Vol. 5, No. 4, November 2026, pp. 1214-1230
E-ISSN 2963-0444
DOI: https://doi.org/10.58344/jhi.v4i3.1602

JURNAL HUKUM INDONESIA

Pembentukan dan Pelaksanaan Kegiatan Usaha Perusahaan Angkutan Laut Patungan LNG Pasca Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024

K M Medi Wahyudi Putra
Universitas Indonesia, Indonesia
Email: km.mediwp@gmail.com

Keywords:
joint venture; foreign investment; LNG shipping; Law Number 66 of 2024.

This is an open access article under the CC BY-SA license.

Copyright © 2026 by Author. Published by
Riviera Publishing

Kata Kunci:
perusahaan patungan; penanaman modal asing; angkutan laut LNG; UU Nomor 66 Tahun 2024.

Abstract

Liquefied natural gas (LNG) transportation connects inter-island energy distribution with national investment and shipping regulation. This article examines the formation and business operations of LNG shipping joint ventures following Law Number 66 of 2024. It employs normative legal research using statutory and conceptual approaches to analyse company law, investment rules, business licensing, vessel status, and carriage obligations. Its scope is limited to newly established joint ventures providing domestic LNG transportation services. The findings show that incorporation requires an Indonesian limited liability company, eligible partners, a single national majority shareholder, beneficial ownership disclosure, and compliance with capital and licensing requirements. The obligation to own and operate Indonesian-flagged vessels of at least GT 50,000 per vessel must inform business planning. Subsequent operations require compliance with cabotage, seaworthiness, crew competence, cargo safety, sailing clearance, and carrier liability. Corporate status, business authorisation, and operational readiness are complementary requirements. In the energy transition, these obligations should be connected with supply reliability and the management of operational LNG emissions.

Abstrak

Pengangkutan liquefied natural gas (LNG) mempertemukan kebutuhan distribusi energi antar pulau dengan pengaturan penanaman modal dan pelayaran nasional. Penelitian ini bertujuan menganalisis pembentukan perusahaan angkutan laut patungan LNG serta pelaksanaan kegiatan usahanya pasca Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024. Penelitian menggunakan metode hukum normatif dengan pendekatan peraturan perundang-undangan dan konseptual. Analisis dilakukan terhadap hubungan hukum perseroan, penanaman modal, perizinan berusaha, status kapal, dan penyelenggaraan pengangkutan. Pembahasan dibatasi pada perusahaan patungan yang baru dibentuk untuk menyediakan jasa angkutan laut LNG dalam negeri. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembentukan perusahaan memerlukan perseroan terbatas Indonesia, mitra yang memenuhi kualifikasi sektoral, kepemilikan nasional mayoritas tunggal, keterbukaan pemilik manfaat, serta pemenuhan persyaratan permodalan dan perizinan. Kewajiban memiliki dan mengoperasikan kapal berbendera Indonesia paling rendah GT 50.000 per kapal harus diperhitungkan sejak penyusunan rencana usaha. Pelaksanaan pengangkutan selanjutnya memerlukan pemenuhan asas cabotage, kelaiklautan, kompetensi awak, keselamatan muatan, persetujuan berlayar, dan

pertanggungjawaban pengangkut. Legalitas badan hukum, legalitas usaha, dan kelayakan operasional merupakan persyaratan yang saling melengkapi. Dalam konteks transisi energi, perusahaan perlu menghubungkan kepatuhan tersebut dengan keandalan pasokan dan pengendalian emisi operasional LNG.

PENDAHULUAN

Karakter kepulauan Indonesia menjadikan transportasi laut sebagai elemen krusial dalam ketahanan energi nasional. Gas bumi yang diproduksi di satu wilayah seringkali tidak terhubung dengan pusat permintaan melalui pipa. Dalam kondisi demikian, gas dicairkan menjadi LNG, diangkut menggunakan kapal, dan diregasifikasi untuk kebutuhan pembangkit, industri, atau konsumen lain. Teknologi LNG membuka kemungkinan pengangkutan gas melalui kapal; oleh karena itu, kepastian hukum mengenai perusahaan pengangkutan dan kapal yang dapat digunakan merupakan unsur utama dari keberlanjutan pasokan energi, bukan sekadar persoalan administratif pelayaran (Agency, 2026).

Posisi LNG dalam transisi energi harus ditempatkan secara terbatas dan terukur. Second Nationally Determined Contribution Indonesia mempertahankan tujuan net zero emission pada tahun 2060 atau lebih cepat dan menyebut penggunaan bahan bakar rendah karbon, termasuk gas bumi, sebagai salah satu instrumen transisi. Dokumen yang sama memasukkan metana dalam cakupan penghitungan emisi sehingga penggunaan gas tidak dapat dianggap bebas emisi. Dengan demikian, LNG dapat berfungsi sebagai bahan bakar peralihan terutama ketika menggantikan diesel atau batubara pada sistem tertentu, tetapi manfaatnya bergantung pada pengendalian emisi sepanjang rantai pasok, masa pakai infrastruktur, dan konsistensinya dengan peningkatan energi terbarukan (Republic of Indonesia, 2025).

Kebijakan Energi Nasional yang berlaku sampai tahun 2060 menempatkan keamanan pasokan, keterjangkauan, dan transformasi bauran energi dalam satu kerangka (Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2025). Peraturan Presiden Nomor 112 Tahun 2022 pada saat yang sama mempercepat pengembangan energi terbarukan untuk penyediaan tenaga listrik (Peraturan Presiden Nomor 112 Tahun 2022). Hubungan kedua kebijakan tersebut menunjukkan bahwa infrastruktur LNG tidak boleh dinilai hanya dari nilai investasinya. Infrastruktur itu perlu dinilai dari fungsi sistemiknya, yaitu menjaga keandalan selama proses penggantian pembangkit ke tingkat emisi yang lebih rendah tanpa menciptakan ketergantungan fosil yang terlalu panjang.

Kebutuhan modal, teknologi kriogenik, manajemen kapal, dan akses pembiayaan membuat penanaman modal asing relevan bagi usaha angkutan laut LNG. Hukum penanaman modal Indonesia pada dasarnya mengizinkan penanaman modal asing melalui perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia. Dalam bidang pelayaran, kebebasan tersebut tunduk pada asas cabotage, persyaratan kepemilikan nasional, penggunaan kapal berbendera Indonesia, dan awak kapal warga negara Indonesia. Pembentukan perusahaan patungan karenanya merupakan cara untuk mempertemukan modal asing dan teknologi asing

dengan pengendalian nasional atas angkutan domestik (Ilmar, 2010; Sembiring, 2010).

