

Implementasi Perlindungan Hukum Bagi Pemilik Kapal dan Pemilik Muatan Dalam Peristiwa General Average (Studi Kasus PT. BGE)

Amir Hamzah
Universitas Duta Bangsa

Article Info	ABSTRAK
<p>Article history:</p> <p>Received Des, 2025 Revised Des, 2025 Accepted Des, 2025</p>	<p>Perdagangan internasional yang bertumpu pada transportasi laut menghadapi berbagai risiko yang melahirkan konsep hukum krusial, yaitu general average (kerugian umum). Tingginya angka kecelakaan kapal di Indonesia, sebagaimana tercatat oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dari tahun 2021-2023, serta besarnya kerugian finansial yang dapat mencapai puluhan miliar rupiah per insiden, menyoroti urgensi pemahaman mendalam mengenai pembagian tanggung jawab kerugian. Meskipun Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) telah mengatur prinsip ini, implementasi dan interpretasinya dalam melindungi hak pemilik kapal dan pemilik muatan seringkali bersifat kompleks. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi perlindungan hukum bagi pemilik kapal dan pemilik muatan dalam peristiwa general average berdasarkan ketentuan KUHD. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan pendekatan studi kasus, penelitian ini mengkaji insiden terbaliknya tongkang BG. Taurus 705 yang memuat batubara milik PT. BGE pada tahun 2023 akibat gelombang tinggi. Kasus ini menjadi platform faktual untuk menguji bagaimana prinsip pengorbanan dan biaya penyelamatan bersama didistribusikan secara proporsional antara para pihak, serta untuk mengidentifikasi bentuk-bentuk perlindungan hukum yang tersedia bagi mereka sesuai dengan Bab X KUHD. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa perlindungan hukum KUHD untuk general average mewajibkan kontribusi bersama. Namun, pada insiden PT. BGE, prinsip ini gagal diterapkan, menyebabkan pemilik kapal yang diwakili oleh pihak asuransi menanggung kerugian lebih besar karena nilai kapalnya jauh lebih tinggi dari nilai muatan. Faktor utama yang melatarbelakangi insiden kecelakaan PT. BGE tidak diklasifikasikan sebagai general average adalah karena adanya faktor non-hukum berupa budaya bisnis dan ekonomi, sebuah gagasan baru muncul dari temuan ini yaitu adanya pertentangan antara positivisme hukum maritim yang menuntut penegakan KUHD secara kaku, dengan pragmatisme komersial para pihak.</p>
<p>Kata Kunci:</p> <p>General Average, Hukum Maritim, Perlindungan Hukum, Pemilik Kapal, Pemilik Muatan</p>	
<p>Keywords:</p> <p>General Average, Maritime Law, Legal Protection, Ship Owner, Cargo Owner</p>	<p>ABSTRACT</p> <p>International trade, which relies on maritime transportation, faces various risks that give rise to a crucial legal concept: general average liability. The high number of ship accidents in Indonesia, as recorded by the National Transportation Safety Committee (KNKT) from 2021 to 2023, and the magnitude of financial losses that can reach tens of billions of rupiah per incident, highlight the urgency of a thorough understanding of the distribution of liability for losses. Although the Commercial Code (KUHD) regulates this principle, its implementation and interpretation in protecting the rights of shipowners and cargo</p>

owners are often complex. This study aims to analyze the implementation of legal protection for shipowners and cargo owners in general average incidents based on the provisions of the KUHD. This study uses a normative legal research method with a case study approach. This study examines the capsizing incident of the barge BG. Taurus 705, carrying coal owned by PT. BGE, in 2023 due to high waves. This case serves as a factual platform to examine how the principle of shared sacrifice and rescue costs are distributed proportionally between the parties, as well as to identify the forms of legal protection available to them in accordance with Chapter X of the KUHD. The results of this study state that the legal protection of the Commercial Code for general average requires joint contributions. However, in the PT. BGE incident, this principle failed to be applied, causing the shipowner represented by the insurance company to bear greater losses because the value of the ship was much higher than the value of the cargo. The main factor behind the PT. BGE accident incident not being classified as general average is due to non-legal factors in the form of business and economic culture, a new idea emerged from this finding, namely the conflict between maritime legal positivism which demands strict enforcement of the Commercial Code, and the commercial pragmatism of the parties.

This is an open access article under the [CC BY-SA](#) license.



Corresponding Author:

Name: Amir Hamzah
Institution: Universitas Duta Bangsa
Email: rza.bangil@gmail.com

1. PENDAHULUAN

Perdagangan internasional sangat bergantung pada transportasi laut sebagai tulang punggung utama pergerakan barang antarnegara. Dalam pelayaran, terdapat berbagai risiko yang mengintai, mulai dari bencana alam, kecelakaan, hingga bahaya yang tak terduga. Salah satu konsep hukum maritim yang krusial dalam menghadapi risiko-risiko tersebut adalah general average (kerugian umum). Konsep ini muncul dari prinsip kebersamaan, di mana kerugian yang sengaja ditimbulkan untuk menyelamatkan kapal dan muatan dari bahaya bersama harus ditanggung secara proporsional oleh semua pihak yang berkepentingan dalam pelayaran tersebut.

Berdasarkan data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sepanjang tahun 2021 hingga 2023 terdapat 14 kasus kecelakaan kapal, dimana 36 % diantaranya adalah insiden kapal tenggelam dan 29 % insiden kapal tenggelam, 21 % insiden kapal bertabrakan, dan 14 % lainnya implikasi hasil penelitian. Diakhiri dengan garis besar struktur artikel. Referensi menggunakan APA 7th Style. [Palatino Linotype, 10, spasi 1,15].

insiden kapal meledak dan terbalik. Dalam setiap insiden kecelakaan pada kapal kargo atau kapal angkutan barang kerugian diperkirakan mencapai angka 70 miliar rupiah.

Sehingga dengan besarnya biaya kerugian yang disebabkan setiap terjadinya insiden kecelakaan kapal diperlukan adanya peraturan hukum yang mengatur hak tanggungan pemilik kapal dan pemilik muatan pada kerugian yang diterima dalam insiden kecelakaan kapal. Indonesia sebagai negara hukum, ketentuan mengenai general average diatur secara komprehensif dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), khususnya pada bab x tentang "Kerugian Umum

dan Kerugian Khusus". Meskipun KUHD telah memberikan dasar hukum yang kuat, implementasi dan interpretasi ketentuan ini dalam praktik seringkali menimbulkan kompleksitas, terutama terkait dengan kedudukan dan perlindungan hukum bagi para pihak yang terlibat, yaitu pemilik kapal dan pemilik muatan.

Penelitian ini menggunakan studi kasus insiden kapal terbalik yang terjadi pada tahun 2023 di PT. BGE sebagai pemilik muatan batubara dari Dermaga PT. GAM yang terletak di Kecamatan Sangkulirang, Kabupaten Kutai Timur, Kalimantan Timur memuat batubara pada tongkang BG. taurus 705 yang ditarik menggunakan kapal tunda TB Ocean Star menuju Filipina yang kemudian terjadi kecelakaan berupa kapal terbalik karena gelombang tinggi air laut. Relevansi terhadap studi kasus ini dengan penelitian terletak pada peristiwa terbaliknya tongkang akibat terjangan gelombang tinggi merupakan contoh kongkrit dari bahaya laut (*perils of the sea*) yang dapat memicu tindakan penyelamatan luar biasa. Dalam situasi seperti ini, sangat mungkin terjadi pengorbanan atau pengeluaran biaya yang bersifat darurat untuk menyelamatkan sisa muatan dan kapal (jika memungkinkan). Kondisi inilah yang menjadi pintu masuk untuk diterapkannya prinsip *general average* (*avarie-grosse*) sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Kasus ini menyediakan platform faktual untuk menganalisis bagaimana kerugian didistribusikan secara proporsional antara pemilik kapal dan pemilik muatan.

Berdasarkan pemaparan diatas peneliti mengajukan judul "Implementasi Perlindungan Hukum Bagi Pemilik Kapal dan Pemilik Muatan dalam Peristiwa *General Average* (Studi Kasus PT. BGE)" untuk dapat mengkaji lebih jauh bagaimana pengaturan *general average* dalam KUHD diterapkan pada pemilik muatan dan pemilik kapal serta apa saja perlindungan hukum yang diatur dalam KUHD tersebut terhadap pemilik kapal dan pemilik muatan.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Pemahaman dimulai dari *general average*/kerugian umum didefinisikan sebagai konsep hukum maritim di mana kerugian yang sengaja ditimbulkan untuk menyelamatkan kapal dan muatan dari bahaya bersama harus ditanggung secara proporsional oleh semua pihak yang berkepentingan dalam pelayaran tersebut. Perlindungan Hukum merujuk pada jaminan atau pengamanan hak-hak subjek hukum yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. Pihak-pihak utama yang terlibat adalah pemilik kapal, yaitu pihak yang memiliki kepemilikan atas kapal dan bertanggung jawab atas operasional dan keselamatannya, serta pemilik muatan, yang merupakan pihak yang memiliki kepemilikan atas barang dagangan yang diangkut oleh kapal.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) menjadi sumber hukum utama di Indonesia yang mengatur *general average*, khususnya pada bab x tentang "Kerugian Umum dan Kerugian Khusus". Dalam kerangka konseptual ini, KUHD adalah dasar hukum bagi pengaturan *general average*. Dalam peristiwa *general average* yang diatur oleh KUHD, terdapat pihak-pihak yang berkepentingan, yaitu pemilik kapal dan pemilik muatan. Penelitian ini berfokus pada perlindungan hukum yang diberikan KUHD kepada pemilik kapal dan pemilik muatan dalam konteks *general average*. Selanjutnya, akan dilakukan analisis untuk mengetahui apakah perlindungan hukum antara pemilik kapal dan pemilik muatan yang diatur dalam KUHD telah sepenuhnya diterapkan pada insiden kecelakaan kapal terbalik yang terjadi pada tahun 2023 di PT. BGE.

2.1 Teori Perlindungan Hukum C.S.T Kansil

Teori ini akan menjelaskan bagaimana negara (melalui hukumnya, dalam hal ini KUHD) berperan dalam melindungi hak-hak subjek hukum (pemilik kapal dan pemilik muatan) dari potensi kerugian atau ketidakadilan. Penelitian ini akan menganalisis apa saja perlindungan hukum yang diberikan oleh KUHD terkait *general average* pada pemilik kapal dan pemilik muatan. Menurut C.S.T Kansil perlindungan hukum bukanlah

konsep abstrak, melainkan manifestasi konkret dari berfungsinya sistem hukum dalam sebuah negara hukum (*rechtsstaat*) untuk mencapai tujuannya. Teorinya dapat dipahami melalui tiga pilar utama yaitu kepastian hukum, pengakuan hak, dan mekanisme negara.

