

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Indonesia merupakan Negara Kepulauan yang terdiri dari 17.504 (tujuh belas ribu lima ratus empat) pulau, yang sekitar 6000 (enam ribu) diantaranya tidak berpenghuni tetap, menyebar sekitar khatulistiwa, dengan penduduknya adalah pulau Jawa, dimana lebih dari setengah 65% (enam puluh lima persen).<sup>1</sup>

Hal tersebut membawa sebagian besar penduduk Indonesia sebagai masyarakat untuk bermata pencaharian bergantung pada sekitar wilayah yang mereka tempati yaitu laut dikarenakan. Luas lautan dibandingkan luas daratan di dunia mencapai kurang lebih 70 (tujuh puluh) berbanding 30 (tiga puluh), sehingga menjadi tantangan tersendiri bagi negara-negara di dunia yang memiliki kepentingan laut untuk memajukan maritimnya.

Indonesia secara geografis merupakan sebuah negara kepulauan dengan dua pertiga luas lautan lebih besar daripada daratan. Hal ini bisa terlihat dengan adanya garis pantai di hampir setiap pulau di Indonesia ( $\pm$  81.000 km) yang menjadikan Indonesia menempati urutan kedua setelah Kanada sebagai negara

---

<sup>1</sup> [https://id.wikipedia.org/wiki/Geografi\\_Indonesia](https://id.wikipedia.org/wiki/Geografi_Indonesia) diunduh pada tanggal 07 April 2016

yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia. Kekuatan inilah yang merupakan potensi besar untuk memajukan perekonomian Indonesia.<sup>2</sup>

Negara Kepulauan Indonesia ini yang terdiri dari Sabang hingga Merauke yang dihubungkan oleh pulau-pulau yang dalam hal ini juga menjadi salah satu sebab bahwa transportasi laut sangat dibutuhkan oleh masyarakat-masyarakat Indonesia, dari jasa penyeberangan laut hingga ke arah matapencaharian sebagai pelaut semua yang dilakukan memerlukan sebuah benda yang bernama Kapal, selain daripada itu tentu untuk mengurangi resiko, tentunya akan membutuhkan sebuah perusahaan asuransi yang dalam hal ini perusahaan asuransi adalah perusahaan yang bertindak sebagai penanggung resiko yang dalam menjalankan usahanya berhubungan langsung dengan tertanggung atau melalui pialang asuransi.<sup>3</sup>

Perusahaan asuransi dalam hal ini, dianggap perlu dalam hal pengalihan resiko-resiko yang diprediksi akan diterima oleh pemilik kapal atau perahu-perahu buatan masyarakat oleh sebab itu maka lahirlah sebuah perjanjian asuransi antara penanggung dan tertanggung yang dalam hal ini esensi dari suatu perjanjian adalah adanya hak dan kewajibannya. Lahirnya perjanjian asuransi melalui proses tawar-menawar diantara penanggung dan tertanggung atau yang mewakilinya sampai timbulnya kesepakatan diantara para pihak unyuk saling mengikatkan diri. Perjanjian asuransi lahir sejak diterimanya oleh penanggung

<sup>2</sup> <http://www.perumperindo.co.id/publikasi/artikel/171-potensi-indonesia-sebagai-negara-maritim>  
diakses pada tanggal 31 Mei 2016

<sup>3</sup> A. Junaedy Ganie, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2011), Hlm 44

penawaran dari tertanggung atau yang mewakilinya dan adanya kesepakatan saat berlakunya perjanjian asuransi sehingga timbullah hak dan kewajiban diantara para pihak.<sup>4</sup>

Jika kapal mengalami kerusakan lambung atau tubuh kapal (*hull*) dan atau kerusakan pada mesin (*machinery*), maka pemilik kapal akan menderita kerugian untuk memperbaiki kerusakan tersebut. Apalagi kalau kapal *total loss*, maka pemilik kapal mengalami kerugian total. Untuk kemungkinan timbulnya kerugian yang demikian dapat ditutup pertanggungan atas dasar *Hull & Machinery (H&M)* termasuk peralatan dan perlengkapan kapal (Pasal 593 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).<sup>5</sup>

Jika kapal *total loss*, pemilik kapal selain menderita kerugian karena kehilangan kapal, juga menderita kerugian abstrak (*inrangible loss*), yaitu kehilangan kemampuan untuk memperoleh penghasilan (uang tambang). Jika pemilik kapal hendak membeli kapal yang serupa untuk mengganti kapal yang *total loss* tersebut, kemungkinan pembayaran yang dia terima dari penanggung tidak mencukupi karena adanya kenaikan harga kapal di pasaran dunia.<sup>6</sup>

