

# Jurist-Diction

Volume 4 No. 1, Januari 2021

## Model Kontrak Kerjasama Pengelolaan Bidang Infrastruktur Pelabuhan

**Alfyan Wahyu Ramadhan**

alfyan.wahyu.ramadhan-2016@fh.unair.ac.id

Universitas Airlangga

**How to cite:**

Alfyan Wahyu Ramadhan,  
'Model Kontrak Kerjasama  
Pengelolaan Bidang  
Infrastruktur Pelabuhan' (2021)  
Vol. 4 No. 1 Jurist-Diction.

**Histori artikel:**

Submit 01 November 2020;  
Diterima 03 Desember 2020;  
Diterbitkan 5 Januari 2021.

**DOI:**

10.20473/jd.v4i1.24291

**p-ISSN:** 2721-8392

**e-ISSN:** 2655-8297



**Abstract**

*The state and controlling the livelihoods of the people, therefore the control is owned by the state. However, the existence of a port which is one of the focuses of Indonesia's current development requires the government to be faster in the realization process. The demand for development in a fast time is in line with the costs required, it is inversely proportional to the limited budget owned by the government. Because of this, it is deemed necessary to open up opportunities for private sector participation in conducting exploitation in this sector, of course with regulations related to the environment and the scope of their participation. This cooperation also creates various potential disputes, and it is not uncommon for the impact of the dispute to cause harm only to one of the parties involved in an agreement, but also to the community, because the object is part of a public facility.*

**Keywords:** Port; Business; Agreement.

**Abstrak**

Sektor Pelabuhan merupakan salah satu cabang produksi yang penting bagi negara dan menguasai hajat hidup orang banyak, oleh karena itu penguasaannya dimiliki oleh negara. Namun, keberadaan pelabuhan yang menjadi sebagai salah satu fokus pembangunan Indonesia saat ini menuntut pemerintah untuk lebih cepat dalam proses perealisasiannya. Tuntutan pembangunan dalam waktu yang cepat sejalan dengan besarnya biaya yang diperlukan, hal tersebut berbanding terbalik dengan terbatasnya anggaran yang dimiliki oleh pemerintah. Oleh karena hal tersebutlah, dirasa perlu untuk membuka peluang keikutsertaan pihak swasta dalam melakukan pengusahaan di sektor ini, tentu dengan pengaturan yang rinci terkait mekanisme dan ruang lingkup keikutsertaan mereka. Dengan adanya kerjasama tersebut pulalah menimbulkan berbagai potensi sengketa, dan tidak jarang dampak dari sengketa tersebut menimbulkan kerugian tidak hanya bagi salah satu pihak yang terlibat dalam suatu perjanjian, namun juga masyarakat, karena objek dari perjanjian tersebut juga merupakan bagian dari fasilitas umum.

**Kata Kunci:** Pelabuhan; Pengusahaan; Perjanjian

Copyright © 2021 Universitas Airlangga

## Pendahuluan

Salah satu fokus pembangunan di Indonesia saat ini menitik beratkan pada peningkatan perekonomian. Berbagai upaya dilakukan untuk terus mendorong kemajuan ekonomi, demi menunjang kesejahteraan masyarakat. Pengembangan di berbagai sektor terus dioptimalkan, salah satunya pengembangan di sektor kelautan. Hal tersebut ditandai dengan wacana pemerintah untuk menjadikan Bangsa Indonesia sebagai poros maritim dunia. Terdapat lima pilar utama yang ditekankan dalam poros maritim dunia, salah satunya yakni konektivitas maritim.<sup>1</sup> Konektivitas maritim dapat dilakukan dengan cara memprioritaskan pembangunan infrastruktur maritim, pembangunan sarana dan prasarana perhubungan dan pariwisata laut.<sup>2</sup> Poros maritim dunia dapat dicapai Indonesia, jika bangsa ini terus berbenah dengan menciptakan infrastruktur yang layak.

Salah satu upaya yang dilakukan Bangsa Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia, yakni dengan menggalakkan wacana pembangunan tol laut. Tol laut merupakan konsep untuk memperbaiki proses pengangkutan logistik di Indonesia.<sup>3</sup> Pembangunan tol laut diharapkan dapat mempermudah proses pendistribusian barang, yang berdampak pada pemerataan harga terutama harga bahan pokok. Selain itu, pembangunan tol laut diharapkan mampu mewujudkan konektivitas transportasi laut yang efektif di seluruh wilayah Indonesia.<sup>4</sup> Sehingga keberadaan tol laut dapat dijadikan sebagai jalur distribusi logistik yang menghubungkan akses laut di seluruh wilayah Indonesia. Kegiatan tersebut diharapkan mampu menjadi penggerak ekonomi dan mendorong pembangunan di sektor lainnya.

Infrastruktur terpenting dalam proses pembangunan tol laut adalah pelabuhan. Berbagai aktivitas di pelabuhan sangat memengaruhi perekonomian

---

<sup>1</sup> Yanyan M. Yani dan Ian Montratama, 'Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia: Suatu Tinjauan Geopolitik' V Jurnal Pertahanan.

<sup>2</sup> *ibid*

<sup>3</sup> Kargo, 'Berita Logistik Dan Transportasi Indonesia' (Kargo, 2020) <<https://kargo.tech/artikel/tol-laut/>>.