Perlindungan hukum secara substansial adalah tentang menjamin hak-hak subjek hukum (manusia dan badan hukum) dan memastikan pemenuhan kewajiban mereka. Kansil memandang hukum sebagai alat untuk menyeimbangkan kepentingan. Perlindungan hukum berarti negara menjamin bahwa hak-hak individu dan/atau kelompok tidak dilanggar oleh pihak lain maupun oleh negara sendiri melalui kepastian hukum yang jelas atau bisa disimpulkan bahwa negara telah memiliki aturan atau norma terkait yang menjamin kepastian hukum tersebut. Perlindungan juga diberikan kepada pihak yang dirugikan karena pihak lain tidak memenuhi kewajibannya. Misalnya, dalam sebuah kontrak, hukum melindungi kreditur dengan memberinya hak untuk menuntut pelunasan utang dari debitur.

Pilar terpenting dalam teori ini adalah peran aktif negara sebagai pelaksana dan penjamin hukum. Perlindungan tidak akan ada artinya tanpa institusi yang menegakkannya. Perlindungan represif (Penindakan) dimana ketika terjadi pelanggaran hak, negara menyediakan mekanisme untuk memulihkannya. Ini diwujudkan melalui lembaga peradilan (pengadilan), kepolisian, dan kejaksaan. Seseorang yang haknya dilanggar dapat melapor dan menuntut keadilan melalui jalur hukum yang telah disediakan. Bagi Kansil, hukum tanpa sanksi yang tegas hanyalah anjuran moral. Sanksi (pidana, denda, atau ganti rugi) adalah “nyawa” dari hukum yang memastikan setiap aturan ditaati. Adanya sanksi yang dapat dipaksakan oleh aparat negara merupakan wujud puncak dari perlindungan hukum, karena ia memberikan efek jera dan memaksa kepatuhan.

Teori perlindungan hukum versi C.S.T. Kansil adalah sebuah proses sistematis di mana negara, berdasarkan aturan yang pasti, menjamin hak setiap subjek hukum melalui mekanisme penegakan yang dilengkapi dengan sanksi tegas. Tujuannya adalah untuk mewujudkan tiga nilai dasar hukum yaitu keadilan, kemanfaatan, dan kepastian hukum bagi seluruh masyarakat.

2.2 *Teori Persekutuan dalam Bahaya (A Theory of the Community of Peril)*

Teori ini adalah inti dari konsep *general average* itu sendiri, di mana kerugian yang sengaja ditimbulkan untuk menyelamatkan kepentingan bersama (kapal dan muatan) harus ditanggung bersama secara proporsional. Teori persekutuan dalam bahaya (*A theory of the community of peril*) berawal dari konsep *lex rhodia de jactu*/hukum laut Rhodia yang dikodifikasikan secara formal dalam hukum laut Rhodia di Yunani sekitar 800 SM berbunyi “Jika muatan dibuang ke laut untuk meringankan kapal, kerugian yang ditimbulkan demi keuntungan semua harus diganti oleh kontribusi dari semua”. Kemudian konsep ini diadopsi oleh bangsa Romawi ke dalam kompilasi hukum mereka yang dikenal *digesta justinian* sebagai sebuah prinsip hukum. Prinsip ini terus hidup dan menjadi inti dari berbagai kodifikasi hukum maritim abad pertengahan seperti *rolls of oléron* di Prancis.

Setiap pelayaran maritim bukanlah sekadar kontrak pengangkutan barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain namun juga dimaksud sebagai sebuah persekutuan dalam bahaya (*community of peril*) sebuah usaha bersama di mana setiap kepentingan mulai dari kapal itu sendiri, muatan yang berharga, awak kapal, hingga upah angkut yang diharapkan terikat oleh satu takdir yang sama di hadapan lautan yang kondisinya terkadang dapat membahayakan. Prinsip kebersamaan atau yang lebih fundamental dikenal sebagai prinsip *jettison*, prinsip ini menyatakan bahwa ketika persekutuan ini dihadapkan pada ancaman kehancuran total, tindakan pengorbanan yang disengaja atas

salah satu bagian dari persekutuan tersebut bukanlah sebuah kerugian, melainkan sebuah pembelian keselamatan kolektif.

Ketika seorang nakhoda, dalam kapasitasnya sebagai penanggung jawab dari keseluruhan usaha, memutuskan untuk membuang sebagian muatan ke laut (jettison) untuk menyelamatkan kapal dari amukan badai, ia tidak sedang menghancurkan aset milik satu pihak. Sebaliknya, ia sedang menggunakan aset tersebut sebagai “uang tebusan” yang dibayarkan kepada lautan demi kelangsungan hidup semua pihak yang tersisa. Aset yang dikorbankan tersebut menjadi perwakilan dari semua aset lainnya kerugiannya adalah harga dari keselamatan bersama. Dari sini, muncullah prinsip keadilan tertinggi adalah sebuah ketidakadilan yang mutlak jika pemilik properti yang dikorbankan harus menanggung beban sendirian, sementara mereka yang kepentingannya diselamatkan oleh pengorbanan itu tidak menanggung apa-apa.

Hukum tidak melihatnya sebagai kerugian individu, melainkan sebagai utang bersama. Mekanisme general average (awaria umum) adalah perwujudan praktis dari teori ini. Ia adalah alat untuk mendistribusikan “utang” tersebut secara adil dan proporsional kepada semua pihak yang selamat. Nilai dari kapal, sisa muatan, dan upah angkut yang terselamatkan menjadi dasar perhitungan kontribusi untuk mengganti kerugian pihak yang berkorban. Dengan demikian, Prinsip kebersamaan ini lebih dari sekadar aturan finansial, ia adalah fondasi etis dari hukum maritim yang mendorong keberanian, keputusan rasional di tengah krisis, dan yang terpenting, menegaskan bahwa dalam sebuah pelayaran, semua pihak berlayar atau tenggelam bersama. Tanpa prinsip ini, seorang nakhoda mungkin ragu untuk bertindak, dan perdagangan global yang bergantung pada kepercayaan dan risiko bersama tidak akan pernah bisa berkembang.

Kerangka ini akan digunakan untuk mengevaluasi apakah prinsip kebersamaan diimplementasikan secara konsisten dan adil dalam KUHD, terutama dalam konteks kontribusi dan perlindungan hak masing-masing pihak. Teori Kebersamaan akan menjadi landasan untuk memahami esensi dari general average dan bagaimana KUHD menerjemahkan prinsip tersebut kedalam ketentuan hukum yang mengikat.

2.3 *Prinsip General Average*)

Perdagangan maritim merupakan pilar fundamental ekonomi global, namun secara inheren dipenuhi dengan risiko. Pelayaran di laut lepas menghadapi kapal dan muatannya pada berbagai bahaya, mulai dari badai dahsyat hingga kegagalan teknis. Dalam situasi darurat, seringkali diperlukan tindakan pengorbanan yang disengaja seperti membuang sebagian muatan ke laut (jettison) untuk meringankan kapal demi menyelamatkan sisa aset dan nyawa seluruh awak kapal. Tindakan inilah yang melahirkan konsep hukum klasik yang dikenal sebagai general average atau tanggung jawab bersama, di mana kerugian yang timbul dari pengorbanan tersebut ditanggung secara proporsional oleh semua pihak yang kepentingannya terselamatkan.

Prinsip ini akan menjelaskan bagaimana negara melalui hukumnya, dalam hal ini Kitab Undang-Undang Hukum Dagang atau KUHD berperan untuk melindungi hak-hak subjek hukum (pemilik kapal dan pemilik muatan) dari potensi kerugian atau ketidakadilan. Tanpa adanya kerangka hukum yang jelas, situasi general average dapat dengan mudah berubah menjadi sengketa yang rumit dan tidak adil. Pihak yang barangnya dikorbankan akan menderita kerugian total, sementara pihak lain yang selamat tidak memiliki kewajiban untuk berkontribusi. Negara, melalui KUHD, turun tangan untuk memastikan bahwa prinsip kebersamaan dalam menanggung risiko (community of peril) ditegakkan secara adil dan terstruktur.

Penelitian ini akan menganalisis apa saja perlindungan hukum yang diberikan oleh KUHD terkait general average pada pemilik kapal dan pemilik muatan. Analisis ini mengungkapkan bahwa KUHD memberikan perlindungan berlapis bagi kedua belah

pihak. Bagi pemilik muatan yang barangnya dikorbankan, KUHD memberikan perlindungan utama berupa hak untuk menuntut ganti rugi (reimbursement). Kerugian mereka tidak dianggap sebagai kerugian individu, melainkan sebagai “utang” yang harus dibayar oleh seluruh pihak yang terselamatkan, termasuk pemilik kapal dan pemilik muatan lainnya. Dengan kata lain, muatan mereka yang dibuang ke laut diperlakukan seolah-olah sebagai harga tebusan untuk keselamatan seluruh usaha pelayaran. Hukum memastikan bahwa pengorbanan mereka dihargai dan dikompensasi secara adil berdasarkan nilai barang pada saat tiba di pelabuhan tujuan.

Di sisi lain, pemilik kapal juga mendapatkan perlindungan vital setelah melakukan tindakan *general average* yang sah dan perlu, KUHD memberinya hak untuk menuntut kontribusi dari semua pemilik muatan yang barangnya selamat. Perlindungan terpenting bagi pemilik kapal adalah adanya hak retensi (*lien*) atas muatan. Artinya, kapten kapal berhak menahan muatan yang selamat di pelabuhan tujuan hingga pemiliknya memberikan jaminan pembayaran (*security*) untuk kontribusi *general average* yang menjadi kewajibannya. Mekanisme ini memastikan pemilik kapal tidak menanggung sendiri biaya pengorbanan atau pengeluaran darurat yang telah ia lakukan demi kepentingan bersama.

