

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar didunia, dimana dua per tiga wilayahnya adalah perairan. Wilayahnya terletak di lokasi yang strategis karena Indonesia berada di persilangan rute perdagangan dunia yg diapit oleh Benua Asia dan Benua Australia, serta diapit oleh Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Jumlah penduduk yang besar dengan sumber daya alam yang melimpah dan tersebar di ribuan pulau tentunya memerlukan jasa transportasi laut dan pelabuhan untuk melayani mobilitas manusia, barang dan jasa. Ketersediaan jasa merangsang pertumbuhan ekonomi di wilayah yang belum berkembang, menunjang sektor perdagangan, ekonomi dan sektor lainnya, mendukung daya saing komoditas produksi nasional baik produksi dalam negeri maupun luar negeri, serta dapat digunakan sebagai sarana untuk memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa.¹ Dari sini terlihat bahwa ketersediaan sarana laut dan pelabuhan menjadi faktor penting bagi pemerintah dalam menjalankan perekonomian negara.

Pentingnya peranan pelabuhan dan transportasi laut tidak hanya sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, namun juga pendukung bagi kehidupan sosial, politik, budaya, maupun pertahanan dan keamanan. Negara kepulauan Indonesia

¹ Departemen Kelautan dan Perikanan, *Laporan Workshop National Ocean Summit*, Jakarta, 2007, h. 1-2.

dulu sejatinya Negara yang pernah mengalami masa kejayaan di bawah pemerintahan Majapahit yang menguasai perdagangan dan jalur transportasi di laut, sehingga Nusantara terkenal sebagai negara Maritim yang kuat dan jaya pada masa itu.

Dengan geografi Indonesia sebagai negara kepulauan, transportasi laut memegang peranan yang cukup penting dan strategis, karenanya harus diselenggarakan suatu sistem transportasi laut yang merupakan bagian dari sistem transportasi nasional, yang didukung oleh elemen kegiatan angkutan laut, kepelabuhan, kelaik-lautan kapal, kenavigasian, serta penjagaan dan penyelamatan yang saling berinteraksi secara terpadu guna mewujudkan tersedianya angkutan laut yang efektif dan efisien.

Perkembangan pengelolaan kawasan pelabuhan di Indonesia dewasa ini terjadi sangat pesat dan berdampak positif pada laju ekonomi di Indonesia. Perkembangan ini tidak bisa dilepaskan dari perkembangan pelabuhan yang dimulai pada masa Majapahit, pada masa penjajahan Belanda perseroan ini diberi nama Haven Badrift², dan setelah kemerdekaan pada tahun 1952 sampai dengan tahun 1959, pengelolaan pelabuhan dilaksanakan oleh Jawatan Pelabuhan.

Pada masa awal kemerdekaan, pengelolaan pelabuhan berada dibawah koordinasi Djawatan Pelabuhan, seiring dengan adanya Nasionalisasi terhadap perusahaan-perusahaan milik Belanda pada masa Pemerintahan Presiden

² [www.http://inaport1.co.id/wps/portal/Home/Profile/Sejarah-Perusahaan/](http://inaport1.co.id/wps/portal/Home/Profile/Sejarah-Perusahaan/), dikunjungi pada 28 July 2015.

Soekarno. Dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No.19 tahun 1960 tentang Perusahaan Negara, maka status pengelolaan pelabuhan dialihkan dari Djawatan Pelabuhan ke bentuk badan hukum yang disebut Perusahaan Negara.³

Pada tahun 1991 hingga sekarang, dilandasi oleh pertimbangan peningkatan efisiensi dan efektifitas perusahaan serta dengan melihat perkembangan yang dicapai oleh Perusahaan Umum Pelabuhan Indonesia I-IV, Pemerintah Orde Baru menetapkan melalui Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 59 tahun 1991 bahwa pengelolaan pelabuhan di wilayah Perusahaan Umum Pelabuhan Indonesia I-IV dialihkan bentuknya dari Perusahaan Umum menjadi Persero. Sebagai Persero pemilikan saham PT Pelabuhan Indonesia sepenuhnya dikuasai oleh Pemerintah, dimana dalam hal ini Menteri Keuangan Republik Indonesia dan pada saat ini telah dialihkan ke Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara (BUMN), dimana kedudukan, tugas serta kewenangannya ikut dialihkan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2001 tentang Pengalihan Kedudukan, Tugas dan Kewenangan Menteri Keuangan pada Perusahaan Perseroan (Persero), Perusahaan Umum (PERUM) dan perusahaan Djawatan (PERJAN) Kepada Menteri Negara BUMN. Pembinaan Teknis Operasional berada ditangan Departemen Perhubungan dan dilaksanakan oleh Direktorat Jendral Perhubungan