Perubahan penting muncul melalui Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 29 ayat (2) mensyaratkan perusahaan patungan dengan pihak asing memiliki dan mengoperasikan kapal berbendera Indonesia dengan ukuran paling rendah GT 50.000 per kapal, bersama dengan kepemilikan nasional mayoritas dan awak Indonesia. Ambang GT 50.000 ini memunculkan ketegangan normatif. Dari sudut kebijakan pelayaran, ketentuan itu dimaksudkan untuk memperkuat armada nasional dan mencegah kepemilikan nasional yang hanya formal. Dari sudut rantai pasok LNG, satu ukuran minimum untuk setiap kapal dapat berhadapan dengan kebutuhan kapal pengumpan yang lebih kecil, pelabuhan dengan keterbatasan kapasitas, volume permintaan yang belum besar, dan pola hub and spoke. Penelitian tentang distribusi LNG di kepulauan Indonesia justru menemukan bahwa rute multi-sumber, kapal skala kecil, pengelompokan terminal, dan fleksibilitas kontraktual merupakan susunan yang adaptif terhadap kondisi geografis Indonesia (Machfudiyanto, 2025).

Berdasarkan persoalan tersebut, penelitian ini menjawab dua rumusan masalah. Pertama, bagaimana pembentukan perusahaan angkutan laut patungan LNG pasca Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024? Kedua, bagaimana pelaksanaan kegiatan usaha perusahaan angkutan laut patungan LNG pasca Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan menelaah ketentuan yang mengatur pembentukan dan kegiatan perusahaan angkutan laut patungan. Pendekatan peraturan perundang-undangan digunakan untuk melihat keterkaitan antara hukum penanaman modal (investasi), hukum perseroan, dan hukum pelayaran. Pendekatan konseptual digunakan untuk membedakan perseroan sebagai subjek hukum, perjanjian patungan sebagai hubungan kontraktual, perizinan sebagai dasar kegiatan usaha, dan dokumen kapal sebagai dasar pengoperasian sarana angkut.

Artikel Wicaksono mengenai perusahaan patungan pengangkutan batubara digunakan sebagai pembanding topik pembentukan badan usaha pelayaran. Artikel tersebut menempatkan bentuk perseroan dan pemenuhan ketentuan sektoral sebagai unsur pendirian. Penelitian ini mengembangkannya pada pengangkutan LNG dengan menghubungkan syarat pembentukan dan kewajiban setelah perusahaan menjalankan usaha. Perbedaannya terletak pada objek muatan, dasar pengaturan setelah perubahan undang-undang, serta hubungan perizinan dengan pengelolaan kapal dan tanggung jawab pengangkut. Pembandingan dilakukan untuk memperjelas posisi pembahasan, bukan untuk menganggap persyaratan teknis pengangkutan batubara sama dengan pengangkutan LNG (Wicaksono, 2024).

Bahan hukum primer meliputi Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007, dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 beserta perubahannya, terutama Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024. Peraturan pelaksana dibaca menurut perkembangan perizinan berbasis risiko, termasuk Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2025 dan standar sektor transportasi. Bahan pendukung

mencakup dokumen kebijakan energi, publikasi ilmiah mengenai distribusi LNG, serta penjelasan resmi organisasi maritim internasional. Analisis dilakukan secara kualitatif melalui penafsiran gramatikal dan sistematis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembentukan Perusahaan Angkutan Laut Patungan LNG

1. Bentuk badan hukum dan kedudukan para pendiri

Pembentukan perusahaan dimulai dengan menentukan subjek yang akan menjalankan usaha. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Penanaman Modal mengharuskan penanaman modal asing dilaksanakan melalui perseroan terbatas berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia, kecuali undang-undang menentukan lain. Dengan demikian, perusahaan patungan LNG merupakan badan hukum Indonesia yang memiliki unsur modal asing. Status tersebut perlu dibedakan dari perusahaan pelayaran asing yang didirikan menurut hukum negara lain. Perbedaan ini menentukan hukum pembentukan, administrasi perseroan, dan kedudukannya sebagai pemegang perizinan di Indonesia (Harahap, 2016; Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, 2008; Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 Tentang Penanaman Modal, 2007; Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas, 2007; Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, 2024). Dalam kerangka penanaman modal asing, pendirian perusahaan juga menempatkan investor pada aturan perseroan Indonesia, sehingga ketentuan penanaman modal dan ketentuan perseroan terbatas harus dipenuhi secara bersamaan (Kairupan, 2013).

Istilah patungan menunjuk pada kerja sama penyertaan modal, sedangkan perseroan terbatas merupakan bentuk badan hukumnya. Perjanjian kerja sama antara calon investor belum dengan sendirinya melahirkan perusahaan yang berwenang melakukan pengangkutan. Para pendiri tetap harus memenuhi tata cara pendirian perseroan, penyetoran modal, dan administrasi badan hukum. Setelah terbentuk, perseroan memiliki kekayaan serta hak dan kewajiban yang terpisah dari pemegang saham. Pemisahan tersebut memungkinkan kapal, kontrak pengangkutan, penerimaan pendapatan, dan kewajiban pembayaran ditempatkan secara jelas pada perusahaan yang menjalankan kegiatan.

Di bidang pelayaran, pemilihan mitra tidak cukup didasarkan pada kemampuan menyediakan dana. Pasal 29 ayat (2) Undang-Undang Pelayaran sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 mengatur kerja sama antara badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk angkutan di perairan dan seluruh sahamnya dimiliki warga negara Indonesia dengan perusahaan angkutan laut asing. Norma tersebut memberikan kualifikasi sektoral kepada kedua pihak. Investor perlu memastikan bahwa pihak nasional dan pihak asing memenuhi kategori yang ditentukan, disertai dokumen pendirian dan kewenangan melakukan penyertaan (Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, Pasal I angka 10).

Pemenuhan dokumen pendirian mencakup identitas badan hukum, anggaran dasar, susunan pemegang saham, bidang usaha, dan persetujuan organ perusahaan.

Pemeriksaan terhadap pihak asing juga diperlukan untuk membuktikan keberadaan serta kewenangan penandatangan yang mewakilinya. Persyaratan penerjemahan, legalisasi, atau apostille mengikuti jenis dokumen dan ketentuan yang berlaku. Pada tahap ini, pemeriksaan bertujuan memastikan bahwa pihak yang menandatangani akta dan perjanjian memang dapat mengikatkan diri. Kesalahan identitas atau kewenangan dapat mengganggu penyetoran saham dan pelaksanaan keputusan perusahaan setelah berdiri.

2. Struktur saham dan perjanjian patungan

Kepemilikan saham harus disusun dengan memperhatikan hubungan Pasal 29 ayat (2) dan Pasal 158A. Penjelasan Pasal 158A ayat (1) menegaskan kedudukan pihak nasional sebagai pemilik manfaat terakhir dan mayoritas tunggal, serta membatasi kepemilikan asing langsung ataupun tidak langsung paling tinggi 49 persen. Oleh karena itu, struktur sederhana berupa 51 persen saham pada satu perusahaan nasional yang memenuhi kualifikasi dan 49 persen pada perusahaan pelayaran asing dapat menjadi ilustrasi awal. Kesesuaiannya tetap bergantung pada penelusuran kepemilikan pihak nasional dan keseluruhan hubungan kepemilikan (Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, Pasal I angka 29 dan Penjelasan Pasal 158A ayat (1)). Secara konseptual, penekanan pada kepemilikan nasional tersebut memiliki titik temu dengan gagasan Indonesianisasi saham sebagai instrumen untuk memperbesar partisipasi modal nasional dalam perusahaan yang mengandung unsur modal asing. Namun, dasar hukum struktur kepemilikan perusahaan patungan pelayaran saat ini tetap harus merujuk pada ketentuan sektoral dalam Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 (Rajagukguk, 1994).

