

**KEWENANGAN, PERAN SERTA KEPALA SYAHBANDAR DAN OTORITAS
KEPELABUHAAN DALAM MELAKUKAN PENGAWASAN TERHADAP
LEGALITAS KERJASAMA ANTARA HUTCHISON PORT HOLDINGS
JAKARTA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL
DENGAN PT. PELABUHAN INDONESIA II (PERSERO) DI PELABUHAN
MENURUT UNDANG-UNDANG PELAYARAN DAN PERDATA**

Oleh
Junaedi

**Government Study, Universitas Muhammadiyah Makassar
Sultan Alauddin street, No. 259 Makassar
Email: junaedi@unismuh.ac.id**

Abstrak

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk Kewenangan, Peran serta Syahbandar dan Otoritas Kepelabuhan dalam melakukan pengawasan terhadap Legalitas Kerjasama antara Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta International Container Terminal dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) menurut Undang-Undang Pelayaran dan Perdata. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis empiris. Syahbandar dan Otoritas Kepelabuhan selain memiliki peran penting dalam keselamatan pelayaran karena memiliki fungsi dan wewenang yang strategis juga mempunyai kewenangan dalam Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan yang meliputi pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, termasuk dalam melakukan pengawasan terhadap Legalitas Kerjasama di dalam Daerah Lingkungan Kerja antara Badan Usaha Milik Negara (PT. Pelindo II (Persero) dengan Hutchison Port Holdings (HPH), di pelabuhan.

Kata Kunci: Kewenangan, Peran serta Syahbandar dan Otoritas Kepelabuhan, Legalitas Kerjasama dipelabuhan. Undang-Undang Pelayaran dan Perdata

PENDAHULUAN

Pelabuhan merupakan titik pertemuan dari dua atau lebih moda angkutan yang memiliki keterikatan kepentingan¹ (Gultom, 2017). Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah (Satriyo & Suwarso, 2017). Aktivitas pelabuhan yang sangat kompleks karena melibatkan banyaknya

hubungan antara satu kepentingan dengan kepentingan lain mengharuskan adanya pengelolaan yang baik dari para pelakunya².

Syahbandar memiliki peran penting dalam keselamatan pelayaran karena memiliki fungsi dan wewenang yang strategis. Syahbandar memiliki kedudukan tertinggi dipelabuhan untuk melaksanakan dan mengawasi ketertiban administrasi dan keselamatan pelayaran. Dalam melaksanakan tugasnya syahbandar dibantu oleh staf di bawahnya. Tanggung jawab syahbandar dalam keselamatan pelayaran adalah mengeluarkan SPB serta memastikan administrasi dipenuhi dengan

¹ Gultom, E. (2017). Pelabuhan Indonesia Sebagai Penyumbang Devisa Negara dalam Perspektif Hukum Bisnis. *Jurnal Ilmu Hukum*, 19(3), 419–444.

² Satriyo, G., & Suwarso. (2017). Pengaruh Pengawasan dan Keselamatan Kerja Terhadap Kegiatan Bongkar Muat Pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Tanjung Wangi. *Discovery*, 2(1), 1–12.

baik. Setiap pelanggaran pelayaran yang ditemui dapat diberikan sanksi langsung oleh syahbandar sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Syahbandar selain memiliki peran penting dalam keselamatan pelayaran karena memiliki fungsi dan wewenang yang strategis juga mempunyai kewenangan dalam Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan Pasal 80 Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, dinyatakan bahwa Kegiatan pemerintahan di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 sub (a) dan ayat (3) meliputi: pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh penyelenggara pelabuhan.

Kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan adalah unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia³ (Barus, Prananingtyas, & Malikhatun, 2017). Pengaturan mengenai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan ini tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Dalam melaksanakan tugas yang dipercayakan sebagai pimpinan tertinggi di Pelabuhan syahbandar memiliki fungsi untuk memastikan keselamatan dan keamanan dalam pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan, dan penegakkan hukum dibidang angkutan perairan, membantu tugas pencarian dan penyelamatan dipelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan⁴

³ Barus, V. I. R. br, Prananingtyas, P., & Malikhatun, S. (2017). Tugas dan Tanggung Jawab Syahbandar dalam Kegiatan Pengangkutan Laut Di Indonesia. *Diponegoro Law Journal*, 6(1), 1–13.

⁴ Santosa, A., & Sinaga, E. A. (2020). Peran Tanggung Jawab Nakhoda dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana

(Santosa & Sinaga, 2020).

Sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengamanatkan peran dan fungsi syahbandar yang memiliki kewenangan lebih besar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan, penegakan hukum di bidang angkutan perairan, kepelabuhan, dan perlindungan di wilayah laut. Sebagai pejabat pemerintah yang memiliki otoritas tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap terpenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran.

Dimana Dalam konteks pengelolaan pelabuhan, tidak menjadi soal siapapun yang memegang peran regulator ataupun operator, asalkan dapat menghasilkan keuntungan bersama (*mutual benefit*), berdasarkan Mengenai kontek pengelolaan pelabuhan payung hukumnya (*Umbrella Act*) adalah Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dimana dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, dimana dalam Pasal 345 ayat (1) dan ayat (2) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, “menyatakan bahwa Perjanjian atau kerja sama di dalam Daerah Lingkungan Kerja antara Badan Usaha Milik Negara (PT. Pelindo II (Persero) dengan Hutchison Port Holdings (HPH), yang telah menyelenggarakan usaha pelabuhan dengan pihak ketiga tetap berlaku.

