan Wilayah APBMI Bandar Lampung Nomor 051/APBMI/LPG/XI-2010 bertanggal 2 September 2010;
- 23.Bukti P-23 : Fotokopi Surat dari Dewan Pengurus Cabang Cirebon APBMI Nomor 022/DPC.APBMI/XI/2010 bertanggal 11 November 2010;
- 24.Bukti P-24 : Fotokopi Tally Sheet Discharge/Loading Terminal I/II/III PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Tanjung Priok;
- 25.Bukti P-25 : Fotokopi Surat Pernyataan Organisasi dan Keanggotaan APBMI;

Selain itu, Pemohon juga mengajukan tiga orang ahli atas nama Prof. H. Ahmad Syarifuddin Natabaya, S.H., LL.M., Capt. Prijanto, dan Tommy Hendra Purwaka, S.H., LL.M., Ph. dan satu orang saksi atas nama Sodik Harjono yang telah didengar keterangannya di bawah sumpah dalam persidangan tanggal 17 Maret 2011 dan 22 Juni 2011, serta satu orang ahli atas nama Dr. Maruarar Siahaan, S.H. yang menyerahkan keterangan tertulis di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 17 Maret 2010 masing-masing pada pokoknya menerangkan hal-hal sebagai berikut:

1. Keterangan Ahli Prof. H. Ahmad Syarifuddin Natabaya, S.H., LL.M.

- Pasal 90 UU Pelayaran mengatur mengenai kegiatan perusahaan di pelabuhan. Pasal 90 ayat (1) UU Pelayaran menyatakan, kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan. Artinya, yang dilakukan oleh PT. Pelindo telah diatur dalam Pasal 93 UU Pelayaran mengenai Badan Usaha Pelabuhan, sedangkan Pasal 90 ayat (2) UU Pelayaran menyatakan, penyediaan dan atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana pada ayat (1) meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang. Jadi terdapat masalah pemberian jasa dalam pelayanan dan penyediaan, sehingga apabila dihubungkan dengan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran menjadi

tidak relevan sama sekali. PT. Pelindo seharusnya memfasilitasi agar perusahaan-perusahaan dapat melakukan pelayanan jasa ke pelabuhan bukan sebaliknya;

- Dalam perumusan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran seharusnya ada frasa, “penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas jasa bongkar muat barang”. Apabila tidak ada, maka ada tendensi pelanggaran HAM yang diatur dalam UUD 1945 yaitu kepastian hukum bagi pelaku bongkar muat barang;
- Kegiatan bongkar muat yang dikuasai oleh PT Pelindo dari Hulu sampai Hilir akan menciptakan monopoli sehingga bertentangan dengan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945 yang mengenai “*harus diatur secara demokratis dengan usaha bersama*”;
- Dari segi pembentukan perundang-undangan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran “Tidak memenuhi asas-asas yang baik dalam peraturan perundang-undangan” (*beginzellen van behoorlijk regelgeving*) khususnya mengenai *duidelijk terminology*, yaitu terminologi yang tidak jelas sebagaimana tertuang dalam Pasal 5 huruf g Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;

2. Keterangan Ahli Capt. Prijanto

- Selain badan usaha yang didirikan khusus untuk kegiatan bongkar muat, perusahaan angkutan laut nasional dapat juga melakukan kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikan;
- Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal yang mana di dalamnya terkandung pengertian sewa *doring*, *cargo doring*, *receiving*, dan *delivery*, hanya dapat dilakukan oleh badan usaha yang khusus didirikan untuk itu. Di samping itu, disebutkan pula dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional untuk barang tertentu.
- Pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh badan usaha pelabuhan sesuai dengan jenis izin usaha yang dimilikinya. Artinya, badan usaha pelabuhan yang mengusahakan terminal tidak otomatis, bisa melakukan kegiatan bongkar muat. Apabila itu diartikan boleh dan otomatis melakukan kegiatan bongkar muat, berarti badan usaha pelabuhan mengadakan kegiatan penguasaan dari hulu sampai ke hilir;

- Sekarang perusahaan bongkar muat dalam melakukan kegiatannya merupakan sub kontraktor dari PT. Pelindo;

3. Keterangan Ahli Tommy Hendra Purwaka, S.H., LL.M., Ph. D

- UU Pelayaran memberikan mandat yang berbeda kepada PT. Pelindo dan APBMI, yakni mandat mengenai penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan bagi PT. Pelindo, sedangkan APBMI sebagai pelaksana bongkar muat;
- Sesuai dengan analogi hirarki peraturan perundang-undangan, *lex superior derogat legi inferiori*, Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 jika bertentangan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 1989, maka batal demi hukum;
- Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran dapat diberlakukan, tetapi harus ditafsirkan sebagai penyediaan dan/atau pelayanan jasa fasilitasi untuk memperlancar kegiatan bongkar muat barang;

4. Keterangan Tertulis Ahli Dr. Maruarar Siahaan, S.H.

Undang-Undang Nomor 17/2008 tentang Pelayaran, merupakan upaya menyesuaikan diri dengan perkembangan yang terjadi dalam lingstra nasional dan internasional sesuai dengan perkembangan ilmu dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha serta otonomi daerah maupun akuntabilitas penyelenggara negara. Upaya demikian dimaksudkan dalam kerangka lebih memungkinkan pencapaian tujuan nasional yang tetap berorientasi pada Pancasila dan UUD 1945, antara lain untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan mengukuhkan kedaulatan negara;

Dasar hukum konstitusi yang relevan yang dirujuk adalah Pasal 25A dan Pasal 33 UUD 1945, masing-masing tentang Indonesia sebagai negara kepulauan dan sistem perekonomian nasional yang bertumpu pada demokrasi ekonomi yang didasarkan pada prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian dan keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional, terutama penguasaan Negara yang dilakukan pada cabang-cabang produksi penting dan menguasai hajat hidup orang banyak, serta bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Prinsip dan norma konstitusi dalam UUD 1945, dengan tujuan bernegara yang dimuat dalam alinea

keempat Pembukaan UUD 1945, harus merupakan landasan kebijakan dan politik hukum untuk membangun negara dan bangsa;

Pasal 90 UU 17/2008

Pasal 90 UU 17/2008, yang berada di bawah paragraf "kegiatan perusahaan di pelabuhan, yang terdiri dari 4 (empat) ayat, bunyinya secara relevan dikutip sebagai berikut:

- (1) Kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan;
- (2) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada (1) meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang;
- (3) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas: g. penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;

Masalah utama yang dipersoalkan dalam pengujian ini, apakah implementasi ketentuan tentang pelayanan jasa bongkar muat barang sebagai bagian dari penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang merupakan bagian dari kegiatan/segmen usaha PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, dengan mana sesuai dengan SE Nomor 6 Tahun 2002, setiap Perusahaan Bongkar Muat yang akan melakukan kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan harus mengajukan surat permohonan kerja sama dengan PT Pelindo serta membayar biaya supervisi atau kontribusi pekayaan bongkar muat atas kegiatan bongkar muat.

Uji Konstitusionalitas Norma Pasal 90 ayat (3) huruf G.

Dari sekian banyak Pasal yang dijadikan ukuran konstitusionalitas norma yang diuji, terlebih dahulu akan dikemukakan Pasal 33 UUD 1945, yang memberi instruksi untuk melakukan penguasaan atas sektor-sektor yang menguasai hajat hidup orang banyak, yang menjadi dasar bagi negara/pemerintah melakukan penguasaan tersebut;

1. Jelas bahwa kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan, bukan merupakan salah satu dari bumi, air dan kekayaan alam yang ada didalamnya, yang disebut oleh Pasal 33 ayat (2), sehingga dari sisi jenis atau objek yang diperintahkan konstitusi dikuasai negara tidak termasuk kegiatan jasa bongkar muat barang;

2. Sebagai cabang produksi yang penting bagi negara karena merupakan bidang yang strategis dalam mewujudkan wawasan nusantara dan memantapkan ketahanan nasional dalam sistem transportasi nasional, khususnya barang, maka jasa bongkar muat barang memang sangat berpengaruh kepada pertumbuhan ekonomi nasional;

Penguasaan Negara Atas Cabang Produksi Penting/Menguasai Hajat Hidup Orang Banyak

Dalam Pembentukan PT Pelindo berdasarkan PP Nomor 56, PP Nomor 57, PP Nomor 58 dan PP Nomor 59 Tahun 1991 sebagai pengelola pelabuhan, SE Nomor 6 Tahun 2002 telah dijadikan dasar hukum izin usaha bongkar muat bagi PT Pelindo sendiri di pelabuhan dimana PT Pelindo berada, dan sekaligus dianggap sebagai bagian dari implementasi Pasal 90 UU 19 Tahun 2008. PT. Pelindo sebagai penyelenggara pelabuhan melakukan praktik monopoli kegiatan jasa bongkar muat barang, dengan memasukkan usaha bongkar muat barang sebagai salah satu segmen usahanya yang menyebabkan tergusurnya PBM yang sudah ada sejak lama, padahal usaha pokoknya hanya meliputi Pelayanan jasa kapal (jasa labuh, jasa penundaan, jasa tambat), pelayanan jasa barang (jasa dermaga, jasa penumpukan barang, jasa peti kemas) serta jasa terminal (penyediaan peralatan bongkar muat);

Penguasaan negara atas cabang-cabang produksi penting dan strategis, yang menyangkut hajat hidup orang banyak sebagai mana diamanatkan Pasal 33 UUD 1945, dapat digambarkan secara jelas dari matriks berikut:

Matriks Cabang Produksi/SDA yang dikuasai Negara Menurut Pasal 33

UUD 1945

No.	Cabang Produksi/SDA	Menguasai Hajat Hidup	Dikuasai Negara
1	Penting/strategis bagi Negara	Menguasai hajat hidup orang banyak	Dikuasai
2	Penting bagi negara/strategis	Tidak menguasai hajat hidup	Dikuasai
3	Tidak penting bagi negara	Menguasai hajat hidup orang banyak	Dikuasai
4	Tidak penting bagi negara	Tidak menguasai hajat hidup orang banyak	Tidak Dikuasai

5	Bumi		Dikuasai
6	Air		Dikuasai
7	Kekayaan alam dalam bumi/air		Dikuasai

Dalam sumber kekayaan berupa "berupa bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya", penguasaan negara - sebagai pemilikan publik oleh kolektivitas rakyat dikonstruksikan oleh UUD 1945 sebagai mandat untuk mengadakan kebijakan (*beleid*), tindakan pengurusan (*besturen*), pengaturan (*regelen*), pengelolaan (*beheeren*) dan pengawasan (*toezichthouden*), sebagaimana telah ditafsirkan oleh MK dalam putusan perkara Nomor 001-021-022/PUU-I/2003. Dalam bidang sumber daya alam demikian itupun, konsepsi penguasaan negara yang dirumuskan toh juga tidak menutup ruang bagi persaingan (kompetisi) dan penanaman modal asing, asal kedua hal tersebut tidak mengesampingkan kedudukan negara sebagai penentu utama dalam pengambilan keputusan kebijakan, sehingga tetap dapat melaksanakan mandat "penguasaan negara";

Dari tolok-ukur penguasaan negara sebagaimana menjadi materi muatan Pasal 33 UUD 1945, jasa bongkar muat barang, bukanlah cabang produksi yang memenuhi salah satu kriteria tersebut, baik dilihat dari sisi penguasaan hajat hidup orang banyak, maupun sifatnya yang strategis bagi negara dalam arti pelaksanaan tugas pokoknya. Oleh karena bidang kegiatan demikian bukan berada dalam ruang lingkup Pasal 33 ayat (2) dan ayat (3) UUD 1945, maka amanat Pasal 33 ayat (4) yang menyangkut demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan dan menjaga keseimbangan ekonomi nasional, amanat UUD 1945 hanya member kewenangan bagi negara untuk melakukan tindakan kebijakan (*beleid*) pengaturan (*regelen*), pengawasan (*toezichthouden*), dalam kerangka memberi dan melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Perusahaan Bongkar Muat dalam melaksanakan jasa bongkar muat;

Sifat monopolistis PT Pelindo dalam usaha jasa bongkar muat barang dalam bentuk pengurusan (*besturen*) dan pengelolaan sendiri (*beheren*), sebagaimana yang dilakukan sekarang berdasarkan Pasal 90 ayat (3) huruf g, tidak memberi ruang bagi keikutsertaan swasta secara efisien, dalam prinsip

kebersamaan dan berkeadilan untuk memberi lapangan pekerjaan bagi rakyat dalam rangka pemenuhan hak untuk hidup dan hak untuk memperoleh pekerjaan untuk warga negara. Persaingan sehat dan efisiensi dalam bidang jasa bongkar muat, merupakan keniscayaan, sedangkan PT Pelindo tidak akan bertindak sebagai operator sendiri atau bertindak seolah-olah sebagai pelaku dan penyelenggara jasa bongkar muat tersebut sendiri, meskipun hanya sebagai dalih untuk memperoleh dasar bagi pemungutan biaya-biaya supervisi dan kontribusi pelayanan bongkar muat, yang juga tidak sesuai dengan pos tarif jasa kepelabuhanan baik tentang, jenis dan golongan tarif pelayanan jasa kepelabuhanan yang ditentukan;

Berdasarkan uraian dan argumentasi di atas, Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, tidak sesuai dengan amanat Pasal 33 UUD 1945 sebagai mana telah ditafsirkan oleh Mahkamah konstitusi, dan Pasal 27 ayat (2), Pasal 28C ayat (2) Pasal 28I ayat (2) UUD 1945. Pasal tersebut dipandang inkonstitusional secara bersyarat, jikalau diterapkan sebagai dasar bagi kegiatan usaha PT. Pelindo dibidang jasa bongkar muat barang, dan bukan dalam arti regulasi, pengawasan dan perizinan.

Bidang Usaha Tertutup Dalam Kebijakan Pemerintah

Sebagai implementasi kebijakan dan prinsip konstitusi dalam Pasal 33 UUD 1945, diatur bidang-bidang usaha yang terbuka dan tertutup bagi penanaman modal dalam UU Nomor 25 tentang Penanaman Modal, yang didelegasikan kepada Presiden sebagai kepala eksekutif untuk menentukan bidang-bidang usaha tersebut. Bidang-bidang yang tertutup untuk penanaman modal adalah bidang-bidang: a. produksi senjata, mesiu, alat peledak dan peralatan perang; dan b. bidang usaha yang secara eksplisit dinyatakan tertutup berdasarkan undang-undang. Pasal 12 ayat (3) UU Nomor 25 Tahun 2007 menentukan bahwa bidang usaha yang dinyatakan tertutup untuk penanaman modal ditetapkan dengan Peraturan Presiden. Berdasarkan delegasi kewenangan demikian Peraturan Presiden Nomor 77 Tahun 2007 sebagaimana diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 111 Tahun 2007, tidak menunjukkan bahwa Jasa Bongkar Muat barang di Pelabuhan, merupakan bidang usaha yang tertutup bagi penanam modal, sehingga dengan demikian tafsir yang benar atas Pasal 33 UUD 1945, tidak membenarkan PT Pelindo mengusahakan sendiri usaha jasa bongkar muat barang di Pelabuhan secara monopoli. Jikalau hal demikian terjadi, dan didasarkan pada

Peraturan yang lebih rendah sebagai tafsir dan implementasi terhadap Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Nomor 17 tahun 2008, hal demikian bertentangan dengan hukum yang berlaku dan bertentangan dengan UUD 1945;

Kesimpulan

Kegiatan atau intervensi negara dalam bidang perekonomian, menurut UUD 1945 sebagaimana termuat dalam Pasal 33, memang dimungkinkan bahkan menjadi ideologi ekonomi Indonesia. Namun perkembangan pasar dan hubungan ekonomi global yang membutuhkan efisiensi, serta original inten pendiri Republik Indonesia, juga memberi kesempatan secara luas pada pihak swasta untuk ikut dalam kegiatan ekonomi, dimana cabang atau bidang tersebut tidak menguasai hajat hidup orang banyak dan tidak strategis bagi negara dalam memelihara keamanan dan ketertiban. Oleh karenanya, sesuai tafsir dan semangat yang dilakukan Pemerintah dalam bidang usaha-usaha yang terbuka bagi investor atau usaha swasta, sebagaimana tampak dari Peraturan Presiden Nomor 77 Tahun 2007 yang telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 111 Tahun 2007, tentang Bidang Usaha Tertutup dan Terbuka, maka kebijakan Pemerintah telah digariskan bahwa usaha bongkar muat barang di pelabuhan, tidak dapat dikelola sendiri oleh PT Pelindo, melainkan dibuka untuk penanam modal atau pengusaha yang bergerak di bidang tersebut Pelaksanaan yang bertentangan dengan kebijakan tersebut justru bertentangan dengan maksud dihindarinya ekonomi biaya tinggi dalam kelancaran bongkar muat barang di Pelabuhan. Kegiatan PT Pelindo seyogianya hanya meliputi regulasi, pengawasan, dan lisensi;

Berdasarkan pandangan di atas, Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, jika ditafsirkan dan dijadikan dasar oleh PT. Pelindo untuk menjadi landasan penguasaan jasa bongkar muat barang di Pelabuhan, adalah inkonstitusional bersyarat [*conditionally unconstitutional*], yang berarti jikalau ditafsir dan diterapkan secara demikian, bertentangan dengan UUD 1945, dan karenanya tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;

5. Keterangan Saksi Sodik Harjono

- Sejak UU Pelayaran ada, perusahaan bongkar muat di Tanjung Priok sudah dikenakan kontribusi yang dirasakan berat sekali untuk dilaksanakan, yaitu untuk perusahaan bongkar muat yang melakukan kegiatan menyediakan tenaga kerja bongkar muat, menyediakan

peralatan, membayar pajak, membayar pegawai, dan biaya-biaya yang lain akan mendapatkan 60% dari tarif yang ditanggung oleh pemilik barang dan 40% sebagai kontribusi yang harus disetor ke PT Pelindo;

- Semua *formulir* atau dokumen perusahaan bongkar muat yang melakukan kegiatan bongkar muat harus memakai *formulir*-nya PT Pelindo;
- PT Pelindo sudah punya unit-unit yang berdiri dan memakai izin bongkar muat seperti *multipurpose terminal*;
- Di Tanjung Priok terdapat tiga terminal, yang mana perusahaan bongkar muat yang tidak lolos seleksi oleh PT Pelindo kalau bekerja, harus menunjuk salah satu dari terminal tersebut, tetapi semuanya harus membayar dulu;

[2.3] Menimbang bahwa terhadap permohonan Pemohon, Pemerintah menyampaikan keterangan lisan dan tertulis dalam persidangan tanggal 17 Maret 2011 yang pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

POKOK PERMOHONAN PARA PEMOHON

1. Bahwa para Pemohon adalah Pengurus Dewan Pimpinan Pusat Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (DPP APBMI) yang merupakan organisasi profesi dari perusahaan-perusahaan bongkar muat Indonesia, dan satu-satunya asosiasi wadah pengusaha jasa bongkar muat di pelabuhan Indonesia sesuai Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 6/AL.3014/Phb-89 tanggal 28 Oktober 1989 tentang Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia, sehingga APBMI dapat mewakili kepentingan konstitusional para anggotanya;
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menetapkan 2 (dua) kelompok bidang usaha yaitu Pasal 31 tentang usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan dari beberapa sub bidang usaha, yang salah satunya adalah usaha bongkar muat barang, yang dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM); dan Pasal 90 mengatur kegiatan perusahaan di pelabuhan, terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait lainnya dengan kepelabuhanan dan dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang

penyelenggaraannya adalah PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia (PT.Pelindo);

3. Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan puncak dari upaya sistematis, terstruktur, dan terencana untuk mengurangi dan/atau menghalang-halangi peran perusahaan bongkar muat dalam menjalankan usaha bongkar muat di pelabuhan, dimana upaya mengurangi dan/atau menghalang-halangi ditempuh melalui pengaturan dalam Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 tanggal 11 November 2002 tentang Penegasan Kegiatan Bongkar Muat oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV. Para Pemohon menganggap Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 sangat keliru memasukkan segmen usaha kegiatan bongkar muat barang sebagai segmen usaha PT. (Persero) Pelindo I, II, III dan IV. Karena Peraturan Pemerintah tentang pendirian PT. (Persero) Pelindo I, II, III, dan IV tidak mengatur kegiatan jasa bongkar muat sebagai kegiatan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia. Setiap Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang akan melaksanakan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan diharuskan mengajukan permohonan kerjasama dengan PT. Pelindo serta membayar biaya supervisi atau kontribusi pelayanan bongkar muat atas kegiatan bongkar muat;
4. Permasalahan bagi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah bahwa PT. Pelindo berdasarkan PP pendiriannya sebagai pengelola pelabuhan, namun oleh Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 telah dipersepsikan sebagai landasan hukum izin usaha bongkar muat barang yang dilaksanakan oleh PT. Pelindo dan kegiatan bongkar muat tersebut tidak memenuhi ketentuan Pasal 32 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa "Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu." PT. Pelindo menyelenggarakan kegiatan bongkar muat tanpa memiliki izin khusus untuk kegiatan bongkar muat tersebut disebabkan karena tidak jelasnya tafsir atau penjelasan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
5. Para Pemohon menyatakan sekalipun ada masa transisi 3 tahun bagi PT. Pelindo untuk melakukan penyesuaian izin sesuai Pasal 344 Undang-

Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tetapi praktik di lapangan memperlihatkan PT. Pelindo telah turut mengerjakan usaha bongkar muat barang tanpa izin yang khusus diperlukan untuk kegiatan usaha tersebut sebagaimana yang disyaratkan dalam Pasal 32 ayat(1) *juncto* Pasal 31 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Sesungguhnya PT. Pelindo tidak dapat menjalankan kegiatan bongkar muat berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010, melainkan hanya perusahaan bongkar muat saja. PT. Pelindo telah bertindak melebihi kewenangan dengan melakukan seleksi terhadap perusahaan bongkar muat tanpa menyertakan DPP APBMI. Dengan demikian, PT. Pelindo menjalankan fungsi sebagai operator dan sekaligus sebagai regulator sebagaimana ketentuan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 yang telah dicabut dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Bahwa jika PT. Pelindo tetap diberikan hak untuk melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana diatur dalam Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maka praktik monopoli yang selama ini dilakukan oleh PT. Pelindo akan berjalan lebih kuat lagi sebagaimana telah diatur sebelumnya melalui Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002;

TENTANG KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PARA PEMOHON

Uraian tentang kedudukan hukum (*legal standing*) para Pemohon akan dijelaskan secara lebih rinci dalam keterangan Pemerintah secara lengkap yang akan disampaikan pada persidangan berikutnya atau melalui Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi, atau setidaknya melalui Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi, memohon kiranya para Pemohon dapat membuktikan terlebih dahulu apakah benar sebagai pihak yang menganggap hak konstitusionalnya dirugikan atas berlakunya ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, sebagaimana yang ditentukan oleh Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi maupun berdasarkan putusan-putusan Mahkamah Konstitusi terdahulu (*vide* putusan Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007);

Namun secara singkat dapat Pemerintah sampaikan bahwa ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang

Pelayaran tidak menghilangkan hak konstitusional para Pemohon untuk melakukan kegiatan bongkar muat, sebagaimana telah diatur dalam Pasal 31, Pasal 32 dan Pasal 33 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, selain itu menurut Pemerintah apa yang dialami oleh para Pemohon tidak terkait dengan konstitusionalitas pemberlakuan materi muatan norma Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, akan tetapi terkait dengan implementasi/operasionalisasi di lapangan antara para Pemohon dengan badan usaha dalam kaitannya dengan aspek bisnis (pelaku usaha di pelabuhan);

Berkaitan dengan materi muatan norma tersebut di atas yang dimohonkan untuk diuji oleh para Pemohon, Pemerintah dapat memberikan penjelasan sebagai berikut:

1. Terhadap anggapan bahwa Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bersifat diskriminatif terhadap pelaku ekonomi dan memiliki potensi untuk disalahtafsirkan dalam hal implementasinya, yaitu munculnya praktik monopoli di bidang bongkar muat barang oleh Badan Usaha Pelabuhan, sehingga bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Pemerintah berpendapat;
 - a. Bahwa Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur mengenai kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang. Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan jenis izin usaha yang dimilikinya sebagaimana diatur dalam Pasal 91 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dengan demikian, seluruh Badan Usaha Pelabuhan dapat melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang dan tidak terbatas hanya pada Badan Usaha Pelabuhan tertentu (PT. (Persero) Pelindo) sepanjang Badan Usaha Pelabuhan tersebut juga memiliki izin usaha yang didirikan khusus untuk kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan;
 - b. Pengaturan mengenai kegiatan dan usaha bongkar muat barang di pelabuhan diatur secara khusus dalam Pasal 31 ayat (2) huruf a dan Pasal 32 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,

- dimana kegiatan bongkar muat barang dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu (dalam hal ini Perusahaan Bongkar Muat);
- c. Dengan demikian, anggapan bahwa Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bersifat diskriminatif terhadap pelaku ekonomi dan melahirkan praktik monopoli di pelabuhan yang dianggap bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Tahun 1945 adalah tidak benar, karena Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran justru memberikan hak yang sama kepada Badan Usaha Pelabuhan dan Perusahaan Bongkar Muat untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.
2. Terhadap anggapan para Pemohon tentang ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang merupakan puncak dari upaya sistematis, terstruktur, dan terencana untuk mengurangi dan/atau menghalang-haiangi peran perusahaan bongkar muat dalam menjalankan usaha bongkar muat di pelabuhan, dimana upaya mengurangi dan/atau menghalang-haiangi ditempuh melalui pengaturan sejak dimuat dalam Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 tanggal 11 November 2002 tentang Penegasan Kegiatan Bongkar Muat oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV, Pemerintah berpendapat bahwa para Pemohon kurang memahami secara utuh ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran karena ketentuan dalam Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE. 6 Tahun 2002 tidak ada kaitannya dengan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Ketentuan Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE. 6 Tahun 2002 tersebut yang mengacu pada Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan telah dinyatakan tidak berlaku lagi dengan berlakunya Pasal 353 *juncto* 354 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang pada intinya menyatakan bahwa pada saat Undang-Undang ini berlaku, maka Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dicabut dan dinyatakan tidak berlaku dan semua peraturan pelaksanaan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini. Ketentuan

mengenai hal ini ditegaskan pula dalam Pasal 167 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.

Dari uraian di atas, anggapan Para Pemohon bahwa ketentuan Pasal 90 .ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan puncak dari upaya sistematis, terstruktur, dan terencana untuk mengurangi dan/atau menghalang-haiangi peran perusahaan bongkar muat dalam menjalankan usaha bongkar muat di pelabuhan tidak memiliki dasar hukum, karena Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE. 6 Tahun 2002 secara hukum tidak berlaku lagi. Ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan hak konstitusional bagi para pelaku usaha kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan dengan memberikan peluang dan kesempatan yang sama untuk berusaha di bidang bongkar muat barang di pelabuhan.

Dengan demikian, ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak bertentangan dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28I ayat (2) dan Pasal 33 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

3. Terhadap keinginan para Pemohon akan adanya penafsiran baru dengan menambahkan kata "fasilitas", pada Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pemerintah berpendapat bahwa para Pemohon tidak mempunyai pemahaman yang utuh terhadap Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, karena hal tersebut justru akan melahirkan ketentuan yang berlebihan dengan ketentuan normatif lainnya. Ketentuan mengenai. penyediaan fasilitas untuk kegiatan bongkar muat telah diatur dalam Pasal 90 ayat (3) huruf d Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan, "penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas." Dan Pasal 90 ayat (3) huruf e Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menyatakan, "Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.";
4. Bahwa kerugian yang dikemukakan para Pemohon tidak dapat dijelaskan secara faktual dan potensi kerugian konstitusional para Pemohon tidak ada

relevansinya terhadap ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dengan perkataan lain, para Pemohon tidak memahami Undang-Undang *a quo* secara benar dan komprehensif, utamanya dalam mengkonstruksikan adanya kerugian hak konstitusional atas ketentuan-ketentuan yang dimohonkan untuk diuji tersebut;

5. Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan di atas, maka Pemerintah berpendapat:
 - a. bahwa ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan sama sekali tidak mengurangi hak konstitusional ataupun membatasi ruang gerak dari para Pemohon untuk berusaha, karena kedudukan konstitusionalnya telah diakui dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
 - b. bahwa ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mempunyai kekuatan hukum mengikat dan berlaku tanpa harus dilakukan penafsiran baru maupun penafsiran konstitusional bersyarat (*conditionally constitutional*).

Berdasarkan penjelasan di atas, Pemerintah memohon kepada Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang mengadili permohonan pengujian Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dapat memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menolak permohonan para Pemohon untuk seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan pengujian para Pemohon tidak dapat diterima (*niet onvankelijk verklaard*);
2. Menerima keterangan Pemerintah secara keseluruhannya;
3. Menyatakan ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak bertentangan dengan ketentuan Pasal 27 ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28I ayat (2) dan Pasal 33 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Namun demikian, apabila Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, mohon putusan yang bijaksana dan seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

[2.4] Menimbang bahwa terhadap permohonan Pemohon, Pemerintah mengajukan ahli atas nama Ir. A. Sumardi dan Hidayat Mao, S.H., saksi atas nama

Bay M. Hasani, serta pemberi keterangan *ad informandum* atas nama Ir. Alfred Natsir yang telah didengar keterangannya dalam persidangan tanggal 22 Juni 2011 yang pada pokoknya masing-masing menerangkan hal-hal sebagai berikut:

Ahli Pemerintah

1. Ir. Sumardi

- UU Pelayaran disusun dan dilaksanakan untuk membangun kerangka situasi dan kondisi perekonomian ke depan melalui penataan dan pemantapan jalannya aktivitas angkutan maritim, atau angkutan laut, beserta industri jasa kepelabuhannya;
- Kapal-kapal yang maju dengan teknologi yang maju tidak lagi dilengkapi dengan alat bongkar-muat di atas kapal, sehingga seluruh kegiatan bongkar muat harus dilakukan di terminal mulai dari bongkar-muat sampai pengaturan penataan di terminal dan *delivery*;
- UU Pelayaran baik karena menempatkan badan usaha pelabuhan dalam posisi yang strategis, posisi ini tepat sekali sebagai respon antisipasi masa depan. Dalam Pasal 90 ayat (3) UU Pelayaran, telah jelas dinyatakan bahwa badan usaha pelabuhan didorong dan diberi kesempatan untuk melakukan bisnis terminal sebagai satu kesatuan layanan kepada kapal dan barang dan memberikan peluang kepada para investor, sekaligus juga terbuka kesempatan untuk sinergi antara pemerintah, badan usaha milik negara, dan swasta;
- Jasa bongkar muat itu agak sulit dipisahkan dari bisnis terminal karena merupakan satu-kesatuan investasi. Dengan kesatuan investasi dan operasi, maka terjadilah subsidi silang di antara komponen-komponen;

2. Hidayat Mao, S.H.

- Jasa bongkar muat merupakan salah satu aspek dan salah satu segmen usaha yang dapat dilakukan oleh badan usaha pelabuhan, termasuk oleh PT. Pelindo;

- Satu indikator baik buruknya kinerja di pelabuhan ditunjukkan oleh baik buruknya pelayanan jasa bongkar muat barang. Jadi, bongkar muat barang merupakan sebagai salah satu kegiatan yang sangat penting di pelabuhan;
- UU Pelayaran melihat kegiatan jasa bongkar-muat itu dari dua sudut pandang. *Pertama*, dari sudut pandang jasa transportasi laut, di mana jasa bongkar-muat merupakan kegiatan jasa terkait dengan transportasi laut. Sudut pandang yang kedua yaitu dari sudut pandang jasa kepelabuhanan, dimana kegiatan jasa bongkar-muat merupakan salah satu segmen kegiatan dari serangkaian kegiatan jasa kepelabuhan yang terjadi di pelabuhan;
- Pada kenyataannya, kegiatan bongkar-muat barang itu terkait langsung dengan lokasi di mana kegiatan tersebut dilakukan yaitu di terminal. Sedangkan terminal-terminal yang ada di pelabuhan-pelabuhan yang diusahakan secara komersial sekarang ini, memang sudah sejak lama dikuasai atau dikelola oleh PT. Pelindo. Oleh karena itu, dengan sendirinya merupakan konsekuensi yang logis bahwa PT. Pelindo secara potensial memiliki posisi yang relatif lebih siap untuk melakukan kegiatan jasa bongkar muat karena menguasai terminal dan juga menguasai alat dan peralatannya;
- Oleh karena itu, persoalannya bukan pada apakah Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran bertentangan dengan UUD 1945, tetapi pada tataran implementasinya yaitu dalam menjalankan hak untuk melakukan kegiatan jasa bongkar-muat yang seyogianya PT. Pelindo juga dapat memberikan kesempatan yang wajar kepada perusahaan bongkar muat untuk bersama-sama melakukan kegiatan bongkar muat;

Keterangan *Ad Informandum* Ir. Alfred Natsir (Direktur Utama PT. Pelindo IV)

- Penyelenggaraan pelabuhan yang semula bentuknya hanya *operating port* saja dengan UU Pelayaran telah berubah menjadi *operating port*, *tool port*, dan *landlord port*. Bersamaan dengan perubahan tersebut, status PT Pelindo yang semula sebagai penyelenggara tunggal pelabuhan di

pelabuhan umum komersial berubah menjadi hanya salah satu terminal operator saja;

- Sebagai negara *archipelago* dengan jumlah pulau kurang lebih 17.000 buah. Indonesia saat ini memiliki kurang lebih 1.483 pelabuhan yang terdiri dari pelabuhan khusus sebanyak 472 buah, pelabuhan umum sebanyak 754 buah, pelabuhan penyeberangan sebanyak 257 buah. Dari 754 pelabuhan umum, terstruktur lagi menjadi 108 pelabuhan umum komersial dan 646 pelabuhan nonkomersial;
- Perusahaan Bongkar Muat (PBM) melakukan kegiatannya tidak di semua terminal pelabuhan. Selama ini, perusahaan bongkar muat di pelabuhan atau terminal PT. Pelindo lazim ada di terminal peti kemas konvensional, terminal untuk *general cargo*, dan terminal untuk barang-barang curah kering, sedangkan untuk terminal peti kemas paket, terminal *row-row*, terminal curah cair, terminal gas, dan terminal untuk kepentingan sendiri, serta terminal khusus, sampai saat ini belum dilakukan oleh perusahaan bongkar muat, tetapi dilakukan oleh terminal operator atau pemilik industri tersebut;
- Untuk dapat mengetahui perbedaan dan persamaan antara terminal operator dan perusahaan bongkar muat, ada empat indikator implementasinya selama ini, yakni jasa pelayanan barang, lokasi kerja, investasi dan kepemilikan aset, dan yang terakhir ialah perizinan dan tanggung jawab;
- Sebelum adanya UU Pelayaran, ada tiga hal yang menjadi dasar atau landasan PT. Pelindo melaksanakan kegiatan bongkar muat, yaitu: sebagai konsekuensi menjadi penyelenggara pelabuhan, surat izin usaha perusahaan bongkar muat, dan PT. Pelindo juga menjadi atau masuk keanggotaan di dalam asosiasi perusahaan bongkar muat;
- Pasca UU Pelayaran, ada dua persyaratan yang diperlukan terminal operator untuk dapat melaksanakan kegiatan bongkar muat, yaitu izin sebagai badan usaha pelabuhan dan perjanjian konsensi dengan otoritas pelabuhan;

Saksi Pemerintah

1. Bay M. Hasani

- Bongkar-muat barang dari dan ke kapal meliputi *stevedoring*, *cargo dooring*, dan *receiving delivery*;
- Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Nomor 112 Tahun 2011 tertanggal 28 April tentang Tata Cara Pelayanan Kapal Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Tanjung Priok mengatur bahwa pelaksana bongkar muat adalah perusahaan bongkar muat atau badan usaha pelabuhan yang telah memiliki izin untuk itu;
- Mekanisme pelaksanaan atau penunjukan perusahaan bongkar muat dilakukan, *pertama*, apabila kondisi angkutan bersifat *linear term*, maka yang berhak menunjuk adalah perusahaan pelayaran. *Kedua*, untuk kondisi angkutan *fee in-out service* atau *FIOS term* yang menunjuk bongkar muat adalah pemilik barang;
- Adapun kekhawatiran dari perusahaan bongkar muat terkait dengan adanya kontribusi yang bersifat *Business to Business*, yang dilaksanakan berdasarkan dalam suatu kesepakatan antara perusahaan bongkar muat dan pengelola terminal;

[2.5] Menimbang bahwa terhadap permohonan Pemohon, Dewan Perwakilan Rakyat menyampaikan keterangan lisan pada persidangan tanggal 17 Maret 2011 dan keterangan tertulis yang disampaikan melalui Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 6 April 2011, yang pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

A. KETENTUAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN YANG DIMOHONKAN PENGUJIAN TERHADAP UUD 1945

Dalam permohonannya, Pemohon mengajukan permohonan pengujian materil Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran, yang berbunyi: "Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas...penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang."

B. HAK DAN/ATAU KEWENANGAN KONSTITUSIONAL YANG DIANGGAP PEMOHON DIRUGIKAN DENGAN BERLAKUNYA UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN

Menurut Pemohon, ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan "Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas...penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang, bersifat diskriminatif terhadap pelaku ekonomi dan dianggap bertentangan dengan Pasal 27 ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28I ayat (2) dan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945.

Adapun kerugian konstitusional yang didalilkan Pemohon pada pokoknya yaitu:

1. Bahwa, Pemohon beranggapan Pasal 90 ayat (1) dan Pasal 91 ayat (1) UU Pelayaran memberikan penegasan bahwa seluruh kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhan dilakukan oleh suatu badan usaha pelabuhan, sehingga terkait dengan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran memberikan peluang kepada badan usaha pelabuhan selain sebagai penyedia jasa kepelabuhan juga termasuk melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang, padahal yang seharusnya kegiatan bongkar muat barang dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk kegiatan dimaksud. Menurut Pemohon ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran memiliki potensi munculnya monopoli usaha dibidang bongkar muat barang oleh badan usaha pelabuhan dengan mengabaikan perusahaan yang khusus didirikan untuk kegiatan usaha bongkar muat barang sesuai dengan Pasal 32 ayat (1) UU Pelayaran. (*vide*: Permohonan *a quo* hal. 15);
2. Bahwa, menurut Pemohon dengan memberikan hak melakukan kegiatan bongkar muat barang kepada Badan Usaha Pelabuhan seperti bunyi Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran, maka praktik monopoli yang selama ini berjalan cenderung berkelanjutan sehingga Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang eksistensi usaha jasa bongkar muat sudah dimiliki sejak tahun 1988 akan dimarginalisasi/digusur sehingga lambat laun menimbulkan ketidakpastian usaha bagi banyak Perusahaan Bongkar Muat, dan akan dikuasai oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia. Dengan demikian PT (Persero) Pelindo

Indonesia akan menguasai kegiatan di pelabuhan dari hulu sampai hilir. (*vide* : Permohonan *a quo* hal. 16);

3. Bahwa, Pemohon beranggapan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia tetap akan diberikan hak untuk melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana diatur dalam Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran, maka praktik monopoli yang selama ini dilakukan oleh PT (Persero) Pelindo akan berjalan lebih kuat lagi sebagaimana telah diatur sebelumnya melalui Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 6 tahun 2002, dengan demikian akan menimbulkan keresahan dengan munculnya iklim usaha yang tidak kondusif dalam kegiatan usaha jasa bongkar muat barang di pelabuhan. (*vide* Permohonan *a quo* hal. 12);
4. Pemohon beranggapan ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran bertentangan dengan Pasal 27 ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28I ayat (2) dan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945, yang berbunyi:
 - Pasal 27 ayat (2) UUD 1945, yang berbunyi: "Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan";
 - Pasal 28A UUD 1945, yang berbunyi: "Setiap orang berhak untuk hidup dan berhak mempertahankan hidup dan kehidupannya";
 - Pasal 28C ayat (2) UUD 1945, yang berbunyi: "Setiap orang berhak untuk memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa, dan negaranya";
 - Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, yang berbunyi: "Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil, serta perlakuan yang sama dihadapan hukum";
 - Pasal 28I ayat (2) UUD 1945, yang berbunyi: "Setiap orang berhak bebas dari perlakuan yang diskriminatif atas dasar apa pun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif itu";
 - Pasal 33 ayat (4) UUD 1945, yang berbunyi: "Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi, berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional".

