



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS YURIDIS KEWAJIBAN PENGADAAN KAPAL MELALUI
PELELANGAN UMUM DALAM RANGKA PELAKSANAAN ASAS**

CABOTAGE:

STUDI KASUS

**PENGADAAN UNIT REGASIFIKASI DAN PENYIMPANAN GAS ALAM
CAIR TERAPUNG- *JAWA BARAT***

SKRIPSI

AGNES JOSEPHA JASIN

0806369732

FAKULTAS HUKUM

PROGRAM STUDI ILMU HUKUM

PROGRAM KEKHUSUSAN HUKUM BISNIS

DEPOK

JANUARI 2012



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS YURIDIS KEWAJIBAN PENGADAAN KAPAL MELALUI
PELELANGAN UMUM DALAM RANGKA PELAKSANAAN ASAS**

CABOTAGE:

STUDI KASUS

**PENGADAAN UNIT REGASIFIKASI DAN PENYIMPANAN GAS ALAM
CAIR TERAPUNG – *JAWA BARAT***

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum

AGNES JOSEPHA JASIN

0806369732

FAKULTAS HUKUM

PROGRAM STUDI ILMU HUKUM

PROGRAM KEKHUSUSAN HUKUM BISNIS

DEPOK

JANUARI 2012

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Agnes Josepha Jasin

NPM : 0806369732

Tanda Tangan : 

Tanggal : 12 Januari 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : Agnes Josepha Jasin

NPM : 0806369732

Program Studi : Ilmu Hukum / Hukum Ekonomi

Judul Skripsi : Analisis Yuridis Kewajiban Pengadaan Kapal melalui Pelelangan Umum dalam Rangka Pelaksanaan Asas *Cabotage*: Studi Kasus Pengadaan Unit Regasifikasi dan Penyimpanan Gas Alam Cair Terapung – Jawa Barat

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

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : DR. N. Chandra Motik Yusuf, S.H., MSc. (.....)

Penguji : Prof. Dr. Agus Sardjono, S.H., M.H. (.....)

Penguji : Ibu Farida Prihatini, S.H., M.H. (.....)

Penguji : R.M. Purnawidhi W. Purbacaraka S.H., M.H. (.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 17 Januari 2012

KATA PENGANTAR DAN UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur kepada Sang Pencipta langit dan bumi, yang mengizinkan terselesaikannya penulisan skripsi ini. Penulisan skripsi dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dan dukungan dari berbagai pihak, penulisan skripsi ini tidak akan mungkin terselesaikan. Oleh karena itu penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Ibu DR. Chandra Motik Yusuf, S.H., MSc. Dosen pembimbing yang dengan penuh kesabaran dan pengertian telah membimbing, mengarahkan, dan memberikan bahan-bahan referensi kepada penulis selama proses penulisan skripsi.
2. Bapak Maralda Hernanda Kauripan, S.H., L.L.M. yang sejak awal sekali telah dengan sangat baik hati membantu memberikan ide, topik, data, dan dengan penuh kesabaran selalu tanggap menjawab pertanyaan-pertanyaan dan memberikan penjelasan, membantu mengoreksi ditengah kesibukannya yang luar biasa.
3. Keluarga tercinta yang telah mendukung dan merelakan istri, ibu, dan anak mereka kuliah kembali. Terima kasih kepada Bapak Ir. M. Baskoro, M.M. narasumber dan suami tercinta, yang menjadi pendorong terkuat bagi penulis untuk mempelajari ilmu hukum, membantu memberikan ide dan topik skripsi, dan selalu memberikan semangat untuk menyelesaikan skripsi tepat waktu, yang selama tiga setengah tahun ini telah berkorban pergi ke acara-acara pernikahan tanpa ditemani istri. Terima kasih kepada Ignatius M. Nugroho Pratama, S.H., anak, senior di almamater dan teman kuliah yang telah lulus lebih dahulu, yang memberikan masukan-masukan yang berharga. Terima kasih kepada Franciscus M. Nugroho Prasetya, yang telah berkorban dan merelakan ibunya meninggalkan rumah setiap malam dan dengan sabar selalu menunggu penulis pulang kuliah. Terima kasih kepada anak gadisku Theresia M. Citraningtyas, yang telah berkorban selama masa SMA nya tidak pernah ditunggu ibunya dan

berkembang dengan mandiri. Terima kasih kepada ayah dan ibu yang selalu mendoakan dan mendorong penulis untuk kembali ke bangku kuliah dan selama tiga setengah tahun ini telah berkorban dan bersabar menemani cucu-cucunya setiap malam. Terima kasih kepada keluarga besar Jasin dan keluarga besar Hadiwardoyo yang selalu mendukung penulis dengan doa.

4. Semua orang di lingkungan tempat tinggal penulis. Terima kasih kepada Mbak Sulami, Mbak Mardiyah, Mbak Opi, para asisten rumah tangga yang membantu penulis memasak, belanja harian, mingguan, dan bulanan, menjadi bendahara, dan melayani keperluan seluruh keluarga sehingga penulis bisa belajar dengan tenang. Terima kasih kepada Pak Petrus Wan, Pak Herman, Pak Dharma, Pak Mulyadi, Pak Turnomo yang secara bergantian mengantar penulis ke kampus, sehingga penulis bisa memakai waktu untuk belajar atau beristirahat di mobil. Terima kasih juga kepada Pak Sio yang beberapa kali mengantar penulis ke kantor Ibu Chandra Motik untuk bimbingan skripsi dan terima kasih kepada Ahmad yang menjadi kurir dalam mengantar maupun menjemput data dari kantor Ibu Chandra Motik.
5. Seluruh sahabat Angkatan 2008 yang mendukung penulis selama masa perkuliahan. Para 'Cumlauders', Melinda dan Vidya Waradhiasti yang menjadi teman perjalanan pulang pergi Bintaro-Kampus UI Depok selama 4 semester, teman belajar saat ujian, teman yang mengajarkan kepada penulis liku-liku kehidupan yang berbeda sama sekali dengan yang selama ini penulis kenal. Terima kasih kepada mas Hery Subagyo yang selalu berbaik hati membelikan buku referensi dari Barel. Terima kasih kepada Windu Kirana, yang selalu cepat tanggap mengerjakan soal dan membagikan lewat email, menyediakan apartemennya sebagai tempat belajar bersama. Terima kasih kepada Retno Savitri, Elora Tomaso, Pak Nabel Hilabi, dan Anggie Setya, yang selama tiga tahun ini menjadi teman diskusi dan belajar melalui grup BBM dan email.

Terima kasih kepada Frits Patty ketua angkatan yang telah berjasa membuat milis Angkatan 2008 yang sangat besar manfaatnya. Terima

kasih kepada Caecilia 'Atiek' Ariani, Padmawan, Iffie, yang selama 3,5 tahun ini setia mengunggah bahan-bahan kuliah ke milis. Apa yang kalian lakukan sungguh-sungguh sangat membantu meringankan beban dan membuat kita semua maju bersama. Semoga Tuhan membalas kebaikan kalian berlimpah-limpah. Amin. Terima kasih kepada Pak 'Jacky' Yio Tjeh Kie yang semangat belajarnya menjadi inspirasi bagi penulis, selalu bersedia menjelaskan hal-hal yang penulis kurang faham, dan seringkali memberikan bahan kuliah kepada penulis. Terima kasih kepada Andri, sahabat muda yang selalu sedia membantu. Terima kasih kepada Lydia Wikantiasti, M. Ridwan Thalib, Intania yang kadangkala menjadi sahabat diskusi di BBM. Terima kasih kepada 'Coki' Indra Fajrul Falah, yang ringkasannya sangat berguna dikala persiapan ujian.

6. Teman-teman SMP dan SMA yang selalu mendukung, mendoakan, dan candanya di grup BBM menjadi penghibur di malam-malam panjang ketika penulis sedang sibuk dan tertekan oleh timbunan tugas kuliah. Koleksi lelucon kalian selalu mencairkan ketegangan.
7. Sahabat-sahabat dan pendoa. Terima kasih kepada Hendrani Rakawati dan Erna Dinata, sahabat-sahabat lama yang selalu dirindukan. Terima kasih kepada anggota lingkungan St. Theresia, yang selalu menjadi saudara dikala suka dan duka. Terima kasih kepada Tim Bunga dan Paduan Suara Sanmare yang selama 3 tahun ini penulis tinggalkan namun selalu ada di hati. Terima kasih kepada Mbak Hetty Dadang tetangga yang selalu menyemangati.
8. Kepada seluruh *civitas academica* Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Terima kasih kepada Ibu Disriani Latifah Soroinda, S.H., M.H., M.Kn. pembimbing akademis yang selalu ramah. Terima kasih kepada Bapak R.M. Purnawidhi W. Purbacaraka, S.H., M.H. yang dengan kebaikan dan kerelaan hati telah berkenan membimbing teknis penulisan skripsi ini dan bersedia menjadi Penguji. Terima kasih kepada Bapak Ari Wahyudi Hertanto, S.H., M.H. yang selalu menyemangati dan memberi ide untuk maju dalam penulisan. Terima kasih kepada Prof. Dr. Agus Sardjono, S.H., M.H. dan Ibu Farida Prihatini, S.H., M.H. yang telah bersedia

untuk menjadi Penguji. Terima kasih kepada Bapak Surono, Ibu Dewi, dan Bapak Medi di Sekretariat Ekstensi yang selalu siap untuk membantu memberikan informasi dan berkas yang diperlukan penulis. Terima kasih kepada Bapak Sarjono, staf Program Kekhususan IV, yang telah membantu penulis dalam tahap awal penyerahan proposal, maupun pada tahap menjelang sidang, sehingga penulis dapat menghemat waktu.

9. Alm. Shery dan Alm. Hugo von Grunland untuk persahabatan yang mengharukan. Meskipun kalian telah tiada, namun cinta yang pernah kalian berikan tetap tinggal di hati dan tak tergantikan. Sahabat ganteng Pericho yang selalu ingin tahu dan setia menemani penulis belajar.

Akhir kata penulis mendoakan agar Sang Pencipta Langit dan Bumi berkenan membalas kebaikan semua pihak dengan rahmatNya yang melimpah. Selamat membaca, semoga skripsi ini dapat menjadi salah satu bahan bacaan yang bermanfaat bagi pengembangan ilmu.

Depok, 12 Januari 2012

Agnes Josepha Jasin

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

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

Nama : Agnes Josepha Jasin
NPM : 0806369732
Program Studi : Hukum Ekonomi
Fakultas : Hukum
Jenis Karya : Skripsi

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

Analisis Yuridis Kewajiban Pengadaan Kapal Melalui Pelelangan Umum
Dalam Rangka Pelaksanaan Asas *Cabotage* : Studi Kasus Pengadaan Unit
Regasifikasi dan Penyimpanan Gas Alam Cair Terapung – Jawa Barat

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 mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Dibuat di : Jakarta

Pada tanggal : 12 Januari 2012

Yang menyatakan,



(Agnes Josepha Jasin)

ABSTRAK

Nama : Agnes Josepha Jasin
Program Studi : Hukum Ekonomi
Judul : Analisis Yuridis Kewajiban Pengadaan Kapal melalui Pelelangan Umum dalam Rangka Pelaksanaan Asas *Cabotage*: Studi Kasus Pengadaan Unit Regasifikasi dan Penyimpanan Gas Alam Cair Terapung – Jawa Barat

Karena kebutuhan mendesak akan bahan bakar gas yang semakin langka, maka dilakukan pengadaan Unit Regasifikasi dan Penyimpanan Gas Alam Cair Terapung (*Floating Storage and Regasification Unit/FSRU*). Dengan adanya *FSRU*, pasokan gas bumi dari tempat yang jauh dari sumber gas dapat dilakukan dalam bentuk pengiriman gas bumi cair (*liquified natural gas/LNG*). Sebelumnya, pasokan gas bumi hanya dilakukan dengan menggunakan jaringan pipa transmisi. *FSRU* masih merupakan teknologi yang baru dan keberadaannya di dunia baru 9 buah, digunakan oleh 7 negara, dan baru ada 4 operator *FSRU* di dunia. *FSRU* ke-9 akan berada di Indonesia dan Indonesia akan menjadi negara ke-8 pengguna *FSRU*. Skripsi ini akan membahas pengadaan *FSRU* – Jawa Barat, *FSRU* pertama di Indonesia dan di Asia Tenggara, yang pengadaannya tidak melalui lelang umum, dalam hubungannya dengan penerapan Asas *Cabotage*, apakah menyalahi peraturan perundangan yang ada atau tidak.

Kata kunci :

FSRU, pengadaan, lelang umum, asas *cabotage*

ABSTRACT

Name : Agnes Josepha Jasin
Study Programme : Business Law
Title : Legal Analysis on the Requirement for Vessel Procurement through Open Tender in Relation to Implementation of Cabotage Principle : Case Study of the Procurement of West Java - Liquefied Natural Gas Floating Storage and Regasification Unit.

Due to the shortage of natural gas supply, Liquefied Natural Gas Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) has been procured. FSRU makes distribution of natural gas from far away and overland natural gas sources can be happened. The natural gas converted to liquefied natural gas (LNG) can be carried by LNG Carrier. Before, natural gas distribution only use pipeline transmission network. FSRU is a new technology. There are only 9 FSRUs in the world used by 8 countries, and there are only 4 FSRU's operators in the world. The 10th FSRU will be in Indonesia and Indonesia will be the 9th country using FSRU. This writing will mostly discuss West Java – FSRU, the first FSRU in Indonesia and South East Asia, which the procurement was not through open tender in relation to implementation of Cabotage Principle, was it in line with government regulation or not.

Key words :

FSRU, procurement, open tender, cabotage principle

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR DAN UCAPAN TERIMA KASIH	v
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS	ix
ABSTRAK	x
DAFTAR ISI	xii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1.Latar Belakang Masalah	1
1.2.Pokok Permasalahan	5
1.3.Tujuan Penelitian	5
1.4.Manfaat Penelitian	6
1.5.Metode Penelitian	6
1.6.Definisi Operasional Penelitian	8
1.7.Sistematika Penulisan	10
BAB 2 KAJIAN TEORI	12
2.1.Asas <i>Cabotage</i> dalam Sistem Hukum Indonesia	12
2.1.1. Pengertian Asas <i>Cabotage</i>	12
2.1.2. Dasar Hukum Asas <i>Cabotage</i>	13
2.1.3. Manfaat dan Tujuan Penerapan Asas <i>Cabotage</i>	21
2.1.4. Penerapan Asas <i>Cabotage</i>	22
2.1.5. Perbandingan Penerapan Asas <i>Cabotage</i> dengan Negara-Negara Lain	24
2.2.Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah	26
2.3.Pengadaan Kapal dalam Hukum Pelayaran	28
2.3.1. Pengertian Pengadaan Kapal	28
2.3.2. Dasar Hukum Pengadaan Kapal	30
2.3.3. Syarat Pengadaan Kapal	32
2.3.4. Tata Cara Penggunaan Bendera Kapal	32

2.3.5. Penggantian Bendera Kapal	35
2.3.5.1. Ketentuan Penggantian Bendera Kapal Asing Menjadi Bendera Indonesia dan Didaftarkan di Indonesia	35
2.3.5.2. Ketentuan Penggantian Bendera Kapal Asing Menjadi Bendera Indonesia yang Masih Terdaftar di Negara Asal dan Belum Dapat Didaftarkan di Indonesia	36
2.3.5.3. Ketentuan Penggantian Bendera Kapal Asing Menjadi Kapal Berbendera Indonesia, Khususnya untuk Kapal yang Dimiliki oleh Perusahaan yang Belum Memenuhi Persyaratan Kepemilikan dan Masih Terdaftar di Negara Bendera Asal	37
2.3.5.4. Penggantian Bendera Kapal Berdasarkan Permenhub KM 26/2006	38
2.4. Keterkaitan antara Asas <i>Cabotage</i> dengan Pengadaan Kapal .	39
BAB 3 FLOATING STORAGE AND REGASIFICATION UNIT	43
3.1. <i>Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)</i>	43
3.1.1. <i>Floating Storage and Regasification Terminal (FSRT)</i> – Jawa Barat	44
3.1.2. <i>Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)</i> – Jawa Barat	45
3.2. <i>Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)</i> dalam Kerangka Hukum Minyak dan Gas Bumi	48
3.3. <i>Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)</i> dalam Kerangka Hukum Pelayaran	50
3.3.1. Pengadaan <i>FSRU</i> dalam Hukum Pelayaran	51
3.3.2. Keberlakuan Asas <i>Cabotage</i> dalam Pengadaan <i>FSRU</i> .	51
BAB 4 ANALISIS YURIDIS KEWAJIBAN PENGADAAN KAPAL MELALUI PELELANGAN UMUM DALAM RANGKA PELAKSANAAN ASAS CABOTAGE	53

4.1. Pengadaan <i>Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)</i> – Jawa Barat	53
4.1.1. PT Nusantara Regas	53
4.1.2. Proses Pengadaan <i>Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)</i> - Jawa Barat oleh PT Nusantara Regas ...	54
4.2. Analisis Yuridis Kewajiban Pengadaan <i>FSRU</i> Melalui Pelelangan Umum dalam Rangka Pelaksanaan Asas <i>Cabotage</i>	56
4.2.1. Ijin Penggunaan Kapal Asing dan Kewajiban Pelelangan Umum	56
4.2.1.1. Penggunaan Kapal Asing	56
4.2.1.2. Proses Lelang Terbatas <i>FSRU</i> - Jawa Barat vs Kewajiban Lelang Terbuka Permenhub 48/2011	56
4.2.1.3. Kapal Asing yang Pengadaannya Wajib Melalui Lelang Terbuka Menurut Permenhub 48/2011	57
4.2.1.4. Nasionalisme vs Kepentingan Bisnis	58
4.2.2. Kewajiban Penerapan Asas <i>Cabotage</i> pada <i>FSRU</i>	63
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN	66
5.1. Kesimpulan	66
5.2. Saran	68
DAFTAR REFERENSI	70

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Saat ini kebutuhan akan gas alam di dunia khususnya di Indonesia semakin meningkat, dimana persediaan gas alam di dunia termasuk di Indonesia semakin menipis¹. Meskipun ketersediaan gas alam semakin langka, namun permintaan tidak pernah berkurang. Hal ini disebabkan biaya proses produksi yang menggunakan gas alam lebih murah dibandingkan dengan biaya proses produksi yang menggunakan bahan bakar lainnya, seperti solar contohnya.

Di Indonesia, pengguna gas alam terbesar adalah dunia industri, yang umumnya tersebar di Pulau Jawa dan PT PLN (Persero), selanjutnya disebut PLN, dimana gas alam digunakan sebagai bahan bakar untuk proses industri dan pembangkit tenaga listrik.² Sedangkan sumur-sumur gas alam yang masih memiliki cadangan cukup pada umumnya terletak di pulau-pulau lain seperti Sumatera, Kalimantan, dan Papua.³ Karena itu dibutuhkan pengangkutan untuk mengalirkan gas alam dari sumur-sumur gas tersebut ke Pulau Jawa.⁴

Proses pengangkutan gas alam dari sumur-sumur gas ke pemakai bisa dilakukan dengan dua cara. Yang pertama menggunakan jaringan pipa transmisi dan yang kedua menggunakan kapal tanker pengangkut gas alam cair. Gas alam cair biasa disebut *Liquified Natural Gas* atau *LNG*. Sedangkan kapal tanker pengangkut *LNG* lazim disebut *LNG Carrier*. Cara pertama yang menggunakan jaringan pipa transmisi, hanya dimungkinkan secara ekonomis untuk jarak angkut

¹*Indonesian Commercial Newsletter (ICN)*, "Laporan *Market Intelligence*, Perkembangan Industri Gas Alam di Indonesia Februari 2010", <http://www.datacon.co.id/Gasalam2010hal1.html>, Diunduh 8 Desember 2011.

² *Ibid.*

³ Situs Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Gas Bumi.Pdf, "Statistik Cadangan Gas Bumi (2010)", <http://prokum.esdm.go.id/Publikasi/Statistik/Statistik%20Gas%20Bumi.pdf>, Diunduh 5 Juli 2011.

⁴*Indonesian Commercial Newsletter (ICN)*, *Loc. Cit.*

dibawah tiga ribu kilometer.⁵ Contohnya jaringan pipa transmisi gas sepanjang lebih kurang seribu seratus kilometer di sepanjang Jawa Barat - Sumatera Selatan - Sumatera Tengah (Jambi dan Riau) - Batam-Singapura.⁶ Bahkan jaringan tersebut meliputi jaringan pipa gas di dasar laut yang menghubungkan Pulau Jawa dan Pulau Sumatera serta Pulau Sumatera dengan Pulau Batam dan Singapura. Jaringan pipa gas di laut dimungkinkan hanya jika jaringan pipa tersebut dapat menyentuh dasar laut. Hal ini karena alasan keamanan, agar tidak tersangkut kapal-kapal yang lewat. Selain itu pipa yang mengambang juga ada kemungkinan melengkung, tertekuk dan bocor. Dimana hal tersebut sangat berbahaya untuk pipa yang mengangkut gas dengan tekanan tinggi. Oleh karenanya jaringan pipa dasar laut hanya dimungkinkan jika dasar laut tidak melebihi kedalaman 100 meter, seperti halnya dengan Selat Sunda⁷ dan Selat Phillips yang menghubungkan Pulau Batam dengan Singapura yang di bagian-bagian tertentu kedalamannya kurang dari 100 meter. Sedangkan untuk menghubungkan sumber gas alam dari pulau yang jaraknya melebihi tiga ribu kilometer dari pulau Jawa atau melalui laut yang luas dan dalam seperti contohnya dari Kalimantan atau Papua, tidak dimungkinkan menggunakan jaringan pipa transmisi. Selain jarak yang melebihi tiga ribu kilometer tidak layak secara ekonomi untuk jaringan pipa transmisi gas, jaringan pipa gas di dasar laut yang lebih dalam daripada seratus meter seperti halnya Laut Banda tidak memungkinkan untuk dilakukan pemeriksaan dan pemeliharaan berkala dengan cara yang ekonomis. Pemeriksaan dan pemeliharaan berkala merupakan sesuatu yang mutlak untuk jaringan pipa gas. Namun untuk pemeriksaan dan pemeliharaan berkala jaringan transmisi pipa gas di dasar laut dalam membutuhkan peralatan yang sangat canggih dan sangat mahal pengoperasiannya sehingga menjadi tidak layak dalam perhitungan ekonomi. Karenanya, untuk pengangkutan gas alam dari sumur gas di Pulau

⁵ Mira Maulidiana, "Prospek Pengembangan LNG Lepas Pantai", (Makalah Pengolahan Gas Alam, Manajemen Gas Alam, Departemen Teknik Kimia, TUI, Mei 2006), http://www.migas-indonesia.com/files/article/%5BEnergi%5DProspek_Pengembangan_LNG_Lepas_Pantai.pdf, Diunduh 7 Desember 2011, Pukul 21.56.

⁶ *Indonesian Commercial Newsletter (ICN)*, Loc. Cit.

⁷ <http://wiryanto.wordpress.com/2007/11/01/jembatan-selat-sunda/>
http://ilustri.org/index.php?option=com_content&view=article&id=94:jembatan-selat-sunda&catid=36:dunia-teknik-sipil&Itemid=2, Diunduh 8 Desember 2011.