Keniscayaan yang terjadi pada BUMN di Indonesia selama ini agaknya akan berakhir apabila Undang-undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara (selanjutnya disingkat UU BUMN benar-benar diterapkan dengan sungguh-sungguh dan apa yang menjadi harapan dan cita-cita pembentukan Undang-undang ini tidak “dikhianati oleh oknum Direktur BUMN

Bantu Navigasi Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 20(1), 29–42. <https://doi.org/10.33556/jstm.v20i1.215>

sebagai salah satu pelaku kegiatan ekonomi dalam perekonomian nasional mempunyai peran penting dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakat. Untuk itu UU BUMN ini mengingkan optimalisasi pelaksanaan peran BUMN dalam perekonomian nasional guna mewujudkan kesejahteraan masyarakat secara professional.

Berdasarkan pemaparan latar belakang penelitian tersebut, maka peneliti merumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Apakah Legalitas Kerjasama antara Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) syah menurut Hukum Perdata dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?
2. Apakah terdapat ketentuan dalam perundang-undangan Pelayaran yang mengatur ketentuan bahwa legalitas kerjasama antara Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) di pelabuhan harus ada persetujuan dari Kepala Syahbandar Dirjen hubungan laut Kementerian Perhubungan RI?

Adapun maksud dari penelitian ini yaitu:

1. Mengetahui dan menganalisis secara analitik dan komprehensif tentang Legalitas Kerjasama antara Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) syah menurut Hukum Perdata dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
2. Menganalisis tentang ketentuan dalam perundang-undangan Pelayaran yang mengatur ketentuan bahwa legalitas kerjasama antara Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) di pelabuhan harus ada persetujuan dari Kepala Syahbandar Dirjen hubungan laut Kementerian Perhubungan RI.

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu

1. Untuk mengetahui Legalitas Kerjasama antara Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) syah menurut Hukum Perdata dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
2. Untuk mengetahui tentang ketentuan dalam perundang-undangan Pelayaran yang mengatur ketentuan bahwa legalitas kerjasama antara Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) di pelabuhan harus ada persetujuan dari Kepala Syahbandar Dirjen hubungan laut Kementerian Perhubungan RI.

Manfaat dan Kegunaan Penelitian

Adapun manfaat penelitian dapat diuraikan sebagai berikut:

Secara Teoritis

Studi ini juga diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan teori perundang-undangan yang mengatur legalitas kerjasama antara Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) yang terjadi di wilayah hukum kepelabuhanan Dirjen hubungan laut Kementerian Perhubungan RI.

Secara Praktis

a. Untuk Pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi para pembuat kebijakan, baik di tingkat Pusat, Provinsi, Kabupaten/Kota, khususnya dalam konteks etentuan dalam perundang-undangan Pelayaran yang mengatur ketentuan bahwa legalitas kerjasama antara Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) di pelabuhan harus ada persetujuan dari Kepala Syahbandar Dirjen hubungan laut Kementerian Perhubungan RI

b. Untuk Masyarakat

Penelitian ini memberikan kontribusi praksis dalam memecahkan permasalahan

tentang ketentuan dalam perundang-undangan yang mengatur ketentuan dalam perundang-undangan Pelayaran yang mengatur ketentuan bahwa legalitas kerjasama antara Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) di pelabuhan harus ada persetujuan dari Kepala Syahbandar Dirjen hubungan laut Kementerian Perhubungan RI. Penelitian ini juga akan memberikan gambaran mengenai solusi atas persoalan tersebut. Selain itu, dalam memperoleh informasi dan atau solusi tersebut, tentunya didukung oleh peran dan dukungan dari masyarakat dalam menjaga harmonisasi kehidupan bermasyarakat dan bernegara khususnya di pelabuhan.

c. Untuk Peneliti

Dapat menjadi referensi atau bahan pustaka yang dijadikan sebagai penelitian terdahulu bagi para peneliti dibidang ilmu pemerintahan yang fokus mengkaji tentang ketentuan dalam perundang-undangan yang mengatur ketentuan dalam perundang-undangan Pelayaran yang mengatur ketentuan bahwa legalitas kerjasama antara Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) di pelabuhan harus ada persetujuan dari Kepala Syahbandar Dirjen hubungan laut Kementerian Perhubungan RI.

METODE PENELITIAN

Pendekatan penelitian artikel ini menggunakan metode deskriptif analitis hukum, dimana dimulai dari upaya menjelaskan permasalahan yang ada melalui analisa berdasarkan data. Data diperoleh dengan memperhatikan permasalahan yang dapat muncul dalam tentang ketentuan dalam perundang-undangan Pelayaran yang mengatur ketentuan bahwa legalitas kerjasama antara Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) di pelabuhan harus ada persetujuan dari

Kepala Syahbandar Dirjen hubungan laut Kementerian Perhubungan RI. Dimana data yang dikumpulkan berasal dari data sekunder dari hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, ditambah data terkini yang sudah banyak tersebar pada berbagai literatur pendukung lainnya. Selanjutnya pemecahan atas permasalahan tersebut dianalisis sebagai usaha yang dilakukan oleh pemerintah daerah tersebut, sehingga dapat menginspirasi bagi pemerintah daerah lain untuk melakukan perbaikan dalam layanan terhadap masyarakat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengertian Pelabuhan

Menurut Perundang-Undangan

Menurut pasal 1 ayat (14) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dinyatakan bahwa: Pelabuhan adalah “tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi”.

Sedangkan menurut pasal 1 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2007 tentang Kepelabuhan dinyatakan bahwa: “Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2007, tentang Kepelabuhan Menyatakan bahwa: “Peraturan Pemerintah

ini 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”.

