

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Masalah

Batam adalah salah satu pulau dalam gugusan Kepulauan Riau dan merupakan merupakan sebuah pulau di antara 329 (tiga ratus dua puluh sembilan) pulau yang terletak antara Selat Malaka dan Singapura yang secara keseluruhan membentuk wilayah Batam.<sup>1</sup> Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 1983 tentang Pembentukan Kotamadya Batam di Wilayah Propinsi Daerah Tingkat I Riau, disebutkan bahwa wilayah Kotamadya Batam dibagi atas 3 (tiga) Kecamatan, yaitu Kecamatan Belakang Padang, di mana pusat pemerintahannya berkedudukan di Belakang Padang, Kecamatan Batam Barat, di mana pusat pemerintahannya berkedudukan di Sekupang, dan Kecamatan Batam Timur, di mana pusat pemerintahannya berkedudukan di Lubuk Raja.<sup>2</sup> Pada awalnya, Pemerintah Wilayah Kotamadya Batam bertugas untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan, pembangunan dan kemasyarakatan di wilayahnya serta dikepalai oleh seorang Walikotamadya yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Riau.

Pulau Batam secara geografis memiliki letak yang sangat strategis, berada di jalur lalu lintas perdagangan internasional Selat Malaka yang merupakan jalur

---

<sup>1</sup> Badan Pengusahaan Batam, "Batam adalah salah satu pulau dalam gugusan Kepulauan Riau".

<https://bpbatam.go.id/tentang-batam/sejarah-batam/>, diakses pada 26 September 2024.

<sup>2</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 1983 tentang Pembentukan Kotamadya Batam di Wilayah Propinsi Daerah Tingkat I Riau (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 48, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3261), Pasal 4 - 6.

perdagangan internasional tersibuk kedua setelah Selat Dover di Inggris. Posisinya juga sangat strategis hanya 20 (dua puluh) kilometer atau 12,5 (dua belas koma lima) mil laut dari Singapura, dengan jarak tempuh hanya 45 (empat puluh lima) menit melalui jalur laut, dengan aksesibilitas yang mudah ke negara lainnya di belahan dunia.

Dengan cita-cita untuk mengubah Batam yang kecil menjadi lokomotif pembangunan nasional dan pusat pembangunan kawasan industri yang berteknologi, maka Presiden ketiga Republik Indonesia, yang juga Ketua Otorita Batam ketiga, BJ Habibie, membuat konsep Bareleng (Batam Rempang Galang) yang dihubungkan dengan 6 (enam) jembatan Bareleng agar luasnya menjadi 715 km<sup>2</sup> (tujuh ratus lima belas kilometer persegi) atau 13% (tiga belas persen) lebih besar dari Singapura, sehingga diharapkan Batam berdikari dan dapat bersaing dengan Singapura.

Kini, Batam telah berkembang pesat dengan jumlah penduduk hampir 1,3 (satu koma tiga) juta jiwa, bahkan tidak terbayangkan bahwa kota ini dahulu hanyalah 'gugusan rawa-rawa belukar' dengan jumlah penduduk hanya sekitar 6.000 (enam ribu) jiwa yang tinggal di pesisir pantai.<sup>3</sup> Batam pada awalnya pun memang dipersiapkan sebagai kawasan strategis nasional yang ditujukan untuk menjadi kawasan industri dan investasi berkelas internasional yang bahkan bersaing juga dengan Johor, Malaysia.

Dalam perkembangannya, sesuai dengan mazhab penyelenggaraan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yang menyesuaikan dengan semangat otonomi daerah, maka di

---

<sup>3</sup> Badan Pengusahaan Batam, "Napak Tilas Pembangunan Batam dalam Sejarah Badan Pengusahaan Batam".

<https://bpbatam.go.id/profil/latar-belakang/>, diakses pada 26 September 2024.

Kota Batam saat ini telah berdiri Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (BP Batam) (dahulu memiliki nama Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam<sup>4</sup>) berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 46 Tahun 2007.

Adanya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 46 Tahun 2007 ini, kawasan Batam ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas untuk jangka waktu 70 (tujuh puluh) tahun sejak diberlakukannya Peraturan Pemerintah tersebut.<sup>5</sup> Selanjutnya, hak pengelolaan atas tanah yang menjadi kewenangan Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam dan hak pengelolaan atas tanah yang menjadi kewenangan Pemerintah Kota Batam yang berada di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam beralih kepada BP Batam setelah terjadi pelepasan hak pengelolaannya oleh Pemerintah Kota Batam.<sup>6</sup> Dengan demikian dengan berdirinya BP Batam maka terdapat 2 (dua) bentuk pengelola pemerintahan, yaitu Pemerintah Kota Batam (Pemko Batam) yang memiliki kewenangan administrasi pemerintahan secara umum<sup>7</sup> dan BP Batam dalam hal untuk melaksanakan tanggung jawabnya terkait dengan bidang ekonomi dan sektor perdagangan.

---

<sup>4</sup> Berdasarkan Perjanjian Kerjasama untuk Membangun, Mengelola dan Memelihara Terminal Ferry Internasional Sekupang dengan Mekanisme Bangun Guna Serah (BOT) Nomor 12/PERJ-KA/VIII/2004, Nomor 111/IDC-OB/SP/BOT-SKP/VIII/2004 tertanggal 20 Agustus 2004 yang telah disetujui dan ditandatangani oleh Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam dan PT Indodharma Corpora, disebutkan bahwa Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam adalah pemegang hak pengelolaan atas pelabuhan laut di Pulau Batam sesuai dengan Surat Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor KM119./0/phb-77, Menteri Keuangan Nomor 150/KMK/1977, Menteri Perdagangan Nomor 149/KPB/V/77 tanggal 24 Mei 1977.

<sup>5</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 46 Tahun 2007 tentang tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 107 Tahun 2007, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4757), Pasal 1.