Kalimantan maupun Papua ke Pulau Jawa harus menggunakan cara kedua, yaitu pengangkutan dengan menggunakan *LNG Carrier*.⁸

Untuk efisiensi dalam pengangkutan gas alam ini, digunakan sebuah unit perangkat yang berfungsi untuk mengubah gas alam atau gas bumi menjadi gas alam cair. Dimana ketika gas bumi diubah menjadi gas alam cair, maka volumenya mengecil menjadi 1/640 kali dari volume sebelumnya sehingga dimungkinkan untuk mengangkut lebih banyak gas bumi dalam bentuk gas alam cair.⁹

Unit atau perangkat untuk mengubah gas alam menjadi gas alam cair disebut kilang *LNG*. Beberapa kilang *LNG* yang berhubungan dengan obyek bahasan di dalam studi kasus ini terletak di tepi pantai Kalimantan Timur dan Papua yang terhubung ke pipa transmisi yang membawa gas alam dari sumur-sumur gas di Bontang dan Tangguh. Ketika gas alam atau gas bumi sampai ke kilang *LNG* tersebut, maka gas alam diproses dalam kilang *LNG* menjadi gas alam cair. Kemudian dari kilang *LNG*, gas bumi yang telah menjadi gas alam cair disalurkan ke *LNG Carrier* untuk dibawa ke tempat penerima *LNG*. Sesampainya di tempat tujuan, gas alam cair yang diangkut oleh *LNG Carrier* harus diubah kembali menjadi gas bumi untuk disalurkan ke jaringan pipa transmisi yang akan membawa gas bumi tersebut ke konsumen atau pengguna gas bumi.¹⁰ Dalam studi kasus ini, gas alam cair diangkut oleh *LNG Carrier* dari Kalimantan Timur ke Jawa Barat, di pantai yang terdekat dengan pembangkit tenaga listrik Muara Karang milik PLN, yang merupakan konsumen utama gas alam yang berasal dari *LNG* Bontang. *LNG Carrier* bersandar di unit perangkat terapung yang siap untuk menyimpan dan mengubah gas alam cair menjadi gas bumi kembali, untuk kemudian disalurkan melalui pipa transmisi gas di pantai yang siap untuk membawa gas bumi tersebut ke pembangkit tenaga listrik Muara Karang.

⁸ Michael Baskoro, Ketua Ikatan Ahli Perpipaan Migas dan Direktur Pengusahaan PT PGN (Persero), Tbk., Wawancara 9 Juli 2011, Pk. 10.00, di Rumah Kediaman, Jakarta Selatan.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Mira Maulidiana, "*Liquified Natural Gas (LNG)* Sebuah Alternatif Transportasi Gas Alam", (Makalah Pemanfaatan Gas Alam, Manajemen Gas Alam Program Pasca Sarjana Departemen Teknik Kimia FTUI, April 2006), <http://www.migas-indonesia.com/index.php?module=article&sub=article&act=view&id=2054>, Diunduh 7 Desember 2011, Pukul 21.22.

Unit terapung pengubah *LNG* menjadi gas bumi lazim disebut *FSRU*. *FSRU* merupakan singkatan dari *LNG Floating Storage and Regasification Unit* (Unit Penyimpanan dan Regasifikasi *LNG* Terapung), untuk selanjutnya disebut *FSRU*.¹¹

FSRU Jawa Barat adalah *FSRU* pertama di Indonesia dan di Asia Tenggara. Dalam kasus *FSRU* Jawa Barat, *FSRU* yang digunakan adalah hasil konversi sebuah *LNG Carrier*.¹² Dengan demikian, rezim hukum yang mengatur *FSRU* seyogyanya adalah rezim hukum pelayaran selain dari hukum-hukum terkait lainnya.

Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU 17/2008) yang merupakan tonggak Hukum Pelayaran di Indonesia, dunia perkapalan di Indonesia diwajibkan untuk menerapkan asas *cabotage* secara konsekuen. Sayangnya interpretasi mengenai ketentuan-ketentuan yang mengatur pelaksanaan asas *cabotage* masih tidak seragam. Asas *cabotage* sendiri sebenarnya bukan merupakan ketentuan yang baru dalam dunia pelayaran di Indonesia. Asas ini sudah diatur dalam Undang-Undang Pelayaran sebelumnya. Namun ketentuan mengenai asas *cabotage* sebelum UU 17/2008 mengandung klausula penyelamat yang membuat ketentuan tersebut menjadi ketentuan yang mandul.

Terminal Regasifikasi dan Penyimpanan *LNG* Terapung atau *Floating Storage and Regasification Terminal (FSRT)* - Jawa Barat dioperasikan oleh PT Nusantara Regas, perusahaan patungan antara PT Pertamina (Persero), selanjutnya disebut Pertamina dan PT Perusahaan Gas Negara (Persero) Tbk., selanjutnya disebut PGN. Dalam penulisan ini akan dibahas mengenai pengadaan *FSRU* yang merupakan bagian dari proyek *FSRT*. Istilah *FSRT* adalah istilah yang digunakan oleh PT Nusantara Regas dalam konteks keproyekan secara menyeluruh. *FSRT* - Jawa Barat terdiri dari beberapa fasilitas yang merupakan satu kesatuan. Fasilitas tersebut antara lain adalah *LNG Carrier*, *FSRU*, dan fasilitas pendukung lainnya, seperti jaringan pipa bawah laut dan fasilitas penerima gas bumi hasil regasifikasi

¹¹ Nusantara Regas, "Penyedia Gas Bumi dan Operator *LNG Floating Storage & Regasification Terminal*", Profil Perusahaan, Hal. 10.

¹² *Ibid.*

(*onshore receiving facility*). Jaringan pipa dasar laut dipergunakan untuk menyalurkan gas bumi hasil regasifikasi ke fasilitas penerima gas bumi di PLN Muara Karang yang merupakan pengguna akhir. Sedangkan *LNG Carrier* digunakan untuk mengangkut *LNG* dari kilang *LNG* Bontang di Kalimantan ke *FSRU* di perairan Teluk Jakarta.¹³

Setelah proses pengadaan *FSRU* diselesaikan oleh PT Nusantara Regas, baru-baru ini terdapat pemberitaan media massa yang mengatakan bahwa PT Nusantara Regas telah melanggar hukum dengan melakukan proses pengadaan *FSRU* tanpa mengundang perusahaan dalam negeri.

1.2. Pokok Permasalahan

Berkaitan dengan apa yang telah diuraikan di atas, skripsi ini akan membahas mengenai:

1. Bagaimana ketentuan hukum tentang proses pengadaan kapal dalam hukum pelayaran dihubungkan dengan kewajiban pelepasan umum ?
2. Apa saja ketentuan-ketentuan yang diatur oleh asas *cabotage*?
3. Apakah pengadaan kapal yang tanpa mengundang perusahaan dalam negeri melanggar asas *cabotage*?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk memaparkan cara pengadaan kapal, khususnya *FSRU* yang telah dilakukan di Indonesia.
2. Untuk melihat apakah asas *cabotage* telah diterapkan secara konsekuen dalam pengadaan kapal di Indonesia, khususnya dalam pengadaan *FSRU*.
3. Untuk menjelaskan cara pengadaan *FSRU* yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

¹³ *Ibid.*, Hal. 8.

1.4. Manfaat Penelitian

Penulis berharap bahwa skripsi ini dapat dijadikan sebagai bahan acuan dalam pengadaan *FSRU* berikutnya, mengingat dimasa yang akan datang Indonesia masih sangat memerlukan *FSRU* sebagai bagian dari *FSRT*, untuk mengatasi masalah distribusi bahan bakar gas yang selama ini terkendala karena terbatasnya kemampuan jaringan transmisi dalam menyalurkan gas bumi yang berasal dari Kalimantan dan Papua.

1.5. Metode Penelitian

Di dalam penulisan skripsi ini, Penulis menggunakan metode pendekatan tertentu untuk mendapatkan data yang diperlukan. Adapun metode yang dipergunakan tersebut adalah :

1. Metode Kepustakaan yang bersifat yuridis. Karena penulisan ini adalah penelitian di bidang hukum atau yuridis, maka dinamakan penelitian hukum normatif atau yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif atau penelitian hukum kepustakaan adalah penelitian yang mengacu pada norma hukum dalam peraturan perundang-undangan serta norma-norma yang berlaku dan mengikat masyarakat dan kebiasaan dalam masyarakat.¹⁴ Untuk mendapatkan data yang diperlukan bagi penulisan ini, alat pengumpulan data yang dipergunakan adalah studi dokumen atau bahan pustaka sehingga data yang didapatkan ditinjau dari sumbernya dinamakan data sekunder.¹⁵ Data sekunder di dalam penelitian hukum normatif mencakup :
 - a. Bahan hukum primer yaitu bahan hukum yang mengikat¹⁶ berupa peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan Hukum dibidang Minyak dan Gas dan Hukum Pelayaran di Indonesia,

¹⁴ Soerjono Soekanto dan Sri Mamuji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Ed. 1, Cet. 11 (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2009), Hal. 13-14

¹⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cet. 3, (Jakarta: UI-Press, 1986), Hal.12.

¹⁶ Soerjono Soekanto dan Sri Mamuji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, *Op. Cit.*, Hal. 13.

khususnya yang berkaitan dengan pengadaan kapal untuk kegiatan hilir minyak dan gas. Penggunaan bahan hukum primer ini bertujuan untuk mencari landasan hukum terhadap permasalahan yang ada.

b. Bahan hukum sekunder berupa buku, artikel, dan hasil-hasil penelitian. Bahan hukum sekunder ini berfungsi untuk menjelaskan bahan hukum primer.¹⁷ Penggunaan data sekunder ini diharapkan dapat memaksimalkan tujuan dari penelitian dengan memanfaatkan fungsi-fungsi dari data sekunder, yaitu :

- 1) Sebagai bahan dalam kerangka pencapaian ilmu pengetahuan, yang dalam hal ini adalah ilmu pengetahuan hukum, khususnya Hukum Pelayaran dalam hal pengadaan kapal.
- 2) Untuk mendayagunakan ilmu pengetahuan tentang pengadaan kapal berdasarkan hukum pelayaran yang berlaku.¹⁸

c. Bahan hukum tertier, yakni bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder¹⁹, seperti Profil Perusahaan, kamus, dan dokumen yang diperoleh dari internet.

2. Wawancara

Di dalam skripsi ini, Penulis melakukan wawancara secara langsung dengan beberapa pihak pada beberapa Instansi yang terkait untuk mendapatkan data yang diperlukan, diantaranya Ketua Ahli Perpetaan Migas dan Direktur Pengusahaan PT Perusahaan Gas Negara (Persero), Tbk., Bapak Michael Baskoro Palwo Nugroho, Wakil Ketua Gabungan Pengusaha Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (Gapasdap) dan Ketua Alumni Perkapalan Institut Teknologi Surabaya, Bapak Bambang Harjo, dan Presiden Komisaris PT Berlian Laju Tanker, Bapak Hadi Surya.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Peranan dan Penggunaan Kepustakaan di Dalam Penelitian Hukum*, Cet. 3 (Jakarta: Pusat Dokumentasi UI, 1979), Hal. 18.

¹⁹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, *Op. Cit.*, Hal. 13.

1.6. Definisi Operasional Penelitian

Berikut ini akan dijelaskan mengenai definisi dan singkatan yang digunakan dalam penulisan skripsi ini yang dapat digunakan sebagai pedoman dan mencakup batasan operasional.

1. Asas *Cabotage* adalah pemberian hak istimewa oleh negara kepada kapal-kapal niaga berbendera negara yang bersangkutan untuk dapat sepenuhnya melakukan angkutan barang dan orang dari dan ke pelabuhan-pelabuhan negara yang bersangkutan sesuai dengan aturan hukum yang berlaku dimana kepemilikan armada tersebut wajib dimiliki dan dioperasikan oleh warga negara atau badan usaha yang dibentuk berdasarkan ketentuan hukum negara tersebut.²⁰
2. *FSRT* atau *Floating Storage and Regasification Terminal* adalah Terminal Regasifikasi dan Penyimpanan *LNG* Terapung.²¹
3. *FSRU* atau *Floating Storage and Regasification Unit* adalah Unit Regasifikasi dan Penyimpanan *LNG* Terapung.²²
4. *FSRU – Jawa Barat* adalah bagian dari *FSRT – Jawa Barat*, disebut “Jawa Barat” bukan karena lokasinya terletak di Jawa Barat, namun karena gas bumi hasil regasifikasi *FSRU* tersebut untuk memenuhi kebutuhan PT Perusahaan Listrik Negara (Persero) dan industri di Pulau Jawa bagian Barat, melalui jaringan pipa PT Perusahaan Gas Negara (Persero), Tbk. di Jawa Barat.²³
5. Gas Bumi adalah hasil proses alami berupa hidrokarbon yang dalam kondisi tekanan dan temperatur atmosfer berupa fase gas yang diperoleh dari proses penambangan Minyak dan Gas Bumi.²⁴

²⁰ Universitas Indonesia, “Evaluasi dan Resolusi Penerapan Asas *Cabotage* dalam Rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional sebagai Lokomotif Kebangkitan Ekonomi Bangsa”, *INFACO* Iluni FT UI, (Makalah disampaikan dalam Pertemuan *Indonesian Cabotage Advocation Forum* Ikatan Alumni Fakultas Teknik Universitas Indonesia, Depok: 1 Januari 2011).

²¹ Indonesia, *Instruksi Presiden Tentang Percepatan Pelaksanaan Prioritas Pembangunan Nasional Tahun 2010*, Inpres No. 1 Tahun 2010, Lampiran, Prioritas 8 Energi, Pengembangan Infrastruktur Gas.

²² Nusantara Regas. *Loc. Cit.*, Hal. 8.

²³ Indonesia, Inpres No. 1 Tahun 2010, *Op. Cit.*, Lampiran, Prioritas 8 Energi, Pengembangan Infrastruktur Gas.

²⁴ Indonesia, *Undang-Undang tentang Minyak dan Gas Bumi*, UU No. 22 Tahun 2001, LN No. 136 Tahun 2001, TLN No. 4152, Pasal 1 butir 2.

6. Kewajiban adalah sesuatu yang harus dilaksanakan.²⁵
7. *LNG* atau *Liquified Natural Gas* atau gas alam cair adalah gas alam yang telah diproses untuk menghilangkan ketidakmurnian dan hidrokarbon berat dan kemudian dikondensasi menjadi cairan pada tekanan atmosfer dengan mendinginkannya sekitar -160° Celcius. *LNG* ditransportasi menggunakan kendaraan yang dirancang khusus dan ditaruh dalam tangki yang juga dirancang khusus. *LNG* memiliki isi sekitar 1/640 dari gas alam pada suhu dan tekanan standar, membuatnya lebih hemat untuk ditransportasi jarak jauh di mana jalur pipa tidak ada. Ketika memindahkan gas alam dengan jalur pipa tidak memungkinkan atau tidak ekonomis.²⁶
8. Pelelangan adalah proses penjualan di hadapan orang banyak (dengan tawaran yang atas-mengatasi) dipimpin oleh pejabat lelang.²⁷
9. Pelelangan Umum atau Pelelangan Terbuka atau seleksi terbuka, yaitu diumumkan secara luas melalui media massa guna memberi kesempatan kepada Penyedia Barang dan Jasa yang memenuhi kualifikasi untuk mengikuti pelelangan;²⁸
10. Pelelangan Terbatas atau Pemilihan langsung, atau seleksi langsung untuk pengadaan jasa konsultan, yaitu pengadaan barang dan jasa yang ditawarkan kepada beberapa pihak terbatas sekurang-kurangnya 2 (dua) penawaran;²⁹
11. Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah adalah kegiatan untuk memperoleh Barang/jasa oleh Kementerian/Lembaga/Satuan Kerja Perangkat Daerah/Institusi lainnya yang prosesnya dimulai dari perencanaan kebutuhan sampai diselesaikannya seluruh kegiatan untuk memperoleh Barang/Jasa.³⁰

²⁵ Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Kedua, Cet. 10, (Balai Pustaka, Jakarta: 1999), Hal. 1123.

²⁶ "Gas Alam Cair", http://id.wikipedia.org/wiki/Gas_alam_cair, Diunduh 9 Januari 2012, Pukul 15.34.

²⁷ Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, *Op. Cit.*, Hal. 578.

²⁸ Kementerian Badan Usaha Milik Negara, *Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Tentang Pedoman Umum Pelaksanaan Pengadaan Barang dan Jasa Badan Usaha Milik Negara*, Permen BUMN No. PER-05/MBU/2008, Pasal 5 Ayat (2) butir a.

²⁹ *Ibid.*, Pasal 5 Ayat (2) butir b.

³⁰ Indonesia, *Peraturan Presiden Tentang Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah*, PP No. 54 Tahun 2010, Pasal 1 angka 1.

12. Pengadaan Kapal adalah kegiatan memasukkan kapal dari luar negeri, baik kapal bekas maupun kapal bangunan baru untuk didaftarkan dalam daftar kapal Indonesia.³¹
13. Regasifikasi adalah proses pengubahan gas dari fase cair menjadi gas. Proses regasifikasi menggunakan air laut sebagai media pemanas utama dalam siklus terbuka dan propane sebagai media pemanas pembantu dalam siklus tertutup.³²

1.7. Sistematika Penulisan

Karya tulis ini akan terbagi dalam 5 (lima) bab. Dalam Bab 1 dibahas mengenai penulisan yang meliputi latar belakang permasalahan, pokok permasalahan, tujuan dan manfaat penelitian, metodologi penelitian, model operasional penelitian, serta sistematika penulisan.

Bab 2 membahas mengenai asas *cabotage* dalam sistem hukum pelayaran, pengadaan barang dan jasa pemerintah, pengadaan kapal dalam hukum pelayaran, dan keterkaitan antara asas *cabotage* dan pengadaan kapal berdasarkan hukum pelayaran yang berlaku.

Mengenai apa itu *FSRU*, gambaran umum dan teknis mengenai *FSRT* bagaimana kedudukan *FSRU* dalam kerangka hukum minyak dan gas serta kedudukannya dalam kerangka hukum pelayaran, akan dibahas dalam Bab 3.

Bab 4 merupakan pembahasan analisis yuridis tentang kewajiban pengadaan kapal secara umum dan *FSRU* – Jawa Barat secara khusus melalui pelelangan umum dalam rangka pelaksanaan asas *cabotage*. Dalam bab ini diuraikan sedikit mengenai PT Nusantara Regas, kasus posisi proses pengadaan *FSRU* – Jawa Barat oleh PT Nusantara Regas, dimana pengadaan yang dilakukan oleh PT Nusantara Regas tidak mengundang perusahaan dalam negeri. Dalam bab yang sama dibahas pula mengenai izin penggunaan kapal asing dan kewajiban pelelangan umum, serta kewajiban penerapan asas *cabotage* pada *FSRU*, status

³¹ Indonesia, *Peraturan Pemerintah Tentang Perkapalan*, PP No. 51 Tahun 2002, LN No. 95 Tahun 2002, TLN No. 4227, Ps. 3 ay.(1).

³² *Ibid.*

bendera *FSRU* untuk mengetahui ada atau tidaknya ketentuan yang dilanggar oleh PT Nusantara Regas.

Bab 5 merupakan penutup yang berisi kesimpulan dari seluruh hasil analisa.



BAB 2

KAJIAN TEORI

2.1. Asas *Cabotage* dalam Sistem Hukum Indonesia

2.1.1. Pengertian Asas *Cabotage*

Menurut *Maritime Encyclopedie* (terbitan C. de Boer, Bussum, Belanda) *cabotage* adalah pengangkutan orang dan barang melalui laut, udara, daratan dan perairan pedalaman antara dua tempat yang terletak dalam wilayah negara yang sama. Hak untuk melakukan *cabotage* diberikan kepada warga negara yang bersangkutan. Dari sisi bahasa, *cabotage* diambil dari kata *caboter* yang artinya *to sail along the coast*. Sementara menurut *The American Heritage Dictionary of English Language, 4th Edition*, *cabotage is trade or navigation in coastal waters, or, the exclusive right of a country to operate the air traffic within its territory*". Inti dari asas *cabotage* yaitu pemberian hak istimewa oleh negara kepada kapal-kapal niaga berbendera negara yang bersangkutan untuk dapat sepenuhnya melakukan angkutan barang dan orang dari dan ke pelabuhan-pelabuhan negara yang bersangkutan sesuai dengan aturan hukum yang berlaku dimana kepemilikan armada tersebut wajib dimiliki dan dioperasikan oleh warga negara atau badan usaha yang dibentuk berdasarkan ketentuan hukum negara tersebut.³³

Negara pantai berhak melarang kapal-kapal laut asing berlayar dan berdagang sepanjang pantai dalam wilayah perairan negara pantai yang bersangkutan, sebagaimana diatur dalam hukum laut (*maritime law*) dimana asas ini juga dikenal sebagai asas *fair share* (asas pembagian muatan secara wajar).³⁴

Penerapan asas *cabotage* ini didukung oleh ketentuan Hukum Laut Internasional, berkaitan dengan kedaulatan dan yurisdiksi yang dimiliki oleh suatu negara pantai atas wilayah lautnya, dimana kapal asing tidak boleh berada ata

³³ Universitas Indonesia, "Evaluasi dan Resolusi Penerapan Asas *Cabotage* dalam Rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional sebagai Lokomotif Kebangkitan Ekonomi Bangsa", *Loc. Cit.*

³⁴ M. Syamsudin, "Urgensi dan Kendala Penerapan Asas *Cabotage* dalam Pelayaran Domestik Indonesia di Era Perdagangan Bebas", *Mimbar Hukum Volume 19*, (Nomor 1, Februari 2007), Hal. 1.

memasuki wilayah perairan suatu negara tanpa ijin dan alasan yang sah dari negara pantai.³⁵

Penerapan asas *cabotage* merupakan hal penting bagi pelayaran di Indonesia, karena transportasi laut dalam negeri mempunyai peranan yang strategis dalam pembangunan nasional dan dapat meningkatkan perwujudan konsep Wawasan Nusantara, dimana pelayaran nasional harus dipegang oleh bangsa dan kapal Indonesia sendiri dengan mengimplementasikan asas *cabotage* secara utuh.³⁶

Dasar dan kepentingan utama penerapan asas *cabotage* adalah³⁷ :

1. Untuk menjamin dan melindungi infrastruktur pembangunan kelautan nasional terutama pada saat negara dalam keadaan darurat. Bayangkan jika infrastruktur itu dimiliki negara asing yang sewaktu-waktu dapat ditarik;³⁸
2. Untuk membangun armada niaga yang kuat dan memadai, mengisi kebutuhan angkutan laut dalam negeri, dan mendukung kegiatan ekonomi kelautan lainnya;³⁹
3. Untuk mendukung kepentingan keamanan, pertahanan, dan ekonomi nasional;⁴⁰
4. Armada pelayaran niaga menjadi bagian dari sistem pertahanan negara yang siap dimobilisasi ketika negara dalam keadaan darurat.⁴¹

2.1.2. Dasar Hukum Asas *Cabotage*

Dalam sejarah Hukum Pelayaran di Indonesia, asas *cabotage* telah diatur sejak tahun 1992 baik melalui undang-undang maupun peraturan perundang-undangan lain di bawah undang-undang. Peraturan perundang-undangan yang mengatur asas *cabotage* adalah sebagai berikut:

1. Undang-undang Nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran (UU 21/1992), yaitu di Pasal 73 yang menyatakan bahwa penyelenggaraan angkutan laut

³⁵ *Ibid.*

³⁶ Balitbang Departemen Perhubungan Republik Indonesia, "Studi Penerapan Asas *Cabotage* dalam Pelayaran Nasional". (*Laporan Akhir Penelitian*, 2004), hal.8.