Artinya konteks pengelolaan pelabuhan payung hukumnya (*Umbrella Act*) adalah Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dimana dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran ini Pasal 5 ayat (1) dan ayat (2) menyatakan bahwa Pembinaan Pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah. Pembinaan Pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: pengaturan; pengendalian; dan pengawasan dilakukan oleh regulator dalam hal ini adalah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia bukan Direktur Pelabuhan Indonesia II (Persero), karena PT. Pelindo II (Persero) berada di wilayah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. karena keberadaan pelabuhan itu dibawah kewenangan Kementerin Perhubungan Republik Indonesia (Regulator), sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 72 ayat (1) Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan Penggunaan wilayah daratan dan perairan tertentu sebagai lokasi pelabuhan ditetapkan oleh Menteri sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.

Pengertian Pelabuhan Menurut Para Ahli

Pelabuhan Menurut Suyono (2007:1) adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan

serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi⁵.

Pelabuhan Menurut Bambang Triatmodjo (2010:3) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transit*) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan⁶.

Kewenangan Kementerin Perhubungan di Pelabuhan

Pengertian Kewenangan

Dalam kamus besar bahasa Indonesia memaparkan, mengatakan otoritas disamakan dengan kata otoritas, untuk didefinisikan kanan dan kekuatan untuk bertindak sebagai keputusan terhadap kekuasaan, aturan dan melemparkan amanah untuk manusia dan tubuh yang ada.⁷

Dalam hukum publik, otoritas terkait dengan kekuasaan. Kekuasaan adalah elemen penting pemerintahan dalam proses bernegara, dalam pemerintahan selain ciri-ciri dan unsur lainnya, yaitu: a) hukum; b) otoritas (otoritas); c) keadilan; d) kejujuran; e) kebijakan; dan f) kebajikan.⁸ Aliran untuk inti dari negara administrasi yang disebut dengan (*de staat in beweging*) agar Negara tersebut dapat berperan aktif, bekerja, kapasitas, berprestasi, dalam melakukan pelayanan masyarakat berdasarkan ahli Mirian Budiardje adalah kelompok atau

⁵Suyono, 2007, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Penerbit PPM, Jakarta.

⁶ Triatmodjo, B. 2010. *Perencanaan Pelabuhan*. Penerbit BETA OFFSET, Edisi Pertama, Yogyakarta

⁷ Kamal Hidjaz. *Efektivitas Penyelenggaraan Kewenangan Dalam Sistem Pemerintahan Daerah Di Indonesia*. Makasar: Pustaka Refleksi, 2010. hlm 35.

⁸ Rusadi Kantaprawira, *Hukum dan Kekuasaan*, Yogyakarta: Pustaka, 1998. hlm. 37-38

perorangan orang yang punya kemampuan mempengaruhi tujuan kelompok dan seorang untuk Negara.⁹

Kekuasaan agar dapat terlaksanakan, maka otoritas atau organ diperlukan sehingga negara dikonseptualisasikan sebagai seperangkat posisi (*ean ambtan complax*) di mana posisi-posisi itu oleh pejabat sejumlah di isi serta memiliki kewajiban dan hak tertentu terdaskan subjek konstruksi. Menurut H.D Stout wewenang adalah aturan-aturan hukum organisasi pemerintah dalam peroleh wewenang berkaitan langsung ke hukum publik. Menurut Bagir Manan, wewenang dalam bahasa hukum tidak sama dengan kekuasaan (*macht*). Kekuasaan hanya menggambarkan hak untuk berbuat atau tidak berbuat. Dalam hukum, wewenang sekaligus berarti hak dan kewajiban (*rechten en plichten*).

Syafrudin Atang mengatakan ada perbedaan antara pengertian kewenangan dan wewenang.¹⁰ Membedakan kita harus ada antara otoritas (*otoritas, gezag*) dengan otoritas (kompetensi, *bevoegheid*). Otoritas yaitu akan disebut kekuatan nyata, kekuatan hukum, otoritas hanya tentang otoritas "onderdeel" (*redchtsbe voegddheden*). Wewenang adalah ruang lingkup tindakan publik hukum, ruang lingkup otoritas pemerintah, mencakup wewenang untuk dalam keputusan pemerintah (*besttuur*), tetapi termasuk otoritas rangka dalam pelaksanaan fungsinya, dan pemberian otoritas dan distribusi otoritas utama yang ditentukan untuk perundang-undangan peraturan.

Secara yuridis, pengertian wewenang ialah yang diserahkan kemampuan oleh terhadap UU dan peraturan yang memunculkan masalah-masalah hukum.

Tanggung Jawab Syahbandar Sebagai Otoritas Tertinggi Pelabuhan

TERKAIT Tanggung jawab syahbandar sebagaimana telah diatur dalam Pasal 80 ayat (1) huruf a UU Nomor 17 Tahun 2008 yaitu Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas dan tanggung jawab diantaranya: (a) menyediakan lahan daratan dan perairan; (b) menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan; (c) menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran; (d) menjamin keamanan dan ketertiban Pelabuhan; (e) menyusun Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan; (f) mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri atas penggunaan perairan dan/atau daratan serta fasilitas pelabuhan yang disediakan oleh Pemerintah serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; (g) menjamin kelancaran arus barang.

Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Kendari, ditunjuk sebagai koordinator peaksanaan kegiatan pemerintah dan kegiatan pelayanan jasa oleh unit kerja di Pelabuhan yang memiliki tugas dan wewenang diantaranya: (1) mengkoordinasi kegiatan pelayaran jasa di pelabuhanserta memberikan pelayanan jasa sebaik mungkin guna menjamin kelancaran tugas operasional kepelabuhanan; melaksanakan kegiatan teknis operasional di pelabuhan sesuai dengan petunjuk pelaksanaan teknis operasional Dirjen Perla dan Kadis Perhub; menyusun rencana kerja operasional kegiatan pelayaran, jasa kepelabuhanan, kesyahbandaran, penilikan dan pemeliharaan kolam pelabuhan serta pengerukan alur pelayaran dan lalu lintas angkutan laut; (4) menyelesaikan setiap masalah yang ada sehingga tidak mengganggu kelancaran kegiatan operasional pelabuhan.