Penelusuran tersebut tidak berhenti pada nama pemegang saham yang tertulis dalam akta perusahaan patungan. Lapisan perusahaan perantara harus dibaca sampai pihak yang memperoleh manfaat dan mengendalikan kepemilikan dapat diidentifikasi. Data pemilik manfaat perlu konsisten dengan daftar pemegang saham, pelaporan korporasi, dan data perizinan. Penggunaan perjanjian yang menyatakan bahwa saham dimiliki untuk dan atas nama orang lain juga harus dihindari. Pasal 33 Undang-Undang Penanaman Modal melarang pengaturan demikian dan menyatakan perjanjiannya batal demi hukum (Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007, Pasal 33 ayat (1) dan (2); Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, Penjelasan Pasal 158A ayat (1)).

Perjanjian patungan berfungsi mengatur hubungan antar pendiri secara lebih terperinci. Materinya dapat meliputi tujuan usaha, jumlah penyertaan, jadwal penyetoran, pengadaan kapal, pembagian tanggung jawab persiapan, penggunaan teknologi, pengangkatan pengurus, pembagian keuntungan, serta penyelesaian kebuntuan keputusan. Anggaran dasar menjalankan fungsi berbeda karena mengatur organisasi dan tata kerja perseroan sesuai Undang-Undang Perseroan Terbatas. Ketentuan perjanjian yang memerlukan tindakan organ perseroan harus diterjemahkan ke dalam mekanisme korporasi yang sah, kesepakatan pemegang saham tidak otomatis menggantikan keputusan organ tersebut (Harahap, 2016; Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007, Pasal 8, 15, 75, 92, dan 108). Dalam literatur hukum investasi, joint venture dipahami sebagai bentuk kerja sama para pihak untuk membentuk perusahaan yang menjalankan kepentingan usaha bersama. Karena itu, perjanjian patungan penting

sebagai dasar hubungan kontraktual para pemegang saham, tetapi pelaksanaan kewenangan perseroan tetap tunduk pada anggaran dasar dan hukum perseroan (Salim & Sutrisno, 2012).

Persetujuan bersama atas keputusan tertentu dapat dirancang untuk melindungi kepentingan para pihak, misalnya ketika perusahaan hendak membuat kontrak bernilai besar. Pengaturan demikian perlu dibaca bersama kewenangan organ perseroan dan persyaratan kepemilikan sektoral. Hak mendapatkan informasi, pemeriksaan laporan, dan mekanisme keberatan dapat membantu pengawasan tanpa mengaburkan siapa pemegang saham dan pengurus yang bertanggung jawab. Analisis atas struktur patungan karenanya perlu mempertemukan komposisi saham dengan cara keputusan perusahaan dibuat, sehingga pembentukan tidak hanya menghasilkan pembagian persentase di atas kertas.

Kejelasan hubungan kedua dokumen terutama diperlukan ketika perusahaan mulai menanggung biaya besar sebelum memperoleh pendapatan. Para pihak perlu menetapkan siapa yang membiayai studi kelayakan, pemeriksaan kapal, biaya administrasi, dan pelatihan awak, serta bagaimana biaya tersebut diperlakukan setelah perseroan berdiri. Perjanjian juga dapat menentukan kondisi yang harus dipenuhi sebelum pengadaan kapal diselesaikan. Kondisi itu berhubungan dengan hasil pemeriksaan teknis, kesiapan pendanaan, dan pemenuhan persyaratan hukum. Dengan demikian, penandatanganan kerja sama tidak diperlakukan sebagai bukti bahwa seluruh tahap pembentukan telah selesai.

3. Permodalan dan pengadaan kapal

Permodalan perlu dibedakan dari total nilai investasi. Peraturan Menteri Investasi dan Hilirisasi/Kepala BKPM Nomor 5 Tahun 2025 menetapkan ketentuan umum nilai investasi PMA lebih besar dari Rp10 miliar, di luar tanah dan bangunan, per bidang usaha KBLI lima digit per lokasi proyek, dengan pengecualian tertentu. Untuk PMA berbentuk perseroan terbatas, modal ditempatkan dan disetor paling sedikit Rp2,5 miliar per perseroan, kecuali peraturan perundang-undangan menentukan lain. Kedua ukuran tersebut mempunyai fungsi berbeda dan tidak boleh dipertukarkan dalam rencana pembentukan perusahaan (Peraturan Menteri Investasi dan Hilirisasi/BKPM Nomor 5 Tahun 2025, Pasal 26 ayat (1)–(3) dan (9)–(10)).

Pemenuhan batas minimum administratif belum menunjukkan kecukupan pendanaan usaha LNG. Perusahaan tetap memerlukan dana untuk kapal, pemeriksaan klasifikasi, pengawakan, asuransi, pemeliharaan, bahan bakar, dan kebutuhan kas selama perjalanan. Karena itu, rencana usaha perlu menghubungkan komposisi modal dengan sumber pembiayaan dan jadwal pengeluaran. Besarnya biaya teknis tidak dapat ditetapkan hanya berdasarkan persentase kepemilikan saham. Para pendiri harus memperkirakan kapan perusahaan menerima pembayaran jasa dan apakah modal kerja mampu menutup kewajiban sebelum penerimaan tersebut tersedia.

Penyetoran saham dapat dilakukan dalam uang atau bentuk lain sesuai hukum perseroan. Apabila kapal digunakan sebagai setoran modal, penilaiannya harus mengikuti ketentuan mengenai nilai wajar dan pemeriksaan kepemilikan. Pasal 34 Undang-Undang Perseroan Terbatas menjadi dasar penting untuk membedakan

kesepakatan nilai penyertaan dengan pembuktian bahwa aset benar-benar dapat dialihkan. Perusahaan perlu memeriksa dokumen kepemilikan, pembebanan jaminan, kondisi penyerahan, dan biaya yang masih melekat pada kapal. Pencantuman nilai kapal dalam perjanjian patungan belum membuktikan selesainya peralihan hak (Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007, Pasal 34 ayat (1) dan (2)).

Pengadaan kapal merupakan bagian yang menentukan karena Pasal 29 ayat (2) mensyaratkan kepemilikan sekaligus pengoperasian kapal berbendera Indonesia berukuran paling rendah GT 50.000 per kapal. Untuk perusahaan baru yang menjadi objek penelitian ini, syarat tersebut harus dimasukkan sejak pemilihan kapal dan penyusunan pembiayaan. Kapasitas muatan yang dinyatakan dalam meter kubik LNG tidak dapat langsung menggantikan ukuran GT yang digunakan undang-undang. Pemeriksaan harus didasarkan pada dokumen pengukuran kapal. Kelayakan komersial rute juga tetap harus dinilai walaupun ukuran kapal memenuhi ketentuan (Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, Pasal I angka 10 dan 29).

