



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS YURIDIS ATAS PENERAPAN AZAS CABOTAGE
DALAM INDUSTRI MINYAK DAN GAS BUMI**

SKRIPSI

BINTANG TAUFIQ HIDAYANTO

0606079036

FAKULTAS HUKUM

PROGRAM STUDI REGULER

KEKHUSUSAN HUKUM TENTANG KEGIATAN EKONOMI

DEPOK

JANUARI 2011

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Bintang Taufiq Hidayanto

NPM : 0606079036

Tandatangan :.....

Tanggal : 6 Januari 2010

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Bintang Taufiq Hidayanto
NPM : 0606079036
Program Studi : Hukum tentang Kegiatan Ekonomi
Judul : Analisis Yuridis atas Penerapan Azas Cabotage dalam Industri Minyak dan Gas

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Hukum tentang Kegiatan Ekonomi, Fakultas Hukum, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing 1 : Nirmala Chandra Dewi Motik S.H.
(.....)
Pembimbing 2 : Dr. Nurul Elmiyah S.H., M.H.
(.....)
Penguji 1 : Myra Rosana B. Setiawan S.H., M.H.
(.....)
Penguji 2 : Brian Amy Prastyo S.H., MLI.
(.....)
Penguji 3 : Abdul Salam S.H., M.H.
(.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 5 Januari 2011

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan anugerah-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada :

1. Prof. Dr. Drs. Gumilar R. Somantri, selaku Rektor Universitas Indonesia.
2. Prof. Safri Nugraha, S.H., LL.M., Ph.D., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
3. Nirmala Chandra Dewi Motik S.H. M.H, sebagai pembimbing pertama dan Dr. Nurul Elmiyah S.H., sebagai pembimbing kedua dari penulis yang tak pernah lelah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan, masukan, kritik dan saran kepada penulis sehingga pada akhirnya skripsi penulis dapat selesai dengan baik dan tepat pada waktunya.
4. Ibu Surini Mangundihardjo, S.H., M.H., selaku Ketua Jurusan Bidang Studi Keperdataan dan Ibu Myra Rosana B. Setiawan, S.H., M.H., selaku Sekretaris Jurusan Bidang Studi Keperdataan, yang telah membantu penulis dalam usahanya menyelesaikan skripsi dan sidangnya.
5. Para dosen penguji sidang skripsi yang terdiri dari Myra Rosana B. Setiawan S.H., M.H., Brian Amy Prastyo S.H., MLI., dan Abdul Salam S.H., M.H untuk bimbingan dan waktunya untuk menguji skripsi penulis.
6. Para dosen pengajar dan staf biro pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Indonesia yang tidak dapat disebutkan satu per satu. Terima kasih atas semua ilmu dan bantuan yang telah diberikan kepada penulis selama masa perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
7. Kedua orang tua penulis, Agus Prihatyono dan D K Satyadewi, yang senantiasa dengan perhatian dan kasih sayangnya yang luar biasa, telah

memberikan semangat kepada penulis untuk menyelesaikan skripsinya tepat pada waktunya. Kelulusan ini saya persembahkan terutama untuk keduanya.

8. Faustine Katrini Gunawan sahabat, pendamping dan penyemangat penulis. Terima kasih telah memberikan semangat dan *support* tanpa hentinya dan tanpa pamrih selama ini, dan terimakasih karena telah menjadi inspirasi dan motivasi bagi penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
9. Kepada semua anggota keluarga yang tanpa bantuan dan doa mereka semua, mustahil penulis dapat menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Indonesia dengan baik.

Jakarta, 6 Januari 2010

Bintang Taufiq Hidayanto

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Bintang Taufiq Hidayanto
NPM : 0606079036
Program Studi : Sarjana Reguler
Fakultas : Hukum
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

**ANALISIS YURIDIS ATAS PENERAPAN AZAS CABOTAGE DALAM
INDUSTRI MINYAK DAN GAS BUMI**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta

Pada tanggal : 24 Desember 2009

Yang menyatakan,

Bintang Taufiq Hidayanto

ABSTRAK

Nama : Bintang Taufiq Hidayanto
Program Studi : Hukum (Sarjana Reguler)
Judul : Analisis Yuridis atas Penerapan Azas Cabotage dalam Industri Minyak dan Gas Bumi

Pada skripsi ini akan dibahas tentang perkembangan penerapan azas cabotage sebagai suatu hak eksklusif, sejarah penerapan azas cabotage serta penerapan azas cabotage di Indonesia saat ini terutama dalam kegiatan usaha minyak dan gas bumi. Dalam kegiatan usaha minyak dan gas bumi, baik dalam kegiatan hulu maupun hilirnya, memerlukan kegiatan perkapalan untuk menopang maupun sebagai pelaksana utama kegiatan usaha ini. Bentuk kapal yang digunakan dalam usaha industri minyak dan gas bumi juga bukanlah kapal yang mudah didapatkan karena selain harganya yang sangat mahal, kapal-kapal tersebut juga sarat dengan teknologi canggih. Hal ini dibuktikan dengan sedikitnya pemilik kapal-kapal penunjang operasi kegiatan minyak dan gas bumi di Indonesia. Dengan diberlakukannya azas cabotage di Indonesia, dan dengan mengingat fakta bahwa penguasaan kapal-kapal penunjang industri minyak dan gas bumi yang berbendera Indonesia masih belum mencukupi untuk menjamin keberlangsungannya kegiatan usaha minyak dan gas bumi, suatu permasalahan timbul dimana terjadi tarik ulur kepentingan antara pelaku usaha dan juga pemerintah.

Penulis menggunakan tipologi penelitian yuridis normatif, dengan metode penelitian kepustakaan dihubungkan dengan norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan putusan-putusan pengadilan.

Kata kunci :

Azas Cabotage, Industri Minyak dan Gas Bumi, Kapal

ABSTRACT

Name : Bintang Taufiq Hidayano
Program : Law (Regular Bachelor)
Title : Legal Analysis of the Implementation of Cabotage Principle in Oil and Gas Industry

This thesis shall discuss the development of the application of the principle of cabotage as an exclusive right, the history of the application of the principle and current application of cabotage principle in Indonesia, especially in oil and gas business activities. In oil and gas business activities, both in its upstream and downstream sectors, shipping activities are required to support as well as to perform main functions of this business. Forms of vessels used in oil and natural gas business activities are also not easily available due to the very high price and technologies involved in such vessels. It is evidenced by the fact that there is a scarcity of Indonesian vessels supporting the operation of oil and gas activities in Indonesia. With the implementation of cabotage principle in Indonesia, and by considering the fact that ownership of Indonesian vessels supporting oil and gas industry are still not sufficient to ensure sustainability of the business activities of oil and gas, a problem arises where there is a conflict between business interests and government.

The author uses a typology of normative research, library research methods associated with the legal norms contained in legislation and court decisions.

Keywords :

Cabotage Principle, Oil and Gas Industry, Vessel

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN ORISINALITAS.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS.....	vi
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
BAB 1 PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Pokok Permasalahan	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Kerangka Konsep.....	6
1.5 Metode Penelitian	7
1.6 Kegunaan Teoritis dan Praktis.....	9
1.7 Sistematika Penulisan.....	9
BAB 2 PENGERTIAN, SEJARAH DAN TINJAUAN YURIDIS AZAS CABOTAGE	
2.1 Pengertian Azas Cabotage.....	11
2.2. Sejarah Pengembangan Azas Cabotage.....	13
2.3. Dasar Hukum Keberlakuan Azas Cabotage dalam Hukum Laut.....	16

2.4.	Azas Cabotage di Beberapa Negara.....	19
2.4.1	Implementasi azas Cabotage di negara Amerika	
	Serikat.....	19
	2.4.1.1. The Passenger Services Act.....	20
	2.4.1.2. The Jones Act.....	21
2.4.2.	Implementasi Azas Cabotage di negara Kanada.....	22
2.4.3.	Implementasi Azas Cabotage di Beberapa negara Lainnya....	25
2.5.	Perkembangan Azas Cabotage di Indonesia.....	26
2.5.1.	Pengaturan Azas Cabotage pada Masa Hinda-Belanda.....	27
	2.5.1.1. Indische Scheepvart.....	27
2.5.2.	Periode Tahun 1950 – 1970.....	29
	2.5.2.1. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1954.....	30
	2.5.2.2. Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1957.....	30
	2.5.2.3. Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1962.....	32
	2.5.2.4. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1964.....	32
2.5.3.	Periode Tahun 1980 – 2000.....	32
	2.5.3.1. Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985.....	32
	2.5.3.2. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988.....	34
	2.5.3.3. Undang Undang Nomor 21 Tahun 1992.....	35
2.5.4.	Periode Tahun 2000 – Sekarang.....	36
	2.5.4.1. Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005.....	37
	2.5.4.2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 tahun	
	2005.....	37
	2.5.4.3. Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008.....	38
2.6.	Azas Cabotage Sebagai Hak Istimewa.....	40

BAB 3 KEGIATAN INDUSTRI MINYAK DAN GAS BUMI

3.1.	Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi.....	44
------	--	----

3.1.1. Kegiatan Eksplorasi dalam Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas.....	46
3.1.1.1. Studi Geologis dan Geofisika (<i>Geological and Geophysical studies</i>).....	48
3.1.1.2. Kegiatan penyelidikan lapangan secara Geokimia....	54
3.1.1.3. Pengeboran untuk membuktikan ada atau tidaknya cadangan minyak (<i>Exploration Drilling</i>).....	55
3.1.1.4. Review dan Studi Kembali.....	57
3.1.2. Kegiatan Eksploitasi dalam Kegiatan Usaha Hulu Migas.....	58
3.1.2.1. Pengeboran dan penyelesaian sumur (<i>drilling and completeing the well</i>).....	58
3.2. Kegiatan Usaha Hilir dalam Industri Minyak dan Gas Bumi.....	65
3.3. Perolehan Kerja.....	68
3.4. Perolehan <i>Participating Interest</i>	73
3.4.1. Perolehan <i>Participating Interest</i> Melalui Pengalihan, Penyerahan atau Pemindahtanganan <i>Participating Interest (Farm-in/Farm-Out)</i>	74
3.4.2. Perintah oleh Peraturan Perundang-Undangan.....	77
3.4.3. Afiliasi dan Pengendalian.....	79
3.5. Peranan Kegiatan Pelayaran Dalam Industri Minyak dan Gas.....	82
3.5.1. Dalam Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas.....	82
3.5.2. Dalam Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas.....	88

BAB 4 PENERAPAN AZAS CABOTAGE DALAM INDUSTRI MINYAK DAN GAS BESERTA DAMPAK DAN KENDALANYA

4.1. Penerapan Azas Cabotage Sesuai dengan Undang undang Pelayaran.....	93	
4.1.1. Dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Laut Nasional.....	94	
4.1.2. Menggunakan Kapal Berbendera Indonesia.....	95	
4.1.3. Diawaki oleh Awak Kapal Berkewarganegaraan Indonesia..	96	
4.2. Kendala Penerapan Azas Cabotage Dalam Industri Minyak dan Gas Bumi.....	100	
4.2.1. Kendala Pendanaan.....	100	
4.2.2. Kendala Klasifikasi dan Asuransi.....	104	
4.3. Dampak Penerapan Azas Cabotage Terhadap Industri Hulu dan Hilir Minyak dan Gas.....	105	
4.4. Perubahan Bendera sebagai Upaya yang Dapat Dilakukan Kontraktor Kapal untuk Menyesuaikan dengan Azas Cabotage.....	109	
BAB 5	KESIMPULAN DAN SARAN	
5.1	Kesimpulan.....	115
5.2	Saran.....	117
DAFTAR REFERENSI		119

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Indonesia, sebagai negara dengan luas laut seluas 7,9 juta km² adalah negara maritim terbesar di dunia. Luas laut Indonesia kurang lebih adalah empat kali lebih luas dari daratannya.¹ Selain itu, Indonesia juga memiliki susunan geografis yang unik, dimana sebagian besar dari lautnya terletak diantara pulau-pulau besar, yaitu Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara dan Irian Jaya. Selain pulau-pulau besar tersebut, Indonesia memiliki kurang lebih 17.508 pulau-pulau besar dan kecil lainnya.

Dengan luas laut yang begitu besar dan terletak diantara pulau-pulau besar, Indonesia sudah sewajarnya menjadi sebuah negara maritim. Sejarah menunjukkan bahwa Indonesia selama masa pemerintahan kerajaan Sriwijaya mencapai kemakmuran yang luar biasa. Hal ini dikarenakan majunya sektor perdagangan yang dilakukan melalui jalur laut. Namun dewasa ini keadaanya justru sangat berbeda. Indonesia, dengan potensi perdagangan maritimnya yang sangat besar pada kenyataannya lebih banyak melaksanakan pembangunan dengan orientasi darat. Walaupun berpotensi besar, pembangunan kelautan Indonesia masih berada dalam tahap awal. Sebagai sebuah negara yang seharusnya menjadi negara maritim, laut sudah sepatutnya dipandang dan dianggap sebagai potensi yang dapat didayagunakan semaksimal mungkin sehingga dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya pada negara Indonesia.

Salah satu cara yang dianggap dapat meningkatkan potensi maritime Indonesia adalah dengan menerapkan *azas cabotage*. Azas cabotage, dalam pengertian yang sangat sederhana berarti pemberian hak eksklusif bagi perusahaan pelayaran nasional untuk melakukan kegiatan pelayaran dan/atau kegiatan

¹ Tim Legal Review, "Carut-Marut Penegakan Hukum di Laut", Legal Review No. 24 (September : 2004) , hlm 8.

pengangkutan melalui laut di wilayah perairan Indonesia. Yang dimaksud dengan hak eksklusif dalam hal ini adalah bahwa kegiatan pelayaran ataupun pengangkutan laut tidak dapat dilakukan selain oleh perusahaan pelayaran nasional. Dengan demikian, potensi maritim Indonesia dapat dengan lebih maksimal dimanfaatkan oleh perusahaan pelayaran nasional.

Instruksi Presiden (Inpres) nomor 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran menjadi awal mulanya azas cabotage mulai diberlakukan di Indonesia. Pemberlakuan azas ini berarti memberi hak perusahaan angkutan dari negara Indonesia untuk melakukan kegiatan perdagangan atau kegiatan komersial secara eksklusif. Azas ini kemudian juga diatur dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Eksklusif dalam konteks ini bermaksud bahwa kapal asing yang saat ini masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri hanya dapat melakukan kegiatannya paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-undang ini berlaku, dimana setelah batas maksimum waktu yang diberikan tersebut, seluruh kegiatan pengangkutan di wilayah perairan Indonesia harus dilakukan dan diusahakan oleh kapal berbendera Indonesia.

Ketentuan penerapan azas cabotage juga dikenakan terhadap kegiatan perkapalan dalam industri minyak dan gas dan bahkan dalam kegiatan pengeboran lepas pantai (*offshore drilling*) yang menggunakan berbagai alat pengeboran maupun penunjang (*drilling platforms*) yang mengapung (*floating platforms*). Walaupun floating platforms banyak yang tidak nampak seperti kapal dalam arti secara konvensional dan umum, namun berdasarkan konfirmasi dari pejabat dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, floating platforms juga dikategorikan sebagai kapal dan oleh sebab itu terkena dampak penerapan azas cabotage. Untuk keperluan penyebutan dalam skripsi ini, baik floating platforms maupun kapal penunjang kegiatan minyak dan gas akan disebut sebagai kapal.

Dalam industri minyak dan gas, peran kapal sebagai penunjang maupun sebagai alat utama untuk keperluan pengeboran pelaksanaan kegiatan industri sangat besar, dan mayoritas kapal yang digunakan dalam industri minyak dan gas, terutama untuk keperluan industri hulunya, masih dilaksanakan oleh kapal-kapal berbendera

Universitas Indonesia

asing. Hal ini karena kapal-kapal tersebut berharga sangat mahal, sulit untuk diproduksi dan memiliki jangka sewa yang relatif lebih pendek jika dibandingkan dengan jangka sewa kapal lain pada umumnya. Hal tersebut berikut hal lain seperti mahalnya harga kapal dan sulitnya konstruksi adalah alasan-alasan mengapa industri pelayaran dalam bidang minyak dan gas masih dikuasai oleh pelaku asing yang pada umumnya memiliki kemampuan finansial dan kemampuan teknologi yang lebih baik dibandingkan dengan kontraktor lokal saat ini.

Berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 5 tahun 2005 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM No. 71/2005 tentang Pengangkutan Barang dan Muatan Antar pelabuhan di dalam Negeri, pengangkutan penunjang kegiatan usaha hulu dan hilir minyak dan gas bumi (*off shore*) wajib menggunakan kapal berbendera Indonesia paling lambat tanggal 1 Januari 2011. Undang Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran kemudian dikeluarkan dan mensyaratkan bahwa paling lama 3 (tiga) tahun dari saat berlakunya Undang-undang ini, seluruh pelayaran domestik wajib menggunakan kapal berbendera Indonesia. Hal ini dengan harapan bahwa potensi maritim Indonesia dapat dikembangkan semaksimal mungkin oleh Indonesia dan bukan oleh asing. Sepintas aturan tersebut tampak sederhana karena yang dimintakan adalah perubahan bendera. Namun perubahan bendera membawa konsekuensi pada kepemilikan kapal, yakni minimal 51 persen saham kepemilikan harus berada di tangan warga Indonesia.²

Industri hulu migas yang setiap tahun mengoperasikan lebih dari 600 buah kapal secara sepintas tidak akan terkena dampak yang cukup signifikan, karena 90 persen kapal yang digunakannya untuk menunjang kegiatan operasi telah berbendera Indonesia.³ Sementara jumlah kapal yang masih berbendera asing hanyalah 10 persen atau sekitar 60 kapal. Namun dilihat dari jenis kapal yang masih berbendera asing, ternyata dampak yang ditimbulkannya akan sangat signifikan, sebab kapal-kapal

² “Azas Cabotage, Anugerah Atau Musibah?”
www.bpmigas.com/dokumen/bulletin/edisi.58.pdf, diunduh pada 14 Mei 2010.

³ *Ibid*, hlm. 6.

tersebut merupakan perangkat penunjang operasi yang vital. Jenis-jenis kapal tersebut antara lain *Jack Up Rig* maupun *3D Seismic Vessel*. Hal ini sudah mulai terjadi dengan adanya kisruh mengenai penerapan azas cabotage pada industri minyak dan gas, yang notabene memerlukan jenis dan bentuk kapal yang sangat khusus dan sangat berteknologi tinggi.

Dampak lain yang mungkin ditimbulkan adalah dampak finansial, karena jenis kapal ini memerlukan biaya yang sangat besar. Selama ini penguasaan kapal jenis ini belum diminati pengusaha dalam negeri karena selain membutuhkan investasi yang sangat besar, biasanya masa kontrak penggunaan kapal tidak panjang, maksimal hanya tiga atau empat bulan. Bila pengadaan kapal-kapal ini terganggu, dikhawatirkan akan berdampak pada ketahanan energi di masa depan. Walaupun sumbangan industri atau sektor minyak dan gas bumi terhadap perekonomian Indonesia sudah semakin menurun dibandingkan dengan masa jayanya pada dasawarsa 1973-1983, peranannya masih tetap penting. Pada 2004, sebesar 9,3 persen dari PDB Indonesia adalah bersumber dari sektor itu. Hampir seperempat dari nilai ekspor Indonesia adalah berupa ekspor minyak dan gas bumi. Minyak dan gas bumi merupakan penyumbang utama bagi penerimaan negara. Hampir seperlima dari pajak penghasilan adalah dipungut dari sektor ini. Dengan demikian, hampir 9% dari Pajak Dalam Negeri, 8% dari Penerimaan Perpajakan dan hampir 6% dari Penerimaan negara dan Hibah adalah berasal dari migas dan gas bumi. Penerimaan negara dari perusahaan penambangan migas adalah diterima dalam bentuk mata uang US Dollar, dalam mata uang dengan mana komoditi migas pada umumnya diperdagangkan di pasar dunia. Oleh karena itu, penerimaan negara dari migas selain menutup defisit anggaran nasional juga sekaligus menutup defisit neraca pembayaran luar negeri. Dengan demikian jelaslah bahwa perolehan negara dari industri minyak dan gas sangat menentukan dan penting bagi perekonomian Indonesia, sehingga apabila terjadi gangguan dalam industri ini, bukan tidak mungkin bahwa masa depan bagi kelancaran dan pertumbuhan industri ini akan terganggu. Terlebih lagi apabila investor-investor tidak sanggup melaksanakan kegiatan usahanya akibat penerapan aturan yang kurang tepat dan kurang sensitif terhadap iklim dan keadaan industri.

Universitas Indonesia

Walaupun penerapan azas cabotage ini diawali dengan niat yang sangat baik, namun tidak menutup kemungkinan bahwa penerapan azas cabotage yang terlalu kaku dan kurang sensitif terhadap atmosfer usaha justru akan menimbulkan lebih banyak efek negatifnya dibandingkan dengan efek positif.

1.2. Pokok Permasalahan

Pokok permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah yang dimaksud dengan azas cabotage dan sejauh manakah lingkup keberlakuannya?
2. Bagaimanakah kegiatan industri minyak dan gas bumi dijalankan dan bagaimanakah praktek penggunaan kapal laut atau bentuk lainnya yang sejenis dalam industri minyak dan gas bumi?
3. Bagaimana pemberlakuan azas cabotage terhadap industri minyak dan gas dan dampak apakah yang dapat timbul akibat penerapan azas ini.

1.3. Tujuan Penulisan

Tujuan Umum

Secara umum, penelitian ini ditujukan untuk memberikan gambaran mengenai azas cabotage, khususnya dalam penerapan azas ini di industri minyak dan gas terutama dalam kegiatan hulu industry minyak dan gas.

Tujuan Khusus

Tujuan khusus yang hendak dicapai dari penulisan skripsi ini adalah:

1. Menjelaskan mengenai pengertian dan ruang lingkup implementasi azas cabotage.
2. Menjelaskan mengenai kegiatan industri minyak dan gas bumi dijalankan dan praktek penggunaan kapal laut atau bentuk lainnya yang sejenis dalam industri minyak dan gas bumi.
3. Mengetahui dampak yang mungkin ditimbulkan dari implementasi azas cabotage terhadap industri minyak dan gas sector hulu.

1.4. Kerangka Konsep

1. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.⁴
2. Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.⁵
3. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.⁶
4. Kapal Asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia.⁷
5. Minyak Bumi adalah hasil proses alami berupa hidrokarbon yang dalam kondisi tekanan dan temperatur atmosfer berupa fasa cair atau padat, termasuk aspal, lilin mineral atau ozokerit, dan bitumen yang diperoleh dari proses penambangan, tetapi tidak termasuk batubara atau endapan hidrokarbon lain yang berbentuk padat yang diperoleh dari kegiatan yang tidak berkaitan dengan kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi.⁸
6. Kegiatan Usaha Hulu adalah kegiatan usaha yang berintikan atau bertumpu pada kegiatan usaha Eksplorasi dan Eksploitasi.⁹
7. Kontraktor adalah Badan Usaha atau Bentuk Usaha Tetap yang diberikan wewenang untuk melaksanakan Eksplorasi dan Eksploitasi pada suatu Wilayah Kerja berdasarkan Kontrak Kerja Sama dengan Badan Pelaksana.¹⁰

⁴ Indonesia (a), *Undang-undang Pelayaran*, Undang-undang No. 17 Tahun 2008, LN No 136 Tahun 2001, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64., Pasal 1 angka 1.

⁵ *Ibid*, Pasal 1 angka 2.

⁶ *Ibid*, Pasal 1 angka 3.

⁷ *Ibid*, Pasal 1 angka 39.

⁸ Indonesia (a), *Undang-undang Minyak Dan Gas Bumi*, Undang-undang No. 22 Tahun 2001, LN No 136 Tahun 2001, TLN No. 4152, Pasal 1 angka 1.

⁹ *Ibid*, Pasal 1 angka 7.

8. Eksplorasi adalah kegiatan yang bertujuan memperoleh informasi mengenai kondisi geologi untuk menemukan dan memperoleh perkiraan cadangan Minyak dan Gas Bumi di Wilayah Kerja yang ditentukan.¹¹
9. Eksploitasi adalah rangkaian kegiatan yang bertujuan untuk menghasilkan Minyak dan Gas Bumi dari Wilayah Kerja yang ditentukan, yang terdiri atas pengeboran dan penyelesaian sumur, pembangunan sarana pengangkutan, penyimpanan, dan pengolahan untuk pemisahan dan pemurnian Minyak dan Gas Bumi di lapangan serta kegiatan lain yang mendukungnya.¹²

1.5. Metode Penelitian

Penelitian yang dilakukan dalam karya tulis ilmiah ini adalah penelitian hukum normatif, data utama dalam penelitian ini adalah bahan pustaka atau data sekunder, yang mencakup bahan hukum primer, sekunder, dan tersier.

Bahan hukum primer merupakan dasar hukum bagi penulisan skripsi ini. Bahan hukum primer terdiri dari norma dasar, peraturan dasar, Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat, Undang-undang, Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang, Peraturan Pemerintah, Keputusan Presiden, Peraturan Daerah, Bahan Hukum yang tidak dikodifikasikan, Yurisprudensi, Traktat, Peraturan dari zaman penjajahan yang hingga kini masih berlaku.¹³ Semua bahan hukum primer yang dipakai dalam penulisan skripsi ini adalah yang berkaitan dengan topik dalam skripsi ini, yaitu pengalihan hak dan kewajiban dalam kegiatan usaha hulu minyak dan gas bumi.

Bahan hukum sekunder adalah bahan-bahan yang memberikan informasi atau hal-hal yang berkaitan dengan isi bahan hukum primer serta implementasinya.

¹⁰ Indonesia (b), *Peraturan Pemerintah tentang Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi*, PP No. 35 Tahun 2004, LN No. 123 Tahun 2004, TLN No. 4435, Pasal 1 angka 6.

¹¹ *Ibid*, Pasal 1 angka 8.

¹² *Ibid*, Pasal 1 angka 9.

¹³ Sri Mamudji, et al, *Metode Penelitian Dan Penulisan Hukum*, (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005), hlm. 30.

Beberapa di antaranya adalah buku-buku, artikel ilmiah, makalah, skripsi, tesis, dan disertasi yang berhubungan dengan topik dalam skripsi ini.¹⁴

Sedangkan bahan hukum tersier adalah bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Contohnya adalah abstrak, almanak, bibliografi, buku pegangan, buku petunjuk, buku tahunan, ensiklopedia, indeks artikel, kamus, penerbitan pemerintah, sumber biografi, sumber geografi, dan timbangan buku.¹⁵

Ditinjau dari sifatnya, penelitian pada karya tulis ilmiah ini bersifat deskriptif-analitis. Berdasarkan atas tempat diperolehnya, data dalam penelitian ada dua macam, yaitu data yang diperoleh dari masyarakat dan data yang diperoleh dari kepustakaan.¹⁶ Data yang diperoleh langsung dari masyarakat dinamakan data primer, sedangkan data yang diperoleh dari kepustakaan disebut data sekunder.

Ada pula teknik pengumpulan data yang diterapkan pada penulisan skripsi ini. Teknik pengumpulan data yang dimaksudkan untuk mendukung perolehan data tersebut, adalah:

a. Penelitian kepustakaan (*library research*)

Penelitian kepustakaan dilakukan dengan cara mencari dan mengkaji bahan-bahan kepustakaan, yang berdasarkan kekuatan mengikatnya meliputi bahan primer berupa peraturan perundang-undangan yang terkait dengan industri minyak dan gas bumi khususnya yang terkait dengan pengalihan hak dan kewajiban, bahan sekunder berupa buku, makalah, artikel, internet, dan bahan tertier, yaitu bahan yang menunjang bahan primer dan bahan sekunder, seperti kamus hukum.

b. Wawancara (*interview*)

¹⁴ *Ibid*, hlm. 31.

¹⁵ *Ibid*, hlm. 31.

¹⁶ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Universitas Indonesia, 1986) hlm. 51

Disamping penelitian kepustakaan, untuk memperoleh data penulis juga melakukan wawancara dengan narasumber yang mengerti serta menguasai permasalahan mengenai industri minyak dan gas bumi, khususnya yang terkait dengan pengalihan hak dan kewajiban. Salah satunya adalah pejabat yang berwenang di Badan Pelaksana yang terkait dengan kegiatan usaha hulu minyak dan gas bumi, yaitu BP MIGAS.

1.6. Kegunaan Teoritis Dan Praktis

Secara teoritis, penelitian ini bermanfaat untuk memberikan pemahaman secara lebih mendalam mengenai azas cabotage, termasuk segala hal yang berhubungan dengannya.

Sedangkan, secara praktis, penelitian ini bermanfaat untuk memberikan informasi kepada masyarakat, sehingga nantinya, masyarakat dapat memiliki penilaian yang lebih baik mengenai penerapan dan ruang lingkup azas cabotage.

1.7. Sistematika Penulisan

BAB 1 Pendahuluan

Dalam bab ini, akan diuraikan Latar Belakang, Pokok Permasalahan, Tujuan Penulisan, Definisi Operasional, Metode Penulisan, dan Sistematika Penulisan.

BAB 2 Pengertian, Sejarah dan Tinjauan Yuridis Azas Cabotage

Dalam bab ini, akan diuraikan mengenai sejarah keberlakuan azas cabotage di Indonesia, dasar hukum keberlakuan azas cabotage pada umumnya, penerapan azas cabotage di beberapa negara, penerapan azas cabotage di Indonesia serta pemaparan mengenai azas cabotage sebagai suatu hak istimewa.

BAB 3 Kegiatan Industri Minyak dan Gas Bumi

Universitas Indonesia

Dalam bab ini, akan diuraikan mengenai kegiatan usaha hulu kegiatan usaha hilir, perolehan wilayah kerja dan participating interest serta akan dipaparkan mengenai peranan kegiatan pelayaran dalam hulu dan hilir

BAB 4 Dampak Dan Kendala Penerapan Asas Cabotage Dalam Industri Minyak Dan Gas

Dalam bab ini, penulis akan memberikan penjelasan dan pemaparan mengenai penerapan azas cabotage sesuai undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, kendala penerapan azas cabotage dalam industri migas, dampak penerapan azas cabotage terhadap industri hulu dan hilir minyak dan gas, serta pemaparan mengenai proses perubahan bendera sebagai suatu cara untuk mematuhi azas cabotage.

BAB 5 Kesimpulan dan Saran

Dalam bab ini, penulis akan memberikan kesimpulan dari apa yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya. Penulis juga mencoba memberikan saran mengenai hal yang sebaiknya dilakukan untuk memperbaiki kekurangan-kekurangan yang ada.

BAB 2

PENGETIAN, SEJARAH DAN TINJAUAN YURIDIS AZAS CABOTAGE

2.1. Pengertian Azas Cabotage

Secara umum azas cabotage diartikan sebagai suatu bentuk kegiatan perdagangan dengan menggunakan suatu moda transportasi, baik itu kapal laut maupun bentuk transportasi lainnya seperti misalnya transportasi darat maupun udara. Dalam penerapan azas cabotage bagi kegiatan transportasi laut atau kegiatan pelayaran, maka azas cabotage berarti kegiatan pelayaran yang dilakukan secara eksklusif dari pelabuhan ke pelabuhan lain di dalam satu wilayah negara, dimana hal tersebut biasanya diatur oleh hukum nasional dari negara tuan rumah. Di bidang pelayaran, inti dari cabotage adalah pemberian hak istimewa (*privilege*) kepada kapal-kapal niaga berbendera negara yang bersangkutan untuk melakukan angkutan barang atau orang dari atau ke pelabuhan-pelabuhan negara yang bersangkutan yang dikaitkan dengan ketentuan perundang-undangan bahwa kapal yang bersangkutan harus dimiliki ataupun dioperasikan oleh warga negara atau badan usaha yang dibentuk berdasarkan hukum negara tersebut dan kapal yang bersangkutan harus berbendera negara tersebut.¹ Selain terdapat pada dunia pelayaran, hak istimewa ini juga terdapat dalam dunia penerbangan dan hukum transportasi darat. Oleh dunia internasional diakui bahwa penerbangan dalam negeri suatu negara hanya dilakukan oleh pesawat terbang yang terdaftar di negara yang bersangkutan dan mempunyai kebangsaan negara tersebut.

Selain daripada pemaparan mengenai pengertian azas cabotage diatas, sebenarnya tidak ada definisi yang bersifat resmi atau baku, baik dalam peraturan perundang undangan nasional maupun konvensi internasional mengenai apa yang sebenarnya dimaksud dengan cabotage. Namun, pengertian dari cabotage dapat ditelaah dari berbagai sumber yang memberikan definisi dari istilah ini, antara lain:

¹ M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim Dan Masalah Masalah Pelayaran di Indonesia*, Buku.1, cet.1, (Jakarta:Pustaka Sinar Harapan, 2001), hlm. 137.