³ <http://www.inaport4.co.id/?p=25>, dikunjungi pada 28 July 2015.

Laut.⁴

Diundangkannya Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran⁵ menimbulkan implikasi terhadap PT. Pelabuhan Indonesia, dimana salah satu perubahan terpenting adalah menegaskan PT. Pelabuhan Indonesia I-IV (Persero) bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran, penyelenggaraan pelabuhan, angkutan perairan dan lingkungan maritim, dengan demikian disini status Pelindo bukan lagi sebagai “regulator” melainkan telah berubah menjadi “operator” Pelabuhan, yang secara otomatis mengubah bisnis Pelindo dari Port Operator menjadi Terminal Operator.⁶

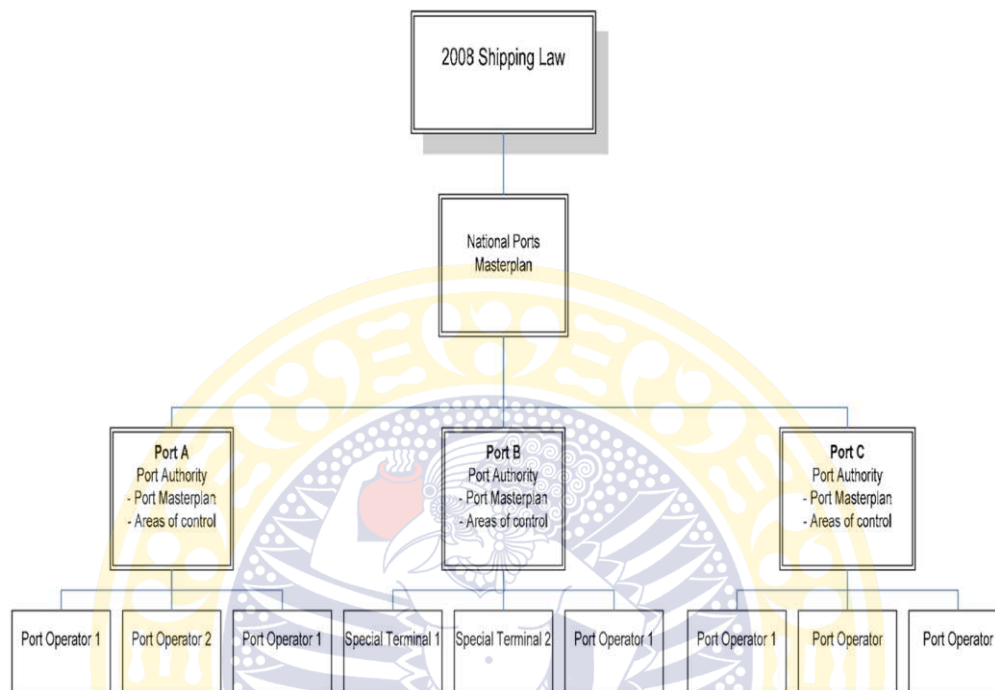
Sebelum berlakunya Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, PT. Pelindo dapat bekerja sama dengan pihak Swasta untuk mengembangkan Pelabuhan, akan tetapi setelah diberlakukannya Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, PT. Pelindo secara mandiri dan tidak perlu memerlukan kerjasama dengan pihak swasta karena PT. Pelabuhan Indonesia bertindak sebagai Operator yang statusnya sama dengan Pihak Swasta, dengan kondisi yang seperti demikian maka akan terciptanya persaingan usaha yang tidak sehat dikawasan Pelabuhan yang ada di Indonesia, dimana ditakutkan nantinya PT.Pelindo akan memonopoli kegiatan usaha dikawasan Pelabuhan.

