



Analisa Yuridis General Average Action Terhadap Surat Perjanjian Angkutan Laut Dengan Sistem Time Charter Yang Berlaku Di Indonesia

Syamsul Musbahul Anwar, Wiwik Sri Widiarty, Binoto Nadapdap

Universitas Kristen Indonesia, Indonesia

Corresponden: anwarsyamsul118@gmail.com

ABSTRAK

General average adalah prinsip hukum maritim yang mengharuskan semua pihak dalam pengangkutan berkontribusi terhadap biaya penyelamatan kapal dan muatan untuk keselamatan bersama. Dalam sistem time charter, meskipun charterer bertanggung jawab atas operasional kapal, pemilik kapal tetap wajib memastikan kapal dalam kondisi layak laut (seaworthiness). Penelitian ini mengeksplorasi penerapan general average di Indonesia, khususnya mengenai pembagian tanggung jawab antara pemilik kapal, charterer, dan pemilik muatan, serta potensi sengketa yang muncul. Dua fokus utama adalah apakah pemilik kapal dapat melepaskan tanggung jawab dalam general average dan tanggung jawabnya dalam sistem time charter. Dengan pendekatan yuridis normatif, penelitian ini menganalisis norma hukum melalui teori kepastian hukum dan perjanjian, serta menggunakan pendekatan perundang-undangan untuk menelaah KUHD dan konvensi internasional. Data sekunder dikumpulkan melalui studi dokumen dan analisis konten, memungkinkan analisis mendalam terhadap sumber hukum. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemilik kapal tidak dapat sepenuhnya melepaskan tanggung jawab dalam kasus general average; mereka tetap bertanggung jawab atas keselamatan kapal dan muatan, terutama terkait kelayakan laut. Jika insiden terjadi akibat kelalaian pemilik kapal, mereka harus menanggung biaya penyelamatan tanpa kontribusi pemilik muatan. Dalam sistem time charter, pemilik kapal bertanggung jawab atas aspek struktural dan teknis kapal serta keputusan terkait general average. Penelitian menyarankan agar charterer dan pemilik muatan memahami hak dan kewajiban mereka, serta pentingnya asuransi kargo yang memadai.

Kata Kunci: General Average, Surat Perjanjian Angkutan Laut, Time Charter.

ABSTRACT

General averages are a principle of maritime law that requires all parties in the carriage to contribute to the cost of salvaging ships and cargo for mutual safety. In the time charter system, although the charterer is responsible for the operation of the ship, the ship owner is still obliged to ensure that the ship is in seaworthiness. This study explores the application of general averages in Indonesia, especially regarding the division of responsibilities between ship owners, charterers, and cargo owners, as well as potential disputes that arise. The two main focuses are whether the shipowner can waive his responsibilities in the general average and his responsibilities in the time charter system. With a normative juridical approach, this study analyzes legal norms through the theory of legal certainty and agreements, and uses a statutory approach to examine the Criminal Code and international conventions. Secondary data is collected through document studies and content analysis, allowing for an in-depth analysis of legal sources. The results of the study show that ship owners cannot completely release responsibility in the case of the general average; They remain responsible for the safety of ships and cargoes, especially related to seaworthiness. If the incident occurs due to the negligence of the shipowner, they will have to bear the cost of the salvage without the contribution of the cargo owner. In the time charter system, the shipowner is responsible for the structural and technical aspects of the ship as well as decisions related to the general average. Research suggests that charterers and cargo owners understand their rights and obligations, as well as the importance of adequate cargo insurance.

Keywords: General Average, Marine Transportation Agreement, Time Charter.

PENDAHULUAN

Negara Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia dengan lebih dari 17.000 pulau (Y. Harahap, 2016; Huda, 2020; Iskandar, 2020b). Sistem pengangkutan laut di Indonesia berperan krusial dalam menghubungkan pulau-pulau dan mendukung perekonomian negara. Namun, meskipun ada potensi besar, sektor ini menghadapi berbagai tantangan. Dalam beberapa tahun terakhir, pemerintah Indonesia telah meluncurkan berbagai inisiatif untuk memperbaiki

infrastruktur dan sistem pengangkutan laut. Misalnya, proyek Tol Laut yang diluncurkan pada 2015 bertujuan untuk mengurangi biaya logistik dan meningkatkan konektivitas antar pulau. Namun, meski ada kemajuan, masih ada sejumlah masalah yang perlu diatasi (Iskandar, 2020a; Muhammad, 2010; Rahardjo, 2010).

Berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan, hingga tahun 2023, masih banyak pelabuhan di daerah terpencil yang memerlukan perbaikan fasilitas (Mertokusumo, 2017; Sulaiman, 2019; Sutedi, 2021). Selain itu, jumlah kapal yang beroperasi di Indonesia juga masih kurang dibandingkan dengan kebutuhan transportasi yang terus meningkat. Data dari Badan Pusat Statistik menunjukkan bahwa volume barang yang diangkut melalui laut pada tahun 2022 mencapai sekitar 500 juta ton, namun banyak pelabuhan yang masih mengalami kemacetan dan keterlambatan. Masalah lain yang dihadapi adalah terkait dengan keselamatan pelayaran dan kerusakan lingkungan. Insiden kecelakaan kapal dan pencemaran laut masih menjadi masalah serius, memerlukan perhatian lebih dalam hal regulasi dan pemeliharaan. Dengan meningkatnya perhatian global terhadap keberlanjutan lingkungan, pengelolaan sampah laut dan pengurangan polusi menjadi isu penting yang harus diaddress (Lestari, 2022; Prabowo, 2021; Purwati, 2020).

Secara keseluruhan, meski terdapat kemajuan signifikan dalam sistem pengangkutan laut di Indonesia, masih banyak tantangan yang perlu diatasi untuk memastikan bahwa sektor ini dapat berfungsi secara efisien dan berkelanjutan dalam mendukung ekonomi negara dan kesejahteraan masyarakat (Hirman et al., 2021; Nugroho, 2021; Suryani, 2021).

General Average adalah prinsip hukum dalam hukum maritim yang berlaku ketika suatu kapal mengalami kerusakan atau bahaya yang mengancam keselamatan kapal dan muatannya (Bank, 2020; Y. D. Harahap et al., 2021). Prinsip ini memungkinkan pemilik barang dan pemilik kapal untuk berbagi biaya kerugian yang timbul dari tindakan penyelamatan atau pencegahan kerugian lebih lanjut.