Seksi Keselamatan Berlayar, penjagaan dan Patroli, memiliki tugas dan wewenang diantaranya: (1) melakukan penilikan pemenuhan persyaratan pengawakan kapal, penyiapan bahan

⁹ Miriam Budiardjo, Dasar-Dasar Ilmu Politik, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1998 hlm. 35

¹⁰ Ateng Syafrudin, Menuju Penyelenggaraan Pemerintahan Negara yang Bersih dan Bertanggungjawab, Bandung: Rumbi, 2000. hlm. 22.

penerbitan dokumen kepelautan, perjanjian kerja laut dan penyijilan awak kapal serta perlindungan awak kapal; (2) melakukan pelaksanaan pengawasan tertib Bandar, pengerakkan kapal (shifting) pemanduan dan penundaan kapal di perairan pelabuhan dan tertib berlayar; (3) melakukan pengawasan lalu lintas keluar masuk kapal, kapal asing (port control) flag state control, (4) melakukan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal, penerbitan surat persetujuan berlayar, penjagaan, pengamanan dan penerbitan; (5) melakukan pengawasan kegiatan bongkar barang khusus barang beracun (B3), penembangan fasilitas pelabuhan, pengerukan, reklamasi; (6) melakukan patrol di perairan pelabuhan, pengawasan dan pengamanan terhadap keselamatan kapal yang masuk keluar pelabuhan, kapal sandar dan berlabuh, penyiapan bahan koordinasi dan pemberian bantuan pencarian dan keselamatan (Search and Rescue/SAR); (7) melakukan penanggulangan pencemaran laut serta pencegahan dan pemadaman kebakaran diperairan pelabuhan salvage dan pekerjaan bawah air; (8) melakukan pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (International Ship and Port Facility Security Code ISPS-Code); (9) melakukan penyiapan bahan pemeriksaan pendahuluan pada celakaan kapal, serta pelaksanaan penyidikan tindak pidana dibidang pelayaran sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Seksi lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan, memiliki tugas dan wewenang diantaranya: (1) melakukan penyiapan bahan pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut, tenaga kerja dan bongkar muat; (2) melakukan pengawasan kegiatan dan perwakilan perusahaan angkutan kapal asing, penjamin kelancaran arus barang, keamanan dan ketertiban di Pelabuhan; (3) melakukan pengaturan dan penyelenggaraan lalu lintas kapal keluar/masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal; (4) melakukan pengawasan dan evaluasi penerapan standar penggunaan peralatan kegiatan bongkar muat serta Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM); (5) melakukan penyusunan rencana induk pelabuhan, rencana

dan program pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana pelabuhan, penjamin dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan.

Legalitas Perjanjian Menurut Perundang-Undangan

Yang diperlukan sekarang adalah adanya payung hukum yang jelas tentang wewenang pengelolaan pelabuhan, serta berbagai implikasi yang timbul dari pengelolaan tersebut. Sebagai contoh, jika pelabuhan dikelola oleh daerah, harus pula dijamin adanya profit sharing antara Pusat dengan Daerah serta antara daerah yang menguasai pelabuhan dengan daerah lain yang menggunakan jasa pelabuhan tersebut. Pada saat yang bersamaan, juga dibutuhkan adanya itikad baik dari pihak-pihak yang bersengketa untuk duduk bersama mencari penyelesaian terbaik. "Perang dalil" yang bertujuan sempit untuk mencari kemenangan pribadi dan mengalahkan pihak lain, sudah saatnya dibuang jauh-jauh. Sebab, keselamatan dan kesejahteraan rakyat adalah hukum yang tertinggi (*salus populi suprema lex*), dan itulah yang harus diperjuangkan bersama. Kebiasaan lama aparat kita untuk berlindung atas nama kepentingan masyarakat namun sesungguhnya ada kepentingan lain yang tersembunyi, hendaknya ditinggalkan jauh-jauh.

Dalam konteks pengelolaan pelabuhan, tidak menjadi soal siapapun yang memegang peran regulator ataupun operator, asalkan dapat menghasilkan keuntungan bersama (mutual benefit).

Mengenai konteks pengelolaan pelabuhan payung hukumnya (*Umbrella Act*) adalah Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dimana dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran ini Pasal 5 ayat (1) dan ayat (2) menyatakan bahwa Pembinaan Pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah. Pembinaan Pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: pengaturan; pengendalian; dan pengawasan dilakukan oleh regulator dalam hal ini adalah Kementerian Perhubungan

Republik Indonesia bukan Direktur Pelabuhan Indonesia II (Persero), karena PT. Pelindo II (Persero) berada di wilayah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. karena keberadaan pelabuhan itu dibawah kewenangan Kementerin Perhubungan Republik Indonesia (Regulator), sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 72 ayat (1) Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan Penggunaan wilayah daratan dan perairan tertentu sebagai lokasi pelabuhan ditetapkan oleh Menteri sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.

Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan Pasal 80 Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, dinyatakan bahwa Kegiatan pemerintahan di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 sub (a) dan ayat (3) meliputi: pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh penyelenggara pelabuhan.

Pada Pasal 81 ayat (1) sub (a) dan sub (b) Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, sungguh jelas dinyatakan bahwa Penyelenggara pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (3) yaitu terdiri atas Otoritas Pelabuhan; atau Unit Penyelenggara Pelabuhan. Dan pada Pasal 82 Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf (a) Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri. Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf b dibentuk dan bertanggung jawab kepada Menteri untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah.