⁴ *Ibid.*

⁵ Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2008 Nomor. 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor. 4849.

⁶ <http://www.bumn.go.id/pelindo3/berita/2118/Sekilas.PT.Pelabuhan.Indonesia.III.Persero>, dikunjungi pada pada 28 July 2015.

Gambar 1. STRUKTUR TATA KELOLA PELABUHAN MENURUT UNDANG-UNDANG PELAYARAN 2008



2008 Shipping Law = UU Pelayaran 2008. National Ports Masterplan = Rencana Induk Pelabuhan Nasional. Port A, Port B, Port C = Pelabuhan A, Pelabuhan B, Pelabuhan C. Port Authority = Otoritas pelabuhan. Port Masterplan = Rencana Induk Pelabuhan. Areas of control = Wilayah kendali. Port Operator = Operator pelabuhan. Special Terminal = Terminal Khusus.

Gambar 1. memberikan skema sederhana yang memetakan struktur tata kelola sistem pelabuhan komersial nasional menurut undang-undang Pelayaran . Dokumen pendukung yang penting adalah Rencana Induk Pelabuhan Nasional yang menentukan baik pelabuhan yang sekarang maupun yang masih dalam rencana, dalam hal lokasi dan hirarki (fungsi). Di tingkat pelabuhan, Otoritas pelabuhan bertanggungjawab untuk rencana induk masing-masing pelabuhan, termasuk daerah kerja (darat dan air) geografis, penyediaan prasarana dasar dan

juga menentukan dan mengatur akses operator pelabuhan ke berbagai sarana.⁷

Seperti dengan banyak undang-undang Indonesia, terutama yang disponsori oleh Departemen Perhubungan, Undang-undang Pelayaran sangat umum dan perincian yang penting akan diberikan di peraturan-peraturan pelaksanaan. Departemen Perhubungan akan mengembangkan peraturan-peraturan pendukung selama tahun berikutnya dan berharap untuk menyelesaikan pengembangan ini paling lambat bulan April 2009. Inovasi utama undang-undang baru tersebut adalah pengembangan Otoritas Pelabuhan untuk mengawasi dan mengelola operasi dagang dalam setiap pelabuhan.⁸ Tanggung-jawab utama Otoritas Pelabuhan adalah untuk mengatur, memberi harga dan mengawasi akses ke prasarana dan layanan pelabuhan dasar termasuk daratan dan perairan pelabuhan, alat-alat navigasi, kepanduan (pilotage), pemecah ombak, tempat pelabuhan, jalur laut (pengerukan) dan jaringan jalan pelabuhan. Selain itu, otoritas pelabuhan juga akan bertanggung jawab untuk mengembangkan dan menerapkan rencana induk pelabuhan (termasuk menentukan daerah kendali darat dan laut) sekaligus menjamin ketertiban, keamanan dan kelestarian lingkungan pelabuhan. Operator pelabuhan, di sisi lain, dapat berpartisipasi dalam menyediakan antara lain penanganan kargo, sarana penumpang, layanan tambat, pengisian bahan bakar dan persediaan air, penarikan kapal sekaligus penyimpanan dan bangunan di atas pelabuhan lainnya

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan

⁷ USAID, Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia dan UU Pelayaran Tahun 2008, Jakarta, 2009, h.19.

⁸ Ibid, h.22.

bahwa fungsi regulator dilakukan oleh Port Authority atau Otoritas Pelabuhan. Perubahan bisnis PT. Pelabuhan Indonesia dari Port Operator menjadi Terminal Operator menyebabkan PT. Pelabuhan Indonesia tidak harus melakukan kegiatan kerjasama dengan pihak Badan Usaha Pelabuhan dalam Pengelolaan dikawasan Pelabuhan. Disisi lain dengan dikeluarkannya Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga berimplikasi pada beralihnya kewenangan atas fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang semula diusahakan secara komersial beserta fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan, kegiatan kepelabuhanan dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial dari penyelenggara pelabuhan sebelumnya yaitu PT. Pelabuhan Indonesia kepada Kementerian Perhubungan.⁹ Kerjasama pengelolaan kawasan pelabuhan oleh Kementerian Perhubungan sebagai Otoritas Pelabuhan (Port Authority) dan Unit Penyelenggara Pelabuhan yang merupakan representasi dari Pemerintah Republik Indonesia dilakukan dengan pihak BUP dengan cara kontrak Kerja Sama penyediaan dan/atau pelayanan jasa Kepelabuhanan.