C. KETERANGAN DPR RI

Terhadap dalil Pemohon sebagaimana diuraikan dalam Permohonan *a quo*, DPR dalam penyampaian pandangannya terlebih dahulu menguraikan mengenai kedudukan hukum (*legal standing*) dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Pemohon

Kualifikasi yang harus dipenuhi oleh Pemohon sebagai pihak telah diatur dalam ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disingkat UU Mahkamah Konstitusi), yang menyatakan bahwa "Para Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu:

- a. perorangan warga negara Indonesia;
- b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;
- c. badan hukum publik atau privat; atau
- d. lembaga negara."

Hak dan/atau kewenangan konstitusional yang dimaksud ketentuan Pasal 51 ayat (1) tersebut, dipertegas dalam penjelasannya, bahwa "yang dimaksud dengan "hak konstitusional" adalah hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945" Ketentuan Penjelasan Pasal 51 ayat (1) ini menegaskan, bahwa hanya hak-hak yang secara eksplisit diatur dalam UUD 1945 saja yang termasuk "hak konstitusional";

Oleh karena itu, menurut UU Mahkamah Konstitusi, agar seseorang atau suatu pihak dapat diterima sebagai Pemohon yang memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) dalam permohonan pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945, maka terlebih dahulu harus menjelaskan dan membuktikan:

- a. Kualifikasinya sebagai Pemohon dalam permohonan *a quo* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi;
- b. Hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya sebagaimana dimaksud dalam "Penjelasan Pasal 51 ayat (1)" dianggap telah dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang.

Mengenai parameter kerugian konstitusional, Mahkamah Konstitusi telah memberikan pengertian dan batasan tentang kerugian konstitusional yang timbul

karena berlakunya suatu Undang-Undang harus memenuhi 5 (lima) syarat (*vide* Putusan Perkara Nomor 006/PUU-III/2005 dan Perkara Nomor 011/PUU-V/2007) yaitu sebagai berikut:

- a. adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD Tahun 1945;
- b. bahwa hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon tersebut dianggap oleh Pemohon telah dirugikan oleh suatu Undang-Undang yang diuji;
- c. bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian dan/atau kewenangan konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi;

Apabila kelima syarat tersebut tidak dipenuhi oleh Pemohon dalam perkara pengujian Undang-Undang *a quo*, maka para Pemohon tidak memiliki kualifikasi kedudukan hukum (*legal standing*) sebagai Pihak Pemohon.

Menanggapi permohonan Pemohon *a quo*, DPR berpandangan bahwa Pemohon hams dapat membuktikan terlebih dahulu apakah benar para Pemohon sebagai pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan atas berlakunya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji, khususnya dalam mengkonstruksikan adanya kerugian terhadap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya sebagai dampak dari diberlakukannya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji;

Terhadap kedudukan hukum (*legal standing*) tersebut, DPR berpandangan bahwa Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sebagaimana disyaratkan dengan ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang tentang Mahkamah Konstitusi dan berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi Perkara Nomor 006/PUU-III/2005 dan Perkara Nomor 011/PUU-V/2007, dengan penjelasan sebagai berikut:

1. Bahwa sebagaimana dikemukakan dalam permohonannya, Pemohon adalah Pengurus Dewan Pimpinan Pusat Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (DPP APBMI), yang merupakan organisasi profesi dari perusahaan-

perusahaan bongkar muat Indonesia yang bersifat mandiri. Menurut Pemohon APBMI bertujuan untuk mempersatukan perusahaan bongkar muat di Indonesia agar bisa saling berkomunikasi dan bekerjasama dalam meningkatkan peranan pengusaha bongkar muat serta memberikan arah yang pasti bagi dunia usaha bongkar muat, membantu usaha pemerintah dalam membina dan memajukan usaha bongkar muat di Indonesia, guna menunjang pembangunan nasional serta membina dan menyalurkan cita, rasa, karsa dan karya Perusahaan Bongkar Muat Indonesia demi tercapainya masyarakat yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan UUD 1945. APBMI menurut Pemohon adalah satu-satunya Asosiasi wadah Pengusaha Jasa Bongkar Muat di pelabuhan Indonesia sesuai Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 6/AL3014/Phb-89 tanggal 28 Oktober 1989 tentang Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia, sehingga menurut Pemohon, APBMI dapat mewakili kepentingan konstitusional para anggotanya;

2. Menurut DPR, Pemohon selaku wakil dari APBMI sesungguhnya tidak terhalangi dan tidak berkurang hak konstitusionalnya dalam melakukan kegiatan bongkar muat barang dengan berlakunya ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran, oleh karena jika mencermati substansi Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran, yang berbunyi: "Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas...penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang," tidak terdapat hubungan sebab akibat (*causal verband*) dengan kerugian yang didalilkan oleh Pemohon;
3. Dalam permohonan *a quo*, sebenarnya yang dipersoalkan Pemohon adalah bahwa melalui pengaturan dalam Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE. 6 Tahun 2002 tanggal 11 November 2002 tentang Pengesahan Kegiatan Bongkar Muat oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia, maka setiap Perusahaan Bongkar Muat yang melaksanakan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan diharuskan mengajukan permohonan kerjasama dengan PT. Pelindo serta membayar biaya supervisi atau kontribusi pelayanan bongkar muat atas kegiatan bongkar muat. Terhadap dalil Pemohon tersebut, menunjukkan bahwa yang menjadi pokok persoalan adalah karena terbitnya Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 6 Tahun 2002, sehingga DPR berpandangan bahwa hal ini bukan persoalan konstitusionalitas norma Pasal

90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran, tetapi merupakan penerapan suatu norma dalam operasionalnya;

Berdasarkan pandangan tersebut, DPR memohon kepada Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang mulia, untuk menyatakan bahwa Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*), sehingga permohonan Pemohon sudah sepatutnya dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijkeverklaard*);

Namun apabila Mahkamah Konstitusi yang mulia berpendapat lain, selanjutnya DPR menyampaikan Keterangan atas pokok perkara pengujian materiil UU Pelayaran;

2. Pengujian Materiil Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (untuk selanjutnya disingkat UU Pelayaran)

Pemohon dalam permohonan *a quo* berpendapat bahwa hak konstitusionalnya telah dirugikan atau berpotensi menimbulkan kerugian oleh berlakunya ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran, terhadap dalil yang dikemukakan Pemohon tersebut, DPR berpandangan dengan memberikan keterangan/penjelasan sebagai berikut:

1. Pelayaran yang merupakan satu kesatuan sistem, terdiri dari angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim. Oleh karena itu, pelayaran sebagai satu kesatuan sistem tersebut, dalam pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah yang mencakup pengaturan, pengendalian dan pengawasan. Pembinaan yang terkait dengan pengaturan, Pemerintah selaku regulator dapat menetapkan kebijakan umum dan teknis mengenai standar, pedoman, kriteria, perencanaan dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perizinan. Di bidang pengendalian, Pemerintah memberikan arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian. Sedangkan dalam hal pengawasan, Pemerintah bertanggung jawab dalam melakukan kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan termasuk tindakan korektif dan penegakan hukum;
2. UU Pelayaran disusun berdasarkan pada 4 pilar utama yaitu *pertama*, angkutan di perairan; *kedua*, kepelabuhanan, *ketiga*, keamanan dan keselamatan pelayaran; dan *keempat*, perlindungan lingkungan maritim. Selain itu, UU Pelayaran telah memisahkan secara tegas antara fungsi regulator yang

dilakukan oleh Pemerintah, dan operator di pelabuhan salah satunya dilakukan oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia (PELINDO), sehingga dengan pemisahan fungsi ini dapat mendorong minat dan peran serta swasta dalam upaya mewujudkan persaingan usaha yang sehat (*fair competitiveness*) dan terwujudnya akuntabilitas penyelenggara Negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional. Terkait dengan pengaturan penyelenggaraan kepelabuhanan, UU Pelayaran telah memuat ketentuan mengenai penghapusan monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan dan memberikan peran serta kepada pemerintah daerah dan swasta secara proporsional sesuai dengan kewenangannya yang diberikan ketentuan peraturan perundang-undangan di dalam penyelenggaraan kepelabuhanan. Badan Usaha Pelabuhan yang bertindak sebagai salah satu operator di Pelabuhan adalah PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia (PELINDO). Dengan demikian dalil Pemohon yang menyatakan adanya praktik monopoli dalam menyelenggarakan kepelabuhanan yang dilakukan oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia (PELINDO) sama sekali tidak terbukti;

3. Mencermati substansi yang terkandung dalam Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran dapat dipahami, bahwa ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran tidak mengatur mengenai perizinan bongkar muat melainkan mengatur jenis kegiatan berupa penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat. Ketentuan yang mengatur perizinan kegiatan bongkar muat tersebut diatur dalam ketentuan Pasal 32 ayat (1), Pasal 33, dan Pasal 34 UU Pelayaran. Sehingga apabila Pemohon dalam memahami UU Pelayaran secara sepotong-sepotong atau parsial tentu akan menimbulkan penafsiran yang kontradiktif dalam memahami ketentuan Pasal 32 dengan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran. Karena itu, DPR berpandangan seyogyanya Pemohon dalam memahami UU Pelayaran harus secara komprehensif yang antara pasal-pasal nya tidak berdiri sendiri tetapi memiliki keterkaitan satu dengan lainnya. Oleh karena, UU Pelayaran telah mengatur secara komprehensif mengenai kegiatan bongkar muat baik dari sisi perusahaan maupun kegiatan operasional. Dengan demikian alasan Pemohon yang menyatakan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran merupakan puncak dari upaya yang secara sistematis, terstruktur, dan terencana untuk mengurangi dan/atau menghalangi-halangi peran perusahaan bongkar muat dalam

menjalankan usaha bongkar muat di pelabuhan adalah anggapan yang tidak berdasar;

4. Selain itu perlu juga dicermati, bahwa ketentuan yang mengatur bongkar muat oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu dan wajib memiliki izin usaha adalah ketentuan Pasal 31 UU Pelayaran, sehingga jelas bahwa ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran tidak mengatur bongkar muat oleh badan usaha. Berdasarkan ketentuan ini, sudah sangat jelas keberadaan kegiatan bongkar muat barang dan badan usaha bongkar muat barang, perizinan dan persyaratan perizinan yang diatur dalam UU Pelayaran, sehingga tidak tepat dan berdasar, jika ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran dipertentangkan dengan Pasal 27 ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28I ayat (2) dan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945;
5. Pasal 90 UU Pelayaran telah mengatur bahwa kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan. *Pertama*, kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan meliputi penyediaan dan atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang, yang terdiri atas: (a) penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat; (b) penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih; (c) penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan; (d) penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas; (e) penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat serta peralatan pelabuhan; (f) penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, dan curah kering; (g) penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang; (h) penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang dan/atau (i) penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal. Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan izin usaha yang dimilikinya, dan dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan bagi pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. *Kedua*, kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan meliputi kegiatan yang menunjang kelancaran operasional dan memberikan nilai tambah bagi pelabuhan, antara lain perkantoran, fasilitas pariwisata dan

perhotelan, instalasi air bersih, listrik dan telekomunikasi, jaringan air limbah dan sampah, pelayanan bunker dan tempat tunggu kendaraan bermotor. Kegiatan jasa terkait dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha;

6. Terkait dengan ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran yang dimohonkan pengujian, DPR berpandangan, bahwa sebagaimana telah dikemukakan, bahwa Pemohon memahami ketentuan Pasal dimaksud secara parsial dan tidak memahami ketentuan terkait lainnya secara komprehensif, sehingga hal ini menimbulkan pemahaman yang keliru dalam menentukan pasal-pasal dalam UUD 1945 sebagai batu uji untuk dipertentangkan dengan ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran. Atas dasar hal tersebut, dapat dijelaskan, memperhatikan ketentuan bongkar muat barang di pelabuhan sebagaimana diatur dalam UU Pelayaran, maka kegiatan bongkar muat barang dapat dilaksanakan oleh:
 - a. Pasal 31 UU Pelayaran mengatur Perusahaan Bongkar Muat (PBM), terhadap bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery*;
 - b. Pasal 32 UU Pelayaran mengatur Perusahaan Angkutan Laut Nasional, hanya untuk kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikannya;
 - c. Pasal 91 UU Pelayaran mengatur Badan Usaha Pelabuhan, sepanjang memenuhi persyaratan wajib memiliki izin usaha sebagai Badan Usaha Pelabuhan;
7. Berdasarkan pada uraian tersebut, DPR berpandangan bahwa dalil Pemohon yang beranggapan bahwa ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran diskriminatif terhadap pelaku ekonomi sehingga dianggapnya bertentangan dengan UUD 1945 adalah tidak tepat. Oleh karena pemahaman terhadap Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran, adalah penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang di Pelabuhan berlaku untuk setiap badan usaha yang memenuhi ketentuan UU Pelayaran, dan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang di pelabuhan dilakukan oleh badan usaha yaitu Badan Usaha Pelabuhan, Perusahaan Bongkar Muat dan Perusahaan Angkutan Laut Nasional, yang masing-masing badan usaha tersebut memiliki fungsi dan kewenangan yang berbeda sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-

undangan, dengan demikian tidak ada yang diskriminatif terhadap badan usaha sebagai pelaku ekonomi;

8. Menurut DPR dikaitkan dengan dalil Pemohon, sesungguhnya tidak ada kepentingan konstitusional Pemohon selaku wakil APBMI bertindak untuk dan atas nama Badan Usaha/Perusahaan Bongkar Muat yang mempunyai tujuan dan fungsi yang dituangkan dalam Anggaran Dasarnya terhadap ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran. Oleh karena, Badan Usaha Pelabuhan dalam melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan didasarkan pada izin usaha pelabuhan yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan untuk Pelabuhan Utama dan Pelabuhan Pengumpul, sedangkan Gubernur memberikan izin untuk Pelabuhan Pengumpan Regional dan Bupati/Walikota memberikan izin untuk Pelabuhan Pengumpan Lokal. Sedangkan bagi perusahaan angkutan laut nasional izinnya melekat pada izin perusahaan angkutan laut. Hal ini sama sekali tidak terkait dengan kepentingan hukum Pemohon selaku wakil APBMI dalam memperjuangkan anggotanya;
9. Dalam permohonan *a quo*, Pemohon juga tidak dapat menjelaskan secara aktual dan potensi kerugian konstitusional yang dialami Pemohon, dan dalam uraiannya Pemohon tidak didasarkan pada pemahaman dan penafsiran yang komprehensif bahkan cenderung salah menafsirkan ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran, tanpa mendalami dan memperhatikan ketentuan terkait lainnya dalam hal pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang. Terlebih lagi Pemohon menghendaki bahwa ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran harus ditafsirkan sebagai pelayanan jasa yang terkait dengan penyediaan fasilitas jasa bongkar muat barang, sehingga Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran secara lengkap berbunyi "Penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas jasa bongkar muat barang".

Penambahan frasa baru tersebut menimbulkan norma baru yang tentu akan melahirkan norma yang kontradiktif dengan ketentuan normatif lainnya, bahkan kontra produktif dengan maksud dan tujuan diberlakukannya Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran. Sehingga sudah seharusnya permohonan Pemohon ditolak atau setidaknya-tidaknya dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);

10. Berdasarkan pandangan tersebut, maka ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran yang terkait dengan materi muatan ayat maupun pasal Undang-Undang *a quo* yang dimohonkan pengujian, tidak bertentangan dengan UUD 1945, serta tetap mempunyai kekuatan hukum mengikat dan berlaku tanpa harus dilakukan penambahan frasa baru atau penafsiran baru maupun penafsiran konstitusional bersyarat (*conditionally constitutional*) terhadap Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran;

Berdasarkan pada dalil-dalil yang dikemukakan, DPR berpandangan bahwa ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran tidak menyebabkan hilangnya atau berpotensi menghilangkan hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon, dan karenanya permohonan pengujian materi UU Pelayaran terhadap UUD 1945 tidak beralasan demi hukum;

DPR memohon kiranya Mahkamah Konstitusi memberikan amar putusan sebagai berikut:

1. Menyatakan Pemohon *a quo* tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sehingga permohonan *a quo* harus dinyatakan tidak dapat diterima;
2. Menyatakan permohonan *a quo* ditolak untuk seluruhnya atau setidaknya permohonan *a quo* tidak dapat diterima;
3. Menyatakan Keterangan DPR RI diterima untuk seluruhnya;
4. Menyatakan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak bertentangan dengan Pasal 27 ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28I ayat (2), dan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945;
5. Menyatakan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tetap memiliki kekuatan hukum mengikat.

Apabila Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, kami mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*);

[2.6] Menimbang bahwa Pemohon mengajukan kesimpulan yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 4 Juli 2011 yang pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

I. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI

Bahwa terbukti dan tidak terbantahkan dalam pemeriksaan sengketa *a quo* bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang memeriksa permohonan *a quo*

sebagaimana dimaksudkan ketentuan Pasal 24C ayat (1) UUD 1945 *juncto* Pasal 10 ayat (1) huruf a UU Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi. Berdasarkan ketentuan tersebut, maka Mahkamah Konstitusi berwenang untuk memeriksa, mengadili dan memutus permohonan perkara *a quo*.

II. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PEMOHON

Bahwa terbukti dan tidak terbantahkan dalam pemeriksaan perkara *a quo* bahwa para Pemohon adalah para pihak yang mewakili kepentingan organisasi dan para anggota dari Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) yang beranggotakan 1.008 (seribu delapan) Perusahaan Bongkar Muat [bukti P-25]. Sebagai wadah berhimpunnya perusahaan bongkar muat di pelabuhan seluruh Indonesia.

