

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Sistem transportasi berperan penting sebagai bagian dari kehidupan sehari-hari yang menunjang sektor ekonomi, sosial, politik, budaya, pertahanan dan juga keamanan. Perkembangan zaman menuntut sistem transportasi dapat berperan mendukung mobilitas manusia, barang, dan jasa. Sistem transportasi juga diharapkan dapat mendukung perkembangan wilayah dan meningkatkan hubungan nasional maupun internasional. Perwujudan dari sistem transportasi yang mendukung itu diwujudkan dengan adanya sistem transportasi darat, laut bahkan udara.

Mobilitas manusia, barang, dan jasa yang tinggi membuat kebutuhan moda transportasi yang aman, cepat, dan murah dibutuhkan di Indonesia. Mobilitas yang sangat berkembang dengan perpindahan penduduk yang cepat dalam jangka waktu yang singkat menjadikan pesawat terbang sebagai alternatif transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat. Khususnya Negara Kesatuan Republik Indonesia berdasarkan letak geografisnya berada diantara dua samudera dan dua benua yang membutuhkan transportasi lintas laut bahkan udara. Hal ini menyebabkan pesawat udara menjadi satu alat transportasi yang paling banyak dipilih oleh masyarakat Indonesia membuat keberadaan bandar udara menjadi penting dalam menunjang kegiatan masyarakat yang memilih menggunakan pesawat udara sebagai sarana transportasi.

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

(Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) yang selanjutnya disebut sebagai UU Penerbangan dijelaskan “bahwa pesawat udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.¹” Secara sederhana keberadaan sarana dan prasarana pesawat terbang haruslah memiliki landasan pacu yang dilengkapi dengan fasilitas, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penumpang pesawat terbang yaitu bandar udara.

Secara yuridis di dalam UU Penerbangan disebutkan pengertian Bandara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.² Selain diatur dalam UU Penerbangan, tatanan Bandar Udara di Indonesia juga diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 tahun 2019 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional. Dengan adanya pokok terkait bandar udara dan perencanaannya kedepan menuntut bandar udara menyediakan fasilitas demi keamanan dan kenyamanan para penumpang.

Indonesia memiliki 237 bandar udara dan hanya 31 bandar udara yang ditangani secara profesional oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sektor perhubungan yang bergerak di bidang pengelolaan dan pengusaha jasa

¹ Pasal 1 ayat (3) UU 1/2009

² Pasal 1 ayat (33) UU 1/2009

kebandarudaraan dan navigasi penerbangan yaitu PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero). Saat ini PT Angkasa Pura II mengelola 16 bandar udara utama yang tersebar di seluruh Indonesia³, sedangkan PT Angkasa Pura I mengelola 15 bandar udara di seluruh Indonesia.⁴

Bandar udara saat ini memiliki peran yang jauh lebih penting dari sekedar landasan pacu pesawat terbang. Pada awalnya bandar udara merupakan fasilitas publik yang hanya berfokus pada kegiatan operasional saja, yaitu memberikan pelayanan pada maskapai penerbangan dan bertujuan untuk membangun ekonomi daerah⁵, lambat laun bergeser menjadi suatu entitas bisnis yang secara otomatis berfokus kepada kegiatan komersial dengan menawarkan berbagai macam produk dan jasa bagi para penumpang maskapai penerbangan. Seperti beberapa bandara terbaik di dunia, peran bandara sudah berkembang karena selain menjadi sistem transportasi, bandara menjadi pusat bisnis dan perekonomian.

Pada periode tahun 1950-1970, fungsi bandar udara hanya sebagai fasilitator penerbangan yang melayani jasa *Air Traffic Operations* dengan menyediakan infrastruktur dan fasilitas untuk penerbangan. Menjelang akhir tahun 70an Bandar udara telah mengembangkan operasinya menjadi penyedia layanan penuh bagi kebutuhan masyarakat pengguna jasa penerbangan dengan memfasilitasi berbagai layanan publik termasuk restoran dan tempat belanja. Perkembangan selanjutnya sekitar akhir tahun 90an model bisnis bandar udara telah bertransformasi dengan menerapkan konsep *Airport City* yang memberikan berbagai macam pelayanan

³ https://angkasapura2.co.id/id/business_relation/our_airport diakses pada tanggal 26 November 2020, pukul 11.10 WIB.

