

# Kewajiban Peralihan Aset dalam Perjanjian Konsesi Tentang Kegiatan Pengusahaan Jasa Kepelabuhanan (PT. Pelabuhan Indonesia)

Gusnidar Suryam<sup>1</sup>  
Padma D. Liman<sup>2</sup>  
Marwah<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin, Makassar, Indonesia. gusnidarsur@gmail.com

<sup>2</sup> Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin, Makassar, Indonesi. padma\_limam@yahoo.com

<sup>3</sup> Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin, Makassar, Indonesia. marwah@unhas.ac.id

## Abstract

This research aims to analyze the legal consequences of clauses in the port concession agreement by PT Pelabuhan Indonesia Regional IV, which does not transfer its assets after the end of the agreement. This research is normative research using a statutory approach and a conceptual approach. The research results show that PT Pelabuhan Indonesia Regional IV, in the port concession agreement, did not transfer its assets to the Makassar Main Port Authority Office after the end of the agreement as regulated in the statutory provisions relating to port concessions because it has the right to continue operating the port based on Article 344 paragraph (3) of Law No. 17 of 2008 concerning Shipping, including the provision of land and port facilities. The clause that regulates the non-transfer of assets by PT Pelabuhan Indonesia Regional IV to the Makassar Main Port Authority Office in the Concession Agreement is under statutory regulations because of PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV only holds Management Rights over land and assets in the concession area, so it does not have authority over transferring state-owned assets. The non-transfer of assets is also based on the agreement of both parties in the Concession Agreement.

**Keywords:** Asset Transfer Clause; Concession Agreement.

## Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis akibat hukum klausul dalam perjanjian konsesi kepelabuhanan PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV yang tidak mengalihkan asetnya setelah perjanjian berakhir. Penelitian ini merupakan penelitian normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV dalam perjanjian konsesi kepelabuhanan tidak mengalihkan asetnya kepada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Makassar pasca berakhirnya perjanjian sebagaimana yang diatur dalam ketentuan perundang-undangan terkait konsesi kepelabuhanan karena memiliki hak untuk tetap menyelenggarakan pelabuhan berdasarkan Pasal 344 ayat (3) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, termasuk penyediaan lahan dan fasilitas pelabuhan. Klausula yang mengatur mengenai tidak beralihnya aset oleh PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV kepada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Makassar dalam Perjanjian Konsesi tersebut telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan karena PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV hanya memegang Hak Pengelolaan atas lahan dan aset di area konsesi sehingga tidak memiliki kewenangan atas peralihan aset milik negara. Tidak beralihnya aset juga didasarkan atas kesepakatan kedua pihak dalam Perjanjian Konsesi.

**Kata Kunci:** Perjanjian Konsesi; Klausul Pengalihan Aset.

## 1. Pendahuluan/Introduction

Untuk mengembangkan sistem penyelenggaraan kepelabuhanan diperlukan penguatan regulasi agar dapat mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien. Salah satu regulasi terkini mengenai penyelenggaraan pelayaran di Indonesia yaitu Undang-Undang

Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut “UU Pelayaran”). Sebelum berlakunya UU Pelayaran, pemerintah Indonesia memberikan kepercayaan kepada PT. Pelabuhan Indonesia I-IV. Oleh karena itu, setiap badan usaha yang ingin melakukan kegiatan pengusahaan jasa kepelabuhanan di Indonesia harus bekerja sama dengan PT. Pelabuhan Indonesia I-IV berdasarkan wilayah kerja.

Sejak lahirnya UU Pelayaran, beberapa pengaturan terkait kepelabuhanan mengalami perubahan, antara lain mengenai penghapusan hak monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan yang dimiliki PT. Pelabuhan Indonesia, pemisahan antara fungsi regulator dan operator dalam pengelolaan pelabuhan serta memberikan peran serta pemerintah dan swasta secara proporsional di dalam penyelenggaraan kepelabuhanan. Pemisahan fungsi tersebut memberikan kewajiban untuk membuat perjanjian konsesi oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dan pihak pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan yang dilaksanakan oleh Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggaraan Pelabuhan. Hal ini diatur dalam Pasal 82 ayat (4) dan Pasal 92 UU Pelayaran yang memuat bahwa “Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan berperan sebagai wakil Pemerintah untuk memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian”.

UU Pelayaran yang dijadikan dasar dalam pelaksanaan penyelenggaraan kepelabuhanan kemudian diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (selanjutnya disebut “PP Kepelabuhanan”). Dalam PP Kepelabuhanan mengatur lebih jauh terkait konsesi salah satunya yaitu mengenai kewajiban peralihan atau penyerahan kembali fasilitas pelabuhan hasil konsesi bahwa *“Dalam hal masa konsesi telah berakhir, fasilitas pelabuhan hasil konsesi beralih atau diserahkan kembali kepada penyelenggara pelabuhan”*.<sup>1</sup>

Ketentuan peralihan atau penyerahan kembali fasilitas pelabuhan ini kemudian dipertegas kembali dengan ketentuan bahwa lahan juga beralih sebagaimana yang diatur pada Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (selanjutnya disebut “PP Penyelenggaraan Bidang Pelayaran”) pada Pasal 226 ayat (2) memuat aturan bahwa “Dalam hal masa Konsesi telah berakhir, lahan dan Fasilitas Pelabuhan hasil konsesi beralih atau diserahkan kepada penyelenggara Pelabuhan”. PT. Pelabuhan Indonesia merupakan perusahaan hasil penggabungan antara PT. Pelabuhan Indonesia I, III dan IV ke dalam PT. Pelabuhan Indonesia II dan telah berubah nama menjadi “PT. Pelabuhan Indonesia”. PT. Pelabuhan Indonesia merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dengan porsi kepemilikan 100% saham dimiliki oleh Negara. Status aset yang saat ini telah dikelola merupakan Penyertaan Modal Negara (PMN) atau Pemerintah kepada BUMN.<sup>2</sup> Peralihan aset yang diatur dalam PP Kepelabuhanan dan PP Penyelenggaraan Bidang Pelayaran ini kemudian menimbulkan pertanyaan apakah juga berlaku terhadap PT. Pelabuhan Indonesia sebagai BUMN Kepelabuhanan yang asetnya adalah atas nama PT. Pelabuhan Indonesia sebagaimana yang telah diatur dalam ketentuan perundang-undangan terkait konsesi kepelabuhanan.

Pemerintah dalam hal ini Menteri Perhubungan kemudian membuat aturan teknis terkait penyerahan aset tersebut dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 48 Tahun 2021

---

<sup>1</sup> Pasal 75 ayat (1) Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.