4. Pendirian perseroan dan perizinan berusaha

Setelah struktur pendiri dan modal disepakati, pembentukan dilanjutkan melalui akta pendirian berbahasa Indonesia dan administrasi badan hukum pada kementerian yang menyelenggarakan urusan hukum. Akta dan anggaran dasar perlu memuat identitas perseroan, kedudukan, maksud dan tujuan, kegiatan usaha, modal, serta tata kelola yang diperlukan. Perusahaan patungan PMA untuk usaha besar tidak menggunakan bentuk perseroan perorangan yang disediakan bagi usaha mikro dan kecil. Pemenuhan administrasi perseroan selanjutnya harus diikuti pengurusan identitas perpajakan dan pencatatan data perusahaan pada sistem perizinan (Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007, Pasal 5 ayat (2); Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007, Pasal 7, 8, dan 15).

Penetapan kegiatan usaha harus mencerminkan kegiatan yang benar-benar dijalankan. Jasa mengangkut LNG milik pengguna jasa berbeda dari pembelian dan penjualan LNG untuk kepentingan perusahaan sendiri. Demikian pula, jasa pelayaran tidak dengan sendirinya mencakup penyimpanan atau regasifikasi di fasilitas darat. Apabila perusahaan merencanakan beberapa kegiatan, setiap kegiatan harus dipetakan terhadap klasifikasi dan persyaratannya. Pemisahan ini mencegah anggapan bahwa satu maksud usaha yang ditulis secara luas dalam akta memberikan kewenangan untuk melakukan seluruh kegiatan sepanjang rantai pasok gas.

Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2025 menjadi kerangka penyelenggaraan perizinan berusaha berbasis risiko. Dalam kerangka tersebut, Nomor Induk Berusaha merupakan identitas pelaku usaha, sedangkan legalitas pelaksanaan kegiatan bergantung pada tingkat risiko dan pemenuhan persyaratan terkait. Pembentukan badan hukum dan penerbitan NIB karenanya tidak boleh dibaca sebagai akhir seluruh proses. Perusahaan perlu menyelesaikan persyaratan dasar yang relevan dengan lokasi dan kegiatan, serta memperoleh keluaran perizinan sektoral yang diperlukan sebelum menjalankan kegiatan operasional atau komersial (Peraturan Menteri Investasi dan Hilirisasi/BKPM Nomor 5 Tahun 2025; Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2025). Pemisahan antara pembentukan badan usaha dan perizinan kegiatan juga penting dalam hukum investasi. Bentuk usaha dan kerja sama investasi merupakan aspek yang berbeda

dari perizinan, sehingga keberadaan perseroan belum dengan sendirinya memberikan hak untuk melaksanakan seluruh kegiatan usaha yang direncanakan (Rahmah, 2020).

Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2026 mengatur standar usaha angkutan laut dalam negeri untuk barang khusus minyak dan gas bumi dengan kode 50133. Klasifikasi ini relevan bagi pengangkutan LNG secara komersial. Pemilihan kode pada sistem OSS perlu mengikuti klasifikasi yang diterapkan dalam sistem dan kesesuaiannya dengan kegiatan nyata. Standar sektoral menempatkan dokumen perusahaan, organisasi, tenaga ahli, studi kelayakan, serta dokumen armada sebagai unsur pemeriksaan. Untuk kategori risiko menengah tinggi, pemenuhan standar memerlukan verifikasi sesuai mekanisme yang berlaku (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2026, Lampiran). Lampiran tersebut masih mencantumkan GT 5.000 untuk perusahaan patungan, sedangkan Pasal 29 ayat (2) dan Pasal 158A Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 sebagaimana terakhir diubah dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 menentukan GT 50.000. Analisis persyaratan perusahaan baru dalam artikel ini berpegang pada ketentuan undang-undang.

Studi kelayakan mempunyai arti hukum administratif sekaligus fungsi pengujian rencana usaha. Data kapal, rute, jenis muatan, fasilitas, kebutuhan tenaga kerja, dan perhitungan biaya harus saling konsisten. Pengajuan yang menyatakan penggunaan kapal tertentu perlu didukung hak atas kapal dan dokumen teknis yang sesuai. Jika rencana pengangkutan bergantung pada terminal tertentu, kesiapan serta karakteristik terminal tersebut harus diperhitungkan. Persyaratan tonase perusahaan patungan dalam pemeriksaan ini tetap merujuk langsung pada Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 sebagai dasar hukum yang lebih tinggi.

Secara analitis, terdapat empat hasil yang perlu dibedakan sebelum pelayanan dimulai: terbentuknya subjek hukum, dipenuhinya legalitas kegiatan, tersedianya kapal dengan status hukum yang sesuai, dan terpenuhinya kesiapan pelayaran. Keempatnya dapat melibatkan proses administrasi yang saling berhubungan, sehingga persiapan tidak selalu berlangsung sebagai urutan yang sepenuhnya terpisah. Akan tetapi, perusahaan harus dapat menunjukkan bukti untuk setiap hasil tersebut. Pembayaran biaya pengurusan atau penyampaian permohonan belum selalu mempunyai akibat yang sama dengan persetujuan yang telah diterbitkan dan persyaratan yang telah dipenuhi.

5. Pendaftaran kapal dan kesiapan organisasi

Pendaftaran kapal menghubungkan pemilik yang memenuhi syarat dengan identitas dan status hukum kapalnya. Pasal 158A ayat (1) mengatur pendaftaran kapal milik perusahaan patungan pada kegiatan angkutan laut dengan ketentuan kepemilikan nasional dan ukuran minimum. Oleh karena itu, keberadaan akta perseroan saja belum membuktikan bahwa sebuah kapal telah terdaftar atas nama perseroan. Dokumen perolehan, pengukuran, pendaftaran, dan kebangsaan harus diperiksa sebagai rangkaian yang berhubungan. Untuk kapal yang sebelumnya terdaftar di negara lain, pengurusan status pendaftaran lama juga perlu diselesaikan menurut prosedur yang berlaku (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008; Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, Pasal I angka 29 dan Pasal 158A ayat (1)).

Pembentukan organisasi merupakan tahap yang menyertai penyiapan dokumen

(Organization, 2026b). Direksi mengurus perseroan sesuai kepentingan dan tujuan perusahaan, sedangkan dewan komisaris menjalankan pengawasan dan pemberian nasihat. Dalam perusahaan LNG, pembagian tugas internal perlu mencakup pengurusan izin, pengadaan dan pemeliharaan kapal, keselamatan, kontrak, keuangan, serta pelaporan. Pembagian kerja tersebut membantu memastikan bahwa dokumen yang disampaikan kepada pemerintah mencerminkan keadaan perusahaan. Berdasarkan keseluruhan tahapan ini, pembentukan yang memadai berarti tersedianya badan hukum, modal, armada, perizinan, dan organisasi yang dapat melaksanakan kewajiban secara nyata (Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007, Pasal 92, 97, dan 108). Pembedaan tersebut menegaskan bahwa pendirian perseroan dan pengurusan kegiatan usaha merupakan dua lapis yang saling berkaitan: perseroan terlebih dahulu memperoleh kedudukan sebagai subjek hukum, kemudian Direksi menjalankan pengurusan untuk mencapai maksud dan tujuan perseroan sesuai kewenangannya (Fuady, 2008).