Oleh karena itu terlihat bahwa dengan lahirnya Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan perubahan besar bagi Indonesia dimana terdapat perubahan prinsip dan mendasar dalam penyelenggaraan pelayaran di Indonesia, salah satunya adalah mengenai penyelenggaraan

⁹ Nuryanto, *Implementasi Undang Undang Pelayaran : Dapatkah Menghilangkan Monopoli Pelabuhan ?*, Jurnal Saintek "Maritim", 2012, h. 2.

pelabuhan khususnya mengenai diperkenalkannya pengelolaan terminal pada pelabuhan yang sudah diusahakan secara komersial oleh Badan Usaha Pelabuhan (Badan Usaha Milik Negara/BUMN, Badan Usaha Milik daerah/BUMD, atau Badan Usaha Swasta) melalui pemberian konsesi. Perubahan mendasar aturan bidang kepelabuhanan termasuk dalam tujuh pilar berikut ini :

1. Badan Usaha Pelabuhan (BUMN,BUMD, dan Swasta) diberi kesempatan mengusahakan terminal secara mandiri dalam bentuk pengelolaan/ perusahaan terminal;
2. Penataan kelembagaan dengan ditetapkannya Otoritas Pelabuhan;
3. Otoritas Pelabuhan memberi konsesi dalam perusahaan terminal;
4. Pelaksanaan koordinasi dan peran serta pemerintah daerah dalam penyelenggaraan pelabuhan;
5. Pengintegrasian pelabuhan penyebrangan dan pelabuhan laut menjadi pelabuhan;
6. Pelabuhan khusus menjadi terminal khusus dan dermaga khusus menjadi terminal untuk kepentingan sendiri;
7. Simplikasi penetapan lokasi.¹⁰

Pada pasal 1 angka 30 Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan¹¹ dinyatakan bahwa “konsesi” adalah pemberian hak oleh penyelenggara pelabuhan kepada BUP untuk melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan tertentu dalam jangka waktu tertentu dan kompensasi tertentu. Undang-undang Nomor17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan PP No.61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan menegaskan konsesi diberikan

¹⁰ Kementerian Perhubungan, *Modul Penetapan Konsesi*, Pendidikan dan Pelatihan Otoritas Pelabuhan,2011,h.1.

¹¹ Peraturan Pemerintah Nomor. 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor. 151.

oleh Otoritas Pelabuhan. Pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial diselenggarakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan yang merupakan unit pelaksana teknis pada Kementerian Perhubungan. Dalam hal ini Otoritas Pelabuhan berperan sebagai wakil pemerintah yaitu Menteri Perhubungan untuk memberi konsesi atau bentuk lainnya kepada BUP untuk melakukan pengusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam kontrak atau perjanjian.

Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan tertentu yang dapat dikonsensikan, sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 69 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, antara lain:

- 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, curah kering, dan ro-ro;
- 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.

Pemberian Konsesi kepada Badan Usaha Pelabuhan dilakukan melalui mekanisme pelelangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dalam hal ini merujuk pada Peraturan Pemerintah Nomor 56 tahun 2011 tentang

perubahan kedua atas Peraturan Pemerintah Nomor 67 tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur. Jangka waktu konsesi disesuaikan disesuaikan dengan pengembalian dana investasi dan keuntungan yang wajar.