<sup>4</sup> Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 'Pembangunan Tol Laut Libatkan 24 Pelabuhan' (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2015) <<http://www.dephub.go.id/post/read/pembangunan-tol-laut-libatkan-24-pelabuhan>>.

di suatu negara. Di pelabuhan terjadi proses pengangkutan, baik barang ataupun orang, juga terjadi rantai logistik perdagangan dari skala regional, nasional, hingga internasional. Banyaknya aktivitas ekonomi di pelabuhan, menyebabkan sektor ini mampu menyumbang pajak cukup besar bagi negara. Melansir berita dari Neraca.co.id bahwa Jakarta International Container Terminal (JICT) yang melayani alih muat kargo internasional, selama 20 tahun beroperasi telah menyetor pajak kepada negara dan keuntungan kepada Pelindo II senilai Rp. 15,4 Triliun.<sup>5</sup>

Besarnya keuntungan yang dihasilkan dari sektor pelabuhan sebanding dengan besarnya biaya yang harus dikeluarkan untuk pengadaan infrastrukturnya. Keterbatasan anggaran yang dimiliki oleh pemerintah menyebabkan perlunya peran serta dari pihak swasta. Peran swasta atau badan usaha menjadi sangat penting, untuk mendorong percepatan atau akselerasi pembangunan infrastruktur di Indonesia.<sup>6</sup> Tidak hanya itu, kerjasama dengan pihak swasta juga bertujuan untuk mewujudkan penyediaan infrastruktur yang berkualitas, efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu.<sup>7</sup> Yang perlu diperhatikan, segala bentuk kerjasama tersebut harus sesuai dengan prinsip kebermanfaatan, tidak bertentangan dengan kepentingan nasional, serta dijalankan sesuai aturan-aturan yang berlaku, agar nantinya dalam proses kerjasama tersebut tidak menimbulkan masalah.

Setiap kerjasama berpotensi melahirkan sengketa, termasuk kerjasama antara pemerintah dengan pihak swasta. Salah satu kasus yang terjadi adalah sengketa proyek pelabuhan Marunda antara pemerintah (dalam hal ini PT. Kawasan Berikat Nusantara [KBN]) dengan pihak swasta (dalam hal ini PT. Karya Teknik Utama [KTU]) terkait kepemilikan saham perusahaan *joint venture* (dalam hal ini PT. Karya Citra Nusantara [KCN]). Sengketa tersebut berdampak pada mangkraknya proses pembangunan selama beberapa bulan, hal itu tentu menimbulkan kerugian finansial bagi salah satu pihak. Tidak hanya itu, sengketa pembangunan pelabuhan

---

<sup>5</sup> Bari Baihaqi, 'Pelabuhan Sebagai Pintu Gerbang Ekonomi Nasional' (Neraca, 2019) <<http://www.neraca.co.id/article/116041/pelabuhan-sebagai-pintu-gerbang-ekonomi-nasional>>

<sup>6</sup> Rahayu Subekti, 'Infrastruktur Pelabuhan Membutuhkan Peran Swasta' (Republika, 2019) <<https://www.republika.co.id/berita/plqsjz349/infrastruktur-pelabuhan-membutuhkan-peran-swasta>>

<sup>7</sup> *ibid*

Marunda berpotensi menghambat investasi di sektor infrastruktur kemaritiman karena menunjukkan adanya ketidakpastian investasi.<sup>8</sup>

Berdasarkan pemaparan tersebut, penulis merasa perlu melakukan kajian dan penelitian terkait model kontrak kerjasama pengelolaan bidang infrastruktur pelabuhan, untuk mendorong terwujudnya Indonesia sebagai poros maritim dunia, melalui percepatan pembangunan infrastruktur, tanpa menghambat proses perekonomian dan pelayanan masyarakat.

### **Upaya Seleksi Mitra Kerjasama di Bidang Pelabuhan**

Amanah konstitusi yang termuat dalam pasal 33 ayat (2) UUD NRI tahun 1945 bahwa cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara.<sup>9</sup> Alternatif penghimpun dana pembangunan perekonomian Indonesia melalui investasi modal secara langsung jauh lebih baik dibandingkan dengan penarikan dana internasional lainnya seperti pinjaman luar negeri.<sup>10</sup> Sebagai sektor pelayanan umum, tentu terdapat beberapa pengaturan di bidang pelabuhan, termasuk pengaturan terkait perusahaan dan investasi di bidang tersebut.

Pengaturan terkait investasi di bidang pelabuhan diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Secara definisi, dijelaskan dalam pasal 1 angka 16, bahwa yang dimaksud dengan pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan 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

---

<sup>8</sup> Dias Prasongko, 'Pelabuhan Marunda Mangkrak, Faisal Basri: Hambat Investasi Sektor Maritim' (Tempo, 2019) <<https://bisnis.tempo.co/read/1227825/pelabuhan-marunda-mangkrak-faisal-basri-hambat-investasi-sektor-maritim/>>.

<sup>9</sup> Pasal 33 ayat (2) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945.

<sup>10</sup> Yulianto Syahyu, 'Pertumbuhan Investasi Asing Di Kepulauan Batam: Antara Dualisme Kepimpinan Dan Ketidakpastian Hukum' (2003) XXII Jurnal Hukum Bisnis.

penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antar moda transportasi.<sup>11</sup> Dalam uraian pasal tersebut dapat diketahui bahwa fungsi pelabuhan diantaranya sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan, yang kemudian diatur terkait fungsi tersebut pada pasal 69 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Kemudian dijelaskan dalam pasal 79 bahwa kegiatan pemerintahan dan perusahaan di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69<sup>12</sup> diselenggarakan secara terpadu dan terkoordinasi.<sup>13</sup>

Untuk menyelenggarakan fungsi pelabuhan yang terpadu dan terkoordinasi, maka diperlukan pengaturan secara rinci terkait kegiatan pemerintahan dan perusahaan di pelabuhan. Terkait kegiatan pemerintahan di pelabuhan diatur dalam pasal 80 ayat 1 UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana bunyinya sebagai berikut:

“Kegiatan pemerintahan di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 meliputi: a. pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan; b. keselamatan dan keamanan pelayaran; dan/atau c. kepabeanan; d. keimigrasian; e. Kekarantinaan”.<sup>14</sup>