Pelaksanaan Kegiatan Usaha Angkutan Laut Patungan LNG

1. Ruang lingkup pengangkutan dan asas cabotage

Pelaksanaan kegiatan usaha dimulai dengan memastikan bahwa layanan yang dijual sesuai dengan perizinan perusahaan. Pada angkutan laut dalam negeri, Pasal 8 Undang-Undang Pelayaran menempatkan perusahaan angkutan laut nasional, kapal berbendera Indonesia, dan awak berkewarganegaraan Indonesia sebagai unsur pelaksanaan asas cabotage. Perusahaan patungan yang memenuhi persyaratan hukum Indonesia dapat menjalankan kegiatan dalam ruang lingkup yang diizinkan. Kehadiran pemegang saham asing tidak dengan sendirinya mengubah perseroan menjadi perusahaan asing ataupun membolehkan penggunaan kapal berbendera asing untuk pengangkutan antarpelabuhan Indonesia (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Pasal 8; Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, Pasal I angka 10).

Sifat LNG sebagai muatan khusus tidak otomatis menjadikan layanan perusahaan sebagai angkutan laut khusus. Angkutan laut khusus menunjuk pada kegiatan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokok. Sebaliknya, perseroan yang menerima imbalan untuk mengangkut LNG pelanggan menjalankan jasa pengangkutan komersial. Pembedaan ini menentukan dasar perizinan, kedudukan pengguna jasa, dan tanggung jawab pengangkut. Perusahaan harus menilai substansi kegiatan, bukan hanya memakai kata khusus karena kapal membawa muatan yang membutuhkan perlakuan teknis tertentu (Muhammad, 2013; Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, 2008).

Rencana pengoperasian kapal selanjutnya harus sesuai dengan bentuk pelayanan dan administrasi rute yang berlaku. Undang-Undang Pelayaran mengenal trayek tetap dan teratur serta trayek tidak tetap dan tidak teratur. Dalam usaha LNG, jadwal pengapalan dapat dikaitkan dengan kebutuhan terminal penerima dan perjanjian pengangkutan. Namun, perubahan kebutuhan pelanggan tetap harus diterjemahkan ke dalam rencana perjalanan yang dapat dilaksanakan secara sah dan aman. Kesepakatan komersial mengenai tujuan pengiriman tidak meniadakan kewajiban pelaporan maupun persyaratan pelayanan kapal pada pelabuhan yang dituju (Peraturan Menteri

Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2026 tentang Standar Kegiatan Usaha dan/atau Standar Produk/Jasa pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi, 2026; Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, 2008).

Dalam penggunaan kapal berdasarkan kontrak sewa, perusahaan harus membedakan pemilik kapal, pihak yang mengelola operasi, penyewa, dan pihak yang berkedudukan sebagai pengangkut terhadap pemilik muatan. Pembagian tersebut memengaruhi siapa yang menyediakan awak, memelihara kapal, membayar biaya perjalanan, dan menanggung risiko tertentu. Kontrak sewa tidak boleh diperlakukan sebagai pengganti otomatis kewajiban kepemilikan yang secara tegas dipersyaratkan bagi perusahaan patungan. Kesesuaian armada yang disewa maupun dimiliki tetap harus dinilai terhadap perizinan perusahaan, dokumen kapal, dan ketentuan pelayaran domestik.

Sebagai ilustrasi, perseroan yang memiliki kapal memenuhi syarat dan menerima kontrak pengangkutan tetap perlu memeriksa apakah pelabuhan tujuan dapat melayani kapal tersebut. Apabila kontrak kemudian menambahkan kegiatan penyimpanan di fasilitas yang dioperasikan perseroan, ruang lingkup kewajiban harus diperiksa kembali sesuai kegiatan tambahan itu. Ilustrasi ini menunjukkan bahwa pemenuhan persyaratan pembentukan tidak menghapus kebutuhan penilaian terhadap tiap layanan. Perusahaan harus menyelaraskan bisnis komersial dengan kemampuan dan kewenangan yang dimilikinya sebelum menerima penugasan yang dapat memengaruhi pasokan energi pelanggan.

2. Kelaiklautan kapal dan kompetensi awak

Kapal yang sudah terdaftar belum tentu siap melaksanakan setiap pelayaran. Pendaftaran menjelaskan status hukumnya, sedangkan kelaiklautan menyangkut pemenuhan persyaratan keselamatan, pencegahan pencemaran, pengawakan, pemuatan, dan manajemen kapal. Perusahaan harus memastikan bahwa dokumen keselamatan, klasifikasi, kebangsaan, pengukuran, serta dokumen manajemen yang dipersyaratkan tersedia dan berlaku. Pemeriksaan harus memperhatikan kesesuaian dokumen dengan identitas kapal dan kondisi operasionalnya. Sertifikat yang masih berlaku juga perlu diikuti pemeliharaan dan pemeriksaan yang membuat kondisi nyata kapal tetap sesuai persyaratan (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2026 tentang Standar Kegiatan Usaha dan/atau Standar Produk/Jasa pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi, 2026; Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, 2008).

Untuk LNG yang diangkut sebagai muatan curah, keselamatan kapal berkaitan dengan International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk atau IGC Code. IMO menjelaskan hubungan kode tersebut dengan SOLAS Bab VII serta standar konstruksi dan perlengkapan kapal pengangkut gas cair. Penerapan instrumen teknis perlu memperhatikan tanggal pembangunan dan ketentuan yang berlaku bagi kapal bersangkutan. Fokusnya mencakup kemampuan kapal menangani karakteristik muatan, sehingga pemeriksaan tidak cukup hanya menilai ukuran kapal dan kelengkapan administrasi perusahaan (Organization, 2026a).

Perusahaan perlu menerjemahkan persyaratan keselamatan ke dalam prosedur

kerja yang dapat dijalankan awak. Pengoperasian tangki dan sistem pemindahan LNG memerlukan pengawasan kondisi muatan, kesiapan peralatan, komunikasi, dan penanganan keadaan darurat. Pemeriksaan sebelum pemuatan, pencatatan selama perjalanan, dan pemeriksaan sebelum pembongkaran menjadi bagian dari pengendalian yang berkesinambungan. Jadwal pengiriman tidak boleh mendorong awak mengabaikan prosedur penghentian operasi apabila kondisi tidak aman. Wewenang penghentian dan jalur pelaporan harus cukup jelas agar keputusan keselamatan dapat dilaksanakan tepat waktu.

Syarat awak warga negara Indonesia perlu diikuti pemenuhan kompetensi jabatan. Keahlian umum pelaut tidak menggantikan pelatihan yang disyaratkan untuk tugas tertentu pada kapal pengangkut gas cair. Kerangka STCW mengatur standar pelatihan, sertifikasi, dan dinas jaga, termasuk kompetensi personel kapal tanker gas. Perusahaan perlu memeriksa keabsahan sertifikat, pengalaman yang relevan, kesehatan, serta kecukupan awak. Pengaturan waktu kerja dan istirahat juga menjadi bagian dari pemenuhan standar, karena kemampuan mengambil keputusan dapat terganggu apabila personel mengalami kelelahan (International Maritime Organization, t.t.-b; Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Pasal 135).

