

## Disharmoni Politik Hukum Pengelolaan Pelabuhan dalam Peraturan Perundang-Undangan Pelayaran

**Dahlia Dewi Apriani<sup>1</sup>, Fadjrin Wira Perdana<sup>2\*</sup>, H.Irwan<sup>3</sup>**  
Universitas Diponegoro, Politeknik Transportasi SDP Palembang<sup>1,2,3</sup>  
Email: dahliadewiapriani@yahoo.co.id<sup>1</sup>, fadjrinwira@gmail.com<sup>2</sup>,  
irwanpasang07@gmail.com<sup>3</sup>,

---

### Artikel info

#### Artikel history:

Diterima : 24-09-2021

Diterima dalam bentuk  
revisi : 13-10-2021

Diterima untuk publish :  
20-10-2021

**Kata Kunci:** politik hukum;  
pengelolaan pelabuhan;  
perundang-undangan pelayaran

**Keywords:** *politics of law; port  
management; shipping laws*

---

#### Abstrak:

Penelitian ini bertujuan untuk Untuk mengetahui Pengaturan Hukum tentang penyelenggaraan pelabuhan berdasarkan sistem hukum di Indonesia dan untuk mengetahui kewenangan Pemerintah Daerah dalam penyelenggaraan pelabuhan Berdasarkan sistem Hukum di Indonesia. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah hukum normatif yang merupakan prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatifnya yang berkaitan dengan implikasi pemberlakuan asas Cabotage dalam pelayaran Indonesia terhadap eksistensi perusahaan angkutan laut nasional dalam kegiatan perdagangan bebas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengaturan hukum penyelenggaraan pelabuhan secara diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan. Peraturan tersebut dibentuk untuk melaksanakan ketentuan Pasal 78, Pasal 89, Pasal 95, Pasal 99, Pasal 108, Pasal 112 ayat (2), Pasal 113, dan Pasal 210 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang mengatur mengenai Tatanan Kepelabuhanan Nasional, Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, penyelenggaraan kegiatan di pelabuhan, pembangunan dan pengoperasian pelabuhan, terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri, penarifan, pelabuhan dan terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri, dan sistem informasi pelabuhan Penerapan UU No. 23 Tahun 2014, pada dasarnya bahwa pemerintah daerah menjalankan aturannya yaitu untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri,

#### Abstract:

*This study aims to find out the legal arrangements regarding the operation of ports based on the legal system in Indonesia and to find out the authority of the local government in operating ports based on the legal system in Indonesia. The method used in this research is normative law which is a scientific research procedure to find the truth based on the logic of legal scholarship from the normative side related to the implications of the application of the Cabotage principle in Indonesian shipping on the existence of national sea transportation companies in free trade activities. The results of the study indicate that the legal arrangements for the operation of ports are regulated in Government Regulation no. 61 of 2009 concerning Ports. The regulation was established to implement the provisions of Article 78, Article 89, Article 95, Article 99, Article 108, Article 112 paragraph (2), Article 113, and Article 210 paragraph (2) of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, which regulates concerning the National Port Order, the Port Master Plan and the Working Environment and Interest Areas of the port, the implementation of activities at the port, the construction and operation of ports, special terminals and terminals for self-interest, tariffs, special ports and terminals open to foreign trade, and port information system Implementation of Law no. 23 of 2014, basically that local governments carry out their rules.*



---

## **Pendahuluan**

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. Secara keseluruhan, menurut (Drake, 2019) luas laut Indonesia yang mencapai 5,8 juta km<sup>2</sup>, terdiri dari 0,3 juta km<sup>2</sup> perairan teritorial, 2,8 juta km<sup>2</sup> perairan pedalaman dan kepulauan, 2,7 juta km<sup>2</sup> Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE),13 serta terdiri lebih dari 17.500 pulau, menyimpan kekayaan yang luar biasa. Jika dikelola dengan baik, potensi kelautan Indonesia diperkirakan dapat memberikan penghasilan lebih dari 100 miliar dolar AS pertahun. Ditambah lagi, Indonesia dengan jumlah penduduk yang besar dengan sumber daya alam yang melimpah dan tersebar di ribuan pulau tentunya memerlukan jasa tranportasi 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 (Suhelmi & Purbani, 2013). Dengan uraian tersebut, terlihat bahwa ketersediaan sarana laut dan pelabuhan menjadi faktor penting bagi pemerintah dalam menjalankan perekonomian negara.