³⁷ *Ibid.*

³⁸ *Ibid.*

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ *Ibid.*

dalam negeri dilaksanakan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia.⁴²

2. Peraturan Presiden Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan⁴³,
3. Peraturan Presiden Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, yang mencantumkan “Surat Tanda Kebangsaan kapal Indonesia adalah bukti kebangsaan yang memberikan hak kepada kapal untuk berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan.”⁴⁴
4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yang mencantumkan antara lain bahwa kapal berbendera Indonesia adalah kapal yang memiliki kebangsaan Indonesia sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Penggunaan kapal asing yang disewa lebih dari 6 (enam) bulan harus menggunakan 50 persen anak buah kapal (ABK) Warga Negara Indonesia dan wajib lapor untuk mendapatkan kelonggaran syarat bendera.⁴⁵
5. Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional yang secara sangat tegas menginstruksikan agar asas *cabotage* diterapkan dengan konsekuen, menteri terkait agar merumuskan kebijakan-kebijakan. Instruksi ini ditujukan kepada Menteri Koordinasi Bidang Perekonomian, Menteri Negara Perencanaan Pembangunan/Kepala Badan Perencanaan Nasional, 11 Menteri terkait dan para Gubernur.⁴⁶

Di dalam Instruksi Presiden tersebut juga dijelaskan bahwa Istilah *cabotage* berarti prinsip yang memberi hak untuk beroperasi secara komersial di dalam suatu negara hanya kepada perusahaan angkutan dari negara itu sendiri secara eksklusif,⁴⁷ dimana dengan memberlakukan asas ini pemerintah mendapat dukungan dari sejumlah pihak.

⁴² Chandra Motik Yusuf, “Pemerintah Harus Konsekuen Menerapkan Asas Cabotage Tepat Waktu”, (Makalah, Disampaikan dalam Acara Dengar Pendapat UI, INSA, dan Organisasi Terkait dengan DPR RI, Jakarta : 26 Januari 2011), Hal. 1.

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ Indonesia, *Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional*, Inpres No. 5 Tahun 2005.

6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 71 Tahun 2005 tentang Pengangkutan Barang/Muatan antar Pelabuhan Laut di Dalam Negeri. Pasal 6 butir 1 Peraturan Menteri ini berbunyi sebagai berikut⁴⁸:

Dalam rangka pemberdayaan industri pelayaran nasional khususnya penerapan asas *cabotage* secara konsekuen, perlu menata penyelenggaraan angkutan barang/muatan antar pelabuhan laut di dalam negeri dalam waktu sesingkat-singkatnya, sehingga angkutan barang/muatan antar pelabuhan laut di dalam negeri seluruhnya dilayani oleh kapal-kapal berbendera Indonesia.⁴⁹

7. Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 126 Tahun 2006 (Permen ESDM 126/2006).⁵⁰

Pasal 4 Permen ESDM 126/2006 mengatur tentang pelaksanaan kegiatan usaha di sektor energi dan sumber daya mineral, bahwa badan usaha atau bentuk usaha tetap yang menggunakan sarana angkutan laut/kapal laut untuk pengangkutan dan penyimpanan di dalam negeri wajib menggunakan kapal berbendera Indonesia yang dioperasikan perusahaan angkutan laut nasional sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.⁵¹

8. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU 17/2008). Ketentuan terkait asas *cabotage* dalam UU 17/2008 dapat dibaca pada Pasal 8 sampai dengan Pasal 17, 56, 57, 284, dan Pasal 341.⁵² Asas *cabotage* secara *generalis* diatur dalam Pasal 8 yang berbunyi sebagai berikut:

⁴⁸ Chandra Motik Yusuf, "Pemerintah Harus Konsekuen Menerapkan Asas Cabotage Tepat Waktu", *Loc. Cit.*, Hal. 4.

⁴⁹ Departemen Perhubungan, *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengangkutan Barang/Muatan antar Pelabuhan Laut di Dalam Negeri*, Permenhub No. KM 71 Tahun 2005, Ps. 6 butir 1.

⁵⁰ Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral, *Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral*, Permen ESDM No. 126 Tahun 2006, Pasal 4.

⁵¹ Universitas Indonesia, "Evaluasi dan Resolusi Penerapan Asas Cabotage dalam Rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional sebagai Lokomotif Kebangkitan ekonomi Bangsa", *Loc. Cit.*

⁵² Chandra Motik Yusuf, "Pemerintah Harus Konsekuen Menerapkan Asas Cabotage Tepat Waktu", *Loc. Cit.*, Hal. 6.

- (1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.⁵³
- (2) Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia⁵⁴

Maksud dari isi pasal ini adalah penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas *Cabotage* guna melindungi kedaulatan negara (*Sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta memberikan kesempatan berusaha yang seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan.⁵⁵

Pasal 13 UU 17/2008 berbunyi sebagai berikut :

- (1) Kegiatan angkutan laut khusus dilakukan oleh badan usaha untuk menunjang usaha pokok untuk kepentingan sendiri dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.⁵⁶
- (2) Kegiatan angkutan laut khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan berdasarkan izin operasi dari Pemerintah.⁵⁷
- (3) Kegiatan angkutan laut khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang laik laut dengan kondisi dan persyaratan kapal sesuai dengan jenis kegiatan usaha pokoknya.⁵⁸
- (4) Kegiatan angkutan laut khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang mengangkut muatan atau barang milik pihak lain dan/atau mengangkut muatan atau barang umum kecuali dalam hal keadaan tertentu berdasarkan izin Pemerintah.⁵⁹
- (5) Keadaan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (4) berupa :
 - a. Tidak tersedianya kapal; dan⁶⁰
 - b. Belum adanya perusahaan angkutan yang mampu melayani sebagian atau seluruh permintaan jasa angkutan yang ada.⁶¹

⁵³ Indonesia, *Undang-Undang Tentang Pelayaran*, UU No. 17 Tahun 2008, LN No. 64 Tahun 2008, TLN No. 4849, Ps.8 ay.(1).

⁵⁴ *Ibid.*, Ps.8 ay.(2).

⁵⁵ *Ibid.*, Penjelasan Ps.8 ay.(1).

⁵⁶ *Ibid.*, Ps.13 ay.(1).

⁵⁷ *Ibid.*, Ps.13 ay.(2).

⁵⁸ *Ibid.*, Ps.13 ay.(3).

⁵⁹ *Ibid.*, Ps.13 ay.(4).

⁶⁰ *Ibid.*, Ps.13 ay.(5) butir (a).

⁶¹ *Ibid.*, Ps.13 ay.(5) butir (b).

- (6) Pelaksanaan kegiatan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut khusus ke pelabuhan Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri wajib menunjuk perusahaan angkutan laut nasional atau pelaksana kekegiatan angkutan laut khusus sebagai agen umum.⁶²
- (7) Pelaksana kegiatan angkutan laut khusus hanya dapat menjadi agen bagi kapal yang melakukan kegiatan yang sejenis dengan usaha pokoknya.⁶³

Pasal 341 UU 17/2008 berbunyi sebagai berikut, “Kapal asing yang saat ini masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri tetap dapat melakukan kegiatannya paling lama 3 (tiga) tahun sejak undang-undang ini berlaku.”⁶⁴

Peraturan ini mempunyai konsekuensi bahwa kepemilikan pengusaha nasional terhadap kapal minimal 51%.⁶⁵

9. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan⁶⁶

Prinsip asas *cabotage* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 UU 17/2008 ditegaskan kembali dalam Pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (PP 20/2010) yang berbunyi:

- (1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.⁶⁷
- (2) Kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan untuk mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang antarpelabuhan laut serta kegiatan lainnya yang menggunakan kapal di wilayah perairan Indonesia.⁶⁸

⁶² *Ibid.*, Ps.13 ay.(6).

⁶³ *Ibid.*, Ps.13 ay.(7).

⁶⁴ Chandra Motik Yusuf, “Pemerintah Harus Konsekuen Menerapkan Asas Cabotage Tepat Waktu”, *Loc. Cit.*, Hal. 7.

⁶⁵ Islahuddin, “Dilema Menerapkan Asas *Cabotage*”, <http://www.seputar-indonesia.com/ediscetak/content/view/381660/>, Diunduh 22 Desember 2011, pk.10.10

⁶⁶ Indonesia, *Peraturan Pemerintah Tentang Angkutan di Perairan*, PP No. 20 Tahun 2010, LN No. 26, Tahun 2010, TLN No. 5108.

⁶⁷ *Ibid.*, Ps. 1.

⁶⁸ *Ibid.*, Ps. 2.

- (3) Kegiatan lainnya yang menggunakan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilarang dilakukan oleh kapal asing.⁶⁹
- (4) Kapal asing yang melakukan kegiatan lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dikenai sanksi tidak diberikan pelayanan di pelabuhan atau terminal khusus.⁷⁰

Pada tahun 2011, ketentuan Pasal 5 PP 20/2010 telah diubah melalui Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (PP 22/2011) dimana Pasal 1 PP 22/2011 antara lain mengatur bahwa ketentuan PP 20/2010 Pasal 5 ayat (2) diubah dan ayat (3) dan ayat (4) dihapus serta penjelasan Pasal 5 dihapus sehingga Pasal 5 berbunyi sebagai berikut:

- (1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.⁷¹
- (2) Kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan untuk mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang antarpelabuhan laut di wilayah perairan Indonesia.⁷²
- (3) Dihapus.⁷³
- (4) Dihapus.⁷⁴

Makna penerapan asas *cabotage* sebenarnya tercantum dalam Penjelasan Pasal 5 ayat (1) PP 20/2010 yang berbunyi sebagai berikut:

Penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional dan diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia untuk angkutan laut dalam negeri dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan azas *cabotage* guna melindungi kedaulatan negara (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan wawasan

⁶⁹ *Ibid.*, Ps. 3.

⁷⁰ *Ibid.*, Ps. 4.

⁷¹ Indonesia, *Peraturan Pemerintah Tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan*, PP No. 22 Tahun 2011, LN No. 43 Tahun 2011, TLN No. 5208, Ps. 1.

⁷² *Ibid.*, Ps. 2.

⁷³ *Ibid.*, Ps. 3.

⁷⁴ *Ibid.*, Ps. 4.

nusantara serta memberikan kesempatan berusaha yang seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan.⁷⁵

10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 2010 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 73 Tahun 2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 2010 tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antar Pelabuhan Laut di Dalam Negeri.⁷⁶
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 73 Tahun 2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 2010 tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antar Pelabuhan Laut di Dalam Negeri.⁷⁷
12. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (PP 22/2011).⁷⁸

Dengan perubahan PP 20/2010 melalui PP 22/2011, maka kegiatan angkutan laut dalam negeri yang harus menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia hanyalah kegiatan angkutan laut untuk mengangkut dan memindahkan penumpang dan/atau barang antar pelabuhan laut di wilayah perairan Indonesia. Sedangkan kegiatan laut lainnya di wilayah perairan Indonesia diluar kegiatan pengangkutan dan pemindahan penumpang dan/atau barang di wilayah perairan Indonesia tidak harus menggunakan kapal berbendera Indonesia dan diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Dengan dihapuskannya Penjelasan Pasal 5 PP 20/2010 melalui keberlakuan PP 22/2011, makna penerapan asas *cabotage* menjadi

⁷⁵ Indonesia, PP Nomor 20 Tahun 2010, *Op. Cit.*, Penjelasan Ps. 5 ay. (1).

⁷⁶ Departemen Perhubungan, *Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antar Pelabuhan Laut di Dalam Negeri*, Permenhub No. KM 22 Tahun 2010.

⁷⁷ Departemen Perhubungan, *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 2010 Tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antar Pelabuhan Laut di Dalam Negeri*, Permenhub No. PM 73 Tahun 2010.

⁷⁸ Indonesia, PP Nomor 22 Tahun 2011, *Op. Cit.*

terpotong-potong. Penulis meyakini bahwa penghapusan Penjelasan Pasal 5 PP 20/2010 bermaksud untuk memberi relaksasi atau kelonggaran dalam penerapan asas *cabotage* dalam kegiatan hulu minyak dan gas bumi. Kegiatan tersebut kemudian diatur dalam peraturan Menteri Perhubungan. Sedangkan Penjelasan Pasal 5 ayat (2) PP 20/2010 semula menjelaskan sebagai berikut:

Kegiatan angkutan laut dalam negeri termasuk kegiatan angkutan laut lepas pantai dan kegiatan angkutan dari pelabuhan laut ke lokasi di perairan yang berfungsi sebagai pelabuhan di wilayah perairan Indonesia atau sebaliknya.

Yang dimaksud dengan “kegiatan lainnya yang menggunakan kapal” antara lain kegiatan penundaan kapal, pengerukan, untuk kegiatan salvage dan/atau pekerjaan bawah air, dan pengangkutan penunjang kegiatan usaha hulu dan hilir minyak dan gas bumi.⁷⁹

13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2011 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Ijin Penggunaan Kapal Asing untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri.⁸⁰

Dalam Permenhub ini diberikan dispensasi bagi kapal asing untuk beroperasi di dalam negeri selama tidak tersedia kapal berbendera Indonesia dengan kegiatan terbatas pada: Survey minyak dan gas bumi, Pengeboran, dan konstruksi lepas pantai.⁸¹

Berdasarkan kutipan-kutipan peraturan perundang-undangan tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa asas *cabotage* mengatur 4 (empat) ketentuan yang dikenal sebagai 4 Pilar Asas *Cabotage*, sebagai berikut:

1. Kapal harus dimiliki oleh perusahaan angkutan laut nasional;
2. Kapal harus berbendera Indonesia
3. Kapal harus diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia

⁷⁹ Indonesia, PP No. 20 Tahun 2010, *Op. Cit.*, Penjelasan Ps. 5 ay. (2).

⁸⁰ Departemen Perhubungan, *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Ijin Penggunaan Kapal Asing untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri*, Permenhub No. PM 48 Tahun 2011.

⁸¹ Josef A. Nae Soi, “Perjuangan Panjang Asas *Cabotage*”, Seminar Nasional PPAL tentang Implementasi Asas *Cabotage*, *Jalanesa*, (Edisi No. 3 Juli Th 1. 2011), Hal.10.

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

2.1.3. Manfaat dan Tujuan Penerapan Asas *Cabotage* :

Penerapan asas *cabotage* memiliki beberapa tujuan sebagai berikut :

1. Mencegah atau mengurangi ketergantungan kepada pelayaran kapal-kapal asing;⁸²

Dengan memberikan kesempatan berusaha yang seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dan lokal, diharapkan tercapai kemandirian pelaku bisnis lokal.⁸³

2. Memperlancar arus barang atau jasa dan manusia ke seluruh wilayah nusantara secara luas dengan pelayanan maksimal akan tetapi dengan harga yang wajar, termasuk kedaerah-daerah terpencil;⁸⁴
3. Salah satu upaya penyedia kesempatan kerja bagi warga negara;⁸⁵
4. Meningkatkan perekonomian bangsa.

Asas ini mengamanatkan agar industri perkapalan yang beroperasi di perairan Nusantara adalah kapal yang berbendera Indonesia. Asas *cabotage* diyakini sangat berguna untuk meningkatkan perekonomian masyarakat Indonesia. Dengan asas ini, diperkenankan memberikan dispensasi muatan kepada kapal-kapal nasional. Jika berjalan dengan efektif, kebijakan ini diyakini bisa menarik kembali devisa nasional. Sudah menjadi rahasia umum bahwa selama ini kapal asing telah mengeruk miliaran dolar dari industri pelayaran Indonesia.⁸⁶

5. Sebagai andalan dan penunjang sistem Pertahanan dan Keamanan Nasional (Hankamnas)⁸⁷

Dengan demikian asas *cabotage* tidak dimaksudkan hanya untuk kegiatan pengangkutan barang dan/atau orang antar pelabuhan di dalam perairan

⁸² Departemen Perhubungan, Balitbang, "Studi Penerapan Asas *Cabotage* dalam Pelayaran Nasional". *Laporan Akhir Penelitian* (2004), hal.8

⁸³ Islahuddin, *Loc. Cit.*

⁸⁴ Balitbang Dephub, *Loc. Cit.*, Hal.8

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ Islahuddin, *Loc. Cit.*

⁸⁷ *Ibid.*

Indonesia, tetapi juga untuk semua kegiatan lainnya yang berada di perairan Indonesia.

6. Untuk memantapkan kedaulatan negara.

Asas *cabotage* bukan semata-mata menyangkut masalah ekonomi dan proteksi ekonomi tetapi menyangkut juga masalah kebijakan, politik, hukum dan hankam yang menyangkut masalah kedaulatan negara,⁸⁸ khususnya di dalam industri maritim.⁸⁹

Terlaksananya asas *cabotage* dengan mulus bukan hanya terkait dengan kepentingan para pengusaha kapal, melainkan kepentingan nasional, karena keberhasilan perusahaan kapal nasional akan menampung cukup banyak tenaga kerja.⁹⁰

2.1.4. Penerapan Asas Cabotage

Penerapan asas *cabotage* sangat berbeda dengan konsep kemudahan yang diberikan oleh suatu negara dalam hal pemberian bendera pada kapal negara bersangkutan meskipun kapal beserta pemiliknya tidak berdomisili di negara tersebut, prinsip ini kemudian dikenal dengan istilah *flag of convenience* seperti yang berlaku di Panama, Spanyol, Bolivia, Srilangka, Monaco, Qatar, Liberia, Bahama, Georgia dan Barbados.⁹¹

Penerapan asas *cabotage* dengan menggunakan kapal buatan dalam negeri memerlukan dukungan dari semua pihak, yaitu antara lain pemerintah, bank atau lembaga pembiayaan, para pelaku usaha yang menggunakan kapal, serta perusahaan pelayaran nasional, dengan mengadakan dan menggunakan kapal berbendera Indonesia. Namun dalam kenyataannya penerapan asas *cabotage* dengan menggunakan kapal buatan dalam negeri masih banyak kendala,

⁸⁸ Josef A. Nae Soi, *Loc. Cit.*, Hal.11

⁸⁹ Islahuddin, *Loc. Cit.*

⁹⁰ Josef A. Nae Soi, *Loc. Cit.* Hal.12

⁹¹ Universitas Indonesia, "Evaluasi dan Resolusi Penerapan Asas *Cabotage* dalam Rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional sebagai Lokomotif Kebangkitan Ekonomi Bangsa", *Loc. Cit.*

diantaranya biaya dan pajak yang cukup besar serta tidak adanya jaminan kontrak jangka panjang dari pihak ketiga selaku pengguna kapal.⁹²

Indonesia merupakan negara ke-16 yang menerapkan asas *cabotage*.⁹³ Penerapan asas *cabotage* di Indonesia berawal dari Instruksi Presiden Nomor 5/2005 yang mendorong pemberdayaan industri pelayaran nasional. Tapi UU 17/2008 yang mengatur asas *cabotage* baru bisa terbit tiga tahun kemudian.⁹⁴

Sesuai dengan asas *cabotage*, kapal asing hanya boleh masuk ke pelabuhan internasional. Sedangkan rute domestik khusus untuk kapal berbendera Indonesia. Kapal asing bisa melayani jalur lokal. Tapi ada syaratnya: harus berbendera Merah Putih. Artinya, semua awaknya menggunakan tenaga kerja Indonesia, mayoritas saham pemilik kapal dikuasai oleh pengusaha Indonesia, dan perusahaannya berdomisili di wilayah Nusantara.⁹⁵ Untuk dapat tercapainya hal tersebut, jalan keluar yang paling mudah bagi perusahaan-perusahaan pelayaran asing yang masih mau beroperasi di perairan Indonesia adalah dengan melakukan *joint venture* dengan perusahaan pelayaran Indonesia, dimana *partner* asing harus melepaskan sahamnya sehingga kepemilikan saham *partner* lokal 51% dan *partner* asing 49%.

Penerapan asas *cabotage* berdampak positif bagi industri pelayaran nasional. Dulu Indonesia merugi Rp 100 triliun per tahun karena laut di Indonesia dipenuhi kapal asing. Sejak asas *cabotage* diterapkan, industri pelayaran nasional bangkit. Pada tahun 2005, jumlah armada kapal nasional baru 6.041 unit. Pada akhir November 2011 jumlahnya meningkat 80% menjadi 10.872 unit, secara tonase meningkat 157,32%. Jumlah *vessel* dalam negeri dibandingkan dengan *vessel* berbendera asing juga mengalami kemajuan yang sangat pesat. Sampai

⁹² Association, *Indonesian National Shipowner's*, "Deklarasi Anggota INSA untuk Mendukung Program *Cabotage* di Wilayah Perairan Republik Indonesia", Jakarta, 16 November 2010

⁹³ Universitas Indonesia, "Evaluasi dan Resolusi Penerapan Asas *Cabotage* dalam Rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional sebagai Lokomotif Kebangkitan Ekonomi Bangsa", *Loc. Cit.*

⁹⁴ Padjar Iswara, *Et all.*, "Terkurung Ayat Aturan Universal", 1 Januari 2011, <http://majalah.tempointeraktif.com/id/arsip/2011/01/31/EB/mbm.20110131.EB135811.id.html>, Diunduh 27 Desember 2011, Pukul 12.26.

⁹⁵ *Ibid.*

dengan bulan September 2011 *vessel* dalam negeri mencapai 98,8%.⁹⁶ Perusahaan pelayaran juga tumbuh pesat, dari 317 pada 2005 menjadi 382 pada Tahun 2009.⁹⁷

Meski penerapan asas *cabotage* memiliki dampak positif, namun Infaco Alumni FTUI dalam Deklarasi Nomor 3 menyatakan bahwa bahwa terhitung sejak tanggal 1 Januari 2011, Pemerintah Republik Indonesia dalam hal ini Instansi terkait telah tidak konsisten dan tidak serius memperjuangkan penuntasan kedaulatan dan kemandirian bangsa Indonesia pada sektor pelayaran sesuai yg diamanatkan pada Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 pasal 56 dan 57 serta amanat Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005. Bangsa ini terus dibuat tidak dipercaya berdiri dikaki sendiri dan terus tergantung pada kemampuan kapal asing.⁹⁸

Ini terbukti dengan direvisinya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, mulai KM 22 tahun 2010 yang merupakan revisi dari KM 71/2005, serta KM 73 Tahun 2010 sebagai revisi dari KM 22 Tahun 2010 yang isinya sangat bertentangan dengan UU No.17 tahun 2008.

2.1.5. Perbandingan Penerapan Asas *Cabotage* dengan Negara-Negara Lain

Asas *cabotage* berlaku universal. Hampir semua negara di dunia menerapkannya. Tapi ketentuan di Indonesia jauh lebih longgar daripada di Amerika Serikat. Pengusaha kapal asing bisa berpatungan dengan pengusaha Indonesia. Pengusaha asing masih boleh memiliki saham sampai 49 persen.⁹⁹

Penerapan asas *cabotage* di Amerika Serikat jauh lebih ketat. Untuk menunjang industri maritim, Pasal 27 undang-undang Maritim Amerika yang lebih dikenal dengan *Jones Act*, mengharuskan semua transportasi air yang

⁹⁶ Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, “Arah Kebijakan Pembangunan Pelayaran Nasional untuk Mendukung Pelaksanaan Hulu Migas Indonesia”, (Disampaikan Pada Acara Konvensi Nasional Perkapalan Dan Transportasi Hulu Migas Tahun 2011 oleh BP Migas, Surabaya: 19 Desember 2011).

⁹⁷ Padjar Iswara, *Et all., Loc. Cit.*

⁹⁸ *Indonesian Cabotage Advocation Forum*, Ikatan Alumni Fakultas Teknik Universitas Indonesia, *INFACO* Iluni FTUI, “Evaluasi Penerapan Asas *Cabotage* dalam Rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional sesuai Amanat Inpres No.5 Tahun 2005 dan UU No.17 Tahun 2008, Deklarasi Nomor 3”.