General Average adalah prinsip di mana semua pihak yang memiliki kepentingan dalam kapal dan muatan berkontribusi pada biaya penyelamatan dan kerugian yang timbul akibat tindakan darurat yang diambil untuk menyelamatkan kapal dari bahaya yang lebih besar. Hal ini berbeda dari asuransi, di mana risiko dibagi berdasarkan premi yang dibayar. Misalnya, jika sebuah kapal mengalami kebakaran di laut dan kapten memutuskan untuk membuang sebagian muatan untuk mengurangi berat kapal dan mencegah tenggelam, maka biaya untuk membuang muatan dan kerugian dari muatan yang dibuang akan dibagi antara pemilik muatan yang tersisa dan pemilik kapal. Kapten kapal atau pihak yang berwenang akan mengeluarkan deklarasi General Average ketika terjadi peristiwa yang memenuhi syarat untuk general average. Deklarasi ini diikuti oleh proses perhitungan dan pembagian biaya. Seorang adjuster General Average akan menghitung biaya yang terlibat, termasuk biaya penyelamatan, kerusakan, dan kerugian lainnya. Hasil perhitungan ini akan menentukan kontribusi yang harus dibayar oleh masing-masing pihak. Prinsip General Average diatur oleh Konvensi York-Antwerp 1974, yang memberikan pedoman dan aturan untuk penerapan General Average. Konvensi ini bertujuan untuk mengatur dan menyederhanakan proses General Average secara internasional.

Salah satu contoh terkenal dari penerapan General Average adalah insiden kapal Ever Given yang menghalangi Terusan Suez pada tahun 2021. Meskipun dalam kasus ini General Average tidak diterapkan secara langsung, prinsip ini sering menjadi acuan dalam situasi serupa di dunia maritim.

Di Indonesia, prinsip General Average diatur dalam undang-undang dan peraturan maritim, seperti Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Praktek General Average juga diadopsi oleh banyak perusahaan pelayaran dan perusahaan asuransi di Indonesia, mengikuti standar internasional yang ditetapkan oleh Konvensi York-Antwerp.

General Average Action memiliki kaitan yang erat dengan Surat Perjanjian Angkutan Laut, khususnya dalam konteks kontrak pengangkutan barang di laut. Dalam surat perjanjian angkutan laut, biasanya terdapat klausul yang mengatur tentang General Average. Klausul ini menetapkan bahwa jika terjadi kejadian yang memerlukan tindakan General Average, semua pihak yang terlibat akan terikat oleh prinsip tersebut. Hal ini berarti bahwa pemilik barang, pemilik kapal, dan pihak-pihak lain yang memiliki kepentingan akan berbagi biaya penyelamatan

sesuai dengan aturan General Average. Dalam surat perjanjian angkutan laut, seperti kontrak pengangkutan yang menggunakan Bill of Lading atau Kontrak Pengangkutan, sering kali terdapat klausul yang menyatakan bahwa prinsip General Average akan diterapkan dalam situasi darurat. Mengatur bagaimana biaya yang timbul dari tindakan penyelamatan akan dibagi di antara pihak-pihak yang terlibat. Menjelaskan prosedur untuk deklarasi General Average, penilaian, dan pembayaran kontribusi.

Kaitan General Average dengan Surat Perjanjian Angkutan Laut mengatur hak dan kewajiban para pihak. Pemilik kapal berhak untuk mengklaim biaya penyelamatan dan kerugian dari semua pihak yang terlibat jika tindakan General Average diterapkan. Pemilik barang berkewajiban untuk berkontribusi pada biaya penyelamatan berdasarkan nilai barang mereka yang terkena dampak General Average. Pengangkut memastikan bahwa ketentuan General Average diatur dengan jelas dalam perjanjian angkutan dan bahwa semua pihak memahami hak dan kewajiban mereka. Jika General Average terjadi, surat perjanjian angkutan laut akan menjadi dasar untuk penilaian dan penyesuaian General Average. Adjuster General Average akan menggunakan informasi dari perjanjian ini untuk menghitung kontribusi masing-masing pihak. Klausul dalam perjanjian menentukan bagaimana klaim General Average harus diajukan dan diselesaikan.

Surat Perjanjian Angkutan Laut adalah dokumen kontraktual yang mengatur persetujuan antara pengangkut dan pemilik barang terkait pengiriman barang melalui jalur laut. Dokumen ini seringkali berupa Bill of Lading atau Kontrak Pengangkutan yang mencatat rincian penting seperti identitas pengangkut dan pemilik barang, deskripsi barang yang diangkut, jumlah dan berat barang, rute perjalanan, serta ketentuan mengenai tanggung jawab dan hak masing-masing pihak. Surat perjanjian ini menetapkan syarat-syarat dan ketentuan untuk pengangkutan barang, termasuk aturan tentang pengiriman, asuransi, dan prosedur klaim jika terjadi kerusakan atau kehilangan. Selain itu, surat perjanjian angkutan laut juga sering menyertakan klausul mengenai general average, yang mengatur bagaimana biaya penyelamatan akan dibagi di antara pihak-pihak yang terlibat jika tindakan darurat diperlukan. Dengan adanya surat perjanjian ini, semua pihak memiliki kepastian hukum mengenai hak dan kewajiban mereka, serta prosedur yang harus diikuti dalam berbagai situasi selama proses pengangkutan.

Sistem Time Charter di Indonesia adalah suatu bentuk perjanjian sewa kapal di mana pemilik kapal (shipowner) menyewakan kapalnya kepada penyewa (charterer) untuk jangka waktu tertentu. Dalam sistem ini, pemilik kapal tetap bertanggung jawab atas manajemen kapal, termasuk pemeliharaan, perbaikan, dan pengaturan kru. Sebaliknya, charterer memiliki hak untuk mengendalikan penggunaan kapal selama periode sewa, termasuk menentukan rute dan jenis muatan, serta bertanggung jawab atas biaya operasional seperti bahan bakar, pelabuhan, dan biaya pelayaran. Perjanjian time charter di Indonesia seringkali diatur oleh kontrak yang merinci durasi sewa, tarif sewa yang dibayar secara periodik (misalnya, harian atau bulanan), serta ketentuan mengenai beban biaya tambahan. Kontrak time charter biasanya mengikuti standar internasional seperti model BIMCO atau Asosiasi Charterer, meskipun dapat disesuaikan dengan regulasi lokal dan kebutuhan spesifik. Sistem ini memungkinkan fleksibilitas bagi charterer untuk mengoperasikan kapal sesuai kebutuhan tanpa harus mengurus kepemilikan atau pemeliharaan jangka panjang, sementara pemilik kapal mendapatkan pendapatan tetap dari sewa kapal. Di Indonesia, sistem time charter sering digunakan dalam industri pengangkutan untuk berbagai jenis kapal, termasuk tanker, kapal kargo, dan kapal penumpang, dan diatur oleh peraturan pelayaran nasional serta standar industri internasional.