<sup>2</sup> Peraturan Pemerintah No. 101 Tahun 2021 Tentang Penggabungan Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Pelabuhan Indonesia I, Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Pelabuhan Indonesia III, dan Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Pelabuhan Indonesia IV ke dalam Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Pelabuhan Indonesia II.

tentang Konsesi dan bentuk Kerjasama Lainnya antara Pemerintah dengan Badan Usaha Pelabuhan di Bidang Kepelabuhanan (selanjutnya disebut “PM 48/2021”). Namun, dalam PM 48/2021 tidak mengatur secara khusus apakah perusahaan eksisting seperti PT. Pelabuhan Indonesia tidak perlu tunduk dalam ketentuan peralihan aset sebagaimana yang diatur dalam PP Kepelabuhanan dan PP Penyelenggaraan Bidang Pelayaran. PM 48/2021 yang telah mencabut PM 15/2015 dan PM 166/2015 hanya mengatur terkait bentuk konsesi perusahaan jasa kepelabuhanan di pelabuhan eksisting dan tidak mengatur terkait peralihan lahan dan fasilitas pelabuhan pasca perjanjian konsesi berakhir.

Salah satu perjanjian konsesi kepelabuhanan yang kemudian menjadi objek penelitian dalam tulisan ini yaitu Perjanjian Konsesi tentang Kegiatan Perusahaan Jasa Kepelabuhanan di Pelabuhan yang diusahakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia Regional 4 bersama Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Makassar (selanjutnya disebut “Perjanjian Konsesi”). Dalam perjanjian konsesi ini yang menjadi objek penelitian penulis yaitu terkait klausula yang berkaitan dengan penguasaan aset konsesi. Dalam Perjanjian Konsesi tersebut disepakati yang berkaitan dengan aset konsesi sebagai berikut:

- “1) Pasal 24 ayat (7) Perjanjian Konsesi disepakati bahwa Lahan dan Aset di dalam Area Konsesi yang saat ini telah berstatus Hak Pengelolaan atas nama dan/atau tercatat sebagai aset PIHAK KEDUA (PT. Pelabuhan Regional 4), tetap sebagai hak pengelolaan dan/atau aset PIHAK KEDUA.*
- 2) Pasal 24 ayat (8) Perjanjian Konsesi disepakati bahwa Ketentuan-ketentuan dalam perjanjian Konsesi ini, sejauh mana diperlukan, tetap berlaku walaupun habis masa berlaku Jangka Waktu Konsesi, dan/atau pengakhiran Perjanjian Konsesi ini dan setiap kewajiban dari suatu PIHAK yang akan dilaksanakan dan/atau dilakukan setelah pengakhiran perjanjian konsesi ini, akan tetap harus dilaksanakan oleh PARA PIHAK.*

Penulis kemudian ingin meneliti lebih lanjut mengenai kewajiban peralihan aset dalam Perjanjian Konsesi tentang Kegiatan Perusahaan Jasa Kepelabuhanan di Pelabuhan yang diusahakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV yang menyepakati status aset tetap atas nama PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV walau telah berakhir masa perjanjian konsesinya. Salah satu tujuan diundangkannya UU Pelayaran untuk menghapus hak monopoli yang dimiliki oleh PT. Pelabuhan Indonesia, namun tidak dapat dipungkiri bahwa PT. Pelabuhan Indonesia merupakan Badan Usaha Milik Negara yang modal dan kekayaannya memiliki aturan tersendiri.

Berdasarkan uraian dalam latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

- 1) Apa dasar PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV tidak mengalihkan aset kepada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Makassar pasca berakhirnya perjanjian konsesi?
- 2) Apa akibat hukum klausula yang mengatur tidak beralihnya aset PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV dalam perjanjian konsesi tentang kegiatan perusahaan jasa kepelabuhanan?

## **2. Metode / Method**

Penelitian ini merupakan penelitian normatif yang menggunakan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Bahan hukum yang digunakan adalah bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan yang diperoleh berupa bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan non hukum dianalisis secara sistematis, faktual dan akurat. *Output* dari penelitian hukum adalah preskripsi yang berupa rekomendasi atau saran yang dapat diterapkan dalam pelaksanaan perjanjian konsesi antara BUMN

Kepelabuhanan dalam hal ini PT. Pelabuhan Indonesia dengan Otoritas Pelabuhan mengenai peralihan fasilitas dan lahan hasil konsesi.

### 3. Analisis dan Pembahasan/Analysis and Discussion

#### Dasar Tidak Beralihnya Aset Yang Dikuasai PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV Dalam Perjanjian Konsesi Kepelabuhanan

Menurut Satjipto Rahardjo, kehadiran hukum dalam masyarakat adalah untuk mengintegrasikan dan mengkoordinasikan kepentingan-kepentingan dengan membatasi serta melindungi kepentingan-kepentingan tersebut. Sejalan dengan hal ini, Van Apeldoorn mengemukakan bahwa tujuan hukum adalah untuk mengatur pergaulan hidup secara damai. Hukum dapat mempertahankan perdamaian jika berhasil menjaga keseimbangan antar kepentingan manusia yang selalu bertentangan satu sama lain.<sup>3</sup>

PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV melakukan penggabungan/merger pada tahun 2021 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 101 Tahun 2021 Tentang Penggabungan PT Pelindo I, III, dan IV (Persero) ke PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) (selanjutnya disebut "PP 101/2021"). Akibat hukum atas penggabungan ini yaitu PT. Pelabuhan Indonesia I, PT. Pelabuhan Indonesia III, dan PT. Pelabuhan Indonesia IV dinyatakan bubar tanpa likuidasi dengan ketentuan segala hak dan kewajiban serta kekayaan PT. Pelabuhan Indonesia I, PT. Pelabuhan Indonesia III, dan PT. Pelabuhan Indonesia IV beralih karena hukum ke PT. Pelabuhan Indonesia II. PT. Pelabuhan Indonesia II kemudian berubah nama menjadi PT. Pelabuhan Indonesia.

Berdasarkan laporan tahunan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Tahun 2021, PT. Pelabuhan Indonesia memiliki struktur korporasi baru pasca penggabungan yang terdiri dari empat peran utama yaitu PT Pelabuhan Indonesia (Persero) yang memegang peran *Strategic Architect & Concession Owner*, Regional I hingga Regional IV yang memegang peran sebagai *Regional Coordinator*, 4 Perusahaan Sub holding yang memegang peran sebagai *Business Owner*, serta Anak Perusahaan Pelindo saat ini yang akan memegang peran sebagai *Business Operator*. Namun, penelitian ini memfokuskan pembahasan pada Perjanjian Konsesi yang diusahakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV.