1. "A nautical term, literally denoting navigation from cape to cape along the coast without going into open sea."²,
2. "Trade or navigation in coastal waters, or, the exclusive right of a country to operate the air traffic within its territory."³;
3. "Kabotase adalah pengangkutan orang dan barang melalui laut, udara, daratan dan perairan pedalaman antara dua tempat yang terletak di wilayah negara yang sama."⁴;
4. "Nautical coastal navigation or shipping especially within the borders of one country."⁵;
5. "The exclusive right of a country to control the air traffic within its borders right- an abstract idea of that which is due to a person or governmental body by law or tradition or nature:"they are endowed by their creator with certain unalienable rights; "Certain rights can never be granted to the government but must be kept in the hands of the people'- Eleanor Rosevelt; "A right something not somebody gives you; it is something that nobody can take away" "⁶

Cabotage juga dapat berarti "navigation in coastal waters, sailing, seafaring, navigation-the work of sailor." Dapat disimpulkan secara singkat berdasarkan definisi-definisi tersebut bahwa azas cabotage merupakan hak eksklusif untuk melakukan navigasi di perairan pantai, pelayaran-pelayaran di laut serta udara.

² Kevin Xingang Li dan Colin W.M. Ingram, *Maritime Law and Policy in China*, cet.1, (Great Britain: Cavendish Publishing Limited, 2002), hal 19. Cabotage dalam pengertian ini digunakan sebagai istilah hukum, merujuk kepada hak untuk mengangkut barang atau penumpang antar pelabuhan dalam suatu negara.

³ *The American Heritage Dictionary of the English Language*, Fourth Edition.

⁴ M. Husseyn, Umar, *op.cit.* hlm.138.

⁵ HarperCollins Publisher, "Collins English Dictionary" <http://www.thefreedictionary.com/cabotage>, diunduh 15 Oktober 2009.

⁶ *Ibid*

Dibidang pelayaran, inti dari cabotage adalah pemberian hak istimewa kepada kapal-kapal niaga berbendera negara yang bersangkutan untuk melakukan angkutan barang atau orang dari atau ke pelabuhan pelabuhan negara yang bersangkutan yang dikaitkan dengan ketentuan perundang-undangan bahwa kapal yang bersangkutan harus dimiliki ataupun dioperasikan oleh warga negara atau badan usaha yang dibentuk berdasarkan hukum negara tersebut dan kapal yang bersangkutan harus berbendera negara tersebut.⁷ Dari pengertian pengertian tersebut, dapat disimpulkan pula bahwa penggunaan kata cabotage tidak terlepas dari kata “*right*” atau hak, dimana hak disini berarti kekuasaan untuk berbuat sesuatu atau kekuasaan yang benar atas sesuatu atau untuk menuntut sesuatu.⁸ Penggunaan kata “*right*” atau hak ini lebih disebabkan karena dalam perkembangannya cabotage telah menjadi sebuah azas yang berlaku dalam bidang navigasi kapal laut atau perdagangan barang maupun pengangkutan penumpang melalui perairan. Hak istimewa tersebut juga terdapat dalam dunia penerbangan dan hukum transportasi darat. Oleh dunia internasional diakui bahwa penerbangan dalam negeri suatu negara hanya dilakukan oleh pesawat terbang yang terdaftar di negara yang bersangkutan dan mempunyai kebangsaan negara tersebut.

Berdasarkan beberapa pengertian diatas, dapat diambil suatu kesimpulan juga bahwa azas cabotage, selain merupakan hak eksklusif yang diberikan kepada perusahaan nasional ataupun penyelenggara kegiatan transportasi nasional, juga adalah suatu bentuk hak eksklusif bagi suatu negara untuk mengatur lalu lintas pelayaran, udara maupun transportasi darat, sesuai dengan batas-batas negaranya dan juga dengan peraturan perundang undangannya sendiri.

2.2. Sejarah Perkembangan Azas Cabotage.

⁷ M. Husseyn Umar, *Ibid*, hlm. 138.

⁸ Istilah “hak” yang mendahului kata cabotage muncul karena istilah cabotage tidak hanya digunakan pada bidang kelautan, tetapi meliputi juga darat dan udara. “hak” disini sebenarnya lebih dahulu melekat pada bidang transportasi lewat udara. Sedangkan pada bidang kelautan masih ada beberapa sarjana internasional yang menganggap cabotage sebagai pengecualian atas azas kebebasan laut.

Kata cabotage (baca: kabotazj) berasal dari bahasa Prancis, yaitu *caboter* yang merupakan derivasi dari bahasa Spanyol yaitu *cabo* atau *cape*, yang berarti “*to navigate from cape to cape to navigate along the coast*”.⁹ Cabotage juga diartikan sebagai suatu bentuk kegiatan pelayaran dari satu tanjung ke tanjung yang lainnya dan juga sebagai suatu bentuk pelayaran sepanjang pantai, atau yang artinya semacam kapal perahu yang berlayar sambil berdagang antar-pelabuhan di sepanjang pantai laut negara Perancis zaman dahulu.

Praktek cabotage memiliki asal-usulnya dalam sejarah Portugis awal, disaat dimana kapal-kapal Spanyol berlayar antara semenanjung bagian utara dan selatan Spanyol, dimana kapal-kapal tersebut biasanya melakukan pemberhentian rutin di Cabos Portugis, untuk menjemput dan menurunkan penumpang dan kargo. Kegiatan ini kemudian berkembang menjadi suatu kegiatan rutin, dimana pemerintahan saat itu memutuskan untuk menarik tarif dari kegiatan tersebut. Selain menarik tarif, pemerintahan di Potugis saat itu juga melarang kapal-kapal dari negara lain seperti misalnya dari Inggris, Perancis, Belanda atau kapal-kapal milik swasta lainnya untuk melakukan kegiatan tersebut. Hal ini dilakukan untuk melindungi sumber pencaharian bagi pelaut-pelaut Portugis.¹⁰

Istilah cabotage diterapkan pertama kali di Perancis dan Inggris, yang merupakan derivasi dari bahasa Spanyol tersebut. Cabotage dikenal sebagai istilah bagi pelayaran dari satu tanjung ke tanjung atau pelayaran sepanjang pantai. Hal ini dikaitkan dengan kondisi Perancis pada saat itu. Perancis sebagai salah satu negara maritim paling maju pada saat itu, memiliki lebih dari 200 pelabuhan sepanjang garis pantainya. Pada saat itu, kegiatan pelayaran sepanjang garis pantainya dan juga antara pelabuhan-pelabuhannya terbuka untuk semua pelayaran yang menggunakan kapal-kapal yang berasal dari luar negeri. Kebebasan ini berlaku pada masa pemerintahan Louis XIV (1661-1715) di Perancis. Namun, seiring dengan perkembangan waktu,

⁹ Kata aslinya berasal dari kata *capotage*. Kata dalam bahasa Spanyol “*cabotaje*” yang berarti “*navigation near the coast without losing sight of it.*”

¹⁰ E. John McGarry, *Ploughing the South Sea: A History of Merchant Shipping on the West Coast of South America*, (Authorhouse, 2006), hlm 126

maka Perancis mulai masuk ke dalam era merkantilisme. Secara sederhana, merkantilisme adalah satu teori ekonomi yang menyatakan bahwa kesejahteraan suatu negara hanya ditentukan oleh banyaknya asset atau modal yang disimpan oleh negara yang bersangkutan, dan bahwa besarnya volume perdagangan global teramat sangat penting.

Dalam penyesuaiannya terhadap jumlah armada kapal luar negeri yang bertambah dalam pelayaran sepanjang pantai Perancis sebagai akibat yang terjadi dalam era merkantilisme, maka Louis XIV bersama dengan Jean Baptist Colbert, menteri keuangannya, mengenakan pajak terhadap kapal luar negeri untuk mengimplementasikan cabotage. Kebijakan ini terus berlangsung hingga sekarang, dimana pada tahun 1971, kewajiban bahwa kapal-kapal dalam negeri diberdayakan dalam kegiatan lalu lintas laut antar wilayah di sepanjang pantai Perancis maupun kegiatan pelayaran pengangkutan antar pelabuhan Perancis menjadi suatu ketentuan yang mutlak.

Dari segi sejarah maupun etimologis, sebenarnya ada perbedaan antara azas cabotage yang diberlakukan oleh Inggris dan azas cabotage yang diberlakukan oleh Perancis. Secara etimologis, Perancis dalam hal ini, lebih mengaitkan cabotage dengan kegiatan pelayaran antar semenanjung, atau istilahnya "*coastal navigation*". Namun Inggris mempunyai penerapan yang berbeda atas azas cabotage. Secara etimologis, Inggris mengkaitkan azas cabotage dengan kegiatan perdagangan antar semenanjung / atau kegiatan perdagangan yang dilakukan sepanjang garis pantai suatu negara, atau disebut juga dengan istilah "*coastal trade*". Dalam hal ini, perbedaan istilah secara etimologis antara "*coastal navigation*" dan "*coastal trade*" adalah bahwa istilah "*navigation*" atau navigasi, terkait dengan operasi perkapalan dan pelayaran sepanjang pantai dari satu daerah ke daerah satunya, sedangkan istilah "*trade*" atau perdagangan, adalah penjualan jasa yaitu pengangkutan orang (penumpang) dan juga barang antar dua tempat dengan pembayaran. Walaupun pada awalnya terdapat perkembangan yang berbeda mengenai istilah cabotage, pada akhirnya di dalam lingkup maritim, istilah cabotage mencakup kegiatan "*navigation*" dan juga "*trade*", atau kegiatan navigasi dan juga perdagangan. Aspek lain dari

cabotage adalah mengenai hubungan yang timbul antara dua daerah yang akan dilewati. Pada awalnya, pembentuk undang-undang Perancis merujuk pada aspek tersebut, hal ini terlihat dari adanya istilah jarak pelayaran antara pelabuhan Perancis dengan tempat tujuan terakhir. Jarak pelayaran tersebut akhirnya terbagi menjadi dua yaitu *Grand Cabotage* dan *Petit Cabotage*. Istilah ini diatur dalam *French Act* pada tanggal 18 Oktober 1740. Pelayaran ke pelabuhan yang lebih jauh di Eropa disebut dengan *grand cabotage* sedangkan pelayaran yang lebih dekat disebut dengan *petit cabotage*. Hak dari kapal-kapal ini diberikan kepada kapal-kapal Perancis. Tetapi hal tersebut tidak berlangsung lama dan sekarang sudah tidak diberlakukan lagi.

Dari sinilah timbul istilah cabotage yang berarti prinsip yang memberi hak untuk beroperasi secara komersial di dalam suatu negara hanya kepada perusahaan angkutan dari negara itu sendiri secara eksklusif. Prinsip ini diterapkan secara umum di seluruh dunia dengan tujuan menjaga dan melindungi kepentingan politik dan ekonomi negara yang bersangkutan. Penerapan prinsip cabotage secara operasional bisa bersifat fleksibel, selama kepentingan strategis negara tersebut tetap terjaga dan terlindungi.

2.3. Dasar Hukum Keberlakuan Azas Cabotage dalam Hukum Laut

Dalam hukum udara, azas cabotage dianggap sebagai suatu hak.¹¹ Sedangkan dalam hukum laut, azas cabotage dipandang oleh banyak sarjana sebagai suatu bentuk pengecualian terhadap keberlakuan azas "*freedom of the seas*", atau azas kebebasan laut. Azas kebebasan laut adalah suatu azas yang menyatakan bahwa kapal-kapal laut harus diberikan kebebasan dalam hal kegiatan kapal-kapal tersebut untuk memasuki pelabuhan laut dan untuk berlayar di lautan. Kebebasan laut adalah salah satu Poin Presiden Amerika Serikat Woodrow Wilson, dalam Woodrow Wilson's Fourteen; suatu gagasan yang diusulkan selama Perang Dunia Pertama. Azas ini menekankan kebebasan untuk menavigasi lautan. Hal ini juga menolak perang yang dilakukan di wilayah perairan, atau pertempuran air. Kebebasan itu hanya bisa dilanggar oleh suatu perjanjian internasional.

¹¹ Goedhuis Daniel, *The cabotage concept in aviation*, (s.n.), 1952) hlm. 24

Amerika Serikat menyambut baik konsep kebebasan laut, namun negara-negara seperti Britania, Perancis, dan Jerman menolak/menentang ide ini. Dalam pidatonya di hadapan Kongres, presiden Woodrow Wilson berkata:

“Absolute freedom of navigation upon the seas, outside territorial waters, alike in peace and in war, except as the seas may be closed in whole or in part by international action for the enforcement of international covenants.”

Walaupun mendapatkan dukungan yang besar di Amerika Serikat, azas ini sama sekali tidak dapat diterima oleh negara-negara maritim lainnya, khususnya Perancis dan Inggris, yang kita tahu berdasarkan sejarah, sudah menetapkan peraturan-peraturan khusus mengenai hak navigasi di wilayah perairan mereka, salah satunya adalah penerapan azas cabotage. Walaupun dalam tatanan hukum maritim dunia sebenarnya tidak terdapat suatu konvensi internasional yang secara baku mengatur dan mencerminkan adanya azas cabotage, namun keberadaan azas ini justru timbul dari sejarah dan kebiasaan internasional, yang dalam kenyataannya telah menerima keberlakuan penerapan azas cabotage.¹² Yang ada hanyalah konvensi yang mengatur mengenai hak-hak kapal-kapal laut untuk menggunakan pelabuhan-pelabuhan diseluruh dunia, dimana hak tersebut pada hakikatnya adalah suatu perwujudan azas *“freedom of the sea”*, yaitu azas kebebasan laut. Penyusunan Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 juga tidak lepas dalam kerangka berpikir demikian sehingga hak lintas damai untuk memasuki atau melalui perairan territorial suatu negara, hak atas perairan kepulauan dan lain sebagainya pada hakikatnya dianggap merupakan pengecualian terhadap azas kebebasan laut. Hal ini disebabkan karena pendekatan terhadap hukum laut internasional selama ini secara historis didominasi oleh titik tolak pemikiran berdasarkan ajaran tentang kebebasan laut. Sejarah pembentukan konvensi ini adalah bahwa pada tahun 1922 diadakan Konferensi di Genoa pada tanggal 10 April 1922. Dalam konferensi tersebut disepakati oleh negara-negara peserta, bahwa akan dibuat suatu konvensi yang akan

¹² Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, Ed. 2. Cet. 1, (Bandung: P.T. Alumni, 2005), hlm. 315.

di susun oleh Liga Bangsa-Bangsa dengan persetujuan dari Dewan Liga. Konvensi tersebut akan berisikan konvensi internasional mengenai “*General Convention on the International Regime of Ports*” yang telah disepakati sebelumnya di Versailles.¹³

Konvensi tersebut pada dasarnya justru mengedepankan keberlakuan konsep azas kebebasan laut, atau “*freedom of the sea*”. Konvensi ini menetapkan bahwa kapal laut negara-negara peserta konvensi harus mendapatkan perlakuan yang sama. Perlakuan yang sama dalam hal ini berarti perlakuan tanpa diskriminasi. Kapal-kapal laut dari negara-negara peserta konvensi ini juga harus diberikan kebebasan dalam hal kegiatan kapal-kapal tersebut untuk memasuki pelabuhan laut negara-negara peserta konvensi. Yang dimaksud dengan pelabuhan laut (*maritime port*) dalam konvensi ini adalah semua pelabuhan yang lazimnya disinggahi kapal-kapal laut untuk perdagangan luar negeri sedangkan yang dimaksud dengan kapal laut termasuk semua kapal, baik yang dimiliki atau diusahakan oleh negara maupun swasta, yang bukan merupakan kapal perang, kapal kepolisian atau kapal-kapal yang menyelenggarakan tugas pemerintahan atau kapal perikanan. Pemberian kebebasan ini didasari pada azas resiprositas, atau azas timbal balik.¹⁴

Keberlakuan azas cabotage secara lebih menyeluruh justru timbul akibat konvensi-konvensi tersebut. Dengan adanya penerapan azas cabotage yang dilakukan oleh negara-negara maritim, kebebasan yang diberikan kepada kapal-kapal laut tersebut menjadi terbatas, dimana dalam keadaan tertentu azas cabotage bisa melarang kegiatan pengangkutan barang, orang maupun yang dilakukan oleh kapal-kapal asing. Dengan begitu, azas kebebasan laut sudah tidak bisa diterapkan seutuhnya, karena dengan adanya azas cabotage, kebebasan dalam kegiatan pelayaran di wilayah perairan suatu negara menjadi dibatasi oleh peraturan perundang-undangan suatu negara. Demikian juga dengan hak kapal-kapal untuk berlabuh di pelabuhan-pelabuhan sepanjang pantai suatu negara. Dengan adanya azas cabotage, kebebasan kapal-kapal untuk berlabuh di semua pelabuhan menjadi terbatas. Pembatasan ini diatur dalam peraturan perundang-undangan suatu negara, dimana

¹³Dr. Ademuni-Odeke , *Protectionism and the Future of International Shipping*, (Springer; 1984), hlm 9

¹⁴ *Ibid*

biasanya ada sanksi tertentu yang dikenakan terhadap pelanggar. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa azas cabotage pada dasarnya adalah suatu bentuk pengecualian terhadap azas kebebasan laut, dimana kebebasan berlayar yang diberikan kepada kapal-kapal laut menjadi tidak absolut.

2.4. Azas Cabotage di Beberapa Negara

Implementasi azas cabotage telah dilakukan di banyak negara maritim di dunia. Implementasi tersebut dilakukan dengan adanya pengaturan mengenai azas ini pada peraturan perundang-undangan negara mereka masing-masing. Sebagai bahan pembelajaran maka akan dipaparkan bagaimana beberapa negara tersebut mengimplementasikan azas ini.

2.4.1. Implementasi azas Cabotage di Negara Amerika Serikat

Di Amerika Serikat, pelayaran juga mengalami perkembangan yang dinamis. Telah banyak perubahan yang terjadi baik perubahan yang positif maupun yang negatif. Namun, pelayaran Amerika menjadi korban dari depresi ekonomi luar biasa yang terjadi pada saat itu, sehingga setelah mengalami suatu periode pertumbuhan, industri pelayaran Amerika Serikat terancam untuk mengalami kebangkrutan atau setidaknya pengurangan produksi besar-besaran. Namun permintaan akan barang dan jasa yang terjadi sebagai akibat Perang Dunia telah memulihkan industri, sehingga terjadi peningkatan pesat industri yang terjadi setelah perang. Hal ini menyebabkan kapal-kapal akhirnya sibuk kembali seperti sediakala.

Pada tahun 1970, industri perkapalan Amerika Serikat telah berhasil membangun sebuah kapal dengan panjang seribu kaki. Kapal ini merupakan kapal pertama dari serangkaian kapal-kapal lain yang akan dibangun sejumlah tiga belas kapal. Pemuatan kapal tersebut memakan waktu 10 tahun dan akhirnya pada tahun 1980 pembangunan kapal tersebut berhasil diselesaikan. Pembuatan kapal yang besar ini menimbulkan efisiensi sehingga industri dapat menghadapi resesi pada awal dan pertengahan tahun delapan puluhan dan dapat memenuhi permintaan dari pasar yang sangat banyak yang terjadi sejak tahun 1990an sampai sekarang.

Amerika Serikat, sama juga seperti negara yang lain, melakukan perlindungan terhadap transportasi domestiknya melalui hukum cabotagennya yang adalah *U.S. Maritime Cabotage Law*. *U.S. Maritime Cabotage Law* terdiri dari 31 keputusan pemerintah yang terpisah. Secara sederhana, peraturan-peraturan ini menjadikan kapal-kapal berbendera Amerika memiliki hak untuk melakukan pengangkutan barang dan penumpang. Sekumpulan peraturan ini mengatur mengenai pengangkutan barang maupun orang (penumpang) antara dua daerah di wilayah Amerika Serikat. Selain itu, peraturan ini juga mengatur mengenai daerah kekuasaan serta harta kekayaan alam Amerika Serikat, dan mengenai hak untuk melakukan eksploitasi sumber daya alam kelautan dan perikanan di perairan Amerika Serikat.

Undang-undang mengenai cabotage yang ditetapkan tahun 1789 menimbulkan suatu kewajiban ukuran muatan (*tonnage duties*) kapal untuk setiap kapal pengangkutan barang yang memasuki *coastwest trade* yang tidak dibuat atau tidak dimiliki oleh warganegara Amerika. *Tonnage Duties* ini juga dikenakan kepada kapal Amerika yang tidak memenuhi persyaratan warga negara Amerika sebagai awak kapal. Melalui peraturan ini Amerika mempromosikan *US-Flag fleet*. Di tahun 1817, kongres Amerika juga telah menetapkan suatu peraturan untuk menghambat kapal asing dari perdagangan domestik.

Dua sumber hukum yang utama yang mengimplementasikan Azas Cabotage adalah *The Passenger Vessel Services Act* dan *The Jones Act*. *The Passenger Vessel Services Act of 1886* mengatur mengenai pengangkutan penumpang antara pelabuhan di Amerika. Sedangkan *The Jones Act* mengatur mengenai kepemilikan, konstruksi dan pengawakan dari barang dan penumpang.

2.4.1.1. The Passenger Services Act

Peraturan ini dirintis dengan adanya *The Passenger Vessel Act* tahun 1886 yang disusun pada tanggal 19 Juni 1886 oleh 49 kongres dan peraturan ini dapat ditemukan pada U.S. law pada Chaoter 4219 Section 8,24 Stat.8.¹⁵ Peraturan ini

¹⁵ The Jones Act refers to Section 27 of the Merchant Marine Act of 1920, which requires that all water transportation of goods between U.S. ports be on U.S.- built, crewed, and operated ships.

mengatur bahwa setiap kapal asing yang melakukan pengangkutan orang (*passenger*) antara tempat-tempat atau pelabuhan-pelabuhan di Amerika Serikat dimana orang tersebut telah di angkut ke kapal di Amerika, akan dikenakan denda sebesar dua dollar untuk setiap penumpang yang diangkut.

Pada tanggal 17 Februari 1898, 55 konres mengamandemennya. Amandemen dari peraturan ini dapat ditemukan pada Chapter 2610, section 2, 24 Stat.8.¹⁶ Adapun amandemennya mengubah dendanya dari dua dollar menjadi dua ratus dollar, dimana hal ini memperlihatkan perlawanan kepada kapal asing yang mengangkut penumpang di Amerika Serikat. Berdasarkan perubahannya maka peraturan tersebut mengatakan :

“No foreign vessel shall transport passenger between port or places in the United States, either directly or by way of foreign ports or places in the United States, under penalty of two hundred dollars for each passenger so transported and landed”.

Jadi dapat diartikan bahwa tidak ada kapal luar negeri yang mengangkut penumpang antara pelabuhan atau tempat di Amerika Serikat, baik secara langsung atau melalui pelabuhan asing atau tempat di Amerika Serikat, jika hal itu dilanggar maka akan dikenakan denda sebesar dua ratus dollar untuk setiap penumpang yang diangkut.

2.4.1.2. The Jones Act

Setelah berakhirnya Perang Dunia pertama, *The Senate Commerce Committee* (Komite Senat Perdagangan) yang dipimpin oleh Senator Wesley L. Jones dari Washington, melakukan suatu penelitian untuk menentukan apa yang harus dilakukan dengan begitu banyaknya kapal yang dimiliki dan dioperasikan oleh pemerintah Amerika Serikat. Sebagai hasilnya kongres menetapkan *Merchant Marine Act* 1920, yang mengandung suatu kebijakan yang diperlukan untuk pertahanan nasional dan pertumbuhan dari perdagangan dalam serta luar negeri. Peraturan ini mengatur bahwa tidak ada yang dapat ditransportkan melalui air diantara pelabuhan Amerika yang

¹⁶ <http://www.hawaii.gov/dbedt/he7-99/psa.html>, diunduh pada 17 Maret 2010.

diangkut dengan kapal lain selain kapal yang dibuat dan didaftarkan di bawah hukum Amerika Serikat dan dimiliki oleh warga negara Amerika Serikat.

Kodifikasi ulang dari *U.S. Cabotage Laws* pada tahun 1920 ini menyebabkan meningkatnya persyaratan kepemilikan sebuah kapal dari 50 persen sampai dengan 75 persen dan menciptakan standar yang akan digunakan jika standar yang 75 persen tersebut telah dapat dipenuhi. *The Jones Act* juga mengatur persyaratan bahwa suatu kapal dibuat dan diperlihara oleh tempat pembuatan kapal Amerika. Hal ini bertujuan untuk pertahanan negara, sehingga kapal niaga mereka pun dapat dijadikan sebagai armada pertahanan negara jika Amerika harus berperang.

Peraturan ini bertujuan agar Amerika Serikat memiliki pedagang-pedagang di laut yang memiliki berbagai macam kapal yang juga memiliki peralatan yang lengkap. Tujuan tersebut telah tercapai, *The Jones Act* telah menjadikan Amerika sebagai pemimpin dunia dalam teknologi dan keahlian maritim. Melalui peraturan ini, Amerika telah menjadikan perdagangan lintas airnya menjadi segmen yang kompetitif untuk industri transportasi nasionalnya.

2.4.2. Implementasi Azas Cabotage di negara Kanada

Walaupun Kanada bukan termasuk sebagai Negara maritim besar dunia, namun kegiatan perdagangan menggunakan moda transportasi laut telah dilakukan sejak awal didirikannya koloni *British Columbia* hingga saat ini, sehingga pelayaran memegang peranan yang penting dalam kegiatan perekonomian Kanada. Oleh sebab itu, Kanada, layaknya Amerika Serikat, berusaha untuk melindungi kegiatan pelayaran domestik dari kapal-kapal berbendera asing. Berdasarkan alasan tersebut Kanada juga menerapkan azas cabotage.

Sumber hukum yang mengatur mengenai cabotage di negara ini terdapat pada Chapter 98 of the *Customs Tariff and Customs Act*. Pembuat Undang-undang negara Kanada membatasi jumlah dan tipe dari pergerakan cabotage yang dapat dikuasai oleh kapal pengangkut luar negeri. Pengangkutan luar negeri yang diatur adalah pengangkutan dibawah tariff 9801.10.00. Kontainer import kurang dari tariff

9801.10.00 dapat memasuki Kanada tanpa kewajiban dan pembayaran pajak.

Kebebasan melakukan kewajiban dapat diberikan jika:

1. Kontainer tersebut dimiliki atau disewa dan diimport oleh seseorang yang bukan warga negara Kanada;
2. Merupakan kegiatan operasional sehari-hari perusahaan pelayaran, kontainer meninggalkan dan kembali keluar negeri;
3. Pengendali utama dari kontainer berasal dari luar negeri; dan,
4. Kontainer harus meninggalkan Kanada dalam waktu 30 hari dari tanggal pengangkatan.

Pengangkut luar negeri yang memasuki Kanada untuk tujuan import dan ekspor dan tidak meninggalkan Kanada dalam waktu 30 hari maka kebebasan akan melakukan suatu “kewajiban” akan dihilangkan.

Kontainer luar negeri dapat melakukan pengangkutan domestik secara insidental ketika pengangkut tersebut berada dalam waktu maksimum durasi 30 hari yang diizinkan di Kanada. Pengangkutan domestik yang insidental harus dilaksanakan di tapal batas Kanada dengan rute yang umumnya dilalui oleh kapal asing dan hanya diperbolehkan melalui rute alternatif dari rute yang digunakan oleh kapal asing secara. Ketika melakukan pengangkutan maka layanan terhadap pengangkutan barang impor tersebut dilakukan di luar wilayah Kanada. Sebagai tambahan, kontainer tidak dapat masuk ke Kanada dengan tujuan menjadikan Kanada sebagai transit menuju daerah lain keluar Kanada.

Undang-undang mengartikan “*transportation incidental to the International traffic of Goods*” sebagai transportasi barang-barang dari suatu daerah di Kanada yang terjadi sebelum dan sesudah kontainer digunakan untuk transportasi perdagangan luar negeri. Pengangkutan dalam negeri dapat dilakukan jika jalurnya sesuai dengan jalur yang digunakan oleh kapal pengangkut tersebut dalam melakukan pengangkutan barang dari luar negeri. Hal tersebut harus dilakukan dengan petunjuk yang umum dari pengangkutan barang dan mengikuti rute yang serupa dan konsisten dengan “*International load*”. Interpretasi serupa dan konsisten, dalam hal ini diserahkan kepada diskresi dari kebiasaan pejabat yang berwenang.

Universitas Indonesia

Peraturan tersebut juga mengizinkan pertukaran peralatan (*Equipment Switching*) untuk alasan apapun. Selama pengangkutan terjadi, barang internasional dapat dipindahkan dari satu kapal ke kapal lain. Tidak ada batasan untuk waktu pemindahan barang domestik ke kontainer asing selama masing-masing kontainer mematuhi peraturan cabotage yang diatur dalam *Customs Act*. Hal ini berarti dalam waktu maksimum 30 hari, pemindahan dilakukan secara insidental terhadap pengangkutan internasional dan hanya dapat dilakukan satu kali.

Untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan Kanada terkait dengan cabotage ilegal, Kanada memberikan *Administrative Monetary Penalty System* (AMPS). Sebagai kesimpulan maka diketahui bahwa pembentukan Undang-undang Kanada membatasi jumlah dan tipe dan muatan pengangkutan yang dapat dilakukan oleh kontainer asing. Dua tipe spesifik dari penerapan azas cabotage adalah diperbolehkannya:

1. *Repositioning move*

Pengangkutan di dalam wilayah perairan domestik yang dilakukan oleh kapal asing karena melakukan pengangkutan barang dalam rangka pergerakan ekspor dan import.

2. *Equipment switching at sufferance warehouse station*

Pertukaran peralatan (*Equipment switching*) untuk alasan apapun. Selama pengangkutan terjadi, barang internasional dapat dipindahkan dari satu kapal ke kapal lain. Tidak ada batasan untuk barang internasional dapat dipindahkan kepada kontainer asing lainnya. Selain itu, tidak ada batasan untuk waktu pemindahan barang domestik ke kontainer asing selama masing-masing kontainer mematuhi peraturan cabotage yang diatur dalam *Customs Act*.

Bagi Kanada, kontainer asing dianggap sebagai temporary import dan tidak memiliki “kewajiban” apapun selama ia berada dalam waktu maksimum durasi 30 hari dan dibawah tariff 9801.10.00. Implementasi cabotage di Kanada untuk melindungi perusahaan pelayaran nasionalnya adalah dengan membatasi dengan ketat persyaratan-persyaratan yang harus dilakukan kapal asing jika kapal asing hendak melakukan pengangkutan di lintas air dalam negerinya.

2.4.3. Implementasi Azas Cabotage di Beberapa negara Lainnya

Azas cabotage juga diterapkan di beberapa negara lain, khususnya negara-negara maritim. Di Yunani, penerapan azas cabotage dapat dilihat dari adanya ketentuan bahwa pengangkutan penumpang dan kargo hanya boleh dilakukan oleh kapal-kapal berbendera Yunani. Namun, kondisi sekarang menggambarkan bahwa pengaturan ini tidaklah lagi secara penuh dilaksanakan. Kondisi sekarang memperbolehkan kapal-kapal niaga Uni Eropa untuk beroperasi di wilayah perairan Yunani namun terbatas hanya pada bidang perdagangan non strategis, dan dengan ketentuan bahwa kapal yang digunakan haruslah berbobot lebih dari 650 GT. Pembatalan pemberlakuan azas cabotage pun dimungkinkan terhadap kapal-kapal Uni Eropa dalam kondisi yang mengutamakan azas resiprositas. Sebagai tambahan pengaturan lainnya mencakup bahwa para awak kapal haruslah seluruhnya berkebangsaan negara-negara yang tergabung dalam Uni Eropa, kepemilikan saham lebih dari 50% oleh orang-orang berkebangsaan Yunani atau badan usaha/badan hukum Yunani yang kepemilikan saham dalam badan tersebut dimiliki 50% lebih oleh warga negara Yunani.

Penerapan azas cabotage yang akan dibahas secara singkat juga adalah penerapan azas cabotage di Malaysia. Di Malaysia penerapan azas cabotage tidak begitu ketat. Kapal asing dapat memperoleh izin sementara dari *Domestic Shipping Licensing Board* (DSL) untuk mengangkut barang dalam perdagangan domestik, dimana telah sebelumnya diakui secara tertulis oleh *Malaysian Shipowners Association* (MASA) bahwa tidak ada kapal berbendera Malaysia yang memenuhi kriteria pengangkutan barang tersebut.

Di Brazil pengaturan yang serupa dapat ditemukan, yakni bahwa pengangkutan barang dan penumpang dalam wilayah Brazil harus dilakukan oleh kapal Brazil. Barulah pada Agustus 1995 kapal asing diperbolehkan untuk ambil bagian dalam pengangkutan domestik dengan syarat bahwa kapal asing tersebut dicarter secara *bareboat, time and voyage*. Sebagai hasil dari amandemen konstitusi ke-7 pada Agustus 1995, kapal pesiar asing diizinkan untuk menggunakan rute

perairan pantai dan perairan pedalaman. Kebijakan ini menyangkut dibukanya 7.480 kilometer perairan dalam wilayah Brazil untuk perjalanan pesiar mewah rute trans-atlantik. Pengimplementasian cabotage di Brazil menyebabkan volume kargonya berkembang dari 37 juta tonnase pada tahun 1996 menjadi 67 tonnase pada tahun 2000 dan meningkatkan jumlah pelaku usaha dari 5.000.000 GRT di tahun 1970 menjadi 35.000.000 GRT di tahun 2000.