⁴ <https://ap1.co.id/id/about/our-history> diakses pada tanggal 26 November 2020, pukul 11.15 WIB.

⁵ Jarach, *The Evolution of Airport Management Practices: Toward A Multi-Point, Multi-Services, Marketing-Driven Firm*, *Journal of Air Transport Management*, 7, hlm. 119-125.

yang tidak terbatas untuk jasa layanan penerbangan saja namun memberikan pelayanan nonaeronautika, sehingga sampai saat ini bandar udara sudah berkembang menjadi pusat kegiatan bisnis.⁶

Salah satu contoh bandara yang mengalami perkembangan menjadi pusat kegiatan bisnis dan perekonomian adalah Bandara Changi Singapura. Bandara Changi menduduki peringkat ketujuh sebagai bandara paling sibuk untuk rute internasional yang terus mengembangkan diri dengan konsep *airport city*, yang menyediakan berbagai fasilitas dan layanan seperti sebuah *Central Business District*.⁷ Dari awalnya hanya terminal tunggal yang formatif menjadi empat terminal yang dioperasikan oleh Bandara Changi.

Peran bandara yang mengalami perkembangan dari sebuah sistem transportasi menjadi pusat kegiatan bisnis dan perekonomian menawarkan kecepatan, efektifitas, dan efisiensi dalam pergerakan dan biaya sehingga menarik kegiatan bisnis, komersil, dan industri. Selain berperan sebagai sistem transportasi dan pendorong pertumbuhan bisnis, bandara dapat menjadi penggerak ekonomi wilayah.⁸ Contohnya di Indonesia dapat dilihat di Yogyakarta International Airport (YIA) dan Bandara Ahmad Yani Semarang.⁹ Di kedua bandara tersebut PT. Angkasa Pura I (Persero), menyediakan galeri untuk Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM). Hal tersebut merupakan bagian dari PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam mewujudkan peran BUMN terhadap kontribusinya dalam

⁶ Angkasa Pura I, *Reposisi & Restrukturisasi Bisnis PT. Angkasa Pura I (Persero) "Menuju World Class Airport"*, 2010, hlm. 56-58.

⁷<https://id.changiairport.com/berita/bandara-changi-dinobatkan-sebagai-bandara-terbaik-di-dunia-selama-tujuh-tahun-berturut-turut-oleh-wisatawan-udara> diakses pada tanggal 19 Oktober 2020, pukul 19.13 WIB

⁸ Warta Ardhia, *Jurnal Perhubungan Udara*, 2015, hlm. 148.

⁹<https://money.kompas.com/read/2020/06/26/124617026/ap-i-sediakan-galeri-untuk-tampung-600-umkm-di-bandara-ya> diakses pada tanggal 19 Oktober 2020, pukul 17.45 WIB.

perkembangan ekonomi.

Pengelolaan dan penyedia jasa kebandarudaraan sebagai tempat pelaksanaan angkutan udara diatur berdasarkan ketentuan internasional dan peraturan perundang-undangan nasional. Dalam Konvensi Chicago tanggal 7 Desember 1944 Tentang Penerbangan Sipil antara lain dalam Bab XV tentang Bandar Udara dan Fasilitas Navigasi Udara lainnya, Pasal 68 tentang Penunjukan Jalur-Jalur dan Bandara-Bandara Udara menegaskan bahwa setiap Negara Anggota dapat tunduk pada ketentuan-ketentuan konvensi ini, menetapkan jalur yang harus dilalui dalam wilayah hukumnya oleh setiap dinas penerbangan internasional dan bandar udara yang dibutuhkan oleh dinas semacam itu.¹⁰ Pengelolaan bandar udara untuk penerbangan sipil di Indonesia harus memenuhi pedoman berdasarkan ketentuan dari *International Civil Aviation Organization* (ICAO) sebagai organisasi penerbangan sipil internasional yang telah menghasilkan Annex I-XVIII tentang berbagai hal terkait dengan dunia penerbangan sipil dan ketentuan nasional Republik Indonesia. Menurut ICAO (*International Civil Aviation Organization*), Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatannya) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Dalam dunia penerbangan terdapat berbagai pihak yang terlibat, antara lain pemerintah selaku regulator, perusahaan angkutan udara, penumpang, *ground handling*, pengelola bandar udara, dan pengguna jasa serta masyarakat di sekitar usaha penerbangan tersebut beroperasi. Di Indonesia, keterlibatan pihak swasta