Perubahan PT. Pelabuhan Indonesia IV menjadi PT. Pelabuhan Indonesia tidak menghapus keberlakuan perjanjian konsesi PT. Pelabuhan Indonesia IV yang sebelumnya telah dibuat sebelum terjadinya penggabungan (merger). Perjanjian Konsesi antara Kantor Otoritas Pelabuhan utama Makassar dengan PT. Pelabuhan Indonesia IV Nomor HK.107/07/01/OP.MKS-15 dan Nomor 1/HK.301/6/DUT-2015 tanggal 9 November 2015 tentang Kegiatan Pengusahaan Jasa Kepelabuhanan di Pelabuhan yang diusahakan oleh PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) yang menjadi objek penelitian penulis masih berlaku dan ruang lingkup perjanjiannya merupakan tanggung jawab PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV saat ini, hal ini didasarkan pada PP 101/2021 bahwa segala konsesi dan dokumen hukum tetap berlaku.<sup>4</sup>

Untuk pengendalian aset sendiri walaupun telah terjadi penggabungan (merger) akan tetap

<sup>3</sup> Marwah, "Relaksasi Kredit Perbankan di Daerah Wisata yang Tertimpa Bencana Alam." *Jurisprudentie* 6, no. 1 (2019): 127, <https://doi.org/10.24252/jurisprudentie.v3i1.3627>.

<sup>4</sup> Pasal 4 Peraturan Pemerintah No. 101 Tahun 2021 Tentang Penggabungan Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Pelabuhan Indonesia I, Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Pelabuhan Indonesia III, dan Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Pelabuhan Indonesia IV ke dalam Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Pelabuhan Indonesia.

dilakukan oleh pihak yang sama hal ini dikarenakan Pengalihan aset dan liabilitas PT. Pelabuhan Indonesia I, PT. Pelabuhan Indonesia III dan PT. Pelabuhan Indonesia IV ke PT. Pelabuhan Indonesia II dicatat berdasarkan metode penyatuan kepemilikan sesuai dengan PSAK No. 38 (Revisi 2012), "Kombinasi Bisnis Entitas Sepengendali". Berdasarkan PSAK No. 38, "pengalihan aset, liabilitas, saham dan/atau instrumen kepemilikan lain antara entitas sepengendali tidak akan menghasilkan suatu laba atau rugi bagi Perusahaan atau entitas individual yang berada dalam Kelompok Usaha yang sama. Oleh karena transaksi restrukturisasi antara entitas sepengendali tidak mengubah substansi ekonomi atas kepemilikan aset, liabilitas, saham atau instrumen kepemilikan lain yang dipertukarkan, aset atau liabilitas yang dialihkan harus dicatat berdasarkan nilai buku yang menggunakan metode penyatuan kepentingan. Berdasarkan laporan keuangan konsolidasian PT. Pelabuhan Indonesia tanggal 31 Desember 2022, dalam pelaksanaan metode penyatuan kepentingan, komponen-komponen laporan keuangan konsolidasian selama penggabungan terjadi disajikan seolah-olah penggabungan tersebut telah terjadi sejak awal periode penyajian paling awal.

Konsesi adalah pemberian hak oleh Penyelenggara Pelabuhan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan tertentu dan kompensasi tertentu. Berdasarkan Undang-Undang No. 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan mengatur definisi konsesi bahwa "konsesi adalah keputusan pejabat pemerintahan yang berwenang sebagai wujud persetujuan dari kesepakatan badan dan/atau pejabat pemerintahan dengan selain badan dan/atau pejabat pemerintahan dalam pengelolaan fasilitas umum dan/atau sumber daya alam dan pengelolaan lainnya sesuai dengan ketentuan perundang-undangan".<sup>5</sup> Konsesi ini kemudian diwujudkan dalam bentuk Perjanjian tertulis yang disebut sebagai Perjanjian Konsesi. Salah satu unsur penting dalam konsesi adalah mengenai Aset. Dalam Perjanjian Konsesi, definisi aset dibatasi sebagai Aset Bergerak dan Aset Tidak Bergerak di area konsesi. Aset Bergerak adalah "seluruh aset yang dapat dipindahkan yang berada di Area Konsesi yang disediakan dan dioperasikan PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV dan difungsikan sebagai fasilitas pendukung pelaksanaan area kegiatan di Area Konsesi, yang meliputi namun tidak terbatas pada peralatan bongkar muat di atas Area Konsesi" sedangkan "Aset Tidak Bergerak adalah seluruh aset yang tidak dapat dipindahkan tanpa merubah bentuk dasarnya yang berada di Area Konsesi yang disediakan dan/atau dibangun dan dioperasikan PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV dan difungsikan sebagai fasilitas pendukung pelaksanaan Kegiatan Pengusahaan di Area Konsesi yang dibuktikan dengan surat kepemilikan dan/atau penguasaan".

Dasar hukum terkait pengambilalihan aset pada Perjanjian Konsesi Kepelabuhanan yaitu sebagai berikut:

- a. Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan pada Pasal 75 ayat (1) memuat aturan bahwa "Dalam hal masa konsesi telah berakhir, fasilitas pelabuhan hasil konsesi beralih atau diserahkan kembali kepada penyelenggara pelabuhan".
- b. Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran pada Pasal 226 ayat (2) memuat aturan bahwa "Dalam hal masa konsesi telah berakhir, lahan dan fasilitas pelabuhan hasil konsesi beralih atau diserahkan kepada penyelenggara pelabuhan".
- d. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 48 Tahun 2021 Tentang Konsesi dan Bentuk

---

<sup>5</sup> Pasal 1 angka 20 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan.

Kerjasama Lainnya antara Pemerintah dengan Badan Usaha Pelabuhan di Bidang Kepelabuhanan yang mencabut PM 15/2015 dan PM 166/2016 pada Pasal 37 ayat (2) huruf r mengatur bahwa “dalam perjanjian konsesi memuat salah satunya yaitu lahan dan fasilitas pelabuhan hasil Konsesi beralih atau diserahkan kepada Penyelenggara Pelabuhan pada akhir masa Konsesi”.

Pada PM 48/2021 dalam Bab IV Bentuk Kerja Sama antara Penyelenggara Pelabuhan dengan Badan Usaha Pelabuhan di Bidang Kepelabuhanan, Bagian Kedua Konsesi, Paragraf 2 yang mengatur mengenai “Kerja Sama Pengusahaan di Pelabuhan Pada Pelabuhan Yang Telah Dibangun, Dikembangkan dan/atau Dioperasikan Sebelum Berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran” termasuk di dalamnya PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV hanya mengatur terkait bentuk konsesi yang diberikan serta mekanisme pemberian konsesi yaitu penugasan atau penunjukan. Hal ini berbeda dengan Paragraf 3-8 PM 48/2021 yang mengatur mengenai “Kerja Sama Pengusahaan Pelabuhan lainnya” yang mengatur dengan tegas pada ayat terakhir masing-masing pasal bahwa: “Dalam hal masa Konsesi telah berakhir, lahan dan fasilitas pelabuhan hasil Konsesi beralih atau diserahkan kepada Penyelenggara Pelabuhan”.