2.5. Perkembangan Azas Cabotage di Indonesia

Penerapan azas cabotage di Indonesia dapat diketahui dengan melihat bagaimana peraturan perundang undangan atau peraturan hukum terkait memberikan definisi dan pengaturan dalam permasalahan tersebut. Pada kenyataannya, pengaturan cabotage di Indonesia ternyata telah dimulai bahkan sebelum negara Indonesia itu sendiri terbentuk. Untuk itu dapatlah diberikan gambaran secara umum melalui pemaparan peraturan perundang undangan tersebut.

Peraturan-peraturan yang pernah ada sebagai landasan hukum di bidang pelayaran nasional sejak zaman penjajahan Belanda sampai saat ini adalah:

1. Indische Scheepvaart 1936 (s 1936-700)
2. PP No. 61 tahun 1954 (LN 1954-107) tentang “Perusahaan Muatan Kapal Laut”.
3. PP No. 47 tahun 1957 (LN 1957 -104) tentang “Perizinan Pelayaran”.
4. PP No. 12 tahun 1962 (LN 1962 – 47) tentang “Peraturan Perusahaan Kapal Laut”.
5. PP No. 5 tahun 1964 tentang “Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut”.
6. PP No. 2 tahun 1969 (LN 1969 – 2) tentang “Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut”.
7. Instruksi Presiden No. 4 tahun 1985.
8. Paket November No. 21 tahun 1988.
9. Instruksi Presiden No.3 tahun 1991.
10. Undang-undang No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran.

11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 tahun 2005.
12. Instruksi Presiden No. 5 tahun 2005 tentang “Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional”.
13. Undang-undang No. 8 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

2.5.1. Pengaturan Azas Cabotage pada Masa Hindia-Belanda

Di masa Hindia-Belanda, potensi kelautan laut Indonesia sudah dimanfaatkan dengan adanya berbagai macam pengaturan-pengaturan yang secara tidak langsung telah menerapkan azas cabotage. Pada masa tersebut di laut dan udara ada *Koninklijk Paketvaart Maatschapij* (KPM) di mana KPM masing-masing mempunyai jaringan “*international*” dan “*interinsulaire*” (domestik). Pengaturan mengenai pelayaran otomatis sudah ada, dimana pada saat itu sudah ada penerapan azas cabotage paling awal di Indonesia.

2.5.1.1. Indische Scheepvaart

Indische Scheepvaartwet 1936 (Stb. 1936 No. 700) adalah suatu produk hukum buatan pemerintahan Hindia Belanda yang mengatur mengenai pelayaran. Setelah masa kemerdekaan, peraturan ini juga dikenal dengan nama Ordonansi Pelayaran Indonesia 1936, atau juga sering disebut dengan istilah Undang-undang Pelayaran Indonesia 1936. Undang-undang ini adalah merupakan produk hukum pertama dari pemerintahan Hindia-Belanda yang didalamnya mengatur mengenai masalah-masalah pelayaran dan kepelabuhan di sepanjang daerah jajahannya. Dari segi isinya, undang undang ini dapat dikatakan cukup ringkas karena hanya berisi sembilan pasal saja.¹⁷

Undang-undang Pelayaran 1936 ini pada dasarnya mengatur mengenai masalah-masalah pelayaran dan kepelabuhan di Indonesia. Namun diantara beberapa pengaturan yang terdapat Undang-undang ini, secara khusus Undang-undang ini mengatur mengenai dua hal pokok yaitu mengenai:

- a. Regime (pengaturan hukum) tentang pelayaran

¹⁷ N.H.T. Siahaan dan H. Suhendi, *hukum laut nasional himpunan peraturan perundang undangan kemaritiman*, Jakarta: Djambatan, 1989) hlm. 43

b. Regime tentang pelabuhan laut

Hal yang ditegaskan dalam hal ini terkait dengan cabotage adalah bahwa Kapal Laut berbendera Belanda (setelah Indonesia merdeka) berhak melakukan pelayaran pantai. (*kustvaart; coastal shipping*). Dalam hal ini, pelayaran pantai yang dimaksud dalam Undang-undang adalah: "penyelenggaraan pengangkutan dengan kapal laut barang-barang yang dimuat dan/atau penumpang-penumpang yang dinaikan, di pelabuhan laut atau pelabuhan pantai ke pelabuhan laut atau pelabuhan pantai lainnya, dimana barang-barang tersebut dibongkar, dan/atau penumpang tersebut diturunkan tanpa memperhatikan rute yang ditempuh". Pada peraturan-peraturan perundang-undangan Indonesia selanjutnya pelayaran pantai digantikan dengan istilah pelayaran nusantara. Di berbagai peraturan dan kebijaksanaan pemerintah yang lahir kemudian istilah pelayaran nusantara lebih banyak digunakan ketimbang pelayaran pantai, sedangkan di kalangan perdagangan lebih banyak digunakan istilah pelayaran antar pulau.

Selanjutnya dalam ordonansi tersebut dikemukakan bahwa kapal-kapal asing yang berbendera negara-negara yang bersahabat dengan Belanda atas dasar syarat timbal balik dan dengan memperhatikan ketentuan perundang-undangan dan peraturan setempat, dan kapal yang berbendera Belanda (Indonesia) dapat memasuki pelabuhan laut untuk perdagangan luar negeri. Dalam hal ini yang dimaksud dengan pelabuhan laut adalah: "suatu pelabuhan yang dinyatakan pelabuhan laut oleh suatu peraturan pemerintah".¹⁸ Ditegaskan pula bahwa pelabuhan laut terbuka untuk perdagangan luar negeri bagi kapal-kapal laut yang berlayar dengan bendera Indonesia dan dengan bendera negara-negara yang bersahabat dengan Indonesia, atas dasar syarat timbal balik dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan setempat. Namun dengan atau berdasarkan peraturan pemerintah, pelabuhan pantai, yaitu pelabuhan yang bukan berstatus sebagai pelabuhan laut dapat dinyatakan terbuka untuk perdagangan luar negeri bagi kapal-kapal dengan jenis atau ukuran tertentu ataupun bagi perdagangan barang-barang tertentu.

¹⁸ *Ibid*, hal 147

Undang undang ini melakukan suatu pengecualian terhadap ketentuan ini, yaitu bahwa oleh atau atas nama pemerintah, apabila dianggap perlu dengan disertai syarat-syarat tertentu, dapat diberikan dispensasi atas syarat-syarat bendera bagi kapal-kapal asing, baik dalam keadaan luar biasa ataupun untuk melayari trayek-trayek tertentu atau untuk pengangkutan barang-barang tertentu dalam pelayaran pantai.¹⁹

Penerapan pola pelayaran ini pada zaman pemerintahan Belanda berjalan cukup baik dengan terciptanya kerjasama terpadu antara perusahaan pelayaran milik Belanda N.V.K.P.M dengan perusahaan dagang raksasa milik Belanda. Selain itu terbukanya pelabuhan laut bagi asing digunakan sebagai alat pengendali untuk menjaga keseimbangan antara lalu-lintas kapal-kapal dalam mengangkut barang-barang untuk perdagangan luar dan dalam negeri dengan menambahkan atau mengurangi jumlah pelabuhan laut yang dapat dimasuki oleh kapal asing.

Berdasarkan ordonansi tersebut, cabotage bagi Indonesia adalah sama dengan pelayaran pantai, pelayaran antar pulau dan pelayaran nusantara, bahkan dapat pula meliputi pelayaran ke atau dari pelabuhan negara-negara tetangga langsung, seperti Singapura, Malaysia, karena penyelenggaraan pelayaran pantai menurut ordonansi tersebut tidak memperhatikan rute yang ditempuh.²⁰

2.5.2. Periode Tahun 1950 – 1970

Dalam masa ini adalah awal dari munculnya peraturan perundang-undangan mengenai azas cabotage secara khususnya dan mengenai pelayaran serta kepelabuhanan dan usaha muatan kapal laut di Indonesia. Walaupun tidak ada Undang-undang yang dihasilkan dalam periode ini, periode ini menghasilkan beberapa peraturan pelaksana terhadap Undang-undang Pelayaran 1936 yang memberikan dasar terhadap perkembangan peraturan mengenai cabotage, pelayaran, kepelabuhanan serta usaha muatan kapal laut di Indonesia pada masa yang akan

¹⁹ M. Hussey Umar, *op. cit.*, hal 174.

²⁰ *Ibid*, hlm. 140-141

datang. Selain itu, terdapat juga beberapa peraturan yang memberikan pendekatan terhadap pentingnya untuk diadakan pengaturan mengenai kesejahteraan sosial masyarakat Indonesia, terutama kesejahteraan yang timbul akibat kegiatan pelayaran. Walaupun produk peraturan perundang-undangan yang dihasilkan dalam periode ini berjumlah lumayan banyak, namun efeknya pada masyarakat saat itu kurang dirasa, karena salah satunya disebabkan oleh kegagalan pemerintah dalam mengimplementasikan peraturan-peraturan tersebut.

2.5.2.1. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1954

Peraturan Pemerintah ini ditetapkan untuk membatasi ketentuan-ketentuan lama yang terlalu memberikan kebebasan sehingga jumlah perusahaan *veem* di pelabuhan terlalu banyak dan tidak lagi menjamin efisiensi kegiatan-kegiatan di pelabuhan dalam menunjang penyelenggaraan pengangkutan laut. Oleh sebab itu, fokus utama dari Peraturan Pemerintah adalah terhadap usaha muatan kapal laut serta penunjang penyelenggaraan pengangkutan laut.

Namun, Peraturan Pemerintah ini juga memiliki kandungan politis. Selain untuk meningkatkan efisiensi kegiatan-kegiatan pelabuhan dan pelayaran di Indonesia, Peraturan Pemerintah ini berfungsi juga untuk memotong kekuasaan pihak asing dan mendorong berkembangnya perusahaan muatan kapal laut nasional. Ketentuan ini juga mengatur mengenai persyaratan-persyaratan izin usaha dimana diatur bahwa modal dan semua hak-hak mengenai perusahaan harus dimiliki oleh warga negara Indonesia.

Dari ketentuan dalam Peraturan Pemerintah ini maka dapat dilihat bahwa pemerintah semakin berusaha untuk memajukan pelayaran nasional dengan terus memberikan kemudahan-kemudahan bagi perusahaan muatan kapal nasional.

2.5.2.2. Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1957

Peraturan Pemerintah (PP) ini ditetapkan dengan maksud untuk mengembangkan perusahaan-perusahaan pelayaran nasional yang baru bertumbuh pada bagian pertama tahun lima-puluhan. PP ini merupakan produk peraturan

perundang-undangan pertama yang dibuat oleh Indonesia yang mengatur tentang penyelenggaraan pelayaran dalam fungsinya bagi perkembangan ekonomi dan sosial. Pada dasarnya, PP ini dibuat agar perusahaan-perusahaan lokal yang baru bertumbuh tersebut bisa bersaing dengan N.V.K.P.M. yang masih menguasai perairan Indonesia.

Sesuai dengan tujuannya, PP ini menekankan pada perlunya menjamin terselenggaranya angkutan laut di semua bagian wilayah Indonesia dengan suatu sistem koordinasi yang tertib melalui mekanisme perizinan pelayaran. Jadi PP ini pada hakekatnya merupakan peraturan tentang perizinan pelayaran yang didasarkan pada Undang-undang pelayaran Indonesia 1936. Ketentuan pokok yang ada di dalam PP tersebut adalah:

1. Pengangkutan laut dengan kapal-kapal niaga hanya diperbolehkan setelah diberikan izin oleh atau atas nama menteri pelayaran;
2. Pemberian izin tersebut hanya dapat diberikan kepada perusahaan pelayaran Indonesia yang berbentuk badan hukum;
3. Pemberian izin hanya diberikan setelah adanya pertimbangan oleh suatu panitia yang khusus dibentuk untuk mempertimbangkan suatu pengajuan permohonan izin. Hal ini dilakukan untuk mencapai koordinasi dan ketertiban;
4. Di dalam izin akan ditetapkan antara lain trayek, peraturan perjalanan, dan tarif pengangkutan;
5. Pelaksanaan perizinan harus diawasi sebaik-baiknya dan tiap-tiap pelanggaran yang bersangkutan harus dihukum;

Ketentuan pelaksanaan dari PP ini menjadikan jumlah perusahaan-perusahaan pelayaran bertambah, terlebih karena pelayaran pantai tidak mengadakan penggolongan berbagai jenis usaha pelayaran dan usaha penunjang angkutan laut secara spesifik.

2.5.2.3. Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1962

Penataan kembali kegiatan usaha muatan kapal laut melalui Peraturan Pemerintah ini tidak mengalami perubahan yang signifikan tentang penerapan azas cabotage. Perubahan yang timbul dari Peraturan Pemerintah sebelumnya hanya:

1. PP ini mengatur bahwa seluruh mata rantai pekerjaan usaha muatan kapal laut merupakan satu kesatuan usaha dan tidak lagi merupakan kegiatan usaha yang terpecah-pecah dimana masing-masingnya memerlukan izini usaha;
2. Melalui PP ini, izin usaha muatan kapal laut dapat diberikan kepada perusahaan pelayaran dan perusahaan non-pelayaran sehingga terdapat perusahaan-perusahaan yang khusus berusaha di bidang muatan kapal laut.

2.5.2.4. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1964

PP ini dan perangkat peraturan pelaksanaannya (Peraturan Presiden No. 18 Tahun 1964, Peraturan Presiden No. 30 tahun 1964, Keputusan Presiden No. 93 tahun 1965 dan Keputusan Menteri Perhubungan Laut No. Kab. 4/17/9) dapat dianggap merupakan tonggak perkembangan pembinaan pelayaran nasional yang cukup berarti, karena memberikan dasar pembinaan pelayaran atas angkutan laut nasional yang utuh yang kemudian dikembangkan pada kurun waktu berikutnya. Penerapan azas cabotage pada PP ini tidak mengalami perubahan dari peraturan-peraturan sebelumnya.

2.5.3. Periode Tahun 1980 – 2000

Semasa periode ini telah dihasilkan satu Undang-undang baru mengenai pelayaran Indonesia, yaitu Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992, yang merupakan sebuah prestasi besar bagi Indonesia. Namun, resesi ekonomi yang terjadi pada masa itu juga berperan penting dalam membentuk sudut pandang pembentuk Undang-undang pada masa itu.

2.5.3.1. Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985

Resesi ekonomi yang berkepanjangan memberikan dampak yang besar kepada Indonesia sehingga pemerintah berusaha untuk menggalakkan ekspor non-migas.

Universitas Indonesia

Untuk mendukung program tersebut, pemerintah mengeluarkan Inpres No. 4 Tahun 1985 guna memperlancar penyebaran arus barang antar pulau, ekspor dan impor dalam rangka peningkatan kegiatan ekonomi dan ekspor komoditi non-migas.

Inpres ini dan peraturan pelaksanaannya pada hakekatnya telah mengadakan beberapa perubahan mendasar mengenai penyelenggaraan angkutan laut seperti yang selama ini diatur dalam PP No. 2 tahun 1969 dan peraturan lainnya. Terkait dengan proteksi pemerintah terhadap pelayaran nasional, beberapa perubahan ketentuan telah terjadi, diantaranya sebagai berikut:

1. Perusahaan-perusahaan pelayaran samudera umum, nusantara dan khusus dapat menjadi agen perusahaan pelayaran asing yang menyelenggarakan pelayaran tetap dan tidak tetap tanpa memerlukan surat izin yang selama ini dikenal dengan Surat Keagenan Umum (SKU) tetapi cukup memberitahukan kepada Menteri Perhubungan cq. Direktur Jenderal Perhubungan Laut tentang adanya perjanjian keagenan. Ketentuan ini dimaksud untuk menghapuskan rantai birokrasi yang selama ini terjadi terus menerus.
2. Bagi perusahaan asing yang telah menunjuk agen ditentukan bahwa:
 - a. Semua kapal yang dioperasikan dapat memasuki perairan dan singgah di pelabuhan-pelabuhan yang ditentukan dalam perjanjian;
 - b. Pelabuhan yang boleh disinggahi adalah semua pelabuhan laut yang terbuka untuk perdagangan luar negeri;
 - c. Semua kapal yang dioperasikan dapat singgah tanpa ada batas waktu baik mengenai lamanya singgah maupun frekuensi memasuki pelabuhan;
 - d. Semua kapal yang dioperasikan tidak ada batasan pembongkaran atau pemuatan barang baik mengenai jenis maupun volumenya.
3. Perusahaan-perusahaan pelayaran nasional yang mengusahakan pelayaran tetap atau tidak tetap dari atau ke pelabuhan Indonesia atau kapal berbendera asing yang dioperasikan atau dicarter tidak diperlukan izin berlayar.

Dengan adanya ketentuan ini, maka kapal-kapal nasional ditempatkan pada posisi bersaing yang tajam dengan kapal asing dalam memasuki pelabuhan-pelabuhan

Indonesia untuk memuat atau membongkar barang. Inpres ini juga telah mengesampingkan Keppres No. 18 tahun 1982 tentang pengangkutan barang-barang milik pemerintah yang harus dilakukan dengan kapal-kapal nasional atau kapal-kapal yang dicarter oleh perusahaan pelayaran nasional.

Instruksi Presiden ini mulai menghilangkan kekuatan dari penerapan azas cabotage dalam pelayaran nasional Indonesia. Sebagaimana kita ketahui dari Inpres ini, perusahaan pelayaran asing diberi kemudahan yang terlalu besar oleh pemerintah untuk memasuki pelabuhan Indonesia. Inpres ini membolehkan kapal asing yang telah menunjuk agen untuk dapat singgah tanpa batas waktu baik mengenai lamanya singgah maupun frekuensi dan maupun batasan untuk pembongkaran atau pemuatan barang.

Sebagai tambahan, sebelum periode dikeluarkannya Inpres No 4 tahun 1985 ini, pemerintah telah mengeluarkan suatu aturan yang tertuang dalam KM No. 57 tahun 1983. Kebijakan yang dikeluarkan pemerintah dalam KM no. 5 tahun 1983 ini adalah ketentuan yang mengharuskan industri pelayaran nasional menghapuskan semua kapal yang telah berusia dua puluh tahun, dan pemerintah menjanjikan akan membantu pengadaan kapal baru. Kebijakan ini membuat banyak industri pelayaran pada saat itu yang menjual kapalnya sebagai besi tua kepada negara lain. Namun ternyata pelaksanaan janji pemerintah dalam hal membantu pengadaan kapal baru tidak sesuai dengan kenyataannya. Pemerintah terkesan ingkar janji karena pengadaan kapal baru ternyata sulit dilakukan oleh indsutri pelayaran nasional yang disebabkan tidak adanya kemudahan mendapatkan kredit, dan tidak adanya kebijakan pemerintah yang mendukung hal tersebut agar terwujud.²¹

2.5.3.2. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988

Kebijaksanaan pemerintah dalam wujud deregulasi di bidang perhubungan laut yang tercermin dalam Peraturan Pemerintah tentang perusahaan dan penyelenggaraan angkutan laut ini atau yang lebih dikenal dengan paket November

²¹ “Mengapa Industri Pelayaran harus Impor Sementara”, <http://www.beacukai.go.id/library/data/wbc377.pdf>, diunduh 1 Januari 2010

merupakan salah satu tonggak perkembangan penting dalam kebijaksanaan perhubungan laut.

Melalui PP No 17 tahun 1988 (LN No. 301 tahun 1988) tentang Pengusahaan dan Penyelenggaraan Angkutan Laut dan peraturan-peraturan pelaksanaannya, pemerintah mengambil berbagai langkah kebijaksanaan di bidang angkutan laut yang bersifat mendasar. Pemerintah memiliki tujuan terhadap kebijaksanaan ini adalah untuk meningkatkan peran serta dan kemampuan pelayaran nasional serta untuk meningkatkan pelayanannya pada produsen dan masyarakat umum. Jelaslah bahwa tujuan-tujuan tersebut dikaitkan dengan kebijaksanaan pemerintah dalam menggalakkan kegiatan pengembangan perdagangan termasuk distribusi barang dalam negeri dan upaya peningkatan ekspor non-migas dan pelaksanaan kebijaksanaan baru tersebut meliputi persyaratan usaha, perizinan usaha, pola trayek dan penerapan azas cabotage. Adapun beberapa paket kebijaksanaan dalam paket November tahun 1988 adalah mengenai :

1. Izin usaha
2. Persyaratan usaha
3. Permohonan izin
4. Pola trayek
5. Penerapan azas cabotage

Menurut penjelasan Menko Ekuin dan Wasbang saat itu, paknov ini tetap mempertahankan azas cabotage sebagaimana yang dianut oleh Ordonansi Pelayaran tahun 1936. Jika pada Ordonansi Pelayaran tahun 1936 menetapkan bahwa penyelenggaraan pelayaran dalam negeri dilakukan oleh kapal berbendera Indonesia dan penggunaan kapal berbendera asing pada pelayaran dalam negeri diperlukan Dispensasi Syarat Berbendera (DSB), maka melalui paknov ini kepada perusahaan-perusahaan pelayaran nasional diberi kemudahan untuk menggunakan kapal-kapal berbendera asing untuk pelayaran dalam negeri baik atas dasar carter, sewa guna usaha atau berdasarkan perjanjian.

2.5.3.3. Undang Undang Nomor 21 Tahun 1992

Pencerminan azas cabotage dalam Undang-undang ini dapat dilihat dalam ketentuan Pasal 73. Dalam ketentuan yang mengaturnya disebutkan bahwa angkutan laut dalam negeri dilakukan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia. Keberlakuan azas cabotage dalam Undang-undang ini tetap memiliki pengecualian, dimana hal ini ditunjukkan dalam Pasal 73 ayat (2). Pengecualian tersebut berupa tetap diperbolehkannya penggunaan kapal berbendera Indonesia, dan pengecualian ini ditentukan oleh pemerintah.

Dengan adanya ketentuan sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 73 Undang-undang No. 21 tahun 1992 tersebut tidak terlalu memberikan hasil yang signifikan bagi perkembangan penguasaan angkutan laut dalam negeri bagi kapal-kapal berbendera Indonesia. Kondisi terpuruk yang dialami industri pelayaran tidak menjadi bertambah baik bahkan terkesan jalan di tempat. Hal ini jelas terjadi karena bentuk pengaturan dalam Undang-undang tersebut yang masih sangat permisif bagi kapal-kapal asing untuk melakukan kegiatan pengangkutan domestic dalam wilayah perairan Indonesia.

Undang-undang ini berlaku dua tahun setelah diundangkan pada tanggal 17 September 1992. Namun dari segi keberlakuan tersebut, tidak ada alasan yang kuat bagi industri pelayaran nasional untuk memacu pertumbuhan dan pengadaan armada kapal niaga untuk memenuhi kebutuhan pengangkutan barang maupun penumpang dalam pelayaran domestik. Ditambah lagi peraturan pelaksana dari undang undang ini tidak mendukung adanya kemudahan bagi pengusaha pelayaran nasional dalam mendapatkan atau membangun armada kapal niaga baru di Indonesia.

2.5.4. Periode Tahun 2000 – Sekarang

Dalam periode ini, pemerintah mulai menunjukkan kesungguhannya untuk menerapkan azas cabotage secara menyeluruh. Hal ini dibuktikan dengan dikeluarkannya Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dimana dalam Undang-undang tersebut dinyatakan bahwa azas cabotage harus sudah dilaksanakan paling lambat pada tahun 2011.

2.5.4.1. Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005

Sehubungan dengan pelaksanaan azas cabotage yang terkesan setengah-setengah dan dengan tidak bertambah baiknya kondisi industri pelayaran nasional, maka diterbitkan Inpres No. 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Fungsi dari Inpres ini adalah untuk mengoptimalkan pelaksanaan kebijakan pemberdayaan industri pelayaran nasional.

Berdasarkan hal itu maka dianggap penting adanya kerjasama dan sinergi di antara instansi pemerintah yang berkaitan dengan sektor industri pelayaran nasional. Untuk memenuhi hal tersebut, dalam Inpres ini diinstruksikan kepada tiga belas menteri ditambah gubernur atau bupati/walikota di seluruh Indonesia untuk menerapkan azas cabotage secara konsekuen dan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan tugas, fungsi dan kewenangan masing-masing guna memberdayakan industri pelayaran nasional. Kebijakan ini perlu dilakukan oleh karena dalam menerapkan azas cabotage secara konsekuen perlu adanya kerjasama dari berbagai sektor terkait dalam pemerintah tanpa adanya hal kerjasama tersebut penerapan azas cabotage sebagai upaya dalam memajukan industri pelayaran nasional hanyalah akan menjadi harapan belaka yang susah terwujud sebagai suatu kenyataan.

Dalam Inpres ini disyaratkan akan adanya jangka waktu tertentu agar pengangkutan domestik Indonesia dilakukan sepenuhnya oleh kapal berbendera Indonesia, namun belum secara pasti disebutkan jangka waktu tersebut hanya masih menggunakan istilah dalam jangka waktu sesingkat-singkatnya. Dengan adanya syarat jangka waktu tersebut paling tidak membuat keseluruhan pihak terkait yang diinstruksikan dalam peraturan ini memiliki rencana target pencapaian pemenuhan dari tujuan diberlakukannya Inpres tersebut.

2.5.4.2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 tahun 2005

Pemerintah Indonesia menerapkan asas cabotage dengan menetapkan roadmap asas cabotage untuk angkutan laut dalam negeri berdasarkan jenis kargo di bawah Permen No. 71 Tahun 2005 atau disebut juga dengan istilah KM 71. KM 71

Universitas Indonesia

secara eksplisit menyatakan bahwa pengangkutan barang di perairan domestik harus dilakukan oleh perusahaan pelayaran Indonesia dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia paling lambat pada tanggal 1 Januari 2011.

Kategori Kargo	Tenggat Waktu Pelaksanaan Asas Cabotage
Kargo Umum	November 18, 2005
Kayu dan Produk hasil Kayu	November 18, 2005
Semen, Pupuk	November 18, 2005
Minyak Palem Mentah, pertambangan, biji-bijian, produk segar	November 18, 2005
Cairan dan bahan-bahan kimia	January 1, 2009
Minyak dan Gas	January 1, 2010
Batubara	At the expiration date of the contract or at the latest by January 1, 2010
Transportasi penunjang kegiatan hulu minyak dan gas (Offshore/lepas pantai)	January 1, 2011

Tabel 1

2.5.4.3. Undang-undang Nomor 17 tahun 2008

Setelah mengalami proses penggodokan yang cukup panjang dan alot di Komisi V DPR RI, akhirnya Rancangan Undang-undang tentang Pelayaran diundangkan pada tanggal 7 Mei 2008 dan menjadi Undang-undang Nomor 17 tahun 2008. Banyak sekali harapan yang ditumpukan pihak-pihak terkait di bidang maritim pada Undang-undang ini.

Undang-undang ini sebagai bentuk penyesuaian dari Undang-undang Nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran, dimana telah terjadi berbagai perubahan paradigma, lingkungan strategis, baik dalam system ketatanegaraan Indonesia seperti penerapan otonomi daerah atau adanya kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi. Selain daripada itu dirasa perlu untuk menciptakan suatu system yang dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan negara, serta memupuk dan mengembangkan jiwa kebaharian dengan mengutamakan

Universitas Indonesia

kepentingan umum, kelestarian lingkungan, koordinasi antara pusat daerah, serta pertahanan dan keamanan.

Adapun pengaturan mengenai azas abotage dalam Undang-undang ini terdapat pada Pasal 8 yang mengatur mengenai angkutan laut dalam negeri. Dinyatakan pada Pasal 8 tersebut bahwa kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Pengaturan azas cabotage dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 ini dirasa jauh lebih tegas dibandingkan dengan model pengaturan pada Undang-undang pendahulunya, hal ini disebabkan di dalam Pasal 8 pula pada ayat (2) nya ditentukan adanya pelarangan bagi kapal asing untuk mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

Menjadi hal yang menarik pula, bahwa dalam Undang-undang ini ditetapkan adanya ketentuan pidana bagi setiap orang yang melanggar Pasal 8 ayat (2) tersebut dengan sanksi pidana berupa pidana penjara paling lama lima tahun dan pidana denda paling banyak enam ratus juta rupiah. Hal ini tentu saja sangat berbeda dengan peraturan perundang-undangan sebelumnya yang sama sekali tidak mencantumkan adanya ketentuan sanksi bagi pelanggaran azas cabotage di Indonesia. Sebagai tambahan, dalam Undang-undang ini diberikan pengaturan untuk memajukan industri angkutan di perairan berupa kemudahan di bidang perpajakan, permodalan dalam pengadaan kapal, dan adanya kontrak jangka panjang untuk angkutan.

Adanya syarat jangka waktu tertentu dalam penerapan azas cabotage secara penuh dalam Inpres Nomor 5 tahun 2005 telah terjawab dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 ini. Hal ini disimpulkan dari ketentuan bahwa kapal asing yang pada saat ini masih melakukan kegiatan pengangkutan domestik di wilayah perairan Indonesia hanya diperbolehkan sampai tiga tahun semenjak Undang-undang ini berlaku. Berarti dalam Undang-undang ini disyaratkan bahwa paling tidak mulai tanggal 7 Mei 2011 azas cabotage harus telah diterapkan secara penuh di Indonesia yang berarti seluruh kapal yang melakukan pengangkutan domestik adalah kapal

berbendera Indonesia yang diusahakan oleh perusahaan pelayaran nasional dan diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

2.6. Azas Cabotage Sebagai Hak Istimewa

Cabotage adalah prinsip pemberian hak istimewa atau hak untuk navigasi dan perdagangan di sepanjang pantai antara dua atau lebih pelabuhan dalam wilayah nasional yang diberikan hanya untuk kapal yang sepatutnya terdaftar di negara itu. Pemerintah Indonesia menerapkan prinsip tersebut dalam Undang-undang Pelayaran dimana dalam Undang-undang tersebut sudah disyaratkan bahwa pelayaran domestik dan bisnis transportasi hanya dapat dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional Indonesia menggunakan kapal berbendera Indonesia. Namun, mereka juga memberikan peraturan bahwa perusahaan-perusahaan pelayaran Indonesia dapat memanfaatkan kapal berbendera asing atas dasar suatu piagam atau perjanjian lain untuk jangka waktu tertentu atau pelayaran, dalam beberapa kondisi dan dengan persyaratan tertentu. Dalam keadaan seperti itu, pemerintah dapat mengizinkan sebuah perusahaan pelayaran Indonesia untuk menyewa kapal berbendera asing untuk tujuan transportasi laut dalam negeri. Undang-undang nomor 21 juga mengatur bahwa penggunaan kapal berbendera asing oleh perusahaan pelayaran Indonesia hanya diizinkan di mana kapal berbendera Indonesia tidak dapat memenuhi kebutuhan transportasi kargo domestik. Setelah cukup ruang pada kapal berbendera Indonesia yang tersedia, penggunaan kapal berbendera asing untuk angkutan dalam negeri tidak akan lagi diijinkan. Dengan dikeluarkannya Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, pemerintah Indonesia mencoba untuk kembali memperkenalkan asas cabotage dengan melibatkan sejumlah instansi pemerintah untuk mendukung pelaksanaan asas cabotage.

Prinsip cabotage ini ditekankan kembali dalam Undang-undang Pelayaran yang selanjutnya menetapkan bahwa untuk transportasi laut domestik, awak kapal juga harus berkewarganegaraan Indonesia. Namun, terdapat suatu masalah dalam pelaksanaan asas cabotage yang tercantum dalam ketentuan peralihan dari Undang-undang Pelayaran yang mengatur bahwa untuk kapal berbendera asing yang masih

melayani angkutan laut dalam negeri masih dapat melakukan kegiatannya paling lama sebagai 3 tahun setelah diberlakukannya undang-undang pelayaran. Berdasarkan hal tersebut, diduga kapal berbendera asing yang ada masih dapat digunakan untuk transportasi laut dalam negeri sampai dengan 6 Mei 2011. Namun, seperti dibahas di atas, KM 71 menyediakan suatu periode waktu yang lebih singkat untuk kapal berbendera asing untuk masih melakukan kegiatannya untuk transportasi kargo tertentu. Kita mungkin mengatakan bahwa ada konflik peraturan antara KM 71 dan Undang-undang Pelayaran sebagai peraturan yang lebih tinggi dari sekadar keputusan menteri. Secara teoritis ada prinsip hukum *lex superior derogat legi inferiori* yang berarti bahwa hukum yang lebih tinggi mengalahkan hukum yang lebih rendah. Dalam hal ini Undang-undang Pelayaran menang atas KM 71. Namun, sebagai masalah praktek, pemerintah Indonesia dan dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, menerapkan ketentuan KM 71 di atas Undang-undang Pelayaran.

Selain itu, masalah lain muncul berkenaan dengan penerapan asas *cabotage* untuk unit lepas pantai seperti unit floating storage dan kendaraan pendukung lainnya untuk transportasi laut seperti floating crane yang merupakan kapal tetapi tidak mengangkut barang dari pelabuhan ke pelabuhan di Indonesia perairan. Hal ini benar bahwa peralatan pendukung seperti di bawah Undang-undang Pelayaran akan dikategorikan sebagai kapal. Namun, asas *cabotage* sebagaimana diatur dalam KM 71 dan Undang-undang Pelayaran khusus menyebutkan bahwa hanya untuk pengangkutan barang dalam transportasi laut domestik dan tidak pernah menyebutkan tentang peralatan pendukung. Pada akhirnya, kita mungkin setuju bahwa unit floating storage dan floating crane tidak mengangkut barang, tapi sekali lagi, dalam praktek lapangan, hal ini juga terpengaruh oleh prinsip *cabotage*. Berdasarkan beberapa diskusi Penulis dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mengenai masalah ini dan meskipun peraturan yang disebutkan di atas, mereka berada di posisi mereka bahwa asas *cabotage* akan berlaku untuk semua jenis kapal dan kegiatan selama mereka beroperasi di perairan domestik Indonesia. Itu berarti termasuk unit lepas pantai yang tidak digunakan untuk mengangkut apa pun.