Dengan demikian, KUHD tidak hanya sekadar mengatur, tetapi secara aktif menyeimbangkan kepentingan yang saling bersaing. Ia menetapkan kriteria yang jelas mengenai tindakan apa saja yang dapat dikategorikan sebagai *general average*, prosedur perhitungannya, serta mekanisme penegakannya. Melalui instrumen hukum ini, negara mengubah potensi kekacauan dan ketidakadilan di tengah laut menjadi sebuah proses yang teratur dan berbasis pada prinsip keadilan distributif. Perlindungan ini pada akhirnya menumbuhkan kepastian hukum dan kepercayaan, yang menjadi fondasi bagi keberlangsungan dan kelancaran aktivitas perdagangan maritim di Indonesia.

2.4 *Kerugian Umum/ General Average dalam KUHD*

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) merupakan peninggalan hukum dari masa kolonial Belanda berawal dari pemberlakuan *Wetboek van Koophandel* (WvK) Belanda tahun 1848 di Hindia Belanda. Setelah proklamasi kemerdekaan, untuk mencegah kekosongan hukum, KUHD tetap dipertahankan sebagai hukum positif melalui pasal 2 aturan peralihan UUD 1945 yang berbunyi “Segala badan dan peraturan yang ada masih berlaku, selama belum diadakan yang baru menurut Undang-Undang Dasar ini”. KUHD terbagi menjadi dua buku utama yaitu buku kesatu terdiri dari sepuluh bab yang membahas tentang “Perdagangan pada Umumnya”. Buku kedua terdiri dari 12 bab yang mengatur tentang “Hak-hak dan Kewajiban-kewajiban yang Timbul dari Pelayaran” termasuk penyelesaian kerugian seperti *general average*. Prinsip *general average* banyak terdapat dalam beberapa pasal dalam buku kedua KUHD namun secara khusus terdapat pada bab xi tentang kerugian laut (*Avarij*), *avarij* dibagi menjadi dua sesuai pasal 698 KUHD dimana ada dua macam *avarij* yaitu *avarij-grosse* atau *avarij umum* atau *general average*, dan *avarij sederhana* atau *avarij khusus*. *Avarij* pertama harus diperhitungkan pada kapal dan biaya angkutan dan muatan sedangkan *avarij* kedua dibebankan pada kapal atau pada barang masing-masing sendiri-sendiri yang mendapat kerugian, atau yang menyebabkan biaya-biayanya.

General average atau kerugian umum dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) bukanlah sekadar sebuah mekanisme teknis untuk menghitung kerugian, melainkan sebuah perwujudan teori solidaritas terpaksa yang dilembagakan oleh negara untuk mengubah potensi bencana maritim yang kacau menjadi sebuah proses hukum yang adil dan teratur. Pada dasarnya, setiap pelayaran adalah sebuah persekutuan takdir (*community of peril*), di mana kapal, muatan, dan biaya angkut terikat dalam satu usaha bersama yang menghadapi bahaya lautan. Tanpa intervensi hukum, ketika tindakan

pengorbanan yang drastis seperti membuang sebagian muatan (jettison) untuk menyelamatkan kapal diperlukan, maka pihak yang asetnya dikorbankan akan menanggung kerugian total demi keuntungan pihak lain.

KUHD hadir bukan sebagai arsitek sebuah sistem keadilan distributif. KUHD secara tegas menetapkan syarat-syarat ketat bagi suatu tindakan agar dapat diklasifikasikan sebagai general average harus ada kesengajaan (bukan kecelakaan), alasan yang masuk akal (rasional dan perlu), serta tujuan demi keselamatan bersama (bukan hanya untuk kepentingan salah satu pihak). Dengan menetapkan batasan ini, KUHD melindungi semua pihak dari klaim sepihak yang tidak beralasan. Konsekuensinya, pengorbanan tersebut tidak lagi dilihat sebagai kerugian milik individu, melainkan sebagai sebuah “pembelian” atas keselamatan kolektif, di mana “harga pembelian” tersebut menjadi utang bersama. Klasifikasi mengenai apa saja yang termasuk dalam avarij umum terdapat pada ketentuan pasal 699 sedangkan avarij khusus terdapat pada pasal 701 KUHD.

KUHD melembagakan prinsip keadilan distributif dengan mewajibkan semua pihak yang asetnya selamat pemilik kapal, pemilik sisa muatan, dan penerima upah angkut untuk berkontribusi secara proporsional sesuai dengan nilai aset mereka yang terselamatkan. Perhitungan dan pembagian kerugian umum atau general average diatur dalam pasal 721 - 740 KUHD yang menjelaskan bagaimana kontribusi dari setiap pihak (kapal, muatan, dan uang tambang/biaya angkut) dihitung secara proporsional. Pasal 721 tersebut menjelaskan prosedur hukum dan kewajiban pihak asuransi setelah perhitungan kerugian laut (baik general average maupun particular average) selesai ditetapkan. Setelah dokumen perhitungan final diserahkan, perusahaan asuransi (penanggung) diwajibkan secara hukum untuk membayar klaim dalam batas waktu tegas yaitu enam minggu. Jika terjadi keterlambatan melewati batas waktu tersebut, mereka akan dikenakan sanksi berupa pembayaran bunga resmi. Aturan ini bertujuan untuk memberikan kepastian hukum, melindungi hak tertanggung agar segera mendapatkan ganti rugi, dan memastikan pihak penanggung memenuhi kewajibannya secara tepat waktu.

Pada bab yang sama bagian dua tentang pembagian beban dan pemikulan avarij-grosse atau avarij umum di pasal 722 ditetapkan bahwa pembagiannya dilakukan ditempat berakhirnya perjalanan kecuali ditentukan lain. Pasal 723 bila kapal kandas di wilayah Indonesia maka pembagian dilakukan di tempat keberangkatan kapal. Pasal 724 proses perhitungan dan pembagian kerugian umum (avarij umum) diawali atas permintaan nakhoda dan dilakukan oleh para ahli yang telah disumpah, di mana pengangkatan ahli serta pengesahan hasil pembagiannya harus disetujui oleh pengadilan. Pasal 725 jika pelayaran terhenti atau muatan dijual darurat di Indonesia, seluruh prosesnya diselesaikan di lokasi tersebut. Pasal 726 apabila nakhoda lalai mengajukan tuntutan, pemilik kapal atau barang dapat mengambil alih prosesnya, sambil tetap berhak menuntut ganti rugi dari nakhoda. Pasal 727 avarij umum kerugian ini dipikul secara proporsional oleh tiga kepentingan utama yang selamat yaitu nilai kapal saat tiba (ditambah kompensasi yang diterimanya), biaya angkut (setelah dikurangi gaji awak kapal), dan nilai seluruh muatan yang ada di kapal saat kejadian, termasuk barang yang dikorbankan namun mendapat ganti rugi. Pasal 278 penilaian nilai muatan untuk perhitungan kerugian umum (general average) memiliki aturan yang sangat rinci untuk memastikan keadilan. Secara umum, barang-barang yang selamat dan harus ikut memikul kerugian dinilai berdasarkan harganya di pelabuhan tujuan setelah dikurangi berbagai biaya seperti ongkos angkut dan biaya masuk. Aturan ini memiliki pengecualian sesuai ketentuan pasal 729 misalnya jika perhitungan dilakukan di pelabuhan keberangkatan di Indonesia, maka nilai barang dihitung berdasarkan harga saat dimuat. Sementara itu, untuk barang-barang yang dikorbankan atau dibuang ke laut, nilainya untuk keperluan ganti rugi ditentukan berdasarkan harga pasaran yang seharusnya dicapai di pelabuhan

tujuan, dengan sifat dan keadaannya dibuktikan melalui dokumen seperti konosemen dan faktur. KUHD secara tegas mengatur konsekuensi jika terdapat keterangan yang keliru dalam konosemen untuk mencegah kecurangan sesuai pasal 730 jika nilai barang sebenarnya lebih tinggi dari yang dinyatakan namun barang tersebut selamat, maka ia akan ikut menanggung kerugian berdasarkan nilai tingginya yang sesungguhnya. Sebaliknya, jika barang yang sama dikorbankan, ganti rugi yang diterima hanya sebatas nilai rendah yang tertera di konosemen. Aturan ini juga berlaku sebaliknya, jika barang yang selamat nilainya lebih rendah dari yang disebutkan, ia tetap harus menanggung kerugian berdasarkan nilai tinggi yang keliru disebutkan, namun jika dikorbankan, ganti ruginya hanya akan dibayar sesuai nilai rendah yang sebenarnya.

Pasal 731 menetapkan bahwa bahan makanan, pakaian nakhoda dan para anak buah kapal, dan pakaian harian para penumpang, mesiu tidak ikut memikul kerugian pembuangan barang-barang. Semuanya diganti dengan membagi bebannya atas semua barang lain. KUHD menetapkan aturan-aturan spesifik dan pengecualian dalam perhitungan kerugian umum (general average) untuk berbagai skenario sesuai pasal 732 dimana barang yang tidak terdaftar dalam konosemen atau manifes, tidak akan mendapat ganti rugi jika dikorbankan, namun tetap wajib ikut memikul kerugian jika selamat. Pasal 733 barang yang dimuat di geladak (gang kapal) wajib berkontribusi jika selamat, dan hanya berhak atas ganti rugi jika dibuang ke laut apabila penempatannya di sana dilakukan tanpa sepengetahuan atau izin dari pemilik barang. Pada pasal 734 prinsip utama keberhasilan pengorbanan sangat ditekankan jika kapal akhirnya tetap karam meskipun telah dilakukan suatu pengorbanan, maka pembagian ganti rugi dibatalkan dan barang yang selamat tidak perlu berkontribusi. Pasal 735 jika kapal selamat berkat pengorbanan awal tetapi kemudian karam karena insiden lain di tengah perjalanan, maka hanya barang-barang yang berhasil diamankan dari karam kedua itulah yang wajib ikut memikul beban kerugian umum pertama, dihitung dari nilainya setelah dikurangi biaya penyelamatan.