Pengelolaan kepelabuhan di Indonesia, khususnya dari aspek kegiatan perusahaan di pelabuhan, saat ini telah berkembang dinamis dan memberikan dampak positif pada pertumbuhan perekonomian Indonesia. Dinamika perkembangan tersebut ini tidak bisa dilepaskan dari sejarah perkembangan kegiatan pengelolaan di pelabuhan di Indonesia, yang dapat diidentifikasi dari produk hukum yaitu peraturan perundang-undangan pengelolaan pelabuhan di Indonesia, yang memberikan otoritas kewenangan pengelolaan pelabuhan oleh Negara, melalui pembentukan Badan Usaha Milik Negara (BUMN), yaitu PT. Pelindo I (Persero), PT. Pelindo II (Persero), PT. Pelindo III (Persero), dan PT. Pelindo IV (Persero). Sebagai Persero, kepemilikan saham PT. Pelindo (Persero) sepenuhnya dikuasai oleh Pemerintah, dimana dalam hal ini Menteri Keuangan, dan pada saat ini telah dialihkan ke Kementerian Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara (Kementerian BUMN), dengan pembinaan teknis operasional berada ditangan Departemen Perhubungan dan dilaksanakan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut. Dalam kegiatan pengelolaan pelabuhan tersebut, PT. Pelindo I-IV (Persero) sekaligus bertindak sebagai regulator dan operator pelabuhan di Indonesia.

Berdasarkan uraian tersebut diatas, peraturan perundang-undangan pelayaran memberikan kewenangan pengelolaan pelabuhan khususnya dalam hal perusahaan pelabuhan kepada beberapa pihak, mulai dari PT. Pelindo (Persero) selaku BUMN, Pemerintah Daerah melalui BUMD, serta pihak badan usaha swasta melalui kebijakan privatisasi. Kewenangan yang terdistribusi kepada beberapa lembaga tersebut berpotensi terjadinya disharmoni dan

tumpang tindih (*over lapping*) kewenangan, sehingga penting dan mendesak untuk dilakukan harmonisasi politik hukum pengelolaan pelabuhan dalam perundang-undangan pelayaran di Indonesia.

Tiada negara tanpa politik hukum. Menurut (Manan, 2001), politik hukum ada yang bersifat tetap (*permanen*) dan ada yang bersifat temporer. Politik hukum yang bersifat tetap, berkaitan dengan sikap hukum yang akan selalu menjadi dasar kebijaksanaan pembentukan dan penegakan hukum. Politik hukum temporer adalah kebijaksanaan yang ditetapkan dari waktu ke waktu sesuai dengan kebutuhan. Termasuk ke dalam kategori ini hal-hal seperti penentuan prioritas pembentukan peraturan perundang-undangan. Politik hukum (*legal policy*) menurut (Juwana, 2005) adalah berbagai tujuan dan alasan dari dibentuknya peraturan perundang-undangan. Politik hukum dapat dibedakan dalam dua dimensi. Dimensi pertama adalah politik hukum yang menjadi lasan dasar dari diadakannya suatu peraturan perundang-undangan. Politik hukum dalam dimensi demikian disebut kebijakan dasar (*basic policy*). Dimensi kedua dari politik hukum adalah tujuan atau alasan yang muncul dibalik pemberlakuan suatu peraturan perundang-undangan. Politik hukum dalam dimensi ini disebut sebagai kebijakan pemberlakuan (*enactmen policy*). Dengan demikian kebijaksanaan (*pembentukan*) peraturan perundang-undangan merupakan bentuk dari politik hukum.