BAB 3

KEGIATAN INDUSTRI MINYAK DAN GAS BUMI

Indonesia merupakan negara yang kaya akan bahan galian (tambang). Bahan galian itu meliputi emas, perak tembaga, batu bara, minyak, gas bumi, dan lain-lain.¹ Salah satu bahan galian yang bernilai cukup tinggi di Indonesia adalah minyak dan gas. Minyak dan gas bumi, yang merupakan sumber daya alam strategis tidak terbarukan², umumnya ditemukan dan terdapat pada lokasi yang oleh *geologist* atau para ahli geologi disebut sebagai jebakan-jebakan struktural dan *stratigrafic* (*structural and stratigraphic traps*). Jebakan-jebakan tersebut merupakan bentuk-bentukan batuan *reservoir* yang mampu mewardahi minyak dan cairan gas yang terakumulasi. Minyak dan gas bumi bisa ditemukan di lapisan mana saja di bawah permukaan tanah, namun pada umumnya kedua bahan galian ini bisa ditemukan ribuan kaki dibawah permukaan tanah.³

Karena letaknya yang berada didalam permukaan tanah, minyak dan gas bumi tidak bisa ditemukan dengan mudah walaupun teknologi kini sudah berkembang dengan sangat pesat. Data-data yang didapat dari permukaan tanah tidak akan bisa memberikan posisi bahan tambang tersebut secara akurat. Beberapa metode sudah dikembangkan dalam mencari posisi dan letak kandungan minyak dan gas bumi, seperti *core drilling* (pengeboran untuk mengambil batuan contoh), *gravity meters* (pengukuran gravitasi), *seismic survey* (survey seismic), *magnetic survey* (survey magnetic), dan penginderaan jarak jauh dari satelit. Namun, metode-metode ini hanya menghasilkan gambaran mengenai ada atau tidaknya minyak dan gas bumi pada

¹ H. Salim H.S., *Hukum Pertambangan Indonesia*, Cet. 4. (Jakarta: Rajawali Pers, 2008), hlm 18.

² Rudi M. Simamora, *Hukum Minyak dan Gas Bumi* Cet. 1. (Jakarta: Djambatan, 2000), hlm. 31.

³ *Ibid*

formasi tertentu. Metode ini tidak akan bisa memberikan data yang benar-benar akurat mengenai jumlah dan karakteristik bahan galian yang ada di bawah permukaan tanah.⁴

Kegiatan industri minyak dan gas diatur secara umum dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2001 Tentang Minyak dan Gas Bumi (Undang-undang Migas), dimana Undang-undang Migas secara garis besar membagi kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi menjadi 2 (dua) bagian, yaitu:⁵

1. Kegiatan Usaha Hulu
2. Kegiatan Usaha Hilir

Kegiatan tersebut memiliki karakteristik masing-masing.

3.1. Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi

Kegiatan Usaha Hulu adalah kegiatan usaha yang berintikan dan bertumpu pada kegiatan usaha, yang terdiri dari usaha eksplorasi dan eksploitasi. Adapun tujuan dari kegiatan eksplorasi adalah untuk memperoleh informasi mengenai kondisi geologi, menemukan dan memperoleh perkiraan cadangan minyak dan gas bumi dari suatu wilayah kerja tertentu. Sedangkan kegiatan eksploitasi bertujuan untuk menghasilkan minyak dan gas bumi dari wilayah kerja yang ditentukan.⁶ Kegiatan Usaha Hulu dilakukan oleh Badan Usaha atau Badan Usaha Tetap dengan Kontrak Kerja Sama dengan BP MIGAS.⁷ Kegiatan usaha hulu dibedakan menjadi kegiatan eksplorasi⁸ dan eksploitasi⁹.

⁴ *Ibid*

⁵ *Undang Undang Tentang Minyak dan Gas Bumi, op. cit, Pasal 5.*

⁶ H. Salim H.S., *op. cit.*, hlm 285.

⁷ BP MIGAS (Badan Pelaksana Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi) adalah badan yang dibentuk oleh Pemerintah untuk melakukan pengendalian Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi, sesuai dengan Pasal 1 angka 12 Undang-undang No. 21 Tahun 2001. Sejak tahun 2002, melalui Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun 2002 tentang Badan Pelaksana Kegiatan Usaha Hulu, peran

Kegiatan usaha minyak dan gas bumi di tingkat hulu (*upstream*) adalah suatu kegiatan usaha yang “menantang” bahkan ada yang menyebut hal ini sebagai suatu “*gambling*” yang tidak bisa diperhitungkan secara pasti. Kegiatan usaha minyak dan gas dalam bidang hulu merupakan kegiatan usaha yang bercirikan padat teknologi dan padat modal. Oleh karena itu, selain penggunaan teknologi canggih, kegiatan usaha ini juga melibatkan berbagai parameter untuk menentukan keekonomisannya.

Parameter ekonomi dipergunakan untuk memprediksi besarnya investasi yang diperlukan dan memprediksi *revenue*/keuntungan yang ditargetkan atau yang mungkin dapat diperoleh. Keuntungan dapat diukur dan ditentukan oleh beberapa faktor seperti misalnya volume cadangan, besaran produksi, biaya (termasuk ketentuan-ketentuan finansial yang terkait) dan faktor harga.

Dengan demikian, kita dapat mengetahui bahwa kegiatan usaha hulu minyak dan gas bumi merupakan kegiatan yang berisikan rangkaian-rangkaian sebagai berikut:

1. diawali dengan kegiatan untuk menemukan sumber daya dan cadangan minyak dan gas bumi melalui kegiatan eksplorasi;
2. kemudian dilanjutkan dengan penentuan besarnya cadangan minyak dan gas bumi melalui kegiatan eksplorasi;
3. kemudian dilanjutkan dengan penentuan besarnya cadangan (volume);
4. kemungkinan kapasitas produksi;
5. biaya untuk mengangkat atau memproduksi (pengembangan dan produksi); dan,
6. perhitungan keekonomian penemuan itu.¹⁰

pemerintah untuk melakukan pengawasan dan pembinaan kegiatan Kontrak Kejasama atau Kontrak *Production Sharing*, dialihkan dari PERTAMINA ke BP MIGAS.

⁸ *Undang Undang Tentang Minyak dan Gas Bumi, op. cit*, Pasal 1 angka 8.

⁹ *Ibid*, Pasal 1 angka 9.

¹⁰ Abdul Wahab Abdoel Kadir, *Risiko Bisnis Sektor Hulu Perminyakan*, (Jakarta: P.T. Pradnya Paramita, 2004), hlm. 1.

Pada dasarnya, suatu kegiatan usaha minyak dan gas bumi bertujuan untuk mencari keuntungan, dengan melibatkan perhitungan keekonomian. Oleh sebab itu dapat diklasifikasikan antara elemen yang merupakan biaya (*cost*) dan parameter yang memungkinkan untuk memperoleh *revenue*, di samping perlu memahami peraturan perpajakan, serta pola kerja sama yang terkait.¹¹

Modal utama dalam perusahaan minyak dan gas bumi adalah sumber daya atau cadangan. Cadangan ini akan menjadi “*proven reserves*” (cadangan terbukti), apabila didukung dengan bukti-bukti mengenai volume perkiraan kapasitas produksi, cara pengoperasian dan tingkat komersialitasnya dan sifat-sifat daripada reservoir tersebut. Cadangan terbukti ini dapat berkurang karena diproduksi atau adanya revisi perkiraan negatif atau sebaliknya dapat bertambah karena adanya penemuan baru atau terjadi revisi positif.

Suatu Badan Usaha atau Badan Usaha Tetap dapat melakukan kegiatan usaha hulu minyak dan gas bumi, jika sebelumnya telah “menguasai” suatu wilayah kerja. Wilayah kerja tersebut dapat diperoleh dengan melalui lelang, usulan penawaran langsung atau mengakuisisi wilayah kerja yang telah ada, disebut juga dengan istilah *farm in*.¹²

3.1.1. Kegiatan Eksplorasi dalam Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi

Aktifitas pertama yang dilakukan dalam pencarian minyak adalah kegiatan eksplorasi. Kegiatan eksplorasi pada umumnya berlangsung lama, dimana masa eksplorasi ini bisa menghabiskan waktu hingga 6 tahun. Dalam kegiatan eksplorasi ini termasuk di dalamnya, kegiatan survey dan pengeboran eksplorasi. Jika dalam masa eksplorasi kontraktor minyak dan gas tidak menemukan potensi minyak dan gas bumi yang layak dikembangkan secara ekonomis, maka badan usaha tersebut harus

¹¹ *Ibid*, hlm. 2.

¹² M. Hakim Nasution, *Farm-in Agreements, Joint Operating Agreements*, disampaikan dalam “*Oil & Gas Course*”, HakimdanRekan Law Firm, Jakarta, Juni-Juli 2009

menyerahkan wilayah kerjanya kepada Pemerintah kembali. Jika dalam masa eksplorasi kontraktor minyak dan gas berhasil menemukan cadangan minyak dan gas bumi yang dapat dikembangkan secara ekonomis, maka akan memasuki masa eksploitasi yaitu tahap untuk mengembangkan dan memproduksi wilayah kerjanya.

Kegiatan eksplorasi terdiri dari beberapa fase aktivitas dan merupakan suatu siklus yang berupa mata rantai yang tidak terputus. Adapun kegiatan kegiatan yang lazimnya dilakukan dalam kegiatan eksplorasi adalah ¹³:

1. Studi dan review geologis maupun geofisika (G&G);
2. Kegiatan penyelidikan lapangan baik secara geologis ataupun secara seismic;
3. Pengeboran untuk membuktikan ada atau tidaknya cadangan minyak (*Exploration Drilling*);
4. Review dan studi kembali.

Kegiatan kegiatan ini merupakan suatu kegiatan yang cukup rumit dan kompleks, melibatkan multi disiplin, dan merupakan perpaduan antara geosains, teknik dan ekonomi. Kegiatan ini bekerja di dalam lingkungan ekonomi dan politik yang sering tidak kondusif terlebih untuk suatu kegiatan yang bersifat jangka panjang yang melibatkan teknologi tinggi dan modal besar. Tidak sedikit sumur eksplorasi yang ternyata hanyalah sebuah sumur kering (*dry hole*) dan ditinggalkan karena tidak ditemukan cadangan minyak dan gas yang cukup komersial atau ekonomis.

Walaupun berhasil ditemukan cadangan yang cukup komersial atau ekonomis, namun seringkali tidak mudah untuk menentukan besaran produksi dan volume penemuan itu, dan berapa banyak sumur pemboran yang dibutuhkan untuk memperoleh nilai ekonomis. Banyak faktor yang mempengaruhi di dalamnya dan tidak mudah untuk menentukan faktor yang menyebabkan adanya ketidakpastian tersebut.

¹³ Richard D.Seba, *International Petroleum Contract And Negotiation*, Tulsa:Oil and Gas Consultants International Inc.,2004,hal2-2

3.1.1.1. Studi Geologis dan Geofisika (*Geological and Geophysical studies*)

Proses studi geologis dan geofisika (G&G) adalah proses awal yang dilakukan untuk melakukan perkiraan secara ilmiah apakah terdapat cadangan migas di bawah tanah atau tidak. Studi G&G dilakukan terhadap lapisan tanah dan permukaannya. Namun, walaupun teknologi masa kini sudah sangat berkembang, studi geologis dan geofisika masih belum dapat memberikan jawaban pasti mengenai keberadaan suatu cadangan minyak atau gas, karena yang dihasilkan dari studi ini hanyalah perkiraan saja. Tidak menutup kemungkinan apabila hasil dari suatu studi geologis dan geofisika menyatakan bahwa diperkirakan terdapat cadangan migas, namun ternyata pada saat dilakukan pengeboran cadangan minyak tersebut tidak dapat ditemukan, dan begitu juga sebaliknya.

A. Studi geologis

Sebelum membahas mengenai studi geologis, perlu diketahui terlebih dahulu mengenai pihak-pihak berikut perannya masing-masing, yang pada umumnya terlibat dalam kegiatan ini. Dalam bidang geologis terdapat beberapa peran penting yang mendukung terlaksananya proses G&G pada tahap eksplorasi. Dalam kegiatan ini terdapat beberapa bagian khusus dari cabang geologi yang mempunyai fungsi khusus. Bagian-bagian tersebut adalah:

1. *Geologist*
2. *Petroleum Geologist*
3. *Exploration Geologist*
4. *Development Geologist*
5. *Petroleum Geochemist*

Seorang *Geologist* atau Geolog adalah ilmuwan yang mempelajari lapisan-lapisan bumi dengan cara memeriksa dan menganalisa lapisan bebatuan yang diperoleh dari area yang akan dieksplorasi. Seorang *Petroleum Geologist* atau Geolog Perminyakan mempunyai keahlian khusus di bidang eksplorasi dan pengembangan

Universitas Indonesia

dari cadangan minyak (*petroleum reservoir*). Seorang *Exploration Geologist* atau Geolog Eksplorasi mencari sumber cadangan gas atau minyak baru. *Development Geologist* atau Geolog Pengembangan bertugas mengarahkan kegiatan pengeboran daripada sumur tersebut untuk tujuan eksploitasi atau tujuan pengambilan minyak atau gas. *Petroleum Geochemist* atau ahli Geokimika Perminyakan menggunakan zat-zat kimia untuk kepentingan eksplorasi dan pengembangan sumur minyak.¹⁴

Secara garis besar, studi geologis meliputi kegiatan *Core analysis*, dan *Facies study*. *Core analysis* atau analisis teras, adalah suatu cara untuk mengukur keadaan suatu calon sumur dengan cara mempelajari contoh bebatuan yang ada. *Core analysis* memberikan perkiraan yang sangat akurat mengenai tingkat porositas, permeabilitas serta karakteristik penting lainnya yang dapat memberikan informasi tambahan mengenai sumur tersebut.

Sebuah teras atau *core*, adalah suatu sampel bebatuan yang diambil dengan cara mengebor lapisan tanah di atas lokasi cadangan minyak atau gas. Lapisan tanah tersebut diambil untuk diteliti kandungan dan bentuknya. Secara umum terdapat beberapa tipe *core* yaitu antara lain, *full-diameter core*, *oriented cores*, *native state cores*, dan *sidewall coring*.

Core analysis digunakan tidak hanya untuk menentukan porositas dan permeabilitas dari bebatuan, namun juga untuk menemukan saturasi air maupun kepadatan tanah. Kesemua hal tersebut dapat membantu geologis, insinyur dan pengebor untuk memahami lebih baik kondisi sumur dan juga untuk memprediksi produktifitasnya.

Dalam melakukan *core analysis* dan *facies study* dalam bidang Geologi terdapat beberapa teknik yang biasanya digunakan, antara lain *surface mapping*, *satellite imaging*, dan *correlation*, yang merupakan gabungan dari berbagai macam teknik lainnya. Tujuan dari pemetaan *surface mapping* adalah untuk menemukan *subsurface traps* atau jebakan bawah tanah, seperti misalnya *domes* dan *anticlines*.

¹⁴ Norman J. Hyne, Ph.D, Nontechnical guide to Petroleum Geology, Exploration, Drilling, and Production (2nd edition), hal 195.

Biasanya, dalam struktur geologis jebakan bawah tanah, dapat ditemukan cadangan minyak, oleh sebab itu dalam kegiatan pencitraan jarak jauh untuk surface mapping, yang dicari adalah lokasi-lokasi dengan struktur geologis semacam itu. *Surface Mapping* atau pemetaan permukaan mulai marak dilakukan dengan adanya pesawat terbang dan teknologi pemotretan jarak jauh. Hasil pencitraan tersebut kemudian dikonversikan kedalam bentuk peta geologis. *Spot check* atau pengecekan titik atas wilayah-wilayah yang telah ditentukan, yang disebut dengan istilah *ground truthing*, dilakukan untuk mengidentifikasi bebatuan yang terlihat dalam hasil pencitraan jarak jauh tersebut.¹⁵

Dengan semakin berkembangnya teknologi, kegiatan ini mulai bisa dilakukan dengan menggunakan radar, dan disebut dengan istilah *satellite imaging*. Hasil pencitraannya sebenarnya tidak jauh berbeda dengan yang dilakukan dengan menggunakan pesawat terbang, namun keuntungan dari penggunaan radar adalah bahwa radar dapat melihat menembus awan dan juga dapat dioperasikan pada malam hari atau pada hari-hari dimana cahaya matahari tidak terlalu banyak.¹⁶ Namun, sejak tahun 1970an, teknologi satelit mulai digunakan untuk menggantikan pesawat terbang dan radar dalam melakukan surface mapping. Satelit-satelit ini melakukan pencitraan atas permukaan bumi dengan menggunakan sinar infra merah, sinar biasa dan bahkan sinar ultraviolet, dan mengirimkan hasilnya ke pusat pengolahan data di bumi. Saat ini telah ada setidaknya tiga tipe satelit untuk keperluan ini, yaitu LANDSAT yang dimiliki Amerika Serikat, SPOT yang dimiliki Perancis dan RADARSAT yang dimiliki Kanada. Hasil dari pencitraan ini dapat dibeli oleh siapa saja dengan harga yang non-diskriminatif. Hasil dari pencitraan ini sangat berguna terutama dalam

¹⁵ *Ibid*, hal 197.

¹⁶ *Ibid*, hal 198

melakukan surface mapping atas wilayah-wilayah yang terpencil, yang terkadang sulit untuk dijangkau oleh jenis transportasi lainnya.¹⁷

Pada pertengahan tahun 1950an, beberapa sumur digali di sebelah timur New Mexico, Amerika Serikat. Pada saat itu diketahui dari contoh-contoh hasil pengeboran bahwa semua sumur yang dibor ke arah utara menuju kepada lapisan bebatuan *limestone* atau batuan kapur, yang kemudian disebut dengan istilah *lagoon*, dimana hal yang sama juga terjadi pada bagian selatan dari sumur tersebut. Para Geologist kemudian berpendapat bahwa diantara dua lagoon ini pasti ada sebuah cekungan. Pada tahun 1957, Pan American Petroleum Co. melakukan pengeboran di lokasi diantara dua lagoon tersebut dan mereka berhasil menemukan Empire Abo Field, dengan cadangan minyak lebih dari 250 juta barel minyak.

Selain cara tersebut terdapat lagi cara lain yaitu *correlation* atau korelasi. *Correlation* adalah pembuatan *cross section* untuk menemukan minyak dan gas. *Cross section* adalah bagian vertical dari suatu lapisan bebatuan bawah tanah. Hal ini dicapai dengan cara membuat korelasi antara bebatuan atau lapisan bebatuan bawah tanah yang satu dengan lainnya. Ketika suatu sumur dibor, catatan mengenai bebatuan dalam lapisan tersebut kemudian dicatat. Perbandingan antara lapisan bebatuan tersebut kemudian digunakan untuk menentukan *correlation* antara sumur-sumur tersebut. Pada dasarnya terdapat dua macam tipe *cross section*, tergantung pada seberapa dekat korelasinya. Untuk *correlation* yang dilakukan bukan terhadap lapisan bebatuan dibawah tanah, maka *marker bed* digunakan. *Marker bed* adalah lapisan bebatuan yang jelas dan dapat dengan mudah diidentifikasi. Lapisan vulkanis, lapisan batu bara, lapisan batuan kapur atau zona fosilisasi adalah salah satu contoh lokasi *marker bed* yang biasanya digunakan. Setelah melakukan korelasi antara *marker bed* tersebut, maka dapat selanjutnya ditentukan wilayah mana yang akan dilakukan pengeboran.

¹⁷ *Ibid*

B. Kegiatan Geofisika

Selain bidang geologis, dalam usaha menemukan minyak juga diperlukan kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan geofisika. Geofisika adalah penerapan ilmu-ilmu fisika dan matematika untuk mempelajari struktur bumi dan lapisan-lapisannya. Seorang *Geophysicist* adalah ilmuwan yang terlatih di bidang matematika dan fisika dan biasanya kerap menggunakan tiga metode khusus dalam kegiatan ini, yaitu *gravity*, *magnetic* dan *seismic*, untuk melakukan eksplorasi bawah tanah. Studi geofisika secara sederhana biasanya meliputi kegiatan antara lain:

1. *seismic acquisition*, atau perolehan data hasil kegiatan seismic;
2. *seismic processing*, atau kegiatan untuk melakukan pengolahan data lebih lanjut atas data-data dan informasi yang diperoleh dari kegiatan seismic;
3. *seismic interpretation*, yaitu kegiatan menganalisa dan mempelajari hasil informasi yang telah diolah tersebut.

Kebanyakan dari uang atau dana yang dikeluarkan selama masa eksplorasi digunakan untuk kepentingan eksplorasi seismic, dimana banyak sekali teknologi yang digunakan. Penggunaan teknologi seismic sangat berbeda dengan penggunaan metode lain, baik dari segi biaya yang diperlukan untuk penggunaannya ataupun mengenai teknologi yang diperlukan untuk penggunaannya. Namun, selain kegiatan seismic, dilakukan juga survey-survey dengan menggunakan teknologi magnet.¹⁸

Eksplorasi dengan menggunakan *seismic* adalah metode survey yang menggunakan gelombang suara yang dipancarkan ke bumi. Energi daripada gelombang suara tersebut kemudian berjalan menuju lapisan-lapisan tanah dan bebatuan bawah tanah. Energi tersebut kemudian memantul jika menabrak lapisan-lapisan bebatuan bawah tanah tersebut dan kemudian kembali menuju ke permukaan bumi, dimana energi suara tersebut kemudian direkam. Eksplorasi seismic kemudian menggambarkan bentuk dari lapisan bebatuan sedimen bawah tanah dan juga dapat menemukan cadangan minyak dibawah tanah. Dalam kegiatan eksplorasi seismic,

¹⁸ William L. Leffler, *Deepwater Petroleum Exploration & Production: A Nontechnical Guide*, (Pennwell Publication, 1 Mei, 2003), hal 49.

sebuah *source* dan *detector* digunakan. *Source* mengeluarkan gelombang energi suara di atau dekat dengan permukaan bumi atau permukaan laut. Gelombang energi suara kemudian dipantulkan dari lapisan bebatuan sedimen tersebut kembali ke permukaan tanah maupun laut. Seperti layaknya sebuah kaca pantul, pantulan maksimal dapat dicapai apabila sudut pantulan antara energi seismic dan reflector berada sejajar. Gelombang suara yang terpantul tersebut kemudian direkam kedalam sebuah *detector*.

Detector yang terletak di permukaan merekam dua sinyal yang terdiri dari informasi yang dicari (pantulan dari lapisan bebatuan tersebut) dan juga suara-suara lain yang berupa gangguan yang tidak dicari yang dapat timbul karena suara-suara dari permukaan, suara gelombang air, dan suara-suara lainnya yang merupakan suara gangguan. Untuk menghindari hal ini, dilakukan *noise survey* yang berfungsi untuk meneliminir suara-suara yang tidak diinginkan dan mengganggu tersebut.

Di darat, sumber seismic yang paling umum digunakan adalah dengan menggunakan ledakan dari bahan peledak dan juga dengan menggunakan *Vibroseis*. Dinamit adalah salah satu sumber seismic yang pertama kali digunakan, namun sekarang sudah sangat jarang digunakan lagi. Peledak (*explosives*) digunakan dimana permukaan ditutupi oleh lapisan sedimen yang tidak padat, rawa-rawa dan daerah payau. Untuk menggunakan peledak, truk kecil dengan alat pengebor biasanya melakukan pengeboran sedalam 60 sampai 100 kaki (sekitar 18 – 30 meter). Peledak kemudian ditanam di lapisan batuan padat yang diposisikan di dasar lubang tersebut. *Primacord*, seutas tali yang digunakan untuk melakukan ignisi peledakan kemudian ditanamkan juga di dalam lubang sedalam 1 meter.

Hampir 70 persen dari kegiatan eksplorasi seismic yang dilakukan di darat dilakukan dengan alat yang disebut *Vibroseis*. *Vibroseis* adalah suatu tehnik yang dikembangkan oleh perusahaan minyak bernama Conoco. Dengan *Vibroseis*, sebuah truk *vibrator* dengan mesin hidrolik yang diletakkan diatas truk dan *plate* atau piringan yang disebut dengan istilah *pad* atau *baseplate* yang terletak dibawah mesin tersebut. Truk vibrator ini kemudian berjalan menuju ke tempat hendak dilakukannya

Universitas Indonesia

seismic atau lokasi *shot point* dan menurunkan piringan tersebut hingga beban dari seluruh truk tersebut bersandar pada pad atau baseplate tersebut. Motor hidrolik kemudian menggunakan berat daripada truk tersebut untuk menggetarkan tanah selama 7 hingga 20 detik. Selang waktu ini disebut dengan istilah *sweep length*.

Lokasi dilakukannya seismic disebut dengan istilah *shot point*. Untuk mengurangi suara yang dihasilkan dari sumber suara, beberapa ledakan peledak dan vibrator dijalankan secara bersamaan. Energi seismic biasanya menghasilkan frekuensi antara 8 sampai dengan 120 Herz (Hz). Sebagai perbandingan saja, telinga manusia bisa mendengar gelombang suara antara 20 hingga 20.000 Hz.

Di laut, sumber seismic yang biasa digunakan adalah *air gun*. Air gun adalah sebuah yabung yang terbentuk dari bahan logam dengan kepanjangan beberapa kaki. Air gun ini akan ditarik oleh kapal laut dalam kedalaman 20 hingga 36 kaki, atau sekitar 6 hingga 9 meter. Tabung ini akan disambungkan dengan compressor udara yang terletak di kapal. Tekanan tinggi dipompakan kedalam tabung tersebut, dengan kurang lebih tekanan sebesar 2000 psi atau 140 kg/cm². Tekanan itu dipompakan melalui tabung fleksibel yang kemudian menyalurkannya ke air gun tersebut untuk kemudian diarahkan ke dasar laut.

Kegiatan seismic dilakukan pada umumnya oleh perusahaan khusus yang bergerak di bidang seismic. Biasanya dalam dunia industri minyak dan gas mereka dikenal dengan nama *seismic contractors*, atau kontraktor seismic. Seismic contractor adalah pihak yang mengoperasikan alat-alat serta menjalankan survey seismic. Seismic contractor menjalankan kegiatannya berdasarkan perjanjian atau kontrak dengan kontraktotr minyak dan gas.¹⁹

3.1.1.2. Kegiatan penyelidikan lapangan secara Geokimia

Cara lain yang biasa digunakan untuk menentukan minyak dengan menggunakan teknik *geochemical*, atau teknik geokimia. Geokimia adalah aplikasi

¹⁹ Norman J. Hyne, Ph.D, *op. cit*, hal 216.

dari ilmu kimia untuk mempelajari lapisan-lapisan bumi dan juga bumi itu sendiri. Sisa-sisa dan jejak-jejak hidrokarbon di dalam tanah dan air biasanya adalah tanda-tanda awal yang baik yang menandakan adanya *petroleum trap*, atau jebakan minyak, di wilayah sekitar. Dalam suatu daerah yang hendak dilakukan eksplorasi, contoh air dan tanah di lokasi tersebut diambil untuk diperiksa dan dilakukan analisa di laboratorium dengan menggunakan instrumen seperti misalnya *gas chromatograph* untuk menemukan tanda-tanda hidrokarbon. Banyak lokasi cadangan minyak mengeluarkan rembesan dari dalamnya, sehingga dapat dilihat tanda-tanda adanya minyak bahkan dari permukaan sekalipun. Namun, banyak juga lokasi cadangan minyak yang tidak mengeluarkan rembesan. Kalaupun ada rembesan, biasanya hanya bersifat rembesan *microseeps*, atau rembesan dengan ukuran sangat kecil, sehingga tidak dapat diketahui dan dilihat secara kasat mata dari permukaan. *Microseeps* biasanya terjadi di wilayah yang disebut dengan istilah *hydrocarbon halo* yang memberikan garis luar atau batas penunjuk untuk keberadaan jebakan bawah tanah. Rembesan juga sangat umum untuk dijumpai di lautan atau di samudera. Kapal-kapal yang menarik alat-alat yang digunakan untuk mengambil contoh air dan alat-alat sensor pendeteksi hidrokarbon yang disebut dengan istilah *sniffers* juga digunakan untuk mendeteksi lokasi keberadaan jebakan bawah tanah.

Contoh air dapat juga diambil dari lapisan bebatuan bawah tanah untuk kemudian dilakukan analisa kimiawi. Keasinan air bawah tanah juga harus diketahui sebelum adanya kalkulasi *wireline well log*, seperti misalnya saturasi minyak. Sisa-sisa hidrokarbon dalam air bawah tanah dapat menunjukkan tanda-tanda adanya cadangan minyak di wilayah sekitar. Selain untuk aplikasi diatas, ilmu geokimia dapat juga digunakan untuk menentukan dan mengidentifikasi jenis minyak tertentu berdasarkan batuan asalnya, atau batuan tempatnya berasal.

3.1.1.3. Pengeboran untuk membuktikan ada atau tidaknya cadangan minyak (*Exploration Drilling*)

Universitas Indonesia

Apabila tim geolog telah melewati semua tahap awal dalam eksplorasi dan telah mendapatkan data awal yang cukup dari hasil penelitian mengenai kemungkinan adanya lokasi cadangan minyak maupun gas, maka kegiatan berikutnya dapat dimulai. Salah satu kegiatan yang dilakukan setelah rampungnya segala proses pengumpulan dan analisa data awal adalah kegiatan untuk membuktikan analisa data dan informasi tersebut. Dan yang kerap digunakan untuk membuktikan data dan informasi yang telah diambil dari berbagai macam sumber serta telah dianalisa tersebut adalah dengan melakukan *wildcat drilling*, atau pengeboran wildcat. Istilah lain yang sering digunakan adalah *controlled exploration drilling*, atau pengeboran eksplorasi terkontrol. Kedua terminologi tersebut pada dasarnya masuk kedalam pengertian *exploration drilling*, atau pengeboran eksplorasi, dan sumur dimana *exploration drilling* dilakukan disebut dengan istilah *exploratory well*, atau sumur eksplorasi. *Exploratory well* adalah suatu sumur yang dilakukan terhadapnya suatu pengeboran untuk menemukan cadangan minyak atau gas.

Exploratory well dapat dibor untuk : (1) untuk melakukan pengetesan lokasi cadangan minyak yang tidak pernah di eksploitasi sebelumnya, disebut dengan istilah *new-field wildcat*, (2) untuk melakukan pengetesan lokasi cadangan minyak yang tidak pernah dieksploitasi, dimana lokasi cadangan minyak ini lebih dalam atau lebih dangkal daripada cadangan minyak yang telah atau sedang di eksploitasi, atau, (3) untuk melakukan pengetesan terhadap kemungkinan suatu sumur untuk dapat menghasilkan lebih banyak lagi, atau untuk mengetahui batasan dari hasil yang dapat diambil dari lokasi cadangan tersebut. *Wildcat* yang dilakukan terhadap lokasi yang telah atau sedang dilakukan eksploitasi disebut dengan istilah *rank wildcat*. *Rank wildcat* biasanya dibor setidaknya 2 atau 4 mil dari radius lokasi sumur yang sedang dieksploitasi. Apabila sumur *wildcat* tersebut kemudian mengeluarkan minyak, maka sumur tersebut disebut dengan istilah *discovery well*.

Sesegera mungkin setelah adanya *discovery* atau penemuan, ukuran daripada sumur harus sudah dapat ditaksir. Hal ini dilakukan guna menentukan bagian tanah mana saja yang hendak dilakukan pengeboran. Selain itu, kegiatan estimasi ukuran

Universitas Indonesia

sumur ini dilakukan untuk menentukan perkiraan jumlah cadangan minyak yang terdapat di sumur tersebut. Kegiatan ini akan memberikan taksiran atau estimasi apakah lokasi cadangan minyak atau sumur tersebut ekonomis untuk dilakukan pengembangan selanjutnya menuju tahap eksplorasi. Ukuran sumur atau lokasi cadangan minyak ditentukan dengan cara *step out, delineation, atau appraisal wells*.²⁰

3.1.1.4. Review dan Studi Kembali

Tahap terakhir dalam kegiatan eksplorasi minyak dan gas adalah tahap review dan studi kembali. Kegiatan ini adalah suatu kegiatan yang dilakukan perusahaan minyak setelah berhasil menemukan cadangan minyak dalam sumur wildcat. Namun, walaupun berdasarkan hasil tes hidrokarbon telah ditemukan cadangan minyak, namun harus ditentukan apakah cadangan minyak tersebut cukup ekonomis untuk kemudian dilakukan pengeboran lanjutan terhadapnya. Atau apakah sebenarnya lebih ekonomis apabila kegiatan pengeboran tidak dilanjutkan, karena apabila dilanjutkan akan lebih besar biaya untuk operasional dibandingkan dengan pendapatan dari hasil pengeboran minyak tersebut. Kesemua pertimbangan tersebut berusaha untuk dijawab dalam tahap appraisal.