Berdasarkan uraian tersebut, maka kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang sangat terkait dengan fungsi perusahaan adalah pada huruf (a) yakni kegiatan pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan. Pelaksanaan kegiatan tersebut dilaksanakan oleh suatu lembaga yang kemudian dijelaskan dalam ayat (3) bahwa Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, Dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat(1) huruf a dilaksanakan oleh penyelenggara pelabuhan.<sup>15</sup> Penyelenggara pelabuhan<sup>16</sup> yaitu terdiri atas Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan, inilah yang

---

<sup>11</sup> Pasal 1 angka 16 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>12</sup> Pasal 69 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>13</sup> Pasal 79 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>14</sup> Pasal 80 ayat 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

<sup>15</sup> Pasal 80 ayat 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

<sup>16</sup> Pasal 81 ayat 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

nantinya mempunyai peran sebagaimana dimaksud dalam pasal 82 ayat (4) yakni 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 perusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian.<sup>17</sup>

Seperti disebutkan sebelumnya bahwa kegiatan perusahaan di pelabuhan dapat dilakukan oleh Pemerintah dengan Badan Usaha<sup>18</sup> melalui suatu perjanjian. Secara spesifik bentuk badan usaha yang dimaksud diatur dalam pasal 1 angka (60) yaitu Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk pelayaran.<sup>19</sup> Pemilihan BUMN dan BUMD tersebut tentu menimbulkan spekulasi bahwa penguasaan negara terhadap perusahaan pelabuhan dinilai dapat menimbulkan tindakan anti persaingan. Namun, yang perlu diketahui adalah bahwa penguasaan negara terhadap industri pelabuhan sama sekali tidak bertentangan dengan prinsip persaingan usaha. Karena sejatinya konteks persaingan usaha di bidang industri pelabuhan lebih menitik beratkan pada persaingan pelabuhan antar negara.<sup>20</sup>

Badan usaha yang dimaksud tersebut mempunyai peran sebagai operator<sup>21</sup>, hal inilah yang menjadi salah perubahan terpenting dalam UU 17/2008 dari aturan sebelumnya, yakni pemisahan peran Regulator dan Operator yang sebelumnya kedua peran tersebut dipegang oleh PT. Pelindo (I-IV).<sup>22</sup> Kedudukan PT. Pelindo sebagai regulator, menjadikannya sebagai institusi pemerintah tertinggi pada sektor pelabuhan. Langkah pemisahan diambil untuk menghilangkan spekulasi adanya

---

<sup>17</sup> Pasal 82 ayat 4 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>18</sup> Pasal 82 ayat 4 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>19</sup> Pasal 1 angka 60 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>20</sup> Kurnia Toha, 'Sektor Pelabuhan Tetap dikuasai oleh Negara' (Hukum Online, 2015) <<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt55e13c4916707/sector-pelabuhan-tetap-dikuasai-oleh-negara/>>.

<sup>21</sup> Pasal 93 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>22</sup> JMOL, 'Sekilas Tentang Konsesi (Pengelolaan) Pelabuhan dalam UU Pelayaran 2008' (Jurnal Maritim, 2017) <<https://jurnalmaritim.com/sekilas-tentang-konsesi-pengelolaan-pelabuhan-dalam-uu-pelayaran-2008/>>

praktek monopoli dalam industri pelabuhan. Peran ganda yang dimiliki oleh PT. Pelindo berpeluang memunculkan tindak monopoli dan mengurangi minat keterlibatan swasta.<sup>23</sup> Perubahan pengaturan tersebut juga memberikan peran yang proporsional bagi pemerintah daerah dan swasta dalam hal penyelenggaraan bisnis pelabuhan.<sup>24</sup> Adanya pembagian peran tersebut melahirkan model privatisasi publik-swasta, publik yakni pemerintah sebagai regulator sekaligus pemilik tanah, yang memberikan kesempatan bagi investor sebagai pihak swasta untuk memegang peran operator.<sup>25</sup> Maka dari uraian tersebut, dapat dipahami bahwa lahirnya UU 17/2008 memberikan pemisahan antara fungsi regulator, yakni Pemerintah melalui Otoritas Pelabuhan yang memiliki fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Sedangkan fungsi operator, yakni dalam hal pengelolaan pelabuhan, selain PT. Pelindo, juga terdapat berbagai perusahaan yang menyandang status Badan Usaha Pelabuhan (BUP).<sup>26</sup>

Saat ini pengelolaan pelabuhan didasarkan pada beberapa regulasi, diantaranya UU No. 17 Tahun 2008, PP No. 61 Tahun 2009, PP No. 5 Tahun 2010 dan PP No. 20 Tahun 2010. Dengan pemberlakuan regulasi tersebut, maka seperti yang dijelaskan sebelumnya bahwa sangat dimungkinkan adanya konsep *multioperator* dalam penyelenggaraan pelabuhan. Multioperator dalam hal ini dapat terdiri atas BUMN, BUMD, Badan Hukum Indonesia, bahkan perorangan yang kriterianya memenuhi syarat sebagai suatu BUP. Penerapan model administrasi yang digunakan pemerintah dalam hal ini adalah pelabuhan sistem sewa, melalui model ini pemerintah sebagai otoritas pelabuhan akan menyediakan fasilitas pelabuhan, mengatur akses menuju pelabuhan, serta mempersiapkan fasilitas dasar.<sup>27</sup> Selanjutnya operator pelabuhan,

---

<sup>23</sup> Latif Adam, dan Inne Dwiastuti, 'Membangun Poros Maritim Melalui Pelabuhan' (2015) 41 Jurnal Masyarakat Indonesia.

<sup>24</sup> M. Syamsudin, 'Urgensi Pembaruan *Commercial Code* di Bidang Pelayaran Guna Menjamin Perlindungan Hukum Konsumen (Studi Perbandingan di Pelabuhan Portklang Malaysia)' (2014) XXI Jurnal Media Hukum.