Pasal 736 menetapkan jika kapal selamat namun muatannya yang kemudian musnah atau dirampok, nakhoda tidak dapat menagih kontribusi dari pemilik barang yang hilang tersebut. Pasal 737 ditegaskan bahwa jika musnahnya barang disebabkan oleh kesalahan pemiliknya sendiri, mereka tetap tidak terbebas dari kewajiban untuk ikut memikul kerugian umum. Pasal 738 juga menetapkan beberapa prinsip penting terkait batas tanggung jawab dan penemuan kembali barang setelah terjadinya kerugian umum. Pertama, ditegaskan bahwa seorang pemilik muatan tidak akan pernah diwajibkan untuk menanggung kerugian umum melebihi nilai barang miliknya pada saat tiba di tujuan, meskipun batas ini tidak mengurangi kewajibannya untuk membayar biaya-biaya penyelamatan lain yang mungkin dikeluarkan oleh nakhoda dengan itikad baik. Selanjutnya, jika barang yang telah dikorbankan dan sudah mendapat ganti rugi ternyata ditemukan kembali oleh pemiliknya, ia wajib mengembalikan uang kompensasi yang telah diterimanya kepada para pihak yang berkepentingan, setelah dikurangi biaya penemuan dan kerusakan yang ada sesuai rumusan pasal 739. Pasal 740 bila pemilik barang yang hilang tersebut berhasil menemukannya kembali tanpa pernah meminta atau menerima ganti rugi apa pun, maka ia dibebaskan dari kewajiban untuk ikut menanggung kerugian umum lain yang mungkin terjadi pada sisa muatan setelah barangnya dikorbankan.

Dengan demikian, beban kerugian disebar secara merata, mencerminkan manfaat yang juga diterima secara bersama. Lebih jauh lagi, KUHD secara cermat menyeimbangkan perlindungan hukum bagi pemilik barang yang dikorbankan diberi hak mutlak untuk mendapatkan ganti rugi, sementara nakhoda (mewakili pemilik kapal) diberi kewenangan untuk bertindak darurat sekaligus diberikan senjata hukum berupa hak retensi (lien) untuk menahan muatan yang selamat sampai kontribusi dijamin. Pada

akhirnya, teori yang dianut KUHD adalah bahwa dengan memaksakan solidaritas dan menciptakan prosedur yang pasti, negara tidak hanya menyelesaikan sengketa, tetapi juga menanamkan kepastian hukum (legal certainty) yang vital bagi keberlangsungan denyut nadi perdagangan maritim.

3. METODE PENELITIAN

Metode penelitian meliputi pendekatan dari jenis penelitian, data dan sumber data yang digunakan, teknik pengumpulan data dan teknik analisis data.

3.1 Pendekatan dan Jenis Penelitian

Penelitian ini berjenis penelitian hukum empiris (non doctrinal research) dengan pendekatan studi kasus. Penelitian ini berfokus pada analisis terhadap peristiwa yang terjadi dengan norma-norma hukum yang berlaku dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) terkait general average. Hal ini bertujuan untuk menjelaskan secara sistematis bagaimana General Average diatur dalam KUHD, bagaimana KUHD memberikan perlindungan hukum kepada pemilik kapal dan pemilik muatan, serta bagaimana penerapan perlindungan hukum tersebut.

3.2 Data dan Sumber Data

Dalam penelitian ini data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer dalam penelitian ini merupakan hasil wawancara terhadap implementasi perlindungan hukum pihak pemilik kapal dan pemilik muatan pada insiden kecelakaan PT. BGE, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) khususnya bab x tentang “Kerugian Umum dan Kerugian

Khusus” dan Peraturan perundang-undangan lain yang relevan dengan general average dan hukum maritim di Indonesia.

Sedangkan bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer. Dalam penelitian ini bahan hukum sekunder meliputi buku-buku hukum, jurnal ilmiah, hasil penelitian, artikel, dan karya tulis ilmiah lainnya yang berkaitan dengan general average, perlindungan hukum, dan hukum maritim.

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui studi kepustakaan (library research) dan wawancara langsung dengan pihak-pihak yang bertanggung jawab pada insiden kecelakaan PT. BGE. Teknik pengumpulan data kepustakaan melibatkan pengumpulan, pembacaan, dan penelaahan berbagai literatur hukum yang relevan dengan topik penelitian, yaitu menganalisis Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan peraturan perundang-undangan terkait lainnya. Mengidentifikasi dan mengkaji buku-buku referensi, jurnal ilmiah, artikel, serta dokumen lain yang membahas tentang general average, perlindungan hukum, pemilik kapal, dan pemilik muatan dalam konteks hukum maritim. Pencarian data dilakukan secara sistematis untuk memastikan kelengkapan dan relevansi informasi yang diperoleh. Sedangkan wawancara dilakukan dengan pihak yang terlibat dalam insiden kecelakaan (pemilik kapal, pemilik muatan dan pemilik tambang batubara) secara langsung dengan wawancara semi terstruktur untuk mengetahui apakah implementasi perlindungan hukum pada insiden kecelakaan PT. BGE telah sesuai dengan general average. Wawancara semi terstruktur dipilih karena memberikan fleksibilitas bagi peneliti. Di satu sisi, peneliti telah menyiapkan pedoman wawancara (interview guide) yang berisi daftar pertanyaan terbuka sebagai kerangka utama. Di sisi lain, peneliti memiliki kebebasan untuk mengajukan pertanyaan lanjutan (probing) mengubah urutan pertanyaan, atau mengeksplorasi jawaban informan yang menarik dan relevan untuk mendapatkan pemahaman yang lebih komprehensif.

Pada proses wawancara pemilihan informan dalam penelitian ini dilakukan menggunakan teknik purposive sampling. Purposive sampling adalah metode penentuan sampel non-probabilitas di mana peneliti memilih informan secara sengaja berdasarkan kriteria-kriteria tertentu yang relevan dengan tujuan penelitian. Tujuannya bukan untuk mendapatkan sampel yang representatif secara statistik, melainkan untuk mendapatkan informan yang kaya akan informasi, memiliki pengetahuan mendalam, dan pengalaman terkait topik penelitian.

3.4 Teknik Pengolahan Data

Data wawancara yang telah didapatkan dalam proses pengumpulan data selanjutnya akan diolah dengan cara melakukan triangulasi sumber dengan cara membandingkan dan memeriksa silang data jawaban yang diperoleh dari satu informan dengan data dari informan lainnya. Dengan demikian, peneliti dapat mengonfirmasi konsistensi informasi sehingga data penelitian terjamin keabsahan dan kredibilitasnya.

3.5 Teknik Analisis Data

Data yang telah terkumpul akan dianalisis menggunakan metode analisis deskriptif analisis. Tahapan analisis data meliputi:

1. Kondensasi

Tahap ini data akan di reduksi dengan cara memilih, mengkodekan, memfokuskan, menyederhanakan, mengabstraksikan, dan mentransformasikan data yang diperoleh. Hal ini dilakukan untuk memilah informasi yang relevan dengan rumusan masalah penelitian.

2. Penyajian

Penyajian data dilakukan dalam bentuk narasi deskriptif untuk menggambarkan implementasi dari pengaturan general average dalam KUHD serta perlindungan hukum yang diberikan kepada pemilik kapal dan pemilik muatan serta implementasi penerapan perlindungan hukum pada insiden kecelakaan yang melibatkan PT. BGE secara sistematis.

3. Penarikan Kesimpulan

Kesimpulan dilakukan dengan cara interpretasi terhadap data yang telah disajikan untuk menjawab rumusan masalah. Penarikan kesimpulan ini akan didasarkan pada penalaran deduktif, yaitu dari prinsip-prinsip umum hukum maritim dan ketentuan KUHD ke kasus spesifik general average.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Perlindungan Hukum Ideal dan Realitas Implementasi General Average Studi Kasus PT. BGE

Menurut Teori Perlindungan Hukum C.S.T. Kansil, hukum berfungsi sebagai instrumen negara untuk memberikan kepastian, keadilan, dan kemanfaatan bagi subjek hukum. Dalam konteks pelayaran, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) adalah manifestasi dari perlindungan tersebut. KUHD secara cermat membedakan dua jenis kerugian laut (*avarij*) yaitu *avarij* sederhana atau khusus atau *particular avarage* (kerugian individual) dan *avarij* umum atau *general average* (kerugian bersama).

Pembedaan ini krusial karena menentukan siapa yang menanggung beban kerugian. Inti filosofis dari *general average* dijelaskan oleh teori persekutuan dalam bahaya (*A Theory of the Community of Peril*). Teori ini memandang bahwa kapal, muatan, dan ongkos angkut terikat dalam satu "persekutuan takdir". Ketika satu bagian dari persekutuan ini sengaja dikorbankan demi menyelamatkan sisa persekutuan, tindakan itu bukanlah kerugian individu, melainkan "pembelian keselamatan kolektif" yang utangnya harus ditanggung bersama secara proporsional. Prinsip inilah yang diadopsi oleh KUHD dalam

Pasal 699, yang secara tegas mendefinisikan *avarij* umum sebagai kerugian yang “ditimbulkan dengan sengaja, demi keselamatan dan kepentingan kapal dan muatan”.

Berdasarkan analisis fakta, insiden yang menimpa PT. BGE dan PT. PPRB seharusnya diklasifikasikan sebagai *general average*. Pernyataan informan dari pihak pemilik kapal, Bapak Rudi Hartanto, menjadi bukti kunci “...kapten kapal memutuskan tali gandeng kapal tongkang dengan kapal tunda agar kapal tunda tidak ikut terseret...”. Tindakan “memutuskan tali gandeng” adalah sebuah perbuatan sadar dan disengaja. Tujuannya jelas menyelamatkan kapal tunda dan awaknya dari bahaya yang lebih besar. Dengan demikian, pengorbanan kapal tongkang (beserta muatannya) adalah harga yang dibayar untuk keselamatan kapal tunda. Peristiwa ini secara sempurna memenuhi kriteria *general average* menurut KUHD sebagai implementasi dari teori perlindungan hukum dan teori persekutuan dalam bahaya.

Namun, implementasi di lapangan justru menyimpang. Kasus ini diklasifikasikan sebagai kecelakaan biasa (*particular average*), di mana setiap pihak menanggung kerugiannya sendiri melalui asuransi masing-masing. Akibatnya, mekanisme perlindungan hukum yang ideal menurut KUHD gagal terwujud. Terjadi ketidakadilan distributif pihak asuransi pemilik kapal (PT. XDC) menanggung beban kerugian yang lebih besar dibandingkan kerugian pemilik muatan. Jika prinsip *general average* diterapkan, seharusnya asuransi pemilik kapal mendapat kompensasi dari dana bersama karena asetnya (kapal tunda) turut berkontribusi dalam penyelamatan. Kegagalan penerapan KUHD ini menunjukkan adanya kesenjangan antara hukum dalam teks (*das sollen*) dan hukum dalam praktik (*das sein*). Perlindungan hukum yang dirancang oleh negara melalui KUHD tidak berjalan karena para pihak memilih untuk tidak menggunakan mekanisme yang telah disediakan.