Bahwa Asosiasi ini didirikan sebagai dukungan terhadap salah satu program pemerintah yaitu dalam menjamin kelancaran dan keamanan lalu lintas barang di pelabuhan sebagai usaha untuk pengembangan perdagangan dalam dan luar negeri sekaligus mampu menyediakan lapangan pekerjaan bagi warga negara Indonesia guna menunjang kegiatan ekonomi dalam rangka mensukseskan pembangunan ekonomi nasional. Sehubungan dengan itu asosiasi *a quo* merupakan organisasi profesi dari perusahaan-perusahaan bongkar muat Indonesia yang bersifat mandiri, dan merupakan mitra pemerintah. Tujuan asosiasi *a quo* ditegaskan dalam Pasal 6 Anggaran Dasar Asosiasi *a quo* (*vide* bukti P-16) *“APBMI bertujuan mempersatukan perusahaan bongkar muat di Indonesia agar bisa saling berkomunikasi dan bekerjasama dalam meningkatkan peranan pengusaha bongkar muat serta memberikan arah yang pasti bagi dunia usaha bongkar muat, membantu usaha pemerintah dalam membina dan memajukan usaha bongkar muat di Indonesia guna menunjang Pembangunan Nasional serta membina dan menyalurkan cita, rasa, karsa dan karya Perusahaan Bongkar Muat Indonesia demi tercapainya masyarakat yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.”*

Dalam hubungan ini, APBMI memiliki fungsi untuk meningkatkan kemampuan dan kegiatan usaha para anggotanya, sehingga peran yang harus dilakukan adalah mengupayakan peningkatan mekanisme komunikasi dan sistem informasi antara perusahaan bongkar muat dengan asosiasi-asosiasi lainnya dan dengan Pemerintah agar tercapai suatu kerja sama yang harmonis dan saling menguntungkan dalam rangka menunjang pembangunan nasional.

Bahwa terbukti dan tidak terbantahkan dalam pemeriksaan perkara *a quo* bahwa para pengusaha jasa Bongkar Muat Barang di pelabuhan yang tergabung dalam Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) adalah satu-satunya Asosiasi wadah Pengusaha Jasa Bongkar Muat di pelabuhan Indonesia sesuai Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 6/AL 3014/Phb-89 tentang Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia tanggal 28 Oktober 1989 (bukti P-19). Hal ini ditegaskan dalam *diktum* pertama Surat Keputusan tersebut: *“Mengakui Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia, selanjutnya dalam Keputusan ini disebut APMBI yang dibentuk oleh para pengusaha di bidang bongkar muat dalam Musyawarah Nasional I tanggal 28 Oktober 1988, merupakan satu-satunya organisasi pengusaha bongkar muat Indonesia”*;

Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, maka APBMI adalah satu-satunya organisasi yang mewakili para pengusaha di bidang bongkar muat, sehingga dengan demikian APBMI sesuai dengan Anggaran Dasarnya dan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 6/AL 3014/Phb-89 tentang Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia dapat mewakili kepentingan konstitusional para anggotanya, maka para Pemohon memiliki kewenangan untuk menjadi pihak dalam perkara *a quo*.

III. KEPENTINGAN DAN KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON

III.A. KEPENTINGAN HUKUM PEMOHON

III.A.1 Bahwa Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dibuat dengan maksud salah satunya adalah untuk peningkatan peran swasta sekaligus upaya mempertinggi efisiensi dengan menghilangkan ekonomi biaya tinggi di Industri Kepelabuhan maupun di Industri Pelayaran, juga bagi Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional seiring menyusunnya Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 [bukti P-13].

III.A.2. Bahwa terbukti dan tidak terbantahkan dalam pemeriksaan perkara *a quo* bahwa Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menetapkan 2 (dua) kelompok bidang usaha yaitu pada Pasal 31 tentang Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan yang terdiri dari beberapa sub bidang usaha, dalam hal mana salah satunya adalah usaha bongkar muat barang yang dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM); Sedang disisi lain, yakni pada Pasal 90, mengatur kegiatan perusahaan di pelabuhan, terdiri atas penyediaan dan atau/pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait

dengan kepelabuhan dan dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP), yang selanjutnya diketahui penyelenggaranya adalah PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia dikenal sebagai PT. Pelindo. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) sebagai pelaku usaha jasa Bongkar Muat di pelabuhan di Indonesia merupakan segmen usaha jasa yang dibentuk pasca Instruksi Presiden Nomor 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi;

- III.A.3. Bahwa terbukti dan tidak terbantahkan dalam pemeriksaan perkara *a quo*, bahwa ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran merupakan puncak dari upaya yang secara sistimatis, terstruktur dan terencana untuk mengurangi dan/atau menghalang-halangi peran perusahaan bongkar muat dalam menjalankan usaha bongkar muat di pelabuhan, di mana upaya mengurangi dan/atau menghalang-halangi ditempuh melalui pengaturan sejak dimuat dalam Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor: S.E. 6 Tahun 2002 tanggal 11 November 2002 tentang Penegasan Kegiatan Bongkar Muat oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV [bukti P-3];

Bahwa terbukti dan tidak terbantahkan dalam pemeriksaan perkara *a quo* bahwa Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 telah salah menafsirkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan I menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO) [bukti P-4], Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan II menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO) [bukti P-5], Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan III menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO) [bukti P-6], Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan IV menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO) [bukti P-7], sebagaimana diatur dalam Pasal 2 tentang maksud dan tujuan PT. (Perseroan) Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV;

Bahwa terbukti dan tidak terbantahkan dalam pemeriksaan perkara *a quo* Bahwa Surat Edaran Menteri Perhubungan *a quo* secara keliru menafsirkan keempat PP tersebut, dengan menyatakan bahwa maksud

dan tujuan didirikannya persero salah satunya adalah menyelenggarakan kegiatan bongkar muat yang merupakan kegiatan jasa kepelabuhanan di pelabuhan yang diselenggarakannya dan tidak diperlukan penyesuaian perijinan seperti halnya perusahaan angkutan laut sebagaimana diatur dalam PP Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan Perairan [bukti P-8] *juncto* Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal [bukti P-9];

Bahwa PP Nomor 56 Tahun 1991, PP Nomor 57 Tahun 1991, PP Nomor 58 Tahun 1991, PP Nomor 59 Tahun 1991 memberi landasan ijin pendirian Perseroan (PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV) dengan maksud dan tujuan usaha sebagai penyedia/pengelola terminal dan fasilitas pelabuhanan, sehingga PT (Persero) Pelabuhan Indonesia bukan sebagai Pengusaha Bongkar Muat. Segmen usaha PT (Persero) Pelabuhan Indonesia sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut [bukti P-10] *juncto* Undang-Undang Pelayaran Nomor 21 Tahun 1992 [bukti P-11] telah membatasi ruang lingkup kegiatan dan fasilitas pelabuhan lainnya tanpa termasuk kegiatan usaha bongkar muat. Dengan demikian, Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 6 Tahun 2002 sangat keliru memasukkan lingkup usaha bongkar muat sebagai segmen usaha PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, karena PP Nomor 56 Tahun 1991, PP Nomor 57 Tahun 1991, PP Nomor 58 Tahun 1991, PP Nomor 59 Tahun 1991 tentang pendirian PT. (Perseroan) Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV tidak mengatur kegiatan jasa bongkar muat sebagai kegiatan PT. (Perseroan) Pelabuhan Indonesia;

Bahwa dengan adanya Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor: SE.6 Tahun 2002 tanggal 11 November 2002, maka selanjutnya setiap Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang akan melaksanakan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan diharuskan mengajukan surat permohonan kerja sama bongkar muat dengan PT Pelindo serta membayar biaya supervisi atau kontribusi pelayanan bongkar muat atas kegiatan bongkar muat. Padahal dalam pelaksanaan pekerjaan dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat, sehingga tidak adil dan tidak memiliki dasar

hukum pengenaan biaya supervisi atau kontribusi pelayanan bongkar muat serta biaya tersebut tidak sesuai dengan pos tarif jasa kepelabuhanan yang telah ditetapkan oleh pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 72 Tahun 2005 tentang jenis, struktur dan golongan tarif pelayanan jasa kepelabuhanan [bukti P-12], seperti sebagai berikut:

- a. Tarif pelayanan jasa kapal:
 - Tarif pelayanan jasa labuh
 - Tarif pelayanan jasa pemanduan
 - Tarif pelayanan jasa penundaan
 - *Tarif pelayanan jasa tambat.*
- b. Tarif pelayanan jasa barang:
 - *Tarif pelayanan jasa dermaga*
 - Tarif pelayanan jasa penumpukan
 - Tarif pelayanan jasa peti kemas di terminal peti kemas.
- c. Tarif pelayanan jasa kepelabuhanan lainnya, meliputi:
 - *Tarif tanda masuk (pas) pelabuhan*
 - Tarif penggunaan tanah
 - Tarif penggunaan tanah khusus industri galangan kapal dan kegiatan PELRA
 - Tarif penggunaan ruangan/bangunan
 - Tarif pelayanan listrik
 - Tarif pelayanan jasa informasi
 - Tarif pelayanan jasa air bersih.

III.A.4. Bahwa terbukti dan tidak terbantahkan dalam pemeriksaan perkara *a quo*, bahwa permasalahan bagi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah bahwa PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) berdasarkan pendiriannya PP Nomor 56 Tahun 1991, PP Nomor 57 Tahun 1991, PP Nomor 58 Tahun 1991 dan PP Nomor 59 Tahun 1991 adalah sebagai pengelola pelabuhan, namun oleh Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 6 Tahun 2002 telah dipersepsikan sebagai landasan hukum izin usaha bongkar muat barang yang dilaksanakan oleh PT (Persero) Pelabuhan Indonesia pada pelabuhan tempat dimana kegiatan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia berada. Fakta ini memperlihatkan bahwa PT (Persero) Pelabuhan

Indonesia sebagai penyelenggara pelabuhan telah melakukan praktik monopoli kegiatan dengan memasukkan usaha bongkar muat barang sebagai salah satu segmen usahanya seperti terjadi di Pelabuhan Cirebon, Pelabuhan Cilacap, Pelabuhan Gresik, dan Tanjung Priuk. Fakta tersebut memperlihatkan kegiatan bongkar muat yang diselenggarakan oleh PT (Persero) Pelabuhan Indonesia bahwa kegiatan bongkar muat tersebut tidak memenuhi ketentuan Pasal 32 ayat (1) UU Nomor 17 Tahun 2008 bahwa "Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud dalam pasal 31 ayat (2) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu."

PT (Persero) Pelabuhan Indonesia menyelenggarakan kegiatan bongkar muat tanpa memiliki izin khusus untuk kegiatan bongkar muat tersebut disebabkan karena tidak jelasnya tafsir atau penjelasan Pasal 90 ayat (3) huruf d UU Nomor 17 Tahun 2008;

III.A.5. Bahwa sekalipun ada masa transisi 3 tahun bagi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia untuk melakukan penyesuaian izin sebagaimana diatur dalam Pasal 344 UU Nomor 17 Tahun 2008, tetapi praktik di lapangan memperlihatkan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia telah turut mengerjakan usaha bongkar muat barang tanpa ijin yang khusus diperlukan untuk kegiatan usaha tersebut sebagaimana disyaratkan dalam Pasal 32 ayat (1) *juncto* Pasal 31 UU Nomor 17 Tahun 2008. Sesungguhnya PT (Persero) Pelabuhan Indonesia tidak dapat menjalankan kegiatan bongkar muat berdasarkan PP Nomor 20 Tahun 2010, melainkan hanya perusahaan bongkar muat saja yang dapat menjalankan usaha bongkar muat sebagaimana diatur dalam PP Nomor 20 Tahun 2010. Bahwa dalil tersebut adalah sesuai dengan keterangan saksi Pemohon atas nama Capt. Prijanto H. S.H. yang telah memberikan keterangan di bawah sumpah dalam persidangan Mahkamah Konstitusi pada tanggal 17 Maret 2011, yang pada pokoknya juga menerangkan bahwa:

- sekarang perusahaan bongkar muat di dalam melakukan kegiatannya merupakan sub kontraktor dari Pelindo;
- PT. Pelindo, bisa menguasai dari hulu ke hilir berarti menutup kesempatan kerja perusahaan bongkar;

Bahwa ketentuan Pasal 344 UU Nomor 17 Tahun 2008 berbunyi:

1. Pada saat Undang-undang ini berlaku, Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan Pelabuhan tetap menyelenggarakan kegiatan Pengusahaan di Pelabuhan berdasarkan Undang-undang ini;
2. Dalam waktu paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-undang ini berlaku, kegiatan usaha pelabuhan yang dilaksanakan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan Badan Usaha Milik Negara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib disesuaikan dengan ketentuan sebagaimana diatur dalam Undang-undang ini;
3. Kegiatan pengusahaan di Pelabuhan yang telah diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara tetap diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara dimaksud;

Bahkan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia bertindak lebih jauh dari kewenangannya yang diberikan berdasarkan PP Nomor 56 Tahun 1991 *juncto* PP Nomor 57 Tahun 1991 *juncto* PP Nomor 58 Tahun 1991 *juncto* PP Nomor 59 Tahun 1991, dengan melakukan seleksi terhadap perusahaan bongkar muat untuk dapat tetap melakukan kegiatan usaha bongkar muat di wilayah Pelabuhan dalam lingkungan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, antara lain di PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II di Jakarta [Surat Nomor Hm608/5/8/P1-II-10 tanggal 1 September 2010, Bukti P-20, dan Surat Nomor Hm608/9/1/P1-II-10 tanggal 25 November 2010, Bukti P-21], di PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Pelabuhan Panjang [Surat Dewan Pimpinan Wilayah APBMI Bandar Lampung Nomor 051/APBMI/LPG/XI-2010, tanggal 2 November 2010, bukti P-22], PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Pelabuhan Cirebon [Surat DPW Cabang Cirebon APBMI Nomor 022/DPC.APBMI/XI/2010 tanggal 11 November 2011, bukti P-23];

Sebagai contoh tindakan seleksi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Pelabuhan Tanjung Priok, dari 82 perusahaan bongkar muat yang diseleksi meloloskan hanya 16 perusahaan. Proses seleksi yang dilakukan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia tanpa menyertakan DPP APBMI sebagai pihak yang memahami benar kondisi perusahaan-perusahaan bongkar muat berdasarkan criteria kemampuan menjalankan kegiatan usaha bongkar muat. Namun bila seleksi menyertakan APBMI, maka hasil seleksi adalah hanya 7 perusahaan yang lolos seleksi berdasarkan criteria paguh/jumlah

barang yang dikerjanya harus minimal 750.000 ton per tahun. Tindakan lebih jauh dari PT (Persero) Pelabuhan Indonesia pasca seleksi perusahaan bongkar muat tersebut adalah menjadikan perusahaan bongkar muat sebagai perpanjangan tangan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, pada hal perusahaan bongkar yang bertindak sebagai pencari order bongkar muat dan melakukan perjanjian kegiatan bongkar muat dengan pihak perusahaan, tetapi fakta di lapangan memperlihatkan semua kegiatan seolah-olah dikerjakan oleh PT (Persero) Pelabuhan Indonesia [Tally Sheet Discharge/Loading Terminal I/II/III PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, Bukti P-24]. Bahwa dalil tersebut adalah sesuai dengan keterangan saksi Pemohon atas nama: Suhaili yang telah memberikan keterangan di bawah sumpah dalam persidangan Mahkamah Konstitusi pada tanggal 17 Maret 2011;

Dengan demikian, terbukti dan tidak terbantahkan dalam pemeriksaan perkara *a quo*, bahwa PT (Persero) Pelabuhan Indonesia menjalankan fungsi sebagai operator dan sekaligus sebagai regulator sebagaimana dahulu diatur dengan UU Nomor 21 Tahun 1992 yang telah dihapus dengan UU Nomor 17 Tahun 2008;

III.A.6. Berikut ini digambarkan perbandingan hukum kegiatan usaha bongkar muat barang di pelabuhan:

Perbandingan Hukum Kegiatan Usaha Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

<ul style="list-style-type: none"> • Dasar hukum kegiatan bongkar muat oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia (yang berlaku/digunakan saat ini): 4. Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 6 Tahun 2002 tentang Penegasan Kegiatan Bongkar Muat oleh PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III, IV pada angka 2 dikatakan sesuai dengan PP 	<ul style="list-style-type: none"> • Dasar hukum kegiatan bongkar muat oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia: 4. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran juncto PP Nomor 82/1999 juncto KM Nomor 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal: <ul style="list-style-type: none"> - Pasal 1 angka 14: Perusahaan Bongkar Muat
--	---

<p>Nomor 56, 57, 58, 59 Tahun 1991 maksud dan tujuannya didirikan Persero salah satunya adalah menyelenggarakan kegiatan bongkar muat yang merupakan kegiatan jasa kepelabuhanan di pelabuhan yang diselenggarakannya.</p> <p>5. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pasal 90 ayat (3) huruf g: Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar Muat barang <p>6. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pasal 69 ayat (1) huruf g: Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang 	<p>(PBM) adalah Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pasal 3 ayat (1): - Kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal dilakukan oleh: <ul style="list-style-type: none"> c. Perusahaan Bongkar Muat d. Perusahaan Angkutan Laut Nasional <p>5. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pasal 31 ayat (2): Usaha Jasa Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa: <ul style="list-style-type: none"> b. <i>Bongkar Muat Barang</i> <p>6. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pasal 79 ayat (2): - Usaha Jasa Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa: <ul style="list-style-type: none"> b. <i>Bongkar Muat Barang</i> - Pasal 80 ayat (2): - Kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di pelabuhan.
--	---

III.A.7. Bahwa jika PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia tetap akan diberikan hak untuk melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana diatur dalam Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Nomor 17 Tahun 2008, maka praktik monopoli yang selama ini dilakukan oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia akan berjalan lebih kuat lagi sebagaimana telah diatur sebelumnya melalui SE Menteri Perhubungan Nomor SE 6 Tahun 2002. Praktik bisnis oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia yang demikian itu akan menimbulkan keresahan dengan munculnya iklim usaha yang tidak kondusif dalam kegiatan usaha jasa bongkar muat barang di pelabuhan. Ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Nomor 17 Tahun 2008 bersifat diskriminatif terhadap pelaku ekonomi, sehingga bertentangan dengan UUD 1945, yaitu:

- a. Pasal 27 ayat (2), yaitu bahwa: "*Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan*";
- b. Pasal 28A, yaitu: "*Setiap orang berhak untuk hidup dan berhak mempertahankan hidup dan kehidupannya*";
- c. Pasal 28C ayat (2), yaitu: "*Setiap orang berhak untuk memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa, dan negaranya*";
- d. Pasal 28D ayat (1), yaitu: "*Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum*";
- e. Pasal 28I ayat (2), yaitu: "*Setiap orang berhak bebas dari perlakuan yang diskriminatif atas dasar apa pun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif itu*";
- f. Pasal 33 ayat (4), yaitu bahwa: "*perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi, berkeadilan, berkelanjutan ber-wawasan lingkungan, kemandirian, serta menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional*".

III.B. KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON

Bahwa Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran menegaskan bahwa: *“Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas:*

a.....

g. Penyediaan dan /atau pelayanan jasa bongkar muat barang;

h.....”

Ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran merupakan rangkaian ketentuan dengan Pasal 90 ayat (1) dan ayat (2) UU Pelayaran. Dalam Pasal 90 ayat (1) UU Pelayaran ditegaskan bahwa: *“Kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhan dan jasa terkait dengan kepelabuhan.”* Sedangkan Pasal 90 ayat (2) UU Pelayaran menegaskan bahwa: *“Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang”;*

Selanjutnya sebagaimana disebutkan dalam Pasal 91 ayat (1) UU Pelayaran yang menegaskan bahwa: *“Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan jenis izin yang dimilikinya”;*

Ketentuan Pasal 90 ayat (1) dan Pasal 91 ayat (1) UU Pelayaran memberikan penegasan bahwa seluruh kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhan dilakukan oleh suatu badan usaha pelabuhan. Dengan demikian pelaksana terkait dengan ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran dilakukan oleh suatu badan usaha pelabuhan, sehingga ketentuan ini memberikan peluang kepada badan usaha pelabuhan selain sebagai penyedia jasa kepelabuhan juga termasuk melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang, padahal yang seharusnya kegiatan usaha bongkar muat barang sesuai dengan ketentuan Pasal 32 ayat (1) UU Pelayaran harus dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk kegiatan dimaksud. Hal ini sesuai dengan yang ditegaskan oleh Pasal 32 ayat (1) UU Pelayaran: *“Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu”;*

Oleh karena itu ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g memiliki potensi untuk disalah tafsirkan dalam hal implementasinya yaitu munculnya kemungkinan monopoli usaha di bidang bongkar muat barang oleh badan usaha pelabuhan dengan mengabaikan perusahaan yang khusus didirikan untuk kegiatan usaha bongkar muat barang sesuai dengan Pasal 32 ayat (1) UU Pelayaran. Bahwa dalil tersebut adalah didukung oleh keterangan ahli Pemohon yaitu Dr. Tommy H. Purwaka, yang telah memberikan keterangan di bawah sumpah dalam persidangan Mahkamah Konstitusi pada tanggal 22 Juni 2011 yang pada pokoknya menerangkan bahwa:

- APBMI adalah jasa, terkait dengan angkutan di perairan dan untuk PT Pelindo adalah jasa kepelabuhanan. Bongkar-muat ada di pihak jasa, terkait dengan angkutan di perairan;
- Pasal 90 ayat (3) UU Nomor 17 Tahun 2008 termuat kata” Jasa angkutan di perairan “ Oleh karena itu, PT Pelindo jika ingin bongkar-muat maka harus membuat perusahaan khusus, itu sesuai juga dengan bunyi Undang-Undang. Dan itu makanya di dalam ketentuan umumnya disebutkan ada “usaha pokok.” yang harus mempunyai izin untuk berbuat bongkar-muat.

Bahwa terbukti dan tidak terbantahkan dalam perkara *a quo*, bahwa dengan diberikannya hak melakukan kegiatan bongkar muat barang kepada Badan Usaha Pelabuhan, maka praktik monopoli yang selama ini berjalan cenderung berkelanjutan sehingga Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang eksistensi usaha jasa Bongkar Muat sudah dimiliki sejak tahun 1988 akan dimarginalisasi/digusur sehingga lambat laun menimbulkan ketidakpastian usaha bagi banyak Perusahaan Bongkar Muat, dengan hilangnya pangsa pasar yang akan dikuasai oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia. Dengan demikian PT (Persero) Pelindo Indonesia akan menguasai kegiatan di pelabuhan dari hulu sampai hilir;

Oleh karena itu untuk menghindari tafsir yang mengarah pada tumbuhnya atau terjadinya monopoli di bidang usaha bongkar muat barang, maka Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran yang berbunyi: “..... g. *Penyediaan dan /atau pelayanan jasa bongkar muat barang*” harus ditafsirkan sebagai pelayanan jasa yang terkait dengan penyediaan fasilitas jasa bongkar muat barang sehingga Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran secara lengkap berbunyi: “.....g. *Penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas jasa bongkar muat barang*”;

Bahwa terbukti dan tidak terbantahkan dalam perkara *a quo*, bahwa apabila ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Pelayaran tidak ditafsirkan sebagaimana tersebut di atas, maka Pemohon bersama anggota APBMI mengalami kerugian immaterial dan materiil akibat terhambatnya kegiatan usaha karena diberlakukannya ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang *a quo*, yang melahirkan praktik monopoli dari hilir sampai hulu kegiatan usaha di pelabuhan oleh PT (Persero) Pelindo Indonesia [bukti P-17, bukti P-18];

Bahwa dalam hal Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 memberikan hak melakukan kegiatan bongkar muat barang kepada Badan Usaha Pelabuhan seperti bunyi Pasal 90 ayat (3) huruf g, maka praktik monopoli yang selama ini berjalan cenderung berkelanjutan sehingga PBM Perusahaan Bongkar Muat yang eksistensi usaha jasa Bongkar Muat sudah dimiliki sejak tahun 1988 akan dimarginalisasi/digusur sehingga lambat laun menimbulkan ketidakpastian usaha bagi banyak Perusahaan Bongkar Muat, dengan hilangnya pangsa pasar yang akan dikuasai oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia. Dengan demikian PT (Persero) Pelindo Indonesia akan menguasai kegiatan di pelabuhan dari hulu sampai hilir;

Bahwa dalil tersebut adalah sesuai dengan keterangan ahli Pemohon yaitu:

1. Prof. H. Ahmad Syarifuddin Natabaya, S.H., LL.M, yang telah memberikan keterangan di bawah sumpah dalam persidangan Mahkamah Konstitusi pada tanggal 17 Maret 2011, yang pada pokoknya menerangkan:
 - Bahwa ketentuan Pasal 31 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17/2008 dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu. Kedua selain badan usaha yang didirikan khusus untuk itu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), kegiatan;
 - Bahwa ketentuan Pasal 90 Undang-Undang Nomor 17/2008 ini mengatur mengenai kegiatan perusahaan di pelabuhan menyatakan, "Kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan." Artinya yang dilakukan oleh..., dalam hal ini PT. Pelindo. Bahwa PT. Pelindo itu adalah sebetulnya diatur di dalam Pasal 93 Badan Usaha Pelabuhan. Yang dilakukan di kegiatan ini adalah penyediaan dan atau pelayanan jasa kepelabuhanan jasa terkait. Ayat (2)-nya, penyediaan dan atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana pada ayat (1) meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa

- kapal, penumpang, dan barang. Jadi ada masalah memberikan jasa dalam pelayanan di perkebunan ini dan penyediaan.
- Bahwa yang harus diberikan oleh PT. Pelindo itu adalah fasilitas, memfasilitasi daripada perusahaan-perusahaan yang hanya untuk itu, yang melakukan itu dalam rangka pelayanan jasa kepelabuhan ini, sehingga apabila ini tetap sebagaimana ketentuan Pasal 90 huruf g Undang-Undang Nomor 17/2008. Demikian, maka ini ada tendensi untuk pelanggaran HAM sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Dasar 1945, khususnya pasal ini tidak memberikan kepastian hukum bagi pelaku di dalam bongkar muat barang ini;
 - Bahwa apabila ini pekerjaan yang demikian dikuasai oleh Pelindo, maka Pelindo akan menguasai dari hulu sampai dengan hilir dan ini akan terjadi monopoli. Hal demikian bertentangan dengan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945 yang mengenai, "Harus diatur secara demokratis dan dengan usaha bersama";
2. Dr. Maruarar Siahaan, S.H, yaitu ahli Pemohon yang menyampaikan keterangan tertulisnya tanggal 17 Maret 2011 di Mahkamah Konstitusi yang pada pokoknya menerangkan bahwa:
- Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, tidak sesuai dengan amanat Pasal 33 UUD 1945 sebagaimana telah ditafsirkan oleh Mahkamah Konstitusi dan Pasal 27 ayat (2), Pasal 28C ayat (2), Pasal 28I ayat (2) UUD 1945;
 - Pasal tersebut dipandang inkonstitusional secara bersyarat jika diterapkan sebagai dasar bagi kegiatan usaha PT. Pelindo dibidang jasa bongkar muat barang dan bukan dalam arti regulasi, pengawasan dan perizinan;
 - Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Nomor 17 Tahun 2008, jika ditafsirkan dan dijadikan dasar oleh PT. Pelindo untuk menjadi landasan penguasaan jasa bongkar muat barang di Pelabuhan, adalah inkonstitusional bersyarat (*conditionally unconstitutional*), yang berarti jikalau ditafsir dan diterapkan secara demikian, bertentangan dengan UUD 1945 dan karenanya tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;

Bahwa terbukti dan tidak terbantahkan dalam perkara *a quo* kerugian yang dialami oleh para Pemohon akibat ketidakjelasan tafsir Pasal 90 ayat (3) huruf g UU Nomor 17 Tahun 2008, yang kemudian memperluas usaha PT (Persero) Pelindo Indonesia dengan memasukkan bongkar muat sebagai bagian dari

kegiatan usahanya, maka hal itu telah menimbulkan kerugian setidaknya terhadap kegiatan perusahaan bongkar muat dalam satu tahun diperkirakan sebagai berikut:

- a) Kontribusi yang dibayarkan oleh PBM kepada PT. Pelindo II Tanjung Priok sebelum adanya PBM terseleksi dan sistem *one billing*. Rp. 14.500,-
Kontribusi yang harus dibayarkan oleh PBM kepada PT. Pelindo II Tanjung Priok setelah adanya PBM terseleksi yang merupakan subkontraktor dengan sistem *one-billing*. Rp. 21.934,-.

Dengan demikian ada selisih di antara kedua sistem pembayaran kontribusi sebesar Rp 7.434 per *metric ton*.

Troughput dari 16 PBM yang terseleksi dalam 1 Tahun:

10.850.000 ton x Rp. 7.434 per *metric ton* = Rp. 80.658.900.000,-

- b) Untuk PBM yang tidak masuk dalam PBM terseleksi kontribusi kepada
PT. Pelindo II Tanjung Priok : Rp. 24.523,-
kontribusi sebelum : Rp. 14.500,-
Rp. 10.023,-

Troughput perusahaan sebanyak 15.000.000 ton x Rp. 10.023 = Rp. 150.345.000.000,-

- c) Pembayaran sistem *one billing* PBM harus membayar 100% dimuka sebelum kapal sandar, yang kontradiktif terhadap *shipping business philosophy* bahwa “*no service no pay*”. Ilustrasi berikut ini untuk aktivitas satu tahun:

(OPP/OPT + Dermaga + Ret ke B + PPN) = Rp. 58.305,5 x 25.850.000 ton

Akan dikembalikan setelah

perusahaan bongkar muat selesai = Rp. 237.983.900.000,-

tanpa ada kepastian berapa = Rp. 367.845.000.000,-

hak PBM dikembalikan Rp. 901.367.675.000,-

Hak PBM sebesar 60% dan 55 = Rp. 1.507.197.175.000,-

Bahwa dalil tersebut adalah sesuai dengan keterangan saksi Pemohon atas nama Suhaili yang telah memberikan keterangan di bawah sumpah dalam persidangan Mahkamah Konstitusi pada tanggal 17 Maret 2011;

Bahwa dengan menambah kegiatan jasa bongkar muat telah mengakibatkan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia sebagai pengelola pelabuhan menjadi “lalai” dalam menjalankan kewajiban usaha pokoknya, yaitu meliputi

pelayanan jasa kapal (*jasa labuh, jasa penundaan, jasa tambat*), dan pelayanan jasa barang (*jasa dermaga, jasa penumpukan, jasa peti kemas*), serta jasa terminal (*penyediaan peralatan bongkar muat*). Seperti contoh pada Pelabuhan Cirebon lebih mengutamakan angkutan batu bara karena lebih menguntungkan dibandingkan mengangkut pupuk dengan pertimbangan bahwa mengangkut batu bara dapat dilalui dengan kedalaman hanya 4 meter sehingga tak perlu dikeruk lagi lumpur di sekitar pelabuhan untuk jangka waktu satu tahun. Dengan demikian PT (Persero) Pelindo Indonesia menikmati keuntungan berlebih akibat menghemat biaya pengerukan lumpur pelabuhan, tetapi justru menghambat arus masuk pelabuhan akibat pendangkalan lumpur di perairan pelabuhan;

IV. PETITUM

Berdasarkan uraian dan alasan-alasan hukum di atas, dan didukung oleh alat-alat bukti yang disampaikan ke Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia, dengan ini para Pemohon memohon kepada Mahkamah Konstitusi untuk memutuskan sebagai berikut:

1. Mengabulkan Permohonan para Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) bertentangan dengan Pasal 27 ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28I ayat (2), dan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945 sepanjang tidak ditafsirkan sebagai pelayanan jasa yang terkait dengan penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas jasa bongkar muat barang;
3. Menyatakan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat dengan segala akibat hukumnya sepanjang tidak ditafsirkan sebagai pelayanan jasa yang terkait dengan penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas jasa bongkar muat barang;
4. Atau apabila Majelis Hakim Konstitusi berpendapat dan menganggap Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) tetap mempunyai kekuatan hukum mengikat dan berlaku, mohon agar Majelis Hakim Konstitusi dapat

memberikan tafsir konstitusional terhadap Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dengan menyatakan konstitusional bersyarat (*conditionally constitutional*) diartikan sebagai pelayanan jasa yang terkait dengan penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas jasa bongkar muat barang;

5. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya;

Atau apabila Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, Pemohon mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*);

[2.7] Menimbang bahwa pemerintah mengajukan kesimpulan yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 4 Juli 2011 yang pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

I. TENTANG KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PEMOHON

Pemerintah tetap pada pendiriannya, bahwa Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) atas permohonan pengujian ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran terhadap UUD 1945, karena berdasarkan seluruh argumentasi sebagaimana diuraikan dalam permohonannya, penjelasan lisan Pemohon, maupun penjelasan pihak terkait serta fakta-fakta di persidangan, telah jelas bahwa Pemohon tidak dapat membuktikan, menjelaskan, utamanya dalam mengkonstruksikan adanya kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang merugikan Pemohon atas berlakunya ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran, dengan penjelasan sebagai berikut:

1. Bahwa ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran pada kenyataannya tidak dalam posisi/keadaan yang menghalangi, menghilangkan hak konstitusional Pemohon untuk melakukan kegiatan bongkar muat di terminal Pelabuhan, terbukti sampai saat ini Pemohon masih tetap melakukan aktivitasnya bahkan dari waktu ke waktu kecenderungannya meningkat. Selain itu, di sebagian besar pelabuhan komersial di Indonesia, pangsa pasar Pemohon lebih besar jika dibandingkan dengan Badan Usaha Pelabuhan (BUP)/PT Pelindo itu sendiri;
2. Bahwa menurut Pemerintah apa yang dialami oleh Pemohon tidak terkait dengan masalah konstitusionalitas keberlakuan materi muatan norma Undang-Undang Pelayaran yang dimohonkan untuk diuji tersebut, melainkan hanya

terkait dengan implementasi/operasionalisasi di lapangan dalam kerangka persaingan bisnis semata (*business to business*);

3. Berdasarkan uraian pada angka 1 dan 2 tersebut di atas, Pemohon telah terbukti tidak dalam keadaan/posisi yang terganggu, berkurang, atau setidaknya terhalang-halangi hak dan/atau kewenangan konstitusional untuk melakukan aktivitas pelayanan jasa bongkar muat barang di terminal pelabuhan;
4. Atas hal tersebut di atas, Pemerintah berketetapan bahwa Pemohon tidak dapat menjelaskan adanya kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang timbul atas berlakunya ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran, sebagaimana ditentukan, baik dalam ketentuan Pasal 51 Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi maupun berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi terdahulu (sejak Putusan Nomor 06/PUU-III/2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007);

Menurut Pemerintah, sudah sepatutnya jika Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi menyatakan Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) dan karenanya Permohonan Pemohon harus dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);

II.PENJELASAN TERHADAP MATERI MUATAN NORMA YANG DIMOHONKAN UNTUK DIUJI OLEH PEMOHON

Terhadap ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran yang oleh Pemohon dianggap bertentangan dengan ketentuan Pasal 27 ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28I ayat (2), dan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945, Pemerintah tetap pada pendiriannya sebagaimana telah diuraikan dan dijelaskan dalam keterangan tertulis maupun keterangan lisan yang telah disampaikan pada persidangan pleno Mahkamah Konstitusi sebelumnya, yang pada intinya sebagai berikut:

1. Terhadap anggapan bahwa Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran bersifat diskriminatif terhadap pelaku ekonomi dan memiliki potensi untuk disalahtafsirkan dalam hal implementasinya, yaitu munculnya praktik monopoli di bidang bongkar muat barang oleh Badan Usaha Pelabuhan, sehingga bertentangan dengan UUD 1945, Pemerintah berpendapat:
 - a. Bahwa Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran mengatur mengenai kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat

barang yang merupakan salah satu kegiatan usaha dari Badan Usaha Pelabuhan. Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan jenis izin usaha yang dimilikinya sebagaimana diatur dalam Pasal 91 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran. Dengan demikian, seluruh Badan Usaha Pelabuhan dapat melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang dan tidak terbatas hanya pada Badan Usaha Pelabuhan tertentu (PT Pelindo) sepanjang Badan Usaha Pelabuhan tersebut juga memiliki izin usaha yang didirikan khusus untuk kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan;

- b. Pengaturan mengenai kegiatan dan usaha bongkar muat barang di pelabuhan diatur secara khusus dalam ketentuan Pasal 31 ayat (2) huruf a dan Pasal 32 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran, dimana kegiatan bongkar muat barang dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu (dalam hal ini Perusahaan Bongkar Muat);
 - c. Dengan demikian, anggapan bahwa ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran bersifat diskriminatif terhadap pelaku ekonomi dan melahirkan praktik monopoli di pelabuhan yang dianggap bertentangan dengan UUD 1945 adalah tidak benar dan tidak berdasar, karena Undang-Undang Pelayaran justru memberikan hak konstitusional yang sama dan seluas-luasnya kepada Badan Usaha Pelabuhan dan Perusahaan Bongkar Muat untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.
2. Terhadap anggapan Pemohon tentang ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran yang merupakan puncak dari upaya sistematis, terstruktur dan terencana untuk mengurangi dan/atau menghalang-halangi peran perusahaan bongkar muat dalam menjalankan usaha bongkar muat di pelabuhan, dimana upaya mengurangi dan/atau menghalang-halangi ditempuh melalui pengaturan sejak dimuat dalam Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE. 6 Tahun 2002 tanggal 11 November 2002 tentang Penegasan Kegiatan Bongkar Muat oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV; Pemerintah berpendapat bahwa Pemohon tidak memahami secara utuh dan komprehensif ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran, karena ketentuan dalam Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 6

Tahun 2002 tidak ada kaitannya dengan ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran. Ketentuan Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 6 Tahun 2002 tersebut yang mengacu pada Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan telah dinyatakan tidak berlaku lagi dengan berlakunya Pasal 353 *juncto* 354 Undang-Undang Pelayaran, yang pada intinya menyatakan bahwa pada saat Undang-Undang ini berlaku, maka Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dicabut dan dinyatakan tidak berlaku dan semua peraturan pelaksanaan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini. Ketentuan mengenai hal ini ditegaskan pula dalam ketentuan Pasal 167 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.