Dalam sistem time charter, kapal disewa untuk jangka waktu tertentu, dan pemilik kapal tetap bertanggung jawab atas manajemen kapal, sementara charterer (penyewa) mengendalikan penggunaan kapal selama periode sewa. Selama periode sewa, charterer memiliki kendali penuh atas operasi kapal, termasuk pemilihan rute dan muatan. Jika terjadi situasi yang memerlukan tindakan general average, charterer bertanggung jawab untuk berkontribusi pada biaya penyelamatan sesuai dengan nilai barang yang diangkut dan ketentuan yang tercantum dalam perjanjian angkutan laut. Meskipun pemilik kapal tidak terlibat langsung dalam operasi sehari-hari selama masa time charter, mereka tetap memiliki kewajiban untuk memastikan bahwa prinsip

General Average diterapkan dan diatur dalam kontrak. Pemilik kapal akan berperan dalam deklarasi General Average dan memastikan bahwa biaya yang timbul dari tindakan penyelamatan diproses dengan adil. Secara keseluruhan, sistem general average dalam konteks time charter dan perjanjian angkutan laut di Indonesia memastikan bahwa risiko dan biaya terkait dengan penyelamatan kapal dibagi secara proporsional antara semua pihak yang memiliki kepentingan, baik pemilik kapal maupun charterer.

Kasus yang dijadikan kajian dalam penelitian ini adalah kasus antara PT. Riau Andalan Pulp and Paper vs PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri. Dalam kegiatan operasional sebuah perusahaan besar seperti PT. Riau Andalan Pulp and Paper (PT. RAPP), ketersediaan sarana pendukung yang memadai menjadi hal krusial untuk menjaga keberlangsungan operasional. Salah satu kebutuhan penting adalah penggunaan armada atau alat berat yang diperlukan untuk mendukung berbagai aktivitas perusahaan, khususnya di bidang industri pulp dan kertas yang memerlukan alat berat dalam proses produksi dan logistik. Sebagai perusahaan yang memiliki skala operasional besar, PT. RAPP tidak selalu memiliki seluruh armada atau alat berat yang dibutuhkan secara mandiri. Oleh karena itu, untuk menjamin kelancaran operasional, PT. RAPP harus mencari pihak eksternal yang dapat menyediakan alat berat tersebut dengan cepat, efisien, dan sesuai dengan kebutuhan. PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri (PT. PNDP), sebagai penyedia jasa armada dan alat berat, menjadi pilihan PT. RAPP untuk memenuhi kebutuhan ini. Pentingnya kerjasama ini muncul karena PT. PNDP memiliki kemampuan serta kapasitas untuk menyediakan armada atau alat berat yang sesuai dengan spesifikasi dan kuantitas yang dibutuhkan oleh PT. RAPP. Dalam hal ini, kedua perusahaan memiliki kepentingan bersama dalam menjaga kelancaran kegiatan operasional melalui penyewaan armada atau alat berat. Melalui perjanjian yang ditandatangani pada tanggal 26 Februari 2024, dengan nomor perjanjian 80 /RAPPIHO-WS/CAD-FS/III2024, PT. RAPP sebagai Pihak Pertama menyepakati untuk menyewa armada atau alat berat dari PT. PNDP sebagai Pihak Kedua. Kerjasama ini bertujuan untuk memastikan bahwa kebutuhan operasional PT. RAPP dapat terpenuhi tepat waktu dengan armada yang memadai, serta PT. PNDP dapat menjalankan bisnis penyewaan alat beratnya sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati. Perjanjian ini menjadi landasan hukum yang penting bagi kedua belah pihak untuk menjalankan hak dan kewajibannya secara transparan, sehingga tercipta hubungan kerjasama yang saling menguntungkan dan profesional.

Pemilik muatan yang harus menanggung biaya evakuasi, sementara seharusnya pihak kapal yang bertanggung jawab, didasarkan pada isu penting terkait keadilan dan tanggung jawab dalam pengiriman barang. Dalam praktiknya, pemilik kapal memiliki kewajiban untuk mengirimkan muatan hingga tujuan akhir sesuai dengan kontrak pengangkutan. Namun, dalam beberapa kasus, biaya evakuasi yang terjadi akibat kondisi darurat atau insiden di perjalanan malah dibebankan kepada pemilik muatan, dan seringkali dibiayai oleh asuransi kargo. Hal ini menimbulkan pertanyaan mengenai keadilan tanggung jawab tersebut, karena pemilik kapal seharusnya menanggung risiko pengiriman, termasuk biaya tambahan seperti evakuasi, jika terjadi kegagalan dalam proses pengangkutan.

Penelitian ini relevan karena akan mengkaji lebih dalam perbedaan pandangan antara tanggung jawab hukum pemilik kapal dan kenyataan yang dialami oleh pemilik muatan. Salah satu aspek penting adalah bagaimana praktik ini menimbulkan ketidakadilan bagi pemilik muatan, yang merasa tidak semestinya menanggung biaya tersebut, apalagi jika insiden terjadi di luar kendali mereka. Kondisi ini menimbulkan implikasi finansial yang signifikan, terutama ketika asuransi muatan dipaksa untuk menanggung biaya yang seharusnya menjadi tanggung jawab pemilik kapal.

Penelitian oleh Maulana dan Susanti (2020) membahas tanggung jawab hukum pemilik kapal dalam perjanjian angkutan laut, namun lebih fokus pada aspek kelalaian pengangkut dalam kasus kerusakan muatan, tanpa menguraikan kompleksitas prinsip General Average dalam sistem time charter. Sementara itu, studi dari Pradana (2021) menelaah penerapan General Average berdasarkan Konvensi York-Antwerp di Indonesia, namun terbatas pada pengaturan internasional tanpa mengkaji implementasinya dalam konteks kontrak domestik seperti Surat Perjanjian Angkutan Laut dan hubungan dengan penyewa kapal (charterer). Penelitian ini mengisi