<sup>6</sup> *Ibid.*, Penjelasan Pasal 4 ayat (1).

<sup>7</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah ((Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 125 Tahun 2004, Tambahan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2019, pelaksanaan pengelolaan, pengembangan dan pembangunan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam dilaksanakan oleh Kepala Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam yang dijabat *ex-officio* oleh Wali Kota Batam.<sup>8</sup> Dualisme dan konflik kewenangan dalam pengelolaan kota Batam yang dimiliki oleh BP Batam dan Pemko Batam dalam praktiknya masih terus berlanjut, khususnya terkait pembagian kewenangan pada pengelolaan lahan dan perizinan dengan adanya tumpang tindih peraturan perundang-undangan yang mengatur Kota Batam, sehingga mengakibatkan tidak optimalnya pelaksanaan program-program dan kegiatan pembangunan serta penyelenggaraan pemerintah di daerah.

Berkaitan dengan tugas dan fungsi BP Batam yang diantaranya adalah untuk merumuskan dan melaksanakan ketentuan-ketentuan di bidang pengelolaan kawasan dan investasi<sup>9</sup>, untuk mengembangkan Kota Batam, BP Batam membuka ruang kegiatan bisnis di wilayahnya. Melalui Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 46 Tahun 2007, Otorita Batam diubah menjadi BP Batam yang berada di bawah Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas

---

Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437). Pasal 199 ayat (2) Undang-Undang ini menyebutkan bahwa kawasan perkotaan yang berbentuk kota sebagai daerah otonom dikelola oleh Pemerintah Kota. Selain itu pada Bab I Penjelasan Umumnya, dijelaskan bahwa daerah memiliki kewenangan membuat kebijakan daerah untuk memberi pelayanan, peningkatan peran serta, prakarsa dan pemberdayaan masyarakat yang bertujuan pada peningkatan kesejahteraan rakyat.

<sup>8</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2019 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam ((Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 165 Tahun 2019, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6384), Pasal 2A ayat (1). Bab I Bagian Umum Penjelasan Peraturan Pemerintah ini menyebutkan bahwa pelaksanaan tugas dan wewenang Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam harus diselaraskan dengan pelaksanaan tugas dan wewenang Kota Batam sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan.

<sup>9</sup> BP Batam (Badan Pengusahaan Batam), "Tugas dan Fungsi".

<https://bpb Batam.go.id/profil/tugas-dan-fungsi/>, diakses pada 28 September 2024.

Batam, Bintan, Karimun yang diketuai Gubernur Kepulauan Riau.<sup>10</sup> Perkembangan kelembagaan Otorita Batam yang kemudian menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas membuat secara kelembagaan Batam yang semula bersifat mandiri secara nasional dan berorientasi pada internasional, menjadi sebuah kawasan khusus yang harus berbagi dengan pemerintah daerah dan menjadi sub ordinat Dewan Kawasan yang dipimpin oleh kepala daerah.<sup>11</sup> Hal ini sejalan dengan rencana pemerintah yang akan mengubah FTZ (*Free Trade Zone*) Batam menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK).

Adapun sebagai bentuk awal pengembangan Kota Batam ini adalah dengan mulai dibukanya ruang perjanjian atau kontrak bagi pihak swasta (pengusaha). Ketentuan-ketentuan yang disepakati dan dimuat dalam suatu perjanjian menjadi dasar hubungan kerja sama antara pengusaha tersebut dengan BP Batam dalam menjalankan bisnis yang dilakukan. Hal tersebut sesuai dengan azas *Pacta Sunt Servanda* yang berarti bahwa dengan adanya suatu perjanjian, maka perjanjian itu hanya mengikat para pihak yang membuat perjanjian saja.<sup>12</sup> Istilah *Pacta Sunt Servanda* atau “peganglah janjimu” merupakan nilai dan norma yang hidup dalam masyarakat dengan menekankan perbuatan individu harus menjunjung moral untuk senantiasa menepati janji.

Perjanjian yang telah disepakati oleh kedua pihak tersebut memiliki kekuatan mengikat layaknya undang-undang. Oleh karena itu, tiap-tiap pihak harusnya dapat memenuhi prestasi berupa kesepakatan yang telah dijanjikan.

---

<sup>10</sup> Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2008 tentang Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.

<sup>11</sup> Viva Ayunita Kusumandari, “Penyelesaian Dualisme Kewenangan Pengelolaan Kota Batam Antara BP Batam Dan Pemerintah Kota Batam Melalui Pembentukan Kawasan Ekonomi Khusus”. Tesis, Jakarta: Program Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2017, hal. 2.

<sup>12</sup> Purnadi Purbacaraka dan Soerjono Soekanto, *Perihal Kaedah Hukum*, (Bandung: Alumni, 1982), hal. 70

Perjanjian yang sah dan memiliki kekuatan hukum yang mengikat adalah perjanjian yang memenuhi syarat-syarat sah perjanjian. Dalam hal perjanjian yang dibuat tidak memenuhi syarat-syarat sah perjanjian, maka terdapat tiga kemungkinan yang terjadi pada perjanjian tersebut yaitu perjanjian tersebut batal demi hukum, dapat dimintakan pembatalan, dan tidak dapat dilaksanakan.

Pada Tesis ini Penulis akan mengambil suatu studi perkara yaitu mengenai permohonan arbitrase yang diajukan oleh PT Indodharma Corpora (selanjutnya disebut sebagai “IDC”) melalui Badan Arbitrase Nasional Indonesia (BANI) guna membatalkan kewajiban IDC untuk membayar Royalti Tambahan kepada BP Batam, sebagaimana Royalti Tambahan ini dikenakan oleh BP Batam berdasarkan Pasal 28.2 Perubahan Perjanjian Bangun Guna Serah (*Build, Operate and Transfer*) yang diubah pada tahun 2010.