Menurut KHUHPerdata

Tetapi disisi lain menurut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (“KUH Perdata) Berdasarkan Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (“KUH Perdata”), syarat sahnya perjanjian adalah sebagai

berikut:

Syarat sahnya perjanjian (Syarat Subjective)

1. Kesepakatan para pihak dalam perjanjian
2. Kecakapan para pihak dalam perjanjian

Syarat sahnya perjanjian (Syarat Objective)

3. Suatu hal tertentu
4. Sebab yang halal

Jika suatu perjanjian tidak memenuhi syarat subjektif, maka perjanjian tersebut dapat dibatalkan. Sedangkan, jika suatu perjanjian tidak memenuhi syarat objektif, maka perjanjian tersebut adalah batal demi hukum.

Syarat objective disini (suatu hal tertentu dan sebab yang halal) adalah Perjanjian itu melanggar sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran sebagaimana di tercantum dalam Pasal 344, ayat (1) dan ayat (2), yang menyatakan, bahwa “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.

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”.

Menurut Undang-Undang Pelayaran

Dalam Pasal 345 ayat (1) dan ayat (2) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, “menyatakan bahwa Perjanjian atau kerja sama di dalam Daerah Lingkungan Kerja antara Badan Usaha Milik Negara yang telah menyelenggarakan usaha pelabuhan dengan pihak ketiga tetap berlaku.

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, perjanjian atau kerja sama Badan Usaha Milik Negara dengan pihak ketiga dilaksanakan sesuai dengan Undang-Undang ini”.

Dengan adanya unsur Syarat objective yang tidak dipenuhi oleh PT. Pelindo II

(Persero) dalam memperpanjang kontrak dengan Hutchison Port Holdings (HPH), suatu hal tertentu disini adalah, Bahwa:

- 1) PT. Pelindo bukan Regulator melainkan Operator sedangkan keberadaan PT. Pelindo II (Persero) yang mengelola Pelabuhan keberadaan pelabuhan tersebut dibawah wewenang Kementerian Perhubungan Republik Indonesia;
Suatu yang halal disini adalah, Bahwa:
- 2) Dalam mengadakan perpanjangan kontrak tidak sesuai dengan Undang undang Pelayaran (Vide Pasal 344 dan 345 ayat (1) dan ayat (2) UU Pelayaran No.17/2008)

Dari uraian tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa perjanjian tersebut adalah batal demi hukum.

Perjanjian Hutchison Port Holdings dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Berkaitan dengan perjanjian antara Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) sudah tidak sesuai lagi, karena hal itu melanggar ketentuan Undang-undang Pelabuhan Nomor 17 Tahun 2008 dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Undang-undang Pelabuhan, karena PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dalam hal ini bukan regulator tetapi Operator.

Jadi setiap apapun bentuknya apa itu kontrak atau perpanjang baik dengan asing maupun dengan lokal harus terlebih dahulu berkoordinasi dengan Kementerian Perhubungan sebagai regulator dimana Pembinaan Pelayaran meliputi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan dilakukan oleh regulator dalam hal ini adalah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia bukan Direktur Pelabuhan Indonesia II (Persero), karena PT. Pelindo II (Persero) berada di wilayah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. karena keberadaan pelabuhan itu dibawah kewenangan Kementerin Perhubungan Republik Indonesia (Regulator)

Perpanjangan kerjasama antara Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta

International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dasar hukumnya adalah Pendapat Hukum (Legal Opinion) dari Jakssa Agung Muda Perdata dan Tata Usaha Negara Direktur Pemulihan dan Perlindungan Hak Kejaksaan Agung Republik Indonesia Nomor: B-069/G/Gph.1/03/2014, tertanggal 17 Maret 2014 yang terkait permohonan hukum PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Perpanjangan Perjanjian Kerjasama antara PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dengan Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta International Container Terminal (JICT) yang akan berakhir pada tanggal 27 Maret 2019 berdasarkan pasal 20 Peraturan Menteri Negara BUMN Nomor: PER-06/MBU/2011 tanggal 30 Desember 2011 tentang Pedoman Pendayagunaan Aktiva Tetap BUMN jo Pasal 26 dan Pasal 32 Perjanjian jo pasal 1338 KUHPerdata adalah benar syah, Memorandum of Understanding (MoU) atau Nota Kesepakatan merupakan dan termasuk suatu perjanjian yang dibuat oleh 2 (dua) pihak yang berkepentingan untuk itu. Pasal 1338 KUHPerdata menyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

Oleh karenanya suatu MoU yang dibuat antara 2 (dua) belah pihak akan mengikat kedua belah pihak tersebut. Kedua belah pihak tersebut sedemikian rupa harus mematuhi seluruh ketentuan-ketentuan sebagaimana dinyatakan dalam klausula-klausula yang terdapat dalam MoU tersebut. Hal ini berarti bahwa apabila salah satu pihak yang terikat dalam MoU tersebut melakukan pelanggaran atas MoU, maka pihak yang lainnya dapat melakukan penuntutan di Pengadilan.

Adapun kemungkinan perpanjangan kontrak kerjasama antara PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan PT. Jakarta International Container Terminal dengan Hutchison Port Holdings (HPH) di dasarkan pada Pendapat Hukum (Legal Opinion) dari Jaksa Agung Muda Perdata dan Tata Usaha Negara Nomor: B-069/G/Gph.1/03/2014 tertanggal 17 Maret 2014 yang terkait

permohonan hukum PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero).