<sup>25</sup> *ibid.* [27].

<sup>26</sup> Jurnal Maritim, 'Sekilas Tentang Konsesi (Pengelolaan) Pelabuhan Dalam UU Pelayaran 2008' (Jurnal Maritim, 2017) <<https://jurnalmaritim.com/sekilas-tentang-konsesi-pengelolaan-pelabuhan-dalam-uu-pelayaran-2008/>>.

<sup>27</sup> Aryani, Desy Yuli, dan Mardwi Rahdriawan, 'Kajian Peluang Kerjasama Pemerintah Swasta (Kps) Dalam Penyediaan Infrastruktur Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang' (2015) XI Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota.

akan menyewa sarana pelabuhan yang tersedia, untuk kemudian menyediakan pelayanan sesuai konsesi yang telah disepakati.<sup>28</sup> Penetapan konsesi yang dimaksud dapat dilakukan berdasarkan mekanisme lelang, jika BUP bukan berasal dari perusahaan BUMN, sedangkan bagi perusahaan BUMN penetapan konsesi dapat dilakukan melalui tiga cara yakni penunjukan langsung, pelelangan terbuka dengan preferensi serta pelelangan terbuka tanpa preferensi.<sup>29</sup>

Pemisahan antara regulator dan operator tidak lantas menghilangkan keterkaitan diantaranya. Untuk mengikat kedua lembaga tersebut diperlukan suatu kontrak kerjasama yang saling menguntungkan kedua belah pihak, serta menimbulkan kebermanfaatan bagi masyarakat, mengingat objek yang diusahakan masuk dalam kategori fasilitas umum. Dalam lingkup kerjasama antara pemerintah dan swasta, dikenal model kontrak *Build Operate Transfer* (BOT). Istilah tersebut diambil dari setiap tahapan yang akan dilalui ketika memilih model kontrak tersebut. Ketiga tahap tersebut yakni pertama *Build*, membangun fasilitas, kedua *Operate*, mengelola serta menikmati hasil, ketiga *Transfer*, pengembalian fasilitas setelah konsesi berakhir.<sup>30</sup> Pemilihan model kontrak tersebut dinilai efektif, karena memberikan manfaat yang berimbang dan proporsional bagi para pihak yang melakukan kerjasama (baik pemerintah, maupun swasta). Selanjutnya, kontrak BOT pada prinsipnya dikategorikan sebagai suatu kebijakan pemerintah, hal tersebut dapat terjadi karena yang menjadi objek perjanjian ialah fasilitas publik.

### **Ruang Lingkup Kerjasama**

Terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan terkait pembatasan atau ruang lingkup kerja sama yang diatur dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Melalui aturan tersebut, Pemerintah hanya membuka penawaran kerjasama investasi pada pembangunan dan pengelolaan terminal,

---

<sup>28</sup> *ibid.*

<sup>29</sup> *ibid.*[420].

<sup>30</sup> Nazarkhan Yasin, *Mengenal Kontrak Konstruksi di Indonesia* (Buku pertama Seri Hukum Konstruksi, Gramedia Pustaka utama 2006).



kegiatan tersebut dapat dilakukan pada pelabuhan baru dan/atau pelabuhan yang sudah ada sebelumnya. Namun pada praktiknya investasi lebih diarahkan pada pengelolaan terminal baru atau yang akan dibangun. Terkait masa konsesi di bidang perusahaan kepelabuhanan, Pemerintah juga membatasi jangka waktu maksimal yakni 30 tahun, yang kemudian dapat diperpanjang selama 10 tahun, namun dengan izin otoritas pelabuhan. Berbagai pembatasan tersebut dinilai penting dilakukan, karena pelabuhan dianggap sebagai aset negara yang dikuasai oleh Pemerintah melalui otoritas pelabuhan.

Kegiatan penanaman modal asing langsung di Indonesia harus dijalankan melalui perusahaan berbadan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia, sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, yakni dalam bentuk perseroan terbatas. Berkaitan dengan hal ini, badan usaha yang berbentuk perseroan terbatas yang akan menanamkan modal di Indonesia harus mengikuti ketentuan yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas dinyatakan bahwa perseroan terbatas adalah badan hukum yang didirikan berdasarkan perjanjian. Dengan demikian, terdapat dua perjanjian yang menjadi landasan pembentukan perusahaan patungan (*joint venture company*), yakni *joint venture agreement* dan anggaran dasar (*article of association*).

Selanjutnya, ruang lingkup atau batasan lain yang perlu diperhatikan adalah terkait Daftar Negatif Investasi (DNI). Ketentuan mengenai Daftar Negatif Investasi (DNI) diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2016 tentang Daftar Bidang Usaha Yang Tertutup dan Bidang Usaha Yang Terbuka Dengan Persyaratan di Bidang Penanaman Modal yang berkaitan dengan bidang usaha yang terbuka dengan persyaratan yang salah satunya terkait dengan batasan kepemilikan modal asing. (Pasal 2 ayat (2) Peraturan Presiden No.44 Tahun 2016. Daftar Bidang Usaha Yang Tertutup dan Bidang Usaha Yang Terbuka Dengan Persyaratan di Bidang Penanaman Modal) Dengan demikian secara tidak langsung ketentuan tersebut mewajibkan penanam modal asing untuk bermitra dengan penanam modal dalam negeri dengan membentuk *joint venture enterprise* atau *equity joint venture*. Bidang-

bidang usaha yang tertutup untuk penanaman modal asing secara penguasaan penuh ialah bidang-bidang yang penting bagi negara dan menguasai hajat hidup rakyat banyak sebagai berikut: (a) Pelabuhan-pelabuhan; (b) Telekomunikasi; (c) Pelayanan; (d) Penerbangan; (e) Air minum; (f) Massmedia; (g) Pembangkitan tenaga atom; (h) Produksi, transmisi dan distribusi tenaga listrik untuk umum.<sup>31</sup> Secara khusus PP Nomor 44 Tahun 2016 juga mengatur besaran modal asing yang diperbolehkan, yakni maksimal 49% pada sektor usaha penyediaan fasilitas pelabuhan berupa penyediaan dermaga, gedung, penundaan kapal terminal peti kemas, terminal Curah cair, terminal curah kering dan terminal Ro-Ro.<sup>32</sup> Batasan besaran modal yang sama (49%) juga berlaku bagi penanam modal asing pada sektor usaha penyediaan fasilitas pelabuhan berupa penampungan limbah.