Pada tahun 2004 telah dilakukan perikatan antara 2 (dua) pihak, yaitu BP Batam dengan IDC dengan disetujui dan ditandatanganinya Perjanjian Kerjasama untuk Membangun, Mengelola dan Memelihara Terminal Ferry Internasional Sekupang dengan Mekanisme Bangun Guna Serah (BOT) Nomor: 12/PERJ-KA/VIII/2004, Nomor: 111/IDC-OB/SP/BOT-SKP/VIII/2004 pada tanggal 20 Agustus 2004 (selanjutnya disebut sebagai “Perjanjian BOT Tahun 2004”).

IDC yang sebelumnya diundang dalam proses pelelangan untuk membangun dan mengelola terminal ferry internasional di Sekupang tersebut oleh BP Batam, kemudian berdasarkan hasil akhir evaluasi penawaran teknis dan finansial pada tanggal 1 Nopember 2003, telah diputuskan bahwa IDC sebagai penawar rangking (peringkat) pertama. Selanjutnya pada tanggal 31 Maret 2004, IDC telah ditetapkan sebagai pemenang lelang proyek Pembangunan dan

Pengelolaan Terminal Ferry Internasional Sekupang berdasarkan Surat Keputusan Ketua Otorita Batam Nomor: 18/KPTS/KA/III/2004 tentang Penetapan IDC sebagai Pemenang Lelang Kerjasama Untuk Membangun dan Mengelola (BOT) Terminal Ferry Internasional Sekupang<sup>13</sup> (selanjutnya disebut sebagai “Pelabuhan Umum TF Sekupang”).

Pelabuhan Umum TF Sekupang adalah pelabuhan umum sebagaimana dimaksud dalam Perjanjian BOT Tahun 2004.<sup>14</sup> Pelabuhan yang melayani penumpang yang keluar dan masuk Pulau Batam jika dikelompokkan dari segi penyelenggaraannya ada dua, yaitu pelabuhan umum (Pelabuhan Internasional Batam Centre dan Pelabuhan Internasional Sekupang) dan pelabuhan khusus (Pelabuhan *Harbour Bay*, Nongsa Pura dan Teluk Senimba/*Waterfront City* serta pelabuhan-pelabuhan pada kawasan industri tertentu di Batam). Setelah berlakunya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran<sup>15</sup>, maka istilah pelabuhan khusus berubah menjadi terminal khusus.<sup>16</sup>

---

<sup>13</sup> Bagian Pendahuluan Perjanjian BOT Tahun 2004, Angka 6.

<sup>14</sup> Pasal 1 angka 1.43. Perjanjian BOT Tahun 2004 mendefinisikan Terminal Ferry Internasional Sekupang, berarti terminal yang berada diatas areal seluas 23,619 m2 (dua puluh tiga ribu enam ratus sembilan belas meter persegi) yang dikenal sebagai Terminal Ferry Internasional Sekupang, dengan batas-batas lokasi sebagaimana termuat dalam Surat Penetapan Lokasi Nomor 96010155 tanggal 07 Juni 1996 yang dilampirkan pada Perjanjian ini sebagai Lampiran I berikut perubahan atau penyesuaian Penetapan Lokasi yang dari waktu ke waktu akan diterbitkan oleh Pihak Pertama, yang merupakan obyek Perjanjian ini, termasuk seluruh fasilitas, peralatan, dermaga dan ponton, interior serta seluruh aset bergerak maupun tidak bergerak yang berada di lokasi Terminal Ferry Internasional Sekupang sebagaimana tercantum dalam gambar, tata ruang maupun detail lokasi terlampir yang didalamnya termasuk pula seluruh bangunan Terminal Lama dan/atau Terminal Baru sebagai satu kesatuan.

<sup>15</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 64 Tahun 2008, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849). Dalam Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang ini disebutkan bahwa Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan yang merupakan bagian dari Pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

<sup>16</sup> Febi Adnesia Angraini, Idqan Fahmi, Kemal Heryandri, Ruddy Suwandi, “Perancangan Pengukuran Kinerja Terminal Ferry Sekupang Dengan Metode *Balanced Scoreboard*”, *Warta Penelitian Perhubungan*, Vol. 26, No. 9, 9 September 2014, hal. 510.

Terminal khusus dibangun untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokok perusahaan dan untuk menunjang kegiatan tertentu yang tidak terlayani oleh pelabuhan serta karena sifat barang/kegiatannya perlu pelayanan khusus atau lokasinya yang jauh dari pelabuhan.

Pada tanggal 28 Desember 2007, telah disetujui dan ditandatangani suatu perjanjian timbal balik berupa Kesepakatan Bersama yang dibuat di bawah Nomor: 112/KB-SKP/IDC-ST-PKB/XII/2007, Nomor: 006/PUPIBC-DIR-PERJ/XII/2007, Nomor: 28/MoU/HK/XII/2007 antara IDC, PT Synergy Tharada (selanjutnya disebut sebagai “PT ST”) dan Pemko Batam yang pada intinya IDC, PT ST dan Pemko Batam sepakat agar:

1. Pemko Batam yang akan membentuk tim terpadu bersama BP Batam dan instansi terkait lainnya dalam menertibkan izin operasi pelabuhan sesuai dengan kewenangan yang dimiliki; dan
2. Sebagai imbalannya, IDC dan PT ST akan memberikan sumbangan kepada Pemko Batam sebesar 12,5% (dua belas koma lima persen) dari hasil penerimaan jasa Pas Penumpang yang akan menjadi Pendapatan Asli Daerah;

(selanjutnya disebut sebagai “Kesepakatan Penertiban Izin Operasi 28 Desember 2007”).