⁹⁹ Padjar Iswara, *Et all., Loc. Cit.*

mengangkut barang dan penumpang antar pelabuhan di perairan Amerika menggunakan kapal berbendera Amerika, dibuat di Amerika, dimiliki oleh warga negara Amerika, serta diawaki oleh paling sedikit 75% warga negara Amerika.¹⁰⁰

*Section 27 of the Merchant Marine Act of 1920 (P.L. 66-261), a United States Federal statute that modulates maritime mercantilism in between U.S. ports, also commonly known as Jones Act, deals with cabotage to support the U.S. Maritime industry and postulates that all goods transported by water between U.S. ports should be carried in U.S.-flag ships, constructed in the U.S., possessed by U.S. citizens, and crewed by U.S. citizens (75% at least).*¹⁰¹

Di luar segala kelebihan dan keuntungan yang diberikan oleh pemberlakuan asas *cabotage*, dalam beberapa hal di Amerika sendiri aturan ini menuai banyak kritik. Pemberlakuan asas *cabotage* secara penuh yang mengharuskan pengangkutan barang antar pelabuhan di dalam wilayah perairan Amerika menggunakan kapal berbendera Amerika, buatan Amerika, dimiliki dan diawaki oleh warga negara Amerika mengakibatkan ekonomi biaya tinggi karena aturan-aturan tersebut mengakibatkan tingginya biaya perkapalan yang mengakibatkan hasil pertanian Amerika kurang dapat bersaing di pasaran internasional. Pemberlakuan asas *cabotage* secara ketat juga diyakini sebagai penyebab banyaknya orang kehilangan pekerjaan di industri perkapalan Amerika. Hal ini disebabkan oleh tingginya biaya pembuatan kapal di dalam negeri Amerika dibandingkan biaya pembuatan kapal di negara-negara lain, yang menyebabkan lesunya industri perkapalan di Amerika.¹⁰²

Jalan keluar yang diambil oleh beberapa negara untuk mengatasi masalah yang ditimbulkan oleh penerapan asas *cabotage* secara penuh adalah dengan memberikan relaksasi atau kelonggaran pada aturan hukum berkaitan dengan pelaksanaan asas tersebut.¹⁰³

¹⁰⁰ Soumyajit Dasgupta, "Cabotage Laws in the Maritime Industry: Has it Met its Intended Effects?", June 24, 2011 – 10:50 pm, <http://www.marineinsight.com/misc/maritime-law/cabotage-laws-in-the-maritime-industry-has-it-met-its-intended-effects/>, Diunduh 27 Desember 2011, Pk. 13.10.

¹⁰¹ *Ibid.*

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ *Ibid.*

Sebagai contoh India. Negara ini telah merevisi aturan mengenai asas *cabotage*. Revisi hukum berkaitan dengan asas *cabotage* mengizinkan perusahaan pelayaran asing menerima pengangkutan barang-barang untuk diekspor dari pelabuhan-pelabuhan domestik dan ke pelabuhan luar negeri dan melayani sebagai kapal ‘feeder’ untuk membawa barang-barang impor ke berbagai pelabuhan. Mereka bahkan sedang mempertimbangkan untuk mengizinkan kapal-kapal asing beroperasi sepanjang pantai perairan mereka tanpa pembatasan.¹⁰⁴

Di beberapa negara seperti Malaysia, hukum mengenai *cabotage* mengizinkan kapal berbendera asing yang dijalankan oleh perusahaan pelayaran terdaftar, untuk mengangkut barang-barang dagangan di sepanjang garis pantai jika tidak ada kapal dalam negeri tersedia.¹⁰⁵

Asas *cabotage* dapat bermanfaat bagi perniagaan, perekonomian, dan negara dalam banyak hal, jika dilakukan beberapa penyesuaian yang menurunkan biaya kargo antar pelabuhan.¹⁰⁶

2.2. Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah

Peraturan perundang-undangan terkait dengan pengadaan barang dan jasa Pemerintah, dalam hal ini Peraturan Presiden No. 54 tahun 2010 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (Perpres 54/2010), tidak mengatur secara khusus mengenai pengadaan kapal.

Perpres 54/2010 hanya menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan barang adalah benda baik berwujud maupun tidak berwujud, bergerak maupun tidak bergerak, yang dapat diperdagangkan, dipakai, dipergunakan atau dimanfaatkan oleh Pengguna Barang.¹⁰⁷

Ruang lingkup yang diatur oleh Perpres 54/2010 antara lain adalah pengadaan barang/jasa di lingkungan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang pembiayaannya sebagian atau seluruhnya dibebankan kepada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN).¹⁰⁸

¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ *Ibid.*

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ Indonesia, PP No. 54 Tahun 2010, *Op. Cit.*, Ps.1 angka 14.

¹⁰⁸ *Ibid.*, Ps. 2 ayat (1) butir b

Menurut Perpres 54/2010, pengadaan barang/jasa yang dilaksanakan melalui pelelangan/seleksi internasional harus memberikan kesempatan seluas-luasnya kepada penyedia barang/jasa nasional.

Keberlakuan Perpres 54/2010 menurut Ketentuan Peralihan Perpres 54/2010, pengadaan barang dan jasa yang dilakukan sebelum tanggal 1 Januari 2011 maupun yang sedang dilaksanakan berdasarkan berdasarkan Keputusan Presiden No. 80 Tahun 2003 (Keppres 80/2003) masih dapat berpedoman pada Keppres 80/2003 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Presiden No. 95 Tahun 2007 (Perpres 95/2007). Demikian pula perjanjian/kontrak yang telah ditandatangani berdasarkan Keppres 80/2003, tetap berlaku sampai dengan berakhirnya perjanjian/kontrak.¹⁰⁹

Pengadaan barang dan jasa di lingkungan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang pembiayaannya tidak dibebankan kepada (APBN), tidak mengikuti Perpres 54/2010 karena menurut Pasal 24 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 (UU 17/2003) tentang Keuangan Negara¹¹⁰, Pemerintah dapat melakukan penyertaan modal kepada BUMN. Artinya tanggung jawab BUMN kepada Pemerintah hanya sebatas modal yang ditanamkan Pemerintah, dan pertanggungjawaban ini disampaikan dalam Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS). Untuk mengawasi BUMN, Pemerintah menempatkan orang-orangnya di Dewan Komisaris/Dewan Pengawas.¹¹¹ Secara khusus pengadaan barang dan jasa BUMN diatur dalam Peraturan Menteri Negara BUMN Nomor PER-05/MBU/2008 tentang Pedoman Umum Pelaksanaan Pengadaan Barang dan Jasa Badan Usaha Milik Negara (Permen 05/2008). Peraturan ini mengatur tentang pengadaan barang dan jasa yang pendanaannya bersumber dari luar APBN.

Pada Pasal 5 Ayat (2) Permen 05/2008 dijelaskan bahwa cara pengadaan barang dan jasa dapat dilakukan dengan cara antara lain tetapi tidak terbatas pada :

¹⁰⁹ *Ibid.*, Ps. 132 angka 1-3.

¹¹⁰ Indonesia, *Undang-Undang Tentang Keuangan Negara*, UU No. 17 Tahun 2003, LN 47 Tahun 2003, TLN No. 4286, Pasal 24 Ayat (1).

¹¹¹ Syukriy Abdullah, "Pengadaan Barang dan Jasa di BUMN tidak Mengikuti Keppres 80/2003", <http://syukriy.wordpress.com/2009/12/24/pengadaan-di-bumn-tidak-mengikuti-keppres-80/>, Diunduh 11 Januari 2011 Pukul 9.33.

- a. Pelelangan terbuka, atau seleksi terbuka untuk jasa konsultan, yaitu diumumkan secara luas melalui media massa guna memberi kesempatan kepada Penyedia Barang dan Jasa yang memenuhi kualifikasi untuk mengikuti pelelangan;¹¹²
- b. Pemilihan langsung, atau seleksi langsung untuk pengadaan jasa konsultan, yaitu pengadaan barang dan jasa yang ditawarkan kepada beberapa pihak terbatas sekurang-kurangnya 2 (dua) penawaran;¹¹³
- c. Penunjukan langsung, yaitu pengadaan barang dan jasa yang dilakukan secara langsung dengan menunjuk satu penyedia barang dan jasa atau melalui *beauty contest*;¹¹⁴
- d. Pembelian langsung, yaitu pembelian terhadap barang yang terdapat dipasar, dengan demikian nilainya berdasarkan harga pasar.¹¹⁵

Selanjutnya, pada Pasal 5 Ayat (3) dinyatakan bahwa tata cara Pengadaan Barang dan Jasa selanjutnya diatur lebih lanjut oleh Direksi BUMN sendiri.¹¹⁶

Sebagai tindak lanjut dari Permen 05/2008, beberapa BUMN menerbitkan Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang dan Jasa tersendiri,¹¹⁷ tidak terkecuali PT Pertamina (Persero) (Pertamina) dan PT Perusahaan Gas Negara (Persero), Tbk. (PGN). Demikian pula PT Nusantara Regas sebagai anak perusahaan patungan antara Pertamina dan PGN menerbitkan Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang dan Jasa yang isinya merupakan gabungan antara pedomaan pengadaan Pertamina dan PGN.

2.3. Pengadaan Kapal dalam Hukum Pelayaran

2.3.1. Pengertian Pengadaan Kapal

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (PP 51/2002), pengadaan kapal adalah adalah kegiatan memasukkan kapal dari luar negeri, baik kapal bekas maupun kapal bangunan baru untuk didaftarkan dalam daftar kapal Indonesia.¹¹⁸

¹¹² Permen 05/2008, *Op. Cit.*, Pasal 5 Ayat (2) butir a.

¹¹³ *Ibid.*, Pasal 5 Ayat (2) butir b.

¹¹⁴ *Ibid.*, Pasal 5 Ayat (2) butir c.

¹¹⁵ *Ibid.*, Pasal 5 Ayat (2) butir d.

¹¹⁶ *Ibid.*, Pasal 5 Ayat (3)

¹¹⁷ Syukriy Abdullah, "Pengadaan Barang dan Jasa di BUMN tidak Mengikuti Keppres 80/2003", *Loc. Cit.*

¹¹⁸ Indonesia, PP No. 51 Tahun 2002, *Op. Cit.*, Ps. 3 ay.(1).

Pengadaan kapal atau kegiatan memasukkan kapal baru maupun bekas dari luar negeri perlu diatur karena usaha galangan yang ada belum memadai untuk memenuhi seluruh kebutuhan kapal nasional. Selain itu mengadakan kapal bekas dari luar negeri jauh lebih murah dibandingkan harga kapal bangunan baru dalam negeri. Perbandingan harganya adalah 1:4. Waktu yang diperlukan untuk membangun kapal yang baru adalah 1-2 tahun per kapal sedangkan mengadakan kapal bekas dari luar negeri hanya memerlukan waktu 2 bulan. Selain itu 80% dari harga kapal bangunan baru dalam negeri adalah barang import. Itu sebabnya para pelaku usaha yang membutuhkan kapal lebih memilih untuk mengadakan kapal bekas daripada membuat kapal baru. Dengan demikian usaha atau proyek yang menggunakan kapal dapat cepat dijalankan, segera membuahkan hasil dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Namun pajak bea masuk kapal sebesar 5% dirasa sangat memberatkan oleh para pelaku usaha di bidang maritim.¹¹⁹

Selain itu, industri pelayaran nasional lebih memilih menggunakan kapal asing ketimbang membuat kapal baru untuk menjalankan bisnisnya, karena untuk pengadaan kapal baru, selain harus mengeluarkan banyak dana, juga jika dibangun di dalam negeri akan dikenakan berbagai macam pajak yang akan lebih memberatkan mereka. Seperti halnya untuk membangun sebuah kapal kargo, pihak pelayaran bukan hanya dibebankan pada biaya yang tinggi dari pembuatan kapal tersebut, tetapi juga dikenakan pajak barang mewah yang jumlahnya menurut industri pelayaran setara dengan satu harga kapal baru. Selain itu, PT PAL Indonesia (Persero) (PT PAL) yang merupakan Badan Usaha Milik Negara, walaupun sudah mampu untuk membangun sebuah kapal *tanker*, namun untuk kapal *tanker* dengan spesifikasi khusus masih belum dapat dilakukan. Ini dikarenakan selain membutuhkan dana yang cukup besar, teknologi yang dimiliki juga masih terbatas, sehingga sampai saat ini perusahaan-perusahaan dibidang minyak dan gas masih menggunakan kapal *tanker* asing. Dengan melihat kondisi yang cukup memberatkan itu, maka para perusahaan pelayaran nasional lebih memilih membuat kapal jenis kargo diluar negeri, atau membuat kapal didalam

¹¹⁹ Bambang Harjo, Wakil Ketua Gabungan Pengusaha Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (Gapasdap), Ketua Alumni Teknik Kelautan Institut Teknologi Surabaya dan Pemilik Galangan Kapal, Wawancara 16 Desember 2011, Jl. Yusuf Adiwinata No.33 Jakarta Pusat, Pukul 16.15.

negeri tetapi didaftarkan (atasnama) luar negeri untuk menghindari Pajak Pertambahan Nilai (PPN). Selain itu jika industri pelayaran nasional membangun kapal di luar negeri, kemudahan yang di dapat selain mendapatkan sokongan dana dengan bunga yang cukup terjangkau dari bank dimana kapal tersebut dibangun, juga dibebaskan dari berbagai macam pajak. Maka tak heran jika hingga saat ini banyak kapal asing yang sesungguhnya milik perusahaan pelayaran nasional, namun masih menggunakan bendera negara dimana kapal tersebut dibuat. Dan hal ini juga dikarenakan kapal tersebut masih dalam tahap *leasing*. Satu hal yang masih dianggap kurang adil oleh para perusahaan pelayaran nasional berkaitan dengan pembangunan kapal baru adalah, pemerintah akan membebaskan dari berbagai macam pajak, jika perusahaan pelayaran asing yang membangun kapal di PT PAL. Dengan banyaknya pengadaan kapal asing oleh pelayaran nasional, sebenarnya justru membuat semakin terpuruknya industri nasional yang secara otomatis kalah bersaing dengan kapal asing tersebut. Karena selama tahap *leasing* belum selesai, maka seluruh sumber daya manusia (SDM) yang ada di kapal tersebut masih diwajibkan menggunakan SDM dari Negara pembuat kapal. Selain itu dari sisi teknologi juga kapal nasional sudah banyak yang berusia lanjut, sehingga sulit untuk mengikuti persaingan yang semakin ketat dewasa ini. Berbagai kelebihan yang dimiliki oleh kapal asing inilah seakan menunjukkan kalau industri pelayaran masih menjadi tamu di rumahnya sendiri. Karena keistimewaan itulah maka banyak industri pelayaran nasional yang mendatangkan kapal asing dengan menggunakan dokumen impor sementara, yang tujuannya tak lain agar dapat terhindar dari berbagai pajak yang membelit mereka.¹²⁰

2.3.2. Dasar Hukum Pengadaan Kapal¹²¹ :

¹²⁰ Chandra Motik Yusuf, “Aspek Hukum Perkapalan dan Transportasi di Kegiatan Usaha Ulu Minyak dan Gas (Migas) Bumi - Dibuat di Dalam Negeri Lebih Mahal”, (Rapat Kerja Konvensi Nasional Perkapalan dan Transportasi 2011, Surabaya: 19-20 Desember 2011), Hal. 52.

¹²¹ “Pengadan Kapal”, 28 Oktober 2010, <http://poetra.web.id/Marine/pengadaan-kapal.php>, Diunduh 21 Desember 2011 Pk.21.43

Peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar hukum tentang pengadaan kapal, baik secara langsung maupun tidak langsung adalah sebagai berikut:

1. Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 (UNCLOS) yang diratifikasi dengan Undang-Undang No. 17/1985 tentang Pengesahan Konvensi Hukum Laut Internasional.¹²²

2. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.¹²³

UU 17/2008 menjadi dasar bagi pembentukan peraturan pelaksana di bidang pengadaan kapal.

3. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (PP 51/2002).¹²⁴

Pasal 2 sampai dengan Pasal 4 PP 51/2002 mengatur tentang Pengadaan, Pembangunan, dan Pengerjaan Kapal.

4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 26 Tahun 2006 tentang Penyederhanaan Sistem dan Prosedur Pengadaan Kapal dan Penggunaan/Penggantian Bendera Kapal (Permenhub 26/2006).¹²⁵

Permenhub 26/2006 mengatur antara lain tentang syarat-syarat pengadaan kapal dan tata cara penggunaan bendera kapal.

5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2011 tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Izin Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri (Permenhub 48/2011).¹²⁶

Permenhub 48/2011 mengatur antara lain tentang kewajiban lelang dengan mengundang perusahaan pelayaran nasional bagi pengadaan kapal asing

¹²² *Ibid.*

¹²³ *Ibid.*

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ *Ibid.*

¹²⁶ *Ibid.*

yang dikecualikan dari asas *cabotage*, yaitu kapal-kapal asing yang akan melakukan kegiatan hulu dibidang minyak dan gas bumi.¹²⁷

6. Keputusan Presiden Nomor 22 Tahun 1998 tentang Impor Kapal Niaga dan Kapal Ikan dalam Keadaan Baru dan Bukan Baru¹²⁸

2.3.3. Syarat Pengadaan Kapal

Syarat-syarat dan tata cara pengadaan kapal diatur dalam Permenhub 56/2006 dan PP 51/2002.

Pengadaan Kapal dapat dilakukan jika kapal memiliki dokumen dan surat-surat kapal yang lengkap dan sah serta kondisi kapal memenuhi persyaratan keselamatan penumpang.¹²⁹

Pengadaan kapal untuk didaftar sebagai kapal berbendera Indonesia dapat dilakukan dengan cara memasukkan kapal dari luar negeri baik kapal bangunan baru maupun kapal bekas berbendera asing. Pengadaan kapal yang seperti itu tidak memerlukan ijin, namun wajib memenuhi persyaratan keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, serta memiliki dokumen kapal yang sah dan masih berlaku dari negara bendera asal kapal.¹³⁰

Kapal yang dapat didaftar sebagai kapal berbendera Indonesia adalah kapal dengan ukuran tonase kotor 7 (GT 7) atau lebih dan dimiliki oleh Warga Negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia. Pendaftaran kapal tersebut dapat dilakukan di kantor pusat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut atau di pelabuhan-pelabuhan seperti yang tercantum dalam Pasal 2 ayat (2) Permenhub 26/2006 oleh pejabat berwenang berdasarkan persyaratan sesuai ketentuan yang berlaku.¹³¹

2.3.4. Tata Cara Penggunaan Bendera Kapal

¹²⁷ *Ibid.*, Pasal 10 Ayat 2.

¹²⁸ *Ibid.*

¹²⁹ Indonesia, PP No. 51 Tahun 2002, *Op. Cit.*, Ps. 3 ay.(2).

¹³⁰ Departemen Perhubungan, Permenhub No. KM 26 Tahun 2006, *Op. Cit.*, Ps. 1 ay. (1) dan (2).

¹³¹ *Ibid.*, Ps. 2 ay. (1) dan (2).

Pemilik kapal yang baru dibangun di luar negeri yang akan didaftarkan untuk dapat menggunakan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan harus memberitahukan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan melampirkan :

1. Kontrak pembangunan kapal yang dilegalisasi oleh Notaris atau pejabat pemerintah yang berwenang dari negara tempat kapal dibangun¹³²
2. Gambar-gambar rancang bangun kapal yang telah disahkan.¹³³

Kontrak pembangunan kapal yang dilegalisasi oleh Notaris seperti yang dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) Permenhub No. KM26/2006 diajukan jika kapal telah siap untuk diperiksa dalam rangka penerbitan surat dan sertifikat kapal.¹³⁴

Berdasarkan pemberitahuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) Permenhub Km.26/2006, Direktur Jenderal Perhubungan Laut memberikan petunjuk pelaksanaan penggunaan bendera dan persetujuan penggunaan nama serta penetapan tanda panggilan sebagai kapal Indonesia kepada pejabat di Kantor Perwakilan Republik Indonesia di tempat kapal dibangun dengan tembusan kepada pemilik kapal.¹³⁵ Dalam hal di tempat kapal dibangun tidak terdapat Kantor Perwakilan Republik Indonesia, petunjuk pelaksanaan sebagaimana dimaksud pada Pasal 4 ayat (1) Permenhub KM 26/2006 diberikan kepada pejabat pemeriksa keselamatan kapal yang diberi tugas oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut untuk melaksanakan penggunaan bendera.¹³⁶ Petunjuk Pelaksanaan di atas diterbitkan dalam waktu paling lama lima hari kerja sejak tanggal penerimaan pemberitahuan dari pemilik kapal yang dilengkapi dengan dokumen sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) Permenhub KM 26/2002.

Sesuai dengan Petunjuk Pelaksanaan penggunaan bendera sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, pejabat pada Kantor Perwakilan Republik Indonesia di tempat kapal dibangun atau pejabat pemeriksa keselamatan kapal yang diberi tugas melaksanakan penggunaan bendera melakukan¹³⁷:

1. Penelitian terhadap kelengkapan dokumen yang disyaratkan, meliputi :

¹³² *Ibid.*, Ps. 3 ay. (1) butir a.

¹³³ *Ibid.*, Ps. 3 ayat (1) butir b.

¹³⁴ *Ibid.*, Ps. 3 ayat (3)

¹³⁵ *Ibid.*, Ps. 4 ayat (1)

¹³⁶ *Ibid.*, Ps. 4 ayat (2)

¹³⁷ *Ibid.*, Ps. 5 ayat (1)

- a. Kontrak pembangunan kapal yang dilegalisasi oleh Notaris atau pejabat pemerintah yang berwenang dari negara tempat kapal dibangun¹³⁸;
 - b. Berita serah terima kapal¹³⁹;
 - c. Surat keterangan pembangunan kapal¹⁴⁰;
 - d. Rekomendasi dari Menteri yang bertanggung jawab dalam bidang kegiatan penangkapan ikan, khusus bagi kapal penangkap ikan¹⁴¹; dan
 - e. Gambar-gambar rancang bangun kapal yang telah disahkan¹⁴².
2. Pengukuran dan pemeriksaan nautis, teknis, dan radio serta pencegahan pencemaran dari kapal.

Pengukuran dan pemeriksaan nautis, teknis, dan radio dilakukan oleh pejabat pemeriksa keselamatan kapal pada Kantor Perwakilan RI di tempat kapal dibangun.¹⁴³ Dalam hal di Kantor Perwakilan Republik Indonesia tidak terdapat pejabat pemeriksa keselamatan kapal, Direktur Jenderal Perhubungan Laut menugaskan pejabat pemeriksa keselamatan kapal dari kantor perwakilan Republik Indonesia terdekat atau dari direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk memeriksa pengukuran dan pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b.¹⁴⁴

Menurut Pasal 6 Permenhub 26/2006, penggunaan bendera hanya dapat dilaksanakan apabila hasil penelitian terhadap dokumen serta pengukuran dan pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) telah memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.¹⁴⁵ Penggunaan bendera sebagaimana dimaksud pada Pasal 6 ayat (1) dilaksanakan dengan menyerahkan surat dan sertifikat kapal yang diterbitkan oleh pemerintah Indonesia.¹⁴⁶ Surat tersebut berisi Surat Ukur Sementara dengan masa laku dua bulan, Surat Tanda

¹³⁸ *Ibid.*, Ps. 5 Ayat (1) huruf a butir 1.

¹³⁹ *Ibid.*, Ps. 5 Ayat (1) huruf a butir 2.

¹⁴⁰ *Ibid.*, Ps. 5 Ayat (1) huruf a butir 3.

¹⁴¹ *Ibid.*, Ps. 5 Ayat (1) huruf a butir 4.

¹⁴² *Ibid.*, Ps. 5 Ayat (1) huruf a butir 5.

¹⁴³ *Ibid.*, Ps. 5 Ayat (2).

¹⁴⁴ Departemen Perhubungan, Permenhub No. KM 26 Tahun 2006, Ps. 5 Ayat (1) huruf a butir 3.

¹⁴⁵ *Ibid.*, Ps. 6 Ayat (1).

¹⁴⁶ *Ibid.*, Ps. 6 Ayat (2).