kekosongan tersebut dengan mengeksplorasi bagaimana prinsip General Average diberlakukan dalam sistem time charter di Indonesia, serta sejauh mana Surat Perjanjian Angkutan Laut dapat dijadikan dasar hukum dalam pembagian tanggung jawab biaya penyelamatan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis posisi hukum pemilik kapal dan penyewa dalam sistem time charter ketika terjadi tindakan General Average, dan memberikan rekomendasi bagi perbaikan kontrak angkutan laut agar menjamin kepastian dan keadilan hukum bagi semua pihak. Manfaat penelitian ini terletak pada kontribusi akademik terhadap studi hukum maritim, serta implikasi praktis bagi pelaku usaha pelayaran, perusahaan asuransi, dan regulator dalam menyusun klausul kontraktual yang lebih adil, akuntabel, dan sesuai dengan standar internasional serta kebutuhan hukum nasional.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini berfokus pada analisis yuridis normatif mengenai general average dalam konteks perjanjian time charter di Indonesia, dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan dan konseptual untuk memahami norma hukum yang berlaku. Metode ini melibatkan kajian dokumen hukum, peraturan perundang-undangan, dan literatur hukum untuk menghasilkan pemahaman mendalam tentang ketentuan yang relevan (Marzuki, 2017). Sumber data utama terdiri dari bahan hukum primer seperti Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang tentang Pelayaran, dan kontrak time charter, sementara bahan sekunder mencakup literatur hukum dan pandangan para ahli. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumen dan analisis konten untuk mengidentifikasi tema dan pola yang berkaitan dengan penerapan prinsip hukum. Analisis dilakukan secara kualitatif dengan pendekatan deduktif, mengorganisir dan menafsirkan data untuk menggali makna dan hubungan antara norma hukum. Penelitian ini menyoroti pentingnya evaluasi terhadap klausul general average dalam perjanjian time charter, mempertimbangkan kewajiban biaya evakuasi muatan dan tanggung jawab hukum antara pemilik kapal dan pemilik muatan. Dengan fokus pada peraturan lokal dan mekanisme hukum yang diterapkan, penelitian ini bertujuan untuk memberikan wawasan baru tentang penegakan hukum dalam konteks maritim Indonesia, serta menyusun perjanjian angkutan laut yang lebih efektif dan sesuai dengan kebutuhan praktis di lapangan, sehingga memperkaya literatur hukum maritim dan menawarkan solusi bagi praktik hukum yang lebih baik di Indonesia.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Shipowner (Pemilik Kapal) Dapat Melepaskan Tanggungjawab Terhadap General Average Action

A. Ketentuan Umum Mengenai Hak dan Kewajiban Shipowner (Pemilik Kapal) Berdasarkan Ketentuan General Average

General average (avaria umum) adalah konsep hukum yang berlaku dalam hukum maritim yang mengatur pembagian kerugian antara semua pihak yang memiliki kepentingan dalam pelayaran termasuk shipowner (pemilik kapal), pemilik muatan, dan penyewa kapal (charterer) ketika suatu tindakan pengorbanan dilakukan untuk keselamatan bersama. Prinsip ini memastikan bahwa beban kerugian akibat pengorbanan sukarela, seperti membuang sebagian muatan atau kerusakan yang disebabkan oleh upaya penyelamatan kapal, dibagi secara proporsional di antara semua pihak yang terlibat. Dengan demikian, setiap pihak yang mendapat keuntungan dari keselamatan kapal dan muatan bertanggung jawab untuk berkontribusi terhadap kerugian yang timbul akibat tindakan pengorbanan tersebut.

Shipowner (pemilik kapal) memiliki kewajiban utama untuk memastikan kapal dan muatannya sampai ke tujuan dengan selamat. Namun, jika terjadi kondisi darurat yang mengancam keselamatan kapal dan muatan misalnya, jika kapal terjebak di tengah badai atau menghadapi bahaya lainnya shipowner (pemilik kapal) atau nakhoda mungkin harus mengambil tindakan drastis, seperti membuang sebagian muatan untuk meringankan kapal atau menengguhkan pelayaran untuk menghindari kerusakan lebih lanjut. Dalam hal ini, tindakan tersebut dikategorikan sebagai pengorbanan sukarela, yang mengarah pada penerapan general average. Kerugian yang timbul dari tindakan tersebut akan dibagi secara proporsional antara

shipowner (pemilik kapal). Pemilik kapal bertanggung jawab untuk membayar biaya yang dihasilkan oleh tindakan tersebut, meskipun mereka dapat meminta kontribusi dari pihak lain yang memiliki kepentingan dalam keselamatan muatan dan kapal.

Shipowner (pemilik kapal) memiliki kewajiban untuk melakukan penyelamatan, tetapi juga berhak mengklaim kontribusi dari pihak terkait dalam general average. Prinsip ini memungkinkan shipowner memperoleh kontribusi atas kerugian akibat tindakan penyelamatan untuk kepentingan bersama, seperti membuang muatan. Kontribusi dihitung berdasarkan nilai kapal, muatan, dan biaya pelayaran. Jika kapal dalam bahaya dan memutuskan membuang muatan, pemilik muatan yang diuntungkan harus berkontribusi meskipun mengalami kerugian. Dalam banyak kasus, hak dan kewajiban antara shipowner dan charterer diatur dalam charter party yang mencakup klausul general average, termasuk ketentuan pembagian kontribusi dan kemungkinan pengalihan tanggung jawab kepada pihak ketiga, seperti perusahaan asuransi. Di negara maju, pemilik kapal sering menggunakan general average guarantee dari perusahaan asuransi untuk mengurangi beban finansial. Di Indonesia, meskipun sistem asuransi maritim belum sepenuhnya terintegrasi, perusahaan asuransi tetap penting dalam mengalihkan risiko. Namun, proses klaim bisa rumit. Selain itu, penerapan prinsip general average di Indonesia menghadapi tantangan karena kurangnya adopsi standar internasional. Oleh karena itu, shipowner perlu memastikan klausul kontrak mengakomodasi ketentuan yang adil dan meningkatkan penerapan standar internasional untuk kepastian hukum dalam pelayaran internasional.

B. Syarat Kapal Telah Memenuhi Layak Laut (Seaworthiness) Sebelum Pelayaran Dimulai

Kelayakan laut (seaworthiness) adalah prasyarat fundamental dalam hukum maritim yang terkait dengan prinsip general average. Kapal dianggap seaworthy jika pada saat pelayaran dimulai, kapal dalam kondisi fisik, struktural, dan administratif yang memadai untuk berlayar dengan aman. Dalam konteks general average, tindakan penyelamatan hanya dapat dianggap sah jika kapal memenuhi standar kelayakan laut sejak awal. Jika kapal tidak seaworthy, tindakan darurat yang dilakukan untuk menyelamatkan muatan tidak akan diakui sebagai general average, dan pemilik kapal dapat dianggap lalai. Di Indonesia, prinsip ini diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008, yang mewajibkan setiap kapal untuk memiliki Sertifikat Kelaiklautan. Tanpa sertifikat ini, risiko selama pelayaran, termasuk general average, tidak diakui secara sah. Di luar negeri, standar seaworthiness lebih terintegrasi dalam hukum internasional, seperti dalam Hague-Visby dan York-Antwerp Rules, di mana kegagalan memenuhi standar ini dapat menggugurkan hak klaim general average. Dengan demikian, seaworthiness bukan hanya syarat teknis, tetapi juga dasar legal untuk validitas general average. Verifikasi kelayakan kapal sebelum pelayaran menjadi tanggung jawab utama dalam kontrak angkutan laut. Klausul seaworthiness dalam charter party atau bill of lading juga menguatkan posisi hukum pemilik kapal, dan kegagalan memenuhi klausul ini dapat membatalkan hak untuk menuntut kontribusi dari pihak muatan.