### **Proporsionalitas Para Pihak dalam Kerjasama di Bidang Pelabuhan**

Seringkali para pihak yang terlibat dalam suatu perjanjian *joint venture* dihadapkan dengan terbenturnya anggaran dasar masing-masing perusahaan dengan anggaran dasar (baru) pada perusahaan *joint venture*. Maraknya investasi asing ke Indonesia tidak serta merta dapat dilakukan, melainkan harus mengikuti prosedur sesuai ketentuan hukum yang berlaku di Indonesia. Kegiatan penanaman modal asing di Indonesia harus dijalankan dalam bentuk perseroan terbatas berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia,<sup>33</sup> sebagaimana ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal (selanjutnya disebut “UUPM”). Berkaitan dengan hal ini, dalam Undang-Undang Nomor 40 tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (selanjutnya disebut “UUPT”) dinyatakan bahwa perseroan terbatas adalah badan hukum yang merupakan persekutuan modal,

---

<sup>31</sup> Khotimatun Nafisah, ‘Analisis Hukum Tentang Kepemilikan Saham Asing dalam Perusahaan Penanaman Modal Asing di Indonesia’ (2016) IV Jurnal IUS.

<sup>32</sup> Rizky Alike, ‘Batasan Investasi Asing pada Bandara dan Pelabuhan Tidak Diubah’ (Kata Data, 2020) <<https://katadata.co.id/marthathertina/finansial/5e9a559822f90/batasan-investasi-asing-pada-bandara-dan-pelabuhan-tidak-diubah>>.

<sup>33</sup> Pasal. 5 ayat (2). Undang-Undang No. 25 tahun 2007 Tentang Penanaman Modal, LN No. 67 tahun 2007, TLN No. 4724.

didirikan berdasarkan perjanjian.<sup>34</sup> Dengan demikian, terdapat dua perjanjian yang menjadi landasan pembentukan perusahaan penanaman modal asing patungan (PT PMA) yakni *joint venture agreement* dan anggaran dasar (*statutes*).

Benturan antara anggaran dasar masing-masing perusahaan dengan anggaran dasar (baru) pada perusahaan *joint venture* dapat dihindari, jika para pihak menyinkronkan masing-masing ketentuan terlebih dahulu. Namun hal tersebut tidak lantas menghilangkan sama sekali potensi konflik dikemudian hari. Kedua perjanjian tersebut mengatur hak dan kewajiban para mitra *joint venture*/ pemegang saham yang tentunya juga sarat dengan konflik kepentingan diantara para mitra *joint venture* tersebut.<sup>35</sup> Potensi masalah yang lebih besar akan terjadi jika ketentuan yang dicantumkan dalam *joint venture agreement* tidak sejalan atau bahkan bertentangan dengan ketentuan anggaran dasar suatu perusahaan. Hal ini umumnya terjadi dalam perusahaan patungan dengan pemegang saham terbatas yang kepemilikan dan manajemennya tidak terpisah, serta pemegang saham mayoritas yang mengendalikan manajemen perusahaan. Dalam hal ini pemegang saham mayoritas memiliki kepentingan untuk menjamin dari awal bahwa investasi yang hendak dilakukannya terlindungi dengan baik dengan jalan mengendalikan secara penuh manajemen perusahaan, dan melihat pemegang saham minoritas/mitra lokal sebagai ancaman yang kehadirannya mungkin tidak benar-benar dikehendaki oleh pemegang saham mayoritas tersebut, melainkan karena diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan untuk bermitra dengan pemegang saham yang lain.

Dalam konteks hukum perjanjian, *joint venture agreement* sebagai kontrak yang tunduk pada ketentuan-ketentuan hukum perdata Indonesia, harus memenuhi syarat-syarat sahnya perjanjian agar mengikat para pihak. Adapun menurut pasal 1320 BW syarat-syarat sahnya perjanjian adalah sepakat mereka yang mengikat dirinya, kecakapan untuk membuat suatu perikatan, suatu hal tertentu serta suatu

---

<sup>34</sup> Pasal 1 angka 1. Undang-Undang No. 40 tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas, LN No. 106 tahun 2007.

<sup>35</sup> Remigius Jumalan, 'Sinkronisasi Pengaturan Joint Venture Agreement Dan Anggaran Dasar Dalam Perusahaan Patungan' (2018) II Jurnal Bina Mulia Hukum.