Kebangsaan kapal Sementara dengan masa berlaku tiga bulan, Sertifikat SOLAS sementara, Sertifikat MARPOL Sementara, dan Sertifikat Keselamatan Sementara, masing-masing dengan masa berlaku 3 bulan.¹⁴⁷ Pelaksanaan penggunaan bendera diatur dalam berita acara penggunaan bendera yang ditandatangani oleh pemilik kapal atau nahkoda dan pejabat yang melaksanakan penggunaan bendera.¹⁴⁸

2.3.5. Penggantian Bendera Kapal

2.3.5.1. Ketentuan Penggantian Bendera Kapal Asing Menjadi Bendera Indonesia dan Didaftarkan di Indonesia¹⁴⁹

Ketentuan ini diterapkan secara umum untuk seluruh jenis kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran, khususnya sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 117 Ayat (2) UU 17/2008 tentang Pelayaran yang meliputi terpenuhinya :¹⁵⁰

1. Keselamatan Kapal;¹⁵¹
2. Pencegahan Pencemaran dari Kapal;¹⁵²
3. Pengawakan Kapal;¹⁵³
4. Garis Muat Kapal dan Pemuatan;¹⁵⁴
5. Kesejahteraan Awak Kapal dan Kesehatan Penumpang¹⁵⁵
6. Status Hukum Kapal;¹⁵⁶
7. Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal; dan¹⁵⁷
8. Manajemen Keamanan Kapal¹⁵⁸

Adapun dasar hukum dari ketentuan mengenai penggantian bendera asing menjadi bendera Indonesia secara umum adalah :¹⁵⁹

¹⁴⁷ *Ibid.*, Ps. 5 Ayat (3) huruf a butir 1.

¹⁴⁸ *Ibid.*, Ps. 6 Ayat (4).

¹⁴⁹ Chandra Motik Yusuf, "Telaah Permasalahan Penggantian Bendera Kapal-Kapal Penunjang Kegiatan Lepas Pantai (*Offshore*)", (Makalah, Disampaikan dalam Acara Implementasi Asas *Cabotage* oleh Persatuan Purnawirawan Angkatan Laut (PPAL), Jakarta: 8 Juni 2011).

¹⁵⁰ *Ibid.*

¹⁵¹ *Ibid.*

¹⁵² *Ibid.*

¹⁵³ *Ibid.*

¹⁵⁴ *Ibid.*

¹⁵⁵ *Ibid.*

¹⁵⁶ *Ibid.*

¹⁵⁷ *Ibid.*

¹⁵⁸ *Ibid.*

1. Pasal 158 UU 17/2008 tentang Pelayaran¹⁶⁰
2. PP 51/2002 tentang Perkapalan¹⁶¹
3. Permenhub KM 26/2006 tentang Penyederhanaan Sistem dan Prosedur Pengadaan Kapal dan Penggunaan/Penggantian Bendera Kapal¹⁶²

2.3.5.2. Ketentuan Penggantian Bendera Kapal Asing Menjadi Bendera Indonesia yang Masih Terdaftar di Negara Asal dan Belum Dapat Didaftarkan di Indonesia¹⁶³

Ketentuan ini diterapkan kasus per kasus untuk kapal-kapal yang belum sepenuhnya memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran, khususnya sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 117 Ayat (2) Huruf (f) Status Hukum Kapal UU 17/2008 tentang Pelayaran.¹⁶⁴

Hal ini dapat terjadi pada kapal-kapal yang saat ini telah berganti bendera menjadi bendera Indonesia namun belum dapat didaftarkan di Indonesia dikarenakan masih terdapat kekurangan persyaratan status hukum kapal, khususnya *Deletion Certificate* (Surat Keterangan Penghapusan Kapal) dari negara bendera asal kapal yang merupakan bukti legalisasi bahwa kapal telah dikeluarkan/dihapus dari daftar kapal di negara bendera asal kapal tersebut.¹⁶⁵

Kapal-kapal tersebut merujuk pada ketentuan Pasal 7 Ayat (3) Permenhub KM 26/2006 tentang Penyederhanaan Sistem dan Prosedur Pengadaan Kapal dan Penggunaan/Penggantian Bendera Kapal, yaitu diperbolehkan menggunakan surat keterangan dari negara bendera asal kapal yang menyatakan tidak keberatan atas penggantian bendera kapal dimaksud menjadi kapal berbendera Indonesia (*Letter of Undertaking*).¹⁶⁶

Sebagai konsekuensinya, maka untuk kapal-kapal tersebut hanya dapat diberikan surat dan/atau sertifikat sementara dengan masa berlaku terbatas dan

¹⁵⁹ *Ibid.*

¹⁶⁰ *Ibid.*

¹⁶¹ *Ibid.*

¹⁶² *Ibid.*

¹⁶³ *Ibid.*

¹⁶⁴ *Ibid.*

¹⁶⁵ *Ibid.*

¹⁶⁶ *Ibid.*

tetap diwajibkan untuk memenuhi persyaratan apabila akan didaftarkan di Indonesia.¹⁶⁷

Hal-hal yang perlu dipersiapkan :¹⁶⁸

1. Pemilik/Pengelola kapal mengajukan permohonan penggantian bendera kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.¹⁶⁹
2. Persyaratan-persyaratan kelaiklautan kapal selain daripada *Deletion Certificate* wajib dilengkapi dan dilakukan pemeriksaan fisik kapal.¹⁷⁰
3. *Letter of Undertaking* sebagai pengganti *Deletion Certificate* wajib dipenuhi paling lambat pada saat dilakukan pemeriksaan fisik kapal.¹⁷¹
4. Pemenuhan kewajiban terkait dengan instansi lain wajib dipenuhi diantaranya Kementerian Perdagangan, Kementerian Perindustrian, dan Kementerian Keuangan.¹⁷²

2.3.5.3. Ketentuan Penggantian Bendera Kapal Asing Menjadi Kapal Berbendera Indonesia, Khususnya untuk Kapal yang Dimiliki oleh Perusahaan Asing yang Belum Memenuhi Persyaratan Kepemilikan dan Masih Terdaftar di Negara Bendera Asal¹⁷³

Ketentuan ini dapat digunakan sebagai pendekatan pemecahan permasalahan penggantian bendera, khususnya untuk kapal-kapal penunjang kegiatan lepas pantai (*offshore*) yang dipastikan ketersediaannya sangat terbatas dan pengoperasiannya hanya dibutuhkan untuk jangka waktu yang singkat.¹⁷⁴

Untuk kapal-kapal tersebut dapat merujuk pada ketentuan Permenhub Nomor KM 26/2006 tentang Penyederhanaan Sistem dan Prosedur Pengadaan Kapal dan Penggunaan/Penggantian Bendera Kapal, dengan penyecualian persyaratan-persyaratan status hukum sebagai berikut :¹⁷⁵

¹⁶⁷ *Ibid.*

¹⁶⁸ *Ibid.*

¹⁶⁹ *Ibid.*

¹⁷⁰ *Ibid.*

¹⁷¹ *Ibid.*

¹⁷² *Ibid.*

¹⁷³ *Ibid.*

¹⁷⁴ *Ibid.*

¹⁷⁵ *Ibid.*

1. Dispensasi kepemilikan kapal, sebagaimana diatur dalam Pasal 158 UU 17/2008 tentang Pelayaran.¹⁷⁶
2. Meniadakan *Bill of Sale*¹⁷⁷
3. Meniadakan *Protocol of Delivery*¹⁷⁸
4. Mengganti *Deletion Certificate* dengan *Letter of Undertaking*¹⁷⁹

Untuk itu perlu adanya tambahan ketentuan pengaturan sebagai payung hukum berupa peraturan dari Direktur Jenderal Perhubungan Laut.¹⁸⁰

Sebagai konsekuensinya, untuk jenis kapal tersebut hanya dapat diberikan surat dan/atau sertifikat sementara dengan masa berlaku terbatas yang hanya untuk dioperasikan di perairan Indonesia dan apabila akan didaftarkan di Indonesia, maka harus berdasarkan kesepakatan dari pemilik kapal untuk memenuhi persyaratan dan persetujuan pemerintah negara bendera asal kapal dan pemerintah negara bendera kapal Indonesia.¹⁸¹

2.3.5.4. Penggantian Bendera Kapal Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 26 Tahun 2006

Pemilik kapal bekas berbendera asing yang akan diganti bendera dan akan didaftarkan sebagai kapal berbendera Indonesia, harus mengajukan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan melampirkan¹⁸² :

1. Bukti pembayaran (*Bill of Sale*) yang dilegalisasi oleh Notaris atau oleh pejabat pemerintah yang berwenang dari negara bendera asal kapal.¹⁸³
2. Berita acara serah terima kapal (*Protocol of Delivery and Acceptance*);¹⁸⁴
3. Surat keterangan penghapusan (*Deletion Certificate*) yang diterbitkan oleh negara bendera asal kapal;¹⁸⁵
4. Surat dan sertifikat yang diterbitkan oleh negara bendera asal kapal¹⁸⁶; dan

¹⁷⁶ *Ibid.*

¹⁷⁷ *Ibid.*

¹⁷⁸ *Ibid.*

¹⁷⁹ *Ibid.*

¹⁸⁰ *Ibid.*

¹⁸¹ *Ibid.*

¹⁸² Departemen Perhubungan, Permenhub No. KM 26 Tahun 2006, *Op. Cit.* Ps. 7 Ayat

(1).

¹⁸³ *Ibid.*, Ps. 7 Ayat (1) huruf a.

¹⁸⁴ *Ibid.*, Ps. 7 Ayat (1) huruf b.

¹⁸⁵ *Ibid.*, Ps. 7 Ayat (1) huruf c

¹⁸⁶ *Ibid.*, Ps. 7 Ayat (1) huruf d.

5. Gambar rancangan umum bangunan kapal (*General Arrangement/GA*)¹⁸⁷

Apabila pemilik belum dapat menunjukkan surat keterangan penghapusan untuk keperluan penggantian bendera dapat digunakan surat keterangan dari negara bendera asal kapal yang menyatakan tidak keberatan atas penggantian bendera kapal dimaksud menjadi kapal berbendera Indonesia.¹⁸⁸

Penggantian bendera kapal dilaksanakan di pelabuhan Indonesia tempat kapal berada.¹⁸⁹ Atas permintaan pemilik, penggantian bendera kapal dapat dilaksanakan di pelabuhan luar negeri dalam hal kapal akan langsung beroperasi di luar negeri dan/atau peraturan negara bendera asal kapal mewajibkan kapal yang telah dijual kepada warga negara asing harus segera dicoret (*deleted*) dari daftar negara bendera asal.¹⁹⁰

Penggantian bendera dilaksanakan dengan mengganti surat dan sertifikat kapal yang diterbitkan oleh pemerintah negara bendera asal kapal dengan surat dan sertifikat kapal yang diterbitkan oleh pemerintah Indonesia. Surat dan sertifikat kapal yang diterbitkan oleh pemerintah Indonesia terdiri dari surat dan sertifikat kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (3) Permenhub 26/2006. Pelaksanaan penggantian bendera kapal dituangkan dalam berita acara penggantian bendera yang ditandatangani oleh pemilik kapal atau nakhoda dan pejabat yang melaksanakan penggantian bendera.¹⁹¹

2.4. Keterkaitan antara Asas *Cabotage* dan Pengadaan Kapal

Permenhub 48/2001 akan menjadi fokus dalam penelitian ini. Pasal 10 ayat (2) Permenhub 48/2011 menyatakan bahwa “Izin penggunaan kapal asing sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diberikan oleh Menteri setelah dilakukan minimum 1 (satu) kali upaya pengadaan kapal berbendera Indonesia dan ternyata tidak tersedia kapal sejenis yang berbendera Indonesia yang dibuktikan dengan pengumuman lelang”.¹⁹²

¹⁸⁷ *Ibid.*, Ps. 7 Ayat (1) huruf e.

¹⁸⁸ *Ibid.*, Ps. 7 Ayat (3).

¹⁸⁹ *Ibid.*, Ps. 8 Ayat (1).

¹⁹⁰ *Ibid.*, Ps. 8 Ayat (2).

¹⁹¹ *Ibid.*, Ps. 11.

¹⁹² Departemen Perhubungan, *Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Izin Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk*

Untuk mengetahui makna isi Pasal 10 ayat (2) Permenhub 48/2011 sebagaimana tersebut di atas, perlu diketahui bunyi ayat (1) pasal yang sama sebagai berikut, Izin penggunaan kapal asing sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) diberikan oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan:¹⁹³

- a. Rencana kerja yang dilengkapi dengan jadwal dan wilayah kerja kegiatan yang ditandai dengan koordinat geografis;¹⁹⁴
- b. memiliki *charter party* antara perusahaan angkutan laut nasional dengan pemilik kapal asing dan kontrak kerja dan/atau *Letter of Intent (LOI)* dari pemberi kerja;¹⁹⁵
- c. copy Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL);¹⁹⁶
- d. copy Sertifikat Tanda Kcbangsaan/Pendaftaran Kapal;¹⁹⁷
- e. copy Sertifikat Keselamatan dan Keamanan Kapal;¹⁹⁸
- f. copy Sertifikat Pencegahan Pencemaran Kapal;¹⁹⁹
- g. copy Sertifikat Klasifikasi Kapal;²⁰⁰
- h. copy Daftar/Sijil Awak Kapal; dan²⁰¹
- i. copy Sertifikat Manajemen Keselamatan.²⁰²

Untuk mengetahui lebih lanjut mengenai kapal asing sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (2) Permenhub 48/2011 tersebut di atas, berikut bunyi lengkap Pasal 2 Permenhub 48/2011:

- (1).Kapal asing dapat melakukan kegiatan yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri di wilayah perairan Indonesia sepanjang kapal berbendera Indonesia belum tersedia atau belum cukup tersedia.²⁰³
- (2).Kapal asing sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memiliki izin dari Menteri.²⁰⁴

Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri, Permenhub No. 48 Tahun 2011, Ps. 10 ay. (2).

¹⁹³ *Ibid.*, Ps. 10 ay. (1).

¹⁹⁴ *Ibid.*, Ps. 10 ay.(1) butir a.

¹⁹⁵ *Ibid.*, Ps. 10 ay.(1) butir b.

¹⁹⁶ *Ibid.*, Ps. 10 ay.(1) butir c.

¹⁹⁷ *Ibid.*, Ps. 10 ay.(1) butir d.

¹⁹⁸ *Ibid.*, Ps. 10 ay.(1) butir e.

¹⁹⁹ *Ibid.*, Ps. 10 ay.(1) butir f.

²⁰⁰ *Ibid.*, Ps. 10 ay.(1) butir g.

²⁰¹ *Ibid.*, Ps. 10 ay.(1) butir h.

²⁰² *Ibid.*, Ps. 10 ay.(1) butir i.

²⁰³ *Ibid.*, Ps. 2 ay.(1).

²⁰⁴ *Ibid.*, Ps. 2 ay.(2).

- (3).Kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan:²⁰⁵
- a. survey minyak dan gas bumi;²⁰⁶
 - b. pengeboran;²⁰⁷
 - c. konstruksi lepas pantai;²⁰⁸
 - d. penunjang operasi lepas pantai;²⁰⁹
 - e. pengerukan; dan²¹⁰
 - f. salvage dan pekerjaan bawah air.²¹¹

Berdasarkan kutipan pasal-pasal Permenhub 48/2011 sebagaimana tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa pengadaan kapal dengan cara lelang wajib dilaksanakan untuk mengetahui tersedia atau tidaknya kapal berbendera Indonesia hanya untuk kapal-kapal yang fungsinya meliputi kegiatan survey minyak dan gas bumi, pengeboran, konstruksi lepas pantai, penunjang operasi lepas pantai, pengerukan, dan *salvage* dan pekerjaan bawah air, atau dengan kata lain adalah kapal-kapal yang berhubungan dengan kegiatan hulu minyak dan gas. Sedangkan untuk kapal-kapal yang fungsinya sebagai kapal pengangkut orang dan barang dan jenis kapal yang tidak termasuk dalam pengaturan Pasal 2 ayat (3) Permenhub 48/2011 tersebut di atas, dalam proses pengadaannya tidak berlaku ketentuan pelelangan sebagaimana dimaksud dalam Permenhub 48/2011, karena terhadap kapal-kapal tersebut diterapkan asas *cabotage* secara murni. Untuk memudahkan sistematika penulisan selanjutnya, kapal-kapal yang dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) Permenhub 48/2011 tersebut di atas, untuk selanjutnya akan disebut sebagai “Kapal yang Dapat Dikesampingkan dari Penerapan Asas *Cabotage* dengan Pembuktian Lelang.”

Berdasarkan Permenhub 48/2011, ada keterkaitan antara penerapan asas *cabotage* dalam pengadaan kapal, namun keterkaitan tersebut tidak tegas. Artinya, masih dimungkinkan penggunaan kapal berbendera asing untuk kegiatan-kegiatan yang berkaitan dengan kegiatan yang dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3),

²⁰⁵ *Ibid.*, Ps. 2 ay.(3).

²⁰⁶ *Ibid.*, Ps. 2 ay.(3) butir (a).

²⁰⁷ *Ibid.*, Ps. 2 ay.(3) butir (b).

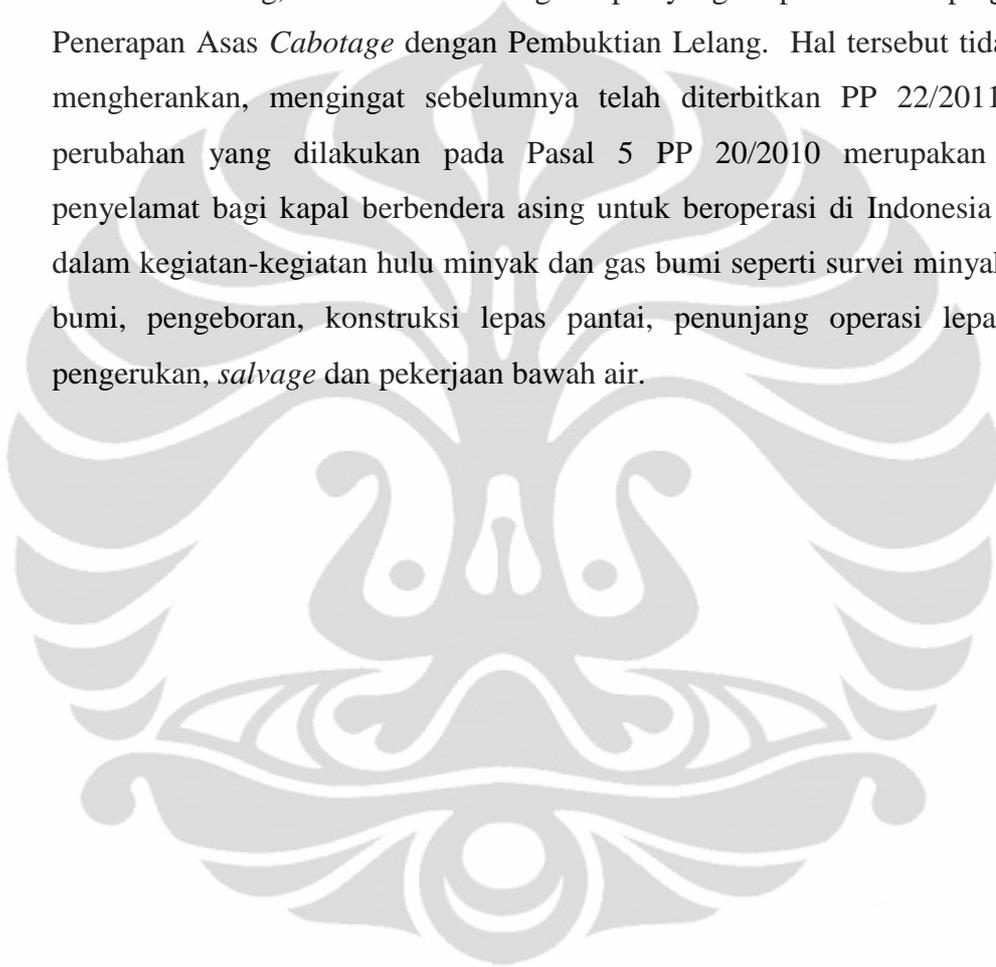
²⁰⁸ *Ibid.*, Ps. 2 ay.(3) butir (c).

²⁰⁹ *Ibid.*, Ps. 2 ay.(3) butir (d).

²¹⁰ *Ibid.*, Ps. 2 ay.(3) butir (e).

²¹¹ *Ibid.*, Ps. 2 ay.(3) butir (f).

asalkan setelah dilakukan minimum 1 (satu) kali upaya pengadaan kapal berbendera Indonesia ternyata tidak tersedia kapal sejenis yang berbendera Indonesia. Hal ketidakterediaan kapal berbendera Indonesia tersebut harus dibuktikan dengan pengumuman lelang. Pasal 2 dan Pasal 10 ayat (1) dan (2) Permenhub 48/2011 merupakan klausula penyelamat bagi penggunaan kapal berbendera asing, namun khusus bagi Kapal yang Dapat Dikesampingkan dari Penerapan Asas *Cabotage* dengan Pembuktian Lelang. Hal tersebut tidak terlalu mengherankan, mengingat sebelumnya telah diterbitkan PP 22/2011 dimana perubahan yang dilakukan pada Pasal 5 PP 20/2010 merupakan klausula penyelamat bagi kapal berbendera asing untuk beroperasi di Indonesia terutama dalam kegiatan-kegiatan hulu minyak dan gas bumi seperti survei minyak dan gas bumi, pengeboran, konstruksi lepas pantai, penunjang operasi lepas pantai, pengerukan, *salvage* dan pekerjaan bawah air.



BAB 3

FLOATING STORAGE AND REGASIFICATION UNIT

3.1. *Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)*

Unit Regasifikasi dan Penyimpanan Gas Alam Cair Terapung atau *Floating Storage and Regasification Unit Liquefied Natural Gas* atau sering disingkat *FSRU* merupakan konversi dari *LNG Carrier*. Unit tersebut dapat melakukan sistem regasifikasi langsung di atas kapal tanpa harus dialirkan atau dibawa pelabuhan terlebih dahulu.¹ *FSRU* merupakan salah satu solusi pemenuhan kebutuhan gas alam dalam rangka pencegahan kelangkaan. Pada dasarnya, *FSRU* merupakan tempat penyimpanan sementara *Liquefied Natural Gas (LNG)* di atas sebuah kapal yang tertambat. Di atas kapal tersebut terjadi juga proses regasifikasi *LNG*, sehingga gas tersebut dapat dipasok langsung ke konsumen.²

FSRU terdiri atas dua komponen utama, yaitu sejumlah tangki penyimpanan *LNG* dan sebuah sistem regasifikasi, yang terdapat di atas kapal. Tipikal kapal *FSRU* memiliki panjang 350-400 meter dan lebar hingga 70 meter. Kapal ini memerlukan kedalaman air tertentu (pada umumnya 160 kaki) untuk singgah. Tangki *LNG* yang berbentuk kubah tertanam di atas kapal yang tertambat di dasar laut, dengan kapasitas penampungan yang bervariasi. Jumlah tangki ini biasanya lebih dari satu buah. Tangki inilah yang akan menampung *LNG* yang dipasok dari luar. *LNG* yang berasal dari kapal pemasok (*LNG Carrier*) disimpan sementara pada tangki penyimpanan sebelum akhirnya melalui proses regasifikasi.³

Proses regasifikasi *LNG* dilakukan langsung di atas kapal tanpa harus dialirkan atau dibawa ke pelabuhan terlebih dahulu. Unit regasifikasi biasanya

¹ Ria Dwi Ariani, "Analisis Operabilitas *FSRU* Akibat Beban Gelombang", (Tesis Pasca Sarjana Teknik Kelautan, ITS), <http://digilib.its.ac.id/ITS-Undergraduate-3100010037425/12071>, Diunduh 21/12/11 Pk.11.32.

² Maria Anindita Nauli, "Sekilas tentang Teknologi *Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)*", 26/07/11 at 1:41 pm, <http://majarimagazine.com/2011/07/sekilas-tentang-teknologi-floating-storage-and-regasification-unit-fsru/>, Diunduh 21/12/11 Pk. 12.07.