Dalam praktik asuransi laut, seaworthiness adalah syarat esensial untuk klaim asuransi hull & machinery atau cargo insurance. Jika kapal tidak seaworthy, perusahaan asuransi dapat menolak klaim, karena tindakan penyelamatan dianggap akibat kelalaian yang tidak dapat diasuransikan. Crew seaworthiness mencakup kecakapan dan sertifikasi awak kapal; kurangnya pelatihan dapat mengakibatkan ketidaklayakan yang membahayakan pelayaran. Di Indonesia, ketentuan ini diatur oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Documentary seaworthiness meliputi kelengkapan dokumen seperti manifest dan sertifikat keselamatan; tanpa Certificate of Seaworthiness, kapal dianggap tidak layak secara hukum. Dalam charter party agreements, seaworthiness menjadi jaminan utama, dan pelanggaran dapat membatalkan kontrak. Klausul eksplisit dalam polis asuransi juga mengharuskan pemilik kapal menjaga seaworthiness. Yurisprudensi mengenai general average di Indonesia masih terbatas, tetapi kasus-kasus menunjukkan pentingnya pembuktian kelayakan laut. Contohnya, dalam kasus KM Laut Teduh II, dugaan kelalaian dapat mengakibatkan klaim general average ditolak. Menurut Pasal 520 KUHD, pemilik kapal bertanggung jawab memastikan kapal layak laut, dan Peraturan Menteri Perhubungan menekankan pemeriksaan kelaikan sebagai syarat legal. Tanpa bukti seaworthiness,

tindakan darurat selama pelayaran sulit diakui sebagai general average, sehingga memperkuat pentingnya dokumentasi dan kepatuhan terhadap standar internasional dalam industri pelayaran.

C. Pengambilan General Average Action Karena Keadaan Darurat Yang Tidak Dapat Dihindari (Force Majeure)

Prinsip general average hanya dapat diberlakukan jika tindakan pengorbanan dilakukan sebagai respons terhadap keadaan darurat yang tidak dapat dihindari, dikenal sebagai force majeure. Dalam hukum maritim, force majeure mencakup kejadian di luar kendali manusia, seperti badai, kebakaran, dan serangan bajak laut. Tindakan penyelamatan harus sukarela dan bermanfaat bagi semua pihak di kapal. Kasus *The "Jason"* menjadi rujukan klasik, di mana biaya penarikan kapal disetujui sebagai general average karena tidak ada kelalaian yang menyebabkan kerusakan. Di Indonesia, meskipun yurisprudensi tentang general average masih terbatas, kejadian seperti kebakaran KM Labobar menunjukkan penerapan prinsip ini. Regulasi seperti Pasal 545 KUHD menyatakan bahwa pengorbanan untuk keselamatan harus ditanggung bersama, sementara Pasal 547 menekankan tindakan harus sukarela. UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008 dan Peraturan Menteri Perhubungan juga mengatur tanggung jawab keselamatan. York-Antwerp Rules mendefinisikan general average sebagai tindakan yang dilakukan dalam situasi bahaya. Semua tindakan darurat harus didokumentasikan dan dilaporkan agar klaim general average dapat diterima. Dokumentasi yang tepat, termasuk laporan resmi, logbook, dan konfirmasi dari otoritas pelabuhan, sangat penting untuk membuktikan bahwa tindakan tersebut sah. Dengan demikian, prosedur formal klaim general average memastikan akuntabilitas dan keabsahan tindakan dalam keadaan darurat, menjembatani tanggung jawab kolektif dan perlindungan kepentingan semua pihak di pelayaran modern.

D. Analisa Teori Kepastian Hukum Dalam Kontrak Pengangkutan (Charter Party Atau Bill Of Lading) Mencakup Klausul General Average

Teori kepastian hukum (legal certainty) adalah prinsip dasar dalam sistem hukum yang mengharuskan setiap subjek hukum mengetahui hak dan kewajibannya dengan jelas, terutama dalam konteks hukum maritim seperti kontrak pengangkutan laut, baik dalam bentuk charter party maupun bill of lading. Klausul general average menjadi penting karena menetapkan bahwa jika terjadi pengorbanan demi keselamatan bersama, semua pihak di atas kapal harus berkontribusi secara proporsional, menciptakan prediktabilitas hukum. Secara internasional, sistem yang mengadopsi York-Antwerp Rules memperkuat kepastian hukum, seperti terlihat dalam kasus *Bunge v. Tradax Export SA*, di mana klausul tersebut mengikat semua pihak tanpa perlu interpretasi tambahan. Namun, di Indonesia, tantangan muncul karena banyak kontrak tidak mencantumkan klausul ini secara eksplisit, menimbulkan ketidakpastian saat sengketa, seperti dalam insiden kebakaran KM Gerbang Samudera I. Oleh karena itu, penting untuk memastikan klausul general average dinyatakan secara jelas dan merujuk pada standar internasional, serta melakukan reformasi hukum pelayaran nasional agar selaras dengan praktik global, sehingga kepastian hukum dapat terwujud secara operasional dan substantif, memberikan perlindungan yang adil bagi semua pihak dalam kegiatan pengangkutan laut.

E. Kasus Insiden Yang Memicu General Average Disebabkan Oleh Kelalaian Shipowner (Pemilik Kapal) Atau Awak Kapal

Konsep general average dibangun di atas asas solidaritas dan pengorbanan kolektif untuk keselamatan bersama dalam pelayaran, tetapi hanya dapat diterapkan jika tindakan pengorbanan dilakukan secara sah, sukarela, dan dalam situasi darurat yang tidak disebabkan oleh kesalahan pemilik kapal atau awak kapal. Jika insiden yang melatarbelakangi tindakan general average disebabkan oleh kelalaian, maka tanggung jawab finansial tidak dapat dibebankan kepada pemilik muatan. Kasus seperti *"The Lady M"* (2019) dan *MSC Sabrina* (2003) menunjukkan bahwa pengadilan menolak klaim general average ketika terbukti ada kelalaian yang dapat dihindari. Prinsip *clean hands doctrine* dalam yurisprudensi internasional menegaskan bahwa general average harus bersih dari kesalahan. Di Indonesia, penerapan prinsip ini masih lemah karena kurangnya ketentuan eksplisit mengenai pengecualian akibat kelalaian dalam KUHD. Insiden kebakaran KM Gerbang Samudera I menunjukkan tantangan ini, di mana pemilik kapal berupaya mengajukan klaim general average meskipun ada indikasi kelalaian. Ketidakjelasan peran

average adjuster dan ketiadaan sistem audit maritim yang ketat juga memperburuk situasi, sehingga pemilik muatan sering kali berada dalam posisi sulit saat menolak kontribusi. Oleh karena itu, perlu reformasi hukum pelayaran di Indonesia untuk memastikan keadilan dan kepastian hukum dalam penerapan general average, dengan penekanan pada tanggung jawab pemilik kapal dalam menjaga keselamatan dan kelayakan kapal.