Alasan itu menurut kami tidak memenuhi unsur ketetapan hukum yang kuat dan bukan untuk menjadi patokan payung hukum (Umbrella Act), karena:

1. Legal opinion itu bukan merupakan produk hukum, sebagaimana halnya Undang-undang Dasar (UUD) Tahun 1945, Undang-undang, peraturan Pemerintah, Peraturan, Intruksi, Keputusan Presiden dan bukan juga keputusan Peradilan (MA, MK dan Pengadilan) yang mempunyai ketetapan hukum yang kuat”, sebagaimana diatur dalam Bab III Pasal 7 ayat (1) Undang-undang Nomor 12 Tahun 2011 mengenai Jenis, hirarki dan materi muatan peraturan Perundang-undang, yang menyatakan, bahwa Jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan terdiri atas Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat, Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, Peraturan Daerah Provinsi, dan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota dan Dan Pasal 8 ayat (1) dan ayat (2), UU No. 12 Tahun 2011 mengatur lembaga-lembaga (bukan hanya lembaga negara), yang berwenang membentuk peraturan perundang-undangan lainnya, sebagai berikut: “Jenis Peraturan Perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) mencakup peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri, badan, lembaga, atau komisi yang setingkat yang dibentuk dengan Undang-Undang atau Pemerintah atas perintah Undang-Undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat

Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat.”

Pasal 8 ayat (2) UU No. 12 Tahun 2011 selanjutnya mengatur bahwa: “Peraturan Perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan.” Peraturan yang dibentuk oleh lembaga-lembaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (1) UU No. 12 Tahun 2011 dengan syarat “sepanjang diperintahkan oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi” dapat dikatakan sebagai peraturan perundang-undangan atas dasar delegasi (Lex Superior Derogat Legi Inferiori. Undang-undang yang lebih tinggi melumpuhkan Undang-undang yang lebih rendah).

2. Undang-undangan nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 lebih kuat daripada Keputusan Direktur PT. Pelindo II (Persero). (Vide Pasal 7 ayat (1) dan Pasal 8 Ayat (1) dan ayat (2) UU No.12/2011)
3. Karena dalam hal ini Kementerian Perhubungan adalah regulator berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan, sedangkan Regulator dituntut negara untuk berkontribusi dalam penerimaan negara bukan pajak sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 20 Tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak (UU PNBPN) jo Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2015 tentang jenis dan tarif atas jenis penerimaan pajak yang berlaku pada kementerian perhubungan (PP PNBPN).

Seharusnya sebagai Operator Direktur PT. Pelindo II (Persero) harus membicarakan konsesi dulu dengan Kementerian Perhubungan (Regulator) itu sesuai izin

bersyarat pemegang saham dalam hal ini kementerian BUMN hal ini sesuai dengan surat Menteri Negara BUMN No. S.316/MBU/2015 tertanggal 9 Juni 2015 memberikan izin bersyarat bukan izin 100% mutlak dengan syarat perpanjangan konsesnsi JICC harus melibatkan regulator pelabuhan (Kementerian Perhubungan RI).

(Vide Pasal 82 ayat (4) dan ayat (5) UU No. 17/2008)

Tapi Ironisnya Direktur PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) tidak mengindahkan Menteri Perhubungan Republik Indonesia yang notabene adalah regulator Pelabuhan di Seluruh Indonesia ini, dan tetap melakukan perpanjangan kontrak dengan pihak Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero). tanpa berkonsultasi dengan Kementerian Perhubungan sebelum mengambil keputusan. Hal ini demi untuk keselamatan dan kesuksesan dalam mengambil keputusan. walaupun dalam dunia usaha direksi diminta membuat business judgment yang cepat.

Ini jelas salah kaprah. Selain tidak mengindahkan Kementerian Perhubungan (Regulator) Dirut PT. Pelindo II (Persero) juga tidak memperdulikan adanya Surat No. S-318/MBU/6/2015 tanggal 9 Juni 2015 Menteri BUMN tidak serta merta menyetujui izin prinsip perpanjangan konsesi JICT melainkan dengan persyaratan yakni pertama, memperhatikan surat Menhub Nomor HK.201/3/4 Phb 2014 terkait pemisahan fungsi regulator dan operator proses perpanjangan konsesi JICT dilakukan sesuai dengan perundangan yang berlaku dan tata kelola perusahaan yang baik

Dan juga Seharusnya PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) harus mengikuti dan memperhatikan Review yang telah dilakukan oleh direktur BPKP No. LAP697/D502/2/2012 dan dikuatkan oleh tim pengawas (oversight committee) yang dibentuk oleh Direktur PT. Pelindo II menyebutkn bahwa proses perpanjangan konsesi JICT harus dilakukan dengan tender terbuka agar tercapai harga

yang optimal (Best Value) sekaligus untuk menghindari resiko tuntutan post bidde claim yang melekat pada tender awal tahun 1999 tapi kenyataannya setelah amandem kontrak perpanjangan di tanda tangani PT. Pelindo II (Persero) dan HPH pada tanggal 5 Agustus 2014 Direktur PT. Pelindo II (Persero) beralasan telah menunjukkan tawaran kontrrak tersebut dan menantang penawaran lebih baik dari operator global lain seperti DP World, APM Maersk Line, PSA dan China Merchan Group yang bersifat fait accomply.