³ *Ibid.*

ditempatkan di dek utama kapal dan biasanya disesuaikan dengan kondisi penerima gas alam. Pada proses ini, *LNG* yang berwujud cair akan dipanaskan sehingga kembali berwujud gas. Gas alam ini kemudian siap untuk dialirkan ke masing-masing pengguna gas alam.²¹⁵

Masing-masing bagian *FSRU* baik itu kapal, tangki *LNG*, dan unit regasifikasi harus memenuhi standar ketentuan yang berlaku. Utilitas dan sistem lain yang dibutuhkan untuk mendukung *FSRU* terdiri atas pembangkit listrik, instrumentasi, dan kontrol, serta sistem dan standar keselamatan yang memadai.²¹⁶

Secara keseluruhan, *FSRU* memiliki desain dan komponen-komponen cukup rumit yang mengkombinasikan antara teknologi perkapalan, sistem penyimpanan gas alam, dan teknologi regasifikasi.²¹⁷

3.1.1. *Floating Storage and Regasification Terminal (FSRT) - Jawa Barat*

FSRT Jawa Barat terdiri dari beberapa fasilitas yang merupakan satu kesatuan. Seperti telah kami sebutkan dalam Bab 1, fasilitas tersebut antara lain adalah *LNG Carrier*, *FSRU*, dan fasilitas pendukung lainnya, seperti jaringan pipa bawah laut dan fasilitas penerima gas bumi hasil regasifikasi (*onshore receiving facility*). *LNG Carrier* sebagai fasilitas pendukung *FSRU* akan digunakan untuk mengangkut *LNG* dari pelabuhan muat di Bontang, Kalimantan Timur. Pelabuhan muat tersebut dioperasikan oleh PT Badak NGL. *LNG Carrier* berkapasitas lebih kurang 125.000 M3 akan berlayar mengangkut *LNG* menuju *FSRU* di Teluk Jakarta untuk kemudian merapat ke *FSRU* dengan bantuan kapal tunda dan kapal tambat. Setelah *LNG Carrier* selesai mengalirkan *LNG* ke *FSRU*, selanjutnya *LNG Carrier* akan kembali berlayar menuju pelabuhan muat di Bontang, Kalimantan Timur. Rutinitas seperti ini akan memakan waktu lebih kurang 10 (sepuluh) hari kalender sebelum akhirnya *LNG Carrier* kembali memuat *LNG* di pelabuhan muat. Fasilitas lainnya yaitu jaringan pipa dasar laut dipergunakan untuk menyalurkan gas bumi hasil regasifikasi ke fasilitas penerima gas bumi di

²¹⁵ *Ibid.*

²¹⁶ *Ibid.*

²¹⁷ *Ibid.*

PLN Muara Karang yang merupakan pengguna akhir.²¹⁸ Fasilitas berikutnya *FSRU*, penjelasan mengenai *FSRU* secara umum, telah diuraikan pada awal tulisan ini, dan mengenai *FSRU* - Jawa Barat secara khusus akan diuraikan dalam sub bab tersendiri.

FSRT Jawa Barat adalah istilah yang digunakan dalam Instruksi Presiden Republik Indonesia No. 1 Tahun 2010 tentang Percepatan Pelaksanaan Prioritas Pembangunan Nasional Tahun 2010.²¹⁹ Saat ini instruksi Presiden tersebut sudah diperbaharui menjadi Instruksi Presiden No. 14 Tahun 2011 tentang Percepatan Pelaksanaan Prioritas Pembangunan Nasional Tahun 2011.²²⁰ Penggunaan istilah *FSRT* juga sejalan dengan izin penetapan lokasi terminal khusus yang sudah diterbitkan yaitu Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 66 Tahun 2011 tentang Penetapan Lokasi Terminal Khusus Niaga Gas Bumi dengan Fasilitas *Floating Storage and Regasification Terminal Liquefied Natural Gas (LNG)* PT. Nusantara Regas di Teluk Jakarta, Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu, Provinsi DKI Jakarta.²²¹

3.1.2. *Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) - Jawa Barat*

FSRU Jawa Barat adalah salah satu dari tiga *FSRU* yang sedang dibangun oleh pemerintah untuk mengatasi defisit gas di atas 200 MMSCFD²²². *FSRU* Jawa Barat merupakan *FSRU* pertama di Indonesia, pertama di Asia Tenggara, kedua di Asia dan kedua belas di Dunia. *FSRU* merupakan solusi masalah distribusi energi. Dengan adanya *FSRU*, *LNG* yang diproduksi di Kalimantan bisa langsung dinikmati oleh konsumen gas di pulau Jawa tanpa terkendala masalah pipanisasi.

²¹⁸ Nusantara Regas, *Loc. Cit.*, Hal. 8.

²¹⁹ Indonesia, Inpres No. 1 Tahun 2010, *Op. Cit.*

²²⁰ Indonesia, *Instruksi Presiden Tentang Percepatan Pelaksanaan Prioritas Pembangunan Nasional Tahun 2011*, Inpres No. 1 Tahun 2011.

²²¹ Departemen Perhubungan, *Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Penetapan Lokasi Terminal Khusus Niaga Gas Bumi dengan Fasilitas Floating Storage and Regasification Terminal Liquefied Natural Gas (LNG) PT. Nusantara Regas di Teluk Jakarta, Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu, Provinsi DKI Jakarta*, Kepmen No. KP 66 Tahun 2011.

²²² *Million Metric Standard Cubic Feet per Day* (gas) atau Juta Standar Metrik Kaki Kubik per Hari (gas). *M* adalah 1.000 (seribu) jika digunakan dalam hubungan dengan satuan *SCF* atau *BTU*. *MM* adalah 1.000.000 (satu juta) jika digunakan dalam hubungan dengan satuan *SCF* atau *BTU*. *Standard Cubic Foot* atau *SCF* adalah sejumlah gas yang diperlukan untuk mengisi ruangan 1 (satu) kaki kubik, dengan tekanan sebesar 14,7 psi (empatbelas dan tujuh per sepuluh pound per square inch) dan pada temperatur 60 F (enam puluh derajat Fahrenheit) dalam kondisi kering, <http://id.wikipedia.org/wiki/MMSCFD>, Diunduh 28/12/11 Pk. 12.05.

Sebelumnya, pasokan kebutuhan gas bumi domestik hanya dilakukan dengan menggunakan jaringan pipa gas bumi.²²³

LNG hasil regasifikasi *FSRU* Jawa Barat ini seluruhnya akan dimanfaatkan untuk pembangkit listrik PLN Muara Karang dan Tanjung Priok, Jakarta.²²⁴

Pemerintah menargetkan *FSRU* - Jawa Barat dapat mulai dioperasikan pada 1 Maret 2012.²²⁵ Sebagai kontraktor pemenang tender untuk proyek *FSRU*, Golar *LNG Energy Limited* memiliki kewajiban untuk menyerahkan *FSRU* di awal tahun 2012 dan menyewakannya kepada PT Nusantara Regas selama sekitar 11 tahun.²²⁶

FSRU yang digunakan oleh PT Nusantara Regas adalah konversi *LNG Carrier* bernama “*Khannur*”. Berdasarkan keterangan dari PT Nusantara Regas saat ini sedang dalam proses penggantian nama menjadi “Nusantara Regas Satu”.

FSRU – Jawa Barat dibangun dengan kapasitas lebih dari 3 (tiga) juta ton *LNG* pertahun atau setara dengan 400 (empat ratus) juta kaki kubik gas per hari dan berlokasi ± 15 km dari lepas pantai utara Jakarta, pada koordinat 05° 58' - 28,920" LS / 106° - 47' - 57,960" BT.²²⁷

Pengoperasian *FSRU* – Jawa Barat oleh PT Nusantara Regas dilakukan bersama dengan *Golar LNG Energy Limited*. *FSRU* ini dilengkapi dengan fasilitas regasifikasi sebanyak 3 (tiga) unit.²²⁸

Untuk menjaga dan menahan pergerakan *FSRU* agar tetap dalam kondisi stabil, maka dibangun fasilitas sistem tambat (*mooring system*) dengan tipe *mooring dolphin*. Pilihan *mooring system* tipe ini berdasarkan kondisi oseanografi di pantai utara Jakarta yang relatif moderat.²²⁹ *FSRU* akan ditambatkan selama 11

²²³ “Maret 2012, *FSRU* Jawa Barat Siap Beroperasi”, 2 Desember 2011, http://www.indopetro-online.com/index.php?option=com_content&view=article&id=521:maret-2012-fsru-jawa-barat-siap-beroperasi&catid=523:maret-2012-fsru-jawa-barat-siap-beroperasi, Diunduh 21/12/11 Pk.17.19.

²²⁴ “Kontraktor *FSRU* Pertama di Indonesia”, October 13, 2010, <http://kampungmelayu.wordpress.com/2010/10/13/kontraktor-fsru-pertama-di-indonesia/>, Diunduh 21 Desember 2011 Pk. 14.59.

²²⁵ “Maret 2012, *FSRU* Jawa Barat Siap Beroperasi”, *Loc. Cit.*

²²⁶ “Kontraktor *FSRU* Pertama di Indonesia”, *Loc. Cit.*

²²⁷ Nusantara Regas, *Loc. Cit.*, Hal. 14.

²²⁸ *Ibid.*

²²⁹ *Ibid.*

(sebelas) tahun, namun dimungkinkan untuk dapat dilepaskan dan mengangkut *LNG* ke pelabuhan lain apabila diperlukan secara teknis.

Dalam sejarahnya, rencana penggunaan *FSRU* sebenarnya ditetapkan kemudian. *FSRT* - Jawa Barat merupakan realisasi akhir dari rencana alokasi *LNG* untuk kepentingan domestik melalui penggunaan Terminal Penerima *LNG* di Darat atau lazim disebut sebagai *Land Based LNG Receiving Terminal*. Melalui surat Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) No. S-269/MBU/2008 tanggal 21 April 2008 dibentuk konsorsium Terminal Penerima *LNG* (*LNG Receiving Terminal*), yang terdiri dari PT PLN (Persero), PT Pertamina (Persero) dan PT Perusahaan Gas Negara (Persero) Tbk. Ketiga perusahaan tersebut ditugaskan untuk membangun dan mengoperasikan Terminal Penerima *LNG* yang diutamakan untuk memenuhi kebutuhan pasokan gas bagi pembangkit listrik milik PLN (PLTGU Muara Karang dan Tanjung Priok). Pemenuhan kebutuhan pasokan gas tersebut dapat mengurangi pemakaian bahan bakar minyak bersubsidi oleh PLN. Selain itu proyek ini juga ditujukan untuk memenuhi kebutuhan gas bumi di sektor industri di wilayah Jawa bagian Barat.

Pada awalnya, PLN merencanakan membangun Terminal Penerima *LNG* di Darat di Bojonegara. Namun setelah dilakukan kajian lebih lanjut disimpulkan bahwa Terminal Regasifikasi dan Penyimpanan *LNG* Terapung (*FSRT*) lebih memenuhi standar kelayakan (*feasible*) dibandingkan dengan Terminal Penerima *LNG* di Darat terutama sehubungan dengan mendesaknya kebutuhan gas bumi bagi PLN. Berkaitan dengan hal itu, pada tanggal 23 Desember 2008 PLN, Pertamina, dan PGN bersepakat untuk menggunakan *FSRU* dengan pertimbangan sebagai berikut:

1. Menggunakan teknologi yang telah teruji (*proven technology*) dengan masa konstruksi yang cukup pendek sekitar dua tahun, yaitu dengan melakukan konversi *LNG Carrier*;
2. Potensi masalah pembebasan lahan dapat dihindari;
3. Perizinan diperkirakan tidak memerlukan waktu yang lama;
4. Jauh lebih ekonomis dibandingkan dengan Terminal Penerima *LNG* di Darat;

5. Tidak banyak membutuhkan fasilitas di darat sehingga aspek keselamatan dan keamanan lebih mudah dikendalikan;
6. Mudah dimobilisasi ke tempat lain seandainya sudah tidak diperlukan lagi.

3.2. *Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)* dalam Kerangka Hukum Minyak dan Gas Bumi

FSRU sebagai unit penyimpanan terapung termasuk Kegiatan Usaha Hilir di bidang Minyak dan Gas, karenanya diatur oleh regim hukum Minyak dan Gas Bumi. Kegiatan Usaha Hilir di bidang Minyak dan Gas Bumi diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi (UU 22/2001).

Pasal 5 UU 22/2001 mengatur tentang kegiatan usaha Minyak dan Bumi sebagai berikut:

Kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi terdiri atas²³⁰ :

1. Kegiatan Usaha Hulu yang mencakup²³¹ :

- a. Eksplorasi;²³²
- b. Eksploitasi.²³³

2. Kegiatan Usaha Hilir yang mencakup²³⁴ :

- a. Pengolahan;²³⁵
- b. Pengangkutan;²³⁶
- c. Penyimpanan;²³⁷
- d. Niaga.²³⁸

²³⁰ Indonesia, UU No.22 Tahun 2001, *Op. Cit.* Pasal 5.

²³¹ *Ibid.*, Pasal 5 Angka 1.

²³² *Ibid.*, Pasal 5 Angka 1 Huruf a.

²³³ *Ibid.*, Pasal 5 Angka 1 Huruf b.

²³⁴ *Ibid.*, Pasal 5 Angka 2.

²³⁵ *Ibid.*, Pasal 5 Angka 2 Huruf a.

²³⁶ *Ibid.*, Pasal 5 Angka 2 Huruf b.

²³⁷ *Ibid.*, Pasal 5 Angka 2 Huruf c.

Menurut Pasal 1 angka 13 UU 22/2001, Penyimpanan adalah kegiatan penerimaan, pengumpulan, penampungan, dan pengeluaran Minyak Bumi dan/atau Gas Bumi.²³⁹ *FSRU* sendiri, seperti telah dikemukakan di atas, merupakan sebuah unit penyimpanan gas alam cair yang terapung, sekaligus unit pengubah gas alam cair menjadi gas bumi kembali. Karena *FSRU* merupakan unit penyimpanan gas alam cair terapung, maka *FSRU* dapat digolongkan sebagai Kegiatan Usaha Hilir di bidang Minyak dan Gas.²⁴⁰

Beberapa peraturan perundangan terkait Kegiatan Usaha Hilir di bidang Minyak dan Gas adalah Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2004 tentang Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas Bumi (PP 36/2004) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2009 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2004 tentang Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas Bumi (PP 30/2009). Selain itu Peraturan Menteri ESDM Nomor 0007 Tahun 2005 tentang Persyaratan Pedoman Pelaksanaan Izin Usaha dalam Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas Bumi.²⁴¹

Terkait dengan asas *cabotage*, pada tanggal 8 Mei 2006 dikeluarkan kebijakan pemerintah berupa Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 126 Tahun 2006 (Permen ESDM 126/2006).²⁴² Pasal 4 Permen ESDM 126/2006 mengatur tentang pelaksanaan kegiatan usaha di sektor energi dan sumber daya mineral, bahwa badan usaha atau bentuk usaha tetap yang menggunakan sarana angkutan laut/kapal laut untuk pengangkutan dan penyimpanan di dalam negeri wajib menggunakan kapal berbendera Indonesia yang dioperasikan perusahaan angkutan laut nasional sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.²⁴³

Dalam proses pendiriannya sampai saat ini, PT Nusantara Regas telah mendapatkan Izin Usaha Sementara Niaga Gas Bumi Yang Tidak Memiliki

²³⁸ *Ibid.*, Pasal 5 Angka 2 Huruf d.

²³⁹ *Ibid.*, Pasal 1 Angka 13.

²⁴⁰ Indonesia, UU No.22 Tahun 2001, *Ibid.*, Pasal 5 Angka 2 Huruf c.

²⁴¹ Chandra Motik Yusuf, "Aspek Hukum Perkapalan dan Transportasi di Kegiatan Usaha Ulu Minyak dan Gas (Migas) Bumi", *Loc. Cit.*, Hal. 7.

²⁴² Energi dan Sumber Daya Mineral, Permen ESDM No. 126 Tahun 2006, *Op. Cit.*

²⁴³ Universitas Indonesia, "Evaluasi dan Resolusi Penerapan Asas *Cabotage* dalam Rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional sebagai Lokomotif Kebangkitan ekonomi Bangsa", *Loc. Cit.*

Fasilitas Jaringan Distribusi sebagaimana tercantum dalam surat Kementerian ESDM No. 17949/10/DJM.0/2010 tanggal 19 Juli 2010. Izin usaha tersebut lebih detail menjelaskan bahwa Kementerian ESDM dengan ini memberikan kepada PT Nusantara Regas “Izin Usaha Sementara Niaga Gas Bumi Yang Tidak Memiliki Fasilitas Jaringan Distribusi dengan fasilitas dan sarana niaga *Floating Storage Regasification Terminal (FSRT) Liquefied Natural Gas (LNG)* dan pipa.”²⁴⁴ Dengan demikian pengoperasian *FSRU* oleh PT Nusantara Regas dapat dikategorikan sebagai kegiatan usaha niaga berdasarkan Pasal 5 UU 22/2001, dalam hal ini dikategorikan sebagai Kegiatan Usaha Hilir.

3.3. *Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)* dalam Kerangka Hukum Pelayaran

Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, *FSRU* yang digunakan oleh PT Nusantara Regas adalah konversi dari sebuah kapal tanker pengangkut *LNG* atau *LNG Carrier*, sehingga bentuk fisik *FSRU* masih berupa kapal. Selain itu, *FSRU* – Jawa Barat ditambatkan di Teluk Jakarta dengan tidak berpindah tempat (kecuali dibutuhkan), sehingga sifatnya akan selalu menyerupai bangunan terapung. Pasal 1 Angka 36 UU 17/2008 mengatur sebagai berikut:

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.²⁴⁵

Sesuai dengan ketentuan Pasal 1 angka 36 UU 17/2008 tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa *FSRU* sebagai bangunan terapung yang sewaktu-

²⁴⁴ Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral, Surat Kementerian ESDM Tentang Izin Usaha Sementara Niaga Gas Bumi Yang Tidak Memiliki Fasilitas Jaringan Distribusi dengan Fasilitas dan Sarana Niaga *Floating Storage Regasification Terminal (FSRT) Liquefied Natural Gas (LNG)* dan Pipa, Surat Kementerian ESDM No. 17949/10/DJM.0/2010 Tanggal 19 Juli 2010.

²⁴⁵ Indonesia, UU No. 17 Tahun 2008, Ps.1 Angka 36.

waktu bisa dijalankan untuk mengangkut *LNG* tetap harus disebut sebagai sebuah Kapal, karenanya *FSRU* diatur oleh regim hukum Pelayaran.

3.3.1. Pengadaan *FSRU* dalam Hukum Pelayaran

Ketentuan mengenai pengadaan *FSRU* dalam Hukum Pelayaran sama dengan ketentuan dalam pengadaan kapal pada umumnya, karena menurut Pasal 1 Angka 36 UU 17/2008, *FSRU* digolongkan sebagai kapal. Dasar hukum dan syarat-syarat pengadaan kapal serta tata cara penggunaan dan penggantian bendera kapal telah kami uraikan dalam Bab 2 sub bab 2.3. mengenai Pengadaan Kapal dalam Hukum Pelayaran.

3.3.2. Keberlakuan Asas *Cabotage* dalam Pengadaan *FSRU*

Berdasarkan Pasal 2 Ayat (3) Permenhub 48/2011 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Penggunaan Kapal Asing untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri, asas *cabotage* berlaku secara mutlak tanpa pengecualian terhadap *FSRU*. Pasal tersebut menguraikan “Kapal-Kapal yang Dapat Dikesampingkan dari Penerapan Asas *Cabotage* dengan Pembuktian Lelang”. *FSRU* tidak termasuk salah satu dari kapal-kapal tersebut, karenanya *FSRU* secara mutlak harus berbendera Indonesia.

Khusus untuk pengadaan kapal pengangkut *LNG* atau *LNG Carrier*, tidak berlaku Permenhub 48/2011 karena Permenhub tersebut bertujuan mengatur tata cara pemberian izin penggunaan kapal asing, sedangkan bagi kapal pengangkut *LNG* diberlakukan asas *cabotage* secara murni karena kapal pengangkut *LNG* merupakan kapal pengangkut barang. Artinya hanya kapal-kapal berbendera Indonesia yang boleh mengangkut *LNG* di perairan Indonesia.

Sebagaimana telah disebutkan dalam sub bab 3.1., *FSRU* merupakan konversi dari kapal pengangkut *LNG*. Maka dari itu untuk pengadaan *FSRU* tidak berlaku ketentuan Permenhub 48/2011, karena untuk *FSRU* diberlakukan asas *cabotage* secara murni, sebagaimana halnya kapal pengangkut *LNG*. Sedangkan

Permenhub 48/2011 dimaksudkan mengatur tata cara penggunaan kapal asing untuk kegiatan diluar kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang.



BAB 4

ANALISIS YURIDIS KEWAJIBAN PENGADAAN *FLOATING STORAGE AND REGASIFICATION UNIT* MELALUI PELELANGAN UMUM DALAM RANGKA PELAKSANAAN ASAS *CABOTAGE*

4.1. Pengadaan *Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)* Jawa Barat oleh PT Nusantara Regas

Sebelum melakukan analisis yuridis mengenai pengadaan *FSRU* – Jawa Barat oleh PT Nusantara Regas serta kewajiban pengadaan *FSRU* melalui pelelangan umum dalam rangka pelaksanaan asas *cabotage*, kami akan menguraikan sedikit mengenai PT Nusantara Regas dan bagaimana proses pengadaan *FSRU* – Jawa Barat itu sendiri oleh PT Nusantara Regas.

4.1.1. PT Nusantara Regas

PT Nusantara Regas merupakan perusahaan patungan antara Pertamina dan PGN. Perusahaan ini lahir sebagai konsekuensi dari dibentuknya konsorsium Terminal Penerima *LNG (LNG Receiving Terminal)*, yang terdiri dari PLN, Pertamina, dan PGN. Ketiga perusahaan tersebut ditugaskan oleh Menteri BUMN untuk membangun dan mengoperasikan Terminal Penerima *LNG*. Terminal Penerima *LNG* tersebut diutamakan untuk memenuhi kebutuhan pasokan gas bagi pembangkit listrik milik PLN (PLTGU Muara Karang dan Tanjung Priok). Pemenuhan kebutuhan pasokan gas tersebut dapat mengurangi pemakaian bahan bakar minyak bersubsidi oleh PLN. Selain itu proyek ini juga ditujukan untuk memenuhi kebutuhan gas bumi di sektor industri di wilayah Jawa bagian Barat.

Setelah dilakukan beberapa kali rapat anggota konsorsium, pada tanggal 17 April 2009 ditandatangani Ketentuan-ketentuan Pokok Perjanjian tentang Pembentukan Perusahaan *LNG Receiving Terminal* antara PLN, Pertamina, dan PGN di hadapan Menteri BUMN.

Pada tanggal 15 Januari 2010, PLN memutuskan untuk mengundurkan diri dari konsorsium. Adapun Pertamina dan PGN tetap melanjutkan konsorsium. Pada tanggal 4 Februari 2010 ditandatangani Perjanjian Pemegang Saham *Joint Venture LNG Receiving Terminal* dalam rangka persiapan pendirian perusahaan untuk melaksanakan pembangunan dan pengelolaan *FSRT* dan bisnis terkait. Bentuk akhir dari konsorsium adalah PT Nusantara Regas, dimana Pertamina memiliki 60% (enam puluh persen) saham dan PGN memiliki 40% (empat puluh persen) saham. PT Nusantara Regas didirikan berdasarkan Akta Pendirian Perseroan Terbatas No. 16 tanggal 14 April 2010, dan telah mendapatkan pengesahan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia melalui keputusan No. AHU-24233.AH.01.OI.Tahun 2010 tanggal 12 Mei 2010.