Harmonisasi, sebagaimana disebutkan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai upaya mencari keselarasan (Indonesia, 2002). Kata harmonisasi sendiri berasal dari kata harmoni yang dalam bahasa Indonesia berarti pernyataan rasa, aksi, gagasan dan minat, keselarasan, keserasian (Simatupang, 2020). Dengan demikian seara bebas harmonisasi peraturan perundang-undangan adalah upaya menselaraskan peraturan perundang-undangan agar menjadi proporsional dan bermanfaat bagi kepentingan bersama atau masyarakat.

Teori harmonisasi peraturan perundang-undangan pada dasarnya tidak bisa dilepaskan dari harmonisasi hukum itu sendiri. Badan Pembinaan Hukum Nasional (BPHN) merumuskan harmonisasi hukum sebagai kegiatan ilmiah untuk menuju proses pengharmonisasian tertulis yang mengacu baik pada nilai-nilai filosofis, sosiologis, ekonomis maupun yuridis (Suhartono, 2017). Rudolf Stammler mengemukakan bahwa tujuan atau fungsi hukum adalah harmonisasi berbagai maksud, tujuan dan kepentingan antara individu dengan individu dan individu dengan masyarakat.

Penerapan peraturan perundang-undangan dalam jumlah banyak secara bersamaan dalam waktu dan ruang yang sama, sudah tentu membawa konsekuensi terjadinya disharmoni hukum. Misalnya terjadinya tumpang tindih kewenangan dan benturan kepentingan. Penerapan berbagai macam peraturan perundang-undangan secara bersama-sama tanpa upaya-upaya harmonisasi hukum atau penyelelarasan dan penyerasian sudah tentu akan menimbulkan benturan kepentingan antar lembaga. Masing-masing peraturan perundang-undangan memiliki tujuan, strategi untuk mencapai tujuan, dan pedoman untuk melaksanakan strategi, dimana ketiganya ini sering dirumuskan dalam bentuk kebijakan-kebijakan.

Kelembagaan kegiatan perusahaan di pelabuhan telah mulai dibentuk perseroan kepelabuhan oleh Pemerintah Kolonial Belanda dengan nama Haven Badrift. Selanjutnya setelah kemerdekaan, Pemerintahan Orde Lama Soekarno melakukan kegiatan perusahaan di pelabuhan dengan membentuk Jawatan Pelabuhan, yang kemudian melalui Perppu Nomor 19 Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara, mengalihkan status perusahaan pelabuhan dari

Jawatan Pelabuhan kepada Perusahaan Negara. Selanjutnya, Pemerintahan Orde Baru Soeharto, merubah bentuk badan hukum Perusahaan Negara (PN) menjadi Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan Indonesia, terdiri dari Perusahaan Umum Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV.

Pada tahun 1991, dengan pertimbangan peningkatan efisiensi dan efektifitas perusahaan, Pemerintahan Orde Baru menetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 1991, yang masing-masing berisi ketentuan bahwa kegiatan perusahaan di pelabuhan oleh Perusahaan Umum Pelabuhan Indonesia I-IV dialihkan bentuknya menjadi Persero, yang kemudian dikenal luas dengan nama PT. Pelindo I (Persero), PT. Pelindo II (Persero), PT. Pelindo III (Persero), dan PT. Pelindo IV (Persero). Sebagai Persero, kepemilikan saham PT. Pelindo (Persero) sepenuhnya dikuasai oleh Pemerintah, dimana dalam hal ini Menteri Keuangan, dan pada saat ini telah dialihkan ke Kementerian Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara (Kementerian BUMN), dengan pembinaan teknis operasional berada ditangan Departemen Perhubungan dan dilaksanakan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut. Dalam kegiatan perusahaan di pelabuhan, PT. Pelindo I-IV (Persero) sekaligus bertindak sebagai regulator dan operator pelabuhan di Indonesia, sehingga PT. Pelindo (Persero) bertugas sebagai pengelola pelabuhan, yaitu menyediakan lahan kepelabuhanan, mengawasi penggunaannya dan mengoperasikan sendiri lahan tersebut.