Berdasarkan uraian di atas terkait dasar hukum kewajiban peralihan fasilitas pelabuhan atau aset konsesi pasca perjanjian berakhir hanya berdasar kepada Peraturan Pemerintah sedangkan dalam aturan pelaksanaannya yaitu Peraturan Menteri Perhubungan yang kemudian mengatur lebih lanjut terkait peralihan lahan dan fasilitas hasil konsesi terkhusus pada perusahaan eksisting seperti PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV yang merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di bidang kepelabuhanan yang berdiri sejak tahun 1991 telah dihapuskan. Meskipun aturan pelaksanaan dalam hal ini Peraturan Menteri Perhubungan RI akhirnya tidak mengatur mengenai peralihan aset namun tidak pula menegaskan bahwa tidak terjadi peralihan aset oleh perusahaan eksisting seperti PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV maka dasar mengenai peralihan aset ini kembali kepada Peraturan Pemerintah dalam hal ini PP Kepelabuhanan.

Dasar penguasaan lahan dan fasilitas pelabuhan oleh PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV yaitu Pasal 344 ayat (3) UU Pelayaran. Ketentuan tersebut telah memberikan pelimpahan secara langsung kepada BUMN Kepelabuhanan PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (sebelum terjadinya penggabungan/merger) dalam penyelenggaraan kegiatan pengusahaan pelabuhan. Hal ini mengandung arti bahwa berdasarkan hukum, pelabuhan yang dibangun oleh PT. Pelabuhan Indonesia sebelum UU Pelayaran lahir dapat tetap menjalankan usahanya.<sup>6</sup> Hal ini sejalan dengan pendapat yang dikemukakan oleh Dian Agung Wicaksono dan Sulistiowati bahwa “UU Pelayaran memberikan rezim pengaturan baru dalam tata kelola pelabuhan. Dalam perspektif teoretis, rezim pengaturan ini dinamakan dengan konsep *landlord port* atau induk semang yang pada pokoknya berarti seluruh infrastruktur yang ada di pelabuhan sepenuhnya menjadi wewenang instansi yang secara struktural merupakan organ dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan”.<sup>7</sup> Instansi yang diberikan kewenangan untuk mengatur infrastruktur tersebut ialah Otoritas Pelabuhan yang menjadi wakil pemerintah.<sup>8</sup> PT. Pelabuhan Indonesia pada rezim sebelumnya melaksanakan fungsi regulator dan operator,

<sup>6</sup> PT. Pelabuhan Indonesia II, White Book IPC, <https://fdokumen.com/document/white-book-pt-pelabuhan-indonesia-ii-indonesia-port-book-ipcpdfi.html?page=18> (situs online),(diakses 29 Maret 2023), hlm. 17

<sup>7</sup> Dian Agung Wicaksono dan Sulistiowati, *Tata Kelola Pelayaran Indonesia Kerangka Pengaturan dan Kelembagaan Kegiatan Pelayaran di Indonesia* (Jakarta: Rajawali Pers, 2018), 33.

<sup>8</sup> Pasal 82 ayat (4) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

lahan dan fasilitas yang seharusnya dilelang sebagai objek konsesi perusahaan pelabuhan masih dikuasai oleh PT. Pelabuhan Indonesia. Alhasil, konsep *landlord port* yang mengedepankan sistem konsesi tidak bisa diimplementasikan.<sup>9</sup>

Penulis melihat bahwa Pasal 344 ayat (3) UU Pelayaran tidak tepat apabila dijadikan dasar sebagai pengecualian atas kewajiban peralihan aset oleh BUMN Kepelabuhanan kepada Penyelenggara Pelabuhan. Pasal 344 ayat (3) UU Pelayaran hanya mengatur terkait dengan hak untuk menyelenggarakan pelabuhan oleh BUMN Kepelabuhanan, bukan mengatur terkait tidak perlunya peralihan aset dilakukan. UU Pelayaran mengamanatkan mengenai konsep *landlord port* bahwa seluruh infrastruktur yang ada di pelabuhan sepenuhnya menjadi wewenang Kementerian Perhubungan atau secara struktural yaitu Dirjen Perhubungan Laut yang diwakili oleh Otoritas Pelabuhan.

Hal yang harus diperhatikan terkait aset konsesi khususnya dalam Perjanjian Konsesi yaitu Aset Negara yang diberikan kepercayaan kepada PT. Pelabuhan Indonesia selaku BUMN untuk mengelolanya. Aset dalam Perjanjian Konsesi terdiri dari Aset Bergerak dan Tidak Bergerak. Aset yang dimaksud adalah Lahan dan Fasilitas Pelabuhan baik pokok maupun penunjang. Lahan dan fasilitas pelabuhan yang dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia sebagaimana terlampir dalam Perjanjian Konsesi, secara hukum telah dikuasai oleh PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV sejak tahun 1991, hal ini didasarkan pada PP Pendiannya yaitu PP No. 59 Tahun 1991.<sup>10</sup>

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 29 PMK.06/2010 tentang Penggolongan dan Kodifikasi Barang Milik Negara mengatur bahwa “fasilitas pelabuhan termasuk ke dalam golongan Barang Milik Negara dan untuk Lahan Pelabuhan PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV bersertifikat Hak Pengelolaan yang diberikan kepada PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV”. Secara tersurat, Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (selanjutnya disebut “UUPA”) tidak mengatur tentang Hak Pengelolaan, tetapi hanya mengatur pengelolaan dalam Penjelasan Umum Angka II Nomor 2 UUPA, yaitu “Negara dapat memberikan tanah yang demikian itu kepada seseorang atau badan hukum dengan sesuatu hak menurut peruntukan dan keperluannya, misalnya Hak Milik, Hak Guna Usaha, Hak Guna Bangunan, Hak Pakai atau memberikannya dalam pengelolaan kepada suatu badan penguasa (Departemen, Jawatan, atau Daerah Swatantra) untuk digunakan bagi pelaksanaan tugasnya masing-masing”.