4.1.2. Proses Pengadaan *Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)* - Jawa Barat oleh PT Nusantara Regas

Pengadaan *FSRU* – Jawa Barat oleh PT Nusantara Regas sudah dipersiapkan dan dilakukan sejak PT Nusantara Regas belum berdiri, dalam hal ini dilakukan oleh Panitia Kerja Bersama (*Joint Committee*) Pertamina dan PGN sejak tahun 2009. PT Nusantara Regas meneruskan proses persiapan pengadaan *FSRU* yang sebelumnya sudah dilakukan oleh Panitia Kerja Bersama. Pengadaan *FSRU* yang dilakukan oleh Panitia Kerja Bersama dimulai dari tahap pre-kualifikasi dengan mengundang 16 (enam belas) perusahaan asing pada tanggal 22 Februari 2010 sampai pada tahap penerbitan dokumen pengadaan kepada perusahaan yang lolos tahap pre-kualifikasi sebanyak 5 (lima) perusahaan. Organisasi resmi PT Nusantara Regas yang berdiri sejak 14 April 2010 mengambil alih pengadaan *FSRU* diawali dengan menjawab klarifikasi dan pertanyaan dari peserta pengadaan, yaitu perusahaan yang lolos tahap pre-kualifikasi sebagai berikut:

- a. *Excelerate Energy L.P;*
- b. *Golar LNG Energy Limited;*
- c. *Hoegh LNG A.S;*

- d. *MISC Berhad*;
- e. *MOL-Saipem*.

Beberapa peserta pengadaan meminta klarifikasi dan mengajukan pertanyaan terkait dengan penerapan asas *cabotage*, khususnya menanyakan apakah akan terdapat dispensasi penerapan asas *cabotage*. PT Nusantara Regas menjawab bahwa dispensasi sedang dibicarakan dengan instansi Pemerintah terkait antara lain Departemen (saat ini disebut Kementerian) Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM). Jawaban ini menyusul dinamika yang terjadi di awal tahun 2010 dimana Kementerian ESDM dan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) secara intensif membicarakan dispensasi penerapan asas *cabotage* terhadap kapal-kapal yang bergerak di bidang minyak dan gas bumi. PT Nusantara Regas pun secara tegas tidak menjamin keberhasilan dispensasi tersebut kepada peserta pengadaan *FSRU*.

Peserta pengadaan yang akhirnya ditetapkan sebagai pemenang pengadaan *FSRU* pada tanggal 12 Oktober 2010 adalah *Golar LNG Energy Limited (Golar)* yang menawarkan *LNG Carrier* bernama “*Khannur*” untuk dikonversi menjadi *FSRU*. Setelah penetapan pemenang tersebut, PT Nusantara Regas dan *Golar* secara intensif mengadakan rapat penyusunan kontrak. Akhirnya pada tanggal 20 April 2011, kontrak penyewaan berbasis waktu (*time charter party*) untuk penyewaan “*Khannur*” selama 11 (sebelas) tahun ditandatangani.

Yang dijadikan catatan adalah bahwa kontrak penyewaan berbasis waktu (*time charter party*) mengatur bahwa dalam hal dispensasi penerapan asas *cabotage* terhadap *FSRU* tidak didapatkan, maka *Golar* wajib untuk melaksanakan semua ketentuan asas *cabotage* sesuai peraturan perundang-undangan sebelum *FSRU* beroperasi. Ketika kemudian terbit Permenhub 48/2011, *FSRU* tidak termasuk yang disebutkan sebagai Kapal Yang Dapat Dikesampingkan Dari Penerapan Asas *Cabotage* Dengan Pembuktian Lelang. Dengan demikian, PT Nusantara Regas harus mengoperasikan *FSRU* yang memenuhi Empat Pilar Asas *Cabotage*, yaitu berbendera Indonesia, dimiliki oleh perusahaan angkutan laut nasional, diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia, dapat mengangkut barang di perairan Indonesia selama telah

berbendera Indonesia. Mekanisme pemenuhan asas *cabotage* ini diyakini oleh PT Nusantara Regas dapat terlaksana, yaitu antara lain dengan *Golar* memindahkan mayoritas kepemilikan *FSRU* kepada perusahaan pelayaran nasional. Apabila *Golar* tidak melaksanakan hal-hal tersebut di atas sehingga pengoperasian *FSRU* melanggar asas *cabotage*, maka *Golar* dianggap cidera janji (*wanprestasi*) dan PT Nusantara Regas berhak untuk mengakhiri perjanjian.

4.2. Analisis Yuridis Terhadap Pengadaan *Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)* Jawa Barat oleh PT Nusantara Regas

Setelah menguraikan dengan lengkap tentang teori dan pengertian yang berkenaan dengan asas *cabotage*, *FSRU*, regim hukum yang berkenaan dengan *FSRU*, pengadaan kapal pada umumnya dan *FSRU* pada khususnya, serta tentang proses pengadaan *FSRU* - Jawa Barat oleh PT Nusantara Regas sejauh yang dapat kami uraikan, berikut ini kami akan melakukan analisis yuridis terhadap pengadaan *FSRU* - Jawa Barat dikaitkan dengan kewajiban lelang dan penerapan asas *cabotage*.

4.2.1. Izin Penggunaan Kapal Asing dan Kewajiban Pelelangan Umum

4.2.1.1. Penggunaan Kapal Asing

Sebagaimana telah diuraikan dalam Bab 2, pengadaan dan penggunaan kapal asing diatur dalam beberapa ketentuan.²⁴⁶ Karena itu dapat kita simpulkan bahwa pengadaan kapal asing diperbolehkan oleh peraturan perundangan selama memenuhi persyaratan dan mengikuti prosedur yang berlaku.

4.2.1.2. Proses Pelelangan Terbatas *FSRU* - Jawa Barat vs Kewajiban Pelelangan Umum Permenhub 48/2011

²⁴⁶ PP 51/2002 Tentang *Perkapalan*; Permenhub 26/2006 Tentang *Penyederhanaan Sistem dan Prosedur Pengadaan Kapal dan Penggunaan/Penggantian Bendera Kapal*; Permenhub 48/2011 Tentang *Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Ijin Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri*; Keppres No. 22/1998 Tentang *Impor Kapal Niaga dan Kapal Ikan dalam Keadaan Baru dan Bukan Baru*.

Peraturan perundang-undangan yang mengatur ketentuan kewajiban pengadaan kapal asing melalui pelelangan umum dengan mengundang perusahaan nasional, sejauh penelitian ini baru ditemukan pada Permenhub 48/2011²⁴⁷.

Seperti telah dikemukakan di atas, tahap pre-kualifikasi pengadaan *FSRU* oleh Panitia Kerja Bersama Pertamina-PGN melalui pelelangan terbatas²⁴⁸ mengundang 16 (enam belas) perusahaan pelayaran asing pada tanggal 22 Februari 2010.

Sejak tahap awal pengadaan *FSRU* sampai dengan pengumuman *Golar* sebagai pemenang pada tanggal 12 Oktober 2010, Permenhub 48/2011 belum lahir. Permenhub tersebut baru lahir 6 (enam) bulan kemudian, yaitu tanggal 18 April 2011. Karenanya, tahap pre-kualifikasi oleh Panitia Kerja Bersama yang tidak mengundang perusahaan pelayaran nasional tidak menyalahi Permenhub 48/2011.

4.2.1.3. Kapal Asing yang Pengadaannya Wajib Melalui Pelelangan Umum Menurut Permenhub 48/2011

Kapal asing yang terkena kewajiban melakukan lelang terbuka²⁴⁹ dengan mengundang perusahaan pelayaran nasional dalam proses pengadaannya adalah kapal asing yang melakukan kegiatan-kegiatan yang diijinkan menggunakan kapal asing sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 Ayat (3) Permenhub 48/2011 yaitu kegiatan survey minyak dan gas bumi;²⁵⁰ pengeboran;²⁵¹ konstruksi lepas pantai;²⁵² penunjang operasi lepas pantai;²⁵³ pengerukan; dan²⁵⁴ *salvage* dan pekerjaan bawah air.²⁵⁵

²⁴⁷ Departemen Perhubungan, Permenhub 48/2008, Pasal 10 Ayat (2).

²⁴⁸ Pelelangan terbatas atau pemilihan langsung, atau seleksi langsung, yaitu pengadaan barang dan jasa yang ditawarkan kepada beberapa pihak terbatas sekurang-kurangnya 2 (dua) penawaran (Kementerian BUMN, Permen 05/2008, *Op. Cit.*, Pasal 5 Ayat (2)).

²⁴⁹ Pelelangan terbuka atau pelelangan umum atau seleksi terbuka, yaitu diumumkannya secara luas melalui media massa guna memberi kesempatan kepada penyedia Barang dan Jasa yang memenuhi kualifikasi untuk mengikuti lelang (*Ibid.*, Pasal 5 Ayat (1))

²⁵⁰ Departemen Perhubungan, Permenhub 48/2011, *Op. Cit.*, Ps. 2 ay.(3) butir (a).

²⁵¹ *Ibid.*, Ps. 2 ay.(3) butir (b).

²⁵² *Ibid.*, Ps. 2 ay.(3) butir (c).

²⁵³ *Ibid.*, Ps. 2 ay.(3) butir (d).

²⁵⁴ *Ibid.*, Ps. 2 ay.(3) butir (e).

²⁵⁵ *Ibid.*, Ps. 2 ay.(3) butir (f).

Dari Pasal 2 Ayat (3) Permenhub 48/2011 jelaslah bahwa *FSRU* tidak termasuk didalamnya karena *FSRU* adalah kapal yang digunakan untuk kegiatan penyimpanan dan regasifikasi. Selain itu *FSRU* berasal dari *LNG Carrier*, kapal pengangkut *LNG*, sehingga dapat digolongkan sebagai kapal pengangkut barang. Padahal menurut Pasal 2 Ayat (1) Permenhub 48/2011, kapal asing yang diijinkan adalah yang tidak mengangkut penumpang dan/atau barang. Karena *FSRU* bukan termasuk kapal asing seperti yang dimaksud dalam Pasal 10 Ayat (2) dan Pasal 2 Ayat (3), maka dalam proses pengadaannya tidak mengacu pada Pasal 10 Ayat (2) Permenhub 48/2011, yaitu dengan lelang yang mengundang perusahaan pelayaran nasional. Karenanya PT Nusantara Regas tidak perlu melakukan lelang ulang terbuka dalam pengadaan *FSRU*. Namun demikian, *FSRU* haruslah kapal berbendera Indonesia.

4.2.1.4. Nasionalisme vs Kepentingan Bisnis

Segala hal yang dapat diupayakan untuk menggunakan komponen dalam negeri seyogyanya dilakukan oleh setiap pelaku bisnis, tidak terkecuali PT Nusantara Regas dalam pengadaan *FSRU* – Jawa Barat. Mengenai hal tersebut telah diamanatkan pula oleh Perpres 54/2010 tentang Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah. Menurut Perpres 54/2010, pengadaan barang/jasa yang dilaksanakan melalui pelelangan/seleksi internasional harus memberikan kesempatan seluas-luasnya kepada penyedia barang/jasa nasional.²⁵⁶ Berikut ini kami akan menganalisa kemungkinan-kemungkinan yang bisa dilakukan untuk memenangkan perusahaan pelayaran nasional dalam pengadaan *FSRU* - Jawa Barat.

PT Nusantara Regas sebagai anak perusahaan dua buah BUMN, Pertamina dan PGN tidak tunduk pada Perpres 54/2010 tentang Pedoman Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah maupun Permen 05/2003 tentang Pedoman Pengadaan Barang dan Jasa BUMN. PT Nusantara Regas memiliki Pedoman Pengadaan Barang dan Jasa tersendiri, yang merupakan gabungan dari Pedoman milik induk perusahaannya, Pertamina dan PGN. Hal ini tidak salah mengingat PT Nusantara Regas tunduk pada Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan

²⁵⁶ Indonesia, Perpres 54/2010. *Op. Cit.*, Pasal 101 Ayat (1).

Terbatas (UU 40/2007)²⁵⁷, sehingga memiliki kewenangan untuk mengatur sendiri pedoman pengadaan barang dan jasanya. Induk perusahaan PT Nusantara Regas, Pertamina dan PGN juga tunduk pada Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas. Hal ini didasarkan pada Pasal 1 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998 tentang Perusahaan Perseroan (PP 12/1998) yang menyatakan bahwa :

Perusahaan Perseroan (Persero) adalah Badan Usaha Milik Negara yang dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1969 yang berbentuk Perseroan Terbatas sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 ...²⁵⁸

Dalam kutipan tersebut, jelas bahwa BUMN (Persero) sesuai Pasal 1 Ayat (2) PP 12/1998 tunduk pada Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas juncto Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas.

Pengadaan *FSRU* – Jawa Barat oleh PT Nusantara Regas ketika itu memang tidak dilakukan melalui lelang terbuka yang memberikan kesempatan seluas-luasnya kepada perusahaan pelayaran nasional. Mereka mengemukakan beberapa alasan, antara lain karena *FSRU* – Jawa Barat merupakan *FSRU* yang pertama di Indonesia, karenanya mereka tidak mau mengambil resiko dengan mengikutsertakan perusahaan-perusahaan pelayaran nasional yang tidak memiliki pengalaman dalam pembuatan dan pengoperasian *FSRU*. Konversi *LNG carrier* menjadi *FSRU* membutuhkan kemampuan teknis yang sangat spesifik, layaknya pembuatan pabrik atau kilang gas. Demikian pula pengoperasian *FSRU* tidak bisa dilakukan oleh Anak Buah Kapal biasa, tapi harus seorang yang ahli dan berpengalaman. Karena hal tersebut, PT Nusantara Regas hanya mengundang sejumlah perusahaan pelayaran asing yang telah memiliki pengalaman di dalam mengoperasikan *FSRU*.

²⁵⁷ Indonesia, *Undang-Undang Tentang Perseroan Terbatas*, UU No. 40 Tahun 2007, LN No. 106 Tahun 2007, TLN No. 4756.

²⁵⁸ Indonesia, *Peraturan Pemerintah Tentang Perusahaan Perseroan*, PP No. 12 Tahun 1998, Pasal 1 Ayat (2).

Meskipun pengadaan barang dan jasa PT Nusantara Regas sebagai anak perusahaan dua buah BUMN Pertamina dan PGN tidak tunduk kepada Perpres 54/2010, namun sekiranya PT Nusantara Regas mengedepankan nasionalisme dan mau memberikan kesempatan kepada perusahaan pelayaran nasional untuk melakukan pengadaan *FSRU* sekaligus mengoperasikannya, kira-kira apa saja yang akan terjadi. Pertama-tama, sekedar mengadakan *LNG Carrier* sebagai bentuk awal *FSRU* bukan hal yang terlalu sulit. PT Berlian Laju Tanker menyatakan sanggup melakukan pengadaan dan sudah cukup berpengalaman mengoperasikan *LNG Carrier*.²⁵⁹ Kemudian mengkonversikan *LNG Carrier* menjadi *FSRU* adalah persoalan lain. Tidak ada perusahaan nasional yang pernah melakukan hal tersebut karena *FSRU* – Jawa Barat merupakan *FSRU* yang pertama di Indonesia dan Asia Tenggara. Perusahaan-perusahaan pelayaran yang memiliki pengetahuan dan kemampuan teknis mengenai *FSRU* hanyalah perusahaan pelayaran asing tertentu dan sampai saat ini jumlahnya hanya empat. Sekiranya hal ini dilakukan oleh perusahaan nasional, maka harus menggandeng salah satu perusahaan asing yang telah berpengalaman tersebut. Akibat yang baik adalah memberikan kesempatan kepada perusahaan pelayaran nasional untuk menjadi berpengalaman dalam konversi *LNG Carrier* menjadi *FSRU* dan pengoperasian *FSRU*, devisa tidak pergi ke luar negeri, dan alih teknologi bagi anak bangsa. Namun bagi pengusaha pelayaran nasional untuk memilih atau mencari rekan atau *partner* asing yang berpengalaman dalam konversi dan pengoperasian *FSRU*, kemungkinan besar akan menyebabkan pengunduran waktu dari waktu yang telah diinstruksikan melalui Inpres Nomor 1 Tahun 2010²⁶⁰. Pengunduran waktu ini akan berimbas pada kurangnya pasokan gas untuk PLN maupun industri di daerah Jawa Barat. Akibatnya PLN harus lebih lama lagi menggunakan bahan bakar bersubsidi dan industri-industri harus mencari alternatif bahan bakar lain yang lebih mahal bisa sampai dua atau tiga kali lipat daripada harga gas bumi. Akibatnya adalah kenaikan harga barang-barang yang produksinya menggunakan bahan bakar. Akibat ini harus ditanggung oleh seluruh

²⁵⁹ Hadi Surya, Presiden Komisaris PT Berlian Laju Tanker, Wawancara melalui telpon, Jakarta: 20 November 2011, Pukul 21.00.

²⁶⁰ Indonesia, Inpres No. 1 Tahun 2010, *Op. Cit.*, Lampiran, Prioritas 8 Energi, Pengembangan Infrastruktur Gas.

rakyat konsumen barang hasil industri. Karenanya, opsi mengundang dan memenangkan perusahaan kapal tanker nasional yang belum memiliki pengalaman di bidang konversi *LNG Carrier* menjadi *FSRU* dan pengoperasian *FSRU* untuk pengadaan *FSRU* yang pertama kali di Indonesia bukan merupakan opsi yang terlalu menguntungkan bagi perekonomian negara secara keseluruhan.

Di sisi lain, Penulis akan melihat dari sisi Permenhub 48/2011.

Permenhub 48/2011 mulai berlaku pada tanggal 18 April 2011 sedangkan penandatanganan *Time Charter Party* antara PT Nusantara Regas dengan *Golar*, pemenang lelang *FSRU* tanggal 20 April 2011. Meskipun saat itu proses lelang sudah lama berakhir dan sudah dipenghujung proses kontrak, masih ada waktu selama 2 hari bagi PT Nusantara Regas untuk mempertimbangkan Pasal 10 ayat (2) Permenhub 48/2011 yang mensyaratkan melakukan lelang terbuka dengan mengundang perusahaan pelayaran nasional sebelum menandatangani *Time Charter Party* dengan *Golar*. Proses lelang dan proses kontrak merupakan proses yang terpisah sama sekali. Proses lelang berakhir ketika pengumuman pemenang lelang. Setelah itu masuk ke proses kontrak, yang ditangani oleh tim yang berbeda. Sulit sekali bagi siapa pun termasuk PT Nusantara Regas untuk membatalkan lelang yang sudah dilakukan dengan alasan terbitnya Permenhub 48/2011. Sebab seperti kita semua tahu, peraturan perundang-undangan tidak berlaku surut dan proses lelang sudah berakhir pada saat pengumuman pemenang lelang tanggal 12 Oktober 2010. Namun sekiranya PT Nusantara Regas memiliki rasa nasionalisme yang tinggi hingga berani membatalkan lelang yang telah diumumkan pemenangnya dan melakukan lelang ulang demi memberi kesempatan kepada perusahaan pelayaran nasional, hal itu juga sulit dilakukan. Pertama, karena berarti itu penundaan terhadap proyek *FSRT* yang sudah diatur dengan Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2010 tentang Percepatan Pelaksanaan Prioritas Pembangunan Nasional Tahun 2010²⁶¹. Kedua, karena biaya yang harus dibayar sangat tinggi. Yaitu biaya material harus mengganti biaya-biaya yang telah dikeluarkan oleh para peserta lelang, dan kerugian yang ditimbulkan bagi pemenang lelang, serta biaya imaterial, yaitu

²⁶¹ *Ibid.*

integritas yang rusak karena melanggar kesepakatan-kesepakatan selama proses kontrak. Karenanya membatalkan lelang bukanlah opsi yang baik.

Namun sekiranya PT Nusantara Regas tetap mau melakukan pembatalan lelang dan melakukan lelang ulang terbuka tanpa peduli dengan semua alasan di atas, sebelumnya perlu dilakukan penelitian, apakah *FSRU* termasuk kategori kapal asing yang diberi dispensasi beroperasi di perairan dalam negeri yang tidak mengangkut penumpang dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 Ayat (1) Permenhub 48/2011. Jawabannya adalah tidak. *FSRU* merupakan konversi dari *LNG Carrier*, karena itu termasuk kapal pengangkut barang.²⁶² Namun demikian, jika kita tinjau dari tujuan ke lima asas *cabotage* seperti telah dikemukakan dalam Bab 2.1.3. skripsi ini, adalah sebagai andalan dan penunjang sistem Hankamnas. Sehingga asas *cabotage* tidak dimaksudkan hanya untuk kegiatan pengangkutan orang dan/atau barang di wilayah perairan Indonesia, tetapi juga untuk semua kegiatan yang dilakukan di dalam wilayah perairan Indonesia.

Berdasarkan pasal-pasal Permenhub 48/2011 tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa pelelangan umum hanya perlu dilakukan apabila suatu pengguna kapal akan mengajukan permohonan penggunaan kapal asing dimana pelelangan umum tersebut akan membuktikan ada tidaknya kapal sejenis yang berbendera Indonesia. Kapal asing yang diperbolehkan pun - apabila terbukti melalui pelelangan umum bahwa tidak tersedia kapal sejenis yang berbendera Indonesia - terbatas pada kapal-kapal yang disebutkan dalam Pasal 2 ayat (3) Permenhub 48/2011.²⁶³

Dengan demikian, apabila suatu pihak hendak menggunakan kapal namun tidak termasuk dalam kapal-kapal yang disebutkan dalam Pasal 2 ayat (3) Permenhub 48/2011, maka Permenhub 48/2011 tidak berlaku baginya sehingga Empat Pilar Asas *Cabotage* wajib diterapkan secara utuh terhadapnya. Dalam hal tersebut di atas, tidak ada satu pun peraturan perundang-undangan yang mewajibkan pihak yang akan menggunakan kapal yang tidak disebutkan dalam Pasal 2 ayat (3) Permenhub 48/2011 untuk melakukan pelelangan umum dengan

²⁶² Departemen Perhubungan, Permenhub 48/2011, *Op. Cit.*, Ps. 2 ay.(1).

²⁶³ Kapal untuk kegiatan *survey* minyak dan gas bumi, pengeboran, konstruksi lepas pantai, penunjang operasi lepas pantai, pengerukan, dan *salvage* dan pekerjaan bawah air.

mengundang perusahaan pelayaran nasional. Penerapan asas *cabotage* cukup dengan mewajibkan pihak asing selaku pemilik kapal untuk memindahkan kepemilikan mayoritas kapalnya kepada perusahaan pelayaran nasional, mengubah bendera kapalnya menjadi bendera Indonesia dan menempatkan awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Meski alasan-alasan yang telah dikemukakan di atas, menurut Penulis, keputusan PT Nusantara Regas tidak mengundang dan memilih perusahaan pelayaran nasional dalam pengadaan FSRU tetap sesuatu yang salah. Karena ada cara-cara untuk tetap mengakomodasi kepentingan PT Nusantara Regas dengan mengakomodasi kepentingan kemajuan pelayaran nasional. Caranya yaitu, sejak awal sudah mengikutsertakan perusahaan pelayaran nasional, dan mengarahkan mereka untuk mencari *partner* asing yang berpengalaman dalam melakukan konversi LNG carrier menjadi FSRU dan mengoperasikan FSRU. Hal ini tidak akan menyebabkan keterlambatan apa pun, kalau sejak awal sudah dipersiapkan.

4.2.2. Kewajiban Penerapan Asas *Cabotage* pada FSRU

Untuk mengetahui apakah asas *cabotage* wajib diterapkan secara utuh terhadap FSRU, maka perlu diingat kembali apa saja yang diatur dalam asas *cabotage* dan perlu dikaji apakah FSRU termasuk kapal yang dapat diajukan permohonan penggunaannya sebagai kapal asing berdasarkan Permenhub 48/2011.