Pemberian Konsesi yang dituangkan dalam kontrak memerlukan kemampuan dan keahlian khusus bagi para pihak yang berkaitan dengan hal tersebut, khususnya jajaran Otoritas Pelabuhan, BUP dan Pemerintah dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan di pelabuhan. Pada pasal 47 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, diwajibkan bagi aparat Otoritas Pelabuhan untuk memiliki kemampuan dan kompetensi dalam bidang kontraktual dan konsesi itu sendiri.¹² Selain itu yang harus dikuasai dan dipahami adalah mengenai Penyelesaian Sengketa yang dituangkan dalam kontrak apabila para pihak ada yang *wanprestasi*. Kemampuan dan keahlian khusus yang juga diperlukan ialah mengenai Agraria/Pertanahan dan perairan, karena biasanya timbulnya sengketa yuridis konsesi adalah dikarenakan tanah dan perairan dikuasai oleh Negara yang dikonsesikan kepada BUP untuk diusahakan. Pengusahaan ini harus sesuai dengan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia tahun 1945 bahwa bumi, air, dan kekayaan yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh Negara dan dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kemakmuran Rakyat.

Fungsi Konsesi dari sudut pandang pemerintah hampir sama dengan

¹² Ibid, h.2

fungsi izin yaitu sebagai penertiban dan pengaturan, sebagai upaya penertiban agar kegiatan yang dilakukan tidak bertentangan dengan ketertiban umum masyarakat. Hal ini juga dimaksudkan sebagai upaya pengaturan agar kegiatan yang dilakukan dapat dikendalikan atau dapat dikontrol sesuai dengan kegiatan yang sudah diizinkan¹³. Karena konsesi diikat dengan kontrak atau perjanjian maka bagi Pemerintah konsesi tersebut akan digunakan sebagai sarana untuk bertindak dengan hati-hati, karena pemerintah sebagai subjek hukum dalam kontrak tersebut. Pemerintah harus betul-betul sadar akan kewajiban-kewajibannya yang sudah dicantumkan dalam kontrak atau perjanjian konsesi. Pemerintah akan mendapatkan nilai tambah, baik berupa kontribusi atau pendapatan bentuk lainnya sebagai imbalan atau pendapatan atas pemberian atau penyerahan hak tertentu.

Konsesi akan menundukan hak dan kewajiban yang relatif seimbang antara pemberi konsesi dan penerima konsesi. Konsesi dapat mencegah terjadinya praktek korupsi, suap menyuap, dan pengaruh politik kekuasaan dan dapat lebih mengoptimalkan objek yang di konsesikan untuk lebih meningkatkan nilai tambahnya. Konsesi dalam pengelolaan pelabuhan akan menjadi penggerak dan pendorong dalam efisiensi pengelolaan terminal dan persaingan yang sehat antara terminal untuk mewujudkan efisiensi pengelolaan terminal dan persaingan yang sehat antara terminal untuk mewujudkan efisiensi pelabuhan di Indonesia.¹⁴ Dengan demikian konsesi dapat menjadi sarana bagi operator pelabuhan dan

¹³ Ibid, h.4

¹⁴ Ibid, h.6

regulator untuk saling bekerjasama dalam mewujudkan pelabuhan Indonesia yang maju, besar dan juga kuat. Tujuan dari pada konsesi dalam pengelolaan pelabuhan adalah :

- a. Terbentuknya tarif yang kompetitif;
- b. Meningkatkan pendapatan bagi Negara dan pengelola terminal;
- c. Bekerja sesuai dengan kinerja yang disepakati (Pelayanan terhadap kapal-kapal dan barang/ petikemas kinerjanya akan menjadi lebih baik);
- d. Kelancaran arus lalu lintas kapal dan barang;
- e. Menekan biaya ekonomi yang tinggi di pelabuhan;
- f. Ditaatinya peraturan yang ada di pelabuhan;
- g. Adanya kepastian hukum dan hak masing-masing;
- h. Persaingan yang sehat antar terminal;
- i. Terdapat distribusi kewenangan yang baik;
- j. Transparansi berusaha karena konsesi dilakukan melalui pelelangan.¹⁵

Dengan adanya kontrak konsesi ini sendiri timbul banyak pandangan mengenai privatisasi, berkenaan dengan adanya aset pelabuhan yang dapat diprivatisasi oleh pihak swasta bahkan asing pada BUP milik PT. Pelabuhan Indonesia. Dalam situasi ini Otoritas Pelabuhan dan Pemerintah dihadapkan dengan privatisasi fasilitas pelabuhan mengingat dalam pelabuhan terkait berbagai kepentingan public yang harus dilindungi. Kesulitan ini diperparah oleh kenyataan bahwa fasilitas pelabuhan adalah alat penting untuk memfasilitasi dan mempromosikan perdagangan eksternal suatu negara serta mewakili akumulasi