Dalam kegiatan ini, biasanya ada beberapa hal yang harus diketahui, antara lain, dimana kegiatan pengeboran berikutnya akan dilakukan, atau apakah diperlukan adanya kegiatan seismic berikutnya? Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut, perusahaan minyak, melalui tim khususnya, akan mempertimbangkan dan mengintegrasikan informasi-informasi yang telah didapat dari beberapa data yang diperoleh dari kegiatan pengeboran wildcat. Berdasarkan hasil tersebut dan beberapa analisa yang dilakukan, tim tersebut kemudian merekomendasikan beberapa pilihan kepada perusahaan minyak, antara lain:

1. *plug and abandon* atau mencabut dan meninggalkan sumur tersebut karena sumur tersebut tidak begitu ekonomis untuk dikembangkan lebih lanjut.

²⁰, William L. Leffler, *op. cit*, hal 47.

2. melakukan *plug back* atas sumur tersebut;
3. sementara meninggalkan sumur tersebut hingga analisis selanjutnya mengindikasikan cara terbaik untuk mengembangkan dan mengeksplorasi sumur tersebut di masa yang akan datang;
4. menyelesaikan sumur tersebut, atau *complete the well*. Hal ini dilakukan apabila ada kemungkinan tinggi bahwa pengembangan sumur akan dilanjutkan, dan apabila sumur tersebut terletak di lokasi yang bagus. Dalam tahap ini, sumur akan dipersiapkan untuk kegiatan eksplorasi lebih lanjut.

Kegiatan ini dapat berlangsung selama beberapa bulan atau bahkan hingga tahunan, tergantung daripada jumlah sumur yang dibor dan jumlah data seismic yang berhasil didapatkan dan dianalisa. Tujuan akhir dalam kegiatan review dan studi kembali adalah dibuatnya keputusan mengenai apakah kegiatan pengeboran dan pengembangan sumur akan terus dilanjutkan atau apakah kegiatan tersebut akan dihentikan.

3.1.2. Kegiatan Eksploitasi dalam Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas

Proses terakhir dalam rangkaian kegiatan usaha hulu minyak dan gas adalah proses eksploitasi. Proses eksploitasi adalah rangkaian kegiatan yang bertujuan untuk menghasilkan Minyak dan Gas Bumi dari Wilayah Kerja yang ditentukan, yang terdiri atas pengeboran dan penyelesaian sumur, pembangunan sarana pengangkutan, penyimpanan, dan pengolahan untuk pemisahan dan pemurnian minyak dan gas bumi di lapangan serta kegiatan lain yang mendukungnya.²¹ Berdasarkan definisi tersebut, maka secara garis besar kegiatan eksploitasi dibagi menjadi beberapa kegiatan yaitu:

1. pengeboran dan penyelesaian sumur (*drilling and completeing the well*)
2. pembangunan sarana pengangkutan, penyimpanan dan pengolahan

3.1.2.1. Pengeboran dan penyelesaian sumur (*drilling and completeing the well*)

²¹ Undang Undang Tentang Minyak dan Gas Bumi, *op. cit*, Pasal 5.

Dalam kegiatan pengeboran biasanya ada tiga tahap yang dilalui oleh kontraktor minyak, yaitu tahap pra-engeboran, tahap pengeboran dan tahap penyelesaian sumur.

A. Kegiatan pra-engeboran

Dalam kegiatan pengeboran, ada beberapa hal awal yang harus dilakukan sebelum pengeboran sebenarnya dapat dilakukan. Hal-hal tersebut adalah antara lain menyiapkan *well plan* atau rencana pengeboran, serta mempersiapkan rig untuk melakukan pengeboran atau disebut dengan istilah *rig selection*, sebelum akhirnya sampai pada tahap pengeboran itu sendiri.

Key Process Steps	Responsible Party
Define the well objectives	Geologist/Geophysicist
Estimate the downhole pressures	Geologist/Geophysicist
Establish the well evaluation criteria	Geologist/Geophysicist
Specify the downhole logging program	Petrophysical Engineer
Identify any special issues	Everyone involved
Prepare the well plan	Drilling Engineer
Estimate the well cost	Drilling Engineer
Survey the drilling rig options	Drilling Engineer
Select the drilling rig	Drilling Engineer
Select service providers	Everyone involved
Drill the well	Drilling Operations

Evaluate the well	Drilling Operations
Complete or abandon the well	Drilling Operations

Tabel. 2

. The drilling process “Deepwater Petroleum Exploration & Production”²²

Well plan adalah rencana pengeboran yang berisikan detail-detail mengenai kegiatan pengeboran yang hendak dilaksanakan. Dalam kegiatan pengeboran minyak dan gas bumi, pihak yang bertanggung jawab menyusun well plan adalah para *drilling engineer* seperti yang terdapat pada **Tabel. 2** diatas. Pembuatan well plan didasari dari *drilling prognosis* yang adalah detail yang dijadikan acuan dalam penyusunan well plan. Drilling prognosis biasanya terdiri dari beberapa hal yang dibahas yaitu:

1. lokasi sumur;
2. kedalaman air;
3. kedalaman vertical dan *total measured depth* atau kedalaman terukur total sumur (kedalaman vertikal dihitung dari lantai rig hingga ke dasar sumur; kedalaman terukur total sumur adalah jarak yang ditempuh *drillbits* atau kepala bor mesin pengebor menuju ke dasar sumur).
4. kedalaman dari lokasi penumpukan pasir (*sand reservoir*)
5. tekanan *downhole reservoir pressure* dan berbagai macam tekanan lain yang tidak lazim dan perluantisipasi;
6. jumlah hidrokarbon yang diharapkan untuk ditemukan, baik itu minyak ataupun gas bumi;
7. keberadaan H₂S (Hidrogen Sulfida) atau CO₂ t(Karbon Dioksida) yang terdapat dalam kandungan gas;
8. keperluan evaluasi (*mud logs, electric logs, drillstem test, dll*)

²² Norman. J. Hyne, *op. cit*, hal 53.

9. masalah pengeboran lainnya seperti misalnya *loop currects*, *shallow hazards*, atau *shallow water flows* (dalam drilling offshore)

Drilling prognosis juga menjelaskan mengenai disposisi akhir daripada sumur. Jika di dalam sumur tersebut ditemukan hidrokarbon, apakah nanti akan diproduksi atau akan ditinggalkan (*abandon*)? Yang luar biasa, pilihan untuk meninggalkan sumur dapat dipilih apabila sumur tersebut dibor sebagai *expendable well*. Dalam kasus seperti ini, sumur tersebut dicabut secara permanen dan ditutup dengan semen (*well casing*) dan di tinggalkan dengan mengikuti prosedur dan hukum berlaku negara tersebut.

Drilling prognosis juga termasuk didalamnya rencana apapun untuk kemungkinan dilakukannya *sidetracking* di masa depan. Di daerah tersebut dimana terdapat beberapa sumber cadangan, perusahaan minyak/pengebor terkadang mengebor melalui jalur lain; dari samping, dari bawah atau bahkan melalui well casing yang sudah ada.

Dalam hal pemilihan rig atau *rig selection*, perusahaan minyak harus menentukan tipe rig apa yang paling sesuai dengan kebutuhan mereka. Rig yang digunakan untuk pengeboran off-shore mempunyai tingkat kompleksitas lebih dibandingkan dengan rig yang digunakan untuk kegiatan pengeboran on-shore. Rig yang dapat melakukan pengeboran laut dalam telah banyak berkembang, sehingga banyak sekali pilihan yang tersedia untuk dipilih oleh para drilling engineer.

Hal-hal yang biasanya dijadikan sebagai bahan pertimbangan oleh drilling engineer dalam pemilihan rig adalah antara lain:

1. kedalaman air dan kedalaman sumur;
2. tingkat tekanan, ukuran *riser*, dan spesifikasi *blowout preventer*;
3. ruang dek dan berbagai macam kapasitas pengangkutan;
4. kepadatan *drilling mud*;
5. kapasitas *hook loak* (berapa banyak sebuah pipa atau *casing* yang bisa digunakan dalam satu *derrick*);

6. kemampuan ROV atau *remote operated vehicle*, yaitu bentuk robot atau kendaraan yang dioperasikan menggunakan remote dari darat. Biasanya ROV digunakan untuk melakukan survey di dasar laut atau bahkan untuk melakukan pemasangan beberapa alat di dasar laut dengan kedalaman yang sangat dalam.

7. *safety and environmental performance record*;

8. biaya mobilisasi rig;

9. biaya sewa per hari, biaya yang dikeluarkan oleh kontraktor minyak dan gas untuk menyewa rig tersebut per hari;

10. jangka waktu kontrak; dan,

11. apakah rig tersebut ada atau sedang tidak ada (*availability*).

Dengan kriteria-kriteria tersebut, maka drilling engineer dan drilling *superintendent* atau kepala pengeboran dapat memilih dengan tepat perusahaan-perusahaan penyedia jasa penyewaan rig yang tepat untuk proyek tersebut.²³

B. Kegiatan pengeboran (Drilling)

Kegiatan pengeboran dan kegiatan pengoperasian drilling rig adalah suatu kegiatan yang sangat mahal. Kecuali untuk pengeboran dengan skala yang kecil atau pengeboran di wilayah laut dangkal, pengeboran berlangsung terus menerus selama 24 jam sehari. Biasanya kegiatan ini dilaksanakan oleh pekerja dengan 3 jam kerja yang berbeda-beda yang saling mengisi satu sama lain dan mempertahankan kegiatan pengeboran selama 24 jam per hari tersebut. Biasanya setiap jam kerja atau *shift* kerja disebut dengan istilah *tour*. Tour tersebut dibagi menjadi tiga bagian yaitu;

1. *The graveyard tour* atau *morning tour* yang berlangsung dari tengah malam hingga pukul 8 pagi;

2. *The day tour* yang berlangsung dari pukul 8 pagi hingga pukul 4 sore;

²³ William L. Leffler, *op. cit*, hal 55.

3. *The evening tour* yang berlangsung dari pukul 4 sore hingga tengah malam. Namun dalam keadaan tertentu, misalnya wilayah yang sangat terpencil sehingga sulit untuk melakukan transportasi pekerja secara sering, tour berlangsung selama 12 jam per hari.

Drilling contractor atau kontraktor pengeboran adalah perusahaan yang memiliki dan mengoperasikan rig. *Tool pusher* adalah perusahaan yang mengoperasikan rig. Tool pusher melakukan pengawasan atas kegiatan pengeboran dan biasanya hidup di lokasi pengeboran selama 24 jam perhari. Setiap pagi, tool pusher akan melakukan kompilasi atas berbagai macam laporan yang telah didapat selama 24 jam terakhir yang kemudian dimasukkan kedalam *daily drilling* atau *morning report*. Report atau laporan tersebut kemudian dikirimkan kepada *drilling superintendent* yang berlokasi di kantor kontraktor pengeboran dan juga dikirimkan kepada operator. Hal-hal yang termasuk didalam laporan ini adalah antara lain:

1. kedalaman sumur per pukul 6 pagi;
2. rekaman video atas pengeboran selama 24 jam terakhir;
3. Waktu rig yang diperlukan dalam tiap aktivitas;
4. perbekalan/supply yang digunakan;
5. dan data pengeboran lain serta data geologis lainnya.

Operator adalah perusahaan yang mengorganisir dan membiayai pekerjaan pengeboran. Operator juga adalah pihak yang memilih lokasi pengeboran dan juga pihak yang berkontrak dengan kontraktor untuk melakukan pekerjaan pengeboran minyak. Operator mempunyai *company representatives man* atau orang sebagai perwakilan perusahaan yang dilokasikan di lokasi pengeboran yang bekerja sama dengan tool pusher untuk memastikan bahwa sumur tersebut dibor sesuai dengan spesifikasi yang telah ditentukan sebelumnya. Pihak tersebut juga bertanggung jawab atas terbitnya laporan pengeboran harian. *Driller* adalah pihak yang bertanggung jawab mengenai tiap tour. Driller mengoperasikan mesin pengeboran dari *drilling console*. Drilling console adalah suatu panel yang berisikan instrument instrument dan *controls* untuk *rotary table*, *draw works*, *mud pumps* dan *chain drives*.

Universitas Indonesia

C. Penyelesaian sumur (*completing the well*)

Pada saat sumur telah di bor, terdapat 2 pilihan yaitu apakah melanjutkan kegiatan pengeboran atau melakukan plug and abandon terhadap well tersebut. Apabila sumur hendak dijadikan sebagai sumur produktif, maka setelah tahap pengeboran awal, sumur harus dipersiapkan supaya dapat dilakukan pengeboran yang aman dan terkendali. Upaya untuk mengamankan dan mengendalikan sumur tersebut dinamakan dengan kegiatan penyelesaian sumur atau *completing the well*.

Dalam kegiatan penyelesaian sumur, beberapa hal pada umumnya dilakukan yaitu antara lain:

- a. meletakkan *casing*;
- b. *bottom hole completions*;
- c. meletakkan dan memasang *tubing*;
- d. memasang *wellhead*;
- e. memasang *chokes*; dan,
- f. memasang *surface equipment*.

Casing adalah pipa baja yang digunakan untuk menjaga kestabilan sumur. *Casing* ditempelkan di dinding sumur untuk menjaga sumur tersebut tetap utuh dan menjaga sisi sumur tersebut untuk jatuh. *Casing* juga menjaga cadangan air bersih dari minyak, gas dan air laut yang terbawa oleh kegiatan produksi. *Casing* juga menjaga supaya minyak dan atau gas tidak terkontaminasi oleh rembesan zat lain dari luar. *Casing* dibuat untuk menjadi permanen dalam tanah dengan cara disemen ke sumur.

Bottom hole completions adalah suatu istilah yang digunakan untuk menyebut penyelesaian sumur di bagian bawahnya. *Tubing* adalah pipa-pipa dengan diameter kecil yang dimasukkan kedalam sumur hingga hamper menyentuh dasar sumur. *Tubing* digunakan untuk mengangkat air, gas dan minyak ke permukaan. *Tubing* juga berfungsi untuk menjaga casing dari keropos atau dari karat dengan cara menghasilkan cairan. Karena casing telah disemen dengan baik di dalam sumur,

Universitas Indonesia

sangat sulit untuk melakukan lubrikasi atas casing. Namun, tubing dibuat sedemikian rupa supaya dia dapat ditarik keluar dengan mudah. Dengan begitu, tubing dapat dilapisi dengan cairan lubrikasi dan anti-corrosive untuk kemudian dimasukkan kembali ke casing untuk mencegah korosi pada casing.

Wellhead adalah struktur baja yang dipasang di permukaan tanah di atas sumur. *Wellhead* terdiri dari *casing heads* dan juga *tubing heads* atau kepala casing dan kepala tubing.

3.2. Kegiatan Usaha Hilir dalam Industri Minyak dan Gas Bumi

Pada dasarnya, industri migas di Indonesia terbagi menjadi dua hal, yakni industri kegiatan usaha hulu dan industri kegiatan usaha hilir. Dalam kegiatan usaha hulu kita mengenal kuasa pertambangan, dalam hal ini pemerintah, dimana kegiatan usaha hulu terdiri dari kegiatan eksplorasi dan eksploitasi. Yang dilakukan saat ini oleh pihak ketiga yaitu para kontaktor kontrak kerja sama yang bekerja berdasarkan suatu kontrak. Oleh karena itu pemerintah membentuk badan BP Migas untuk melakukan kegiatan pengawasan atas operasi eksplorasi dan eksploitasi tersebut. Pada sisi inilah sebenarnya terdapat suatu hal penting dimana dari kegiatan usaha hulu ini, pemerintah mendapatkan suatu pendapatan yaitu pendapatan penerimaan negara bukan pajak dan penerimaan pajak dari sektor minyak dan gas bumi. Jadi di atasnya ada sisi penerimaan.

Usaha hilir adalah kegiatan yang berintikan, atau kegiatan yang bertumpu pada kegiatan usaha pengolahan, penyimpanan, niaga dan distribusi. Dalam hal ini, sejak Undang-undang no 22 tahun 2001, maka sektor hilir ini menjadi terbuka. Tidak hanya Pertamina tapi ada badan usaha yang lain. Oleh karena itu dibentuklah suatu badan pengatur kegiatan usaha hilir. Di sinilah kita gambarkan PT Pertamina persero, karena inilah pemain besar di Indonesia termasuk juga yang bersangkutan merupakan yang diberi tugas *public service obligation* oleh pemerintah dalam rangka penyediaan dan pendistribusian BBM bersubsidi. Dari sektor inilah negara terdapat belanja, karena ada penugasan PSO BBM maka ada belanja subsidi BBM dalam APBN.

Universitas Indonesia

Kegiatan Usaha Hilir diatur dalam Pasal 1 angka 10, Pasal 5, Pasal 7, Pasal 23 sampai dengan Pasal 25 Undang-undang Migas. Kegiatan di sector hilir ini mencakup pengolahan, pengangkutan, penyimpanan, dan niaga. Kegiatan tersebut dilakukan oleh Badan Usaha yang telah mendapatkan Izin Usaha dari Pemerintah.²⁴ Dalam hal-hal yang menyangkut kepentingan daerah, Izin Usaha akan dikeluarkan setelah terlebih dahulu mendapatkan rekomendasi dari Pemerintah Daerah.²⁵ Pemerintah juga membentuk BPH MIGAS (Badan Pengatur Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas) untuk menjalankan fungsi pengaturan dan pengawasan terhadap penyediaan dan pendistribusian Bahan Bakar Minyak dan Gas Bumi serta pengangkutan Gas Bumi melalui pipa pada Kegiatan Usaha Hilir.²⁶

Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas diatur dalam beberapa peraturan yaitu antara lain:

1. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2001 Minyak dan Gas Bumi, Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2004 Kegiatan Usaha Hilir Minyak Dan Gas Bumi, Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2003;
2. Pengalihan Bentuk Perusahaan Pertambangan Minyak Dan Gas Bumi negara (Pertamina) Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 67 Tahun 2002, Badan Pengatur Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak Dan Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi Melalui Pipa;
4. Keputusan Presiden Nomor 86 Tahun 2002 tentang Pembentukan Badan Pengatur Penyediaan Dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak dan Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi Melalui Pipa;

²⁴ Izin Usaha yang dimaksud adalah izin yang diberikan kepada Badan Usaha oleh Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral (Menteri ESDM) di bawah koordinasi dengan Direktorat Jenderal Minyak dan Gas (Ditjen Migas), sesuai dengan kewenangan masing-masing, untuk melaksanakan kegiatan di sector hilir, setelah memenuhi persyaratan yang diperlukan.

²⁵ *Undang Undang Tentang Minyak dan Gas Bumi, op. cit*, Penjelasan Pasal 23 ayat (1)

²⁶ *Ibid*, Pasal 1 angka 24

5. Keputusan Presiden Nomor 31 Tahun 1997 tentang Pembangunan Dan Pengusahaan Kilang Minyak dan Gas Bumi Oleh Badan Usaha Swasta;
6. Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral No 0007 Tahun 2005 tentang Persyaratan Dan Pedoman Pelaksanaan Izin Usaha Dalam Kegiatan Usaha Hilir Minyak Dan Gas Bumi;
7. Keputusan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral No 1208 Tahun 2005 tentang Rencana Induk Jaringan Transmisi Dan Distribusi Gas Bumi Nasional;
8. Keputusan Menteri Pertambangan dan Energi No 207 Tahun 1998 Pedoman Pelaksanaan Pembangunan Dan Pengusahaan Kilang Minyak Dan Gas Bumi Oleh Badan Usaha Swasta.

Pada prakteknya, terdapat beberapa Kegiatan Usaha Hilir yang juga termasuk dalam Kegiatan Usaha Hulu. Kegiatan tersebut disebut sebagai Kegiatan Usaha Lanjutan Hulu. Adapun yang termasuk dalam Kegiatan Usaha Lanjutan Hulu ini adalah kegiatan pengolahan lapangan, pengangkutan, penyimpanan, dan penjualan hasil produksi sendiri yang dilakukan oleh Badan Usaha, yang tidak ditujukan untuk memperoleh keuntungan maupun laba. Kegiatan Usaha Hilir Migas dapat dilaksanakan oleh: Badan Usaha Milik negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), Koperasi/ Usaha Kecil, Badan Usaha Milik Swasta. Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas meliputi:

1. Pengolahan;
2. Pengangkutan;
3. Penyimpanan; dan,
4. Niaga.

Pengolahan adalah kegiatan memurnikan, memperoleh bagian-bagian, mempertinggi mutu, dan mempertinggi nilai tambah Minyak Bumi dan/atau Gas Bumi, tetapi tidak termasuk pengolahan lapangan. Pengangkutan adalah kegiatan pemindahan Minyak Bumi, Gas Bumi, dan/atau hasil olahannya dari Wilayah Kerja atau dari tempat penampungan dan Pengolahan, termasuk pengangkutan Gas Bumi

Universitas Indonesia

melalui pipa transmisi dan distribusi. Penyimpanan adalah kegiatan penerimaan, pengumpulan, penampungan, dan pengeluaran Minyak Bumi dan/atau Gas Bumi. Niaga adalah kegiatan pembelian, penjualan, ekspor, impor Minyak Bumi dan/atau hasil olahannya, termasuk Niaga Gas Bumi melalui pipa.

3.3. Perolehan Wilayah Kerja

Dalam Undang-undang Nomor 22 tahun 2001 Tentang Minyak dan Gas Bumi diatur bahwa kegiatan usaha minyak dan gas bumi dilaksanakan dalam wilayah hukum pertambangan Indonesia. Wilayah hukum pertambangan Indonesia adalah seluruh:

- a. Wilayah daratan;
- b. Perairan; dan
- c. Landas kontinen Indonesia.

Wilayah hukum pertambangan Indonesia dibagi per Wilayah Kerja. Hak atas wilayah kerja tidak meliputi hak atas tanah di atasnya, namun apabila badan usaha atau bentuk usaha tetap akan menggunakan bidang-bidang tanah hak atau tanah Negara didalam wilayah kerjanya, badan usaha atau bentuk usaha tetap yang bersangkutan wajib terlebih dahulu mengadakan penyelesaian dengan pemegang hak atau pemakai tanah di atas tanah Negara, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Berdasarkan pasal 34 Undang-undang Nomor 22 tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi diatur bahwa penyelesaian dapat dilakukan musyawarah dan mufakat dengan cara:

- a. jual beli;
- b. tukar menukar;
- c. ganti rugi yang layak;
- d. pengakuan; atau

- e. bentuk penggantian lain kepada pemegang hak atau pemakai tanah diatas tanah Negara.

Perencanaan dan penyiapan wilayah Kerja dari Wilayah Terbuka atau dari Wilayah Kerja yang akan disisihkan atau Wilayah Kerja yang akan berakhir masa Kontrak Kerja Samanya dilakukan oleh Menteri ESDM dengan memperhatikan pertimbangan Badan Pelaksana. Perencanaan dan penyiapan ini dilakukan oleh Direktorat Jenderal Minyak dan Gas Bumi dengan melakukan pengkajian dan pengolahan data dalam hal ini Direktur Jenderal pihak lain yang memiliki kemampuan dan keahlian dibidang ini diluar badan usaha dan bentuk usaha tetap. Setelah melakukan pengkajian dan pengolahan data Direktur Jenderal mengusulkan kepada Menteri mengenai wilayah yang akan ditawarkan. Usulan wilayah kerja yang akan ditawarkan dapat diajukan berdasarkan kajian teknis dari:

- a. Direktorat Jenderal; atau,
- b. Badan usaha atau bentuk usaha tetap; atau,
- c. Direktorat Jenderal bersama-sama dengan badan usaha dan bentuk usaha tetap dalam bentuk *Joint Study*.

Setelah itu Menteri menetapkan wilayah kerja serta ketentuan dan persyaratan Kontrak Kerja Sama untuk ditawarkan kepada badan dan bentuk usaha tetap setelah mendapatkan pertimbangan dari Badan Pelaksana dan berkonsultasi dengan Gubernur yang wilayah administrasinya meliputi wilayah kerja yang ditawarkan.

Pasal 1 No. 16 Undang-undang nomor 22 tahun 2001 menyatakan bahwa Wilayah Kerja adalah daerah tertentu dalam Wilayah Hukum Pertambangan Indonesia untuk pelaksanaan Eksplorasi dan Eksploitasi.

Selanjutnya, dalam Pasal 5 ayat 1 Undang-undang nomor 22 tahun 2001 jo Pasal 11 ayat 1 Undang-undang nomor 22 tahun 2001 dapat dilihat bahwa kegiatan Usaha Hulu yang mencakup eksplorasi dan eksploitasi dilaksanakan oleh Badan Usaha atau Bentuk Usaha Tetap berdasarkan Kontrak Kerja dengan Badan Pelaksana.

Dari kedua paragraf diatas, dapat dilihat bahwa kegiatan eksplorasi dan eksploitasi dalam Wilayah Kerja akan dilaksanakan oleh Badan Usaha atau Bentuk Usaha tetap berdasarkan Kontrak Kerja Sama. Artinya, Badan Usaha atau Bentuk Usaha tetap yang melaksanakan kegiatan eksplorasi dan eksploitasi dalam suatu Wilayah Kerja memiliki hak dan kewajiban dalam Wilayah Kerja tersebut atau yang biasa dikenal dengan "*Participating Interest*".

Dengan demikian, dengan menjadi Badan Usaha atau Bentuk Usaha tetap yang melaksanakan kegiatan eksplorasi dan eksploitasi dalam suatu Wilayah Kerja maka Badan Usaha atau Bentuk Usaha Tetap tersebut memiliki *Participating Interest* dalam Wilayah Kerja.

- Pasal 4 ayat 1 Undang-undang nomor 22 tahun 2001 berbunyi sebagai berikut:

"Menteri menetapkan kebijakan penawaran Wilayah Kerja berdasarkan pertimbangan teknis, ekonomis, tingkat risiko, efisiensi, dan berasaskan keterbukaan, keadilan, akuntabilitas dan persaingan"

- Pasal 4 ayat 2 Undang-undang nomor 22 tahun 2001 berbunyi sebagai berikut:

"Kebijakan penawaran Wilayah Kerja sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat berupa penawaran melalui lelang atau penawaran langsung"

- Pasal 8 ayat 1 Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral nomor 40 tahun 2006 berbunyi sebagai berikut:

"Menteri menawarkan Wilayah Kerja melalui Lelang atau Penawaran Langsung"

Berdasarkan Pasal-Pasal tersebut dapat dilihat bahwa suatu Badan Usaha atau Bentuk Usaha tetap dapat melaksanakan kegiatan eksplorasi dan eksploitasi dalam suatu Wilayah Kerja sehingga ia dikatakan memiliki hak dan kewajiban/*Participating*

Universitas Indonesia

Interest dalam Wilayah Kerja tersebut jika ia mengikuti dan memenangkan Lelang atau Penawaran Langsung yang dilaksanakan oleh Menteri.

Setelah melalui tahap perencanaan dan penetapan Menteri menawarkan wilayah kerja tersebut yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Minyak dan Gas Bumi, untuk melaksanakan penawaran wilayah kerja Direktorat Jenderal Minyak dan Gas Bumi menyiapkan dan menerbitkan Dokumen Lelang yang dokumen lelang tersebut memuat:

- a. tata waktu lelang;
- b. tata cara lelang;
- c. informasi teknis wilayah kerja;
- d. tata cara akses data;
- e. konsep kontrak kerja sama;
- f. persyaratan lain yang diperlukan.²⁷

Konsep kontrak kerja sama yang termuat dalam Dokumen Lelang disiapkan oleh Tim Penawaran Wilayah Kerja yang terdiri dari wakil-wakil dari Departemen, Direktorat Jenderal, dan Badan Pelaksana.

Dalam rangka penawaran wilayah kerja Direktorat Jenderal melaksanakan pengumuman wilayah kerja melalui media cetak, elektronik dan lainnya serta melakukan promosi dalam berbagai forum baik dalam tingkat nasional maupun internasional. Penawaran lelang dilakukan dengan cara:

- a. lelang Wilayah Kerja tahunan (regular) berdasarkan kajian teknis oleh Direktorat Jenderal;
- b. lelang Wilayah Kerja melalui penawaran langsung (*direct offer*) berdasarkan kajian teknis oleh Badan Usaha atau Bentuk Usaha Tetap pada suatu Wilayah Kerja yang diajukan kepada Direktur Jenderal;

²⁷ Departemen Energi Dan Sumber Daya Mineral, Keputusan Menteri Energi Dan Sumber Daya Mineral Nomor: 1480 Tahun 2004: Psl. 5 (5)

- c. lelang Wilayah Kerja melalui penawaran langsung (*direct offer*) berdasarkan kajian teknis oleh Direktorat Jenderal bersama-sama dengan Badan Usaha atau Bentuk Usaha Tetap dalam kerangka *Joint Study*.

Badan usaha dan bentuk usaha tetap peserta lelang diwajibkan menyerahkan Dokumen Penawaran Lelang yang isinya diatur dalam Keputusan Menteri, setelah itu Tim Penawaran Wilayah Kerja melakukan evaluasi dan penilaian terhadap Dokumen Penawaran dari peserta lelang untuk menentukan pemenang lelang. Evaluasi dan penilaian tersebut dilakukan berdasarkan *pertama*; penilaian teknis yang meliputi penilaian terhadap rencana kerja untuk 3 (tiga) tahun pertama komitmen pasti masa eksplorasi (*firm commitment*) yang didukung oleh evaluasi geologi dan justifikasi teknis yang ditunjukkan dengan rencana lokasi pemboran sumur taruhan (*new field wildcat well*) serta *petroleum system* yang didasarkan pada kaidah keteknikan yang baik, *kedua*; penilaian keuangan dilakukan terhadap besaran kompensasi pemenang (*awarded compensation*) dan kemampuan keuangan untuk mendukung rencana kegiatan eksplorasi dan eksploitasi yang ditunjukkan dalam laporan keuangan tahunan (*annual financial statements*) yang terdiri dari neraca dan laporan laba-rugi perusahaan yang telah diaudit oleh akuntan publik, *ketiga*; penilaian kinerja badan usaha dan bentuk usaha tetap yang meliputi pengalaman di bidang perminyakan dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia untuk perusahaan yang pernah beroperasi di Indonesia. Dari ketiga penilaian tersebut dapat diperingkat dalam hal penilaian utama penentuan peringkat calon pemenang lelang yaitu pertama adalah penilaian teknis kemudian penilaian keuangan dalam hal ini besaran kompensasi pemenang memegang peranan yang sangat penting, yang terakhir baru penilaian kinerja.

Berdasarkan evaluasi dan penilaian terhadap Dokumen Penawaran Tim Penawaran Wilayah Kerja menyampaikan urutan peringkat badan usaha atau bentuk usaha tetap calon pemenang lelang kepada Direktur Jenderal yang kemudian oleh Direktur Jenderal dilaporkan kepada Menteri untuk menentukan pemenang badan

Universitas Indonesia

usaha dan bentuk usaha tetap yang menjadi pemenang lelang. Terhadap badan usaha atau bentuk usaha tetap yang menjadi pemenang lelang Direktur Jenderal melakukan pemberitahuan tertulis, dalam waktu maksimal 7 hari setelah pemberitahuan diterima pemenang lelang wajib menyampaikan Surat Kesanggupan untuk memenuhi seluruh komitmen yang tercantum dalam Dokumen Lelang, apabila pemenang lelang tersebut tidak menyerahkan Surat Kesanggupan tersebut dalam tempo yang telah ditetapkan maka Direktur Jenderal menetapkan badan usaha atau bentuk usaha tetap urutan peringkat berikutnya sebagai pemenang lelang.

Terhadap pengaturan lelang tersebut terdapat pengecualian yaitu Badan Usaha atau Bentuk Usaha Tetap yang melakukan penawaran langsung (*direct offer*) dalam kerangka *Joint Study* mempunyai hak untuk melakukan perubahan penawaran yaitu sekurang-kurangnya menyamai penawaran tertinggi yang disampaikan oleh peserta lelang lain, badan usaha dan bentuk usaha tetap tersebut akan ditetapkan sebagai pemenang lelang apabila penawarannya minimal sama dengan nilai penawaran tertinggi peserta lelang lain.

Sedangkan terhadap kewajiban melakukan lelang dapat dikecualikan apabila PT Pertamina (Persero) mengajukan permohonan kepada Menteri untuk mendapatkan wilayah kerja terbuka tertentu, Menteri dapat menyetujui permohonan tersebut dengan mempertimbangkan program kerja, kemampuan teknis dan kemampuan keuangan PT Pertamina (Persero), sepanjang saham PT Pertamina (Persero) 100% dimiliki oleh Negara hal ini berdasarkan pasal 5 ayat 4 PP No. 35 Tahun 2004.