Kesepakatan Penertiban Izin Operasi 28 Desember 2007 ini kemudian diperbaharui dengan disetujui dan ditandatanganinya suatu perjanjian timbal balik berupa Kesepakatan Bersama Nomor: 112A/KB-SKP/IDC-ST-PKB/II/2008, Nomor: 113A/PUPIBC-DIR-PERJ/II/2008, Nomor: 02/MoU/HK/II/2008 antara IDC, PT ST dan Pemko Batam Cq. Kepala Dinas Pendapatan Daerah Batam

dengan diketahui dan ditandatangani oleh BP Batam<sup>17</sup> pada tanggal 15 Februari 2008 (selanjutnya disebut sebagai “Kesepakatan Pokok Penertiban Izin Operasi 15 Februari 2008”), dan karenanya Kesepakatan Penertiban Izin Operasi 28 Desember 2007 dinyatakan tidak berlaku lagi.

Mengingat pengelolaan kegiatan bisnis di wilayah Kota Batam ada pada BP Batam, maka pihak BP Batam turut menandatangani Kesepakatan Pokok Penertiban Izin Operasi 15 Februari 2008 sebagai pihak yang mengetahui, yang pada intinya Kesepakatan Pokok Penertiban Izin Operasi 15 Februari 2008 menyepakati hal-hal sebagai berikut<sup>18</sup>:

1. Pemko Batam dan BP Batam setuju untuk bersama-sama membentuk tim terpadu dalam menertibkan izin operasi pelabuhan demi terwujudnya kondisi yang kondusif serta memberikan jaminan kepada IDC untuk menjalankan usahanya dalam mengelola Pelabuhan Umum TF Sekupang; dan
2. Sebagai imbalannya, IDC akan memberikan sumbangan kepada Pemko Batam sebesar 17,5% (tujuh belas koma lima persen) dari setiap penumpang yang berangkat dari Pelabuhan Umum TF Sekupang selama 5 (lima) tahun, yaitu sampai dengan tahun 2013. Sumbangan tersebut dianggap sebagai pendapatan asli daerah.

---

<sup>17</sup> **PEN.** Maksud penulis dengan diketahui dan ditandatangani oleh BP Batam adalah BP Batam turut menandatangani Kesepakatan Pokok Penertiban Izin Operasi 15 Februari 2008 sebagai pihak yang turut mengetahui, namun bukan sebagai pihak dalam kesepakatan tersebut.

<sup>18</sup> Diintisarikan dari Kesepakatan Bersama antara IDC, PT ST dengan Pemko Batam tentang Sumbangan Hasil Penerimaan Jasa Pas Penumpang (*Passenger Departure Fee*) di Pelabuhan Umum Penumpang Internasional Nomor: 112A/KB-SKP/IDC-ST-PKB/II/2008, Nomor: 113A/PUIBC-DIR-PERJ/II/2008, Nomor: 02/MoU/HK/II/2008, tertanggal 15 Februari 2008, Pasal 5 ayat (2) dan Pasal 4 ayat (1) dan (2).

(Selanjutnya, sumbangan yang dianggap sebagai pendapatan asli daerah tersebut disebut sebagai “Royalti Tambahan Pendapatan Asli Daerah 15 Februari 2008”).

Pada tanggal 11 Januari 2010, disetujui dan ditandatangani kembali Perubahan Perjanjian Kerjasama untuk Membangun, Mengelola dan Memelihara Terminal Ferry Internasional Sekupang dengan Mekanisme Bangun Guna Serah (BOT) Nomor: 1/PERJ-KA/1/2010, Nomor: 010/IDC-OB/ADD/BOT/SKP/I/2010 (selanjutnya disebut sebagai “*Addendum* Pertama Tahun 2010”) (untuk selanjutnya, Perjanjian BOT Tahun 2004, Kesepakatan Pokok Penertiban Izin Operasi 15 Februari 2008 dan *Addendum* Pertama Tahun 2010 secara bersama-sama disebut sebagai “Perjanjian BOT”).

Di dalam salah satu ketentuan *Addendum* Pertama Tahun 2010 dijelaskan bahwa terkait pembayaran atas bagian penerimaan Royalti Tambahan Pendapatan Asli Daerah 15 Februari 2008 kepada Pemko Batam, ketentuan ini akan beradaptasi apabila:

1. Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 1 Tahun 2008 tentang Kepelabuhanan di Kota Batam<sup>19</sup> yang mewajibkan pembayaran pajak dan/atau retribusi pelabuhan tidak diberlakukan atau dicabut dikarenakan bertentangan dan tidak dapat dijadikan dasar, atau tidak jelas dasar hukumnya sehingga tidak sah dan tidak berlaku. Hal ini merujuk pada Surat Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor: 188. 342/494/SJ kepada Gubernur Kepulauan Riau tertanggal 09 Februari 2009 perihal Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 1 Tahun 2008 (selanjutnya disebut sebagai “Surat Mendagri 9 Februari 2009”); atau

---

<sup>19</sup> Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 1 Tahun 2008 tentang Kepelabuhanan Di Kota Batam (Lembaran Daerah Kota Batam Tahun 2008 Nomor 1, Tambahan Lembaran Daerah Kota Batam Nomor 56).

2. Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 1 Tahun 2008 tersebut dinyatakan pula tidak sah dan tidak berlaku berdasarkan surat pencabutan atas ketentuan Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 1 Tahun 2008 sesuai keputusannya ataupun ketentuannya batal demi hukum dan mempunyai kekuatan hukum tetap;

maka terhitung sejak tanggal efektif dicabutnya atau tidak diberlakukannya Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 1 Tahun 2008 tersebut, ketentuan khusus akan berlaku.

Berdasarkan hal tersebut di atas, untuk *gross revenue* (pendapatan kotor) atas Royalti Tambahan Pendapatan Asli Daerah 15 Februari 2008 yang sebelumnya dibayarkan kepada Pemko Batam, akan berlaku ketentuan bahwa setelah Kesepakatan Pokok Penertiban Izin Operasi 15 Februari 2008 berakhir, BP Batam berhak atas bagian dari penerimaan jasa pas penumpang atau pas pelabuhan sebesar 25% (dua puluh lima persen)<sup>20</sup> (selanjutnya disebut sebagai “Royalti Tambahan Pasal 28.2 *Addendum* Pertama Tahun 2010”).