Pengaturan mengenai Hak Pengelolaan telah diubah beberapa kali dan saat ini diatur dalam Pasal 1 angka 3 Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2021 yang memuat bahwa “Hak pengelolaan adalah hak menguasai dari negara yang kewenangan pelaksanaannya sebagian dilimpahkan kepada pemegang hak pengelolaan”. Pemegang hak pengelolaan diberikan kewenangan antara lain untuk menyusun rencana peruntukan, penggunaan, dan pemanfaatan tanah sesuai dengan rencana tata ruang. Selain itu, pemegang hak pengelolaan juga diberikan kewenangan untuk menggunakan dan memanfaatkan seluruh atau sebagian tanah hak pengelolaan untuk digunakan sendiri atau dikerjasamakan dengan pihak lain.

Dalam UUD 1945 termaktub Hak Menguasai Negara, khususnya pada Pasal 33 ayat (2) dan (3). Hak Menguasai Negara dipegang oleh negara sebagai organisasi kekuasaan tertinggi Bangsa Indonesia. Hak Menguasai Negara ini meliputi seluruh sumber daya alam yang ada di Indonesia. Hak menguasai ini tidak dapat dipindahkan ke pihak lain, tetapi untuk

---

<sup>9</sup> Dian Agung Wicaksono dan Sulistiowati, *Op.Cit*, hlm. 36.

<sup>10</sup> Peraturan Pemerintah No. 59 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum Pelabuhan Indonesia IV menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) Pelabuhan Indonesia IV.

pengelolaannya dapat dilimpahkan kepada daerah maupun kepada pihak ketiga dengan pemberian penguasaan tertentu.<sup>11</sup> Mahkamah Konstitusi memberikan penafsiran frasa “dikuasai oleh negara” yang terdapat dalam Pasal 33 UUD 1945 sebagaimana yang tertuang dalam putusannya sebagai berikut: “Pengertian “dikuasai oleh negara” dalam Pasal 33 UUD 1945 mengandung pengertian yang lebih tinggi atau lebih luas dari pada pemilikan dalam konsepsi hukum perdata. Konsepsi penguasaan oleh negara merupakan konsepsi hukum publik yang berkaitan dengan prinsip kedaulatan rakyat yang dianut dalam UUD 1945, baik di bidang politik (demokrasi politik) maupun ekonomi (demokrasi ekonomi). Pengertian “dikuasai oleh negara” juga tidak dapat diartikan hanya sebatas sebagai hak untuk mengatur, karena hal dimaksudkan sudah dengan sendirinya melekat dalam fungsi-fungsi negara tanpa harus disebut secara khusus dalam undang-undang dasar. Perkataan “dikuasai oleh negara” haruslah diartikan mencakup makna penguasaan oleh negara dalam arti yang bersumber atas segala sumber kekayaan “bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya”, termasuk pula di dalamnya pengertian kepemilikan publik oleh kolektivitas rakyat atas sumber-sumber kekayaan yang dimaksud”.<sup>12</sup>

Selanjutnya, Pasal 2 ayat (1) dan (2) UUPA mengatur bahwa Hak Menguasai dari Negara memberi wewenang untuk:

- a. Mengatur dan menyelenggarakan peruntukan, penggunaan, persediaan dan pemeliharaan bumi, air dan ruang angkasa tersebut.
- b. Menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dengan bumi, air, dan ruang angkasa.
- c. Menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dan perbuatan-perbuatan hukum yang mengenai bumi, air, dan ruang angkasa”.

Berdasarkan PP 59/1991, PT. Pelabuhan Indonesia IV diberikan hak untuk mengelola pelabuhan termasuk lahan dan fasilitas pelabuhannya. Untuk memenuhi amanat dari PP Kepelabuhanan dalam hal pengalihan aset maka Hak Pengelolaan yang diberikan kepada PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV selaku BUMN di area konsesi harus diserahkan atau dialihkan kepada Otoritas Pelabuhan. Namun ketentuan tersebut tidak dapat dilaksanakan sebab PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV tidak berwenang dalam hal pengalihan ataupun penyerahan aset. Aset negara merupakan kewenangan dari Menteri terkait yaitu Menteri Keuangan dan Menteri Agraria.

Perjanjian Konsesi yang menjadi objek penelitian penulis disepakati pada tahun 2015. Hal yang perlu dicermati bahwa Hak atas tanah yang lahir dari penyerahan bagian-bagian tanah Hak Pengelolaan oleh pemegang Hak Pengelolaan kepada pihak ketiga melalui perjanjian penggunaan tanah yaitu hak guna bangunan dan hak pakai dan tidak memutus hubungan hukum antara pemegang Hak Pengelolaan dengan tanahnya.<sup>13</sup> Objek dari hak pengelolaan adalah tanah yang dikuasai oleh negara. Hak pengelolaan bukan merupakan hak atas tanah meskipun pemegang hak pengelolaan mempunyai kewenangan menggunakan tanah tersebut bagi keperluan usahanya. Tujuan utamanya adalah bahwa tanah yang bersangkutan disediakan bagi penggunaan pihak-pihak lain yang memerlukan. Oleh karena

<sup>11</sup> Y. Sogar Simamora, *Hukum Kontrak Prinsip-Prinsip Hukum kontrak Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah di Indonesia* (Surabaya: LaksBang PRESSindo, 2017), 103.

<sup>12</sup> Hamdan Zoelva, *Memaknai Putusan MK No. 111/PUU-XIII/2015 tentang Ketenagalistrikan*, diakses dari <https://pushep.or.id> pada tanggal 29 Maret 2023.

<sup>13</sup> Budi Setyo Aji, Ngadino, dan Adya Paramita P, “Analisis Yuridis Pemindahtanganan Hak Guna Bangunan di Atas Tanah Hak Pengelolaan dan Aplikasinya.” *Jurnal Notarius Fakultas Hukum Universitas Diponegoro*, Vol. 14 No. 12 (2021) Semarang, 748-757, <https://doi.org/10.14710/nts.v14i2.43726>



itu, hak pengelolaan tidak bisa dialihkan dan tidak bisa dijadikan jaminan utang.<sup>14</sup> Oleh karena itu, peralihan aset tidak bergerak berupa lahan yang bersertifikat Hak Pengelolaan kepada Pelabuhan yang diusahakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV tidak dapat dialihkan kepada Otoritas Pelabuhan.

Apabila merujuk pada ketentuan terbaru terkait dengan Hak Pengelolaan saat ini yaitu Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 2021 Tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun dan Pendaftaran Tanah pada Pasal 12 menegaskan bahwa Hak Pengelolaan tidak dapat beralih dan dialihkan kepada pihak lain. Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional RI No. 18 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Penetapan Hak Pengelolaan dan Hak Atas Tanah juga menegaskan kembali pada Pasal 12 bahwa Hak Pengelolaan tidak dapat beralih dan dialihkan oleh pemegang hak kepada pihak lain.