3.4. Perolehan *Participating Interest*

Dalam perolehan hak atas *participating interest* terdapat beberapa cara untuk memperolehnya, yang pertama ialah dengan cara perolehan wilayah kerja. Yang kedua melalui pengalihan, penyerahan atau pemindahtanganan *participating interest*

(*farm in/ farm out*), yang terakhir ialah dengan perintah oleh peraturan perundang-undangan.²⁸

3.4.1. Perolehan *Participating Interest* Melalui Pengalihan, Penyerahan atau Pemindahtanganan *Participating Interest (Farm-in/Farm-Out)*

Pasal 33 ayat 1 Peraturan Pemerintah nomor 35 tahun 2004 berbunyi sebagai berikut:

“Kontraktor dapat mengalihkan, menyerahkan, dan memindahtangankan sebagian atau seluruh hak dan kewajibannya (participating interest) kepada pihak lain setelah mendapat persetujuan Menteri berdasarkan pertimbangan Badan Pelaksana”

Secara hukum, kontraktor dapat mengalihkan, menyerahkan, dan memindahtangankan sebagian atau seluruh kewajibannya (*participating interest*) kepada pihak lain setelah mendapat persetujuan Menteri berdasarkan pertimbangan Badan Pelaksana. Pengalihan tersebut dapat dilakukan kepada :

- a. Perusahaan non afiliasi atau bukan mitra kerja
- b. Perusahaan afiliasi
- c. Perusahaan Nasional

Perusahaan Berafiliasi atau Afiliasi adalah sebuah perusahaan atau badan lain yang mengendalikan atau dikendalikan salah satu pihak dalam suatu Perjanjian, atau suatu perusahaan atau badan lain yang mengendalikan atau dikendalikan oleh perusahaan atau badan lain dimana ia mengendalikan salah satu pihak dalam Perjanjian ini, dan dimengerti bahwa mengendalikan memiliki makna kepemilikan oleh suatu perusahaan atau badan paling sedikit 50% dari (a) saham dengan suara

²⁸ M. Hakim Nasution, *Farm-in Agreements, Joint Operating Agreements*, disampaikan dalam “*Oil & Gas Course*”, HakimdanRekan Law Firm, Jakarta, Juni-Juli 2009

atau (b) hak pengendalian atau keuntungan-keuntungan, jika badan lain itu bukan suatu perusahaan.²⁹

Berdasarkan pasal tersebut dapat dilihat bahwa *Participating Interest* dapat diperoleh oleh suatu pihak jika pihak tersebut menerima pengalihan, penyerahan atau pemindahtanganan *Participating Interest* dari Kontraktor yang memiliki *Participating Interest* dalam suatu Wilayah Kerja. Namun, pengalihan, penyerahan atau pemindahtanganan atas *Participating Interest* tersebut harus disetujui oleh Menteri berdasarkan pertimbangan BP MIGAS.

Menurut DR. Richard Seba *the farm-out is a tool long used by the oil industry for funding exploration and development of oil and gas reserves. Under this type of agreement, an outside party provides funding and may actually conduct exploration and development activities in exchange for a subsequent interest in proceeding operations.*³⁰

Berikut adalah tahapan-tahapan yang harus dilalui dalam pengalihan *participating interest*:

- Pemberitahuan oleh Kontraktor kepada BP MIGAS dan persetujuan dari BP MIGAS terkait pengalihan *participating interest*

Selama periode komitmen pasti perusahaan, kontraktor asli harus mempertahankan operatorship dan harus memegang mayoritas *participating interest* yaitu 51% (lima puluh satu persen) minimal selama tiga tahun.

- Tahap memasukkan penawaran : *Beauty contest* (mencari yang terbaik) antara pembeli potensial.

Dalam tahap ini terdapat beberapa hak eksklusif, yaitu *Pre-emptive right* dan *Right of first negotiation*. *Pre-emptive right* ialah hak untuk bernegosiasi dengan

²⁹ Lihat penjelasan Pasal 33 ayat (2) dan (4) PP. 35 Tahun 2004 tentang Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi

³⁰Richard D.Seba, *International Petroleum Contract And Negotiation*, Tulsa:Oil and Gas Consultants International Inc.,2004,hal2-2.

pembeli potensial sebelum dengan pembeli lainnya. *Right of first negotiation* ialah hak untuk bernegosiasi dengan para pihak yang terkait dalam Perjanjian terlebih dahulu mengenai penawaran *participating interest*.

- Tahap negosiasi dan pelaksanaan Perjanjian Jual Beli

Dalam tahap ini, pengalihan *participating interest* secara sah belum terlaksana, karena ada beberapa syarat yang bersifat *preseden* yang harus dipenuhi terlebih dahulu sebelum pengalihan *participating interest* dapat terlaksana.

- Tahap penerimaan tawaran

Dalam tahap ini merupakan tahap pemberian jawaban dari para pihak yang terkait dalam penawaran *participating interest* seperti pembeli potensial, atau para pihak yang termasuk di dalam Kontrak Bagi Hasil (PSC) , termasuk para pihak pemegang *pre-emptive right*.

- Pembukaan *Data Room*

Pasal 15 Peraturan Pemerintah nomor 35 tahun 2004 menyatakan bahwa :

“Data yang diperoleh dari survey umum dan eksploitasi adalah milik negara yang dikuasai oleh Pemerintah”

Berdasarkan pasal ini, maka pembukaan *data room* harus dengan persetujuan Pemerintah terlebih dahulu.

- Pemenuhan dari syarat-syarat *preseden (condition precedent)* yang harus dipenuhi dalam Perjanjian Pengalihan *participating interest*.

Dalam tahap ini para pihak terkait dalam Perjanjian pengalihan *participating interest* memiliki kewajiban memenuhi syarat-syarat dalam Perjanjian. Adapun syarat-syaratnya adalah :

- Pembayaran / *Payments*

Universitas Indonesia

- Persetujuan Pemerintah / *Government Approval*
- *Financial Due Diligence*
- *Legal Due Diligence*
- *Data Room Entry*
- Tahap *Deed Of Assignment*

Pada tahap ini, pengalihan *participating interest* telah terjadi dan beralih secara sah dan formal menurut Perjanjian. Namun, apabila peralihan ini belum mendapatkan persetujuan dari Pemerintah, maka pengalihan yang sah dan formal tadi dianggap tidak pernah terjadi.

- Tahap Perubahan Kontrak Kerja Sama (KKS)
- Tahap Pembuatan / Perubahan *Joint Operating Agreement (JOA)* ³¹

Dalam prakteknya, tahap-tahap di atas tidak selalu berlaku berurutan.

3.4.2. Perintah oleh Peraturan Perundang-Undangan

Pasal 34 dari Peraturan Pemerintah nomor 35 tahun 2004 menyatakan bahwa:

“Sejak disetujuinya rencana pengembangan lapangan yang pertama kali akan diproduksi dari suatu Wilayah Kerja, Kontraktor wajib menawarkan participating interest 10% (sepuluh perseratus) kepada Badan Usaha Milik Daerah”

Pasal 35 dari Peraturan Pemerintah nomor 35 tahun 2004 menyatakan bahwa:

- (1) *“pernyataan minat dan kesanggupan untuk mengambil participating interest sebagaimana dimaksud dalam pasal 34 disampaikan oleh Badan Usaha Milik*

³¹M. Hakim Nasution, *Farm-in Agreements* disampaikan dalam “*Oil & Gas Course*”, HakimdanRekan Law Firm, Jakarta, November 2009

Daerah dalam jangka waktu paling lama 60 (enam puluh) hari sejak tanggal penawaran dari kontraktor”

- (2) *“dalam hal Badan Usaha Milik Daerah tidak memberikan pernyataan kesanggupan dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), kontraktor wajib menawarkan kepada Perusahaan Nasional”*
- (3) *“dalam hal Perusahaan Nasional tidak memberikan pernyataan minat dan kesanggupan dalam jangka waktu paling lama 60 (enam puluh) hari sejak tanggal penawaran dari kontraktor kepada Perusahaan Nasional, maka penawaran dinyatakan tertutup”*

Berdasarkan Pasal tersebut dapat dilihat bahwa setelah suatu Wilayah Kerja dinyatakan komersial, Kontraktor atas Wilayah Kerja tersebut wajib menawarkan *Participating Interest* kepada Badan Usaha Milik Daerah (“BUMD”). Selanjutnya jika BUMD tidak menerima penawaran tersebut, *Participating Interest* dapat ditawarkan kepada Perusahaan Nasional. Berdasarkan kedua Pasal tersebut, BUMD dan Perusahaan Nasional dapat memperoleh *participating Interest* sebesar 10% dari Kontraktor Wilayah Kerja.

Dasar hukum adanya *participating interest* adalah Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 35 Tahun 2004 tentang Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi. Berdasarkan ketentuan pasal 35 ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) maka prioritas utama *participating interest* sebesar 10% diberikan pada Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) dengan jangka waktu penawaran paling lama 60 hari sejak tanggal penawaran dari kontraktor. Apabila BUMD tidak memberikan pernyataan kesanggupan dalam jangka waktu tersebut, kontraktor wajib menawarkan kepada perusahaan nasional. Apabila perusahaan nasional tidak memberikan pernyataan minat dan kesanggupan dalam jangka waktu 60 hari sejak tanggal penawaran, maka penawaran dinyatakan tertutup.

Hak participating interest merupakan hak yang memiliki keterbatasan, khususnya dengan jangka waktu kesanggupan (60 hari) dari BUMD Perusahaan Daerah (PD) ataupun Perseroan Terbatas (PT) kepada kontraktor. Saham Perseroan Terbatas (PT) bisa dimiliki oleh Pemda, Perusahaan Daerah (PD), swasta dan masyarakat tetapi bagian terbesar dari saham Perseroan Terbatas (PT) dimiliki oleh Pemda atau Perusahaan Daerah (PD). Kontraktor dapat mengalihkan, menyerahkan dan memindahtangankan sebagian atau seluruh hak dan kewajibannya (*participating interest*) kepada pihak lain setelah mendapat persetujuan menteri berdasarkan pertimbangan Badan Pelaksana. Apabila pengalihan, penyerahan dan pemindahtanganan sebagian atau seluruh hak dan kewajiban kontraktor dilakukan kepada perusahaan non afiliasi atau kepada perusahaan lain selain mitra kerja dalam wilayah kerja yang sama, maka Menteri dapat meminta kontraktor untuk menawarkan terlebih dahulu kepada perusahaan nasional. Pembukaan (*disclose*) data dalam rangka pengalihan, penyerahan dan pemindahtanganan sebagian atau seluruh hak dan kewajiban kontraktor kepada pihak lain, wajib mendapat ijin dari Menteri melalui Badan Pelaksana. Kontraktor tidak dapat mengalihkan sebagian hak dan kewajibannya secara mayoritas kepada pihak lain yang bukan afiliasinya dalam jangka waktu 3 (tiga) tahun pertama masa eksplorasi.³²

Berdasarkan penjelasan pasal 33, perusahaan nasional yang dimaksud adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), Koperasi, usaha kecil dan perusahaan swasta nasional yang keseluruhan sahamnya dimiliki warga negara Indonesia. Penawaran tersebut dilakukan antara kontraktor dengan perusahaan nasional berdasarkan kelaziman bisnis. Apabila kontraktor telah menawarkan kepada perusahaan nasional dan tidak ada yang berminat maka kontraktor dapat menawarkan kepada pihak lain.

3.4.3. Afiliasi dan pengendalian

³²www.balitbang.com, diakses pada tanggal 30 November 2009

Afiliasi yang dimaksud adalah perusahaan atau badan lain yang mengendalikan atau dikendalikan salah satu pihak, atau suatu perusahaan atau badan lain yang mengendalikan atau dikendalikan oleh suatu perusahaan atau badan lain yang mengendalikan salah satu pihak. Pengendalian memiliki makna kepemilikan perusahaan atau badan lain apabila perusahaan atau badan lain paling sedikit 50 % (lima puluh per seratus) dari saham dengan hak suara atau hak pengendalian atau keuntungan jika badan lain itu bukan suatu perusahaan. Peraturan Pemerintah RI No. 3 tahun 1998 tentang bentuk hukum Badan Usaha Milik Daerah. Berdasarkan pasal 2 dan pasal 3 dapat disimpulkan bahwa bentuk hukum Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) terdiri dari Perusahaan Daerah (PD) atau Perseroan Terbatas (PT). Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang bentuk hukumnya Perusahaan Daerah (PD) tunduk pada peraturan perundang-undangan yang berlaku yang mengatur Perusahaan Daerah (PD) yaitu Undang-undang Nomor 5 Tahun 1962 tentang Perusahaan Daerah dan Permendagri Nomor 3 Tahun 1998 tentang Bentuk Hukum Badan Usaha Milik Daerah. Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang bentuk hukumnya berupa Perseroan Terbatas (PT) tunduk pada Undang-undang No. 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas (PT) dan peraturan pelaksanaannya. Pasal 4 menyatakan bahwa gubernur, bupati/walikota dapat merubah bentuk hukum perusahaan daerah menjadi PT.

Berdasarkan pasal 5 diatur tentang perubahan bentuk Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) dilakukan dengan cara :³³

- Mengajukan permohonan izin prinsip tentang perubahan bentuk hukum kepada menteri dalam negeri.
- Menetapkan peraturan daerah tingkat I atau tingkat II tentang perubahan bentuk hukum badan usaha milik daerah dari perusahaan daerah menjadi perseroan terbatas.

³³Ibid

- Pembuatan akte notaris pendirian sebagai perseroan terbatas.

Berdasarkan ketentuan pasal 6, pendirian Perseroan Terbatas (PT) diproses sesuai dengan ketentuan undang-undang No. 1 tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas (PT). Berdasarkan ketentuan pasal 7, perubahan bentuk hukum perusahaan daerah menjadi perseroan terbatas, tidak merubah fungsinya sebagai pelayanan umum dan sekaligus tetap menjadi sumber pendapatan asli daerah (APBD).

Prinsip penyertaan berdasarkan *participating interest* :

Prinsip pertama, yaitu :

- Hak BUMD (PD maupun PT) *participating interest* 10%
- Hak *participating interest* ada pembatasan jangka waktu kesanggupan.
- Saham PT BUMD dapat dimiliki oleh pemda, PD, swasta, dan masyarakat.
- Saham terbesar (mayoritas) PT harus dimiliki oleh pemda atau PD.

Prinsip Kedua, yaitu :

- Ada bentuk lain *participating interest* menurut ketentuan pasal 33 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 35 tahun 2004 tentang Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi.
- Hak *participating interest* BUMD sebagaimana perusahaan nasional lainnya merupakan hak prioritas sebelum hak pengalihan diberikan kepada perusahaan non afiliasi atau perusahaan selain mitra kerja dalam wilayah kerja yang sama.
- Penawaran dilakukan berdasarkan kelaziman bisnis.

Universitas Indonesia

Berdasarkan tinjauan dari perspektif hukum tegas dinyatakan bahwa *participating interest* dalam konteks industri perminyakan adalah merupakan suatu keharusan / kewajiban, kecuali apabila yang berhak tidak memanfaatkan atau tidak dapat menggunakan haknya sesuai dengan persyaratan-persyaratan hukum yang ditentukan oleh perundang-undangan maka hak tersebut dapat dialihkan pada pihak lain.

Pengaturan hukum yang demikian ini jelas bermaksud untuk memberikan sumbangsih bagi penguatan ekonomi lokal sebagai konsekuensi termanfaatkannya sumberdaya alam lokal tersebut oleh para investor.

3.5. Peranan Kegiatan Pelayaran Dalam Industri Minyak dan Gas

Seperti telah dibahas sebelumnya, kegiatan eksplorasi maupun eksploitasi minyak dan gas bumi adalah kegiatan yang sangat rumit dan memerlukan banyak sekali alat-alat canggih. Terlebih lagi apabila kegiatan tersebut dilakukan dalam bentuk kegiatan pengeboran lepas pantai, dimana kegiatan pengeboran bisa mencapai kedalaman lebih dari 2500m di dasar laut. Selain itu, kegiatan-kegiatan lain, misalnya kegiatan untuk mentransportasikan hasil pengeboran harus dilakukan dengan bantuan kapal laut, sehingga dalam bagian ini akan dibahas jenis kapal laut apa saja yang biasanya digunakan dalam kegiatan industri minyak dan gas baik dalam tahap eksplorasi, eksploitasi ataupun pada tahap hilir.

3.5.1. Dalam Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas

Dalam kegiatan usaha hulu minyak dan gas, baik dalam kegiatan eksplorasi maupun eksploitasi, terdapat berbagai macam kapal laut yang digunakan, baik untuk kegiatan eksplorasi maupun eksploitasi itu sendiri atau untuk kegiatan *support* atau kegiatan penunjang eksplorasi dan eksploitasi, antara lain:

- a. Pada tahap Eksplorasi
 1. Seismic vessel
 2. Semi-submersible

Universitas Indonesia

3. Drillship
 - b. Pada Tahap Eksploitasi
 1. Floating Storage Units
 2. Floating Storage Production Units

A. Seismic Vessel

Kapal Seismik adalah kapal khusus yang dipergunakan untuk memperoleh data seismic. Seperti yang telah dijelaskan di atas, data seismic pada dasarnya digunakan untuk menganalisa lapisan-lapisan permukaan tanah, untuk kemudian informasi mengenai lapisan-lapisan tersebut digunakan untuk menentukan wilayah mana yang kira-kira memiliki kemungkinan terbesar untuk mengandung kandungan minyak dan gas bumi. Seismik dilakukan dengan cara memantulkan gelombang suara dan kemudian merekam pantulan suaranya kembali ke dalam sebuah alat, dimana hasil pantulan suara tersebut kemudian dianalisa.

Kegiatan seismik dapat dilakukan di darat maupun air, dimana kegiatan seismic yang dilakukan di air menggunakan kapal yang berfungsi untuk menarik alat seismic di sepanjang permukaan air, atau bahkan menggunakan alat seismic yang terpasang di dalam kapal tersebut. Namun, pada umumnya, kegiatan seismik dilakukan dengan cara menarik alat seismic tersebut sepanjang permukaan air.

Kapal seismik menarik pipa mengapung yang didalamnya terdapat alat perekam suara atau disebut juga dengan alat hidrofون. Gelombang suara akan dipantulkan ke dasar laut menembus lapisan teratas dari permukaan tanah di dasar laut, sampai kemudian suara tersebut memantul kembali akibat mengenai lapisan keras, seperti misalnya lapisan bebatuan dalam. Pantulan ini kemudian direkam oleh hidrofون yang ditarik oleh kapal seismik.³⁴

B. Semi-submersible

³⁴ William L. Leffler, *op. cit.* hal 43

Semi-submersible adalah suatu kapal laut yang mempunyai fungsi khusus dan juga mempunyai stabilitas yang bagus. Kapal semi-submersible di desain pada dasarnya untuk pekerjaan *off-shore* atau lepas pantai untuk kegiatan seperti offshore drilling rigs, safety vessels, platform tempat produksi minyak atau oil production platform, dan juga sebagai heavy lift cranes.

Pengeboran lepas pantai dengan kedalaman lebih dari 120 meter memerlukan kegiatan yang dilakukan dari kapal yang terapung di laut, karena bangunan yang tetap di kedalaman sedalam itu sangat sulit untuk dibuat dan sangat tidak praktis. Sebuah semi-submersible dapat mengambang karena adanya *pontoons* yang terletak di dasar laut yang bersifat tahan air. Hal ini yang membantu kapal tersebut untuk dapat mengambang. Dek operasional terletak diatas.³⁵

Dengan struktur lambung kapal yang terletak jauh di bawah permukaan laut, semi-submersible dapat menghindari efek ombak lebih baik dibandingkan dengan kapal biasa pada umumnya. Namun, walaupun lambung kapalnya terletak di bawah permukaan laut, semi submersible jarang sepenuhnya berada dibawah air.

Semi-submersible adalah suatu bentuk platform yang cocok digunakan untuk pengeboran minyak dan gas. Mereka dapat ditarik ke posisi yang dikehendaki dengan menggunakan kapal *tug boat*, dapat diposisikan di suatu lokasi tertentu dan dapat kemudian dipindahkan lagi.

Banyaknya keuntungan dari penggunaan semi-submersible vessel untuk keperluan pengeboran lepas pantai mulai diketahui pada tahun 1978 ketika Heerema Marine Contractors membuat kapal semi-submersible dengan *two sister crane* yang diberi nama Balder and Hermod, yang kemudian dijadikan dasar dari pembangunan semi-submersible berikutnya.

Terdapat beberapa tipe semi submersible yaitu antara lain Mobile Offshore Drilling Unit (MODU), Semi-submersible Crane vessels (SSCV), Offshore Support Vessels (OSV), Offshore Production Platforms.

³⁵ First & Second Generation Semi Submersible Drilling Rigs, Ocean Energy Center : <http://www.oceanstaroec.com/fame/2000/semisubmersible.htm>, diunduh pada 15 Januari 2010.

Ketika ladang cadangan minyak pertama kali dikembangkan di wilayah lepas pantai, semi submersible yang digunakan untuk kepentingan pengeboran dilakukan terhadapnya modifikasi sehingga dapat digunakan sebagai tempat produksi. Kapal ini memberikan tempat yang sangat efektif dan stabil di atas permukaan laut. Kapal semi submersible pertama yang menjadi tempat produksi semacam ini untuk kegiatan pengeboran lepas pantai adalah Argyll FPF yang merupakan hasil dari konversi atas kapal semi submersible yang bernama Transworld 85 yang selesai dilakukan pada tahun 1975 yang kemudian digunakan di lokasi cadangan minyak Hamilton Brothers North Sea Argyll.³⁶

Seiring dengan perkembangan industri minyak dan gas, dimana kegiatan semakin banyak dilakukan di lepas pantai dan wilayah-wilayah lain yang bermedan berat, semi-submersible yang dibangun khusus untuk keperluan tertentu mulai menjadi kapal yang umum dijumpai dalam industri ini. Namun, jenis kapal semi submersible yang pertama kali digunakan untuk kepentingan khusus seperti itu adalah untuk lapangan Balmoral yang terletak di wilayah Laut Utara, Britania Raya pada tahun 1986.

C. Drillship

Drillship adalah kapal laut yang telah dipasang dengan alat pengeboran. Biasanya drillship digunakan untuk kepentingan pengeboran eksplorasi untuk menemukan sumber cadangan minyak dan gas baru yang terletak di dasar laut. Kapal ini juga sering digunakan untuk keperluan penelitian. Drillship dapat juga digunakan untuk melaksanakan kegiatan perawatan sumur atau juga untuk kegiatan penyelesaian sumur, seperti misalnya peletakan casing dan tubing atau juga untuk peletakan *tree* bawah laut, berikut juga dengan pemasangannya. Biasanya drillship dibangun menurut spesifikasi dari perusahaan kontraktor minyak dan/atau investornya.

³⁶ Offshore Technology Website <http://www.offshore-technology.com/projects/>, diunduh pada 19 Januari 2010.

Keuntungan terbesar dari penggunaan drillship adalah bahwa drillship modern mempunyai kemampuan untuk melakukan pengeboran di wilayah dengan kedalaman laut lebih dari 2500 meter. Kelebihan ini bisa meningkatkan kemampuan para kontraktor minyak untuk menemukan sumber cadangan minyak yang lebih dalam lagi dari biasanya. Selain itu, drillship juga adalah kapal yang tidak memerlukan bantuan kapal lain, baik untuk mobilisasinya maupun untuk operasionalnya, tidak seperti misalnya kapal semi submersible dan *jackup barges*.

Guna melakukan pengeboran, sebuah alat dalam drillship yang disebut dengan *marine riser* diturunkan hingga ke dasar lautan dengan alat yang bernama *blowout preventer* atau BOP yang berfungsi untuk menyambungkan kapal dengan dasar sumur.

Kapal drillship yang pertama kali dibangun adalah Cuss 1,³⁷ namun sekarang jumlah kapal tersebut terus meningkat. Diperkirakan pada tahun 2013, jumlah drillship di seluruh dunia adalah sekitar 80 kapal atau bahkan lebih, dimana angka tersebut adalah dua kali lebih besar dibandingkan dengan drillship yang tersedia di tahun 2009. Drillship tidak hanya berkembang jumlahnya, namun juga teknologinya dimana sekarang drillship juga dapat digunakan untuk melakukan pengeboran dalam es.

D. Floating Storage Units

Floating storage and offloading units (FSO) digunakan di seluruh dunia oleh perusahaan pengeboran minyak lepas pantai untuk menerima minyak dari platform terdekat dan untuk menyimpannya hingga dapat dipindahkan ke kapal tanker. Pada dasarnya sistemnya menyerupai FPSO, namun perbedaannya hanyalah bahwa FPSO dapat melakukan kegiatan pengolahan sekaligus penyimpanan. FSO dan FPSO dapat mengurangi beban biaya yang ditanggung oleh perusahaan minyak dalam kegiatan industri minyak dan gas.

³⁷ *Ibid*

E. Floating Production Storage and Offloading

Floating production, storage and offloading atau disebut juga dengan istilah FPSO adalah kapal laut yang digunakan dalam industri pengeboran lepas pantai untuk keperluan pengolahan dan juga penyimpanan hasil produksi minyak dan gas. Berdasarkan kamus perminyakan, disebutkan bahwa FPSO adalah “*is a type of floating tank system used by the offshore oil and gas industry and designed to take all of the oil or gas produced from nearby platforms or templates, process it, and store it until the oil or gas can be offloaded onto a tanker or transported through a pipeline*”.³⁸

Kapal FPSO didesain untuk dapat menerima minyak atau gas yang telah diproduksi di platform disekitar. Setelah itu, FPSO melakukan pengolahan minyak tersebut dan juga penyimpanan, sehingga hasilnya dapat langsung ditransportasikan ke kapal tanker ataupun dapat ditransportasikan melalui jaringan pipa. FPSO dapat juga merupakan sebuah kapal hasil konversi dari kapal tanker namun dengan kemampuan untuk melakukan pengolahan dan juga penyimpanan minyak dan gas yang telah diperoleh dari platform pengeboran.

FPO lebih banyak digunakan pada kegiatan pengeboran lepas pantai karena pada dasarnya FPO lebih mudah untuk diinstalasi, dan tidak memerlukan infrastruktur tambahan berupa pipa untuk melakukan ekspor minyak dan gas. FPSO pertama adalah Shell Castellon, yang dibangun di Spanyol pada tahun 1977. Namun sejauh ini masih belum ada FPSO yang digunakan untuk keperluan penambangan gas bumi.³⁹ Namun pada bulan Juli 2009, Shell dan Samsung mengumumkan perjanjian mereka untuk membuat 10 LNG FPSO, dengan estimasi panjang 456 meter dan lebar 74 meter dengan kapasitas 450,000 meter kubik. Diperkirakan biaya yang diperlukan untuk pembangunan LNG FPSO ini adalah 5 miliar dollar Amerika Serikat.

³⁸ www.oilglossary.com, diakses pada 11 September 2010.

³⁹ Undang undang Pelayaran, *op. cit.* Pasal 1 (36).

Pada dasarnya terdapat dua macam tipe FPSO, yaitu FPSO yang merupakan hasil konversi dari kapal tanker dan FPSO yang dibangun secara khusus. Namun, walaupun begitu, FPSO pada dasarnya selalu dibangun berdasarkan keadaan lokasi, dimana dalam keadaan laut yang tenang, FPSO akan memiliki bentuk yang lebih sederhana dibandingkan dengan FPSO yang akan digunakan di laut dengan ombak yang kencang. FPSO mempunyai kemampuan untuk melakukan kegiatan pemisahan minyak atau penyulingan minyak sehingga dapat meningkatkan efektifitas dan juga mengurangi biaya.

FPSO pada dasarnya digunakan untuk kegiatan yang dilakukan di wilayah yang sulit dan terpencil, dimana tidak ada pipa bawah laut yang dapat memindahkan minyak dari platform ke darat. Selain itu FPSO juga sangat mudah untuk dimobilisasi karena FPSO dapat melakukan mobilisasi sendiri tanpa bantuan kapal lain.

Walaupun FPSO biasanya tidak memiliki bentuk layaknya kapal pada umumnya, namun FPSO masuk ke dalam kategori kapal seperti yang dimaksudkan dalam Undang-undang Pelayaran. Berdasarkan Pasal 1 ayat 36 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 : Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energy lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Dalam Pasal tersebut terdapat ketentuan bahwa bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah serta alat apung masuk ke dalam kategori kapal seperti yang dimaksudkan dalam Undang-undang Pelayaran. Oleh sebab itu, FPSO terkena juga dampak penerapan azas cabotage.

3.5.2. Dalam Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas

Dalam kegiatan usaha hilir, pada umumnya kapal laut lebih digunakan untuk keperluan pengangkutan hasil pengeboran berupa minyak dan gas. Namun, selain untuk pengangkutan, terdapat juga banyak aspek lain dalam kegiatan hilir minyak dan

gas yang memerlukan setor pelayaran, seperti misalnya untuk kegiatan pengangkutan awak, dll.

Dalam hal ini, pengangkutan dilakukan oleh kapal Tanker. Kapal tanker, yang dikenal juga dengan istilah Petroleum Tanker, adalah kapal yang didesain untuk kegiatan pengangkutan minyak. Terdapat dua tipe kapal tanker, yaitu tanker untuk mengangkut minyak mentah yang disebut juga dengan istilah *crude* tanker dan kapal tanker untuk mengangkut hasil produksi atau disebut juga dengan istilah *petroleum tanker*.⁴⁰ Crude tanker memindahkan minyak mentah dalam jumlah yang besar untuk dibawa ke tempat penyulingan dan pengolahan minyak. Sedangkan product tanker biasanya berukuran lebih kecil dan didesain untuk memindahkan hasil petrokimia dari tempat penyulingan ke lokasi yang dekat dengan pasar konsumen.

Kapal tanker biasanya diklasifikasikan sesuai dengan ukuran maupun dengan fungsinya. Biasanya ukuran daripada kapal tanker berkisar dari mulai beberapa ribu metric ton dalam berat kotor hingga yang paling besar 550.000 metrik kubik, dimana kapal tanker tersebut dinamakan *ultra large crude carrier* (ULCC). Kapal tanker biasanya memindahkan dari mulai 2,000,000,000 metrik ton minyak per tahunnya. Efisiensi kapal tanker hanya dapat dikalahkan oleh pipa pengangkut. Biaya pengangkutan minyak dengan menggunakan kapal tanker rata-rata adalah 2 atau 3 sen dollar Amerika Serikat per gallon, atau setiap 3,8 Liter.

Pada tahun 2005, 2,42 miliar metric ton minyak telah dipindahkan menggunakan kapal tanker, dimana 76,7 persen dari angka tersebut adalah minyak mentah. Jumlah ini sangatlah substansial dalam kegiatan industri pelayaran, dimana kegiatan pengangkutan minyak dengan menggunakan kapal tanker saja mencakupi 34,1 persen dari keseluruhan pengangkutan laut. Sebagai perbandingan pada tahun 1970, hanya 1.44 miliar metric ton minyak yang di angkut dengan menggunakan kapal tanker.

⁴⁰ *Ibid*

Sejauh ini telah banyak berkembang jenis kapal tanker yang mempunyai fungsi khusus. Salah satunya adalah kapal tanker dengan nama *naval replenishment oiler*, yaitu suatu kapal tanker yang bisa mengisi bahan bakar kapal-kapal lain yang sedang berlayar. Begitu juga dengan kapal tanker yang dapat menjadi kombinasi pengangkut minyak maupun bahan galian tambang sekaligus. Walaupun dengan semakin canggihnya desain daripada kapal tanker, desain kapal tanker telah beberapa kali mengalami kecelakaan yang mengakibatkan tumpahnya minyak ke laut dalam jumlah yang sangat membahayakan, sehingga baik pembangunan maupun penggunaan kapal tanker sarat dengan banyaknya peraturan yang harus ditaati.