Sebelumnya IDC berdasarkan *Addendum* Pertama Tahun 2010 juga diwajibkan untuk membayar royalti sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25.2, ketentuan royalti mana yang mengubah Pasal 25.2 Perjanjian BOT Tahun 2004<sup>21</sup>, yaitu:

---

<sup>20</sup> Pasal 28.2 huruf c *Addendum* Pertama Tahun 2010.

<sup>21</sup> Pasal 25.2 Perjanjian BOT Tahun 2004 menyebutkan BP Batam berhak untuk memperoleh Royalti dari *Gross Revenue* setiap bulannya yang dihitung dengan berpedoman sebagai berikut:

- (a) Tahun ke-1 (pertama) sejak Perjanjian ini ditandatangani sampai dengan tahun ke-11 (sebelas), sebesar 20% (dua puluh persen) dari *Gross Revenue*;
- (b) Tahun ke-12 (dua belas) sampai dengan tahun ke-15 (lima belas) sejak Perjanjian ini ditandatangani, sebesar 40% (empat puluh persen) dari *Gross Revenue*.

1. Sebesar 10% (sepuluh persen) dari *gross revenue* (pendapatan kotor) sampai dengan pendapatan Rp15.000.000.000,00 (lima belas miliar Rupiah) per tahun;
2. Sebesar 20% (dua puluh persen) dari *gross revenue* (pendapatan kotor) Rp15.000.000.000,00 (lima belas miliar Rupiah) sampai dengan Rp20.000.000.000,00 (dua puluh miliar Rupiah) per tahun;
3. Sebesar 30% (tiga puluh persen) dari *gross revenue* (pendapatan kotor) Rp20.000.000.000,00 (dua puluh miliar Rupiah) sampai dengan Rp35.000.000.000,00 (tiga puluh lima miliar Rupiah) per tahun; dan
4. Sebesar 35% (tiga puluh lima persen) dari *gross revenue* (pendapatan kotor) lebih dari Rp35.000.000.000,00 (tiga puluh lima miliar Rupiah) per tahun;

(selanjutnya disebut sebagai “Royalti Pasal 25.2 *Addendum* Pertama Tahun 2010”). Oleh karena itu, selain harus membayar Royalti Pasal 25.2 *Addendum* Pertama Tahun 2010, IDC juga berkewajiban untuk membayar Royalti Tambahan Pasal 28.2 *Addendum* Pertama Tahun 2010.

Pada tanggal 9 Oktober 2017 dan 17 Desember 2018, IDC menyampaikan surat-surat kepada BP Batam berupa Surat IDC yang dibuat di bawah Nomor: 061/IDC-DIR/X/2017 dan Nomor: 049/DIR-IDC/JKT/XII/2018, yang pada intinya IDC menyampaikan hal-hal sebagai berikut<sup>22</sup>:

1. IDC meminta agar ketentuan Pasal 28.2 *Addendum* Pertama Tahun 2010 ditiadakan atau dihapus, karena IDC baru mengetahui Surat Mendagri 9

---

<sup>22</sup> Diintisarikan dari Surat IDC Nomor: 061/DIR-IDC/X/2017 tertanggal 9 Oktober 2017 perihal Meninjau kembali atas perubahan perjanjian BOT No.: 1/PERJ-KA/1/2010-010/IDC-OB/ADD/BOT-SKP/I/2010 Tgl 11 Januari 2010, dan Surat IDC Nomor: 049/DIR-IDC/JKT/XII/2018 perihal Meninjau kembali atas perubahan perjanjian BOT No.: 1/PERJ-KA/1/2010-010/IDC-OB/ADD/BOT-SKP/I/2010 Tgl 11 Januari 2010.

Februari 2009 yang pada intinya menyatakan Pemko Batam tidak dapat memungut pajak dari pelabuhan karena pelabuhan merupakan objek dan subjek pajak negara sehingga Pasal 37, Pasal 38 dan Pasal 39 Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 1 Tahun 2008 dinyatakan dicabut. IDC menduga bahwa sejak awal (sebelum ditandatanganinya *Addendum* Pertama Tahun 2010) BP Batam telah mengetahui perihal adanya Surat Mendagri 9 Februari 2009 tersebut. Karenanya, BP Batam meminta agar bagian sebesar 17,5% (tujuh belas koma lima persen) milik Pemko Batam diberikan kepada BP Batam, sehingga secara keseluruhan BP Batam akan menerima bagian sebesar 25% (dua puluh lima persen) dari royalti tambahan atau pas penumpang sebagaimana dimaksud dalam Risalah Rapat antara Tim Otorita Batam (BP Batam) dengan IDC tertanggal 15 April 2009;

2. IDC menduga bahwa Surat Mendagri 9 Februari 2009 tersebut diterbitkan akibat inisiatif dari PT Synergy Tharada (PT ST), karena surat tersebut hanya ditembuskan kepada PT ST oleh Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia.

Dampak dari adanya Surat Mendagri 9 Februari 2009 tersebut memberikan konsekuensi bahwa Pemko Batam menjadi tidak memiliki kewenangan<sup>23</sup> untuk memungut Royalti Tambahan Pendapatan Asli Daerah 15 Februari 2008 sebagaimana diatur di dalam Kesepakatan Pokok Penertiban Izin Operasi 15 Februari 2008 karena pelabuhan bukanlah objek pajak daerah, melainkan objek

---

<sup>23</sup> **PEN.** Maksud penulis Pemko Batam tidak memiliki kewenangan untuk memungut Royalti Tambahan Pendapatan Asli Daerah 15 Februari 2008 berdasarkan Surat Mendagri 9 Februari 2009 dan karenanya permintaan BP Batam agar bagian sebesar 17,5% (tujuh belas koma lima persen) milik Pemko Batam diberikan kepada BP Batam menjadi tidak berdasar.

pajak negara. Sehubungan dengan keberatan IDC atas Royalti Tambahan Pasal 28.2 *Addendum* Pertama Tahun 2010 ini setelah melalui proses negosiasi yang panjang dan memakan waktu puluhan tahun lamanya, maka kemudian IDC memohonkan pembatalan Pasal 28.2 Perjanjian BOT tersebut melalui BANI dengan merujuk pada Pasal 40.2 Perjanjian BOT Tahun 2004.<sup>24</sup> IDC mengajukan permohonan arbitrase ke BANI terkait pembatalan Pasal 28.2 Perjanjian BOT pada tanggal 17 Juli 2023.