Asas *cabotage* mengatur 4 (empat) ketentuan yang dikenal sebagai 4 Pilar Asas *Cabotage*, sebagai berikut:

1. Kapal harus dimiliki oleh perusahaan angkutan laut nasional;
2. Kapal harus berbendera Indonesia
3. Kapal harus diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia
4. Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

Berdasarkan penjelasan mengenai FSRU di Bab 3 skripsi ini dan berdasarkan Pasal 2 Ayat (3) Permenhub 48/2010 yang menguraikan “Kapal-Kapal yang Dapat Dikesampingkan dari Penerapan Asas *Cabotage* dengan Pembuktian Lelang”, dapat diketahui bahwa FSRU tidak termasuk salah satu dari

“Kapal-Kapal yang Dapat Dikesampingkan dari Penerapan Asas *Cabotage* dengan Pembuktian Lelang”. *FSRU* bukan merupakan kapal yang dimaksudkan untuk kegiatan *survey* minyak dan gas bumi, pengeboran, konstruksi lepas pantai, penunjang operasi lepas pantai, pengerukan, dan *salvage* dan pekerjaan bawah air, sehingga *FSRU* tidak termasuk kategori kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) Permenhub 48/2011. Bahkan *FSRU* akan selalu identik dengan kegiatan mengangkut barang (dalam hal ini dimungkinkan untuk mengangkut barang antar pelabuhan di Indonesia) yang artinya terhadap *FSRU* wajib diterapkan asas *cabotage* secara utuh. *FSRU* harus berbendera Indonesia, sebagian besar sahamnya dimiliki oleh perusahaan Indonesia, dan diawaki oleh awak kapal berkebangsaan Indonesia. Hal tersebut sejalan dengan ketentuan Pasal 8 UU 17/2008²⁶⁴ dan Pasal 5 PP 20/2011²⁶⁵ sebagaimana diubah melalui Pasal 1 PP 22 /2011²⁶⁶.

²⁶⁴ Pasal 8 UU 17/2007 :

- (1). Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkebangsaan Indonesia.

Penjelasan: Penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas *cabotage* guna melindungi kedaulatan negara (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta memberikan kesempatan berusaha yang seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan.

- (2). Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

²⁶⁵ Pasal 5 PP 20/2010 :

- (1) Isinya sama dengan Pasal 8 Ayat (1) UU 17/2008.
- (2) Kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan untuk mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang antarpelabuhan laut serta kegiatan lainnya yang menggunakan kapal di wilayah perairan Indonesia.

Penjelasan:

Kegiatan angkutan laut dalam negeri termasuk kegiatan angkutan laut lepas pantai dan kegiatan angkutan dari pelabuhan laut ke lokasi di perairan yang berfungsi sebagai pelabuhan di wilayah perairan Indonesia atau sebaliknya. Yang dimaksud dengan “kegiatan lainnya yang menggunakan kapal” antara lain kegiatan penundaan kapal, pengerukan, untuk kegiatan *salvage* dan/atau pekerjaan bawah air, dan pengangkutan penunjang kegiatan usaha hulu dan hilir minyak dan gas bumi.

- (3) Kegiatan lainnya yang menggunakan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilarang dilakukan oleh kapal asing.
- (4) Kapal asing yang melakukan kegiatan lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dikenai sanksi tidak diberikan pelayanan di pelabuhan atau terminal khusus.

²⁶⁶ Pasal 1 Angka 1 PP 22/2011 mengubah Pasal 5 Ayat (2) dan menghapus Ayat (3) dan Ayat (4) PP 20/2010 sehingga Pasal 5 berbunyi :

- (1) Sama dengan Pasal 5 PP 20/2010
- (2) Kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan untuk mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang antarpelabuhan laut di wilayah perairan Indonesia.

Tidak dapat dipungkiri bahwa tanggal 7 Mei 2011 merupakan batas penerapan asas *cabotage* bagi seluruh kapal-kapal yang beroperasi di perairan Indonesia, ada pengecualian untuk beberapa jenis kapal, tidak termasuk di dalamnya *FSRU*. Ketika lelang dimenangkan oleh *Golar*, mereka berharap mendapatkan dispensasi dari penerapan asas *cabotage*, kenyataannya tidak. Menurut perjanjian, mereka harus taat kepada hukum yang berlaku di Indonesia, sehingga mereka harus mengubah bendera *FSRU* yang berasal dari *LNG Carrier Khannur* yang berbendera *Inggris* menjadi berbendera Indonesia. Selain itu mereka juga harus berbadan hukum Indonesia dan harus memindahkan kepemilikan mayoritas sahamnya kepada perusahaan pelayaran nasional. Sampai saat ini Penulis belum mendapat kepastian, perusahaan pelayaran nasional yang mana yang digandeng oleh mereka untuk mengoperasikan *FSRU* - Jawa Barat. Karena *FSRU* – Jawa Barat merupakan *FSRU* yang pertama di Indonesia dan baru akan dioperasikan akhir triwulan pertama tahun 2012 ini, maka menjadi kewajiban kita bersama untuk mengawal keberadaan *FSRU* berbendera Indonesia sehubungan dengan penerapan asas *cabotage*.

-
- (3) Dihapus
 - (4) Dihapus

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Ada beberapa hal yang dapat kami simpulkan dari pembahasan penulisan ini.

1. Proses pengadaan kapal berbendera asing tidak selalu harus melalui pelelangan umum. Kapal asing yang pengadaannya diharuskan melalui pelelangan umum terbatas kapal-kapal yang melakukan kegiatan survey minyak dan gas bumi, pengeboran, konstruksi lepas pantai, penunjang operasi lepas pantai, pengerukan, dan *salvage* dan pekerjaan bawah air. Pelelangan umum dalam pengadaan kapal asing dimaksudkan untuk membuktikan ada tidaknya kapal sejenis yang berbendera Indonesia. Apabila terbukti melalui pelelangan umum bahwa tidak tersedia kapal sejenis yang berbendera Indonesia, barulah diijinkan menggunakan kapal asing.
2. Asas *cabotage* mengatur 4 (empat) ketentuan yang dikenal sebagai 4 Pilar Asas *Cabotage*, sebagai berikut:
 - a. Kapal harus dimiliki oleh perusahaan angkutan laut nasional;
 - b. Kapal harus berbendera Indonesia
 - c. Kapal harus diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia
 - d. Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia.
3. Apabila suatu pihak hendak menggunakan kapal asing namun tidak termasuk dalam kapal-kapal yang melakukan kegiatan survey minyak dan gas bumi, pengeboran, konstruksi lepas pantai, penunjang operasi lepas pantai, pengerukan, dan *salvage* dan pekerjaan bawah air, maka Permenhub 48/2011 tidak berlaku baginya. Kepadaanya diterapkan asas *cabotage* secara penuh. Dalam hal tersebut di atas, tidak ada satu pun peraturan perundang-undangan yang mewajibkan pihak yang akan

menggunakan kapal yang tidak disebutkan dalam Pasal 2 ayat (3) Permenhub 48/2011 untuk melakukan pelelangan umum dengan mengundang perusahaan pelayaran nasional. Empat Pilar Asas *Cabotage* wajib diterapkan secara utuh terhadapnya, yaitu dengan mewajibkan pihak asing selaku pemilik kapal untuk memindahkan kepemilikan mayoritas kapalnya kepada perusahaan pelayaran nasional, mengubah bendera kapalnya menjadi bendera Indonesia dan menempatkan awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

4. Pemberian ijin kepada kapal-kapal asing di perairan Indonesia dalam kegiatan-kegiatan yang tidak mengangkut penumpang dan/atau barang merupakan kemunduran pelaksanaan asas *Cabotage* secara penuh, adalah kesalahan Pemerintah - dalam hal ini Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral - yang tidak memberikan pembinaan kepada perusahaan-perusahaan pelayaran nasional sejak dicanangkannya Asas *Cabotage* melalui Inpres No. 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional.
5. Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 48 Tahun 2011 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Ijin Penggunaan Kapal Asing untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri adalah ilegal karena bertentangan dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam hubungannya dengan Asas *Cabotage*.
6. Kapal asing yang diijinkan untuk beroperasi di Indonesia hanya diberi waktu beroperasi paling lama 3 (tiga) bulan dan dapat diperpanjang setelah dilakukan evaluasi padahal untuk mengurus perijinan operasi kapal asing dibutuhkan waktu paling sedikit dua bulan.
7. FSRU – *Jawa Barat* termasuk kapal yang wajib berbendera Indonesia dan menerapkan asas *cabotage* secara penuh.

5.2. Saran

Cadangan sumber gas alam di Bontang – Kalimantan maupun Tangguh – Papua masih cukup besar namun selama ini belum tersalurkan karena masalah distribusi yang tidak mungkin melalui jaringan transmisi maupun jaringan distribusi karena jarak yang terlalu jauh dan melewati lautan yang dalam. Disisi lain kebutuhan akan bahan bakar gas alam di Pulau Jawa dan Sumatera sangat besar dan selama ini tidak tertangani dengan maksimal karena keterbatasan pasokan gas. Maka dimasa yang akan datang, pengadaan *FSRU* masih akan terus dilakukan sebagai pemecahan masalah yang jitu. Sehubungan dengan hal tersebut, maka Penulis menyarankan sebagai berikut:

1. Meskipun saat ini tidak ada kewajiban pelelangan umum dalam pengadaan *FSRU* menurut Permenhub 48/2011, namun demi kepentingan nasional dan kedaulatan bangsa, Penulis menyarankan untuk pengadaan *FSRU* selanjutnya, agar PT Nusantara Regas maupun pihak-pihak lain yang terkait memberikan prioritas kepada perusahaan pelayaran nasional dalam melakukan konversi *LNG Carrier* menjadi *FSRU* dan dalam pengoperasian *FSRU* dengan cara menggandeng perusahaan-perusahaan asing yang telah berpengalaman dalam melakukan konversi dan pengoperasian *FSRU*. Dengan demikian sejak awal perusahaan pelayaran nasional menjadi tuan rumah di negeri sendiri, dengan tenaga ahli asing yang dipekerjakan di atas *FSRU* berbendera Indonesia, dengan kewajiban alih teknologi. Sehingga untuk kedepan, anak-anak bangsa kita menjadi terlatih dan terampil dalam mengoperasikan *FSRU*. Bukannya tidak mungkin bangsa kita akan menjadi pakar di dalam konversi *LNG Carrier* menjadi *FSRU* dan pengoperasian *FSRU* sehingga kelak perusahaan-perusahaan berbendera Indonesia yang akan diundang oleh negara-negara lain untuk melakukan konversi dan pengoperasian *FSRU*.
2. Untuk instansi-instansi terkait Cq. Departemen Perhubungan Laut: Dengan dikeluarkannya peraturan-peraturan pengganti yang memberi kelonggaran bagi penerapan asas *cabotage* untuk kapal-kapal asing yang melakukan kegiatan-kegiatan hulu di bidang minyak dan gas, seyogyanya proses perijinan untuk kapal asing disederhanakan sehingga tidak

memakan waktu sampai dua bulan, karena ijin operasi kapal asing hanya untuk jangka waktu selama tiga bulan.



DAFTAR REFERENSI

1. BUKU REFERENSI

Bahasa, Pusat Pembinaan dan Pengembangan, *Kamus Besar bahasa Indonesia*, Edisi Ke-2, Cet. 10, Jakarta: Balai Pustaka, 1999.

Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cet. 3, Jakarta: UI-Press, 1986.

Soekanto, Soerjono dan Sri Mamuji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Ed. 1, Cet. 11, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2009.

-----, *Peranan dan Penggunaan Kepustakaan di Dalam Penelitian Hukum*, Cet. 3, Jakarta: Pusat Dokumentasi UI, 1979.

2. ARTIKEL

Soi, Josef A. Nae, "Implementasi Asas *Cabotage*, Perjuangan Panjang Asas *Cabotage*", (Seminar Nasional PPAL, *Jalanesa*, Edisi No. 3 Juli Th 1. 2011).

Syamsudin, M., "Urgensi dan Kendala Penerapan Asas *Cabotage* dalam Pelayaran Domestik Indonesia di Era Perdagangan Bebas", *Mimbar Hukum* (Volume 19, Nomor 1, Februari 2007).

3. MAKALAH

Association, Indonesian National Shipowner's, "Deklarasi Anggota *INSA* untuk Mendukung Program *Cabotage* di Wilayah Perairan Republik Indonesia", (Jakarta, 16 November 2010).

Forum, Indonesian Cabotage Advocation, Ikatan Alumni Fakultas Teknik Universitas Indonesia, *INFACO* Iluni FTUI, "Evaluasi Penerapan Asas *Cabotage* dalam Rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional sesuai Amanat Inpres No.5 Tahun 2005 dan UU No.17 Tahun 2008".

Indonesia, Universitas, "Evaluasi dan Resolusi Penerapan Asas *Cabotage* dalam Rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional sebagai Lokomotif Kebangkitan Ekonomi Bangsa", *INFACO* Iluni FT UI, (Makalah disampaikan dalam Pertemuan *Indonesian Cabotage Advocation Forum* Ikatan Alumni Fakultas Teknik Universitas Indonesia, Depok: 1 Januari 2011).

Perhubungan, Departemen, Balitbang, “Studi Penerapan Asas *Cabotage* dalam Pelayaran Nasional”. (*Laporan Akhir Penelitian*, 2004)

Perhubungan, Kementerian, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, “Arah Kebijakan Pembangunan Pelayaran Nasional untuk Mendukung Pelaksanaan Hulu Migas Indonesia”, (Disampaikan Pada Acara Konvensi Nasional Perkapalan Dan Transportasi Hulu Migas Tahun 2011 oleh BP Migas, Surabaya: 19 Desember 2011).

Yusuf, Chandra Motik, “Aspek Hukum Perkapalan dan Transportasi di Kegiatan Usaha Ulu Minyak dan Gas (Migas) Bumi - Dibuat di Dalam Negeri Lebih Mahal”, (Rapat Kerja Konvensi Nasional Perkapalan dan Transportasi 2011, Surabaya: 19-20 Desember 2011).

-----, “Pemerintah Harus Konsekuen Menerapkan Asas *Cabotage* Tepat Waktu”, (Makalah, Disampaikan dalam Acara Dengar Pendapat UI, INSA, dan Organisasi Terkait dengan DPR RI, Jakarta : 26 Januari 2011).

-----, “Telaah Permasalahan Penggantian Bendera Kapal-Kapal Penunjang Kegiatan Lepas Pantai (*Offshore*)”, (Makalah, Disampaikan dalam Acara Implementasi Asas *Cabotage* oleh Persatuan Purnawirawan Angkatan Laut (PPAL), Jakarta: 8 Juni 2011).

Regas, Nusantara, “Penyedia Gas Bumi dan Operator LNG Floating Storage & Regasification Terminal”, Profil Perusahaan.

4. PERATURAN PERUNDANGAN-UNDANGAN

UNDANG-UNDANG

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

Indonesia, *Undang-Undang Tentang Keuangan Negara*, UU No. 17 Tahun 2003, LN 47 Tahun 2003, TLN No. 4286.

Indonesia, *Undang-Undang Tentang Perseroan Terbatas*, UU No. 40 Tahun 2007, LN No. 106 Tahun 2007, TLN No. 4756.

Indonesia, *Undang-Undang Tentang Pelayaran*, No. 17 Tahun 2008, LN No. 64 Tahun 2008, TLN No. 4849.

PERATURAN PEMERINTAH

Indonesia, *Peraturan Pemerintah Tentang Perusahaan Perseroan*, PP No. 12 Tahun 1998.

Indonesia, *Peraturan Pemerintah Tentang Perkapalan*, PP No. 51 Tahun 2002, LN No. 95 Tahun 2002, TLN No. 4227.

Indonesia, *Peraturan Pemerintah Tentang Angkutan di Perairan*, PP No. 20 Tahun 2010, LN No. 26, Tahun 2010, TLN No. 5108.

Indonesia, *Peraturan Pemerintah Tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan*, PP No. 22 Tahun 2011, LN No. 43 Tahun 2011, TLN No. 5208.

PERATURAN PRESIDEN

Indonesia, *Peraturan Presiden Tentang Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah*, PP No. 54 Tahun 2010.

INSTRUKSI PRESIDEN

Indonesia, *Instruksi Presiden Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional*, Inpres No. 5 Tahun 2005.

Indonesia, *Instruksi Presiden Tentang Percepatan Pelaksanaan Prioritas Pembangunan Nasional Tahun 2010*, Inpres No. 1 Tahun 2010.

Indonesia, *Instruksi Presiden Tentang Percepatan Pelaksanaan Prioritas Pembangunan Nasional Tahun 2011*, Inpres No. 1 Tahun 2011.

PERATURAN MENTERI

Perhubungan, Departemen, *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengangkutan Barang/Muatan antar Pelabuhan Laut di Dalam Negeri*, Permenhub No.KM 71 Tahun 2005.

Energi dan Sumber Daya Mineral, Departemen, *Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral*, Permen ESDM No. 126 Tahun 2006.

Badan Usaha Milik Negara, Kementrian, *Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Tentang Pedoman Umum Pelaksanaan Pengadaan Barang dan Jasa Badan Usaha Milik Negara*, Permen BUMN No. PER-05/MBU/2008.

Perhubungan, Departemen, *Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antar Pelabuhan Laut di Dalam Negeri*, Permenhub No. KM 22 Tahun 2010, 30 Maret 2010.

Perhubungan, Departemen, *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 2010 Tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antar Pelabuhan Laut di Dalam Negeri*, Permenhub No. PM 73 Tahun 2010, 19 November 2010.

Perhubungan, Departemen, *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Ijin Penggunaan Kapal Asing untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri*, Permenhub No. PM 48 Tahun 2011, 18 April 2011.

KEPUTUSAN MENTERI

Perhubungan, Departemen, *Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Penetapan Lokasi Terminal Khusus Niaga Gas Bumi dengan Fasilitas Floating Storage and Regasification Terminal Liquefied Natural Gas (LNG) PT. Nusantara Regas di Teluk Jakarta, Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu, Provinsi DKI Jakarta*, Kepmen No. KP 66 Tahun 2011.

SURAT MENTERI

Energi dan Sumber Daya Mineral, Departemen, “Surat Kementerian ESDM Tentang Izin Usaha Sementara Niaga Gas Bumi Yang Tidak Memiliki Fasilitas Jaringan Distribusi dengan Fasilitas dan Sarana Niaga *Floating Storage Regasification Terminal (FSRT) Liquefied Natural Gas (LNG)* dan Pipa”, Surat Kementerian ESDM No. 17949/10/DJM.0/2010 Tanggal 19 Juli 2010.

5. INTERNET

Energi dan Sumber Daya Mineral, Kementrian, “Statistik Cadangan Gas Bumi (2010)”, Gas Bumi.Pdf, <http://prokum.esdm.go.id/Publikasi/Statistik/Statistik%20Gas%20Bumi.pdf>. Diunduh 5 Juli 2011

Maulidiana, Mira, “*Liquefied Natural Gas (LNG)* Sebuah Alternatif Transportasi Gas Alam”, (Makalah Pemanfaatan Gas Alam, Manajemen Gas Alam Program Pasca Sarjana Departemen Teknik

- Kimia FTUI, April 2006), <http://www.migas-indonesia.com/index.php?module=article&sub=article&act=view&id=2054>, Diunduh 7 Desember 2011, Pukul 21.22.
- , “Prospek Pengembangan LNG Lepas Pantai”, (Makalah Pengolahan Gas Alam, Manajemen Gas Alam, Departemen Teknik Kimia, FTUI, Mei 2006), [http://www.migas-indonesia.com/files/article/%5BEnergi%5DProspek_Pengembangan LNG Lepas Pantai.pdf](http://www.migas-indonesia.com/files/article/%5BEnergi%5DProspek_Pengembangan_LNG_Lepas_Pantai.pdf), Diunduh 7 Desember 2011, Pukul 21.56.
- Newsletter, Indonesian Commercial (ICN)*, “Laporan Market Intelligence, Perkembangan Industri Gas Alam di Indonesia Februari 2010”, <http://www.datacon.co.id/Gasalam2010hal1.html>. Diunduh 8 Desember 2011, Pukul 20.34.
- http://wiryanto.wordpress.com/2007/11/01/jembatan-selat-sunda/http://ilustri.org/index.php?option=com_content&view=article&id=94:jembatan-selat-sunda&catid=36:dunia-teknik-sipil&Itemid=2. Diunduh 8 Desember, Pukul 22.05.
- Nauli, Maria Anindita, “Sekilas tentang Teknologi *Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)*”, 26/07/11 at 1:41 pm , <http://majarimagazine.com/2011/07/sekilas-tentang-teknologi-floating-storage-and-regasification-unit-fsru/>, Diunduh 21 Desember 2011, Pukul 12.07.
- “Indonesia, Kontraktor *FSRU* Pertama di”, October 13, 2010, <http://kampungmelayu.wordpress.com/2010/10/13/kontraktor-fsru-pertama-di-indonesia/>. Diunduh 21 Desember Pukul 14.59.
- “Beroperasi, Maret 2012, *FSRU* Jawa Barat Siap”, 2 Desember 2011, http://www.indopetro-online.com/index.php?option=com_content&view=article&id=521:maret-2012-fsru-jawa-barat-siap-beroperasi&catid=523:maret-2012-fsru-jawa-barat-siap-beroperasi. Diunduh 21 Desember 2011, Pukul 17.19.
- “Kapal, Pengadaan”, 28 Oktober 2010, <http://poetra.web.id/Marine/pengadaan-kapal.php>. Diunduh 21 Desember 2011, Pukul 21.43.
- Islahuddin, “Dilema Menerapkan Asas *Cabotage*”, <http://www.seputar-indonesia.com/edisicetak/content/view/381660/>. Diunduh 22 Desember 2011, Pukul 10.10
- Iswara, Padjar *et al.*, “Terkurung Ayat Aturan Universal”, 1 Januari 2011, <http://majalah.tempointeraktif.com/id/arsip/2011/01/31/EB/mbm.20110131.EB135811.id.html>. Diunduh 27 Desember 2011, Pukul 12.26.

Dasgupta, Soumyajit, “*Cabotage Laws in the Maritime Industry: Has it Met its Intended Effects?*”, June 24, 2011 – 10:50 pm, <http://www.marineinsight.com/misc/maritime-law/cabotage-laws-in-the-maritime-industry-has-it-met-its-intended-effects/>. Diunduh 27 Desember 2011, Pukul 13.10.

<http://id.wikipedia.org/wiki/MMSCFD>, Diunduh 28 Desember 2011, Pukul 12.05.

Harjo, “Pelelangan dan Persyaratan Mengikuti Tender”, <http://harjo.wordpress.com/2010/07/16/jenis-jenis-pelelangan-dan-persyaratan-mengikuti-tender/>, Diunduh 9 Januari 2011, Pukul 14.57.

“Cair, Gas Alam”, http://id.wikipedia.org/wiki/Gas_alam_cair, Diunduh 9 Januari 2012, Pukul 15.34.

Abdullah, Syukriy, “Pengadaan Barang dan Jasa di BUMN tidak Mengikuti Keppres 80/2003”, <http://syukriy.wordpress.com/2009/12/24/pengadaan-di-bumn-tidak-mengikuti-keppres-80/>, Diunduh 11 Januari 2011 Pukul 9.33.

6. WAWANCARA

Harjo, Bambang, Wakil Ketua Gabungan Pengusaha Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (Gapasdap), Ketua Alumni Teknik Kelautan Institut Teknologi Surabaya dan Pemilik Galangan Kapal.

Michael Baskoro, Ketua Ikatan Ahli Perpipaan Migas dan Direktur Perusahaan PT PGN (Persero), Tbk.

Hadi Surya, Presiden Komisaris PT Berlian Laju Tanker