Dari uraian di atas, anggapan Pemohon bahwa ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran merupakan puncak dari upaya sistematis, terstruktur, dan terencana untuk mengurangi dan/atau menghalang-halangi peran perusahaan bongkar muat dalam menjalankan usaha bongkar muat di pelabuhan tidak memiliki dasar hukum, karena Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 6 Tahun 2002 secara hukum tidak berlaku lagi;

Justru menurut Pemerintah, ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran telah memberikan hak dan/atau kewenangan konstitusional bagi para pelaku usaha kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan dengan memberikan peluang dan kesempatan yang sama untuk berusaha di bidang bongkar muat barang di pelabuhan;

Dengan demikian, ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran tidak bertentangan dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28I ayat (2), dan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945, juga tidak merugikan hak dan/atau kewenangan Konstitusional Pemohon;

3. Terhadap keinginan Pemohon akan adanya penafsiran baru dengan menambahkan kata "fasilitas" pada ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran, Pemerintah berpendapat bahwa Pemohon tidak mempunyai pemahaman yang utuh dan komprehensif terhadap ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran, karena penambahan yang dimohonkan tersebut justru akan melahirkan ketentuan yang berlebihan

(*redundant*) dengan ketentuan normatif lainnya, karena ketentuan mengenai penyediaan fasilitas untuk kegiatan bongkar muat telah diatur dengan jelas dalam ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf d Undang-Undang Pelayaran, yang menyatakan, "penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas" dan ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf e Undang-Undang Pelayaran, yang menyatakan, "Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.";

4. Bahwa kerugian yang dikemukakan Pemohon tidak dapat dijelaskan secara faktual dan potensi kerugian konstitusional Pemohon tidak ada relevansinya terhadap ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran. Dengan perkataan lain, Pemohon tidak memahami Undang-Undang *a quo* secara benar dan komprehensif, utamanya dalam mengkonstruksikan adanya kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional atas ketentuan-ketentuan yang dimohonkan untuk diuji tersebut;

Berdasarkan seluruh uraian tersebut di atas, maka ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Pelayaran tidak bertentangan dan telah sejalan dengan amanat konstitusi, dan mempunyai kekuatan hukum mengikat tanpa harus dilakukan penambahan kata "fasilitas", penafsiran baru, dan penafsiran konstitusional bersyarat (*Conditionally Constitutional*) sebagaimana dimohonkan oleh Pemohon;

III. TANGGAPAN DAN KLARIFIKASI PEMERINTAH TERHADAP KETERANGAN AHLI, SAKSI, DAN PIHAK TERKAIT YANG DIAJUKAN OLEH PEMERINTAH

Bahwa Pemerintah sependapat dengan keterangan Ahli yang disampaikan oleh Ir. Sumardi, Hidayat Mao, SH, dan keterangan pihak terkait Ir. Alfred Natsir maupun keterangan saksi Bay M. Hasani, yang pada intinya sebagai berikut:

1. Keterangan Ahli Ir. Sumardi:

- a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disusun dengan merefleksikan kondisi saat ini dan merancang masa depan melalui penataan dan pemantapan jalannya aktivitas angkutan laut beserta industri jasa kepelabuhannya;
- b. Bahwa bisnis jasa kepelabuhanan yang dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) selaku operator terminal sebagaimana diatur dalam

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan ujung tombak terhadap pelayanan angkutan laut di pelabuhan. Adapun pelayanan jasa kepelabuhanan di terminal meliputi: pelayanan kapal bertambat (sandar) di dermaga; dan pelayanan bongkar muat barang dari dan ke kapal yang bertambat di dermaga, penataan dan penyusunan barang di lapangan/gudang, dan penyerahan serta penerimaan dari/kepada pemilik barang;

- c. Bahwa penyelenggaraan jasa kepelabuhanan di terminal merupakan kesatuan layanan terminal pelabuhan yang merupakan hasil dari kesatuan investasi terminal pelabuhan sebagai bagian dari kewajiban Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dalam perjanjian konsesi dengan Pemerintah/Otoritas Pelabuhan;
- d. Dengan kesatuan operasional layanan dan kesatuan investasi, maka akan diperoleh:
 - 1) Kesatuan tanggung jawab dari operator terminal, baik dari segi mutu layanan maupun kinerjanya;
 - 2) Kemudahan bagi Pemerintah/Otoritas Pelabuhan untuk pemantauan (*monitoring*), pengawasan, dan evaluasi kinerja Badan Usaha Pelabuhan selaku operator terminal;
 - 3) Kemudahan bagi pemilik kapal (*shipping liner*) di dalam perjanjian transaksi antara pemilik kapal dengan operator terminal (BUP) untuk kepastian pelayanan, misalnya dalam hal jaminan kinerja bongkar muat dan jaminan ketersediaan fasilitas pelayanan (*SLA/service level agreement*) dan (*SLG/service level guarantee*);
 - 4) Di dalam investasi, pada lazimnya dilakukan perhitungan kelayakan (*feasibility, cost recovery*, misalnya *metode cost benefit ratio*). Sangat lazim dalam hal ini terjadi subsidi silang antara komponen-komponen investasi, misalnya antara fasilitas dan peralatan, sehingga diperoleh keyakinan bahwa investasi secara keseluruhan akan menguntungkan dalam jangka waktu tertentu;
- e. Peluang yang diberikan oleh Undang-Undang Pelayaran akan mendorong dan menarik para investor untuk melakukan investasi di terminal pelabuhan sehingga terbuka kesempatan yang seluas-luasnya untuk sinergi antara Pemerintah, BUMN, dan swasta;

Dari seluruh uraian penjelasan Ahli di atas, menurut Pemerintah Undang-Undang Pelayaran pada umumnya maupun ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g pada khususnya, telah memberikan kepastian hukum dan tanggung jawab dalam berusaha dan berinvestasi serta membuka kesempatan yang seluas-luasnya, dan dapat bersinergi antara Pemerintah, BUMN, dan swasta untuk mengembangkan bisnis dan kinerja terminal pelabuhan yang pada gilirannya dapat menjamin kelancaran pelayanan transportasi laut.

2. Keterangan Ahli Hidayat Mao, SH.

- a. Sejak jaman kemerdekaan RI sampai dengan sekarang telah terjadi perubahan kebijakan Pemerintah mengenai pelaku kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan, yaitu oleh perusahaan pelayaran (Sejak berlakunya Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1969 sampai dengan Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985), oleh Perusahaan Bongkar Muat (Pasca Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985 sampai dengan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran), oleh Perusahaan Pelayaran, Perusahaan Bongkar Muat dan Badan Usaha Pelabuhan yaitu PT Pelindo I, II, III, dan IV (Pasca Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran), serta terakhir oleh Perusahaan Bongkar Muat, Perusahaan Pelayaran, dan Badan Usaha Pelabuhan yaitu BUMN, BUMD dan swasta (Pasca Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran). Adanya perubahan kebijakan tersebut disesuaikan dengan kondisi dan situasi pada saat itu;
- b. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran melihat kegiatan bongkar muat barang dari 2 (dua) sudut pandang, yaitu:
 - 1) Sudut pandang transportasi laut, bahwa jasa bongkar muat merupakan kegiatan jasa terkait dengan transportasi laut;
 - 2) Sudut pandang kepelabuhanan, bahwa jasa bongkar muat merupakan salah satu segmen kegiatan dari rangkaian proses kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan terhadap kapal dan barang.

Dengan demikian, kegiatan usaha bongkar muat barang dapat dilakukan selain oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM) juga dapat dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP);

- c. Bahwa kegiatan bongkar muat terkait langsung dengan lokasi dimana kegiatan tersebut dilakukan yaitu di terminal yang secara historis telah

dioperasikan oleh PT Pelindo. Oleh karena itu dengan sendirinya merupakan konsekuensi logis bahwa PT Pelindo secara potensial memiliki posisi yang relatif lebih siap untuk melakukan kegiatan jasa bongkar muat tersebut. Namun dalam praktiknya harus dijaga yang mengarah pada persaingan usaha yang sehat dan hal tersebut adalah pada tataran implementasi.

Dari seluruh uraian penjelasan Ahli di atas, menurut Pemerintah, Undang-Undang Pelayaran telah memberikan kesempatan yang sama kepada Perusahaan Bongkar Muat, Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan Badan Usaha Pelabuhan, untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan, dimana kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal berlangsung di lokasi tersebut.

3. Keterangan Saksi Bay M. Hasani

Keterangan saksi sebagaimana disampaikan pada persidangan pleno Mahkamah Konstitusi, yang bertindak selaku pelaksana fungsi, regulasi, berdasarkan apa yang dialami, didengar, dan dilihatnya sesuai dengan fakta-fakta di lapangan sebagai berikut:

- a. Bahwa adanya keikutsertaan BUP dalam hal ini PT Pelindo dalam penanganan bongkar muat barang dari dan ke kapal, baik sebelum maupun pasca terbitnya Undang-Undang Pelayaran dalam operasionalnya di lapangan tidak terjadi monopoli, diskriminasi dalam pemberian pelayanan, dominasi oleh Badan Usaha Pelabuhan kepada Perusahaan Bongkar Muat dalam kenyataannya tidak terjadi, hal ini tercermin dari kegiatan operasional Perusahaan Bongkar Muat, khususnya di Pelabuhan Tanjung Priok cenderung meningkat jumlahnya, yakni pada tahun 2009 sebanyak 47 Perusahaan Bongkar Muat, pada tahun 2010 sebanyak 51 Perusahaan Bongkar Muat, dan pada tahun 2011 (sampai dengan Mei 2011) sebanyak 62 Perusahaan Bongkar Muat;
- b. Bahwa tidak adanya monopoli dan tidak adanya dominasi dalam kegiatan bongkar muat oleh Badan Usaha Pelabuhan, dalam hal ini PT Pelindo terhadap Perusahaan Bongkar Muat, hal ini didasari oleh aturan main dalam *shipping business*, dimana penunjukan pelaksana bongkar muat dilakukan berdasarkan kondisi perjanjian pengangkutan di laut, yakni untuk kondisi angkutan LINER penunjukan pelaksana bongkar muat dilakukan oleh perusahaan pelayaran, sedangkan untuk kondisi angkutan FIOS (*Free In-Out Service*) penunjukan pelaksana bongkar muat dilakukan oleh pemilik barang. Selain adanya

pengaturan dalam perjanjian pengangkutan di laut tersebut di atas, juga diatur oleh Otoritas Pelabuhan sesuai Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Nomor UK.112/2/10/OP.TPK.11, tanggal 28 April 2011 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Tanjung Priok;

- c. Bahwa terkait dengan pengenaan biaya supervisi/kontribusi oleh Badan Usaha Pelabuhan (PT Pelindo) kepada Perusahaan Bongkar Muat yang melakukan kegiatan usahanya di pelabuhan c.q. terminal yang dikelola oleh PT Pelindo II sebesar Rp. 22.000,- per ton (40% dari tarif bongkar muat) sangat membebani Perusahaan Bongkar Muat yang ada saat ini di Pelabuhan Tanjung Priok, sehingga sangat khawatir atas kelangsungan hidupnya. Untuk hal ini, pembebanan biaya kontribusi, perlu dilakukan evaluasi walaupun hal tersebut sebagai konsekuensi logis dari adanya interaksi secara *business to business*. Perlu dikaji ulang tingkat kewajarannya atau tolok ukurnya, sehingga persentase biaya kontribusi yang memerlukan prinsip dasar *business to business* (saling menguntungkan) yang indikator utamanya adalah profit margin dari Perusahaan Bongkar Muat, dan jika hal ini tidak diperhatikan, maka Perusahaan Bongkar Muat melalui asosiasinya akan berupaya untuk menaikkan tarif bongkar muat untuk mendongkrak pendapatannya guna menjaga kelangsungan hidupnya. Namun tentunya hal ini akan menimbulkan *high cost*, yang pada gilirannya akan membebani pemilik barang. Sesuai data yang Saksi peroleh, sebagai bahan perbandingan bahwa yang berlaku di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya (PT Pelindo III), pengenaan imbalan jasa dalam bentuk tarif kerjasama penggunaan fasilitas untuk jenis barang *general cargo* sebesar Rp. 10.413,- per ton yang disepakati bersama dengan pimpinan asosiasi profesi semua pihak yang berkepentingan, seperti APBMI, INSA, GINSI, GPEI, ALFI, dan ORGANDA (terlampir Berita Acara Kesepakatan Nomor BA 53. 2/TR. 04/TPR. 2011, tanggal 29 April 2011);

Dari uraian Saksi tersebut di atas, menurut Pemerintah dapat disimpulkan bahwa yang terjadi khususnya di terminal Pelabuhan Tanjung Priok adalah terkait dengan implementasi atau praktik di lapangan dalam menjalankan roda bisnis antara Pemohon dengan PT Pelindo dalam kaitannya dengan aspek *business to business* karena pengenaan kontribusi (tarif kerja sama penggunaan fasilitas) di

masing-masing pelabuhan berbeda, sehingga tidak mengurangi, dan tidak menghalangi hak konstitusional Pemohon.

4. Keterangan Pihak Terkait Ir. Alfred Natsir (selaku Direktur Utama PT Pelindo IV)

Keterangan pihak terkait, pada intinya menyatakan:

- a. Bahwa Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan bentuk reformasi pelayaran untuk menyesuaikan kondisi angkutan laut yang ada, termasuk permasalahan di pelabuhan di Indonesia agar lebih efisien dan efektif;
- b. Bahwa dalam reformasi dimaksud, khusus bidang kepelabuhanan, telah diatur suatu perubahan yang signifikan pada bentuk penyelenggaraan pelabuhan, antara lain:
 - 1) Bentuk penyelenggaraan, dari Operating Port yang bersifat monopoli oleh Badan Usaha Pelabuhan PT Pelindo I, II, III, dan IV (Persero) pada pelabuhan yang diusahakan, menjadi bentuk *landlord* yang memungkinkan badan usaha lain untuk turut berperan aktif dalam industri dan pengelolaan terminal pelabuhan seperti PT Pelindo I, II, III, dan IV (Persero);
 - 2) PT Pelindo yang semula sebagai penyelenggara pelabuhan, berubah menjadi hanya salah satu terminal operator.
 Dengan demikian, kedudukan PT Pelindo I, II, III, dan IV (Persero) dalam kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan di pelabuhan, adalah sama dengan badan usaha lainnya di pelabuhan, termasuk Perusahaan Bongkar Muat.
- c. Bahwa pada kenyataannya, Perusahaan Bongkar Muat belum dapat melaksanakan seluruh kegiatan bongkar muat barang di terminal, seperti di terminal khusus untuk gas, batubara, dan barang komoditi khusus di terminal khusus, Bongkar Muat petikemas di terminal petikemas, Bongkar Muat sistem barang *Roll-on/Roll-off (Ro-Ro)*, dan sebagainya;
 Dengan demikian apabila Badan Usaha Pelabuhan sebagai terminal operator dilarang untuk melaksanakan kegiatan (barang khusus tersebut), siapa yang bertanggung jawab untuk melaksanakan kegiatan tersebut?
- d. Bahwa persamaan dan perbedaan antara terminal operator dan Perusahaan Bongkar Muat, yakni:

- 1) Terminal operator bekerja hanya di terminal yang dioperasikannya, sementara Perusahaan Bongkar Muat dapat bekerja pada semua terminal pelabuhan melalui kerja sama dengan terminal operator;
- 2) Terminal operator wajib melakukan investasi untuk pengadaan tanah, dermaga, gudang, lapangan, jalan, *drainase*, penerangan, parkir, serta peralatan bongkar muat, sementara Perusahaan Bongkar Muat hanya peralatan bongkar muat;
- 3) Terminal operator berdasarkan konsesi dari OP bertanggung jawab penuh kepada Otoritas Pelabuhan atas kinerja pelayanannya di terminal tersebut, sementara PBM tidak bertanggung jawab atas kinerja pelayanan terminal kepada Otoritas Pelabuhan;

Atas kewajiban investasi dan tanggung jawab kinerja atas konsesi dari Otoritas Pelabuhan tersebut, memiliki konsekuensi logis bahwa terminal operator bukan hanya sebatas penyedia fasilitas tetapi juga sekaligus memberikan pelayanan seluruh rangkaian pelayanan jasa kepelabuhanan;

- e. Bahwa dalam hal investasi dan tarif jasa pelayanan barang dikemukakan contoh investasi pembangunan terminal di pelabuhan Balikpapan (terminal petikemas Kariangau), sebagai berikut:

Investasi pembangunan terminal di Pelabuhan Balikpapan, memerlukan biaya +/- Rp.450 miliar, belum termasuk pembebasan tanah, survei, dan perencanaan. Untuk melihat kelayakan investasi ini disajikan juga data tarif sebagai berikut:

- 1) Tarif Bongkar Muat petikemas Rp. 488.320.- / teus;
- 2) Tarif dermaga, Rp.56.680.- /teus;
- 3) Tarif penumpukkan untuk 5 hari, Rp.15.000.- /teus.

Apabila terminal operator tidak otomatis melakukan kegiatan pelayanan jasa bongkar muat barang, maka praktis yang diterima oleh terminal operator, hanya sebesar Rp.71.680.- /teus (Rp.56.680.- + Rp.15.000.-), sementara Perusahaan Bongkar Muat yang melakukan kegiatan (tanpa investasi sebagaimana mana terminal operator), menerima jasa yang lebih besar, yakni sebesar Rp.488.320.- /teus;

Oleh karena itu, dapat dikemukakan, bahwa:

- 1) Dari segi finansial, investasi yang dilakukan terminal operator tidak akan layak;
 - 2) Tidaklah adil dalam kegiatan bisnis, karena terminal operator selaku pihak yang melakukan investasi, tetapi tidak memperoleh manfaat bisnis yang layak/seimbang dengan investasi yang dilaksanakannya.
- f. Bahwa pada slide 10.3.1 dan 10.3.2, terungkap pula fakta/data aktual kegiatan/pangsa pasar bongkar muat di lingkungan PT Pelindo IV (Persero) yang pada intinya bahwa selama ini tidak terjadi monopoli dalam kegiatan pelayanan jasa bongkar muat di lingkungan PT Pelindo IV (Persero);
- g. Bahwa berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terdapat 2 (dua) alternatif bagi Perusahaan Bongkar Muat untuk dapat melakukan hal yang sama dengan terminal operator sebagai berikut:
- 1) Perusahaan Bongkar Muat bekerja sama dengan terminal operator dimana saja sesuai izinnya;
 - 2) Perusahaan Bongkar Muat dimungkinkan menjadi Badan Usaha Pelabuhan yang selanjutnya menjadi terminal operator seperti PT Pelindo I, II, III, dan IV (Persero);
- h. Bahwa menjawab pertanyaan Majelis Hakim, ada dua hal pokok yang disampaikan, yakni:
- 1) PT Pelindo IV (Persero) mengajak Perusahaan Bongkar Muat untuk melakukan kerja sama di kawasan timur dalam investasi terminal;
 - 2) Dalam sistem angkutan laut, terkait dengan kepelabuhanan, sifatnya jaringan (*networking*), baik domestik maupun internasional. Oleh karena itu, untuk memberikan kepastian jaminan pelayanan (*window system*), produktivitas, dan tarif, hanya bisa diberikan oleh terminal operator sebagaimana halnya terminal operator di luar negeri;

Dari uraian keterangan pihak terkait tersebut di atas, menurut Pemerintah dapat disimpulkan bahwa kegiatan bongkar muat pada pelabuhan di Indonesia dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat maupun Badan Usaha Pelabuhan secara sinergis, bahkan di pelabuhan tertentu pangsa pasar kegiatan bongkar muat lebih besar dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat daripada yang dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan. Dan pada pelabuhan tertentu juga, tidak terdapat Perusahaan Bongkar Muat, sehingga apabila Badan Usaha Pelabuhan tidak berperan sebagai

pelaksana bongkar muat maka akan terjadi stagnasi kegiatan bongkar muat di pelabuhan.