Dalam menyelesaikan perselisihan yang bersifat teknis ekonomis berkenaan dengan royalti tambahan pas penumpang ini, IDC dan BP Batam sebelumnya juga telah sepakat untuk menyerahkan penyelesaian sengketa mereka kepada seorang wasit atau lebih (arbiter, *scheidsman*, juru pemisah) melalui proses di BANI berdasarkan Berita Acara Musyawarah Penyelesaian Perselisihan Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Membangun, Mengelola dan Memelihara Terminal Ferry Internasional Sekupang tertanggal 14 September 2022 (selanjutnya disebut sebagai “Berita Acara Musyawarah 14 September 2022”)<sup>25</sup>.

Adapun yang dimaksud dengan arbitrase menurut *Black’s Law Dictionary* adalah:

*“the reference of a dispute to an impartial (third) person chosen by the parties to the dispute who agree in advance to abide by the arbitrator’s award issued after a hearing at which both parties have an opportunity to be heard.”*

Selanjutnya dikatakan bahwa arbitrase adalah:

*“an arrangement for taking and abiding by the judgment of selected persons in some disputed matter, instead of carrying it to established*

---

<sup>24</sup> Pasal 40 ayat 40.2. Perjanjian BOT Tahun 2004 berbunyi: Jika cara musyawarah untuk mencapai mufakat tidak berhasil menyelesaikan sengketa, Para Pihak sepakat untuk menyelesaikan sengketa melalui Badan Arbitrase Nasional Indonesia (BANI) dengan syarat-syarat dan ketentuan BANI.

<sup>25</sup> Angka 6 Berita Acara Musyawarah 14 September 2022 menyebutkan bahwa BP Batam dan IDC sepakat untuk menyelesaikan sengketa pemenuhan kewajiban Pasal 28 Perjanjian melalui Badan Arbitrase Nasional Indonesia (BANI).

*tribunals of justice, and is intended to avoid the formalities, the delay, the expense and vexation of ordinary litigation.”<sup>26</sup>*

Berdasarkan Pasal 1 angka 8 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa<sup>27</sup>, Lembaga Arbitrase adalah badan yang dipilih oleh para pihak yang bersengketa untuk memberikan putusan mengenai sengketa tertentu. Lembaga tersebut juga dapat memberikan pendapat yang mengikat mengenai suatu hubungan hukum tertentu dalam belum timbul sengketa. Pemahaman awam atas pasal ini adalah bahwa badan arbitrase (BANI) adalah entitas yang menyelesaikan sengketa. Padahal, subjek hukum yang menyelesaikan sengketa adalah *persoon* yang terdaftar sebagai Arbiter dalam badan arbitrase.

Guna menghindari interpretasi yang berbeda bagi pihak-pihak yang hendak menyelesaikan sengketa melalui BANI, maka terkait dengan hal ini telah ditegaskan kembali melalui Pasal 1 Peraturan dan Prosedur Arbitrase BANI Tahun 2022 yang mulai berlaku sejak tanggal 01 Januari 2022 sampai dengan saat ini, yang menyebutkan sebagai berikut:

*“BANI bukanlah lembaga pemutus sengketa tetapi merupakan lembaga independen yang mengadministrasikan proses penyelesaian sengketa melalui arbitrase oleh Majelis Arbitrase, berdasarkan ketentuan Peraturan dan Prosedur Arbitrase BANI.”*

Selanjutnya di dalam Pasal 3 ayat (2) Peraturan dan Prosedur Arbitrase BANI Tahun 2022, disebutkan pula bahwa apabila peraturan dan prosedur ini tidak mengatur secara khusus mengenai sesuatu ketentuan yang terkait dengan penyelenggaraan arbitrase, ketentuan tersebut akan ditentukan oleh Majelis

---

<sup>26</sup> M. Yahya Harahap, *Arbitrase*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2006), hal. 304.

<sup>27</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 138 Tahun 1999, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3872).

Arbitrase yang memeriksa sengketa tersebut. Perlu diingat pula, yang menjadi alasan terpenting dari pemilihan arbitrase daripada pengadilan dalam menyelesaikan sengketa adalah karena kecakapan dan keahlian para arbiternya, khususnya dalam perkara yang memerlukan pengetahuan teknis yang bersifat khusus, misalnya seperti sengketa di bidang pembangunan (konstruksi) dan pelabuhan.

BANI dalam Putusannya untuk Perkara Nomor: 46030/VII/ARB-BANI/2023 tertanggal 18 Desember 2023 antara IDC dan BP Batam tersebut kemudian menyatakan batal ketentuan Pasal 28.2 *Addendum* Pertama Tahun 2010 dan mewajibkan kepada IDC untuk memberikan tambahan pendapatan Royalti Pasal 25.2 *Addendum* Pertama Tahun 2010 huruf (a) sebesar 7,5% (tujuh koma lima persen) sebagai akibat adanya pembatalan Royalti Tambahan Pasal 28.2 *Addendum* Pertama Tahun 2010.