Kerja sama dengan mitra asing dapat diarahkan pada penyediaan pelatihan, prosedur teknis, dan dukungan manajemen kapal. Manfaat tersebut perlu dirumuskan dalam kegiatan yang dapat diperiksa, misalnya jadwal pelatihan, pendampingan, evaluasi kompetensi, dan pembaruan prosedur. Penyerahan sebagian pekerjaan kepada pengelola teknis tidak membuat perseroan kehilangan kewajiban mengawasi pelaksanaannya. Direksi perlu memperoleh informasi mengenai kondisi kapal, temuan pemeriksaan, dan tindak lanjut perbaikan. Dengan demikian, penyertaan asing terhubung dengan kapasitas operasional perusahaan tanpa mengubah persyaratan nasional mengenai pengawakan.

3. Penanganan muatan dan hubungan dengan terminal

Hubungan antara kapal dan terminal merupakan titik penting pelaksanaan angkutan LNG. Perusahaan perlu memastikan kesesuaian dimensi kapal, kedalaman perairan, fasilitas tambat, peralatan pemindahan muatan, dan prosedur keadaan darurat. Kesesuaian harus diperiksa untuk terminal muat maupun terminal bongkar karena kemampuan keduanya dapat berbeda. Dari sisi hukum, pengangkut perlu mengetahui pihak yang berwenang memberikan layanan serta batas tanggung jawabnya. Kontrak dengan pengguna jasa harus menghubungkan kesiapan terminal dengan kewajiban penyerahan kapal dan muatan pada waktu yang disepakati.

Undang-Undang Pelayaran mengatur pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya, termasuk kewajiban memperhatikan keselamatan penanganannya. Pasal 48 sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 juga mengatur fasilitas dan prosedur pada pelabuhan untuk barang tersebut. Dalam pengangkutan LNG, informasi sifat muatan dan petunjuk penanganan perlu tersedia bagi pihak yang menjalankan pekerjaan. Informasi itu mendukung penentuan tindakan pencegahan dan respons insiden. Pembagian kewajiban antara pengirim, pengangkut, dan pengelola terminal harus mengikuti fungsi masing-masing serta ketentuan yang berlaku (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Pasal 44–47; Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024,

Pasal I angka 12).

Sebelum kapal diberangkatkan, perusahaan harus memastikan pemenuhan persyaratan pelayaran dan memperoleh Surat Persetujuan Berlayar dari syahbandar sesuai Pasal 219 Undang-Undang Pelayaran. Persetujuan tersebut berkaitan dengan pelayaran yang akan dilaksanakan; keberadaannya berbeda dari perizinan usaha perusahaan. Dokumen muatan, daftar awak, serta dokumen kapal perlu konsisten dengan keadaan sebenarnya. Perubahan yang memengaruhi keselamatan tidak dapat dianggap selesai hanya karena pengurusan dokumen telah dilakukan sebelumnya. Kesiapan kapal tetap harus dipertahankan sampai keberangkatan dan selama perjalanan (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Pasal 219).

Apabila terjadi penundaan muat atau bongkar, perusahaan perlu mengoordinasikan keputusan komersial dengan batas operasional kapal. Komunikasi yang terdokumentasi membantu menentukan waktu kedatangan, kesiapan terminal, penyebab penundaan, dan tindakan yang telah diambil. Catatan tersebut berguna untuk penagihan biaya maupun pemeriksaan insiden. Namun, pembuktian komersial tidak boleh menjadi alasan menunda tindakan keselamatan yang diperlukan. Dalam pengangkutan LNG, kelengkapan pencatatan dan ketepatan respons harus berjalan bersama agar pelayanan dapat dipertanggungjawabkan kepada pengguna jasa dan otoritas.

4. Kontrak pengangkutan dan tanggung jawab perusahaan

Kontrak menjadi dasar hubungan antara perusahaan dan pengguna jasa. Pasal 38 Undang-Undang Pelayaran mengaitkan kewajiban pengangkutan dengan kesepakatan yang dituangkan dalam dokumen angkutan. Pada layanan LNG, kontrak perlu menjelaskan identitas para pihak, kapal, jenis muatan, tempat penerimaan dan penyerahan, periode pelayanan, pembayaran, serta dokumen yang digunakan. Penunjukan perusahaan sebagai pengangkut harus cukup jelas, terutama apabila pemilik kapal dan pengelola teknis merupakan pihak berbeda. Ketidakjelasan identitas dapat menyulitkan penentuan pihak yang harus memenuhi prestasi ketika pengiriman terganggu (Muhammad, 2013; Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Pasal 38 ayat (1) dan (2)).

Karakteristik LNG juga memerlukan pengaturan mengenai pengukuran kuantitas dan mutu serta penanganan perubahan kondisi muatan selama pengangkutan. Para pihak dapat menyepakati metode pengukuran, titik serah, penggunaan data terminal, dan tata cara keberatan atas hasil pemeriksaan. Pengaturan penguapan muatan atau boil-off gas perlu disusun menurut sistem kapal dan transaksi yang digunakan. Uraian tersebut merupakan materi kontrak yang harus dirundingkan, bukan angka kehilangan muatan yang berlaku seragam. Pengangkut sebaiknya tidak menjanjikan hasil teknis yang tidak didukung kemampuan kapal dan prosedur pengukuran.

Pembagian risiko kontraktual tetap dibatasi tanggung jawab menurut undang-undang. Pasal 40 dan Pasal 41 Undang-Undang Pelayaran mengatur tanggung jawab perusahaan angkutan terhadap keselamatan dan keamanan barang serta akibat pengoperasian kapal, termasuk kehilangan atau kerusakan barang, keterlambatan, dan kerugian pihak ketiga. Ketentuan pembebasan tanggung jawab harus dibaca sesuai

syarat pembuktian yang ditentukan. Karena itu, kontrak tidak seharusnya memuat anggapan bahwa seluruh risiko selalu menjadi tanggung jawab pengirim hanya karena sifat muatan telah diketahui para pihak (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Pasal 40 dan Pasal 41 ayat (1)–(3)).

Kewajiban mengasuransikan tanggung jawab harus diterjemahkan ke dalam pertanggungan yang sesuai dengan kegiatan perusahaan. Pemeriksaan polis perlu mencakup pihak tertanggung, kapal, wilayah operasi, jenis risiko, batas pertanggungan, pengecualian, dan tata cara pemberitahuan klaim. Asuransi atas kerusakan kapal mempunyai fungsi berbeda dari pertanggungan tanggung jawab pengangkut terhadap muatan atau pihak ketiga. Perusahaan perlu memahami pembagian tersebut sebelum kejadian terjadi. Keberadaan polis tidak menghapus kewajiban mencegah kerugian, menjaga dokumen, serta melaporkan insiden sesuai ketentuan dan persyaratan pertanggungan.