kausa yang sah. Menurut R. Subekti, syarat “sepakat mereka yang mengikat dirinya dan kecakapan untuk membuat suatu perikatan” dinamakan syarat-syarat subyektif, karena mengenai orang-orangnya atau subyeknya yang mengadakan perjanjian. Sedangkan syarat “suatu hal tertentu dan suatu kausa yang sah” dinamakan syarat-syarat obyektif, karena mengenai perjanjian sendiri, yaitu obyek dari perbuatan hukum yang dilakukannya.<sup>36</sup> Selanjutnya, menurut R. Subekti, dalam hal syarat obyektif kalau syarat itu tidak terpenuhi, maka perjanjian itu batal demi hukum. Artinya, dari semula tidak pernah dilahirkan suatu perjanjian dan tidak pernah ada suatu perikatan. Tujuan para pihak yang mengadakan perjanjian tersebut untuk melahirkan suatu perikatan hukum, adalah gagal. Dengan demikian, tidak ada dasar untuk saling menuntut di depan hakim. Sedangkan dalam hal syarat subyektif, jika syarat itu tidak dipenuhi maka perjanjiannya bukan batal demi hukum, tetapi salah satu pihak mempunyai hak untuk meminta supaya perjanjian itu dibatalkan. Pihak yang dapat meminta pembatalan itu adalah pihak yang tidak cakap atau pihak yang memberikan sepakatnya secara tidak bebas. Perjanjian yang telah dibuat tetap mengikat selama tidak dibatalkan (oleh hakim) atas permintaan pihak yang berhak meminta pembatalan. Dengan demikian, berdasarkan ketentuan tersebut diatas *joint venture agreement* yang tidak memenuhi syarat obyektif dan subyektif terancam untuk dinyatakan batal atau batal demi hukum. Dalam praktiknya setiap pembatalan perjanjian apapun dasar hukumnya tetap diajukan melalui mekanisme gugatan.

Hal penting lainnya yang harus diperhatikan dalam suatu perjanjian adalah mengenai asas. Asas di dalam hukum dijadikan sebagai suatu landasan bagi lahirnya suatu peraturan, yang berarti peraturan-peraturan hukum tersebut pada akhirnya harus dapat dikembalikan pada suatu asas yang dijadikan landasan pembentukannya.<sup>37</sup> Diantara asas-asas yang harus dipenuhi dalam pembuatan suatu perjanjian adalah Asas *pacta sunt servanda* yang jika merujuk pada pasal 1338 BW dapat dimaknai bahwa “Semua persetujuan yang dibuat secara sah berlaku

---

<sup>36</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian* (Cetakan 18, Inter masa 2001).

<sup>37</sup> Johannes Ibrahim, dan Lindawaty Sewu, *Hukum Bisnis Dalam Persepsi Manusia Modern* (Cetakan Kedua, Refika Aditama 2007).

sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”. Melalui asas tersebut dapat dimaknai bahwa setiap perjanjian/persetujuan yang dibuat oleh manusia (secara timbal-balik) harus dipenuhi, dan jika perlu dapat dipaksakan. Oleh karena hal tersebutlah maka kedudukan suatu perjanjian (yang dibuat secara sah) berlaku seperti undang-undang yang harus ditaati oleh para pihak yang membuatnya. Asas lain dari suatu perjanjian yang harus dipenuhi yakni Asas Keseimbangan/Proporsionalitas. Dengan penerapan asas proporsionalitas, maka dapat dipastikan perlindungan dan keadilan bagi para pihak yang melakukan perjanjian dapat terwujud. Keseimbangan/proporsionalitas juga menjadi salah satu tujuan dari adanya suatu perjanjian. Keseimbangan/proporsionalitas yang dimaksud dalam hal ini adalah Antara kepentingan sendiri dan kepentingan terkait dari pihak lawan, yang diturunkan dari asas laras (harmoni) di dalam hukum adat.<sup>38</sup> Jika dalam suatu perjanjian para pihak menerapkan dengan benar asas-asas (yang seharusnya menjadi landasan dalam pembuatan perjanjian), maka dapat dipastikan tidak akan muncul suatu permasalahan, terlebih masalah-masalah yang telah disebutkan sebelumnya dalam perjanjian *joint venture*. Posisi dominan oleh salah satu pihak dalam suatu perjanjian (seperti yang telah disebutkan) tidak akan mungkin terjadi jika para pihak dengan benar dan sungguh-sungguh menerapkan asas proporsionalitas dalam penyusunannya, dan menerapkan asas *pacta sunt servanda* dalam menjalankan isi perjanjian yang telah dibuat.

### **Alternatif Penyelesaian Sengketa Kontrak Kerjasama di Bidang Pelabuhan**

Dalam suatu kerjasama yang melibatkan beberapa pihak, maka wajar jika timbul suatu permasalahan. Berbagai permasalahan yang timbul berkaitan dengan kerjasama patungan (*joint venture*) yang dilakukan antara modal asing dan nasional, dimulai sejak permulaan suatu usaha kerja sama sampai pada pengelolaan perusahaan. Adapun kendala yang dihadapi oleh pemodal dalam negeri dengan penanam modal asing dalam bentuk *joint venture* dilihat dari tiga aspek antara lain politik, hukum,

---

<sup>38</sup> Herlien Budiono, dan Tristam P Moeliono, *Asas Keseimbangan Bagi Hukum Perjanjian Indonesia: Hukum Perjanjian Berlandaskan Asas-Asas Wigati Indonesia* (Citra Aditya Bakti 2006).

dan ekonomi.<sup>39</sup> Dilihat dari segi politik, Penanaman modal asing dapat mengeruk keuntungan melalui praktik-praktik yang tidak wajar seperti *transferpricing*, penyeludupan pajak, dan penguasaan pasar dengan monopoli.<sup>40</sup> Selanjutnya risiko potensial dalam kerja sama patungan antara lain, Ketidaksesuaian atau perbedaan strategi dapat mengakibatkan kerugian dan kegagalan untuk mencapai tujuan bisnis secara keseluruhan. Proses pembuatan keputusan dan penyelesaian sengketa dapat berlangsung lama dan mahal, tergantung pada mekanisme apa yang disepakati dalam dokumentasi usaha patungan dan praktik apa yang telah berkembang selama masa usaha bersama langsung; Mengakhiri kerja sama patungan dapat mengeluarkan biaya yang masalah dan sulit.