Dalam waktu yang bersamaan, diundangkannya Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, dan Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom, untuk jenis pelabuhan local dan pelabuhan regional, diserahkan pengelolaannya kepada Pemerintah Daerah. Dengan demikian, secara kelembagaan, dalam pengelolaan pelabuhan, ada yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat (c.q. PT. Pelindo), yaitu untuk jenis pelabuhan nasional dan internasional, sementara untuk jenis pelabuhan lokal dan pelabuhan regional, kewenangan pengelolaannya diserahkan kepada Pemerintah Daerah sebagai bagian dari pelaksanaan Otonomi Daerah.

Perkembangan lebih lanjut, dengan diundangkannya Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, memberikan dampak terhadap kegiatan perusahaan di pelabuhan yaitu dengan memberikan peluang pihak swasta (investor) untuk melaksanakan kegiatan perusahaan di pelabuhan dengan terlebih dahulu mengurus ijin sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Perubahan mendasar lainnya, adalah diberikannya kedudukan baru (pengurangan kewenangan) PT. Pelindo (Persero), yaitu hanya terbatas sebagai operator pelabuhan. Diundangkannya Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran jo. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, maka PT. Pelindo (Persero), hanya berperan sebagai operator sedangkan bertindak sebagai regulator adalah Otoritas Pelabuhan (OP), yaitu lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial (Muslim, 2016).

Berdasarkan uraian diatas, meskipun dalam peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran tidak menyebutkan secara tegas mengenai privatisasi kegiatan perusahaan di pelabuhan, namun dari substansi hukum (legal substance) yang diatur dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran jo. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009

tentang Pelabuhan, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, dapat disimpulkan adanya kebijakan (policy) dari pemerintah untuk melaksanakan privatisasi kegiatan perusahaan di pelabuhan.

### **Metode Penelitian**

Jenis penelitian ini adalah penelitian yuridis normatif yaitu penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaedah kaedah atau norma-norma hukum positif, dan yuridis empiris adalah penelitian yang dilakukan dengan meninjau masalah yang diteliti dari segi ilmu hukum dengan melihat serta mengkaitkan dengan kenyataan yang ada di dalam implementasinya yang bertujuan untuk mendiskripsikan kegiatan/peristiwa alamiah dalam praktek sehari-hari. Metode yang digunakan adalah metode penelitian hukum normatif yang merupakan prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatifnya yang berkaitan dengan implikasi pemberlakuan asas Cabotage dalam pelayaran Indonesia terhadap eksistensi perusahaan angkutan laut nasional dalam kegiatan perdagangan bebas (Rahayu et al., 2020). Logika keilmuan yang juga dalam penelitian hukum normatif dibangun berdasarkan disiplin ilmiah dan cara-cara kerja ilmu hukum normatif, yaitu ilmu hukum yang objeknya hukum itu sendiri. Penelitian hukum normatif ini dilakukan dengan pendekatan terhadap dua hal, yaitu pendekatan terhadap peraturan perundang-undangan (statuta aproach) menyangkut aturan tentang pelayaran dan pendekatan konseptual mengenai asas Cabotage.

### **Hasil dan Pembahasan**

#### **Harmonisasi Politik Hukum Pengelolaan Pelabuhan Melalui Pembentukan Badan Usaha Pelabuhan (BUP)**

Privatisasi perusahaan pelabuhan di Indonesia dilaksanakan dalam bentuk pemberian konsesi, yaitu sebagai suatu kontrak dimana pemberi hibah penerima hak untuk membiayai, membangun dan mengoperasikan fasilitas atau peralatan tertentu, untuk kepentingan umum, untuk jangka waktu tertentu, setelah itu fasilitas atau peralatan tersebut akan ditransfer ke pemberi. Untuk melaksanakan suatu konsesi diperlukan adanya suatu kontrak kerjasama yang melibatkan berbagai pihak dengan menggunakan beberapa skema kerjasama diantaranya adalah Build Operation and Transfer (BOT), Build Own Operate (BOO,) dan Build Transfer Operate (BTO) (Aziz, 2016).