Sebagai contoh analitis, keterlambatan akibat kerusakan peralatan pemindahan muatan memerlukan penelusuran terhadap kondisi kapal, tindakan pemeliharaan, kesiapan terminal, dan hubungan sebab akibat dengan kerugian. Kesimpulan tanggung jawab tidak cukup didasarkan pada kenyataan bahwa kapal tiba terlambat. Sebaliknya, pengangkut juga tidak dapat hanya menyebut gangguan teknis tanpa bukti mengenai keadaan yang terjadi. Catatan pemeliharaan, komunikasi perjalanan, laporan terminal, dan tindakan mitigasi menjadi bahan penting untuk menilai pelaksanaan kewajiban kontraktual serta kemungkinan pembebasan tanggung jawab menurut undang-undang.

Penyelesaian gangguan pelaksanaan kontrak memerlukan prosedur pemberitahuan dan pembuktian yang konsisten. Klausul keadaan kahar, perubahan jadwal, biaya penundaan, dan penghentian layanan harus dirumuskan secara cukup spesifik. Para pihak juga perlu menentukan hukum yang berlaku dan forum penyelesaian sengketa sesuai ketentuan. Akan tetapi, mekanisme penyelesaian sengketa komersial tidak meniadakan kewenangan otoritas melakukan pemeriksaan keselamatan atau penegakan hukum. Pemisahan jalur kontraktual dan kewajiban publik membantu perusahaan merespons satu kejadian yang menimbulkan beberapa konsekuensi secara bersamaan.

5. Pengelolaan lingkungan dan keberlanjutan pelayanan

Pelaksanaan angkutan LNG mempunyai hubungan dengan transisi energi melalui fungsi distribusi dan cara kapal dioperasikan. Penggantian bahan bakar pada pengguna akhir tidak otomatis menjadikan seluruh proses pengangkutan rendah emisi. Perusahaan perlu memperhatikan penggunaan bahan bakar kapal, pengelolaan muatan, pemeliharaan peralatan, dan kemungkinan pelepasan gas selama kegiatan. Penilaian ini sejalan dengan cakupan metana dalam dokumen komitmen iklim Indonesia. Namun, dokumen kebijakan iklim tidak boleh langsung diperlakukan sebagai pengganti ketentuan perizinan atau sebagai bukti bahwa setiap proyek LNG memberikan hasil lingkungan yang sama (Peraturan Menteri Investasi dan Hilirisasi/Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 5 Tahun 2025 tentang Pedoman dan Tata Cara Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dan Fasilitas Penanaman Modal melalui Sistem Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik (Online Single

Submission), 2025; Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2025 tentang Kebijakan Energi Nasional, 2025; Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, 2025).

Kewajiban perlindungan lingkungan maritim tetap mengikuti Undang-Undang Pelayaran, termasuk ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran (Peraturan Presiden Nomor 112 Tahun 2022 Tentang Percepatan Pengembangan Energi Terbarukan Untuk Penyediaan Tenaga Listrik, 2022). Perusahaan harus mengidentifikasi persyaratan lingkungan yang melekat pada kapal dan kegiatan pendukungnya, menyelenggarakan penanganan limbah, serta menyiapkan respons terhadap pencemaran. Apabila perseroan juga membangun atau mengoperasikan fasilitas darat, kewajiban lingkungan fasilitas tersebut harus dinilai tersendiri. Perizinan angkutan tidak dapat digunakan untuk menganggap bahwa dampak fasilitas penyimpanan atau regasifikasi telah seluruhnya diperiksa melalui pemeriksaan kapal (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008; Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, Pasal 226, 227, dan 230).

Pengendalian emisi dapat dimasukkan ke dalam pengelolaan operasional melalui pencatatan konsumsi bahan bakar, pemantauan kehilangan muatan, pemeliharaan sistem, dan evaluasi waktu tunggu kapal. Pemilihan indikator harus menyesuaikan data yang dapat diukur secara konsisten. Perusahaan perlu membedakan hasil pengukuran, estimasi, dan sasaran internal agar pelaporan tidak menimbulkan kesan pengurangan emisi yang belum terbukti. Langkah tersebut merupakan penerapan manajemen perusahaan yang mendukung konteks transisi energi, tanpa menyamakan sasaran kebijakan nasional dengan kewajiban angka emisi individual yang belum ditetapkan untuk perusahaan bersangkutan.

Keandalan pelayanan juga membutuhkan koordinasi jadwal pemeliharaan dengan kewajiban penyerahan muatan. Perusahaan perlu menyiapkan komunikasi dengan pengguna jasa ketika kapal tidak tersedia, menentukan tanggung jawab atas perubahan jadwal, dan memastikan setiap pengaturan pengganti tetap memenuhi hukum. Rencana keberlanjutan pelayanan harus mempertimbangkan kemampuan terminal menerima pengiriman serta kebutuhan pengguna akhir. Dengan cara ini, hubungan LNG dengan ketahanan energi dijelaskan melalui kemampuan perusahaan memenuhi layanan secara aman dan tertib, bukan semata-mata melalui besarnya modal yang ditanamkan atau ukuran armada yang digunakan.

6. Pelaporan dan pengawasan kegiatan usaha

Kewajiban perusahaan terus berlangsung setelah pengangkutan pertama dilaksanakan. Pasal 15 Undang-Undang Penanaman Modal mewajibkan penerapan tata kelola yang baik, pelaporan kegiatan penanaman modal, tanggung jawab sosial perusahaan, dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan. Perusahaan patungan perlu memastikan kesesuaian laporan investasi dengan realisasi kegiatan dan pencatatan keuangan. Data mengenai modal, tenaga kerja, serta perkembangan usaha harus dapat dijelaskan melalui dokumen pendukung. Pelaporan karena itu merupakan bagian dari pertanggungjawaban perusahaan sebagai penerima penanaman modal asing (Peraturan Menteri Investasi dan Hilirisasi/BKPM Nomor 5 Tahun 2025; Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007, Pasal 15 dan 16).

Dalam sektor pelayaran, perusahaan juga perlu mempertahankan pemenuhan standar usaha dan memperbarui data yang relevan ketika terjadi perubahan. Dokumen perusahaan, armada, sertifikat, serta pelaksanaan pengangkutan harus tersedia untuk pemeriksaan sesuai kewenangan instansi terkait. Pengawasan terhadap badan usaha dan pemeriksaan keselamatan kapal mempunyai objek berbeda, sehingga satu hasil pemeriksaan tidak menggantikan seluruh pemeriksaan lainnya. Perseroan perlu menetapkan penanggung jawab dokumen dan pengingat masa berlaku agar kekurangan administratif tidak berkembang menjadi gangguan pelayanan yang sebenarnya dapat dicegah (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2026, Lampiran).

Akibat ketidakpatuhan perlu dibedakan menurut kewajiban yang dilanggar. Kekurangan persyaratan usaha dapat menimbulkan tindakan administratif sesuai dasar kewenangan, sedangkan kegagalan memenuhi kontrak dapat menimbulkan tuntutan perdata. Pelanggaran yang memenuhi unsur pidana harus dinilai menurut ketentuan pidana yang relevan. Ketiga kemungkinan tersebut tidak dapat disamaratakan, baik dari sisi prosedur maupun pembuktiannya. Bagi pengurus perusahaan, pembedaan ini membantu menentukan tindak lanjut yang diperlukan tanpa menganggap bahwa pembayaran ganti rugi kepada pelanggan dengan sendirinya menyelesaikan seluruh persoalan kepatuhan pelayaran.