Beberapa bentuk lain Kapal Tanker adalah :

- a. Replenishment ships,
- b. Ore-bulk oil carrier

a. Replenishment ships,

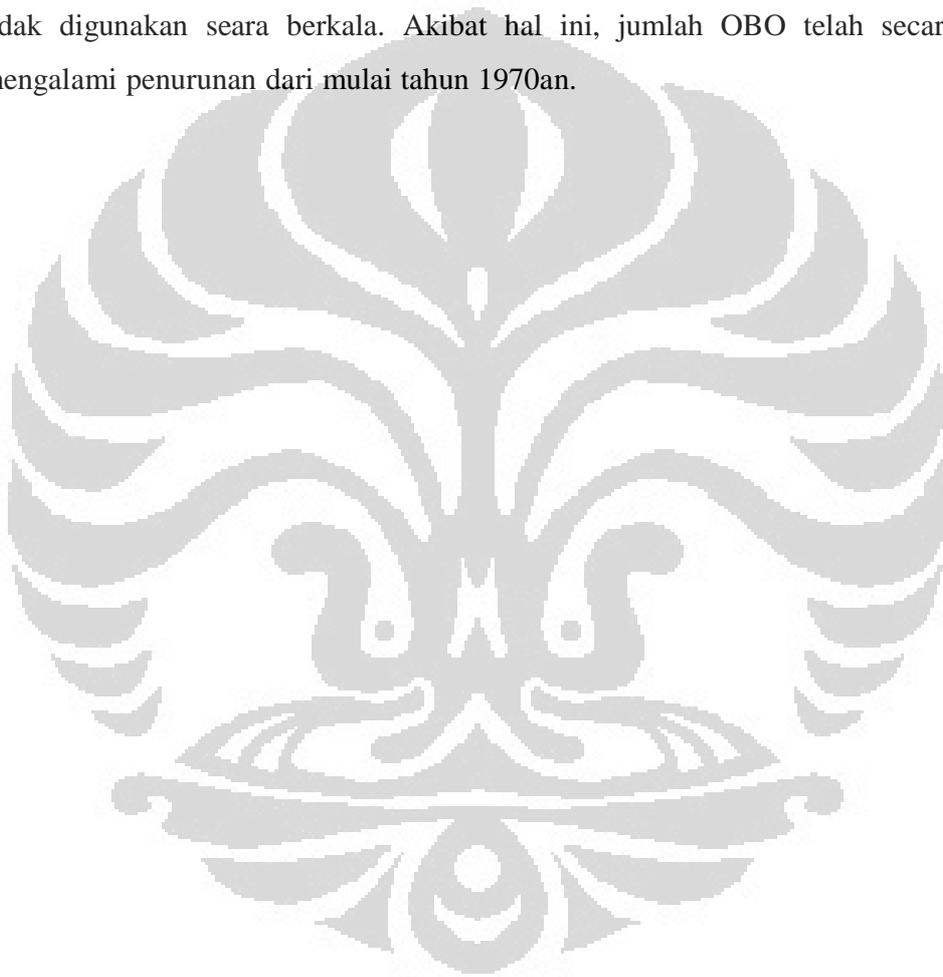
Replenishment ships, atau dikenal juga dengan istilah *oiler* adalah kapal tanker dengan fungsi khusus yang dapat menyediakan produk minyak untuk pengisian bahan bakar bagi kapal laut yang sedang berlayar. Proses ini yang dikenal juga dengan istilah *underway replenishment*, yang dapat memanjangkan jarak yang dapat ditempuh oleh suatu kapal laut dalam sekali perjalanan. Disamping mengisi bahan bakar, *replenishment ships* dapat juga melakukan isi ulang terhadap bahan-bahan baku yang diperlukan awak kapal seperti misalnya makanan dan air minum, serta beberapa suku cadang kapal lainnya.

b. Ore-bulk-oil carriers

Ore-bulk-oil carriers atau disingkat dengan istilah OBO, adalah kapal yang didesain untuk dapat mengangkut minyak sekaligus bahan tambang. Desain seperti ini dimaksudkan untuk meningkatkan fleksibilitas. Dalam kenyataan, fleksibilitas yang dicita-citakan dengan penggunaan OBO tidak begitu berguna. Hal ini dikarenakan kapal-kapal masa kini lebih melakukan spesialisasi atau pengkhususan

Universitas Indonesia

pengangkutan, apakah sebagai pengangkut minyak atau bahan hasil galian tambang. Selain itu, kapal OBO mempunyai masalah lain yaitu seringnya kapal seperti ini menjalani pengecekan dan reparasi karena kapal ini cenderung mudah untuk mengalami kerusakan. Biasanya hal ini dikarenakan penggunaan bagian-bagian tertentu kapal yang tidak rutin, seperti misalnya, penggunaan pipa untuk pengangkutan minyak hanya akan digunakan bila mengangkut minyak, sehingga tidak digunakan seara berkala. Akibat hal ini, jumlah OBO telah secara berkala mengalami penurunan dari mulai tahun 1970an.



Universitas Indonesia

BAB 4
DAMPAK DAN KENDALA PENERAPAN AZAS CABOTAGE
DALAM INDUSTRI MINYAK DAN GAS

4.1. Penerapan Azas Cabotage Sesuai Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Azas cabotage sebenarnya bukan merupakan hal yang baru dalam sistem peraturan perundang-undangan di Indonesia yang berkaitan dengan pelayaran. Seperti yang telah dijelaskan dalam bab sebelumnya bahwa penerapan azas cabotage telah dilaksanakan atau setidaknya dicoba dilaksanakan sejak awal berdirinya negara Indonesia, bahkan sejak masa pemerintahan kolonial Hindia Belanda. Namun, penerapan azas cabotage dari dulu hingga sekarang masih saja dirasakan belum dapat meningkatkan potensi kelautan negara Indonesia secara maksimal. Hal ini masih dirasakan walaupun undang-undang baru telah dibuat untuk melaksanakan azas cabotage. Namun, azas cabotage sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 21 tahun 1992 dirasa oleh sebagian besar pelaku atau pemegang kepentingan di bidang pelayaran, kurang dapat diterapkan secara konsekuen sehingga tidak mampu untuk mewujudkan kondisi pelayaran nasional yang tangguh dan memberikan keuntungan bagi perusahaan pelayaran nasional. Hal ini mengakibatkan usaha pelayaran nasional tidak dapat atau setidaknya belum dapat bersaing dengan perusahaan pelayaran asing dalam bidang perdagangan dan pengangkutan. Faktor faktor ini menjadi penyebab kemudian dikeluarkannya Inpres Nomor 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, yang menunjukkan keseriusan pemerintah dalam memajukan bidang maritim Indonesia. Keseriusan pemerintah tersebut ditunjukkan dengan ketentuan Inpres yang menginstruksikan kepada tiga belas menteri ditambah gubernur, bupati atau walikota di seluruh Indonesia untuk menerapkan azas cabotage secara konsekuen. Adapun usaha berikutnya dari pemerintah untuk menjawab tantangan bagi kemajuan bidang maritim setelah dikeluarkan Inpres tersebut adalah dengan diundangkannya Undang-undang Nomor

Universitas Indonesia

17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang mencabut keberlakuan Undang-undang Nomor 21 tahun 1992.

Dalam pengaturan yang menerapkan azas cabotage dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran terdapat dalam Bab V tentang angkutan di perairan, bagian kedua tentang angkutan laut, dalam paragraph 2 tentang angkutan laut dalam negeri pasal 8 ayat(1) dan(2), yang menyatakan:

Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakuan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

Dari redaksional pasal tersebut maka ada beberapa unsur yang perlu diperhatikan untuk mengetahui penerapan azas cabotage dalam Undang-undang ini, yang mana akan diuraikan dalam pembahasan berikut ini, yaitu adalah:

- a. Dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Laut Nasional
- b. Menggunakan Kapal Berbendera Indonesia
- c. Diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia

4.1.1. Dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Laut Nasional

Definisi mengenai perusahaan angkutan laut nasional secara eksplisit tidak dinyatakan dalam Undang-undang nomor 17 tahun 2008. Definisi mengenai perusahaan angkutan laut nasional dinyatakan dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut yang merupakan peraturan pelaksana dari Peraturan Pemerintah Nomor 82 tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan. Dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan tersebut disebutkan bahwa definisi perusahaan angkutan laut nasional adalah “perusahaan angkutan laut yang berbentuk badan hukum Indonesia yang

melakukan kegiatan angkutan laut di dalam wilayah perairan Indonesia dan atau dari dan ke pelabuhan luar negeri”.¹

Dalam penjelasan lebih lanjut dalam Pasal 18 perusahaan angkutan laut yang berbadan hukum Indonesia dapat berbentuk:

1. Perseroan Terbatas (PT);
2. Badan Usaha Milik negara (BUMN);
3. Badan Usaha Milik Daerah (BUMD);
4. Koperasi.

Dalam SK tersebut juga diatur mengenai usaha patungan (*joint venture*), dimana pada ketentuan Pasal 20 dimungkinkan bagi perusahaan angkutan laut nasional atau warga negara Indonesia untuk bekerja sama dengan perusahaan angkutan laut asing atau badan hukum asing atau warga negara asing untuk membentuk suatu perusahaan angkutan laut nasional sebagai usaha patungan. Hanya saja dalam peraturan ini tidak ada ketentuan lebih lanjut mengenai permodalan atau kepemilikan dari perusahaan angkutan laut nasional yang merupakan hasil dari usaha patungan dengan pihak asing tersebut. Ketiadaan pengaturan mengenai hal ini memungkinkan suatu perusahaan angkutan laut nasional kepemilikannya dikuasai oleh perusahaan angkutan laut asing atau badan hukum asing atau warga negara asing karena sebagian besar modalnya berasal dari pihak asing tersebut.

Sebenarnya celah hukum yang disebabkan belum adanya pengaturan lebih khusus pada permasalahan permodalan dan kepemilikan tersebut membuat azas cabotage tidak secara konsekuen diterapkan sesuai dengan semangat untuk memberdayakan industri pelayaran dalam negeri, karena dimungkinkan keuntungan yang didapatkan pihak asing sangat jauh lebih besar daripada pihak nasional sehingga menempatkan pihak nasional dalam kondisi yang tetap kurang menguntungkan.

4.1.2. Menggunakan Kapal Berbendera Indonesia

¹ Surat Keputusan Menteri Nomor KM 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut

Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tidak memberikan pengertian khusus mengenai apa yang dimaksud dengan kapal berbendera Indonesia, namun hal mengenai apa yang dimaksud dengan kapal berbendera Indonesia dapat disimpulkan dari beberapa pasal dalam Undang-undang ini, pada ketentuan umum, dijelaskan bahwa kapal asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak tercatat dalam daftar kapal Indonesia. Berarti, apabila ditafsirkan secara *a contrario*, kapal berbendera Indonesia adalah kapal yang tercatat dan terdaftar dalam daftar kapal Indonesia. Sebagai bukti kapal telah terdaftar akan diberikan *grosse akta* yang berfungsi juga sebagai bukti hak milik kapal yang telah terdaftar. Selain dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008, pengaturan mengenai perkapalan lebih spesifik dapat dilihat dalam PP No. 51 tahun 2002 tentang Perkapalan. Dalam PP tersebut disebutkan bahwa kapal Indonesia adalah kapal yang memiliki kebangsaan Indonesia sesuai dengan ketentuan Peraturan Pemerintah ini. PP ini juga mengatur mengenai pendaftaran dan kebangsaan kapal. Apabila suatu kapal telah terdaftar dalam daftar kapal Indonesia maka kapal tersebut dapat diberikan surat tanda kebangsaan kapal Indonesia sebagai bukti kebangsaan. Surat tanda kebangsaan kapal Indonesia ini memberikan hak sekaligus mewajibkan kapal yang memiliki surat tersebut untuk mengibarkan bendera Indonesia.²

Hal penting dari adanya pendaftaran kapal menyangkut dua aspek, yakni pendaftaran kapal untuk memperoleh surat kebangsaan (nasionalitas) dan pendaftaran kapal untuk memperoleh atau mencatatkan adanya suatu hak atas kapal.³ Dari sudut hukum internasional pendaftaran yang biasa disebut registrasi kapal menjadi penting, karena menyangkut yurisdiksi negara atas kapal. Hal tersebut menyangkut penerapan dan penentuan kekuasaan/kedaulatan negara yang tercermin pada bendera kapal negara dimana kapal tersebut terdaftar (*flag state jurisdiction*).⁴ Hal ini tercermin dalam pengaturan Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 yang menyatakan bahwa

² Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 2002 Pasal 163 ayat (1)

³ Umar, *op. cit*, halaman 85.

⁴ *Ibid.* hlm. 86

ketentuan dalam Undang-undang ini berlaku bagi semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia. Ketentuan ini menunjukkan bahwa yurisdiksi hukum negara bendera mengikuti kapal selama kapal berlayar di lautan bebas dan diperairan negara lain sesuai dengan batasan-batasan yang berlaku dalam hukum internasional.

Konvensi Hukum Laut mengenai Laut Bebas 1958, maupun Konvensi PBB mengenai Hukum Laut Internasional 1982 menggariskan bahwa sebuah kapal hanya dapat mengibarkan bendera dari satu negara saja, terkecuali dalam keadaan luar biasa berdasarkan suatu perjanjian internasional.⁵ Selain itu pengaturan yang penting juga dalam kedua konvensi tersebut adalah mengenai harus adanya keterkaitan langsung (*genuine link*) antara kapal dan bendera negara kapal. Keterkaitan langsung ini berhubungan dengan system registrasi kapal pada negara-negara yang bersangkutan.

Berdasarkan ketentuan Undang-undang pelayaran yang terbaru ini dapat disimpulkan bahwa seluruh kapal asing yang dioperasikan oleh perusahaan angkutan laut dalam menyelenggarakan angkutan laut dalam negeri harus didaftarkan menjadi kapal berbendera Indonesia atau tidak diperbolehkan sama sekali untuk mengadakan pengangkutan di wilayah perairan Indonesia. Adapun kelonggaran yang diberikan Undang-undang ini hanya sebatas ketentuan bahwa kapal asing yang masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri tetap dapat melakukan kegiatannya paling lama tiga tahun sejak keberlakuan Undang-undang tersebut. Adanya ketentuan jangka waktu ini juga dapat dipandang sebagai waktu untuk mensosialisasikan penerapan azas cabotage secara konsekuen yang diamanatkan oleh Undang-undang ini, sehingga para pelaku usaha dan pemegang kepentingan di bidang maritim dapat memanfaatkan waktu yang ada ini untuk melakukan penyesuaian sehingga tetap dapat terlaksana kondisi pengangkutan yang kondusif.

4.1.3. Diawaki oleh Awak Kapal Berkewarganegaraan Indonesia

Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 memberikan pengertian mengenai awak kapal yaitu: "awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas

⁵ *Ibid*

kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.” Dari Undang-undang ini diketahui pula bahwa secara garis besar awak kapal terdiri dari Nakhkoda dan Anak Buah Kapal. Nakhkoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wwenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan Anak Buah Kapal adalah awak kapal selain nakhkoda.

Nakhkoda, atau disebut juga sebagai *Master/Captain* merupakan pemimpin umum di atas kapal. Karena kapal merupakan suatu lingkungan khusus maka Nakhkoda diberikan kewenangan otonom.⁶ Nakhkoda bertanggung jawab atas keselamatan kapal, ABK, muatan, dan penumpangnya. Pada saat kapal dalam pelayaran, apabila dihadapkan pada kondisi dan untuk kepentingan keselamatan, nakhkoda berwenang mewakili berbagai instansi pemerintah, seperti menahan seseorang yang sulit dikendalikan dan membahayakan keselamatan kapal atau orang lain, menikahkan orang apabila pernikahan tersebut tidak memiliki alasan untuk ditanggguhkan, dll. Namun, dalam hal kewenangan nakhkoda sebagaimana telah disebutkan sebelumnya, setibanya di pelabuhan maka nakhkoda berkewajiban unruk melaporkan dan melimpahkan kasus yang terjadi dalam perjalanan pelayaran kepada instansi terkait.

Dari sudut pandang peringkat jabatan, dibawah nakhkoda terdapat ABK yang terdiri dari perwira dan bawahan, perwira memiliki beban tugas dalam ketatausahaan dalam kapal. Sedangkan menurut pembagian tugas, ABK terbagi dalam dek, bagian mesin, radio, operator, bagian makanan dan pelayaran. Secara lengkap pembagian tersebut mencakup:⁷

1. Pada bagian dek kapal:

⁶ Ruskiwan, “Awak Kapal,” <http://pelabuhantelukbayur.blogspot.com/2009/05/awak-kapal.html> diunduh 11 Mei 2010.

⁷ *Ibid*

a. Perwira bagian dek terdiri dari Mualim kapal yang disebut juga dengan istilah *mate* atau *Officer*, dimulai dari *chief Mate* atau Mualim 1 hingga Mualim 4.

b. Jabatan bawahan dimulai dari Serang atau Bosun yang bertugas memimpin bawahan, selain itu juga ada Kasap dek atau tandil yang bertanggung jawab atas persediaan bahan dan alat kerja bagian dek untuk pemeliharaan kapal. Kemudian Jurumudi atau AB *Sailor* yang bertugas memegang kemudi selama kapal berlayar. Pada akhirnya ada yang disebut sebagai Kelasi atau *sailor* yang bertugas merawat kapal.

2. Pada bagian mesin:

a. Perwira bagian mesin terdiri dari para Masinis atau *engineer* dimulai dari *Chief engineer*, Kepala Kamar Mesin/KKM atau Masinis satu sampai Masinis lima, yang terkadang disebut juga sebagai asisten. Sebagai tambahan, di kapal-kapal yang berukuran besar biasanya terdapat juga ahli listrik yang bertugas merawat peralatan listrik.

b. Jabatan bawahan dimulai dengan Mandor, Forman ayau *Oiler 1* yang bertindak sebagai pemimpin bawahan bagian mesin, selain itu juga ada Kasap atau *Store keeper* yang tugasnya mengurus alat kerja bagian mesin, lalu *Filter* yang mempunyai tugas khusus seperti mengelas dan membubut. Kemudian ada Juru minyak/*Oiler* yang bertugas menjaga kamar-kamar mesin, mengawasi dan menyediakan keperluan bagi mesin-mesin yang dijalankan. Pada akhirnya sebagai jabatan bawahan terendah pada bagian mesin adalah Wiper yang bertugas menjaga kebersihan kamar.

3. Radio officer. Radio officer bertugas menerima dan mengirim berita dari kapal, dalam kapal barang biasanya hanya ada satu radio operator, sedangkan untuk kapal penumpang mungkin ada beberapa radio operator, hal ini dikarenakan terkadang kapal juga melayani penumpang untuk mengirim berita.

4. Bagian makanan dan pelayanan. Bagian makanan dan pelayanan dipimpin oleh *Chief Steward*, yang membawahi *Boteleir* yang bertugas menjaga bahan makanan, kemudian juru masak atau koki, pelayan ruang makan dan pelayan akomodasi perwira.

Sebagai tambahan, dalam rangka efisiensi dan semakin majunya teknologi dibidang perkapalan, maka untuk jabatan-jabatan bawahan sudah banyak yang dikurangi, perawatan kapal yang bersifat makro dapat dilakukan di dek kapal. Sebagai perbandingan dengan masa sekarang ini untuk sebuah kapal dengan ukuran 15.000 GRT dulunya mempunyai limapuluh orang ABK, sekarang hanya diwakili delapan orang saja.⁸

Dalam Undang-undang ini tidak dijelaskan mengenai jumlah atau bagian presentase atau besaran penggunaan awak kapal warga negara Indonesia. Adapun ketentuan mengenai penempatan awak kapal yang mengawaki sebuah kapal niaga dipengaruhi beberapa faktor lainnya seperti *shift manning*, ukuran ABK dan ruang lingkup pekerjaannya.⁹

4.2. Kendala Penerapan Azas Cabotage Dalam Industri Minyak dan Gas Bumi

Selama ini penguasaan kapal kapal untuk kegiatan usaha minyak dan gas bumi belum diminati pengusaha dalam negeri karena selain membutuhkan investasi yang sangat besar, biasanya masa kontrak penggunaan kapal tidak panjang, maksimal hanya tiga atau empat bulan. Namun, yang menjadi kendala utama kurangnya minat kontraktor lokal terhadap kapal-kapal jenis ini adalah karena :

1. Kendala Pendanaan
2. Kendala Klasifikasi dan Asuransi

⁸ *Ibid*

⁹ Milis Migas, "Jumlah Awak Kapal Crew Boat" <http://www.migas-indonesia.com/index.php?module=article&sub=article&act=view/&id=4452>, diunduh pada 2 Juni 2010.

4.2.1. Kendala Pendanaan

Salah satu kendala pemenuhan azas cabotage di bidang migas adalah karena tidak optimalnya dukungan lembaga keuangan nasional dalam hal memberikan bantuan pendanaan untuk kepentingan pengadaan kapal. Pengadaan kapal, terutama untuk pengadaan kapal yang digunakan dalam industri minyak dan gas tidaklah murah. Kekuatan finansial kebanyakan kontraktor pelayaran di Indonesia masih sangat minim, sehingga akan menjadi mustahil bagi mereka untuk dapat melakukan pembiayaan atas pengadaan kapal kapal tersebut apabila tidak dibantu dan didukung oleh lembaga keuangan nasional. Sulitnya sumber pendanaan ini disebabkan oleh masih awamnya pengenalan perbankan dalam negeri terhadap industri migas. Dunia perbankan lebih memilih bidang lain yang telah dikenal dan dipercaya lebih menjanjikan seperti misalnya bidang properti.

Kontraktor pelayaran sangat sulit dalam mendapatkan pendanaan untuk pengadaan kapal baru atau bekas. Pelaku usaha pelayaran Indonesia juga tidak bisa terlalu berharap mendapat sumber pendanaan dari lembaga pembiayaan asing karena negara ini belum menerapkan konvensi internasional tentang penahanan kapal atau *arrest of ship*.¹⁰ Ratifikasi *arrest of ship* merupakan kelanjutan dari ratifikasi konvensi internasional tentang hipotek atas kapal (*mortgage law*). *Arrest of ship* merupakan ketentuan internasional tentang penahanan kapal yang disepakati dalam konvensi internasional pada 1999. Konvensi tersebut pada intinya itu memberikan kewenangan kepada lembaga pembiayaan atau perbankan melakukan penahanan kapal milik debitur yang melanggar ketentuan atau wanprestasi dalam melaksanakan kewajibannya kepada kreditur. Hal ini dijadikan sebagai jaminan dalam kegiatan pembiayaan pengadaan kapal.

Masalah terbesar saat ini adalah bahwa sebagian besar bank, baik di Indonesia maupun bank asing, belum dapat menerima kapal sebagai jaminan karena tidak ada kepastian hukum apabila terjadi gagal bayar sehingga lembaga keuangan itu meminta tambahan aset tidak bergerak sebagai jaminan. Hal ini sangat disayangkan, mengingat sebenarnya sudah banyak lembaga pendanaan dan perbankan asing yang sudah

¹⁰ International Convention on the Arrest of Ships (Geneva, March 12, 1999).

menyatakan ketertarikannya dalam memberikan bantuan pendanaan, bahkan dengan bunga yang jauh lebih kecil dibandingkan dengan tingkat bunga yang ditawarkan oleh perbankan di Indonesia. Sebagai contoh, industri perbankan atau lembaga pembiayaan di luar negeri, seperti Caterpillar Service di Singapura siap mengucurkan kredit pengadaan kapal dengan bunga hanya 6% kepada pelayaran nasional, jauh di bawah bunga bank dalam negeri sebesar 13%-16%.¹¹ Sehubungan dengan hal ini, hingga saat ini sudah banyak pelaku usaha pelayaran nasional yang mendesak pemerintah supaya merampungkan ratifikasi konvensi azas penahanan kapal atau arrest of ship seiring dengan banyaknya bank yang meminta jaminan tambahan dalam pembiayaan perkapalan.

Masalah pengadaan pendanaan juga terkendala oleh tidak tersedianya jaminan kontrak jangka panjang di sektor angkutan minyak dan gas. Periode sewa kapal jenis tertentu yang hanya tiga bulanan dianggap kurang memberikan jaminan secara bisnis, sehingga perbankan ragu memberikan pendanaan untuk menunjang pengadaannya. Untuk mengatasi kendala ini BP Migas telah mendorong Kontraktor KKS agar membuat kontrak pengangkutan jangka panjang hingga lima tahun. Kontrak panjang ini diwajibkan bagi kapal-kapal angkutan rutin, semacam *utility boat* karena dapat digunakan untuk menunjang operasi dari awal hingga produksi selesai. Kapal-kapal baru yang dibuat di Indonesia juga didorong untuk melakukan kontrak panjang. Namun, kebijakan kontrak jangka panjang tidak dapat diterapkan kepada semua jenis kapal penunjang kegiatan migas. Kapal kapal seperti *Drillship* maupun *3D Seismic Vessel* tidak mungkin menerapkannya karena hanya digunakan untuk menunjang kegiatan operasi hulu migas pada jangka pendek. Penggunaan kapal seismik oleh Kontraktor KKS hanya akan dioperasikan di lokasi tertentu pada saat kontraktor melakukan survei lapangan. Kegiatan ini hanya dilakukan dalam jangka waktu yang sangat pendek, rata rata 20 hari hingga 3 bulan. Sehingga untuk kapal jenis ini, kontraknya tidak bisa dibuat tahunan.

¹¹Tularji, "Pelayaran desak ratifikasi konvensi penahanan kapal", 17 Feb 2010 Bisnis Indonesia <http://bataviase.co.id/node/99306>, diunduh pada 27 Juli 2010.

DATA PENGGUNAAN KAPAL OLEH KKKS TAHUN 2009

NO	Tipe Kapal	Jumlah Kapal
1	AHT	8
2	AHTS	16
3	Crane Barge	9
4	Cres Boat	67
5	FiFi Vessel	11
6	Flat Top Barge	14
7	FPSO/FPO/LPG FSO	20
8	Harbour Tug	7
9	Hopper Barge	30
10	LCT	45
11	Mooring Boat	3
12	Off shore Support Vessel/Multi Purpose	14
13	Oil Barge	12
14	PCV/Conserver	4
15	Production Support Vessel	8
16	PSV/Supply Boat	10
17	Sea Truck	121
18	Speed Boat	49
19	Swamp Barge Rig	6
20	Tanker	6
21	Tug Boat	82
22	Utility Vessel	15
23	Wall Maintenance Boat	5
24	Well Testing Barge	13
25	Work Boat	5
26	Work Over Barge	4
27	Other	41

Tabel 3. Data Penggunaan Kapal oleh KKS Tahun 2009.¹²

Karena jenis kapal seperti Drillship dan 3D Seismic Vessel tidak dapat dikenakan penggunaan kontrak jangka panjang, lembaga pembiayaan dan lembaga pendanaan nasional masih enggan untuk mengucurkan dana untuk keperluan pengadaan kapal ini, apalagi dana yang harus dikeluarkan tidaklah kecil, harganya bisa berkisar jutaan hingga puluhan juta dollar. Terlebih lagi mengingat besarnya resiko keuangan yang timbul dalam kegiatan industri minyak dan gas lebih mempersulit lembaga pendanaan dan perbankan untuk bersedia membiayai

¹² Buletin BP Migas : “azas cabotage, anugerah atau musibah?”
www.bpmigas.com/dokumen/bulletin/edisi.58.pdf, diunduh pada 14 Mei 2010.

pengadaan kapal-kapal ini. Namun, apabila masalah pengadaan saja sudah bermasalah dan dapat terancam untuk berhenti, hal ini dapat secara negatif mempengaruhi kelancaran kegiatan usaha dalam industri minyak dan gas, karena penggunaan kapal-kapal tersebut sangatlah penting dalam kegiatan usaha ini.

Masalah pendanaan bagi pengadaan kapal baru atau bekas untuk kegiatan industri hulu dan hilir minyak dan gas bumi adalah salah satu kendala terberat yang harus di selesaikan oleh semua pihak, baik itu pemerintah sebagai inisiator pelaksanaan azas cabotage, BP Migas sebagai regulator dalam kegiatan industri minyak dan gas, serta kontraktor pelayaran atau juga kontraktor KKS sebagai para pihak yang terkait secara langsung dalam kegiatan ini.

4.2.2. Kendala Klasifikasi dan Asuransi

Selain kendala dalam hal pendanaan, kesulitan dalam penerapan azas cabotage juga diakibatkan oleh kendala klasifikasi dan juga asuransi kapal. Keinginan kontraktor dan pemilik kapal untuk mengelaskan kapal secara nasional seringkali terhadang oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang belum menjadi anggota *Internasional Association of Classification Societies* (IACS), dimana akibat dari kondisi ini menyebabkan kepercayaan asing, khususnya pihak asuransi sangat minim. Terlebih lagi, menurut Budi Indianto yang adalah Deputy Pengendalian Operasi BPMIGAS yang dikutip dalam Buletin BPMIGAS, secara politis sulit bagi BKI untuk menjadi anggota IACS. Posisi Indonesia yang strategis yang dilewati banyak kapal asing menjadi alasan mengapa sulit bagi BKI untuk dapat menjadi anggota IACS. Jika BKI mendapat sertifikasi internasional, otomatis klasifikasi asing tidak dapat lagi mengelaskan kapal-kapal yang beroperasi di Indonesia. Biro klasifikasi seperti, *American Bureau of Shipping* (Amerika Serikat), *Germanischer Lloyd* (Jerman), *Nippon Kaiji Kyokai* (Jepang), maupun *Lloyd Register* (Inggris) dipastikan tidak rela “lahannya” diambil. Karena itu, BKI didorong untuk meningkatkan kualitas secara teknis. Dengan standar yang mengacu kepada IACS hal ini bisa menjadi

pertimbangan lembaga asuransi untuk menjaminkan kapal-kapal yang disewa maupun dimiliki Kontraktor KKS.¹³

Saat ini baru sekitar 75 persen bagian kapal bisa di-cover asuransi nasional yang meliputi asuransi terhadap konstruksi dan permesinan. Sementara asuransi muatan yang berkisar 25 persen hanya berani ditanggung oleh *Protection and Indemnity Club*, dimana sangat disayangkan karena asuransi muatan diperlukan untuk menjamin resiko pencemaran lingkungan, seperti misalnya muatan yang tumpah. Masalah lainnya adalah bahwa mayoritas lembaga asuransi anggota klub ini tidak mau memberikan asuransi jika tidak ada garansi dari IACS. Hal ini karena ada anggapan dalam praktek bisnis dunia perkapalan bahwa dengan tidak adanya jaminan atau garansi dari *Protection and Indemnity Club*, maka akan dianggap kurang kompeten.¹⁴

4.3. Dampak Penerapan Azas Cabotage Terhadap Industri Hulu dan Hilir Minyak dan Gas

Penerapan azas cabotage secara konsekuen menjadi penting dengan melihat kondisi nyata dilapangan, untuk menjadikan Indonesia sebagai tuan rumah di negeri sendiri dalam usaha jasa pengangkutan laut. Penerapan azas ini menjadi penting juga sebagai instrumen untuk mendatangkan devisa bagi negara Indonesia sehingga devisa negara tidak beralih keluar negeri. Azas ini juga dapat menjadi pintu gerbang yang membuka kesempatan kerja bagi tenaga kerja Indonesia di bidang angkutan laut. Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran telah menjadi payung hukum bagi penerapan azas ini secara konsekuen. Pengaturan penerapan azas cabotage telah ditentukan dengan tenggat waktu untuk dapat berlaku secara penuh di wilayah perairan Indonesia. Perihal tenggat waktu yang telah ditetapkan menjadi hal yang penting pula untuk diperhatikan, karena menjadi tantangan tersendiri bagi semua pemegang kepentingan di bidang pengangkutan laut dalam pemenuhannya.

¹³Buletin BP Migas : “azas cabotage, anugerah atau musibah?” www.bpmigas.com/dokumen/bulletin/edisi.58.pdf, diunduh pada 14 Mei 2010.

¹⁴ *Ibid*

Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang dapat menjadi pilihan untuk menjaga konsistensi penerapan azas cabotage dalam hal sesudah jangka waktu yang telah ditetapkan ternyata armada kapal Indonesia belum dapat memenuhi kebutuhan sebagai saran pengangkut barang/muatan yang telah ditetapkan dalam peta jalan SK Menteri Perhubungan Nomor KM 71 tahun 2005.

Namun, penerapan azas cabotage secara konsekuen seperti yang diamanatkan oleh Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 juga berdampak kepada perusahaan angkutan laut khusus dalam industri minyak dan gas. Instruksi Presiden (Inpres) nomor 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran menjadi gong didengungkannya azas cabotage. Pemberlakuan azas ini berarti memberi hak perusahaan angkutan dari Negara Indonesia beroperasi komersial secara eksklusif. Untuk kapal pengangkut yang digunakan untuk menunjang kegiatan industri hulu migas, termasuk kapal pendukung operasi di lepas pantai (*offshore*), azas cabotage diterapkan secara penuh pada 1 Januari 2011. Artinya, waktu yang dimiliki sangatlah singkat.

Seperti yang telah dibahas dalam Bab 3, kegiatan minyak dan gas sarat dengan penggunaan kapal laut dengan teknologi tinggi dan fungsi-fungsi khusus. Industri hulu migas yang setiap tahun mengoperasikan lebih dari 600 buah kapal secara sepintas tidak akan terkena dampak yang cukup signifikan, karena 90 persen kapal yang digunakannya untuk menunjang kegiatan operasi telah berbendera Indonesia. Tahun 2007 saja ada 497 buah kapal yang digunakan untuk menunjang kegiatan hulu migas. Jumlah kapal ini kemudian meningkat 28 persen menjadi 638 buah kapal pada 2008. Tahun ini jumlahnya berkurang lima kapal jadi 633 unit. Berdasarkan Data Sub Dinas FSO, FPSO, dan Kapal Penunjang BPMIGAS, secara kepemilikan, mayoritas kapal yang digunakan untuk menunjang kegiatan usaha hulu migas telah dimiliki perusahaan Indonesia. Artinya kapal-kapal tersebut telah menggunakan bendera Indonesia. Dari 633 kapal yang digunakan KKKS, hanya 60 kapal atau sekitar 10 persen yang dimiliki asing.¹⁵

¹⁵Bulletin BP Migas No. 58-September 2009, "Mendorong Penerapan Azas Cabotage yang Komprehensif", .bpmigas.com/dokumen/bulletin/edisi.58.pdf, diunduh pada 14 Mei 2010.