Secara konseptual kerjasama antara pemerintah dengan swasta (Public Private Partnership) merupakan hubungan kerjasama pemerintah dengan publik dalam pelaksanaan pembangunan melalui investasi dengan melibatkan pemerintah, pihak swasta, masyarakat, dan NGO. Masing-masing pihak memiliki peran dan fungsi dalam pelaksanaan pembangunan. Peran dan fungsi pemerintah sebagai suatu institusi resmi dituntut untuk lebih transparan, akuntabel, responsif, efektif dan efisien dalam penciptaan good governance. Tentunya dalam hal ini tidak terlepas dari fungsi pengawasan pemerintah terhadap sektor swasta yang terlibat dalam pelaksanaan pembangunan. Build Operate Transfer (BOT) adalah dimulainya bisnis besar dimana organisasi-organisasi swasta melakukan pembangunan dan pengoperasian fasilitas yang biasanya dilakukan oleh pemerintah. Dalam pendekatan BOT, pihak swasta atau pihak kedua adalah pihak yang mempertahankan suatu konsesi untuk suatu periode tertentu, pembangunan suatu fasilitas, yang terdiri dari pembiayaan, desain dan konstruksi. Pemegang

konsesi akan mengamankan pengembalian investasi dengan mengoperasikan fasilitas selama masa konsesi. Pada akhir masa konsesi para pemegang konsesi harus mentransfer kepemilikan fasilitas kepada pemberi konsesi.

Karakteristik terpenting dari BOT adalah pendanaan dari swasta. dan dalam BOT, pemerintah mensubkontrakkan seluruh proses pembangunan, termasuk risiko yang terkait kepada entitas swasta. Salah satu risiko ini adalah pembiayaan, yang harus diperoleh oleh pemegang konsesi, yang pada akhirnya bertanggungjawab kepada semua aspek proyek. BOT hanya salah satu dari banyak proyek yang berbeda dengan skema penyelesaian dalam konteks privatisasi atau kemitraan pemerintah, BUMN dan swasta. Skema lainnya yang muncul paling mirip adalah BOT adalah Build Own Operate (BOO) dan Build Transfer Operate (BTO). Dalam tiga skema ini, pihak swasta tetap mempertahankan pendapatan dari mengoperasikan fasilitas. Dalam BTO, pihak swasta mentransfer kepemilikan fasilitas langsung setelah melahirkan dan mengoperasikan fasilitas atas nama pemerintah. Pada BOO, pihak swasta tetap mempertahankan kepemilikan fasilitas, membuat laba atas investasi dengan operasi itu, dan memungkinkannya menjual beberapa titik jika sesuai dengan harga pasar.

Badan Usaha Pelabuhan (BUP), ditemukan pengaturannya dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran jo. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Pelabuhan, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. Rumusan dalam Pasal 1 butir 30 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menggunakan istilah Badan Usaha (BU), dengan rumusan Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk pelayaran.

Dalam Paragraf 4, Kegiatan Pengusahaan di Pelabuhan, Pasal 90 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, disebutkan bahwa:

1. Kegiatan pengusahaan 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 ayat (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:
  - 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.

4. Kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan yang menunjang kelancaran operasional dan memberikan nilai tambah bagi pelabuhan.

Rumusan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) berdasarkan ketentuan Pasal 1 butir 29 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Pelabuhan, yaitu badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya. Dalam Bagian Kedua Kegiatan Pengusahaan di Pelabuhan Paragraf 1 Umum Pasal 68 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Pelabuhan, disebutkan bahwa Kegiatan pengusahaan di pelabuhan terdiri atas: (a) penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang; dan (b) jasa terkait dengan kepelabuhanan.

Tentang Badan Usaha Pelabuhan (BUP), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, mengatur lebih rinci masing-masing dalam Pasal 1 butir 20 (Badan Usaha Pelabuhan), Pasal 1 butir 21 (Badan Usaha), dan Pasal 1 butir 22 (Badan Hukum Indonesia). Secara berurutan rumusannya adalah sebagai berikut. Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk pelayaran. Badan Hukum Indonesia adalah badan usaha yang dimiliki oleh negara dan/atau daerah dan/atau swasta dan/atau koperasi.