Pengaturan terkait forum apa yang akan digunakan ketika terjadi sengketa pada *joint venture/shareholder agreement* sangat ditentukan pada hubungan kontraktual yang telah disepakati, dan tertuang pada klausula kontrak. Terdapat setidaknya dua kemungkinan terkait klausula penyelesaian sengketa pada kontrak kerjasama tersebut, kemungkinan yang pertama adalah klausula penyelesaian sengketa tersebut tersurat secara langsung pada *main agreement*, kemungkinan kedua adalah klausula penyelesaian sengketa tersebut terpisah dari *main agreement*. Pilihan hubungan kontraktual tersebut berdampak pada upaya hukum yang dapat ditempuh saat terjadi sengketa pada kerjasama. Ketentuan pada pasal 1 angka (3) Undang-undang Nomor 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa, disebutkan bahwa terdapat dua jenis perjanjian arbitrase. Pertama, berbentuk *pactum de compromittendo* yaitu perjanjian arbitrase yang dibuat para pihak sebelum terjadinya sengketa. Kedua, berbentuk *acta compromise* yaitu suatu perjanjian arbitrase yang dibuat para pihak setelah timbulnya sengketa. Kedua jenis perjanjian Arbitrase tersebutlah yang sangat memengaruhi upaya hukum yang harus ditempuh bagi pihak yang merasa dirugikan kepentingannya.

---

<sup>39</sup> Aminuddin Ilmar, *Hukum Penanaman Modal Di Indonesia* (Kencana, 2007).

<sup>40</sup> Satria Sukananda. Wahyu Adi Mudiparwanto. 'Pengaturan Penanaman ModalAsing dalam Bentuk Perusahaan *Joint Venture* di Indonesia' (2019) V Diversi Jurnal Hukum.

Sebagai suatu alternatif penyelesaian sengketa diluar pengadilan, pengaturan terkait arbitrase diatur secara khusus di dalam Undang-undang Nomor 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa. Berdasarkan pasal 1 angka (1) Undang-undang tersebut, dijelaskan bahwa arbitrase adalah cara penyelesaian suatu sengketa perdata di luar peradilan umum yang didasarkan pada perjanjian arbitrase yang dibuat secara tertulis oleh para pihak yang bersengketa.<sup>41</sup> Dalam Undang-undang tersebut diatur secara rinci terkait prosedur atau langkah-langkah yang harus dilakukan dalam Penyelesaian Sengketa Melalui Arbitrase. Langkah pertama adalah adanya persetujuan dari para pihak yang bersengketa untuk menyelesaikannya melalui lembaga arbitrase. Dalam hal persetujuan tersebut maka harus dilakukan secara tertulis, dituangkan pada klausula arbitrase, yang dapat dibuat sebelum atau setelah munculnya perselisihan.

Terdapat dua jenis Arbitrase, yakni Arbitrase Institusional dan Arbitrase Ad Hoc. Arbitrase Institusional mempunyai cirri utama yakni memiliki prosedur dan tata cara dalam memeriksa kasus tersendiri, selain itu pengangkatan Arbiter ditentukan sendiri oleh institusi. Sedangkan Arbitrase Ad Hoc mempunyai cirri utama yakni pembentukannya dilakukan setelah terjadi suatu sengketa, dan akan berakhir (keberadaannya) setelah keluarnya putusan. Ciri lainnya yaitu penunjukan Arbiter dilakukan oleh masing-masing pihak yang bersengketa, atau melalui bantuan pengadilan apabila dalam proses penunjukannya para pihak tidak bermufakat. Langkah selanjutnya terkait pendaftaran dan permohonan Arbitrase, yang perlu diperhatikan adalah Arbiter yang disepakati harus berjumlah ganjil. Jumlah Arbiter yang disepakati dapat berupa Arbiter tunggal atau Majelis dengan mekanisme yang telah diatur dalam Undang-undang 30 Tahun 1999.

## **Kesimpulan**

Pemisahan peran yang diatur pada Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, memungkinkan bagi pihak swasta untuk turut serta dalam

---

<sup>41</sup> Pasal 1 Angka (1) Undang-undang Nomor 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa.

pengusahaan di sektor pelabuhan. Pihak swasta yang dimaksud harus berbentuk badan usaha, yang selanjutnya dijelaskan bahwa kegiatan pengusahaan di pelabuhan dapat dilakukan oleh Pemerintah dengan Badan Usaha melalui suatu perjanjian/konsesi yang diwujudkan dalam bentuk perusahaan *joint venture*. Dalam pelaksanaannya bentuk perjanjian kerjasama *joint venture* sering menimbulkan masalah, diantara penyebabnya yaitu tidak dilaksanakannya asas-asas dalam suatu perjanjian. Diantara asas tersebut yaitu asas proporsionalitas, yang apabila asas tersebut disimpangi maka akan timbul kemungkinan adanya salah satu pihak yang dominan dalam suatu perjanjian. Selanjutnya terkait lingkup kerjasama, pemerintah hanya membuka penawaran kerjasama investasi pada pembangunan dan pengelolaan terminal, kegiatan tersebut dapat dilakukan pada pelabuhan baru dan/atau pelabuhan yang sudah ada sebelumnya. Selain itu bagi investor asing yang ingin melakukan pengusahaan di bidang pelabuhan juga dibatasi besaran modalnya (sebesar 49%) serta lingkup pengusahaannya, sesuai ketentuan Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2016 tentang Daftar Bidang Usaha Yang Tertutup dan Bidang Usaha Yang Terbuka.