¹⁵ Ibid, h.7

modal investasi Pelabuhan sebagai aset yang sangat berharga bagi perekonomian nasional. Oleh karenanya, perubahan kearah privatisasi ini perlu dipertimbangkan dengan hati-hati. Diperlukan Pedoman untuk melakukan privatisasi agar Otoritas Pelabuhan dan PT. Pelindo dalam menyediakan sarana yang lebih baik, serta mengevaluasi dampak potensial dari berbagai alternatif dan memutuskan prosedur yang paling tepat.

Untuk menjamin keberhasilan privatisasi perlu dilakukan upaya-upaya pencegahan yang serius oleh Otoritas Pelabuhan, seperti menentukan definisi yang jelas mengenai Privatisasi, pembatasan ruang lingkup, serta membatasi pilihan bentuk privatisasi yang diterima. Agar skema privatisasi menjadi sukses, harus disesuaikan dengan memenuhi kondisi dan karakteristik mengenai pelabuhan dan lingkungannya.¹⁶ Oleh karena itu pedoman privatisasi harus dikembangkan sebagai sumber data yang bertujuan untuk melayani kepentingan publik berkaitan dengan asset pelabuhan dan sebagai faktor untuk mengambil suatu keputusan penting dalam melaksanakan privatisasi.

Dengan pesatnya perkembangan transportasi laut dan kegiatan usaha dibidang pelabuhan di dunia dewasa ini, kapal sebagai sarana angkutan laut memegang peranan penting dalam menunjang dan melancarkan transportasi di laut dapat lebih efektif dan efisien. Untuk itu diperlukan suatu langkah-langkah untuk mendukung kelancaran dalam bisnis transportasi laut. Langkah tersebut tentunya menyangkut bagaimana cara Otoritas Pelabuhan dan juga PT. Pelindo

¹⁶<http://www.maritimedia.com/Privatisasi%20&%20Konsesi%20Pelabuhan.pdf>, dikunjungi pada 28 July 2015.

membangun tata kelola pelabuhan yang baik untuk mengatasi maupun menghindari hambatan-hambatan yang akan mengganggu kelancaran alat transportasi laut, serta melindungi aset-aset milik negara dipelabuhan dari privatisasi perusahaan-perusahaan asing. Sehingga dengan demikian pula dapat mensejahterakan rakyat dari kegiatan kerja yang dilakukan khusus di Pelabuhan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan paparan di atas, maka permasalahan yang hendak dikaji dalam skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Apakah yang dimaksud dengan Privatisasi Pengelolaan Fasilitas Pelabuhan?
2. Apakah bentuk kontrak kerjasama pengelolaan pelabuhan yang dapat digunakan dalam pengelolaan pelabuhan di Indonesia ?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Memenuhi persyaratan akademik dalam menyelesaikan dan memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis katakteristik dan bentuk kontrak kerjasama pengelolaan pelabuhan yang dapat di gunakan.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis yang dimaksud dengan privatisasi pengelolaan fasilitas pelabuhan di Indonesia.
4. Selain itu juga diharapkan dengan penelitian tulisan ini dapat memberikan sumbangan pemikiran kepada mahasiswa, masyarakat,

dan pemerintah terkait mengenai masalah privatisasi dan kontrak pengelolaan fasilitas di pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Manfaat bagi penulis, dengan penelitian ini dapat menambah wawasan dan pengetahuan, khususnya ilmu pengetahuan dibidang hukum bisnis dan juga mengenai masalah kemaritiman dalam pengelolaan fasilitas pelabuhan.
2. Manfaat bagi Institusi, penelitian ini dapat digunakan sebagai sumbangan pemikiran mengenai permasalahan di bidang hukum, agar sekiranya dengan penelitian mengenai masalah privatisasi dan kontrak dalam pengelolaan dikawasan pelabuhan dapat berguna dan bermanfaat dikemudian hari dalam memecahkan persoalan hukum.