Direksi dapat menghubungkan kewajiban tersebut melalui pelaporan internal yang mempertemukan fungsi hukum, operasi, keselamatan, dan keuangan. Temuan mengenai sertifikat, kondisi kapal, pengawakan, kontrak, atau pencemaran harus disertai penanggung jawab serta batas penyelesaian. Komisaris kemudian memperoleh informasi yang cukup untuk menjalankan pengawasan. Berdasarkan uraian ini, pelaksanaan usaha pasca Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 menuntut pemeliharaan kepatuhan secara berkelanjutan. Ukurannya bukan hanya kepemilikan dokumen pada saat izin diterbitkan, tetapi juga kesesuaian antara struktur perusahaan, sarana angkut, dan kegiatan yang benar-benar dilakukan.

KESIMPULAN

Pembentukan perusahaan angkutan laut patungan LNG pasca Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 dilakukan melalui perseroan terbatas Indonesia dengan mempertemukan hukum perseroan, penanaman modal, dan pelayaran. Tahap utamanya mencakup penentuan pendiri yang memenuhi kualifikasi, penyusunan kepemilikan nasional mayoritas tunggal, keterbukaan pemilik manfaat, perjanjian patungan dan anggaran dasar, pemenuhan modal, administrasi badan hukum, perizinan berusaha, serta pengadaan dan pendaftaran kapal. Untuk perusahaan baru yang menjadi objek pembahasan, kewajiban memiliki dan mengoperasikan kapal berbendera Indonesia paling rendah GT 50.000 per kapal harus diperhitungkan sejak perencanaan. Status badan hukum saja belum memberikan seluruh dasar yang diperlukan untuk menjalankan pengangkutan.

Pelaksanaan kegiatan usaha menuntut perusahaan mempertahankan kesesuaian antara perizinan, armada, dan pelayanan. Pengangkutan LNG dalam negeri wajib memperhatikan asas cabotage, kelaiklautan kapal, awak Indonesia yang kompeten,

keselamatan muatan, kesiapan terminal, dan persetujuan berlayar. Hubungan komersial harus dituangkan secara jelas tanpa menghilangkan tanggung jawab pengangkut serta kewajiban asuransi, lingkungan, dan pelaporan. Kontribusi terhadap transisi energi dapat diwujudkan melalui keandalan distribusi dan pengendalian dampak operasional yang dapat dipertanggungjawabkan. Dengan demikian, pembentukan perusahaan menyediakan dasar kelembagaan untuk berusaha, sedangkan pelaksanaan usaha menuntut pemenuhan kewajiban yang terus berlangsung selama perusahaan memberikan layanan pengangkutan LNG.

PENDANAAN

Penulis menyatakan bahwa tidak ada dukungan finansial yang diterima untuk pelaksanaan penelitian ini dan/atau penerbitan artikel ini.

KONFLIK KEPENTINGAN

Penulis menyatakan bahwa penelitian ini dilakukan tanpa adanya hubungan komersial atau finansial yang dapat ditafsirkan sebagai potensi konflik kepentingan.

KONTRIBUSI PENULIS

Penulis berkontribusi penuh dalam perumusan ide gagasan utama, melakukan pengumpulan data kepustakaan (library research), melakukan analisis dan interpretasi teks primer tokoh, serta penyusunan manuskrip. Seluruh penulis telah menyetujui versi akhir manuskrip

PERNYATAAN PENGGUNAAN KECERDASAN ARTIFISIAL GENERATIF

Penulis menyatakan bahwa kecerdasan artifisial (AI) generatif digunakan dalam penyusunan manuskrip ini. Penulis mengakui penggunaan AI generatif untuk membantu meningkatkan kejelasan bahasa dan memperbaiki struktur tata bahasa manuskrip. Penggunaan tersebut dilakukan dengan mematuhi pedoman etika yang berlaku mengenai penggunaan dan pengungkapan AI generatif dalam penelitian ilmiah. Setiap penulis telah memberikan kontribusi intelektual yang substansial terhadap karya ini. Seluruh isi manuskrip telah ditelaah secara cermat untuk memastikan keakuratannya, dan penulis bertanggung jawab sepenuhnya atas integritas serta isi akhir manuskript.

REFERENSI

Agency, I. E. (2026). *Indonesia: Natural gas*. https://www.iea.org/countries/indonesia/natural-gas

Fuady, M. (2008). *Hukum perusahaan dalam paradigma hukum bisnis (berdasarkan UU Nomor 40 Tahun 2007)* (Cet. 3). PT Citra Aditya Bakti.

Harahap, M. Y. (2016). *Hukum perseroan terbatas* (Ed. 1, Cet. 6). Sinar Grafika.

Ilmar, A. (2010). *Hukum penanaman modal di Indonesia* (Ed. rev., Cet. 4). Kencana Prenada Media Group.

Peraturan Presiden Nomor 112 Tahun 2022 tentang Percepatan Pengembangan Energi Terbarukan untuk Penyediaan Tenaga Listrik, (2022).

Kairupan, D. (2013). *Aspek hukum penanaman modal asing di Indonesia* (Ed. 1, Cet. 1).

Kencana Prenada Media Group.
Machfudiyanto, R. A. (2025). Enhancing small-scale LNG supply chains: Risk mitigation strategies and frameworks for archipelagic distribution. *Cleaner Logistics and Supply Chain*, *16*, 100249. https://doi.org/10.1016/j.clscn.2025.100249
Muhammad, A. (2013). *Hukum pengangkutan niaga* (Cet. 5). PT Citra Aditya Bakti.
Organization, I. M. (2026a). *IGC Code*. https://www.imo.org/en/ourwork/safety/pages/igc-code.aspx
Organization, I. M. (2026b). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978*. https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-convention.aspx
Peraturan Menteri Investasi dan Hilirisasi/Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 5 Tahun 2025 tentang Pedoman dan Tata Cara Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dan Fasilitas Penanaman Modal melalui Sistem Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik (Online Single Submission), (2025).
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2026 tentang Standar Kegiatan Usaha dan/atau Standar Produk/Jasa pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi, (2026).
Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2025 tentang Kebijakan Energi Nasional, (2025).
Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, (2025).
Rahmah, M. (2020). *Hukum investasi* (Cet. 1). Kencana.
Rajagukguk, E. (1994). *Indonesianisasi saham* (Cet. 2). Rineka Cipta.
Salim, H. S., & Sutrisno, B. (2012). *Hukum investasi di Indonesia* (Ed. 1, Cet. 3). Rajawali Pers.
Sembiring, S. (2010). *Hukum investasi* (Ed. 1, Cet. 2). Nuansa Aulia.
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, (2008).
Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, (2007).
Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas, (2007).
Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, (2024).
Wicaksono, H. S. (2024). Pembentukan perusahaan patungan di bidang usaha pelayaran pengangkutan batubara dengan penanaman modal asing. *Jurnal Darma Agung*, *32*(6), 364–373. https://doi.org/10.46930/ojsuda.v32i6.5053