Salah satu kendala yang muncul saat membuat perjanjian *joint venture agreement* diantaranya, intervensi yang lebih dominan dari salah satu pihak terhadap pihak lain yang diajak bekerjasama (menimbulkan posisi yang tidak seimbang diantara para pihak). Masalah lain yang muncul yakni seringkali para pihak yang terlibat dalam suatu perjanjian *joint venture* dihadapkan dengan terbenturnya anggaran dasar masing-masing perusahaan dengan anggaran dasar (baru) pada perusahaan *joint venture*. Hal yang dapat dilakukan untuk mencegah terjadinya hal tersebut yakni dengan menyelaraskan masing-masing ketentuan (*Joint Venture Agreement* dengan anggaran dasar perusahaan *Joint Venture*) terlebih dahulu. Namun jika telah terjadi sengketa, maka upaya hukum yang dapat ditempuh didasarkan pada dua jenis pilihan yang pertama *pactum de compromittendo* atau yang kedua *acta compromis*.



## **Daftar Bacaan**

### **Buku**

Aminuddin Ilmar, *Hukum Penanaman Modal Di Indonesia* (Kencana, 2007).

Herlien Budiono, dan Tristam P Moeliono, *Asas Keseimbangan Bagi Hukum Perjanjian Indonesia: Hukum Perjanjian Berlandaskan Asas-Asas Wigati Indonesia* (Citra Aditya Bakti 2006).

Johannes Ibrahim, dan Lindawaty Sewu, *Hukum Bisnis Dalam Persepsi Manusia Modern* (Cetakan Kedua, Refika Aditama 2007).

Nazarkhan Yasin, *Mengenal Kontrak Konstruksi di Indonesia* (Buku pertama Seri Hukum Konstruksi, Gramedia Pustaka utama 2006).

Subekti, *Hukum Perjanjian* (Cetakan 18, Inter masa 2001).

### **Jurnal**

Desy Yuli Aryani, dan Mardwi Rahdriawan, 'Kajian Peluang Kerjasama Pemerintah Swasta (Kps) Dalam Penyediaan Infrastruktur Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang' (2015) XI Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota.

Khotimatun Nafisah, 'Analisis Hukum Tentang Kepemilikan Saham Asing dalam Perusahaan Penanaman Modal Asing di Indonesia' (2016) IV Jurnal IUS.

Latif Adam, dan Inne Dwiastuti, 'Membangun Poros Maritim Melalui Pelabuhan' (2015) 41 Jurnal Masyarakat Indonesia.

M. Syamsudin, 'Urgensi Pembaruan *Commercial Code* di Bidang Pelayaran Guna Menjamin Perlindungan Hukum Konsumen (Studi Perbandingan di Pelabuhan Portklang Malaysia)' (2014) XXI Jurnal Media Hukum.

Remigius Jumalan, 'Sinkronisasi Pengaturan Joint Venture Agreement Dan Anggaran Dasar Dalam Perusahaan Patungan' (2018) II Jurnal Bina Mulia Hukum

Satria Sukananda. Wahyu Adi Mudiparwanto. 'Pengaturan Penanaman Modal Asing dalam Bentuk Perusahaan *Joint Venture* di Indonesia' (2019) V Diversi Jurnal Hukum.

Yanyan M. Yani dan Ian Montratama, 'Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia: Suatu Tinjauan Geopolitik' (2015) V Jurnal Pertahanan.

Yulianto Syahyu, 'Pertumbuhan Investasi Asing Di Kepulauan Batam: Antara

Dualisme Kepimpinan Dan Ketidakpastian Hukum' (2003) XXII Jurnal Hukum Bisnis.

### Laman

Bari Baihaqi, 'Pelabuhan Sebagai Pintu Gerbang Ekonomi Nasional' (Neraca, 2019) <<http://www.neraca.co.id/article/116041/pelabuhan-sebagai-pintu-gerbang-ekonomi-nasional>>.

Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 'Pembangunan Tol Laut Libatkan 24 Pelabuhan' (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2015) <<http://www.dephub.go.id/post/read/pembangunan-tol-laut-libatkan-24-pelabuhan>>.

Dias Prasongko, 'Pelabuhan Marunda Mangkrak, Faisal Basri: Hambat Investasi Sektor Maritim' (Tempo, 2019) <<https://bisnis.tempo.co/read/1227825/pelabuhan-marunda-mangkrak-faisal-basri-hambat-investasi-sektor-maritim/>>.

JMOL, 'Sekilas Tentang Konsesi (Pengelolaan) Pelabuhan dalam UU Pelayaran 2008' (Jurnal Maritim, 2017) <<https://jurnalmaritim.com/sekilas-tentang-konsesi-pengelolaan-pelabuhan-dalam-uu-pelayaran-2008/>> .

Jurnal Maritim, 'Sekilas Tentang Konsesi (Pengelolaan) Pelabuhan Dalam UU Pelayaran 2008' (Jurnal Maritim, 2017) <<https://jurnalmaritim.com/sekilas-tentang-konsesi-pengelolaan-pelabuhan-dalam-uu-pelayaran-2008/>> .

Kargo, 'Berita Logistik Dan Transportasi Indonesia' (Kargo, 2020) <<https://kargo.tech/artikel/tol-laut/>>.

Kurnia Toha, 'Sektor Pelabuhan Tetap Dikuasai oleh Negara' (Hukum Online, 2015) <<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt55e13c4916707/sektor-pelabuhan-tetap-dikuasai-oleh-negara/>> .

Rahayu Subekti, 'Infrastruktur Pelabuhan Membutuhkan Peran Swasta' (Republika, 2019) <<https://www.republika.co.id/berita/plqsjz349/infrastruktur-pelabuhan-membutuhkan-peran-swasta>>.

Rizky Alike, 'Batasan Investasi Asing pada Bandara dan Pelabuhan Tidak Diubah' (Kata Data, 2020) <<https://katadata.co.id/marthathertina/finansial/5e9a559822f90/batasan-investasi-asing-pada-bandara-dan-pelabuhan-tidak-diubah>>.

### Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa.

Undang-Undang No. 25 tahun 2007 Tentang Penanaman Modal.

Undang-Undang No. 40 tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

**--halaman ini sengaja dibiarkan kosong--**