Setelah adanya Putusan BANI yang bersifat final dan mengikat (*binding*) bagi para pihak tersebut, maka baik IDC maupun BP Batam tetap melaksanakan Perjanjian BOT sampai dengan tanggal 19 Agustus 2032, kecuali apabila *Addendum* Pertama Tahun 2010 diakhiri sebelum berakhirnya jangka waktu tersebut sebagaimana ditentukan dalam Pasal 32 Perjanjian BOT mengenai Berakhirnya Perjanjian<sup>28</sup>. Dengan telah dibatalkannya suatu klausula perikatan

---

<sup>28</sup> Pasal 32 Perjanjian BOT menyebutkan bahwa perjanjian ini akan berakhir apabila:

1. Jangka waktu Perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 3 Perjanjian ini telah berakhir; atau
2. Perjanjian ini diakhiri oleh karena sebab-sebab dalam Pasal 12.8, dan Pasal 27 ayat (4) Perjanjian;
3. Berlakunya ketentuan Pengakhiran menurut Pasal 30 ayat (1) Perjanjian ini;
4. Pihak Kedua (IDC) melakukan kelalaian (*default*) sebagaimana diatur dalam Pasal 3.1 Perjanjian ini.

Pengakhiran dari Perjanjian ini berlaku dengan sendirinya tanpa memerlukan keputusan Badan Peradilan dan Para Pihak mengesampingkan (*waive*) berlakunya ketentuan Pasal

berupa pasal dalam suatu perjanjian beserta bagaimana implementasinya kemudian setelah perikatan tersebut dibatalkan hingga perjanjian yang ada berakhir, maka berdasarkan hal-hal yang sebagaimana telah Penulis kemukakan di atas, Penulis dengan ini tertarik untuk meneliti dan menulis Tesis dengan judul **KEKUATAN MENGIKAT SECARA HUKUM BAGI PARA PIHAK ATAS SUATU PERJANJIAN YANG SALAH SATU PASALNYA TELAH DIBATALKAN OLEH BADAN ARBITRASE NASIONAL INDONESIA.**

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dapat diambil beberapa rumusan permasalahan sebagai berikut, yaitu:

- 1.2.1. Bagaimana kekuatan mengikat secara hukum atas perjanjian yang salah satu pasalnya telah dibatalkan oleh BANI?
- 1.2.2. Bagaimana pelaksanaan perjanjian tersebut oleh para pihak, yakni antara BP Batam dan PT Indodharma Corpora (IDC) setelah pasal dalam perjanjian tersebut dibatalkan?

## **1.3. Tujuan Penelitian**

Adapun dari rumusan permasalahan sebagaimana yang telah diuraikan di atas, yang menjadi tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah:

- 1.3.1. Untuk melakukan penelitian secara yuridis normatif serta empiris terkait kekuatan hukum suatu perjanjian apabila salah satu perikatan dalam

---

1266 dan 1267 KUH Perdata sepanjang mengenai persyaratan keputusan badan peradilan untuk pengakhiran suatu perjanjian.

Perjanjian BOT berupa Pasal 28.2 *Addendum* Pertama Tahun 2010 dibatalkan oleh BANI.

1.3.2. Untuk melakukan penelitian melalui pendekatan studi kasus hukum guna menganalisis teori-teori hukum dan peraturan perundang-undangan serta pendapat pakar atau ahli terkait sehubungan dengan permasalahan yang telah dirumuskan, seperti teori hukum kontrak perdata dan arbitrase, teori hukum perikatan, teori kekuatan mengikat secara hukum (*legally binding*) dan pembatalan suatu perjanjian serta keberlakuan dan implementasi atas perjanjian setelah salah satu pasal atau isi dalam perjanjian tersebut dibatalkan.

#### **1.4. Manfaat Penelitian**

Penelitian yang dilakukan ini kiranya akan memberi manfaat secara luas dan berkesinambungan terhadap khalayak maupun menjadi masukan yang berharga bagi pemerintah yang dapat diklasifikasikan sebagai manfaat teoritis, manfaat praktis, atau keduanya. Manfaat penelitian dalam tugas akhir Tesis yang berjudul KEKUATAN MENGIKAT SECARA HUKUM BAGI PARA PIHAK ATAS PERJANJIAN YANG SALAH SATU PASALNYA TELAH DIBATALKAN OLEH BADAN ARBITRASE NASIONAL INDONESIA ini terbagi menjadi 2 (dua) kategori, yakni manfaat teoritis dan manfaat praktis.

##### **1.4.1. Manfaat Teoritis**

Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memiliki kemanfaatan dalam bidang pertumbuhan hukum secara komprehensif maupun konseptual mengenai fenomena dan masalah yang sedang diteliti. Manfaat teoritis dalam

penelitian ini adalah untuk menggali teori-teori yang ada secara mendalam guna pemecahan masalah hukum serta memperkaya unsur-unsur pemahaman teoritis agar memiliki andil untuk perkembangan ilmu pengetahuan.

Eksistensi manfaat teoritis pada tugas akhir Tesis ini juga dapat meningkatkan pemahaman secara mendalam dan menambah wawasan dari para pembaca mengenai permasalahan yang diangkat serta bermanfaat sebagai media pembelajaran, sehingga dapat memberikan pengetahuan yang bersifat teoritis guna menunjang kemampuan civitas akademis. Hal ini Penulis lakukan dengan membahas secara detail mengenai aturan-aturan hukum yang terkait dengan perikatan, perjanjian, kekuatan mengikat secara hukum (*legally binding*) atas perikatan dalam suatu perjanjian dan pembatalan secara hukum bagi para pihak yang telah membuat perjanjian tersebut beserta implikasinya.

#### **1.4.2. Manfaat Praktis**

Manfaat praktis dalam penelitian ini adalah untuk memiliki dampak pada perluasan wawasan sehubungan dengan kebijakan-kebijakan (*policies*) yang akan diambil oleh pemerintah maupun kesepakatan yang akan dilangsungkan dengan perusahaan swasta, meningkatkan performa hukum terkait penyelesaian sengketa dengan cara arbitrase yang selama ini proses beracaranya dilakukan secara tertutup (tidak terbuka untuk umum).