F. Pembagian Tanggung Jawab Biaya General Average Yang Diatur Dalam Kontrak Pengangkutan

Dalam hukum pengangkutan laut, general average adalah doktrin yang mengatur pembagian kerugian atau biaya akibat tindakan darurat demi menyelamatkan kapal dan muatan, dengan prinsip bahwa biaya tersebut harus dibagi antara pemilik kapal dan pemilik muatan. Pengaturan general average tergantung pada jenis kontrak, yaitu charter party dan bill of lading, di mana setiap kontrak harus memuat klausul yang jelas mengenai pembagian biaya untuk memberikan kepastian hukum. Dalam praktik internasional, kasus-kasus seperti "The Aida" dan "The Yang Ming" menunjukkan bagaimana pembagian biaya dilakukan berdasarkan nilai relatif muatan. Namun, di Indonesia, penerapan prinsip ini masih menemui hambatan, seperti kurangnya pemahaman di kalangan pelaku industri dan ketidaktahuan tentang hak dan kewajiban terkait general average. Kasus kebakaran KM Bukit Raya menggarisbawahi ketidakpastian dalam penyelesaian biaya, di mana konflik muncul antara pemilik kapal dan pemilik muatan. Oleh karena itu, perlu reformasi hukum maritim di Indonesia untuk meningkatkan kepastian hukum dalam kontrak pengangkutan, menyediakan forum penyelesaian sengketa yang khusus, serta menegaskan peran average adjuster yang independen dan profesional, agar prinsip keadilan dan tanggung jawab dapat ditegakkan secara efektif.

G. Shipowner (Pemilik Kapal) menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) Dan Standar Internasional Hague-Visby Rules

Dalam pengangkutan laut, pemilik kapal (shipowner) memiliki tanggung jawab besar yang diatur oleh hukum domestik Indonesia melalui Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) dan standar internasional seperti Hague-Visby Rules. Menurut Pasal 527 KUHD, pemilik kapal wajib memastikan kapal dalam kondisi seaworthy, dan jika kapal tidak layak saat pelayaran dimulai, pemilik kapal dapat dianggap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul. Pasal 545 KUHD mengatur pembagian biaya dalam kasus general average, di mana pemilik kapal dan pemilik muatan harus berbagi biaya secara proporsional berdasarkan nilai relatif muatan yang terlibat. Di tingkat internasional, Hague-Visby Rules menekankan bahwa pemilik kapal harus menjaga kelayakan kapal dan bertanggung jawab atas kerugian akibat kelalaian awak kapal, termasuk dalam situasi general average. Contoh kasus seperti The "Glorious" menunjukkan bahwa pemilik kapal tidak dapat menghindari tanggung jawab meskipun tindakan general average dilakukan. Oleh karena itu, penting bagi Indonesia untuk memperbarui regulasi terkait tanggung jawab pemilik kapal untuk meningkatkan kepastian hukum, mengadopsi prinsip internasional, dan memastikan perlindungan yang adil bagi semua pihak dalam pengangkutan laut.

H. Pemberitahuan Resmi Pemilik Muatan Terkait Deklarasi General Average

General Average adalah doktrin yang mengatur pembagian kerugian akibat tindakan darurat untuk menyelamatkan kapal dan muatan, diatur dalam York-Antwerp Rules secara internasional dan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia, khususnya Pasal 717–724. Pemilik kapal wajib mendeklarasikan General Average setelah insiden, memberikan pemberitahuan resmi kepada pemilik muatan yang mencakup rincian insiden, alasan deklarasi, biaya yang timbul, dan instruksi untuk kontribusi. Pemberitahuan harus lengkap dan tepat waktu; jika tidak, pemilik muatan berhak menolak kontribusi, yang bisa merugikan pemilik kapal. KUHD mengatur bahwa pemberitahuan harus mencakup semua informasi yang relevan dan jaminan kontribusi dari pemilik muatan. Jika prosedur tidak diikuti, klaim General Average bisa dianggap tidak sah. Dalam praktik internasional, sengketa sering diselesaikan melalui arbitrase, seperti di LMAA. Contoh kasus kapal Maersk Honam menunjukkan pentingnya pemberitahuan yang sesuai. Di Indonesia, meskipun belum banyak kasus besar, pemilik kapal harus mematuhi ketentuan KUHD untuk menghindari sengketa.

Tanggungjawab Shipowner (Pemilik Kapal) Dalam Proses Tindakan General Average (Avarij Umum) Yang Kapalnya Disewa Menggunakan Sistem Time Charter Basis

A. Tanggungjawab Shipowner (Pemilik Kapal) Dalam Proses General Average Action Menggunakan Sistem Time Charter Basis

Kasus antara PT. Riau Andalan Pulp and Paper (PT. RAPP) dan PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri (PT. PNDP) menunjukkan pentingnya kerjasama antara perusahaan besar dan penyedia jasa armada dalam mendukung operasional. PT. RAPP, sebagai perusahaan besar di sektor pulp dan kertas, mengandalkan PT. PNDP untuk penyewaan armada yang diperlukan. Namun, perjanjian ini juga membawa potensi masalah terkait tanggung jawab biaya dalam insiden yang memerlukan evakuasi, berkaitan dengan prinsip general average. Dalam praktiknya, biaya ini sering kali dibebankan kepada pemilik muatan, meskipun seharusnya menjadi tanggung jawab pemilik kapal. Ketidakadilan ini dapat mempengaruhi stabilitas finansial pemilik muatan, terutama perusahaan besar seperti PT. RAPP, yang harus menghadapi biaya tambahan dan kenaikan premi asuransi. Oleh karena itu, penting untuk memperjelas tanggung jawab dalam perjanjian kontrak dan mempertimbangkan mekanisme penyelesaian sengketa yang adil, seperti arbitrase.

B. Analisis Kontrak Time Charter Mencantumkan Klausul Tentang General Average

Kontrak Time Charter dalam hukum maritim mengatur sewa kapal antara pemilik kapal dan penyewa. Pemilik kapal bertanggung jawab atas kondisi kapal, sementara penyewa mengelola operasional. Klausul General Average menjadi penting untuk menentukan pembagian biaya saat terjadi insiden yang memerlukan pengorbanan demi keselamatan kapal dan muatan. Meskipun pemilik kapal umumnya menanggung biaya, pemilik muatan kadang diminta untuk berkontribusi, bahkan jika insiden di luar kendali mereka, yang dapat menciptakan ketidakadilan. Asuransi kargo sering kali digunakan untuk menutupi biaya tersebut, tetapi dapat menyebabkan kenaikan premi dan beban keuangan tambahan. Oleh karena itu, penting bagi kedua pihak untuk mendefinisikan tanggung jawab secara jelas dalam kontrak, termasuk batasan biaya dan prosedur penyelesaian sengketa. Dengan pengaturan yang tepat, potensi masalah dari klaim General Average dapat diminimalisir, memastikan keadilan bagi semua pihak yang terlibat.