Direktur PT. Pelindo II mengklaim proses perpanjangan sudah direview oleh Jamdatun. Kebohongan dan tertutupan Direktur PT. Pelindo II (Persero) di jawab oleh Kapuspen Hukum Kejaksaan mengatakan belum pernah mendengar Kejaksaan Agung memberikan opini tersebut. Celaknya opini Jamdatun ini mau diadu dengan UU pelayaran dan PP Kepelabuhan (Menteri Perhubungan Republik Indonesia),”

Adapun kerugian negara dari aspek financial rendahnya penjualan hanya USD 215 juta dibanding tahun 1999 sebesar USD 243 juta yang seharusnya dengan harga USD 215 Hutchison Port Holdings (HPH hanya memiliki saham sebesar 25,2% bukannya 49%, ini semua belum lagi ditambah dengan Penerimaan Negara Bukan Pajak sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 20 Tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak jo Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2015 tentang jenis dan tarif atas jenis penerimaan negara bukan pajak Pasal 1 ayat (1) dan Ayat (2) yang menyatakan bahwa: Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan meliputi penerimaan dari: jasa transportasi darat; jasa transportasi perkeretaapian; jasa transportasi laut; jasa transportasi udara; jasa pendidikan dan pelatihan serta jasa penggunaan sarana dan prasarana; dan denda administratif yang seluruh Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan wajib disetor langsung secepatnya ke Kas Negara.

Begitu pula dalam melakukan kontrak

atau perpanjangan kerjasama baik dengan Perusahaan asing maupun Perusahaan lokal hendaknya Direktur PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) harus memiliki jiwa yang mencerminkan sifat-sifat profesionalitas, kejujuran, integritas, dan loyalitas yang tinggi dalam membentuk organisasi yang bermoral dan beretika yang tinggi, terutama dengan regulator (Kementerian Perhubungan)

Karena bagaimana pun Kementerian Perhubungan memiliki otoritas dan kewenangan di pelabuhan hal itu tertuang dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 tentang Kepelabuhan sehingga tidak terjadi kesalahpahaman bebas dari pengaruh pertentangan kepentingan (*conflict of interest*). Pertanyaannya

Siapakah yang lebih berhak untuk menentukan diperpanjang atau tidak diperpanjang kontrak kerja dengan Hutchison Port Holdings (HPH) di Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), marilah kita telaah berdasarkan hukum Kepelabuhan Indonesia, berdasarkan pasal 1 ayat (14) Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, dinyatakan dengan tegas Bahwa "Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Adapun dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran ini Pasal 5 ayat (1) dan ayat (2) menyatakan bahwa Pembinaan Pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.

Pembinaan Pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: pengaturan; pengendalian; dan pengawasan dilakukan oleh regulator dalam hal ini adalah Kementerian

Perhubungan Republik Indonesia bukan Direktur Pelabuhan Indonesia II (Persero), karena PT. Pelindo II (Persero) berada di wilayah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. karena keberadaan pelabuhan itu dibawah kewenangan Kementerin Perhubungan Republik Indonesia (Regulator), sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 72 ayat (1) dan ayat (2) Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa:

(1) Penggunaan wilayah daratan dan perairan tertentu sebagai lokasi pelabuhan ditetapkan oleh Menteri sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.

(2) Lokasi pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disertai dengan Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan (DLKp).

Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan Pasal 80 Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, dinyatakan bahwa:

(1) Kegiatan pemerintahan di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 sub (a) dan ayat (3) meliputi:

a. pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan;

3) Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh penyelenggara pelabuhan.

Pasal 81 ayat (1) sub (a) dan sub (b) Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, dinyatakan bahwa:

(1) Penyelenggara pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (3) yaitu terdiri atas:

a. Otoritas Pelabuhan; atau

b. Unit Penyelenggara Pelabuhan.

Pasal 82 Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf (a) dan ayat (1), (2) dan ayat (3) Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada

Menteri. Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf b dibentuk dan bertanggung jawab kepada:

- a. Menteri untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah; dan
- (1) Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) dibentuk untuk 1 (satu) atau beberapa pelabuhan.
- (2) Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berperan sebagai wakil Pemerintah untuk memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian.
- (3) Hasil konsesi yang diperoleh Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) merupakan pendapatan negara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 1 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2007 tentang Kepelabuhan

2. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2007, tentang Kepelabuhan

Menyatakan bahwa: “Peraturan Pemerintah ini 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”.

Pasal 8 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2007 tentang Kepelabuhan

Menyatakan bahwa:

- (1) Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) memuat:
 - a. kebijakan pelabuhan nasional; dan
 - b. rencana lokasi dan hierarki pelabuhan.
- (2) Menteri menetapkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun.
- (3) Dalam menetapkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (2) Menteri terlebih dahulu berkoordinasi dengan menteri yang terkait dengan kepelabuhanan.

Dari Pertanyaan Siapakah yang lebih berhak untuk menentukan diperpanjang atau tidak diperpanjang kontrak kerja dengan Hutchison Port Holdings (HPH) di Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero).

Maka Jawabannya adalah:

Yang berhak adalah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia sebagai Regulator, bukan Direktur PT. Pelindo II (Persero), dengan dasar hukum tersebut (Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan). Yang menentukan perpanjangan kontrak antara Hutchison Port Holdings (HPH) Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) adalah Kementerian Perhubungan sebagaimana telah di tetapkan dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Vide Pasal 80 ayat (2) jo Pasal ayat (1) ayat (2) sub (a) UU No.17/2008)

PENUTUP

Kesimpulan

1. Perjanjian antara PT. Pelabuhan Indonesia II Persero dengan HUTCHISON di Jakarta International Container Terminal (JICT)

sudah tidak sesuai lagi hal itu melanggar ketentuan Undang-undang Pelayaran dan Undang-undang Pelabuhan karena PT. Pelabuhan Indonesia II dalam hal ini bukan regulator tetapi Operator.