IV. TANGGAPAN DAN KLARIFIKASI PEMERINTAH TERHADAP KETERANGAN AHLI DAN/ATAU SAKSI DARI PEMOHON

1. Keterangan ahli Prof H. AS. Natabaya, SH, LLM

Yang pada intinya menyatakan bahwa yang seharusnya dilakukan oleh PT Pelindo adalah memberikan fasilitas pada perusahaan bongkar muat untuk melakukan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang, jika tidak maka hal demikian dapat menimbulkan tendensi adanya pelanggaran terhadap hak asasi manusia sebagaimana diatur dalam UUD 1945;

Terhadap argumen ahli tersebut di atas, Pemerintah dapat menyampaikan penjelasan bahwa adalah tidak tepat dan tidak benar karena apa yang dilakukan oleh PT Pelindo adalah dalam rangka menjalankan/melaksanakan pelayanan jasa terminal untuk memperlancar kegiatan bongkar muat barang dari dan/atau ke kapal berdasarkan penunjukan dari perusahaan pelayaran atau pemilik barang. Dengan perkataan lain PT Pelindo tidak dalam posisi yang harus hanya menyediakan fasilitas kegiatan pelayanan jasa bongkar muat barang;

Bahwa anggapan adanya tendensi pelanggaran Hak Asasi Manusia, Pemerintah menyampaikan penjelasan bahwa anggapan tersebut tidak tepat karena Perusahaan Bongkar Muat maupun Badan Usaha Pelabuhan diberikan kesempatan yang sama untuk melakukan pekerjaan bongkar muat. Di sisi lain apa yang dialami oleh Perusahaan Bongkar Muat khususnya di terminal Pelabuhan Tanjung Priok adalah semata-mata terkait dengan kegiatan *business to business*;

2. Keterangan ahli Capt. Prijanto H., S.H.

Yang pada intinya menyatakan bahwa ketentuan Pasal 90 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran dapat menimbulkan perlakuan yang bersifat monopoli yaitu kegiatan bongkar muat yang dikuasai dari hulu ke hilir, sehingga dapat menutup kesempatan kerja perusahaan bongkar muat yang lain;

Terhadap argumen ahli tersebut di atas, Pemerintah dapat menyampaikan penjelasan bahwa apa yang disampaikan oleh ahli tersebut bersifat mengada-ada dan tidak sesuai dengan kondisi yang sebenarnya,

karena pada kenyataannya ketentuan *a quo* tidak dalam rangka memberikan hak-hak eksklusif kepada satu perusahaan tertentu, artinya ketentuan *a quo* justru memberikan satu kepastian hukum dalam kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;

3. Keterangan saksi H. Sodik Harjono

Yang pada intinya menyatakan bahwa dalam praktiknya PT Pelindo, telah memberlakukan pengenaan biaya semacam kontribusi yang dianggap membebani dan memberatkan perusahaan bongkar muat di Tanjung Priok;

Terhadap keterangan saksi tersebut di atas, menurut Pemerintah hal demikian merupakan konsekuensi logis karena PT Pelindo sebagai pihak yang melakukan investasi dalam mengusahakan terminal pelabuhan, sehingga hubungan PT Pelindo dengan Perusahaan Bongkar Muat lebih pada hubungan *business to business*;

4. Keterangan Ahli Tommy Hendra Purwaka, S.H., LL.M., Ph.D.

Yang pada intinya menyatakan bahwa Undang-Undang Pelayaran memberikan mandat baik kepada Perusahaan Bongkar Muat maupun kepada PT Pelindo. Mandatnya PT Pelindo adalah sebagai badan usaha pelabuhan yang berkaitan dengan jasa-jasa kepelabuhanan. Sedangkan Perusahaan Bongkar Muat mandatnya adalah melaksanakan jasa yang berkaitan dengan angkutan di perairan. Oleh karena itu, PT Pelindo telah melakukan kegiatan usaha jasa bongkar muat yang tidak sesuai dengan mandat yang diberikan oleh Undang-Undang Pelayaran. Jika masih tetap mau diberlakukan, mohon ditafsirkan sebagai penyediaan dan/atau pelayanan jasa fasilitasi untuk memperlancar kegiatan bongkar muat barang;

Terhadap argumen Ahli tersebut di atas, Pemerintah dapat menjelaskan bahwa kegiatan bongkar muat merupakan salah satu bagian dari seluruh rangkaian kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan, sehingga menurut Pemerintah argumen Ahli tersebut tidak tepat dan salah sasaran. Bahkan dalam definisi pelayaran menunjukkan tidak adanya pemisahan antara kegiatan angkutan di perairan dengan kegiatan kepelabuhanan karena menurut Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Pelayaran, Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim;

Selain hal-hal tersebut di atas, menurut Pemerintah, jikalau/seumpama anggapan Pemohon tersebut dianggap benar adanya, *quod non*, dan permohonannya dikabulkan oleh Mahkamah Konstitusi, maka dapat menimbulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Dapat menimbulkan kekacauan, kegaduhan dan adanya ketidakpastian hukum terhadap penyelenggaraan perusahaan terminal pelabuhan, karena tidak jelasnya penanggung jawab kinerja terminal pelabuhan;
2. Dapat menimbulkan ketidakpercayaan dunia internasional kaitannya dengan *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) terkait dengan keamanan dan keselamatan fasilitas pelabuhan yang diatur dalam *Amandement Safety Of Life At Sea* (SOLAS) 1974;
3. Dapat menimbulkan terhambatnya kelancaran arus lalu lintas kapal dan barang di pelabuhan yang pada gilirannya dapat mengganggu kelancaran pendistribusian barang antar pulau maupun kegiatan ekspor dan impor karena ketidakjelasan tanggung jawab kinerja pelayanan dan penyediaan fasilitas terminal untuk bongkar muat barang;
4. Dapat menimbulkan berkurangnya minat investasi dan bisnis di bidang terminal pelabuhan, dengan pertimbangan mendasar bahwa investasi terminal pelabuhan merupakan investasi yang masa pengembaliannya berjangka panjang, yang pada gilirannya dapat menghambat pengembangan infrastruktur yang saat ini merupakan program prioritas Pemerintah;
5. Pada pelabuhan tertentu, tidak terdapat Perusahaan Bongkar Muat, maka akan terjadi stagnasi kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.

Dari seluruh uraian tersebut di atas, menurut Pemerintah ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak terkait dengan masalah konstusionalitas jika dihubungkan dengan apa yang dialami oleh Pemohon itu sendiri, dengan perkataan lain yang terjadi adalah masalah implementasi yang terkait erat dengan kegiatan business to business, dan karenanya menurut Pemerintah ketentuan *a quo* tidak bertentangan dengan konstitusi, juga tidak merugikan hak dan/atau kewenangan konstusional Pemohon;

V. KESIMPULAN

Berdasarkan seluruh penjelasan di atas, Pemerintah memohon kepada Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang mengadili permohonan pengujian

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dapat memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menyatakan bahwa Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*);
2. Menolak permohonan Pemohon untuk seluruhnya (*void*) atau setidaknya menyatakan permohonan pengujian Pemohon tidak dapat diterima (*niet onvankelijk verklaard*);
3. Menerima Keterangan Pemerintah secara keseluruhan;
4. Menyatakan ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak bertentangan dengan ketentuan Pasal 27 ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28I ayat (2) dan Pasal 33 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

[2.8] Menimbang bahwa untuk mempersingkat uraian dalam putusan ini, segala sesuatu yang terjadi di persidangan cukup ditunjuk dalam berita acara persidangan, yang merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan putusan ini;

3. PERTIMBANGAN HUKUM

[3.1] Menimbang bahwa para Pemohon mengajukan permohonan bertanggal 16 November 2010 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 16 November 2010 yang telah diperbaiki dan diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 27 Desember 2010 dan tanggal 13 Januari 2011, akan tetapi perbaikan permohonan yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 13 Januari 2011 telah lewat waktu sebagaimana yang telah ditentukan oleh undang-undang, sehingga perbaikan permohonan yang dipertimbangkan Mahkamah selanjutnya adalah perbaikan permohonan yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 27 Desember 2010;

[3.2] Menimbang bahwa maksud dan tujuan permohonan para Pemohon sebagaimana diperbaiki tanggal 27 Desember 2010 dan diterima di Kepaniteraan Mahkamah tanggal 27 Desember 2010, adalah untuk menguji konstitusionalitas Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang

Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849, selanjutnya disebut UU 17/2008) terhadap Pasal 27 ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28I ayat (2), dan Pasal 33 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945);

[3.3] Menimbang bahwa sebelum mempertimbangkan pokok permohonan, Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut Mahkamah) terlebih dahulu akan mempertimbangkan:

- a. kewenangan Mahkamah untuk mengadili permohonan *a quo*;
- b. kedudukan hukum (*legal standing*) para Pemohon untuk mengajukan permohonan *a quo*;

Terhadap kedua hal tersebut, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut:

Kewenangan Mahkamah

[3.4] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 24C ayat (1) UUD 1945 dan Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5226, selanjutnya disebut UU MK), serta Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076, selanjutnya disebut UU 48/2009), salah satu kewenangan konstitusional Mahkamah adalah mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar;

[3.5] Menimbang bahwa oleh karena permohonan para Pemohon adalah pengujian konstitusionalitas norma Undang-Undang, yaitu Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 terhadap Pasal 27 ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28I ayat (2), dan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945, yang menjadi

salah satu kewenangan Mahkamah, maka Mahkamah berwenang untuk mengadili permohonan *a quo*;

Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Para Pemohon

[3.6] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (1) UU MK beserta Penjelasannya, yang dapat mengajukan permohonan pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945 adalah mereka yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya yang diberikan oleh UUD 1945 dirugikan oleh berlakunya suatu Undang-Undang, yaitu:

- a. perorangan warga negara Indonesia (termasuk kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama);
- b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam Undang-Undang;
- c. badan hukum publik atau privat; atau
- d. lembaga negara;

Dengan demikian, Pemohon dalam pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945 harus menjelaskan dan membuktikan terlebih dahulu:

- a. kedudukannya sebagai Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK;
- b. kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang diberikan oleh UUD 1945 yang diakibatkan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;

[3.7] Menimbang pula bahwa Mahkamah sejak putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 bertanggal 31 Mei 2005 dan putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 11/PUU-V/2007 bertanggal 20 September 2007, serta putusan-putusan selanjutnya berpendirian bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana dimaksud Pasal 51 ayat (1) UU MK harus memenuhi lima syarat, yaitu:

- a. adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
- b. hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut oleh Pemohon dianggap dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;

- c. kerugian konstitusional tersebut harus bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya-tidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab-akibat (*causal verband*) antara kerugian dimaksud dan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian konstitusional seperti yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi;

[3.8] Menimbang bahwa berdasarkan uraian sebagaimana tersebut pada paragraf [3.6] dan paragraf [3.7] di atas, selanjutnya Mahkamah akan mempertimbangkan mengenai kedudukan hukum (*legal standing*) para Pemohon dalam permohonan *a quo* sebagai berikut:

[3.8.1] Bahwa para Pemohon dalam permohonan ini adalah Bambang K. Rahwardi, H. Arlen Sitompul, dan H.M. Fuadi yang masing-masing adalah Ketua Umum, Sekretaris Umum, dan Kepala Bidang Organisasi Hukum dan Otda Dewan Pimpinan Pusat Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (DPP APBMI) yang mewakili kepentingan organisasi dan para anggota dari APBMI yang beranggotakan 860 Perusahaan Bongkar Muat yang mana tujuan APBMI adalah mempersatukan perusahaan bongkar muat di Indonesia agar bisa saling berkomunikasi dan bekerjasama dalam meningkatkan peranan pengusaha bongkar muat serta memberikan arah yang pasti bagi dunia usaha bongkar muat, membantu usaha pemerintah dalam membina dan memajukan usaha bongkar muat di Indonesia guna menunjang Pembangunan Nasional serta membina dan menyalurkan cita, rasa, karsa, dan karya Perusahaan Bongkar Muat Indonesia demi tercapainya masyarakat yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan UUD 1945 (*vide* bukti P-16);

[3.8.2] Bahwa para Pemohon mendalilkan, APBMI adalah satu-satunya asosiasi wadah pengusaha jasa bongkar muat di pelabuhan Indonesia sesuai Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 6/AL 3014/Phb-89 tentang Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia, tanggal 28 Oktober 1989 (*vide* Bukti P-19). Hal ini ditegaskan dalam diktum Pertama Surat Keputusan tersebut yang menyatakan, "Mengakui Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia, selanjutnya dalam Keputusan ini disebut APBMI yang dibentuk oleh para pengusaha di bidang bongkar muat dalam Musyawarah Nasional I tanggal 28

Oktober 1988, merupakan satu-satunya organisasi pengusaha bongkar muat Indonesia”;

[3.8.3] Bahwa para Pemohon mendalilkan ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 memiliki potensi untuk disalahtafsirkan dalam hal implementasinya yaitu munculnya kemungkinan monopoli usaha di bidang bongkar muat barang oleh badan usaha pelabuhan dengan mengabaikan perusahaan yang khusus didirikan untuk kegiatan usaha bongkar muat barang. Dengan diberikannya hak melakukan kegiatan bongkar muat barang kepada Badan Usaha Pelabuhan, maka praktek monopoli yang selama ini berjalan cenderung berkelanjutan sehingga perusahaan bongkar muat yang eksistensi usaha jasa bongkar muat sudah dimiliki sejak tahun 1988 akan dimarginalisasi/digusur sehingga lambat laun menimbulkan ketidakpastian usaha bagi banyak perusahaan bongkar muat, dengan hilangnya pangsa pasar yang akan dikuasai oleh PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) [PT. Pelindo]. Dengan demikian, PT. Pelindo akan menguasai kegiatan di pelabuhan dari hulu sampai hilir. Menurut para Pemohon, untuk menghindari tafsir yang mengarah pada tumbuhnya atau terjadinya monopoli di bidang usaha bongkar muat barang, maka Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 yang menyatakan, “..... g. *Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang*” harus ditafsirkan sebagai pelayanan jasa yang terkait dengan penyediaan **fasilitas** jasa bongkar muat barang;

[3.8.4] Bahwa dengan mendasarkan pada Pasal 51 ayat (1) UU MK dan dikaitkan dengan putusan-putusan sebelumnya, serta dalil-dalil kerugian konstitusional yang dialami oleh para Pemohon, menurut Mahkamah, para Pemohon sebagai perorangan atau kumpulan perorangan, *prima facie*, mempunyai hak konstitusional yang dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian. Kerugian tersebut bersifat aktual atau setidaknya potensial, spesifik, dan terdapat hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dimaksud dan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian. Oleh karena para Pemohon secara *prima facie* telah dirugikan dengan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian, maka para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan *a quo*;

[3.9] Menimbang bahwa oleh karena Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*, dan para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal*

standing) maka selanjutnya Mahkamah akan mempertimbangkan pokok permohonan;

Pokok Permohonan

[3.10] Menimbang bahwa pokok permohonan para Pemohon adalah pengujian materiil Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 yang menyatakan, "*Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas:*

a.....

g. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;

h....."

terhadap UUD 1945, yang menyatakan:

- **Pasal 27 ayat (2):** "*Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan*";
- **Pasal 28A:** "*Setiap orang berhak untuk hidup dan berhak mempertahankan hidup dan kehidupannya*";
- **Pasal 28C ayat (2):** "*Setiap orang berhak untuk memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa, dan negaranya*";
- **Pasal 28D ayat (1):** "*Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum*";
- **Pasal 28I ayat (2):** "*Setiap orang berhak bebas dari perlakuan yang diskriminatif atas dasar apa pun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif itu*";
- **Pasal 33 ayat (4):** "*Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional*";

[3.11] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalil-dalilnya, para Pemohon mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan Bukti P-25 dan tiga orang ahli atas nama Prof. H. Ahmad Syarifuddin Natabaya,

S.H., LL.M., Capt. Prijanto, dan Tommy Hendra Purwaka, S.H., LL.M., Ph.D. dan satu orang saksi atas nama Sodik Harjono yang telah didengar keterangannya dalam persidangan tanggal 17 Maret 2011 dan tanggal 22 Juni 2011, serta keterangan tertulis ahli atas nama Dr. Maruarar Siahaan, S.H. yang diserahkan di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 17 Maret 2011 yang pada pokoknya menerangkan hal-hal sebagai berikut:

1. Keterangan Ahli Prof. H. Ahmad Syarifuddin Natabaya, S.H., LL.M.

- Dalam rumusan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 seharusnya ada frasa “fasilitas”. Apabila tidak ada, maka terdapat tendensi pelanggaran hak asasi manusia yang diatur dalam UUD 1945, yaitu kepastian hukum bagi pelaku bongkar muat barang;
- Kegiatan bongkar muat yang dikuasai oleh PT. Pelindo dari hulu sampai hilir akan menciptakan monopoli sehingga bertentangan dengan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945;
- Dari segi pembentukan perundang-undangan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 tidak memenuhi asas-asas peraturan perundang-undangan yang baik khususnya mengenai terminologi yang tidak jelas;

2. Keterangan Ahli Capt. Prijanto

- Pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh badan usaha pelabuhan sesuai dengan jenis izin usaha yang dimilikinya. Artinya, badan usaha pelabuhan yang mengusahakan terminal tidak otomatis, bisa melakukan kegiatan bongkar muat. Apabila itu diartikan boleh dan otomatis melakukan kegiatan bongkar muat, berarti badan usaha pelabuhan mengadakan kegiatan penguasaan dari hulu sampai ke hilir;
- Sekarang perusahaan bongkar muat dalam melakukan kegiatannya merupakan sub kontraktor dari PT. Pelindo;

3. Keterangan Ahli Tommy Hendra Purwaka, S.H., LL.M., Ph. D

- UU 17/2008 memberikan mandat yang berbeda kepada PT. Pelindo dan APBMI, yakni mandat mengenai penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan bagi PT. Pelindo, sedangkan APBMI sebagai pelaksana bongkar muat;
- Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 dapat diberlakukan, tetapi harus ditafsirkan sebagai penyediaan dan/atau pelayanan jasa fasilitasi untuk memperlancar kegiatan bongkar muat barang;

4. Keterangan Tertulis Ahli Dr. Maruarar Siahaan, S.H.

- Kegiatan atau intervensi negara dalam bidang perekonomian, menurut UUD 1945 sebagaimana termuat dalam Pasal 33 memang dimungkinkan bahkan menjadi ideologi ekonomi Indonesia, namun perkembangan pasar dan hubungan ekonomi global yang membutuhkan efisiensi, serta *original intent* pendiri Republik, juga memberi kesempatan secara luas pada pihak swasta untuk ikut dalam kegiatan ekonomi, sepanjang cabang atau bidang tersebut tidak menguasai hajat hidup orang banyak dan tidak strategis bagi negara dalam memelihara keamanan dan ketertiban;
- Sesuai tafsir dan semangat yang dilakukan Pemerintah dalam bidang usaha-usaha yang terbuka bagi investor atau usaha swasta, sebagaimana tampak dari Peraturan Presiden Nomor 77 Tahun 2007 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 111 Tahun 2007 tentang Bidang Usaha Tertutup dan Terbuka, maka kebijakan Pemerintah telah digariskan bahwa usaha bongkar muat barang di pelabuhan, tidak dapat dikelola sendiri oleh PT. Pelindo, melainkan dibuka untuk penanam modal atau pengusaha yang bergerak di bidang tersebut. Pelaksanaan yang bertentangan dengan kebijakan tersebut justru bertentangan dengan maksud dihindarinya ekonomi biaya tinggi dalam kelancaran bongkar muat barang di pelabuhan. Kegiatan PT. Pelindo seyogianya hanya meliputi regulasi, pengawasan, dan lisensi;

5. Keterangan Saksi Sodik Harjono

- Sejak UU 17/2008, perusahaan bongkar muat di Tanjung Priok sudah dikenakan kontribusi yang dirasakan berat sekali untuk dilaksanakan. Perusahaan bongkar muat hanya akan mendapatkan 60% dari tarif yang ditanggung oleh pemilik barang dan 40% sebagai kontribusi yang harus disetor ke PT Pelindo;
- Semua *form* atau dokumen perusahaan bongkar muat yang melakukan kegiatan bongkar muat harus memakai *form* PT. Pelindo;

[3.12] Menimbang bahwa terhadap permohonan para Pemohon, Pemerintah menyampaikan keterangan lisan dan tertulis dalam persidangan tanggal 17 Maret 2011 yang pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

- Anggapan bahwa Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 bersifat diskriminatif terhadap pelaku ekonomi dan melahirkan praktek monopoli di pelabuhan yang dianggap bertentangan dengan UUD 1945 adalah tidak benar, karena UU 17/2008 justru memberikan hak yang sama kepada badan usaha pelabuhan dan perusahaan bongkar muat untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan;
- Ketentuan mengenai penyediaan fasilitas untuk kegiatan bongkar muat telah diatur dalam Pasal 90 ayat (3) huruf d UU 17/2008 yang menyatakan, "*penyediaan dan/atau pelayanan jasa Dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas*" dan Pasal 90 ayat (3) huruf e UU 17/2008 yang menyatakan, "*Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan*";