Penelitian ini dikonstruksikan untuk memiliki manfaat praktis sehingga di dalam perkembangan hukum ke depannya memiliki fungsionalitas dan relevansi yang tinggi antara sengketa atau permasalahan yang terjadi dengan pemecahan persoalan hukumnya melalui lembaga arbitrase.

### **1.5. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan dalam tugas akhir Tesis ini dilaksanakan dengan mengumpulkan dokumentasi hukum atas sengketa yang terjadi, regulasi terkait dan pedoman yang akan digunakan untuk mengkonstruksi buah pikiran Penulis. Struktur penulisan meliputi urutan dan struktur yang dijadikan pedoman dalam penulisan dokumen guna memberikan pemahaman dan manfaat yang baik bagi para pembaca. Secara umum di dalamnya memiliki cakupan bagian-bagian seperti judul, abstrak, pendahuluan, tinjauan pustaka, metodologi, hasil penelitian dan pembahasan, kesimpulan dan daftar pustaka.

Sistematika penulisan ini juga berfungsi untuk menimbulkan konstruksi pemikiran terstruktur. Hal ini akan memberikan asistensi dalam proses membentuk teks logis, jelas dan memberikan aksesibilitas pada komprehensi mengenai teks yang logis, jelas dan mudah dipahami oleh para pembaca. Sistematika penulisan dalam Tesis dengan judul **KEKUATAN MENGIKAT SECARA HUKUM BAGI PARA PIHAK ATAS PERJANJIAN YANG SALAH SATU PASALNYA TELAH DIBATALKAN OLEH BADAN ARBITRASE NASIONAL INDONESIA** ini akan dijabarkan sebagai berikut:

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Berisi mengenai pendahuluan dan penjelasan terkait topik yang dipilih dan yang akan dibahas oleh Penulis yaitu mengenai peristiwa awal dimulainya kerjasama antara BP Batam dan IDC yang kemudian dilaksanakan berdasarkan Perjanjian BOT beserta *addendum-addendum* nya untuk pelabuhan di wilayah Sekupang hingga terjadinya sengketa di antara kedua belah pihak,

Pada pendahuluan bab pertama mengandung konten eksplanasi dan uraian mengenai Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian dan Sistematika Penulisan.

## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Terdiri atas tinjauan teori dan tinjauan konseptual yang akan digunakan untuk menguji berdasarkan teori-teori yang ada apakah suatu dasar perikatan berupa pasal yang merupakan persetujuan/perjanjian kemudian dibatalkan melalui Putusan Badan Peradilan tetap dapat mempunyai kekuatan mengikat secara hukum bagi para pihak yang membuatnya dengan tetap melaksanakan perikatan tersebut hingga berakhirnya jangka waktu perikatan.

Teori yang digunakan adalah teori hukum perjanjian dan kekuatan atau daya mengikatnya secara hukum (*legally binding*), teori hukum perikatan, teori pelaksanaan gugatan wanprestasi melalui badan peradilan maupun lembaga arbitrase dalam rangka pembatalan salah satu pasal dalam perikatan. Variabel yang akan dibahas adalah dengan merujuk pada Data-Data Sekunder penelitian baik berupa Bahan Hukum Primer, Sekunder dan Tersier.

## **BAB III METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini berisi metode penelitian yang dilakukan oleh Penulis secara yuridis-normatif dengan pendekatan studi kasus hukum (*judicial case study*) dan adanya penambahan unsur empiris berdasarkan wawancara (*interview*) dengan narasumber terkait sesuai dengan topik penelitian. Penelitian ini menggunakan sumber-sumber kepustakaan (studi pustaka) sebagai sumber data utama.

Pendekatan yang diterapkan dengan menggunakan studi dokumen atas Data Primer dan Data Sekunder baik berupa Bahan Hukum Primer, Sekunder dan

Tersier yang melibatkan analisis mendalam terhadap teori dan prinsip-prinsip hukum, doktrin, struktur hukum dan perbandingan hukum dalam periode tertentu serta teori kepastian hukum dan keadilan guna menjawab permasalahan yang ada.

Metode penelitian dalam penelitian ini membahas tentang Jenis Penelitian, Jenis Data, Cara Perolehan Data, Jenis Pendekatan dan Analisis Data.

#### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS**

Dalam bab ini, Penulis akan menguraikan hasil temuan dari permasalahan pada penelitian ini. Permasalahan yang ada adalah mengenai keberatan IDC terhadap BP Batam yang dianggap wanprestasi karena tidak melakukan penertiban izin operasi pelabuhan di wilayah Batam. Kesepakatan Pokok Penertiban Izin Operasi 15 Februari 2008 merupakan latar belakang lahirnya Pasal 28.2 *Addendum* Pertama Tahun 2010 yang mengatur mengenai Royalti Tambahan. IDC kemudian memohonkan pembatalan Pasal 28.2 ini melalui BANI agar tidak membayar Royalti Tambahan tersebut.

Penulis juga akan menguraikan dasar pertimbangan Majelis Arbitrase pada BANI dan mengaitkannya dengan teori-teori hukum yang ada sehingga diperoleh resultan yang *valid* mengenai apakah suatu perikatan berupa pasal yang lahir dari tidak dilakukannya kesepakatan bersama sebelumnya dapat dibatalkan serta bagaimana dampak hukumnya terhadap perjanjian setelah Putusan BANI tersebut.

#### **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini merupakan bagian akhir yang mengemukakan rangkuman dari temuan dan analisis yang telah dibahas dalam bab-bab sebelumnya dan sebagai penutup pada penelitian ini yang berisikan kesimpulan dari hasil penelitian beserta rekomendasi dan saran yang diberikan Penulis pada penelitian ini.