2. Jadi setiap apapun bentuknya apa itu kontrak atau perpanjangan baik dengan asing maupun dengan lokal harus terlebih dahulu berkoordinasi dengan Kementerian Perhubungan sebagai regulator pelabuhan dan juga ada referensi dari kementerian BUMN, karena di dalamnya ada PNBPN yang merupakan hak dan wewenang negara.
3. Perpanjangan kerjasama antara Hutchison Port Holdings (HPH) di Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dasar hukumnya adalah Pendapat Hukum (Legal Opinio) dari Jakssa Agung Muda Perdata dan Tata Usaha Negara Direktur Pemulihan dan Perlindungan Hak Nomor: B-069/G/Gph.1/03/2014 tertanggal 17 Maret 2014 yang terkait permohonan hukum PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Perpanjangan Perjanjian Kerjasama antara PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan PT. Jakarta International Container Terminal dengan Hutchison Port Holdings (HPH) yang akan berakhir pada tanggal 27 Maret 2019 berdasarkan pasal 20 Peraturan Menteri Negara BUMN Nomor: PER-06/MBU/2011 tanggal 30 Desember 2011 tentang Pedoman Pendayagunaan Aktiva Tetap BUMN jo Pasal 26 dan Pasal 32 Perjanjian jo pasal 1338 KUHPperdata adalah benar syah, Memorandum of Understanding (MoU) atau Nota Kesepakatan merupakan dan termasuk suatu perjanjian yang dibuat oleh 2 (dua) pihak yang berkepentingan untuk itu. Pasal 1338 KUHPperdata menyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Oleh karenanya suatu MoU yang dibuat antara 2 (dua) belah pihak akan mengikat kedua belah pihak tersebut. Kedua belah pihak

tersebut sedemikian rupa harus mematuhi seluruh ketentuan-ketentuan sebagaimana dinyatakan dalam klausula-klausula yang terdapat dalam MoU tersebut. Hal ini berarti bahwa apabila salah satu pihak yang terikat dalam MoU tersebut melakukan pelanggaran atas MoU, maka pihak yang lainnya dapat melakukan penuntutan di Pengadilan.

4. Jika suatu perjanjian tidak memenuhi syarat objektif, maka perjanjian tersebut adalah batal demi hukum dikarenakan kemungkinan terdapat Potensi untuk melakukan penyimpangan pada perusahaan BUMN (Persero) terhadap PNBPN besar, oeh karena itu kami meminta kepada Kejaksaan Agung Republik Indonesia dan Komisi Pemberantasan Kroupsisi (KPK), Badan Reserse dan Kriminal Markas Besar Kepolisian Republik Indonesia untuk memeriksa Direktur PT. Pelabuhan Indonesia II terhadap kejanggalan kontrak tersebut, kai juga meminta audit dari Bapdan Pemeriksa Keuangan (BPK dan BPKP) untuk mengaudit seberapa besar kerugian negara (PNBP) akibat perpanjangan kontrak tersebut serta PPATK untuk mendeteksi aliran dana yang diambil dari kontrak kerjasama antara . antara Hutchison Port Holdings (HPH) di Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero).
5. Kementerian Perhubungan memiliki otoritas dan kewenangan di pelabuhan hal itu tertuang dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 tentang Kepelabuhan sehingga tidak terjadi kesalahpahaman bebas dari pengaruh pertentangan kepentingan (conflict of interest). Demi keselamatan dan kesejahteraan rakyat adalah hukum yang tertinggi (salus populi suprema lex), maka sebaiknya perpanjangan kontrak antara Hutchison Port Holdings (HPH) di Jakarta International

Container Terminal (JICT) dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) di batalkan dan itulah yang harus diperjuangkan bersama.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Capt. R.P.Suyono, 2007, Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut, Penerbit PPM, Jakarta.
- [2] Triatmodjo, B. 2010. Perencanaan Pelabuhan. Penerbit BETA OFFSET, Edisi Pertama, Yogyakarta.
- [3] Kamal Hidjaz. Efektivitas Penyelenggaraan Kewenangan Dalam Sistem Pemerintahan Daerah Di Indonesia. Makasar: Pustaka Refleksi, 2010. hlm 35.
- [4] Rusadi Kantaprawira, Hukum dan Kekuasaan, Yogyakarta: Pustaka, 1998. hlm. 37-38
- [5] Miriam Budiardjo, Dasar-Dasar Ilmu Politik, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1998 hlm. 35
- [6] Ateng Syafrudin, Menuju Penyelenggaraan Pemerintahan Negara yang Bersih dan Bertanggung Jawab, Bandung: Rumbi, 2000. hlm. 22.
- [7] Gultom, E. (2017). Pelabuhan Indonesia Sebagai Penyumbang Devisa Negara dalam Perspektif Hukum Bisnis. Jurnal Ilmu Hukum, 19(3), 419–444.
- [8] Satriyo, G., & Suwarso. (2017). Pengaruh Pengawasan dan Keselamatan Kerja Terhadap Kegiatan Bongkar Muat Pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Tanjung Wangi. Discovery, 2(1), 1–12.
- [9] Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran
- [10] Undang-undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara
- [11] Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2007 tentang Kepelabuhan
- [12] KUHPerdara
- [13] Jurnal
- [14] Hendra Saputra, Analisis Yuridis Terhadap Kewenangan Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau Dalam Pungutan Retribusi Labuh Jangkar UIB repository 2019
- [15] Jasruddin, Zulfikar Putra, Analisis Tanggung Jawab Syahbandar dalam Pelayaran pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan 2020 Volume 5, Nomor 2, Halaman 410-15 <http://journal2.um.ac.id/index.php/jppk>
- [16] Internet Artikel CNN Indonesia "Menteri Rini: Izin JICT Hanya Berlaku Sesuai Syarat" selengkapnya di sini: <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20151206003039-92-96233/menteri-rini-izin-jict-hanya-berlaku-sesuai-syarat>

HALAMAN INI SENGAJA DIKOSONGKAN