Idealnya KUHD telah memberikan perlindungan hukum bagi pemilik kapal dan pemilik muatan untuk melindungi kedua kepentingan tersebut dalam usaha perdagangan yang memiliki risiko tinggi seperti *eksport* batubara. KUHD membagi kerugian laut/*avarij* menjadi dua jenis yang dijelaskan dalam bab xi tentang kerugian laut (*avarij*) pada pasal 698 yang berbunyi:

“Ada dua macam *avarij*: *avarij-grosse* atau *avarij* umum, dan *avarij* sederhana atau *avarij* khusus. Yang pertama harus diperhitungkan pada kapal dan biaya angkutan dan muatan; yang kedua dibebankan pada kapal, atau pada barang masing-masing sendiri-sendiri yang mendapat kerugian, atau yang menyebabkan biayabiayanya”.¹

Pada pasal ini terdapat perbedaan jelas antara *avarij* umum dan *avarij* sederhana atau khusus dimana untuk *avarij* umum penanggungan biaya kerugian harus “...diperhitungkan pada kapal dan biaya angkutan dan muatan...” artinya bahwa *avarij* ini merupakan kerugian yang harus ditanggung secara bersama sama, dalam kasus para pihak pemilik muatan dan pemilik kapal telah mengasuransikan pada pihak ketiga, maka asuransi akan mengganti kerugian bersama tersebut atas anama pemilik muatan dan pemilik kapal. Sedangkan *avarij* sederhana atau khusus penanggungannya “...dibebankan pada kapal, atau pada barang masing-masing sendiri-sendiri yang mendapat kerugian” artinya bahwa jika kerugian terjadi pada pemilik kapal maka pemilik kapal saja yang menanggung sendiri kerugiannya dalam keadaan pemilik kapal menggunakan asuransi maka asuransilah yang akan mengganti kerugian pemilik kapal hal ini berlaku sama dengan pemilik muatan. *Avarij* umum memiliki prinsip gontong royong dimana kerugian harus ditanggung bersama oleh semua pihak yang terlibat sedangkan *avarij* sederhana atau khusus prinsip kerugian individual yang hanya digantikan oleh pihak yang mengalami kerugian.

¹ Pasal 698 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

Umumnya penuntutan *avarij* umum dilakukan di tempat berakhirnya perjalanan sesuai dengan ketentuan pasal 722 “Perhitungan dan pembagian *avarij* umum terjadi di tempat berakhirnya perjalanan, kecuali jika para pihak dalam hal usaha telah. membuat persyaratan lain”.²

KUHD telah secara khusus memberikan ketentuan yang jelas untuk penuntutan dan pembagian *avarij* umum pada pasal 724.

“Perhitungan dan pembagian avarij umum dilakukan atas permintaan nakhoda dan oleh para ahli. Para ahli diangkat oleh para pihak atau oleh raad van justitie yang di dalam daerah hukumnya perhitungan dan pembagian itu harus dilakukan. Para ahli harus disumpah sebelum mereka memulai pekerjaan mereka. Pembagiannya harus disahkan oleh raad van justitie. Di luar Indonesia avarij umum itu dibuat oleh pejabat yang berwenang untuk itu”.³

Pasal ini menjelaskan bahwa *avarij* umum dilakukan penuntutan oleh nakhoda dan oleh para ahli. Para ahli ini berperan untuk menghitung kerugian yang sebenarnya untuk dapat dibagi kerugian tersebut kepada semua pihak yang terlibat, sehingga ahli tersebut haruslah independen atau tidak memihak, dalam hal penunjukan ahli tersebut tidak dapat ditentukan oleh para pihak maka dapat ditunjuk oleh pengadilan, baik ahli yang ditunjuk dari para pihak ataupun oleh pengadilan pembagiannya juga harus disahkan oleh pengadilan yang di dalam daerah hukumnya perhitungan dan pembagian itu harus dilakukan.

KUHD memberikan batasan-batasan yang jelas terhadap apa yang disebut sebagai *averij* umum pada pasal 699 dan *avirij* sederhana atau khusus yang dijelaskan dalam pasal 701 yang berbunyi:

“Avarij umum adalah: 1. Apa yang diberikan kepada musuh atau bajak laut untuk pembebasan atau penebusan kapal dan muatan. Dalam hal ada keragu-raguan, selalu dianggap bahwa penebusan telah dilakukan untuk kepentingan kapal dan muatan; 2. Apa yang demi keselamatan umum atau kepentingan bersama dari kapal dan muatan dibuang ke laut atau habis dipakai; 3. kawat besar, tiang, layar, dan perkakas lain yang dipotong atau dipatahkan untuk keperluan seperti di atas; 4. sauh, kawat, dan barang lain, yang juga untuk kepentingan yang Santa terpaksa harus dilemparkan ke laut; 5. kerugian pada barang yang tersisa di kapal karena harus dilempar ke laut; 6. kerusakan yang sengaja ditimbulkan pada badan kapal untuk memudahkan pelemparan dan tindakan meringankan kapal atau penyelamatan barang, atau untuk memperlancar pembuangan air, dan kerugian yang pada waktu itu telah ditimbulkan oleh air pada muatan; 7. penjagaan, penyembuhan, pemeliharaan, dan penggantian kerugian kepada semua orang yang ada di kapal, yang dalam mempertahankan kapal terluka atau menjadi cacat; 8. Penggantian kerugian atau pemberian makan bagi mereka yang dalam dinas untuk kepentingan kapal dan muatan, dikirim ke laut atau ke darat, ditangkap, ditahan atau dijadikan budak; 9. Gaji dan pemeliharaan nakhoda dan para anak buah kapal selama kapal terpaksa berada dalam pelabuhan darurat; 10. Biaya pandu dan biaya pelabuhan lainnya yang harus dibayar pada waktu masuk dan ke luar pelabuhan darurat; 11. Sewa gudang dan tempat penyimpanan untuk barang yang karena selama perbaikan kapal dalam pelabuhan darurat tidak dapat tetap berada di kapal, harus disimpan; 12. biaya penuntutan kembali, bila kapal dan muatan ditahan atau digiring, dan kedua-duanya dituntut kembali oleh nakhoda; 13. gaji dan pemeliharaan nakhoda dan para anak buah kapal selama penuntutan kembali, bila kapal dan muatan dibebaskan; 14. biaya

² Ibid, hlm. 190

³ Ibid

pembongkaran, upah pemindahan ke kapal kecil, beserta biaya untuk membawa kapal ke pelabuhan atau sungai, bila hal itu terpaksa karena taufan, pengejaran oleh musuh atau bajak laut atau karena sebab lain demi keselamatan kapal dan muatannya; beserta kerugian dan kerusakan yang diderita pada barang karena pembongkaran dan pemuatannya ke dalam kapal-kapal kecil karena terpaksa, dan karena pemuatan kembali ke kapalnya; 15. kerugian pada kapal atau muatan, atau pada keduanya, disebabkan karena waktu mencegah bahaya perampasan atau kekaraman, kapal dengan sengaja dikandaskan di pantai; demikian pula, bila hal itu terjadi dalam keadaan bahaya lain yang mendesak demi keselamatan kapal dan muatan; 16. biaya untuk memperlancar kembali kapal yang dikandaskan tersebut di atas dan upah yang dibayarkan untuk pertolongan yang diberikan untuk itu, beserta semua penggantian jasa untuk pertolongan kepada kapal dan muatannya yang diberikan waktu dalam keadaan bahaya; 17. kerugian dan kerusakan yang diderita pada barang yang pada waktu keadaan darurat dimuatkan ke kapal kecil atau kapal biasa, termasuk di situ bagian dalam avarij umum yang harus dibayar oleh pemilik barang kepada kapal kecil atau kapal biasa yang menolong itu; dan sebaliknya kerugian dan kerusakan yang diderita pada barang yang ketinggalan di kapal utama (yang kandas), dan pada kapal penolong itu sendiri, setelah pemindahan muatannya, bila kerusakan atau kerugian itu termasuk avarij umum; 18. gaji dan pemeliharaan nakhoda dan para anak buah kapal, bila kapal itu setelah permulaan perjalanannya terhambat oleh negara asing atau oleh pecahnya perang, selama kapal dan muatan tidak dibebaskan dari perikatan kedua belah pihak; 19. Dihapus dg. S. 1933-47jo. S. 1938-2. 20. premi untuk mempertanggungkan biaya yang termasuk avarij umum, dan atau kerugian yang diderita karena penjualan sebagian muatan di pelabuhan darurat untuk menutup biaya avarij; 21. biaya pembuatan dan penentuan apa yang termasuk avarij umum; 22. biaya, termasuk di dalamnya gaji tambahan dan pemeliharaan nakhoda dan para anak buah kapal, yang disebabkan karantina luar biasa dan tidak dapat diduga pada waktu mengadakan perjanjian pencarteran, bila kapal dan barang yang dimuat harus tunduk kepadanya; 23. pada umumnya, semua kerugian yang dalam keadaan darurat ditimbulkan dengan sengaja, dan diderita sebagai akibat langsung dari itu, dan biaya yang dalam keadaan yang sama dikeluarkan demi keselamatan dan kepentingan kapal dan muatan.”⁴

“Avarij khusus adalah: 1. semua kerusakan dan kerugian yang terjadi pada kapal dan muatannya karena taufan, perampasan, karamnya kapal, atau kekandasan yang tak disengaja; 2. upah dan biaya pengamanan; 3. hilangnya dan kerusakan yang terjadi pada kawat besar, jangkar, kawat biasa, layar, susuh perahu, sambungan tiang, gantungan layar, perahu, dan perkakas perahu, yang disebabkan oleh taufan dan malapetaka lain di laut; 4. biaya penuntutan kembali dan pemeliharaan serta gaji nakhoda dan anak buah kapal selama penuntutan kembali, bila hanya kapal atau muatannya yang ditahan; 5. perbaikan khusus dari pembungkusan dan biaya penyelamatan barang perdagangan yang rusak, bila usaha tidak ada yang menjadi akibat langsung dari bencana yang menyebabkan avarij umum; 6. biaya untuk pengangkutan lebih lanjut dari barang, bila, dalam hal tersebut pasal 519d, perjanjian pencarterannya dihapus; dan 7. pada umumnya, semua kerusakan, kerugian, dan biaya yang tidak disebabkan atau dibuat dengan sengaja, dan demi keselamatan dan kepentingan bersama dari kapal dan muatan, tetapi yang dialami dan dibuat untuk kepentingan kapal saja, atau muatannya saja, dan yang karena itu berhubung dengan pasal 699, tidak termasuk avarij umum”⁵.

