

**KONSESI KEPELABUHANAN DALAM PERJANJIAN KONSESI KEGIATAN PENGUSAHAAN DI PELABUHAN YANG TELAH DIUSAHAKAN OLEH PT. PELABUHAN INDONESIA I, II, III DAN IV (PERSERO)**

INTISARI

Nurdiansyah,<sup>1</sup> Sulistiowati<sup>2</sup>

Penelitian ini membahas tentang ketentuan konsesi kepelabuhanan dalam perjanjian konsesi kegiatan perusahaan di pelabuhan yang telah diusahakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV (Persero) berdasarkan perspektif Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran) dan konsepsi konsesi yang mengambil bentuk perjanjian Bangun Guna Serah yang diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis alasan perjanjian konsesi kegiatan perusahaan di pelabuhan yang telah diusahakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV (Persero) tidak dapat menerapkan ketentuan konsesi kepelabuhanan sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 92 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Pasal 74-75 Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, yang menghendaki adanya batasan waktu konsesi yang definitif dan peralihan asset ke Penyelenggara Pelabuhan di akhir masa konsesi.

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode pendekatan yuridis normatif dan yuridis empiris dengan tidak hanya menggunakan data sekunder namun dilengkapi dengan peninjauan lapangan. Analisis kualitatif yang dilakukan bertitik tolak dari analisis empiris, yang dalam pendalamannya dilengkapi dengan analisis normatif. yang berkaitan dengan konsepsi ketentuan konsesi secara umum dan konsesi kepelabuhanan secara khusus, untuk selanjutnya dirumuskan kaidah-kaidah hukum berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.

Berdasarkan prinsip bahwa konsesi secara umum merupakan pemberian hak, izin, atau tanah oleh pemerintah yang diberikan kepada perorangan/ perusahaan untuk melakukan pekerjaan yang menguntungkan umum. Sedangkan konsesi kepelabuhanan adalah pemberian hak oleh penyelenggara pelabuhan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan tertentu dalam jangka waktu tertentu dan kompensasi tertentu. Konsesi dituangkan dalam suatu perjanjian yang mengambil bentuk perjanjian Bangun-Guna-Serah mensyaratkan adanya batasan waktu pengoperasian dan

---

<sup>1</sup> Mahasiswa Magister Hukum Bisnis Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada

<sup>2</sup> Dosen Magister Hukum Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada

penyerahan aset kepemilikan kepada Pemberi Konsesi di akhir masa konsesi. Namun dalam obyek penelitian ini PT. Pelindo I, II, III, dan IV selaku BUMN Bidang Kepelabuhanan dikecualikan dari ketentuan konsesi kepelabuhanan yaitu secara implisit tidak adanya batasan waktu selama menjalankan kegiatan perusahaan pelabuhan sebagaimana ia didirikan dan tidak beralihnya aset kepada Pemerintah di akhir masa konsesi.

Kata kunci : UU Pelayaran, Konsesi Kepelabuhanan, Bangun-Guna-Serah, PT. Pelindo, BUMN

PORT CONCESSION IN THE CONCESSION AGREEMENT OF THE  
EXISTING BUSSINESS ACTIVITIES IN PORTS OPERATING BY  
PT. PELABUHAN INDONESIA I, II, III AND IV (PERSERO)

ABSTRACT

Nurdiansyah,<sup>3</sup> Sulistiowati<sup>4</sup>

This study discusses the provision of port concession in the concession agreement of business activities at the port which has been operating by PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III and IV (Persero) based on the perspective of Law Number 17 Year 2008 regarding Shipping (Shipping Law) and conception of concession which take the form of Build Operate Transfer arranged in various laws and regulations. The purpose of this research is to analyze the reason of concession agreement of business activity at port which has been operating by PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III and IV (Persero) can not apply port concession terms as mandated in Article 92 of Law Number 17 Year 2008 regarding Shipping and Article 74-75 Government Regulation Number 64 Year 2015 on Amendment to Government Regulation Number 61 Year 2009 on Ports that require definitive concession period and transfer of assets to the Port Authority at the end of the concession period.

This research is conducted by using juridical normative and empirical juridical approach with not only using secondary data but equipped with field observation. Qualitative analysis is done starting from the empirical analysis, which in deepening is equipped with normative analysis. Which relates to the general conception of concession provisions and port concessions in particular, to further formulate the rules of law in relation to the issues studied.

Based on the principle that concessions are in general term a grant of rights, permits, or lands by the government given to individuals / enterprises to perform profitable public works. While the port concession is the granting of rights by the Port Authority to the Port Business Entity to perform the activities of providing and / or certain port services within a certain period of time and certain compensation. The concession is set forth in an agreement that takes form of a Build-Operate-Transfer Agreement which requires a time limit for the operation and delivery of ownership assets to the Government at the end of the concession period. But in this research object PT. Pelindo I, II, III, and IV as State-Owned Enterprises for Port Sector shall be exempted from concession provisions that implicitly there is no time limit as long as it can perform and carrying out activities of port businesses as it was

---

<sup>3</sup> Postgraduate student Faculty of Law University of Gadjah Mada

<sup>4</sup> Lecturer at the Faculty of Law University of Gadjah Mada

originally established and no asset transfer to the Government at the end of the concession period.

Keywords: Shipping law, Port Concession, Built-Operate-Transfer, PT. Pelindo, State-Owned Enterprises.