Perjanjian Konsesi yang menjadi fokus pembahasan dalam tulisan ini masih berlaku hingga tahun 2045 dan dapat diperpanjang selama PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV masih berusaha di area konsesi.<sup>15</sup> Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa peralihan hak memang tidak dapat dilakukan oleh kedua pihak, jika penyerahan Hak Pengelolaan harus dilakukan demi terwujudnya konsep kepelabuhanan yang diamanatkan pada UU Pelayaran maka PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV harus memohon pembatalan mengenai Hak Pengelolaannya. Dengan kata lain, PT. Pelabuhan Indonesia harus melepaskan Hak Pengelolaan tersebut kembali kepada negara. Setelah pelepasan Hak Pengelolaan tersebut dilakukan maka Otoritas Pelabuhan dapat melakukan permohonan atas Hak Pengelolaan tersebut. Demi kepastian hukum terkait peralihan aset ini, penulis menyarankan agar klausula ini dapat dimasukkan ke dalam Perjanjian Konsesi saat dilakukan *addendum*. Untuk melaksanakan mekanisme tersebut, Otoritas Pelabuhan dalam hal ini Kementerian Perhubungan perlu dengan cermat melakukan negosiasi kepada Kementerian BUMN. Jika penyerahan aset akan dilakukan, penulis berpandangan bahwa Kementerian Perhubungan dan Otoritas Pelabuhan bersama-sama dengan Kementerian BUMN dan PT. Pelabuhan Indonesia perlu untuk membicarakan terkait dengan ganti rugi atas penyerahan aset yang selama ini dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV.

Tidak jauh berbeda dengan Hak Pengelolaan atas lahan, barang bergerak atau aset bergerak di area konsesi juga tidak dapat dialihkan karena Pengelola dari Barang Milik Negara (BMN) adalah Menteri Keuangan. Peralihan BMN harus berdasarkan persetujuan dari Menteri Keuangan hal ini diatur dalam Pasal 20 Peraturan Pemerintah No. 27 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah sedangkan BUMN Kepelabuhanan hanya sebagai pengguna barang sehingga tidak berwenang atas peralihan atau penyerahan hak atas barang tersebut.

### **Akibat Hukum Tidak Beralihnya Aset PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV dalam Perjanjian Konsesi Kepelabuhanan**

Perjanjian merupakan suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih. Pengertian ini sebenarnya belum lengkap karena seharusnya menerangkan juga tentang adanya dua pihak yang saling mengikatkan diri

---

<sup>14</sup> Umar Ma'ruf, *Hak Menguasai dari Negara atas Tanah & Asas-asas Hukum Pertanahan* (Semarang: Unissula Press, 2014) 57.

<sup>15</sup> Pasal 5 Perjanjian Konsesi antara Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Makassar dengan PT. Pelabuhan Indonesia Regional 4 tentang Kegiatan Pengusahaan Jasa Kepelabuhanan di Pelabuhan yang Diusahakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia Regional 4.

tentang sesuatu hal.<sup>16</sup>

Keabsahan perjanjian ditentukan oleh syarat sah perjanjian yang telah diatur dalam Pasal 1320 BW yaitu sepakat, cakap, hal tertentu, dan sebab yang halal. Hal yang paling dibutuhkan oleh para pihak dalam membuat perjanjian (kontrak) adalah kesepakatan. Kesepakatan para pihak dalam perjanjian dapat diwujudkan dalam berbagai cara, salah satunya adalah penandatanganan perjanjian.<sup>17</sup>

Konsekuensi tidak terpenuhi syarat sah perjanjian adalah perjanjian tersebut dapat dibatalkan atau batal demi hukum. Suatu perjanjian dikatakan batal demi hukum jika terjadi pelanggaran terhadap syarat objektif, yaitu hal tertentu dan sebab yang halal. Pengaturan mengenai sebab yang halal diatur dalam Pasal 1335 dan 1336 BW, yaitu sebab yang tidak dilarang oleh undang-undang dan tidak berlawanan dengan kesusilaan dan ketertiban umum.<sup>18</sup>

Salah satu klausula yang akan dikaji dalam tulisan ini yaitu yang berkaitan dengan pengalihan aset oleh PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV kepada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Makassar pasca berakhirnya perjanjian konsesi kepelabuhanan yang diamanatkan dalam PP Kepelabuhanan. Dalam hal ini, berlaku ketentuan dalam Pasal 1339 BW bahwa suatu perjanjian tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang dengan tegas dinyatakan di dalam perjanjian tetapi juga untuk segala sesuatu yang menurut sifat perjanjian, diharuskan oleh kepatutan, kebiasaan dan undang-undang.<sup>19</sup>

Menurut teori umum, suatu kontrak atau perjanjian tetap mengacu pada efek umum dari konsep perjanjian tersebut. Jadi, walaupun sebagian besar perjanjian sudah ada pengaturannya secara rinci dalam peraturan perundang-undangan atau modelnya diatur sendiri oleh para pihak berdasarkan prinsip kebebasan berkontrak, namun secara umum tetap mengacu dan tidak menyimpang secara signifikan dari prinsip universal yang terdapat dalam konsep kontrak tradisional.<sup>20</sup>

Dalam Perjanjian Konsesi, kesepakatan mengenai aset terdapat dalam Pasal 24 ayat (7) yang mengatur bahwa "Lahan dan Aset di dalam Area Konsesi yang saat ini telah berstatus Hak Pengelolaan atas nama dan/atau tercatat sebagai aset Pihak Kedua (PT. Pelabuhan Regional IV), tetap sebagai hak pengelolaan dan/atau aset Pihak Kedua". Pasal 24 Perjanjian Konsesi juga mengatur bahwa "ketentuan-ketentuan dalam perjanjian konsesi ini, sejauh mana diperlukan, tetap berlaku walaupun habis masa berlaku Jangka Waktu Konsesi, dan/atau pengakhiran Perjanjian Konsesi ini dan setiap kewajiban dari suatu Pihak yang akan dilaksanakan dan/atau dilakukan setelah pengakhiran perjanjian konsesi ini, akan tetap harus dilaksanakan oleh Para Pihak".

Terkait dengan keabsahan Perjanjian Konsesi yang mengacu pada syarat sahnya perjanjian berdasarkan Pasal 1320 BW, Raplin Halid mengemukakan bahwa syarat sah perjanjian baik syarat subjektif dan syarat objektif telah terpenuhi dalam Perjanjian Konsesi tersebut.