Terdapat perbedaan yang sangat mencolok terhadap kedua jenis avarij tersebut yang di ungkapkan dalam pasal 699 angka 23 untuk avarij umum dan pasal 701 angka 7

⁴ Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

⁵ *Ibid*, hlm. 186

untuk *avarij* sederhana atau khusus. Dimana "...semua kerugian yang dalam keadaan darurat ditimbulkan dengan sengaja..." adalah *avarij* umum sedangkan "...semua kerusakan, kerugian, dan biaya yang tidak disebabkan atau dibuat dengan sengaja..." disebut *avarij* sederhana atau khusus.

Pada kasus kecelakaan kapal terbalik yang melibatkan berbagai pihak antara PT. BGE sebagai pemilik muatan, PT. PPRB sebagai pemilik kapal tongkang dan kapal tunda, PT. Sentana Mitra Kualita sebagai pihak asuransi PT. BGE dan PT. XDC sebagai asuransi PT. PPRB perlindungan hukum yang didapat oleh semua pihak merupakan 100% ganti kerugian dari penanggung masing-masing pihak terlibat (pihak asuransi masing-masing pihak terlibat). Namun ada beberapa hal yang perlu di evaluasi ulang terhadap insiden kecelakaan tersebut.

Apakah kasus tersebut merupakan *avarij grosse/avirij* umum/*general average*/kerugian umum yang harus ditanggung oleh semua pihak dengan cara gontong royong atau *avirij* sederhana atau khusus. Berdasarkan pasal 699 *juncto* (jo) pasal 701 KUHD pembagian kedua jenis *average* tersebut terletak pada perbuatan dan kondisi kesengajaan penyelamatan kapal dilakukan. *Average* umum dilakukan dengan sengaja untuk melindungi sebagian barang dan/atau kerugian yang ditimbulkan dimana perbuatan tersebut merujuk pada pasal 699 atau bisa diartikan sebagai kecelakaan atas kerugian barang tersebut merupakan sebab dari tindakan perlindungan yang dilakukan oleh kapten kapal untuk mengurangi kerugian atau melindungi sebagian nilai kapal, sedangkan *average* sederhana atau khusus merupakan kecelakaan yang disebabkan tidak disengaja atau bisa disebut kecelakaan biasa yang kondisinya disebutkan dalam pasal 701 KUHD.

Dalam kasus insiden kecelakaan ini berdasarkan wawancara dengan Bapak Rudi Hartanto sebagai pihak asuransi PT. PPRB sebagai pemilik kapal dijelaskan bahwa peristiwa tersebut bukanlah murni kecelakaan biasa namun disebabkan oleh kecelakaan atau tindakan perlindungan yang disengaja hal ini dibuktikan dengan hasil wawancara.

"... kapten kami telah melonggarkan tali gandeng sebelumnya pada saat badai terjadi namun karena situasi makin sulit untuk keselamatan kapal tunda dan awak kapal sehingga kapten kapal memutuskan tali gandeng kapal tongkang dengan kapal tunda agar kapal tunda tidak ikut terseret..."⁶

Frasa "...kapten kapal memutuskan tali gandeng kapal tongkang dengan kapal tunda agar kapal tunda tidak ikut terseret..."⁷ merupakan bukti bahwa perbuatan tersebut disengaja dan hasil dari sebagian kecil nilai total keberangkatan dalam hal ini (kapal tunda dan awak kapal) dapat diselamatkan. Artinya pengerbonan tersebut merupakan tindakan disengaja dalam keadaan darurat untuk menyelamatkan sebagian nilai keberangkatan kapal yang mengurangi kerugian seluruhnya. Sesuai dengan teori *A theory of the community of peril* yang berakar dari konsep *lex rhodia de jactu*/hukum laut Rhodia yang berbunyi "Jika muatan dibuang ke laut untuk meringankan kapal, kerugian yang ditimbulkan demi keuntungan semua harus diganti oleh kontribusi dari semua".⁸ Sehingga insiden kecelakaan tersebut haruslah diklasifikasikan sebagai *avarij grosse/avirij* umum/*general average*/kerugian umum yang harus ditanggung oleh semua pihak dengan cara gontong royong.

⁶ Rudi Hartanto, Jawaban Wawancara Penelitian

⁷ *Ibid*

⁸ Chukwuechefu Okwudiri Ukattah, 2021, Thesis: *General Average and the York-Antwerp Rules: The Historical Quest for International Conformity, the Divisive Effect of More Recent Amendments to the Rules and Recommendations with Regard to the Way Forward to Regain More Widespread Acceptance of the Rules*, Western Cape: Faculty of Law University of Cape Town, <http://hdl.handle.net/11427/32595>.

Insiden kecelakaan tersebut pada praktiknya dinyatakan sebagai kasus kecelakaan biasa atau dalam KUHD dikenal sebagai *avarij* sederhana atau khusus dimana kerugian ditanggung oleh masing-masing pihak. KUHD sebagai kepastian hukum yang melindungi hak-hak subjek hukum yang akan dieksekusi oleh negara sebagai mekanisme untuk mendapatkan keadilan tersebut telah memberikan pedoman dan mekanisme untuk memperoleh perlindungan hukum⁹. Namun insiden kecelakaan kapal terbalik tersebut salah dalam mengklasifikasikan jenis *avarage* yang seharusnya merupakan *avarage* umum justru diklasifikasikan sebagai *average* sederhana atau khusus.

Kerugian yang seharusnya ditanggung bersama justru harus ditanggung lebih besar oleh PT. PPRB sebagai pemilik kapal yang diwakili oleh asuransinya PT.XDC karena nilai kerugian dari harga kapal adalah 15 Milliar Rupiah yang lebih tinggi dari nilai muatan sebesar 10 Milliar Rupiah.

Berdasarkan pasal 699 *jo* 701 KUHD dimana insiden tersebut merupakan perbuatan yang disengaja dilakukan oleh kapten kapal untuk melindungi kapal tunda agar tidak terseret dan ikut mengalami kerugian dan membahayakan nyawa awak kapal maka seharusnya diklasifikasikan sebagai *avarij grosse/avirij* umum/*general average*/kerugian umum.

Pasal 698 KUHD seharusnya jika kerugian diganti dengan metode *general average* maka kerugian tersebut ditanggung bersama antara pemilik kapal dan pemilik muatan atau yang mewakilinya (pihak asuransi masing-masing pihak). Berdasarkan pasal 722 maka perhitungan dan pembagian kerugian haruslah dilakukan di tempat berakhirnya perjalanan atau tempat yang ditentukan dalam perjanjian antar pihak. Berdasarkan pasal 724 KUHD dimana perhitungan dan pembagian *general average* harus dilakukan atas permintaan nahkoda atau kapten kapal atau ahli. Ahli yang dimaksud adalah pihak yang ditunjuk dan diangkat oleh pihak-pihak yang terlibat insiden kecelakaan apabila terdapat persetujuan dari salah satu pihak maka pengadilan yang dimana wilayah hukumnya perhitungan dan pembagian itu harus dilakukan dapat menunjuk pihak tertentu sebagai *general average adjuster* atau pihak yang bertanggung jawab mengurus kerugian bersama tersebut, pihak yang ditunjuk tersebut harus independen dan disumpah, serta hasil akhir dari pembagian harus disahkan di pengadilan yang dimana wilayah hukumnya perhitungan dan pembagian itu harus dilakukan. Dalam hal nahkoda lalai melakukan penuntutan maka berdasarkan pasal 726 KUHD pemilik kapal atau barang dapat mengambil alih prosesnya.

Seharusnya insiden kecelakaan tersebut dinyatakan sebagai *general average* maka ganti rugi harus dilakukan secara proporsional yang ditanggung oleh semua pihak. Berikut estimasi ganti rugi yang didapatkan oleh setiap pihak jika kecelakaan di kategorikan sebagai peristiwa *general average*.

1. Total Kerugian (*General Average Sacrifice*)

Ini adalah nilai total dari aset yang sengaja dikorbankan untuk kepentingan bersama. Harga kapal tongkang Rp15 Miliar. Harga muatan Rp10 Miliar. Maka total kerugian (Pengorbanan) adalah Rp25 Miliar.

2. Total Nilai Kontribusi (*Contributory Value*)

Ini adalah nilai total semua properti yang terlibat dalam pelayaran sesaat sebelum pengorbanan dilakukan. Harga kapal tunda (selamat) Rp5 Miliar. Harga kapal tongkang (dikorbankan) Rp15 Miliar. Harga muatan (dikorbankan) Rp10 Miliar. Maka total nilai kontribusi adalah Rp30 Miliar.

3. Persentase Kontribusi

⁹ Maydi Jack Sandi and Christine S T Kansil, "Hak Dan Kewajiban Pekerja: Analisis Hukum Kepegawaian Di Indonesia," *Journal of Education Religion Humanities and Multidiciplinary* 2, no. 2 (November 30, 2024): 1360–64, <https://doi.org/10.57235/jerumi.v2i2.4296>.

Persentase ini menentukan berapa besar setiap pihak harus menanggung kerugian dari total nilai aset mereka. Rumus $(\text{Total Kerugian} / \text{Total Nilai Kontribusi}) \times 100\%$. Perhitungan $(\text{Rp}25 \text{ Miliar} / \text{Rp}30 \text{ Miliar}) \times 100\% = 83.33\%$. Setiap pemilik aset harus berkontribusi sebesar 83.33% dari nilai aset mereka.

4. Hasil Akhir Pembagian (*Final Settlement*)

Kontribusi masing-masing pihak dan siapa membayar kepada siapa. Kontribusi:

a. Pemilik kapal tunda

Nilai aset: Rp 5 Miliar

Wajib kontribusi: $83.33\% \times \text{Rp } 5 \text{ Miliar} = \text{Rp } 4.167 \text{ Miliar}$.