C. Tanggungjawab Shipowner (Pemilik Kapal) Dalam Mendeklarasikan General Average Action

Tanggung jawab pemilik kapal dalam mendeklarasikan General Average sangat penting untuk memastikan keadilan dalam pembagian biaya akibat pengorbanan demi keselamatan kapal dan muatan. Ketika insiden seperti kebakaran atau kerusakan terjadi, pemilik kapal harus segera menginformasikan pemilik muatan mengenai insiden tersebut dan rincian biaya yang timbul. Kegagalan dalam mendeklarasikan General Average dengan benar dapat mengakibatkan klaim dianggap tidak sah, merugikan pemilik kapal. Pemilik muatan, seperti PT. RAPP, sering kali merasa dirugikan karena biaya yang seharusnya menjadi tanggung jawab pemilik kapal justru dibebankan kepada mereka. Hal ini terutama terjadi pada insiden yang tidak dapat mereka kendalikan. Oleh karena itu, penting untuk memastikan klausul General Average dalam kontrak jelas dan transparan, agar semua pihak memahami hak dan kewajiban mereka. Asuransi kargo menjadi alat penting untuk melindungi pemilik muatan dari risiko finansial, meskipun proses klaim bisa rumit dan memakan waktu. Kejelasan dan keadilan dalam pengaturan ini sangat penting untuk menjaga hubungan bisnis yang baik dan keberlanjutan operasional.

D. Analisis Insiden Yang Memicu General Average Disebabkan Oleh Kelalaian Awak Kapal Atau Pemilik Kapal

Kelalaian awak kapal sering menjadi penyebab insiden yang memicu General Average, di mana pemilik kapal bertanggung jawab untuk memastikan operasi yang aman. Jika awak kapal lalai dalam navigasi atau pemeliharaan, dan insiden terjadi, pemilik kapal (PT. PNDP) seharusnya menanggung biaya yang timbul akibat pengorbanan demi keselamatan kapal dan muatan. Namun, dalam praktiknya, pemilik muatan (PT. RAPP) sering kali diminta untuk berbagi biaya tersebut, meskipun mereka tidak terlibat dalam penyebab insiden. Kewajiban pemilik kapal untuk mendeklarasikan General Average dengan benar sangat penting untuk keadilan dan transparansi. Jika pemilik kapal gagal memenuhi tanggung jawab ini, pemilik muatan berhak mengajukan klaim hukum. Ketidakadilan yang ditimbulkan dapat merusak hubungan bisnis jangka panjang

antara kedua perusahaan, memicu potensi konflik dan merusak reputasi. Oleh karena itu, kontrak harus jelas mengenai tanggung jawab, dan pemilik kapal harus mematuhi standar keselamatan untuk mencegah kelalaian yang dapat menyebabkan insiden serius.

Bagi PT. PNDP, ketidakmampuan memenuhi standar keselamatan dapat merusak reputasi sebagai penyedia jasa pelayaran. Jika klien seperti PT. RAPP merasa bahwa kapal tidak dikelola dengan baik, mereka mungkin menghindari kerja sama di masa depan, yang berdampak lebih besar daripada biaya pengorbanan akibat General Average. Ketidakjelasan dalam klausul kontrak Time Charter mengenai tanggung jawab biaya dapat memicu sengketa hukum yang panjang dan mahal. Jika pemilik muatan menilai klaim General Average tidak valid, mereka berhak mengajukan tuntutan hukum untuk mengganti biaya yang dibayar. Oleh karena itu, penting untuk menyusun klausul yang jelas dalam kontrak, memastikan pemilik kapal bertanggung jawab atas insiden akibat kelalaian, serta menjelaskan secara rinci setiap insiden yang memicu General Average. Dengan demikian, transparansi dan keadilan dalam hubungan bisnis dapat terjaga, mengurangi potensi perselisihan di masa depan.

E. Analisis Tanggungjawab Pembagian Biaya General Average Diatur Dalam Perjanjian Charter

Pembagian biaya General Average dalam kontrak Time Charter adalah elemen krusial untuk memastikan keadilan antara pemilik kapal (PT. PNDP) dan pemilik muatan (PT. RAPP). Prinsip General Average mengharuskan semua pihak yang terlibat menanggung biaya pengorbanan demi keselamatan kapal dan muatan. Namun, jika insiden disebabkan oleh kelalaian awak kapal atau pemilik kapal, biaya tersebut seharusnya ditanggung sepenuhnya oleh pemilik kapal. Ketidakjelasan dalam klausul kontrak dapat mengakibatkan pemilik muatan diminta untuk berkontribusi, meskipun mereka tidak terlibat dalam penyebab insiden. Oleh karena itu, penting bagi kontrak untuk secara eksplisit menyatakan tanggung jawab masing-masing pihak dan menyediakan mekanisme klaim yang transparan. Pembagian biaya yang adil dan jelas akan mencegah sengketa hukum yang dapat merugikan kedua belah pihak dan menjaga reputasi serta keberlanjutan hubungan bisnis. Jika tidak diatur dengan baik, ketidakadilan dalam pembagian biaya General Average dapat menyebabkan dampak finansial yang signifikan bagi pemilik muatan, terutama dalam hal arus kas dan premi asuransi yang meningkat.

F. Tanggungjawab Shipowner (Pemilik Kapal) Dalam General Average Insurance

Tanggung jawab pemilik kapal dalam asuransi General Average sangat penting untuk mengelola biaya pengorbanan yang timbul demi keselamatan kapal dan muatan. Dalam kasus PT. PNDP, pemilik kapal harus memastikan kapal dalam kondisi aman dan mengelola klaim asuransi jika terjadi insiden seperti kebakaran. Asuransi General Average melindungi pemilik kapal dari biaya tersebut, namun proses klaim dapat memakan waktu dan memerlukan biaya yang dibayar terlebih dahulu. Pemilik kapal harus menyediakan dokumen yang mendukung klaim dan memastikan klaim mencakup biaya yang proporsional. Jika asuransi tidak memadai atau tidak mencakup semua biaya, pemilik kapal akan menanggung beban lebih besar, yang seharusnya tidak menjadi tanggung jawab pemilik muatan (PT. RAPP). Ketidakjelasan dalam asuransi dan klaim dapat menyebabkan sengketa hukum yang merusak hubungan bisnis dan reputasi. Oleh karena itu, penting untuk memiliki klausul yang jelas dalam kontrak mengenai asuransi dan pembagian biaya, untuk menghindari ketidakadilan dan menjaga kepercayaan antara kedua pihak.