<sup>16</sup> Ahmadi Miru dan Sakka Pati, *Hukum Perikatan: Penjelasan Makna Pasal 1233 sampai 1456 BW* (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2014), 63-64.

<sup>17</sup> Ahmadi Miru, *Hukum Kontrak & Perancangan Kontrak* (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2020), 148.

<sup>18</sup> Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaja, *Perikatan yang Lahir dari Perjanjian* (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2010) 182.

<sup>19</sup> Marwah, "Asas Iktikad Baik dalam Perjanjian Kredit Kepemilikan Rumah", *Jurisprudentie* 3, no. 1 (2016): 85-94, <https://doi.org/10.24252/jurisprudentie.v3i1.3627>.

<sup>20</sup> Munir Fuady, *Hukum Kontrak dari Sudut Pandang Hukum Bisnis* (CitraAditya Bakti: Bandung, 2010), 8.

Permasalahan penyerahan aset Pelabuhan pasca berakhirnya perjanjian konsesi diatur dalam PP Kepelabuhanan namun dalam pelaksanaannya tidak dituangkan dalam Perjanjian Konsesi. Hal ini mencerminkan bahwa perumusan norma penyerahan aset ini memiliki kelemahan dalam hal landasan yuridis karena tidak diatur dalam UU Pelayaran namun hanya diatur dalam ketentuan turunan sehingga menyebabkan adanya resistensi dari BUMN Kepelabuhanan yang mendapatkan hak untuk tetap menyelenggarakan pelabuhannya berdasarkan ketentuan Pasal 344 ayat (3) UU Pelayaran.<sup>21</sup>

Dasar argumentasi dari PT. Pelabuhan Indonesia tidak mengalihkan aset pelabuhan eksistingnya kepada pihak Otoritas Pelabuhan adalah karena tidak memiliki kewenangannya sebab BUMN hanya sebagai pemegang Hak Pengelolaan. Pengalihan aset tidak dapat dilakukan namun yang dapat dilakukan adalah pelepasan hak atas aset tersebut kembali kepada negara. Dalam hal ini, pelepasan hak diartikan sebagai suatu pernyataan bahwa yang bersangkutan tidak mau menggunakan haknya lagi atau tidak membutuhkan lagi hak tersebut.<sup>22</sup>

Untuk menganalisis mengenai kewenangan dalam pengalihan aset tersebut perlu memperhatikan terkait kecakapan dalam bertindak dan kewenangan dalam bertindak. Cakap disini menurut hukum seseorang memiliki kewenangan untuk melakukan suatu tindakan hukum, baik untuk dan atas namanya sendiri yang berkaitan dengan kecakapannya bertindak dalam hukum, kewenangan bertindak selaku kuasa dari orang lain, yang tunduk pada ketentuan yang diatur dalam Bab XVI BW. Melakukan tindakan hukum untuk kepentingan orang lain disini misalnya kewenangan seorang Direksi untuk mewakili suatu badan hukum atau Perseroan Terbatas (PT).<sup>23</sup> Pasal 1329 BW memuat bahwa "Setiap orang adalah cakap untuk membuat perikatan, jika ia oleh undang-undang tidak dinyatakan tidak cakap". Selain orang, badan hukum seperti perseroan terbatas juga memiliki kapasitas hukum untuk membuat perjanjian atas namanya sendiri. Suatu badan hukum memiliki kapasitas hukum setelah akta pendirian badan mendapat pengesahan dari pejabat yang berwenang untuk itu. Walaupun badan hukum itu memiliki kapasitas hukum atau cakap untuk membuat perikatan, namun perbuatannya tetap harus diwakili pengurus badan hukum yang bersangkutan.<sup>24</sup>

Berdasarkan uraian di atas, kewenangan atas pengalihan aset pelabuhan eksisting yang dikuasai oleh PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV bukan merupakan kewenangan kedua pihak telah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Jika kedua pihak dalam Perjanjian Konsesi menyepakati untuk mengalihkan aset maka hal ini dapat berakibat batal demi hukum.

Selain itu, tidak terjadinya pengalihan aset juga berdasarkan atas kesepakatan kedua pihak dalam Perjanjian Konsesi sehingga perbuatan hukum tersebut tidak memenuhi unsur dari perbuatan melanggar hukum yaitu:<sup>25</sup>

- 1) Perbuatan itu harus melawan hukum;
- 2) Perbuatan itu harus menimbulkan kerugian;

---

<sup>21</sup> Raplin Halid, *Implementasi Perjanjian Konsesi Kepelabuhanan PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero)*, (Tesis Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin, Makassar, 2021) 92-101.

<sup>22</sup> J. Satrio, *Pelepasan Hak, Pembebasan Hutang dan Merelakan Hak* (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2016), 9.

<sup>23</sup> Fauzi, Rony. *Pembatalan Akta Jual Beli yang Dibuat Dihadapan PPAT Oleh Putusan Pengadilan Negeri Padang*. (Tesis Fakultas Hukum, Universitas Indonesia, Depok, 2010) 18.

<sup>24</sup> Ridwan Khairandy, *Hukum Kontrak Indonesia dalam Perspektif Perbandingan: Bagian Pertama* (Yogyakarta: FH UII Press, 2014) 185.

<sup>25</sup> P.N.H. Simanjuntak, *Hukum Perdata Indonesia* (Jakarta: Kencana, 2021) 304-305.

- 3) Perbuatan itu harus dilakukan dengan kesalahan; dan
- 4) Perbuatan itu harus ada hubungan kausal, yaitu sebab-akibat antara perbuatan melawan hukum dengan kerugian.”

Klausul tidak beralihnya aset bukan merupakan Perbuatan Melanggar Hukum sebab merupakan kesepakatan kedua pihak, atas dasar kesepakatan ini maka unsur menimbulkan kerugian tidak terpenuhi karena kedua pihak bersepakat atas tidak beralihnya aset tersebut. Kesepakatan ini telah sesuai dengan kehendak kedua pihak sehingga tidak terdapat cacat kehendak yang diatur dalam Pasal 1321 dan Pasal 1449 BW baik itu karena kekhilafan atau kesesatan, paksaan, penipuan atau pun penyalahgunaan keadaan karena kesepakatan tersebut terjadi melalui proses penawaran dan permintaan antara PT. Pelabuhan Indonesia Regional IV dan Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Makassar. Alasan bukan merupakan kewenangan kedua pihak untuk mengalihkan aset sehingga tidak memenuhi kewajiban pengalihan aset yang diatur dalam PP Kepelabuhanan bukan merupakan alasan *force majeure* atau *overmacht* bahwa kontrak tidak dapat dipenuhi karena terjadinya suatu keadaan memaksa sebab kedua pihak melaksanakan perjanjian sebagaimana yang telah disepakati.