¹⁰ Civil Aviation, Chicago Convention 1944.

dalam melakukan pengelolaan bandar udara telah difasilitasi oleh negara dengan adanya satu terminologi baru yaitu Badan Usaha Bandar Udara (BUBU) di dalam UU Penerbangan. Undang-undang tersebut memaknai BUBU sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN)/Badan Usaha Milik Daerah (BUMD)/Perseroan Terbatas (PT)/Koperasi yang kegiatan utamanya mengoperasikan bandar udara untuk pelayanan umum, dan menjamin bahwa BUBU dapat melakukan apa yang disebut sebagai kegiatan perusahaan, yaitu pelayanan jasa kebandarudaraan maupun jasa terkait bandar udara. Kegiatan perusahaan bandar udara diatur kemudian di Pasal 232 UU Penerbangan yang terdiri atas pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara. Selanjutnya Pasal 233 ayat (1) UU Penerbangan menjelaskan bahwa kegiatan perusahaan bandar udara dapat diselenggarakan oleh badan usaha bandar udara untuk bandar udara yang diusahakan secara komersial setelah memperoleh izin dari menteri; atau unit penyelenggara bandar udara untuk bandar udara yang belum diusahakan secara komersial yang dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada pemerintah dan/atau pemerintah daerah.

Sejak diundangkannya Undang-Undang Nomor 11 tahun 2020 tentang Cipta Kerja (selanjutnya disebut UU Cipta Kerja) terdapat perubahan Pasal 233 ayat (1) UU Penerbangan. Pasal 69 UU Cipta kerja mengatur perubahan Pasal 233 ayat (1) UU Penerbangan bahwa pelayanan jasa kebandarudaraan dapat diselenggarakan oleh badan usaha bandar udara yang diusahakan secara komersial setelah memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat; atau unit penyelenggara bandar udara untuk bandar udara yang belum diusahakan secara komersial yang dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Pemerintah Pusat dan/atau

Pemerintah Daerah sesuai kewenangan.

Selanjutnya implementasi dari Pasal 232 UU Penerbangan tentang kegiatan perusahaan di bandar udara, dituangkan kedalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 56 tahun 2015 Tentang Kegiatan Perusahaan Bandar Udara (“**PERMEN 56/2015**”) pada Pasal 7 butir a dan b dijelaskan bahwa pelayanan jasa kebandarudaraan dapat diselenggarakan oleh badan usaha bandar udara untuk bandar udara yang diusahakan secara komersial setelah memperoleh izin dari Menteri atau unit penyelenggara bandar udara untuk bandar udara yang belum diusahakan secara komersial yang dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada pemerintah dan/atau pemerintah daerah. Selanjutnya Menteri yang dimaksud adalah Menteri yang membidangi urusan penerbangan.¹²

Selanjutnya dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 187 tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Peraturan Menteri 56 tahun 2015 tentang Kegiatan Perusahaan Bandar Udara (“**PERMEN 187/2015**”) pasal 7a diatur bahwa Badan Hukum Indonesia dapat menyelenggarakan salah satu atau beberapa bagian dari Jasa Kebandarudaraan sebagaimana disebutkan dalam pasal 3 dibawah Badan Usaha Bandar Udara dan/atau Unit Penyelenggara Bandar Udara setelah memperoleh izin pelayanan jasa kebandarudaraan dari Menteri. Artinya PERMEN 187/2015 menjadi dasar hukum bagi badan hukum Indonesia untuk melaksanakan beberapa bagian dari penyelenggaraan perusahaan bandar udara setelah memperoleh izin.