Karena kapalnya selamat (kerugian Rp0), maka pemilik kapal tunda harus membayar Rp 4.167 Miliar ke dalam dana *General Average*. Namun karena pemilik kapal dan pemilik muatan adalah perusahaan yang sama maka kontribusi pemilik kapal tongkang adalah:

Nilai aset: Rp15 Miliar

Wajib kontribusi: $83.33\% \times \text{Rp}15 \text{ Miliar} = \text{Rp } 12.5 \text{ Miliar}$

Kerugian riil pemilik tongkang adalah Rp 15 Miliar. Setelah dikurangi kewajiban kontribusinya, maka pemilik kapal tongkang berhak menerima kompensasi sebesar Rp 15 Miliar (Kerugian) – Rp 12.5 Miliar (Kontribusi) = Rp 2.5 Miliar. Karena pemilik kapal tongkang dan pemilik kapal tunda adalah perusahaan yang sama maka kontribusi perusahaan pemilik kapal adalah Rp 4.167 Miliar - Rp 2.5 Miliar = Rp 1.667 Miliar. Perusahaan pemilik kapal harus membayar Rp 1.667 Miliar ke dalam dana *General Average*.

b. Kontribusi pemilik muatan

Nilai Aset: Rp10 Miliar

Wajib Kontribusi: $83.33\% \times \text{Rp } 10 \text{ Miliar} = \text{Rp } 8.333 \text{ Miliar}$

Kerugian riil pemilik muatan adalah Rp 10 Miliar. Setelah dikurangi kewajiban kontribusinya, maka pemilik muatan berhak menerima kompensasi sebesar Rp 10 Miliar (Kerugian) – Rp 8.333 Miliar (Kontribusi) = Rp 1.667 Miliar.

Karena masing-masing pihak telah memiliki asuransi maka proses klaimnya beralih dari antar pemilik aset menjadi antar perusahaan asuransi. Proses ini disebut subrogasi, di mana asuransi mengambil alih hak dan kewajiban tertanggungnya. Sehingga alur penyelesaian yang seharusnya adalah:

1. Deklarasi dan penunjukan *average adjuster* pemilik kapal tunda (yang diselamatkan) akan mendeklarasikan *general average* dan menunjuk pihak ketiga independen bernama *average adjuster* untuk menghitung pembagian kerugian secara resmi.
2. Penerbitan jaminan asuransi (*ga guarantee*) *average adjuster* akan meminta jaminan dari semua pihak. Peran asuransi masuk dimana asuransi kapal tunda akan menerbitkan *general average guarantee* yang menjamin akan membayar kontribusi kliennya sebesar (Rp 1.667 Miliar) karena perusahaan pemilik kapal tongkang dan kapal tunda adalah sama. Asuransi muatan juga akan berpartisipasi dalam proses ini.
3. Proses klaim dan penyelesaian (subrogasi) perusahaan pemilik kapal dan muatan akan langsung mengajukan klaim kerugian total kepada perusahaan asuransi masing-masing. Asuransi akan membayar penuh sesuai polis (Rp15 Miliar untuk tongkang dan Rp10 Miliar untuk muatan). Dengan begitu, pemilik aset sudah aman dan kerugiannya diganti.
4. Penyelesaian antar asuransi akan menyelesaikan perhitungan *general average* melalui *average adjuster*. Asuransi perusahaan kapal setelah membayar Rp15 Miliar ke kliennya. Perusahaan asuransi ini mengambil alih hak kliennya dan membayar kompensasi asuransi perusahaan kapal Rp 1.667 Miliar ke dana *general average*. Jadi, kerugian bersih bagi asuransi perusahaan kapal adalah Rp 16.667 Miliar. Asuransi muatan setelah

membayar Rp 10 Miliar ke kliennya, perusahaan asuransi ini menerima kompensasi Rp 1.667 Miliar dari dana *general average*. Kerugian bersihnya adalah Rp 8.333 Miliar.

Kesimpulannya, adanya asuransi tidak mengubah prinsip matematika dari *general average*. Fungsinya adalah sebagai pelindung finansial yang memastikan pemilik aset yang merugi (tongkang & muatan) mendapat ganti rugi penuh dan cepat dari asuransinya. Pemilik aset yang diselamatkan (kapal tunda) tidak perlu membayar dari kantong sendiri karena kontribusinya ditanggung oleh asuransinya. Beban kerugian pada akhirnya didistribusikan secara adil di antara para penanggung risiko, yaitu perusahaan-perusahaan asuransi.

4.2 Faktor-faktor yang Melatarbelakangi Peristiwa Insiden Kecelakaan yang Melibatkan PT. BGE Tidak di Klasifikasikan Sebagai Peristiwa General Average

Pragmatisme Komersial Mengesampingkan Positivisme Hukum Maritim. Berdasarkan analisis mendalam dari hasil wawancara yang dilakukan dengan pihak pemilik kapal dan pemilik muatan, terungkap sebuah dualisme menarik dalam penentuan klasifikasi insiden maritim yang terjadi. Wawancara yang merujuk pada pertanyaan nomor 5 secara spesifik menggali alasan mengapa sebuah kecelakaan kapal dapat dikategorikan sebagai *general average*. Dari sini, ditemukan bahwa pertimbangan utama yang mendorong keinginan untuk mengklasifikasikan insiden ini sebagai *general average* adalah murni faktor ekonomi, atau lebih tepatnya, optimalisasi ganti rugi.

Secara teoretis dan hukum, skenario *general average* menawarkan keuntungan finansial yang jelas bagi pihak yang asetnya dikorbankan. Dalam wawancara terpisah dengan pemilik muatan dan pemilik kapal, ditemukan pemahaman yang seragam mengenai kalkulasi ini. Inti dari argumen mereka adalah “jika insiden ini dikategorikan pada kecelakaan *general average*, maka pihak asuransi pemilik kapal akan membayar lebih pada asuransi pemilik muatan”. Pernyataan ini didasarkan pada perhitungan matematis prinsip *general average* itu sendiri. Aset pemilik kapal yang berhasil diselamatkan yaitu kapal tunda senilai Rp 5 Miliar wajib memberikan kontribusi terhadap kerugian bersama. Dengan persentase kontribusi yang ditetapkan sebesar 83.33%, maka asuransi perusahaan pemilik kapal seharusnya menyetorkan dana sebesar Rp 1.667 Miliar ke dalam kas *general average*. Sebagian dari dana ini, secara spesifik sebesar Rp 1.667 Miliar, akan menjadi hak kompensasi bagi pemilik muatan. Angka ini menjadi insentif ekonomi yang kuat bagi pemilik muatan untuk memperjuangkan status *general average*.

Namun, fakta di lapangan menunjukkan narasi yang berbeda. Dari hasil wawancara yang sama, terungkap faktor lain yang jauh lebih dominan dari pertimbangan ekonomi tersebut. Faktor ini adalah “budaya bisnis” yang melatarbelakangi keputusan untuk mengklasifikasikan insiden ini sebagai kecelakaan biasa atau *particular average*, sebuah kategori yang tidak diatur dalam mekanisme pembagian kerugian bersama sebagaimana dimaksud dalam KUHD. Faktor ini lahir dari hubungan bisnis yang kuat dan telah terjalin lama antara tiga pihak kunci pemilik muatan, pemilik kapal, dan perusahaan asuransi yang menanggung risiko kapal.

Hubungan simbiosis ini menciptakan sebuah ekosistem di mana menjaga keharmonisan jangka panjang lebih diutamakan daripada keuntungan finansial sesaat. Pemilik muatan, atas dasar loyalitas dan jaminan kelangsungan kerja sama di masa depan, bersedia untuk bekerja sama dengan pemilik kapal. Mereka sepakat untuk tidak mempermasalahkan klasifikasi insiden dan menerimanya sebagai *particular average*. Dalam skema ini, setiap pihak hanya akan mengklaim kerugian masing-masing dari perusahaan asuransi mereka sendiri, tanpa ada kontribusi silang. Bagi pemilik kapal, keputusan ini merupakan langkah strategis yang sangat diperhitungkan. Menghindari klaim *general average* berarti membebaskan diri dari proses yang terkenal rumit dan panjang, yang sering kali melibatkan penunjukan *average adjuster* independen, pengumpulan jaminan, dan

memakan waktu berbulan-bulan hingga selesai. Lebih penting lagi, ini adalah cara proaktif untuk menjaga catatan klaim tetap bersih di mata perusahaan asuransi, sebuah faktor krusial untuk mencegah kenaikan premi yang signifikan di kemudian hari. Ini adalah mitigasi risiko finansial jangka panjang.

Di sisi lain, bagi pemilik muatan, kerelaan untuk mengorbankan potensi keuntungan finansial sebesar Rp 1.667 Miliar bukanlah sebuah kerugian, melainkan sebuah “investasi” strategis. Mereka secara sadar menukarkan keuntungan jangka pendek tersebut dengan jaminan kelangsungan relasi bisnis vital yang nilainya jauh lebih besar. Hubungan baik ini menjanjikan stabilitas rantai pasok, potensi tarif pengangkutan yang lebih baik, dan kemitraan andal di masa depan semua merupakan aset tak ternilai dalam dunia perdagangan yang kompetitif. Keputusan akhir yang diambil menunjukkan sebuah kearifan komersial tingkat tinggi. Para pihak secara sadar memilih untuk tidak berpegang kaku pada teks hukum maritim dan KUHD. Sebaliknya, mereka mencapai kesepakatan pragmatis yang tujuan utamanya adalah menjaga kelestarian dan keharmonisan ekosistem bisnis.

4.3 Pragmatisme Komersial Mengesampingkan Positivisme Hukum Maritim

Faktor-faktor yang melatarbelakangi insiden ini tidak diklasifikasikan sebagai *general average* memunculkan sebuah gagasan baru yang menjelaskan mengapa implementasi hukum gagal, yaitu adanya pertentangan antara positivisme hukum dalam KUHD dengan pragmatisme komersial. Dari sudut pandang positivisme hukum maritim, KUHD sebagai hukum positif seharusnya ditegakkan secara kaku untuk mencapai kepastian dan keadilan, di mana klasifikasi insiden harus didasarkan murni pada fakta hukum adanya tindakan pengorbanan yang disengaja. Jika mengikuti alur ini, para pihak seharusnya mendeklarasikan *general average*, menunjuk *average adjuster*, dan melalui proses hukum yang formal. Namun, yang terjadi di lapangan adalah dominasi pragmatisme komersial, yakni logika bisnis yang mendasari keputusan para pihak.