Klausul tidak beralihnya aset dalam Perjanjian Konsesi bukan merupakan Perbuatan Melanggar Hukum. Meskipun demikian, adanya klausul tersebut bertentangan dengan ketentuan pengalihan aset yang diatur dalam PP Kepelabuhanan. Maka perlu dianalisis berdasarkan syarat sah perjanjian (Pasal 1320 BW) yang keempat yaitu sebab yang halal. Penulis berpandangan bahwa untuk syarat sebab yang halal dalam perjanjian tidak dapat dikatakan telah terpenuhi karena Perjanjian Konsesi tersebut tidak memenuhi salah satu ketentuan dalam konsesi kepelabuhan yaitu kewajiban pengalihan aset pasca berakhirnya perjanjian konsesi. Klausula ini juga tidak sejalan dengan konsep pengelolaan pelabuhan yang diamanatkan oleh UU Pelayaran bahwa untuk pengelolaan pelabuhan termasuk di dalamnya aset pelabuhan merupakan kewenangan Kementerian Perhubungan RI.

#### 4. Penutup/Conclusion

PT Pelabuhan Indonesia Regional IV dalam perjanjian konsesi kepelabuhanan tidak mengalihkan asetnya kepada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Makassar pasca berakhirnya perjanjian sebagaimana yang diatur dalam ketentuan perundang-undangan terkait konsesi kepelabuhanan karena berdasar kepada hak untuk tetap menyelenggarakan pelabuhan yang diberikan oleh UU Pelayaran pada Pasal 344 ayat (3) termasuk di dalamnya penyediaan lahan dan fasilitas pelabuhan. PT Pelabuhan Indonesia Regional IV memegang Hak Pengelolaan atas lahan dan aset di area konsesi sehingga tidak memiliki kewenangan atas pengalihan aset milik negara. Tidak beralihnya aset juga didasarkan atas kesepakatan kedua pihak yang dituangkan dalam perjanjian.

Ketentuan pengalihan aset konsesi yang dimiliki oleh BUMN Kepelabuhanan perlu ditinjau kembali untuk perbaikan. Mekanisme pengalihan aset harus jelas diatur dan sebaiknya dimasukkan dalam *addendum* Perjanjian Konsesi karena pengalihan Hak Pengelolaan tidak dapat dilakukan kepada Otoritas Pelabuhan. Pihak yang memiliki wewenang pengelolaan atas aset negara dalam hal ini pelabuhan adalah Menteri Agraria dan Tata Ruang (ATR/BPN) dan Menteri Keuangan RI. Kedua menteri tersebut seharusnya dapat menyusun kebijakan yang dapat memberi kepastian hukum atas yang berhak mengelola aset pelabuhan yang menjadi permasalahan hukum dalam Perjanjian Konsesi pelabuhan eksisting.

## Referensi

### Journal

- Aji, Budi Setyo., Ngadino, dan Adya Paramita P. "Analisis Yuridis Pemindahtanganan Hak Guna Bangunan di Atas Tanah Hak Pengelolaan dan Aplikasinya." *Jurnal Notarius Fakultas Hukum Universitas Diponegoro*, Vol. 14 No. 12 (2021): 748-757, <https://doi.org/10.14710/nts.v14i2.43726>
- Marwah. "Relaksasi Kredit Perbankan di Daerah Wisata yang Tertimpa Bencana Alam." *Jurisprudentie* 6, no. 1 (2019): 127, <https://doi.org/10.24252/jurisprudentie.v3i1.3627>.
- Marwah. "Asas Iktikad Baik dalam Perjanjian Kredit Kepemilikan Rumah." *Jurisprudentie* 3, no. 1 (2016): 85-94, <https://doi.org/10.24252/jurisprudentie.v3i1.3627>.

### Book

- Khairandy, Ridwan. *Hukum Kontrak Indonesia dalam Perspektif Perbandingan: Bagian Pertama*. Yogyakarta: FH UII Press, 2014.
- Muljadi, Kartini., dan Gunawan Widjaja. *Perikatan yang Lahir dari Perjanjian*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2010.
- Ma'ruf, Umar. *Hak Menguasai dari Negara atas Tanah & Asas-asas Hukum Pertanahan*. Semarang: Unissula Pres, 2014.
- Miru, Ahmadi. *Hukum Kontrak & Perancangan Kontrak*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2020.
- Miru, Ahmadi., dan Sakka Pati. *Hukum Perikatan: Penjelasan Makna Pasal 1233 sampai 1456 BW*. Jakarta: Rajawali Press, 2014.
- PT. Pelabuhan Indonesia II, *White Book IPC*, <https://fdokumen.com/document/white-book-pt-pelabuhan-indonesia-ii-indonesia-port-book-ipcpdfi.html?page=18> (diakses 29 Maret 2023)
- Rahardjo, Satjipto. *Membedah Hukum Progresif, Cetakan Ke-2*. Jakarta: Penerbit Kompas, 2007.
- Satrio, J. *Pelepasan Hak, Pembebasan Hutang dan Merelakan Hak*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2016.
- Simamora, Y. Sogar. *Hukum Kontrak Prinsip-Prinsip Hukum Kontrak Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah di Indonesia*. Surabaya: LaksBang, 2017.
- Simanjuntak, P.N.H. *Hukum Perdata Indonesia*. Jakarta: Kencana, 2021.
- W, Dian Agung., dan Sulistiowati. *Tata Kelola Pelayaran Indonesia Kerangka Pengaturan dan Kelembagaan Kegiatan Pelayaran di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers, 2018.

### Thesis/Disertation

- Fauzi, Rony. *Pembatalan Akta Jual Beli yang Dibuat Dihadapan PPAT Oleh Putusan Pengadilan Negeri Padang*. Tesis Fakultas Hukum, Universitas Indonesi. 2010.
- Halid, Raplin. *Implementasi Perjanjian Konsesi Kepelabuhanan di PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero)*. Tesis Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. 2021.

### Article Website

Zoelva, Hamdan. Memaknai Putusan MK No. 111/PUU-XIII/2015 tentang Ketenagalistrikan, diakses dari <https://pushep.or.id>.

### Regulation

Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2021 tentang Hak Pengelolaan, Hak atas Tanah, Satuan Rumah Susun, dan Pendaftaran Tanah.

Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah No. 101 Tahun 2021 Tentang Penggabungan Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Pelabuhan Indonesia I, Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Pelabuhan Indonesia III, dan Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Pelabuhan Indonesia IV ke dalam Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Pelabuhan Indonesia II.

Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.