Namun dilihat dari jenis kapal yang masih berbendera asing, ternyata dampak yang ditimbulkannya akan sangat signifikan, sebab kapal-kapal tersebut merupakan perangkat penunjang operasi yang vital. Jenis-jenis kapal tersebut antara lain Jack Up Rig maupun 3D Seismic Vessel. Sayangnya, meski jumlah kapal minoritas, asing tetap menguasai pasar secara signifikan. Sebagai contoh, pada tahun 2008, jumlah kapal asing penunjang kegiatan usaha hulu migas adalah 77 buah. Anggaran yang digunakan untuk menyewa kapal-kapal tersebut mencapai US\$ 115 juta (sekitar Rp 1,1 Triliun). Bandingkan dengan anggaran untuk sewa kapal nasional sebanyak 561 unit yang kontraknya “hanya” US\$ 90 juta (sekitar Rp 900 miliar). Bila pengadaan kapal-kapal ini terganggu, dikhawatirkan akan berdampak pada ketahanan energi di masa depan. Dampak lain yang mungkin ditimbulkan adalah dampak finansial, karena jenis kapal ini memerlukan biaya yang sangat besar. Selama ini penguasaan kapal-kapal jenis ini belum diminati pengusaha dalam negeri karena selain membutuhkan investasi yang sangat besar, biasanya masa kontrak penggunaan kapal tidak panjang, maksimal hanya tiga atau empat bulan. Bila pengadaan kapal-kapal ini terganggu, dikhawatirkan akan berdampak pada ketahanan energi di masa depan.¹⁶

Adapun, secara lebih khusus lagi, dampak yang dapat ditimbulkan pada industri minyak dan gas oleh penerapan azas cabotage saat ini yaitu:¹⁷

- a. Akibat yang ditimbulkan secara operasional yakni terganggunya proyek yang sedang berjalan bahkan kemungkinan delay/gagal (jika kapal bendera Indonesia tidak tersedia dan tetap tidak diperoleh ijin operasi untuk kapal asing tersebut).
- b. Jika kapal yang diperlukan perlu re-tender, maka akan memakan waktu dan biaya yang berimbas pula pada penyelesaian proyek.
- c. Ketiadaan kapal bendera Indonesia untuk pendukung kegiatan drilling serta tidak adanya ijin untuk bendera asing akan menyebabkan

¹⁶*Ibid.*

¹⁷Biro Klasifikasi Indonesia “Implementasi Inpres No. 5 Tahun 2005 dan Azas Cabotage dengan Penerapannya Terhadap FPSO/PSO/FSO” (KMI goes to ITS – Oceano 2010, 22 Februari 2010), hlm. 16.

tertundanya kegiatan pengeboran sehingga dapat mengakibatkan target APBN tidak tercapai.

BP Migas (Badan Pelaksana hulu Minyak dan Gas), sebagai badan yang berwenang untuk melakukan pengawasan dalam kegiatan industri hulu minyak dan gas juga mengharapkan adanya pengecualian pemberlakuan azas cabotage pada kapal-kapal pengebor minyak di Indonesia. Karena berdasarkan pantauan dan data yang dimiliki oleh BP Migas jika tidak, Indonesia berpotensi kehilangan minyak mentah sebanyak 200 ribu barel per hari atau US\$ 2,6 miliar.

Menurut R Priyono yang adalah kepala BP Migas, kapal yang memiliki spesifikasi untuk pengeboran ini hanya terdapat 6 buah kapal di dunia.¹⁸ Untuk itu, dia meminta pihak Kementerian Perhubungan untuk mengecualikan kapal-kapal asing pengebor minyak ini dari aturan azas cabotage. Azas cabotage mewajibkan seluruh kapal yang beroperasi di perairan Indonesia berbendera merah putih. Peraturan ini ditetapkan pada 2005 dan harus dipatuhi paling lambat Januari 2011.

Dalam kesempatan terpisah, Menko Perekonomian Hatta Rajasa menilai azas cabotage saat ini berpotensi dapat menghambat pencapaian lifting minyak. Pasalnya, Indonesia belum memiliki kapal pengeboran untuk laut dalam. Padahal, dalam Undang-undang yang berlaku saat ini mengatur agar transportasi pada laut dalam hanya diperuntukkan bagi kapal berbendera Indonesia.

Menko Perekonomian Hatta Rajasa juga menilai azas cabotage saat ini berpotensi dapat menghambat pencapaian lifting minyak. Pasalnya, Indonesia belum memiliki kapal pengeboran untuk laut dalam.¹⁹ Padahal, dalam Undang-undang yang berlaku saat ini mengatur agar transportasi pada laut dalam hanya diperuntukkan bagi kapal berbendera Indonesia. Menurut Hatta, pada tahun 2010 ini, untuk kapal kategori A dan B berbendera, terdapat sebanyak 10% atau 56 kapal asing dan 90% atau 500 kapal milik Indonesia. Pada tahun 2011, diharapkan keberadaan kapal asing

¹⁸ <http://www.solopos.com/2010/ekonomi-bisnis/bp-migas-minta-kapal-engebor-minyak-tak-kena-azas-cabotage-75715>, diunduh 24 November 2010.

¹⁹ <http://ekonomi.inilah.com/read/detail/997242/azas-cabotage-potensi-hilangkan-minyak-200-rb-bph>, diunduh pada 24 November 2010.

menurun menjadi 4% atau 24 kapal, sedangkan kapal Indonesia sebanyak 582 kapal. Dan untuk kategori kapal-kapal yang diperlukan dari 2011-2015 sebanyak 235 kapal. Untuk itu, Hatta menilai perlu adanya revisi undang-undang terkait azas cabotage agar ada pengecualian untuk kapal-kapal asing yang turut membantu pencapaian lifting minyak.

Kendati demikian, seluruh dampak negatif tersebut dapat dielakkan apabila seluruh organ terkait bekerja sama baik itu dari pemerintah sebagai inisiator pelaksanaan azas cabotage, BP Migas sebagai regulator dalam kegiatan industri minyak dan gas, serta kontraktor pelayaran atau juga kontraktor KKS sebagai para pihak yang terkait secara langsung dalam kegiatan ini, untuk dapat menyelesaikan berbagai kendala dalam pelaksanaan azas cabotage secara konsekuen dalam industry minyak dan gas.

4.4. Perubahan Bendera sebagai Upaya yang Dapat Dilakukan Kontraktor Kapal untuk Menyesuaikan dengan Azas Cabotage

Dengan berlakunya asas cabotage, bisnis pelayaran Indonesia terburu-buru menyesuaikan kegiatan mereka dengan prinsip tersebut. Tidak ada preseden atau informasi jika ada ketidaksesuaian dengan prinsip cabotage. Penulis perhatikan bahwa hanya terdapat ketentuan mengenai sanksi akibat melanggar prinsip cabotage yang dapat ditemukan dalam Pasal 284 dari Undang-undang Pelayaran yang mengatur bahwa setiap badan atau orang yang mengoperasikan kapal asing untuk angkutan laut dalam negeri harus dikenakan sanksi pidana penjara untuk periode maksimum 5 tahun dan denda maksimal Rp.600 juta.

Dalam penjelasan Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa

“transportasi merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, meperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa dalam rangka memantapkan perwujudan wawasan nusantara, meningkatkan serta mendukung pertahanan dan keamanan bangsa dan keamanan negara, yang selanjutnya dapat mempererat hubungan antar bangsa”.

Berdasarkan penjelasan Pasal tersebut, menjadi terlihat betapa pentingnya penyusunan sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis yang pada akhirnya memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.

Secara khusus Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran berbicara mengenai sarana transportasi laut atau air. Dalam Undang-undang ini pengaturan untuk bidang angkutan di perairan memuat prinsip pelaksanaan azas cabotage dengan cara pemberdayaan angkutan laut nasional yang memberikan iklim kondusif guna memajukan industri angkutan di perairan.

Angkutan di perairan dalam negeri dengan penerapan asas cabotage merupakan hak berdaulat dari suatu negara kepulauan untuk mengaturnya, hal ini juga sejalan apabila merujuk kepada konvensi internasional di bidang yang berkaitan. negara kepulauan mempunyai kewajiban dan hak terhadap kapal-kapal asing yang melintasi perairan territorial negara yang bersangkutan.²⁰ Hal ini disimpulkan dari adanya pengaturan mengenai hak lintas laut damai sebagaimana diatur dalam konvensi hukum laut internasional (UNCLOS 1982). Selain itu dalam *World Trade Organization Agreement* mengenai *General Trade and Services* tidak mengatur mengenai angkutan laut luar negeri.²¹ Hal ini merupakan bukti pengakuan bahwa

²⁰ Dalam *United Nations Conventions on The Law of The Sea* Section 3 Subsection A Article 21 menyatakan :”The coastal trade may adopt laws and regulations, in conformity with the provisions of this Convention and other of international law, relating to innocent oassage through the territorial sea, in respect of all or any of the following:

- (a) the safety of navigation and the regulation of maritime traffic;
- (b) the protection of navigational aids and facilities and other facilities or installations;
The protection of cable and pipelines;
- (d) the conservation of the living resources of the sea;
The prevention of infringement of the fisheries laws and regulations of the coastal state;

²¹ Dalam GATS bagian *Decision on Negotiations on Maritime Transport Services*, menyatakan :”*Negotiations shall be entered into a voluntary basis in the sector of maritime ttransport services within the framework of the General Agreement on Trade in Services. The negotiations shall be*

dasar dan kepentingan utama penerapan azas cabotage adalah melindungi kepentingan dan keamanan nasional, dan tidak msemata-mata hanya untuk kepentingan perekonomian saja. Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 dengan Undang-undang No. 17 tahun 1985 dan kemudian sebagai bentuk pengaturan mengenai hak lintas damai kapal asing dikeluarkan Peratiran Pemerintah No/ 36 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia.

Dalam rangka pelaksanaan asas cabotage yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, maka perusahaan pelayaran yang masih menggunakan kapal asing dapat menempuh cara-cara berikut:

1. Perubahan bendera dari bendera asing ke bendera Indonesia.
 - a. Pemberitahuan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut ("Dirjen") dengan melampirkan:
 - (i) Bill of Sale dilegalisir oleh Notaris atau pejabat pemerintah yang berwenang dari negara bendera asal kapal itu;
 - (ii) Protokol Pengiriman dan Penerimaan;
 - (iii) Pencabutan Sertifikat yang dikeluarkan oleh negara bendera asal kapal itu;
 - (iv) dokumen Kapal dan sertifikat yang dikeluarkan oleh negara bendera asal kapal itu; dan
 - (v) Pengaturan Umum kapal.
 - b. Proses perubahan bendera kapal akan dilakukan di pelabuhan Indonesia atau dimana kapal berada dengan mengganti dokumen kapal yang dikeluarkan oleh negara asal dengan dokumen kapal sementara yang dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia melalui perwakilannya di Negara tersebut.
 - c. Atas permintaan pemilik kapal dengan bimbingan dari Dirjen, pemeriksaan kapal oleh pejabat Dirjen Perhubungan Laut dapat dilakukan di negara lain dalam

comprehensive in scope, aiming at commitments in international shipping, auxiliary services and access to and use of port facilities, leading to the elimination of restriction within fixed time scale.

kasus kapal (i) kapal tersebut akan dioperasikan di luar negeri, (ii) negara asal kapal membutuhkan kapal yang akan dihapus dari daftar pendaftaran dari negara asal. Sebagai kapal biasanya terletak di luar negeri pada tahap ini atas permintaan pemohon pejabat DGSC perjalanan ke negara di mana kapal terletak di beban pemohon);

d. Sebuah surat ukur sementara (berlaku untuk 2 bulan), sertifikat kebangsaan sementara (berlaku selama 3 bulan), sertifikat SOLAS sementara (berlaku selama 3 bulan), sertifikat MARPOL sementara (berlaku selama 3 bulan) akan dikeluarkan oleh Kedutaan Besar Republik Indonesia setempat dalam negara asing dan akan memungkinkan kapal masuk ke perairan Indonesia. Setelah kapal tiba di Indonesia, pemohon akan file surat permohonan dengan SeaCom untuk memperoleh dokumen-dokumen kapal permanen itu.

2. Pendaftaran kapal di dalam daftar kapal Indonesia:

- a. Surat Permohonan Pendaftaran Indonesia;
- b. Pengukuran surat;
- c. Bill of Sale.
- d. Protokol Pengiriman dan Penerimaan;
- e. Penghapusan Sertifikat
- f. Builder Sertifikat;
- g. Anggaran Dasar Pemohon;

h. Surat Kuasa (jika diperlukan), menyetujui orang tersebut untuk bertindak atas nama pemilik sehubungan dengan pendaftaran kapal, dalam hal di mana pendaftaran ini dihadiri oleh orang selain pemilik kapal. Setelah itu, pemilik kemudian memperoleh pendaftaran asli akta (Grosse Akte Pendaftaran Kapal).

3. Pemberian Sertifikat Bendera Indonesia.

Sebuah sertifikat kebangsaan adalah bukti hukum yang menyatakan bahwa kapal dianggap sebagai kapal Indonesia dan mempunyai hak untuk mengibarkan bendera Indonesia. Sertifikat kewarganegaraan menggantikan dokumen kapal

Universitas Indonesia

sementara. Sebuah sertifikat kebangsaan adalah salah satu dari dua bentuk, yaitu (i) Laut Dokumen (Surat Laut) untuk kapal dengan GT 175 atau lebih, atau (ii) Kapal Pass untuk kapal lebih dari 7 GT menjadi 175 GT.

Untuk memperoleh Dokumen Kapal Laut atau Pas, dokumen-dokumen berikut dan informasi harus diajukan kepada SeaCom:

- a. Copy pendaftaran akta untuk kapal / perubahan nama;
- b. Salinan surat ukur;
- c. Sebuah pernyataan dari pemilik kapal menyediakan informasi tertentu dan pemanfaatan kapal.

Jadi, dengan kata lain, azas cabotage menjadi hak yang berarti kekuasaan yang diberikan oleh Undang-undang kepada perusahaan angkutan laut nasional, kapal berbendera Indonesia, dan awak kapal warga negara Indonesia untuk melakukan perbuatan atau penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri atau antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

Pengaturan nasional juga telah memberikan pemahaman yang serupa mengenai penerapan azas cabotage ini sebagai hak. Pengaturan dalam undang undang pelayaran yang tergolong baru ini mengenai azas tersebut ada dalam Pasal 8 yang menyatakan bahwa kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia, menunjukkan bahwa pelaksanaan azas cabotage di Indonesia telah memberikan hak istimewa kepada perusahaan angkutan laut nasional, kapal berbendera Indonesia, dan awak kapal serta warga negara Indonesia untuk melakukan angkutan laut dalam negeri. Perihal hak istimewa ini juga disimpulkan bahwa dalam pasal yang sama diatur secara tegas adanya larangan bagi kapal asing untuk mengangkut penumpang dan/atau barang, antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Azas cabotage adalah suatu bentuk kegiatan perdagangan maupun pengangkutan dengan menggunakan suatu alat transportasi, baik itu kapal laut maupun moda transportasi lainnya, yang dilakukan secara eksklusif dari pelabuhan ke pelabuhan lain di dalam suatu wilayah negara, dimana hal tersebut biasanya diatur oleh hukum nasional dari negara tuan rumah. Di bidang pelayaran, ini dari cabotage adalah pemberian hak istimewa (*privilege*) kepada kapal-kapal niaga berbendera negara yang bersangkutan untuk melakukan kegiatan pengangkutan barang atau orang dari atau ke pelabuhan-pelabuhan Negara yang bersangkutan. Hal ini dikaitkan dengan ketentuan perundang-undangan negara bahwa kapal yang bersangkutan harus dimiliki dan dioperasikan oleh warga Negara atau badan usaha yang dibentuk berdasarkan hukum negara tersebut dan kapal yang bersangkutan harus berbendera negara bersangkutan.

Di Indonesia, pengaturan mengenai azas cabotage secara umum terdapat dalam Pasal 8 Undang-undang Pelayaran Indonesia yang menyatakan bahwa kegiatan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa pelaksanaan azas cabotage di Indonesia telah memberikan hak istimewa kepada perusahaan angkutan laut nasional, kapal berbendera Indonesia, dan awak kapal serta warga Negara Indonesia untuk melakukan angkutan laut dalam negeri. Jadi, dengan kata lain, azas cabotage memberikan hak berdasarkan hukum bagi perusahaan pelayaran nasional untuk melakukan penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri.

Azas cabotage berfungsi sebagai pendongkrak kegiatan perekonomian nasional terutama yang kegiatannya dilakukan dengan atau ditopang oleh industri pelayaran, ada beberapa masalah yang timbul dalam penerapannya yang justru berpotensi untuk mengakibatkan kerugian bagi negara. Jadi, sudah sewajarnya apabila pemerintah Indonesia konsekuen dalam melaksanakan azas ini. Walaupun

terdapat permasalahan dalam pelaksanaan azas cabotage ini, namun permasalahan tersebut bukanlah tanpa solusi. Seperti yang penulis telah jabarkan sebelumnya, bahwa permasalahan ini dapat ditemukan dalam penerapan azas cabotage di industri minyak dan gas, terutama industri hulu minyak dan gas, dimana kegiatan dalam tahap ini banyak menggunakan jenis-jenis kapal, baik sebagai alat penunjang seperti misalnya sebagai pengangkut awak atau sebagai pengangkut minyak mentah, atau bahkan sebagai alat operasi inti, sebagai contoh misalnya sebagai FPSO (*Floating Production Storage Offloading*) yang berfungsi untuk menyedot minyak sekaligus menyimpan dan memprosesnya, atau kilang pengeboran minyak lepas pantai, yang berdasarkan azas cabotage ini juga dianggap sebagai kapal. Praktek penggunaan kapal laut dalam kegiatan eksplorasi maupun eksploitasi minyak dan gas bumi adalah kegiatan yang sangat rumit dan memerlukan banyak sekali alat-alat canggih. Terlebih lagi apabila kegiatan tersebut dilakukan dalam bentuk kegiatan pengeboran lepas pantai, dimana kegiatan pengeboran bisa mencapai kedalaman lebih dari 2500 meter di dasar laut. Selain itu, kegiatan-kegiatan lain, misalnya kegiatan untuk transportasi hasil pengeboran harus dilakukan dengan bantuan kapal laut.

Kegiatan usaha minyak dan gas sarat dengan penggunaan kapal laut dengan teknologi tinggi dan fungsi-fungsi khusus. Industri hulu minyak dan gas yang setiap tahun mengoperasikan lebih dari 600 buah kapal secara sepintas terlihat tidak akan terkena dampak yang cukup signifikan, karena 90 persen kapal yang digunakan untuk menunjang kegiatan operasi telah berbendera Indonesia. Tahun 2007 saja ada 497 buah kapal yang digunakan untuk menunjang kegiatan hulu minyak dan gas. Jumlah kapal ini kemudian meningkat 28 persen menjadi 638 buah kapal pada tahun 2008. Tahun ini jumlahnya berkurang lima kapal menjadi 633 unit. Berdasarkan Data Sub Dinas FSO, FPSO, dan Kapal Penunjang BP Migas, secara kepemilikan, mayoritas kapal yang digunakan untuk menunjang kegiatan usaha hulu minyak dan gas telah dimiliki perusahaan Indonesia. Artinya, kapal-kapal tersebut telah menggunakan bendera Indonesia. Dari 633 kapal yang digunakan Kontraktor Kontrak Kerja Sama, hanya 60 kapal atau sekitar 10 persen yang dimiliki asing.

Namun, apabila dilihat dari jenis kapal yang masih berbendera asing, ternyata dampak yang ditimbulkannya akan sangat signifikan, sebab kapal-kapal tersebut merupakan perangkat penunjang operasi yang vital. Jenis-jenis kapal tersebut antara lain *Jack Up Rig*, *Seismic Vessel*, *FPSO/FSO*, dan juga *Semi-submersible /Submersible Rig*. Sayangnya, meskipun jumlah kapal milik asing jumlahnya adalah minoritas, namun asing tetap masih menguasai pasar secara signifikan. Sebagai contoh, pada tahun 2008, jumlah kapal asing penunjang kegiatan usaha hulu minyak dan gas adalah 77 buah. Anggaran yang digunakan untuk menyewa kapal-kapal tersebut mencapai sekitar 155 juta Dollar Amerika Serikat, atau sekitar 1,1 triliun Rupiah. Apabila dibandingkan dengan anggaran untuk menyewa kapal nasional sebanyak 561 buah yang kontraknya hanya berjumlah total 90 juta Dollar Amerika Serikat, atau sekitar 900 miliar Rupiah. Bila pengadaan kapal-kapal milik asing ini terganggu, maka dikhawatirkan akan berdampak pada ketahanan energi masa depan, karena hal tersebut dapat mengganggu kelancaran kegiatan usaha minyak dan gas. Dampak lain yang mungkin ditimbulkan adalah dampak finansial. Hal ini dikarenakan berdasarkan pantauan dan data yang dimiliki oleh BP Migas jika azas cabotage **tidak** diterapkan seperti yang termaksud dalam peraturan perundang-undangan maka Indonesia berpotensi kehilangan pendapatan yang sangat besar yang berasal dari penggunaan kapal maupun pajak. Hal ini tentu sangatlah merugikan Indonesia secara finansial dan secara prinsipil menyalahi semangat pembangunan nasional.

5.2. **Saran**

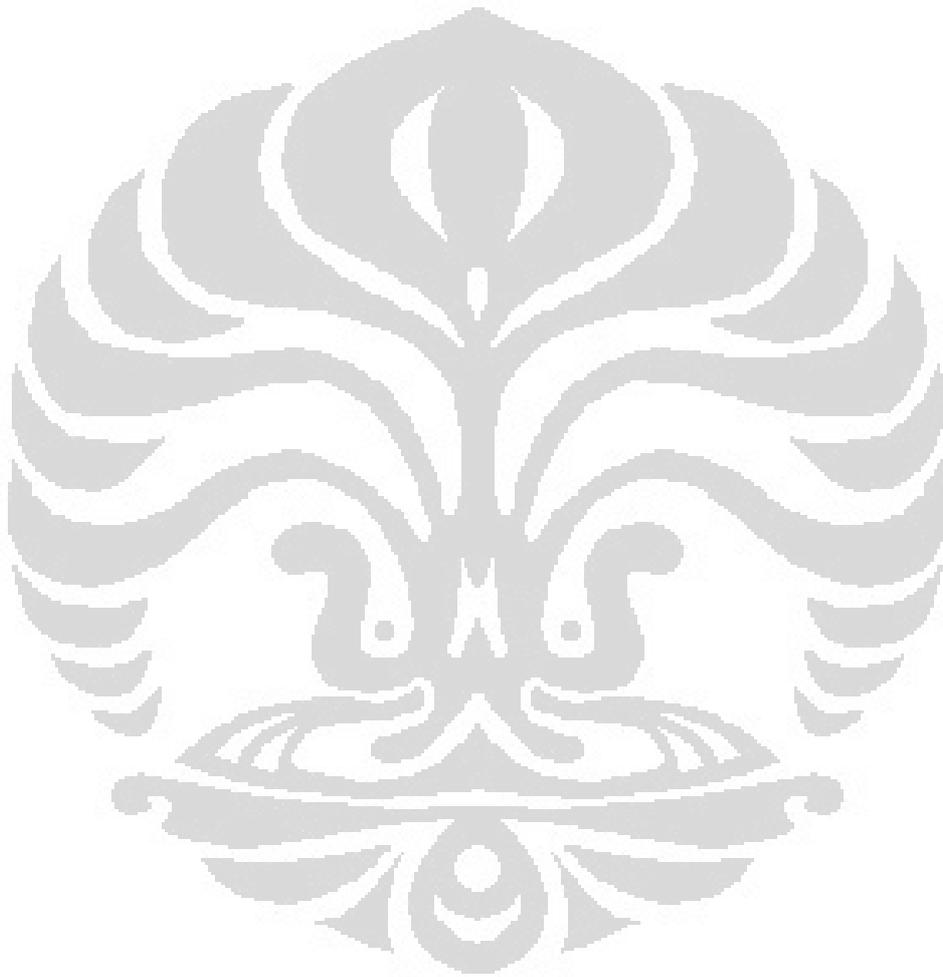
Sebagaimana telah diuraikan dalam bab-bab sebelumnya, maka dapat penulis utarakan beberapa saran untuk mengatasi masalah penerapan azas cabotage dan pemenuhannya secara konsekuen, terutama dalam kegiatan industri minyak dan gas. Saran-saran tersebut adalah sebagai berikut:

1. Pemerintah harus menerapkan azas cabotage dengan tegas, konsekuen dan bijaksana supaya azas ini dapat membuahkan keuntungan bagi Negara Indonesia.

2. Untuk mengatasi kendala pendanaan dalam upaya pengadaan kapal, pihak BP MIGAS harus lebih proaktif mendekati dunia perbankan. BP MIGAS juga diharapkan dapat memberi pengertian kepada bank-bank supaya tidak takut memberikan pinjaman untuk pengadaan kapal bidang migas, karena industri ini adalah industri yang cukup menjanjikan dan cukup kuat secara finansial.
3. Berkaitan dengan pendanaan dari bank atau lembaga pendanaan asing, sudah saatnya negara ini menerapkan konvensi internasional tentang penahanan kapal atau *arrest of ship*. Ratifikasi *arrest of ship* merupakan kelanjutan dari ratifikasi konvensi internasional tentang hipotek atas kapal (mortgage law). *Arrest of ship* merupakan ketentuan internasional tentang penahanan kapal yang disepakati dalam konvensi internasional pada tahun 1999. Konvensi tersebut pada intinya memberikan kewenangan kepada lembaga pembiayaan atau perbankan melakukan penahanan kapal milik debitur yang melanggar ketentuan atau wanprestasi dalam melaksanakan kewajibannya kepada kreditor. Hal ini dijadikan sebagai jaminan hukum dalam kegiatan pembiayaan pengadaan kapal, sehingga bank-bank asing ataupun lembaga pembiayaan asing tidak merasa takut untuk memberikan bantuan pendanaan tersebut.
3. Untuk mengatasi kendala dalam hal klasifikasi dan asuransi, maka pemerintah seharusnya berusaha supaya BKI dapat menyaingi *Internasional Association of Classification Societies* (IACS), supaya kepercayaan asing terhadap BKI lebih meningkat sehingga perusahaan asuransi asing tidak takut untuk mengasuransikan kapal yang telah diklasifikasikan oleh BKI.

Kebutuhan akan penerapan asas cabotage secara konsekuen dalam pelayaran Indonesia, didasarkan pada dasar pemikiran bahwa transportasi laut dalam negeri Indonesia mempunyai peranan yang sangat strategis dan signifikan dalam pembangunan nasional, baik dibidang ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan

dan keamanan nasional Indonesia. Selain itu juga terkait dengan mobilitas dan interaksi sosial dan budaya antar warga bangsa Indonesia, serta juga untuk mendukung pelaksanaan administrasi pemerintahan seluruh wilayah Indonesia dan sebagai pen jembatan penghubung dan sarana integrasi wilayah Indonesia sebagai perwujudan konsep Wawasan Nusantara. Oleh sebab itu, pemenuhan azas cabotage secara konsekuen sangatlah diharapkan demi mewujudkan tujuan-tujuan tersebut.



DAFTAR REFERENSI

I. BUKU

- Abdul Wahab Abdoel Kadir, *Risiko Bisnis Sektor Hulu Perminyakan*, (Jakarta: P.T. Pradnya Paramita, 2004)
- Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, Ed. 2. Cet. 1, (Bandung: P.T. Alumni, 2005)
- E. John McGarry, *Ploughing the South Sea: A History of Merchant Shipping on the West Coast of South America*, (Authorhouse, 2006)
- Goedhuis Daniel, *The cabotage concept in aviation*, (s.n.), 1952)
- H. Salim H.S., *Hukum Pertambangan Indonesia*, Cet. 4. (Jakarta: Rajawali Pers, 2008)
- Kevin Xingang Li dan Colin W.M. Ingram, *Maritime Law and Policy in China*, cet.1, (Great Britain: Cavendish Publishing Limited, 2002)
- M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim Dan Masalah Masalah Pelayaran di Indonesia*, Buku.1, cet.1, (Jakarta:Pustaka Sinar Harapan, 2001)
- N.H.T. Siahaan dan H. Suhendi, *hukum laut nasional himpunan peraturan perundang undangan kemaritiman*, (Jakarta: Djambatan, 1998)
- Norman J. Hyne, Ph.D, *Nontechnical guide to Petroleum Geology, Exploration, Drilling, and Production* (2nd edition)
- Dr. Odeke Ademuni, *Protectionism and the Future of International Shipping*, (Springer; 1984)
- Richard D.Seba, *International Petroleum Contract And Negotiation*, (Tulsa Oil and Gas Consultants International Inc., 2004)
- Rudi M. Simamora, *Hukum Minyak dan Gas Bumi* Cet. 1. (Jakarta: Djambatan, 2000)

Universitas Indonesia

Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Universitas Indonesia, 1986)

Sri Mamudji, et all, *Metode Penelitian Dan Penulisan Hukum*, (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005)

William L. Leffler, *Deepwater Petroleum Exploration & Production: A Nontechnical Guide*, (Pennwell Publication, 2003)

II. ARTIKEL/JURNAL

Bennet, Paul. “Anti-Trust? European Competition Law and Mutual Environmental Insurance”. Clark University. January 2000.

Bulletin BP Migas No. 58-September 2009, “Mendorong Penerapan Azas Cabotage yang Komprehensif”, bpmigas.com/dokumen/bulletin/edisi.58.pdf, diunduh pada 14 Mei 2010.

Biro Klasifikasi Indonesia “Implementasi Inpres No. 5 Tahun 2005 dan Azas Cabotage dengan Penerapannya Terhadap FPSO/PSO/FSO” (KMI goes to ITS – Oceano 2010, 22 Februari 2010)

Tim Legal Review, “Carut-Marut Penegakan Hukum di Laut”, Legal Review No. 24 (September : 2004)

III. MAKALAH

Juwana, Hikmahanto. “Usaha Patungan (*Joint Venture*) dalam Perspektif Hukum Persaingan dan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999”, Makalah disampaikan Pada Seminar Sosialisasi Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang Diselenggarakan oleh KPPU Bekerjasama Dengan Pemerintah Republik Federal Jerman Pada 3 Oktober 2000

M. Hakim Nasution, *Farm-in Agreements, Joint Operating Agreements*, disampaikan dalam “*Oil & Gas Course*”, HakimdanRekan Law Firm, Jakarta, Juni-Juli 2009

M. Hakim Nasution, *Farm-in Agreements* disampaikan dalam “*Oil & Gas Course*”, HakimdanRekan Law Firm, Jakarta, November 2009

Universitas Indonesia

IV. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Indonesia, *Undang-undang Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, Undang-undang No. 5 Tahun 1999, LN No. 33 Tahun 1999. TLN No. 3187.

Indonesia, *Undang-undang Pelayaran*, Undang-undang No. 17 Tahun 2008, LN No 136 Tahun 2001, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64.

Indonesia, *Undang-undang Minyak Dan Gas Bumi*, Undang-undang No. 22 Tahun 2001, LN No 136 Tahun 2001, TLN No. 4152.

Indonesia (b), *Peraturan Pemerintah tentang Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi*, PP No. 35 Tahun 2004, LN No. 123 Tahun 2004, TLN No. 4435.

Surat Keputusan Menteri Nomor KM 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut

Departemen Energi Dan Sumber Daya Mineral, Keputusan Menteri Energi Dan Sumber Daya Mineral Nomor: 1480 Tahun 2004: Psl. 5 (5)

International Convention on the Arrest of Ships (Geneva, March 12, 1999).

V. INTERNET

HarperCollins Publisher, “Collins English Dictionary”
<http://www.thefreedictionary.com/cabotage>, diunduh 15 Oktober 2009.

<http://www.hawaii.gov/dbedt/he7-99/psa.html>, diunduh pada 17 Maret 2010.

Warta Bea Cukai “Mengapa Industri Pelayaran harus Impor Sementara”,
<http://www.beacukai.go.id/library/data/wbc377.pdf>, diunduh 1 Januari 2010

Ruskiwan, “Awak Kapal,” <http://pelabuhantelukbayur.blogspot.com/2009/05/awak-kapal.html> diunduh 11 Mei 2010.

Universitas Indonesia

Offshore Technology Website <http://www.offshore-technology.com/projects/>, diunduh pada 19 Januari 2010.

www.balitbang.com, diakses pada tanggal 30 November 2009

Tularji, “Pelayaran desak ratifikasi konvensi penahanan kapal”, 17 Feb 2010 Bisnis Indonesia <http://bataviase.co.id/node/99306>, diunduh pada 27 Juli 2010.

“Jumlah Awak Kapal Crew Boat” <http://www.migas-indonesia.com/index.php?module=article&sub=article&act=view/&id=4452>, diunduh pada 2 Juni 2010.

“Azas Cabotage, Anugerah Atau Musibah?” www.bpmigas.com/dokumen/bulletin/edisi.58.pdf, diunduh pada 14 Mei 2010.

<http://www.solopos.com/2010/ekonomi-bisnis/bp-migas-minta-kapal-pengebor-minyak-tak-kena-azas-cabotage-75715>, diunduh 24 November 2010.

<http://ekonomi.inilah.com/read/detail/997242/azas-cabotage-potensi-hilangkan-minyak-200-rb-bph>, diunduh pada 24 November 2010.

“First & Second Generation Semi Submersible Drilling Rigs”, Ocean Energy Center : <http://www.oceanstaroec.com/fame/2000/semisubmersible.htm>, diunduh pada 15 Januari 2010.