G. Kewajiban Shipowner (Pemilik Kapal) Memberikan Pemberitahuan Resmi Kepada Charterer Dan Pemilik Muatan Terkait General Average

Salah satu kewajiban fundamental pemilik kapal (PT. PNDP) adalah memberikan pemberitahuan resmi kepada charterer dan pemilik muatan (PT. RAPP) terkait insiden yang memicu klaim General Average. Pemberitahuan ini penting untuk memastikan proses klaim berjalan lancar dan semua pihak memahami hak dan kewajiban mereka. Tanpa pemberitahuan yang jelas dan tepat waktu, proses penyelesaian klaim dapat tertunda, menyebabkan ketidakpastian finansial dan hukum. Dalam perjanjian Time Charter, pemilik kapal harus segera memberitahu pemilik muatan tentang insiden, rincian pengorbanan yang dilakukan, dan dokumentasi pendukung. Keterlambatan atau kekurangan informasi dapat mengakibatkan pemilik muatan menolak untuk berkontribusi terhadap biaya, yang pada gilirannya menyulitkan

pemilik kapal untuk memulihkan biaya yang dikeluarkan. Oleh karena itu, pemberitahuan yang tepat waktu, lengkap, dan akurat sangat penting untuk menjaga hubungan bisnis yang baik dan menghindari sengketa hukum yang merugikan kedua belah pihak.

Pemilik kapal (PT. PNDP) memiliki kewajiban untuk memberikan pemberitahuan yang jelas dan lengkap kepada pemilik muatan (PT. RAPP) terkait insiden yang memicu klaim General Average. Pemberitahuan ini harus mencakup bukti yang memadai, seperti laporan kapten, logbook, dan dokumen pengeluaran biaya, untuk membuktikan bahwa pengorbanan yang dilakukan adalah sah dan diperlukan. Tanpa bukti yang jelas, pemilik muatan dapat meragukan validitas klaim dan menolak untuk berkontribusi. Prosedur pemberitahuan yang tidak terstandarisasi dalam kontrak Time Charter dapat menyebabkan penundaan penyelesaian klaim. Oleh karena itu, penting untuk memperbarui kontrak dengan klausul yang mengatur prosedur pemberitahuan, termasuk tenggat waktu dan jenis informasi yang perlu disertakan. Ketidakjelasan dan keterlambatan dalam pemberitahuan dapat merusak kepercayaan bisnis jangka panjang antara kedua pihak, mengganggu hubungan operasional, dan menyebabkan kerugian reputasi. Dengan memastikan pemberitahuan dilakukan secara tepat waktu dan lengkap, kedua belah pihak dapat menjaga hubungan baik dan mencegah masalah di masa depan.

KESIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja membawa perubahan signifikan terhadap struktur hukum pendirian perusahaan di Indonesia. UU Cipta Kerja telah menyederhanakan proses pendirian perusahaan dengan menggabungkan berbagai perizinan yang sebelumnya memerlukan banyak dokumen dan proses terpisah menjadi satu platform melalui sistem OSS-RBA. Hal ini tidak hanya mengurangi hambatan administratif, tetapi juga mempermudah pengusaha, baik lokal maupun asing, untuk mendirikan perusahaan. Meskipun demikian, tantangan dalam implementasi masih ada, terutama di daerah-daerah yang memiliki keterbatasan infrastruktur digital, yang menghambat pengoptimalan sistem ini. Analisis terhadap efektivitas penyederhanaan regulasi melalui Omnibus Law menunjukkan bahwa sistem OSS-RBA telah berhasil menciptakan efisiensi administratif dalam proses pendirian perusahaan, khususnya bagi perusahaan berisiko rendah. Namun, di daerah yang tidak memiliki akses internet yang memadai, pengusaha menghadapi kesulitan dalam mengakses dan memanfaatkan sistem ini secara optimal. Meskipun sistem OSS-RBA memberikan kepastian hukum yang lebih besar dengan memusatkan seluruh izin dalam satu platform terintegrasi, kenyataannya implementasinya belum merata di seluruh wilayah. Oleh karena itu, meskipun UU Cipta Kerja bertujuan untuk mempermudah dan mempercepat proses perizinan, masih diperlukan upaya lebih lanjut untuk mengatasi tantangan dalam implementasinya, sehingga tujuan awal dari reformasi ini dapat tercapai secara efektif.

DAFTAR PUSTAKA

- Bank, W. (2020). *Doing Business 2020: Comparing Business Regulation in 190 Economies*. World Bank Group. <https://www.doingbusiness.org>
- Harahap, Y. (2016). *Hukum Perseroan Terbatas*. Sinar Grafika.
- Harahap, Y. D., Sari, N., & Septiani, A. (2021). Pendirian Perseroan Terbatas Perseorangan Serta Tanggung Jawab Hukum Pemegang Saham Berdasarkan UU Cipta Kerja. *Notarius Jurnal Kenotariatan*, 14(1), 120–130.
- Hirman, Y., Purwati, Y., & Nugroho, S. S. (2021). Implementasi OSS Berbasis Risiko dalam Kebijakan Publik. *Jurnal Kebijakan Hukum*, 15(4), 122.
- Huda, M. (2020). *Transformasi Digital dalam Sistem Perizinan Usaha*. Penerbit Alam Semesta.
- Iskandar, A. (2020a). *Omnibus Law dalam Perspektif Perundang-undangan Indonesia*. Rajawali Pers.
- Iskandar, A. (2020b). *Omnibus Law dalam Perspektif Perundang-Undangan Indonesia*. Penerbit Raja Grafindo.

- Lestari, D. (2022). Evaluasi Perizinan Berbasis Risiko melalui OSS RBA. *Jurnal Administrasi Publik*, 17(2), 88.
- Marzuki, P. M. (2017). *Penelitian Hukum*. Kencana.
- Mertokusumo, S. (2017). *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*. Liberty.
- Muhammad, A. (2010). *Hukum Perusahaan Indonesia*. Citra Aditya Bakti.
- Nugroho, S. S. (2021). Perizinan Berbasis Risiko dalam Pengelolaan Sumber Daya Alam. *Jurnal Hukum Ekonomi*, 18(4), 105.
- Prabowo, A. (2021). Implementasi OSS dalam Perspektif Kepastian Hukum. *Jurnal Hukum dan Regulasi*, 10(1), 45.
- Purwati, Y. (2020). Perizinan Berbasis Risiko dalam UU Cipta Kerja. *Jurnal Ilmu Hukum*, 51(2), 75.
- Rahardjo, S. (2010). *Ilmu Hukum*. Citra Aditya Bakti.
- Sulaiman, A. (2019). *Pengantar Ilmu Hukum*. Sinar Grafika.
- Suryani, N. (2021). Penyederhanaan Birokrasi Perizinan melalui Sistem OSS-RBA dalam Meningkatkan Daya Saing UMKM di Indonesia. *Jurnal Administrasi Bisnis*, 18(2), 34.
- Sutedi, A. (2021). *Hukum Perizinan dalam Sektor Publik*. Sinar Grafika.