Meskipun secara hukum berhak menempuh jalur *general average*, pilihan itu dihindari karena pertimbangan non-hukum yang lebih dominan, seperti “budaya bisnis” dan keinginan menjaga keharmonisan hubungan jangka panjang. Bagi pemilik kapal, menghindari klaim *general average* adalah langkah strategis untuk menjauh dari proses yang rumit dan panjang serta menjaga catatan klaim tetap “bersih” di mata perusahaan asuransi demi mencegah kenaikan premi di masa depan. Demikian pula bagi pemilik muatan, mengorbankan potensi keuntungan finansial sebesar Rp 1.667 Miliar bukanlah sebuah kerugian, melainkan sebuah “investasi” strategis dalam hubungan bisnis yang nilainya dianggap jauh lebih besar daripada keuntungan sesaat. Pada akhirnya, para pihak secara sadar memilih kesepakatan pragmatis yang didasarkan pada hubungan komersial, bukan pada penegakan hak hukum secara formal. Mereka menciptakan sebuah “penyelesaian informal” yang mengesampingkan KUHD demi menjaga kelestarian ekosistem bisnis mereka, yang menunjukkan bahwa dalam praktik industri maritim, norma-norma bisnis yang tidak tertulis dan relasi antarpihak dapat memiliki kekuatan yang lebih mengikat daripada ketentuan hukum positif itu sendiri.

5. KESIMPULAN

Dari hasil penelitian dan pembahasan yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa:

1. Perlindungan hukum yang diperoleh oleh masing-masing pihak dalam insiden kecelakaan tersebut adalah ganti rugi 100% atas nilai aset yang ditanggung oleh masing-masing pihak asuransi perusahaan pemilik kapal dan muatan karena kejadian ini diklasifikasikan sebagai insiden kecelakaan biasa atau *particular average* bukan *general average* menyebabkan perusahaan asuransi pemilik muatan mengalami

kerugian sebesar Rp 1.667 Miliar yang seharusnya dapat diterima sebagai kompensasi kerugian bersama atau general average sesuai dengan ketentuan KUHD dikarenakan ada aset yang selamat yaitu kapal tunda namun kesepakatan para pihak yang terlibat menyebabkan implementasi general average pada praktiknya tidak sesuai ketentuan KUHD yang mengadopsi prinsip gontong royong atas kecelakaan kapal sesuai teori A theory of the community of peril.

2. 2. Faktor utama yang melatarbelakangi insiden kecelakaan kapal di PT. BGE ini tidak diklasifikasikan sebagai general average bukanlah ketiadaan unsur hukum, melainkan adanya faktor non-hukum berupa budaya bisnis dan ekonomi, dimana hubungan komersial jangka panjang antara pemilik kapal dan pemilik muatan lebih diutamakan. Keputusan ini merupakan kesepakatan pragmatis di mana pemilik kapal menghindari kerumitan klaim dan potensi kenaikan premi asuransi, sementara pemilik muatan mengorbankan keuntungan finansial sesaat demi menjaga kelestarian relasi bisnis yang lebih bernilai.

Faktor utama yang melatarbelakangi insiden ini tidak diklasifikasikan sebagai general average adalah karena adanya sebuah gagasan baru, yaitu pertentangan antara positivisme hukum maritim yang menuntut penegakan KUHD secara kaku, dengan pragmatisme komersial para pihak. Dominasi pragmatisme komersial, yang didasarkan pada logika bisnis untuk menjaga efisiensi dan hubungan jangka panjang, pada akhirnya membuat para pihak secara sadar mengesampingkan proses hukum formal yang seharusnya dijalankan.

DAFTAR PUSTAKA

- Average action terhadap surat perjanjian angkutan laut dengan sistem time charter yang berlaku di Indonesia. *Jurnal Sosial Teknologi*, 5(6), 1991–2002. <https://doi.org/10.59188/JURNALSOSTECH.V5I6.32166>
- Arcinius, B. R. (2020). *Implementasi kewajiban hukum bagi pemilik kapal untuk menyingkirkan kerangka kapal dan atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran* [Tesis, Universitas Medan Area]. Repositori UMA. <https://repositori.uma.ac.id/handle/123456789/15487>
- Ayu, S., & Ambarsari, R. (2015). Tinjauan yuridis perjanjian asuransi laut bagi penumpang kapal laut. *Perspektif Hukum*, 15(1), 85–100. <https://doi.org/10.30649/PH.V15I1.29>
- Budianto, A. (2013). Pembaharuan Kitab Hukum Dagang Indonesia: Antara kodifikasi, kompilasi dan konsolidasi. *Asy-Syir'ah: Jurnal Ilmu Syari'ah Dan Hukum*, 47(2). <https://doi.org/10.14421/AJISH.V47I2.69>
- Dyble, J. (2022). General average, human jettison, and the status of slaves in early modern Europe. *The Historical Journal*, 65(5), 1197–1220. <https://doi.org/10.1017/S0018246X22000103>
- Erwin, R. (2022). Tanggung jawab negara untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal transportasi laut menurut hukum internasional dan hukum nasional. *SUPREMASI: Jurnal Hukum*, 4(2), 177–199. <https://doi.org/10.36441/SUPREMASI.V4I2.716>
- Herawati, N. I., & Nurmawati, I. (2022). Perlindungan hukum terhadap pihak pemilik kapal jika terjadi kecelakaan kapal dalam perjanjian sewa menyewa kapal. *Journal de Facto*, 9(1), 1–17. <https://jurnal.pascasarjana.uniba-bpn.ac.id/index.php/jurnaldefacto/article/view/118>
- Isrofi, M. H. A., & Gunawan. (2025). Studi ketahanan sosial masyarakat Tambak Lorok dalam menghadapi bencana rob. *Langgas: Jurnal Studi Pembangunan*, 4(1), 50–61. <https://doi.org/10.32734/LJSP.V4I1.20803>
- Keladu, Y. (2023). Kesamaan proporsional dan ketidaksetaraan perlakuan dalam teori keadilan Aristoteles. *DISKURSUS - Jurnal Filsafat Dan Teologi Stf Driyarkara*, 19(1), 54–78. <https://doi.org/10.36383/DISKURSUS.V19I1.347>
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*. (n.d.). JDIH Mahkamah Agung. Diakses pada 22 Agustus 2025, dari <https://jdih.mahkamahagung.go.id/legal-product/kitab-undang-undang-hukum-dagang/detail>
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. (2025). *Laporan investigasi*. <https://knkt.go.id/en/investigasi>
- Kwartama, A., Paiman, Sumiyatiningsih, & Sopani, A. (2023). Implikasi pembatasan global pada jaringan transportasi laut dan logistik dalam perdagangan internasional di Indonesia. *Jurnal Matemar: Manajemen Dan Teknologi Maritim*, 4(2). <https://doi.org/10.59225/6A0YK933>
- Mastuti, S., & Syarwi, P. (2023). Kebijakan pelarangan ekspor bijih nikel Indonesia dari sudut teori keadilan John Rawls. *Communitarian: Jurnal Prodi Ilmu Politik*, 4(2), 691–709. <https://doi.org/10.56985/JC.V4I2.320>

- Nurtjahjo, A. (2022). *Rekonstruksi regulasi tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha berbasis nilai keadilan* [Disertasi, Universitas Islam Sultan Agung]. Repository Unissula. <http://repository.unissula.ac.id/id/eprint/30927>
- Pikiran Rakyat NTT. (2024). *Kapal kargo tenggelam di perairan NTT, kerugian ditaksir Rp70 miliar*. Ntt.Pikiran-Rakyat.Com. <https://ntt.pikiran-rakyat.com/regional/pr-2328901031/kapal-kargo-tenggelam-di-perairan-ntt-kerugian-ditaksir-rp70-miliar>
- Pinantoan, T. (2024). *Analisis yuridis tentang tanggung jawab owner kapal dalam terjadinya kecelakaan kapal* [Tesis, Universitas Kristen Indonesia]. Repository UKI. <http://repository.uki.ac.id/id/eprint/15202>
- Pribadi, T., Rahayu, T., & Eddi, E. (2024). Faktor faktor yang mempengaruhi nakhoda dalam pengambilan keputusan saat kapal mengalami situasi bahaya. *Jurnal Sosial Teknologi*, 4(10), 851–867. <https://doi.org/10.59188/JURNALSOSTECH.V4I10.23177>
- Putri, N. T. P., & Aulia, A. (2024). Penerapan teori positivisme Hans Kelsen di Indonesia. *Das Sollen: Jurnal Kajian Kontemporer Hukum Dan Masyarakat*, 2(01). <https://doi.org/10.14421/AL-MAZAAHIB.V1I1.1342>
- S, J. C., Panjaitan, H., & Widiarty, W. S. (2024). Analisis mendalam mengenai asas indemnitas dalam implementasi asuransi kerangka kapal dari perspektif hukum di Indonesia. *Action Research Literate*, 8(5), 1–6. <https://doi.org/10.46799/ARL.V8I5.374>
- Sandi, M. J., & Kansil, C. S. T. (2024). Hak dan kewajiban pekerja: Analisis hukum kepegawaian di Indonesia. *Journal of Education Religion Humanities and Multidiciplinary*, 2(2), 1360–1364. <https://doi.org/10.57235/jerumi.v2i2.4296>
- Sengadji, K. G. (2023). *Tinjauan yuridis pertanggung jawaban hukum asuransi perkapalan dalam penanganan ganti rugi kerusakan barang (Studi Kasus: PT. Asuransi Central Asia Semarang)* [Tesis, Universitas Islam Sultan Agung]. Repository Unissula. <http://repository.unissula.ac.id/id/eprint/30254>
- Tanda, A. R. P., Chumaida, Z. V., & Widyantoro, A. (2023). Pertanggungjawaban average adjuster terhadap kerugian akibat general average pada perusahaan asuransi. *Perspektif*, 28(1), 12–18. <https://doi.org/10.30742/PERSPEKTIF.V28I1.844>
- Ukattah, C. O. (2021). *General average and the York-Antwerp Rules: The historical quest for international conformity, the divisive effect of more recent amendments to the Rules and recommendations with regard to the way forward to regain more widespread acceptance of the Rules* [Tesis, University of Cape Town]. UCT Open Science Framework. <http://hdl.handle.net/11427/32595>
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Zaetama, M. K. (2024). Peran hukum dalam mewujudkan keadilan sosial dan hak asasi manusia. *Jurnal Kajian Hukum Dan Kebijakan Publik*, 2(1), 450–457. <https://doi.org/10.62379/K6SKMP76>