Pada umumnya di Indonesia, pengelolaan bandar udara dilakukan oleh

¹² Pasal 1 ayat (8) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 187 tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Peraturan Menteri 56 tahun 2015 Tentang Kegiatan Perusahaan Bandar Udara

institusi milik pemerintah yang pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada dan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang didirikan khusus untuk itu yaitu PT. Angkasa Pura I (Persero) dan PT. Angkasa Pura II (Persero). Namun secara khusus, di Bandara Internasional Hang Nadim, Kepulauan Batam – Riau, terdapat ketentuan khusus yang mengatur mengenai pengelolaan bandar udara berdasarkan ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 65 tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Kegiatan di Bandar Udara Hang Nadim Batam oleh Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (“PP 65/2014”). Sehingga berdasarkan peraturan tersebut maka Bandara Udara Hang Nadim dikelola oleh Badan Pengusahaan Batam sesuai dengan Ketentuan Pasal 2 ayat (1) PP 65/2014 mengatur bahwa Badan Pengusahaan Batam (BP Batam)¹³ menyelenggarakan kegiatan perusahaan di Bandar Udara Hang Nadim Batam. Selanjutnya ketentuan Pasal 2 ayat (2) PP 65/2014 mengatur bahwa BP Batam membentuk Badan Usaha Bandar Udara Kawasan Batam (BUBU Batam) untuk melakukan kegiatan perusahaan di Bandar Udara Hang Nadim Batam. Sehubungan dengan hal tersebut, maka di Kepulauan Batam – Riau, BP Batam merupakan pihak yang berwenang dalam melakukan pelayanan jasa kebandarudaraan di Batam dan secara otomatis merupakan BUBU berdasarkan ketentuan di atas.

Bandar Udara Hang Nadim Batam merupakan Bandar Udara Kelas Utama yang terletak di Pulau Batam, Provinsi Kepulauan Riau, pergerakan pesawat di Bandar Udara Hang Nadim Batam pada tahun 2012 tercatat telah mencapai 31.541

¹³ Pasal 1 ayat (3) Peraturan Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam No. 1 tahun 2019 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam mengatur bahwa Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, yang selanjutnya disebut Badan Pengusahaan Batam adalah lembaga/instansi pemerintah pusat yang dibentuk oleh Dewan Kawasan Batam dengan tugas dan wewenang melaksanakan pengelolaan, pengembangan, dan pembangunan KPBPB Batam.

kali pergerakan, naik sebesar 10,92% dari tahun 2011 yang sebanyak 28.436 kali pergerakan pesawat udara.¹⁴ Untuk menunjang peningkatan jumlah pergerakan pesawat udara tersebut, maka dibutuhkan kesiapan operasional fasilitas bandar udara yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta pelayanan jasa bandar udara sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan.

Pengelolaan jasa pelayanan kebandarudaraan yang dilakukan secara maksimal diharapkan dapat berperan dalam memajukan perekonomian di suatu negara yang mana peran bandar udara sudah berorientasi kepada kepentingan bisnis. Guna mendorong minat swasta untuk mau berpartisipasi, pemerintah perlu menyediakan regulasi yang bisa memberikan kepastian hukum dan keamanan terutama dalam pemberian izin yang nantinya diberikan kepada swasta. Tidak dipungkiri pula keterbatasan dana dan keterbatasan dalam melakukan pengelolaan bandar udara oleh pemerintah melahirkan sebuah skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Pola KPBU ini dapat berjalan dan berkembang dengan baik di sektor-sektor pembangunan jalan, jembatan, bandar udara, jalan kereta api, *power plant* dan telekomunikasi.

Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) di Indonesia sebagaimana diatur di dalam Peraturan Presiden No. 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur, disebutkan bahwa KPBU merupakan suatu bentuk kerjasama antara pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/ Badan Usaha Milik Negara/Badan

¹⁴ Warta Ardhia, *Op.Cit.*, hlm. 81.

Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko diantara para pihak.¹⁶ Motivasi dilaksanakannya proyek dengan skema KPBU atau sering dikenal dengan sebutan *Public Private Partnership* oleh pemerintah diharapkan dapat menarik partisipasi, investasi, meningkatkan efisiensi dan menggunakan sumber daya yang ada secara efektif dan juga dapat mereformasi sektor-sektor terkait. Pelaksanaan proyek dengan skema KPBU dilaksanakan melalui perjanjian dengan Badan Usaha Pelaksana yaitu Perseroan Terbatas yang didirikan oleh Badan Usaha sebagai pemenang lelang atau yang ditunjuk langsung.