[3.13] Menimbang bahwa Pemerintah mengajukan ahli atas nama Ir. Sumardi dan Hidayat Mao, S.H., saksi atas nama Bay M. Hasani, serta pemberi keterangan *ad informandum* atas nama Ir. Alfred Natsir (Direktur Utama PT. Pelindo IV) yang telah didengar keterangannya dalam persidangan tanggal 22 Juni 2011 yang pada pokoknya masing-masing menerangkan hal-hal sebagai berikut:

1. Keterangan Ahli Ir. Sumardi

- Kapal-kapal yang maju dengan teknologi yang maju tidak lagi dilengkapi dengan alat bongkar-muat di atas kapal, sehingga seluruh kegiatan bongkar muat harus dilakukan di terminal mulai dari bongkar-muat sampai pengaturan penataan di terminal dan *delivery*;
- UU 17/2008 baik karena menempatkan badan usaha pelabuhan dalam posisi yang strategis. Posisi ini tepat sekali sebagai respon antisipasi perkembangan masa depan;
- Dalam Pasal 90 ayat (3) UU 17/2008, telah jelas dinyatakan bahwa badan usaha pelabuhan didorong dan diberi kesempatan untuk melakukan bisnis terminal sebagai satu kesatuan layanan kepada kapal dan barang dan memberikan peluang kepada para investor, sekaligus juga terbuka kesempatan untuk sinergi antara pemerintah, Badan Usaha Milik Negara, dan swasta;

- Jasa bongkar muat itu agak sulit dipisahkan dari bisnis terminal karena merupakan satu kesatuan investasi. Dengan kesatuan investasi dan operasi, maka terjadilah subsidi silang di antara komponen-komponen;

2. Keterangan Ahli Hidayat Mao, S.H.

- Jasa bongkar muat merupakan salah satu aspek dan salah satu segmen usaha yang dapat dilakukan oleh badan usaha pelabuhan, termasuk oleh PT. Pelindo;
- Satu indikator baik buruknya kinerja di pelabuhan ditunjukkan oleh baik buruknya pelayanan jasa bongkar muat barang. Jadi, bongkar muat barang merupakan sebagai salah satu kegiatan yang sangat penting di pelabuhan;
- UU 17/2008 melihat kegiatan jasa bongkar-muat itu dari dua sudut pandang. *Pertama*, dari sudut pandang jasa transportasi laut, di mana jasa bongkar-muat merupakan kegiatan jasa terkait dengan transportasi laut. *Kedua*, dari sudut pandang jasa kepelabuhanan, dimana kegiatan jasa bongkar-muat merupakan salah satu segmen kegiatan dari serangkaian kegiatan jasa kepelabuhanan yang terjadi di pelabuhan;
- Persoalannya bukan pada apakah Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 bertentangan dengan UUD 1945, tetapi pada tataran implementasinya yaitu dalam menjalankan hak untuk melakukan kegiatan jasa bongkar-muat yang seyogianya PT. Pelindo juga dapat memberikan kesempatan yang wajar kepada perusahaan bongkar muat untuk bersama-sama melakukan kegiatan bongkar muat;

3. Keterangan Ad Informandum Ir. Alfred Natsir

- Penyelenggaraan pelabuhan yang semula bentuknya hanya *operating port* saja dengan UU 17/2008 telah berubah menjadi *operating port*, *tool port*, dan *landlord port*. Bersamaan dengan perubahan tersebut, status PT. Pelindo yang semula sebagai penyelenggara tunggal pelabuhan di pelabuhan umum komersial berubah menjadi hanya salah satu terminal operator saja;
- Sebagai negara *archipelago* dengan jumlah pulau kurang lebih 17.000 buah. Indonesia saat ini memiliki kurang lebih 1.483 pelabuhan yang terdiri

dari pelabuhan khusus sebanyak 472 buah, pelabuhan umum sebanyak 754 buah, pelabuhan penyeberangan sebanyak 257 buah. Dari 754 pelabuhan umum, terstruktur lagi menjadi 108 pelabuhan umum komersial dan 646 pelabuhan nonkomersial. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) melakukan kegiatannya tidak di semua terminal pelabuhan. Selama ini, perusahaan bongkar muat di pelabuhan atau terminal PT. Pelindo lazim ada di terminal peti kemas konvensional, terminal untuk *general cargo*, dan terminal untuk barang-barang curah kering, sedangkan untuk terminal peti kemas paket, terminal *row-row*, terminal curah cair, terminal gas, dan terminal untuk kepentingan sendiri, serta terminal khusus, sampai saat ini belum dilakukan oleh perusahaan bongkar muat, tetapi dilakukan oleh terminal operator atau pemilik industri tersebut;

4. Keterangan Saksi Bay M. Hasani

- Kekhawatiran dari perusahaan bongkar muat adalah terkait dengan adanya kontribusi yang bersifat *business to business*, dilaksanakan berdasarkan suatu kesepakatan antara perusahaan bongkar muat dan pengelola terminal;

[3.14] Menimbang bahwa terhadap permohonan para Pemohon, Dewan Perwakilan Rakyat menyampaikan keterangan lisan pada persidangan tanggal 17 Maret 2011 dan keterangan tertulis yang disampaikan melalui Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 6 April 2011, yang pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

- Pasal 90 UU 17/2008 telah mengatur bahwa kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan. *Pertama*, kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan meliputi penyediaan dan atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang, yang terdiri atas: (a) penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat; (b) penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih; (c) penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan; (d) penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas; (e) penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat

penimbunan barang, alat bongkar muat serta peralatan pelabuhan; (f) penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, dan curah kering; (g) penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang; (h) penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang dan/atau (i) penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal. Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan izin usaha yang dimilikinya, dan dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan bagi pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. *Kedua*, Kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan meliputi kegiatan yang menunjang kelancaran operasional dan memberikan nilai tambah bagi pelabuhan, antara lain perkantoran, fasilitas pariwisata dan perhotelan, instalasi air bersih, listrik dan telekomunikasi, jaringan air limbah dan sampah, pelayanan bunker dan tempat tunggu kendaraan bermotor. Kegiatan jasa terkait dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha;

- Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang di pelabuhan berlaku untuk setiap Badan Usaha yang memenuhi ketentuan UU 17/2008, dan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang di Pelabuhan dilakukan oleh Badan Usaha yaitu Badan Usaha Pelabuhan, Perusahaan Bongkar Muat, dan Perusahaan Angkutan Laut Nasional, yang masing-masing Badan Usaha tersebut memiliki fungsi dan kewenangan yang berbeda sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, dengan demikian tidak ada yang diskriminatif terhadap Badan Usaha sebagai pelaku ekonomi;

[3.15] Menimbang bahwa para Pemohon dan Pemerintah mengajukan kesimpulan yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 8 Maret 2011, selengkapnya termuat dalam Duduk Perkara, yang pada pokoknya tetap pada pendirian masing-masing;

Pendapat Mahkamah

[3.16] Menimbang bahwa berdasarkan dalil-dalil permohonan para Pemohon, keterangan lisan dan tertulis Pemerintah, keterangan lisan dan tertulis DPR, ahli-ahli dan saksi-saksi dari para Pemohon dan Pemerintah, kesimpulan tertulis dari

para Pemohon dan Pemerintah, serta fakta yang terungkap dalam persidangan, Mahkamah memberikan pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut:

[3.17] Menimbang bahwa yang menjadi pokok permohonan para Pemohon adalah menguji konstitusionalitas Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 yang menyatakan, "*Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas :a.... g. penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang*" bertentangan dengan Pasal 27 ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28I ayat (2), dan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945;

[3.18] Menimbang bahwa menurut para Pemohon, Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008, merupakan puncak dari upaya yang secara sistematis, terstruktur, dan terencana untuk mengurangi dan/atau menghalang-halangi peran perusahaan bongkar muat dalam menjalankan usaha bongkar muat di pelabuhan yang ditempuh melalui pengaturan sejak dimuat dalam Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 tentang Penegasan Kegiatan Bongkar Muat oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV, bertanggal 11 November 2002 (*vide* Bukti P-3).

Selanjutnya, para Pemohon mendalilkan hal-hal sebagai berikut:

- Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 telah salah menafsirkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan I menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) (*vide* bukti P-4); Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan II menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) (*vide* bukti P-5); Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan III menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) (*vide* bukti P-6); dan Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan IV menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) (*vide* bukti P-7);
- PT. Pelindo didirikan dengan maksud dan tujuan sebagai penyedia/pengelola terminal dan fasilitas pelabuhan, padahal PT. Pelindo tersebut bukan sebagai

Perusahaan Bongkar Muat, sehingga membatasi dan mengurangi kegiatan para Pemohon;

- Perusahaan Bongkar Muat (PBM) diharuskan mengajukan surat permohonan kerja sama bongkar muat dengan PT. Pelindo serta membayar biaya supervisi atau kontribusi pelayanan bongkar muat;
- PT. Pelindo bahkan bertindak lebih jauh dengan melakukan seleksi terhadap Perusahaan Bongkar Muat untuk dapat tetap melakukan kegiatan usaha bongkar muat di wilayah pelabuhan dalam lingkungan PT. Pelindo;
- PT. Pelindo menjalankan fungsi sebagai operator dan sekaligus sebagai regulator;
- Jika PT. Pelindo tetap akan diberikan hak untuk melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang, maka praktek monopoli akan berjalan lebih kuat lagi dan akan menimbulkan keresahan dengan munculnya iklim usaha yang tidak kondusif dalam kegiatan usaha jasa bongkar muat barang di pelabuhan;
- Ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 bersifat diskriminatif terhadap pelaku ekonomi, sehingga bertentangan dengan UUD 1945.

[3.19] Menimbang bahwa Pasal 90 UU 17/2008 masuk dalam Paragraf 4 Kegiatan Pengusahaan di Pelabuhan dari BAB VII KEPELABUHANAN. Dalam Penjelasan, Pasal 90 ayat (3) UU 17/2008 dinyatakan "Cukup jelas". Pasal 90 ayat (1) UU 17/2008 menyebutkan jenis kegiatan pengusahaan di pelabuhan. Pasal 90 ayat (2) UU 17/2008 menyebutkan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang. Pasal 90 ayat (3) UU 17/2008 merinci lebih lanjut maksud Pasal 90 ayat (2) UU 17/2008 bahwa penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas: "a.... g. *penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang*";

[3.20] Menimbang bahwa Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 merupakan ketentuan yang menyebutkan salah satu jenis kegiatan pengusahaan di pelabuhan tanpa sama sekali menyebutkan subjek hukum yang boleh atau tidak boleh melakukan kegiatan tersebut. Sebagai jenis kegiatan, menurut Mahkamah, penyebutan jenis kegiatan tersebut tidak memiliki masalah konstitusionalitas. Tidak

ada subjek hukum yang dirugikan maupun diuntungkan dalam penyebutan jenis kegiatan ini;

[3.21] Menimbang bahwa yang dijadikan alasan oleh para Pemohon untuk menyatakan bahwa Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 bertentangan dengan UUD 1945 adalah adanya Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 yang memberikan wewenang kepada PT. Pelindo untuk melakukan kegiatan sebagaimana disebutkan dalam Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008, sehingga para Pemohon dirugikan dengan adanya PT. Pelindo sebagai operator yang dianggap mengambil porsi/bagian dari pekerjaan para Pemohon. Para Pemohon tidak akan dirugikan jika PT. Pelindo hanya diberi hak untuk menyediakan pelayanan fasilitas jasa bongkar muat barang saja, bukan jasa bongkar muat itu sendiri. Menurut Mahkamah, berlakunya Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 dan pengaturan terkait dengan hal tersebut merupakan permasalahan penerapan hukum belaka;

[3.22] Menimbang bahwa para Pemohon mendalilkan, ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 bersifat diskriminatif terhadap pelaku ekonomi, sehingga bertentangan dengan UUD 1945. Untuk mempertimbangkan hal tersebut, Mahkamah perlu mengutip Putusan Nomor 028-029/PUU-IV/2006 bertanggal 12 April 2007 yang menyatakan, “... *Pasal 1 Ayat (3) UU Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia berbunyi, ‘Diskriminasi adalah setiap pembatasan, pelecehan, atau pengucilan yang langsung atau tak langsung didasarkan pada pembedaan manusia atas dasar agama, suku, ras, etnik, kelompok, golongan, status sosial, status ekonomi, jenis kelamin, bahasa, keyakinan politik, yang berakibat pengurangan, penyimpangan, atau penghapusan, pengakuan, pelaksanaan atau penggunaan hak asasi manusia dan kebebasan dasar dalam kehidupan baik individual maupun kolektif dalam bidang politik, ekonomi, hukum, sosial, budaya, dan aspek kehidupan lainnya’.* Ketentuan mengenai larangan diskriminasi di atas juga diatur dalam *International Covenant on Civil and Political Rights (ICCPR)* yang telah diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2005 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 119, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4558). *Article 2 ICCPR berbunyi, ‘Each State Party to the present Covenant undertakes to respect and ensure to all individuals within its territory and subject to its jurisdiction the*

rights recognized in the present Covenant, without distinction of any kind, such as race, color, sex, language, religion, political or other opinion, national or social origin, property, birth or other status". Dengan demikian, diskriminasi harus diartikan sebagai setiap pembatasan, pelecehan, atau pengucilan yang didasarkan pada perbedaan manusia atas dasar agama (*religion*), ras (*race*), warna kulit (*color*), jenis kelamin (*sex*), bahasa (*language*), dan pandangan politik (*political opinion*);

Bahwa berdasarkan ukuran diskriminasi sebagaimana diuraikan di atas, maka dalil mengenai penyebutan jenis kegiatan tertentu sebagaimana disebutkan dalam Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 bukanlah diskriminasi sebagaimana dimaksud dalam konstitusi yang merupakan pendirian Mahkamah;

Bahwa frasa "penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang" berlaku bagi siapa saja yang memenuhi persyaratan untuk melakukan kegiatan perusahaan pelabuhan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Hal ini diperkuat oleh keterangan yang disampaikan oleh Dewan Perwakilan Rakyat bahwa penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang di pelabuhan berlaku untuk setiap Badan Usaha yang memenuhi ketentuan UU 17/2008, dan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang di pelabuhan dilakukan oleh Badan Usaha, yaitu Badan Usaha Pelabuhan, Perusahaan Bongkar Muat, dan Perusahaan Angkutan Laut Nasional, yang masing-masing Badan Usaha tersebut memiliki fungsi dan kewenangan yang berbeda sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, dengan demikian, tidak ada hal yang diskriminatif terhadap Badan Usaha sebagai pelaku ekonomi;

Bahwa Mahkamah tidak berwenang menambah kata "fasilitas" pada frasa "penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang" menjadi frasa "penyediaan dan/atau pelayanan **fasilitas** jasa bongkar muat barang". Sebab dengan melakukan itu berarti Mahkamah memasuki ranah legislatif dengan ikut mengatur isi Undang-Undang yang bersifat *opened legal policy*;

[3.23] Menimbang bahwa para Pemohon mendalilkan, jika PT. Pelindo tetap akan diberikan hak untuk melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang berdasarkan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008, maka praktek monopoli akan berjalan lebih kuat lagi dan akan menimbulkan keresahan dengan munculnya iklim usaha yang tidak kondusif dalam kegiatan usaha jasa bongkar muat barang di pelabuhan. Menurut Mahkamah, Pasal 33 UUD 1945 tidak menolak ide kompetisi

di antara para pelaku usaha, sepanjang kompetisi tidak meniadakan penguasaan oleh negara yang mencakup kekuasaan untuk mengatur (*regelendaad*), mengurus (*bestuursdaad*), mengelola (*beheersdaad*), dan mengawasi (*toezichthoudensdaad*) cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan/atau yang menguasai hajat hidup orang banyak untuk tujuan sebesar-besarnya kemakmuran rakyat (*vide* Putusan Nomor 001-021-022/PUU-I/2003, bertanggal 15 Desember 2004);

Bahwa kondisi pelabuhan di Indonesia satu sama lain tidak sama, sedangkan para Pemohon hanya mempersoalkan kewenangan PT. Pelindo sebagai operator bongkar muat di pelabuhan yang sudah maju dan berkembang, padahal banyak pelabuhan, khususnya di daerah Indonesia bagian timur, yang tidak ada pengusaha yang membuka usaha bongkar muat, sehingga PT. Pelindo harus menyediakan jasa bongkar muat demi melayani kepentingan masyarakat karena apabila PT. Pelindo tidak melakukannya maka akan merugikan masyarakat. Oleh karena itu ketentuan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 yang kemudian dituangkan dalam Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 bahwa PT. Pelindo dapat melakukan jasa bongkar muat, dapat dibenarkan;

Bahwa terhadap dalil para Pemohon yang menyatakan, PT. Pelindo merupakan regulator sekaligus operator, Mahkamah berpendapat, fungsi tersebut tidak bertentangan dengan UUD 1945 sebab fungsi PT. Pelindo dalam mengimplementasikan tata kelola memang dapat mencakup fungsi regulator sekaligus operator sepanjang fungsi regulator tersebut merupakan pelaksanaan lebih lanjut dari Undang-Undang *a quo*. Selain itu, oleh karena fungsi regulator dan operator itu merupakan penafsiran para Pemohon terhadap Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 maka seandainya pun penafsiran para Pemohon tersebut benar, *quod non*, hal tersebut menjadi kewenangan pengadilan lain untuk mengujinya;

[3.24] Menimbang bahwa berdasarkan uraian tersebut di atas, dalil para Pemohon yang menyatakan Pasal 90 ayat (3) huruf g UU 17/2008 bertentangan dengan UUD 1945 dan perlu diberi penafsiran oleh Mahkamah, tidak beralasan menurut hukum;

4. KONKLUSI

Berdasarkan penilaian atas fakta dan hukum sebagaimana diuraikan di atas, Mahkamah berkesimpulan:

- [4.1] Mahkamah berwenang untuk mengadili permohonan *a quo*;
- [4.2] Para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan *a quo*;
- [4.3] Dalil-dalil para Pemohon dalam pokok permohonan tidak beralasan hukum;

Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5226), dan Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076);

5. AMAR PUTUSAN

Mengadili,

Menyatakan menolak permohonan para Pemohon untuk seluruhnya.

Demikian diputuskan dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi, yaitu Moh. Mahfud MD., selaku Ketua merangkap Anggota, Achmad Sodiki, M. Akil Mochtar, Ahmad Fadlil Sumadi, Anwar Usman, Hamdan Zoelva, Harjono, Maria Farida Indrati, dan Muhammad Alim, masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Senin, tanggal lima bulan Desember tahun dua ribu sebelas** dan diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi

terbuka untuk umum pada hari **Rabu, tanggal dua puluh satu bulan Desember tahun dua ribu sebelas** oleh delapan Hakim Konstitusi, yaitu Moh. Mahfud MD., selaku Ketua merangkap Anggota, Achmad Sodiki, Ahmad Fadlil Sumadi, Anwar Usman, Hamdan Zoelva, Harjono, Maria Farida Indrati, dan Muhammad Alim, masing-masing sebagai Anggota, dengan didampingi oleh Luthfi Widagdo Eddyono sebagai Panitera Pengganti, serta dihadiri oleh para Pemohon atau kuasanya, Pemerintah atau yang mewakili, dan Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili.

KETUA,

ttd.

Moh. Mahfud MD.

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd.

Achmad Sodiki

ttd.

Ahmad Fadlil Sumadi

ttd.

Anwar Usman

ttd.

Hamdan Zoelva

ttd.

Harjono

ttd.

Maria Farida Indrati

ttd.

Muhammad Alim

PANITERA PENGGANTI,

ttd.

Luthfi Widagdo Eddyono