1.5 Metodologi Penelitian

a. Pendekatan Masalah

Penulis dalam penulisan skripsi ini menggunakan beberapa tipe pendekatan masalah dengan maksud mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu hukum yang sedang untuk dicari jawabannya, oleh karena itu dalam penulisan skripsi ini pendekatan masalah yang digunakan adalah :

1. *Statute Approach* (pendekatan perundang-undangan) yang merupakan analisis mendalam mengenai peraturan perundang-undangan dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang dibahas. Pendekatan ini dilakukan dengan menelaah Undang-undang

No.19 tahun 2003 tentang BUMN, Undang-undang Nomor 40 tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah No.33 tahun 2005 tentang Tata Cara Privatisasi Perusahaan Perseroan jo Peraturan Pemerintah No.59 tahun 2009 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah No.33 tahun 2005, Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2011 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 56 tahun 2011 tentang Perubahan kedua atas Peraturan Presiden Nomor 67 tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 83 tahun 2010 tentang Paduan Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi, dimana semua peraturan perundang-undangan yang bersangkutan paut dengan permasalahan yang sedang dihadapi berkaitan dengan Privatisasi dan Kontrak Konsesi pengelolaan fasilitas pelabuhan di Indonesia.

2. *Conceptual Approach* (pendekatan konseptual) yang merupakan pendekatan terhadap teori atau pendapat para ahli yang digunakan untuk mengkaji dan menganalisis kerangka pikir atau kerangka konseptual maupun landasan teoritis sesuai dengan tujuan penelitian ini berkaitan dengan Privatisasi Badan Usaha Milik Negara, Kontrak

Konsesi, dan Kerjasama pengelolaan Pelabuhan di Indonesia .¹⁷

b. Sumber Bahan Hukum

Dalam penyusunan skripsi ini digunakan dua jenis sumber bahan hukum yaitu,

1. Bahan Hukum Primer :

Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945, *Burgerlijk Wetboek* Stb.1947-23(BW), peraturan perundang-undangan yaitu Undang-undang No.19 tahun 2003 tentang BUMN, Undang-undang Nomor 40 tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah No.33 tahun 2005 tentang Tata Cara Privatisasi Perusahaan Perseroan jo Peraturan Pemerintah No.59 tahun 2009, tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah No.33 tahun 2005, Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2011 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 56 tahun 2011 tentang Perubahan kedua atas Peraturan Presiden Nomor 67 tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 83 tahun 2010 tentang Paduan Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi serta peraturan perundang-undangan terkait,

¹⁷ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2010, h.133-137

2. Bahan Hukum Sekunder :

Bahan hukum sekunder yang di gunakan meliputi pendapat hukum para ahli yang terdapat pada literatur maupun jurnal, makalah, bahan ajar, hasil penelitian yang berkaitan dengan permasalahan baik yang tersedia pada media cetak maupun elektronik.

c. Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Prosedur pengumpulan bahan hukum dalam penulisan skripsi ini adalah dari sumber bahan hukum primer yang diperoleh dengan cara membaca aturan hukum yang berhubungan dengan materi yang dibahas kemudian di gabung dengan materi yang dibahas kemudian digabung dengan sumber bahan hukum sekunder yaitu dengan studi pustaka melalui pendapat hukum para ahli, ajaran-ajaran hukum, literatur hukum, surat kabar, makalah hukum, artikel di internet yang kemudian sumber bahan hukum primer dan sekunder ini akan diolah dan diperoleh kesimpulan yang akan dapat dipertanggungjawabkan.

d. Analisa Bahan Hukum

Analisa bahan hukum dilakukan dengan metode deskriptif analisis. Metode ini merupakan metode yang memusatkan perhatian pada rumusan masalah dimana sumber bahan yang telah ada dikumpulkan untuk kemudian dianalisis dengan menguraikan setiap masalah yang ada yaitu dengan bahan-bahan hukum yang telah dikumpulkan dianalisa guna menemukan jawaban atas rumusan permasalahan yang diajukan. Temuan jawaban atas permasalahan disampaikan secara deskriptif untuk selanjutnya ditarik suatu kesimpulan atas

permasalahan dalam skripsi ini.