Dalam rangka menarik minat dan partisipasi pihak swasta untuk bersama-sama meningkatkan kualitas pelayanan Bandar Udara Hang Nadim Batam, BP Batam berencana mengundang badan usaha (baik nasional maupun internasional) untuk melakukan pengembangan dan pengelolaan Bandara Hang Nadim Batam melalui proses lelang KPBU. Sehubungan dengan izin usaha yang akan diterima oleh badan usaha terpilih, maka merujuk pada ketentuan PERMENHUB 187/2015, izin usaha yang wajib dimiliki oleh badan usaha terpilih adalah Pelayanan Jasa Kebandarudaraan (IPJK).

Sehubungan dengan rencana pelaksanaan pengembangan Bandar Udara Hang Nadim Batam melalui skema KPBU tersebut, maka BP Batam selaku pemegang izin BUBU dapat memberikan sebagian kewenangan atas pelayanan jasa kebandarudaraan kepada badan usaha lain (badan usaha pemenang lelang KPBU), dan badan usaha sebagaimana dimaksud wajib memiliki IPJK berdasarkan ketentuan Pasal 35a PERMENHUB 187/2015. Namun demikian

¹⁶ Indonesia, *Peraturan Presiden tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur*, Perpres No. 38 tahun 2015, Pasal. 1 butir 6.

berdasarkan hasil komunikasi dengan pihak konsultan BP Batam, Penulis mendapatkan informasi bahwa Kementerian Perhubungan (selanjutnya disebut Kemenhub) sampai saat ini tidak pernah dan tidak akan menerbitkan IPJK karena pihak Kemenhub berpendapat bahwa penerbitan IPJK mengindikasikan penyerahan izin BUBU kepada badan usaha lain selain badan usaha pemegang BUBU¹⁷ berdasarkan ketentuan Pasal 233 UU 1/2009 sebagaimana telah diubah di dalam UU 11/2020 Jo. Pasal 7a PERMENHUB 187/2015. Selanjutnya juga pihak Kemenhub menyampaikan bahwa dalam kaitannya dengan pelaksanaan pelayanan kebandarudaraan di Batam oleh badan usaha pemenang lelang melalui skema KPBU, maka tidak diperlukan IPJK, namun cukup dengan perjanjian Kerjasama antara BP Batam selaku pemegang BUBU dan badan usaha pemenang lelang KPBU.¹⁸

Selanjutnya merujuk pada hasil wawancara dengan pihak konsultan hukum BP Batam disampaikan bahwa calon badan usaha berpendapat bahwa dengan tidak adanya izin usaha, hal ini bertendensi melanggar ketentuan hukum yang berlaku di lingkungan penerbangan mengingat sampai saat ini pengaturan mengenai IPJK berdasarkan ketentuan PERMENHUB 187/2015 belum dicabut dan masih berlaku. Merujuk pada hasil wawancara dengan konsultan hukum BP Batam juga dijelaskan bahwa dalam hal menanggapi isu yang disampaikan oleh calon badan usaha, BP Batam berencana untuk menerbitkan izin bagi badan usaha pemenang lelang melalui skema KPBU tersebut berdasarkan kewenangan BP Batam. Adapun rujukan ketentuan peraturan perundang-undangan yang dirujuk

¹⁷ Wawancara dengan Ricardo Ginting, konsultan hukum BP Batam tanggal 1 Oktober 2020 via Zoom.

¹⁸ Wawancara dengan Robert Sianturi, Staff Advokasi Hukum di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tanggal 16 November 2020 via Whatsapp Call.

dalam penerbitan izin tersebut adalah Pasal 7a jo Pasal 35a Permenhub 187/2015 jo Pasal 5 butir b Peraturan Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam No 1 tahun 2019 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (“**PERKA 1/2019**”).