Dalam Paragraf 3 Badan Usaha Pelabuhan Pasal 30 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, diatur ketentuan:

- 1) Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (3) dapat melakukan kegiatan pengusahaan pada 1 (satu) atau beberapa terminal dalam 1 (satu) pelabuhan.
- 2) Badan Usaha Pelabuhan dalam melakukan kegiatan usahanya wajib memiliki izin usaha yang diberikan oleh:
  - a. Menteri untuk Badan Usaha Pelabuhan di pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul;
  - b. Gubernur untuk Badan Usaha Pelabuhan di pelabuhan pengumpan regional; dan
  - c. Bupati/walikota untuk Badan Usaha Pelabuhan di pelabuhan pengumpan lokal.
- 3) Izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, diberikan setelah memenuhi persyaratan administrasi dan teknis.

Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, diatur 7 (tujuh) proyek konsesi pelabuhan yang dapat diberikan pengusahaannya melalui pemberian konsesi, yaitu: pada pelabuhan yang sudah ada faspelnya; pembangunan pelabuhan baru; pembangunan terminal baru; Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) yang digunakan juga untuk melayani kepentingan umum; TUKS yang berubah status menjadi Terminal Umum; Pengusahaan Alur Pelayaran dan Kolam Pelabuhan; Pengusahaan area alih muatan kapal di perairan.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka pembentukan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) menjadi instrumen harmonisasi secara kelembagaan dalam pengusahaan pelabuhan di Indonesia, dimana baik PT. Pelindo (Persero) sebagai BUMN, Pemerintah Daerah melalui BUMD, serta pihak badan swasta dapat membentuk BUP melakukan pengusahaan pelabuhan.

### **Kesimpulan**

Harmonisasi politik hukum pengelolaan pelabuhan dalam peraturan perundang-undangan pelayaran diimplementasikan melalui pembentukan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) sebagai lembaga baru dengan kewenangan melakukan pengusahaan pelabuhan di Indonesia. Melalui BUP disamping membuka pintu masuk kepada pihak swasta nasional untuk melakukan pengusahaan pelabuhan (Privatisasi), diharapkan tidak lagi terjadi disharmoni secara kelembagaan dalam pengusahaan pelabuhan antara PT. Pelindo (Persero) dengan Pemerintah Daerah.



## Bibliografi

- Aziz, N. L. L. (2016). *Hubungan Kerjasama Pemerintah dengan Pihak Swasta dalam Pembangunan Infrastruktur di Indonesia*. LIPI.
- Drake, C. (2019). *National integration in Indonesia: Patterns and policies*. University of Hawaii Press.
- Indonesia, K. B. B. (2002). Departemen Pendidikan Nasional Edisi ke-3. *Balai Pustaka, Jakarta. Gramedia*.
- Juwana, H. (2005). Penegakan hukum dalam kajian Law and development: Problem dan fundamen bagi Solusi di Indonesia. *Indonesian J. Int'l L.*, 3, 212.
- Manan, B. (2001). *Menyongsong fajar otonomi daerah*. Pusat Studi Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Indonesia.
- Muslim, A. (2016). Kewenangan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Panjang dalam Pengelolaan Lahan Kepelabuhanan (Study Pemisahan Regulator dan Operator Pelabuhan). *Fiat Justisia: Jurnal Ilmu Hukum*, 10(2).
- Rahayu, D. P., SH, M. H., & Ke, S. (2020). *Metode Penelitian Hukum*. Yogyakarta: *Thafa Media*.
- Simatupang, T. H. (2020). Disharmoni Peraturan Perundang-Undangan Di Bidang Pengawasan Perwalian di Indonesia (Lintas Sejarah Dari Hukum Kolonial Ke Hukum Nasional). *Jurnal Penelitian Hukum DE JURE*, 20(2), 221–232.
- Suhartono, S. (2017). Eksistensi Fatwa Majelis Ulama Indonesia dalam Perspektif Negara Hukum Pancasila. *Al-Ihkam: Jurnal Hukum Dan Pranata Sosial*, 12(2), 448–465.
- Suhelmi, I. R., & Purbani, D. (2013). Pengelolaan sumberdaya kelautan dan perikanan berbasis wilayah pengelolaan perikanan (WPP) dengan memanfaatkan WebGIS. *DEPIK Jurnal Ilmu-Ilmu Perairan, Pesisir Dan Perikanan*, 2(2).