Sehubungan dengan penjelasan di atas, kemudian Penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai kekuatan hukum perjanjian antara BP Batam dengan badan usaha pemenang lelang KPBU sebagai dasar pelaksanaan pengelolaan sebagian jasa kebandarudaraan pada Bandar Udara Hang Nadim Batam dan menganalisa terkait kewenangan BP Batam dalam menerbitkan izin usaha terkait bagi badan usaha pemenang lelang KPBU.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan dari penjelasan latar belakang yang telah diuraikan, maka rumusan masalah yang diteliti oleh Penulis adalah:

- 1) Bagaimana kekuatan hukum perjanjian kerjasama antara Badan Usaha Pelaksana dengan Badan Pengusahaan Batam selaku Penanggung Jawab Proyek Kerjasama sebagai dasar Badan Usaha Pelaksana dalam melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan di Bandar Udara Hang Nadim Batam berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku?
- 2) Bagaimana kedudukan hukum Badan Pengusahaan Batam dalam menerbitkan izin usaha sebagai dasar hukum bagi Badan Usaha Pelaksana dalam melaksanakan sebagian pelayanan jasa kebandarudaraan di Bandar Udara Hang Nadim Batam?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian dalam penulisan tesis ini bertujuan untuk:

- 1) Mengetahui kekuatan hukum perjanjian Kerjasama antara Badan Usaha Pelaksana dengan Badan Pengusahaan Batam selaku Penanggung Jawab Proyek Kerjasama dalam melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan di Bandar Udara Hang Nadim Batam.
- 2) Menganalisa kewenangan dari Badan Pengusahaan Batam dalam menerbitkan izin usaha sebagai dasar hukum bagi Badan Usaha Pelaksana dalam melaksanakan sebagian pelayanan jasa kebandarudaraan di Bandar Udara Hang Nadim Batam.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat berguna baik secara teoritis maupun praktis, yaitu:

- 1) Secara Teoritis
 - a) Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi perkembangan ilmu hukum khususnya di bidang perizinan dalam Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha.
 - b) Hasil penelitian ini sebagai salah satu sumber bagi penelitian lebih lanjut untuk mengkaji masalah yang sama atau serupa.

- 2) Secara Praktis

Manfaat praktis dari hasil penelitian ini dapat memberikan suatu penjelasan atau gambaran mengenai bagaimana pada prakteknya pemberian izin badan usaha bandar udara dilakukan dan bagaimana pengaturan hukum di Indonesia dalam mengatur pelaksanaan perjanjian

kerjasama antara Pemerintah dan Badan Usaha Badan Udara.

1.5 Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan mengikuti pembahasan materi tesis ini, Penulis akan menguraikan satu persatu bab demi bab guna memberikan gambaran yang lebih jelas terhadap arah pembahasan sebagai berikut:

BAB I: Pendahuluan

Dalam bab ini penulis akan membaha mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II: Tinjauan Pustaka

Dalam bab ini terbagi menjadi dua bagian. Pada bagian pertama merupakan kerangka teori dimana akan dibahas tinjauan mengenai pengertian perjanjian, perizinan badan usaha bandar udara dan proyek kerjasama pemerintah dan badan usaha (KPBU) di Indonesia. Pada bagian kedua terdapat kerangka konseptual yang mencakup pengertian berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang No 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 187 tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Peraturan Menteri 56 tahun 2015 tentang Kegiatan Pengusahaan Bandar Udara, dan Peraturan Pemerintah Nomor 65 tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Kegiatan di Bandar Udara Hang Nadim Batam oleh Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.

BAB III: Metode Penelitian

Dalam bab ini akan dibahas metode yang digunakan dalam menyelesaikan tesis ini yaitu dengan menggunakan penelitian hukum normatif secara kualitatif

yaitu mencari kebenaran melalui rumusan hukum yang terdiri dari pendapat para ahli dan teori-teori.

BAB IV: Hasil Penelitian dan Analisis

Dalam bab analisis hasil penelitian, maka akan menganalisis dua hal penting, yaitu pengaturan hukum mengenai kewenangan BP Batam dalam ketentuan perundang-undangan dan perlindungan hukum bagi badan usaha lain yang mendapatkan izin dalam mengelola pelayanan kebandarudaraan.

BAB V: Kesimpulan dan Saran

Bab ini merupakan bagian akhir dari penulisan tesis ini yang terdiri dari kesimpulan dan saran. Dalam bab ini dikemukakan beberapa hal yang menjadi kesimpulan dan saran dari hasil penelitian yang telah dibahas dari bab pertama hingga bab keempat.