Hal ini mengakibatkan bahwa kapal-kapal ataupun perahu yang dimiliki biasanya dianjurkan untuk mendaftarkan dirinya kepada perusahaan asuransi sehingga dapat terjadi pengalihan resiko dari tertanggung ke penanggung,

---

<sup>4</sup> Ibid Hlm 67-68

<sup>5</sup> Radiks Purba, *Asuransi Angkutan Laut*, (Jakarta: PT. Rineka Cipta, 1998), Hlm 7

<sup>6</sup> Ibid hlm 7-8

namun untuk mendaftarkan ke perusahaan asuransi objek yang didaftarkan haruslah jelas, dalam arti harus bersertifikasi atau melakukan pendaftaran kapal.

Pendaftaran sangat penting artinya bagi para pihak, karena jika suatu kapal hendak dijadikan objek jaminan hutang maka kapal tersebut harus sudah terdaftar. Jika berat kapal 20 M<sup>3</sup>(dua puluh Megakubik), namun tidak didaftarkan, maka kapal tersebut dianggap benda bergerak sehingga penjaminannya menggunakan lembaga fidusia atau gadai. Pengaturan mengenai pendaftaran kapal awalnya ada dalam Staatsblad 1933-48 kemudian diganti oleh UU pelayaran Tahun 1992, dan kini tahun 2008 telah diundangkan UU tentang Pelayaran yang baru menggantikan UU tersebut di atas (UU no.17/2008).

Setiap kapal sebelum dioperasikan wajib dilakukan pengukuran oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang oleh menteri, Pendaftaran kapal dilakukan dengan pembuatan akta pendaftaran dan dicatat dalam daftar kapal Indonesia, sebagai bukti kapal telah terdaftar, kepada pemilik diberikan *groose* akta pendaftaran kapal yang berfungsi pula sebagai bukti hak milik atas kapal yang telah didaftar, pada kapal yang telah didaftar wajib dipasang tanda Pendaftaran.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Indonesia, *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, Ps 158

Masyarakat Indonesia sejak zaman dahulu sudah membuat perahu-perahu kecil atau yang biasanya disebut dengan Pompong baik untuk menyeberangi selat maupun untuk melaut mencari ikan, khususnya Provinsi Kepulauan Riau.

Pompong adalah alat transportasi laut yang biasa digunakan para penumpang yang hendak ke pelantar tepi pantai berjejer di sepanjang pelabuhan Sri Bintang Pura Kota Tanjungpinang, Pompong tersebut berjumlah 70 buah yang beroperasi dari Tanjungpinang ke pelantar dan sebaliknya. Biasanya dalam sehari, pompong-pompong tersebut melakukan perjalanan dua kali.

Pantauan Tribun, pompong-pompong tersebut berjejer di pelabuhan pelantar. Masing-masing pompong antre menunggu penumpang, setiap penumpang yang bepergian ke pelantar dan sebaliknya ke Tanjungpinang.<sup>8</sup>

Pembuatan alat transportasi masih kurang dipedulikan oleh pemerintah mengakibatkan masyarakat-masyarakat sekitar yang sebagai pembuat Perahu kerap kurang memperhatikan kondisi perahu yang dibuat, mereka berpandangan bahwa asalkan perahu tersebut dapat mengapung ditengah-tengah lautan dan dapat sampai dari tempat asal ke tempat tujuannya saja sudah cukup, tanpa lebih memperhatikan keselamatan daripada penumpang yang menggunakan jasa transportasi laut mereka.

Pembuatan perahu kecil atau yang biasanya disebut dengan Pompong di Tanjungpinang biasanya dirakit/dibuat sendiri oleh masyarakat penduduk lokal,

---

<sup>8</sup> <http://batam.tribunnews.com/2014/03/01/sehari-70-pompong-di-tanjungpinang-layani-warga>  
diakses pada tanggal 31 Mei 2016

dibeberapa daerah di kota Tanjungpinang namun pembuatan kapal kecil/pompong tersebut tidaklah terlalu populer di Kota Gurindam ini, karena sebagian masyarakat tidak terlalu peduli dengan pembuatan perahu kecil/pompong ini, sehingga mengakibatkan pembuatan perahu-perahu tersebut tidaklah heran apabila dilakukan didaerah-daerah terpencil kota Tanjungpinang, disebabkan oleh pembuatannya sendiri dilakukan didaerah-daerah terpencil Kota Gurindam tersebut maka tidaklah heran apabila pembuatan perahu-perahu tersebut dilakukan oleh masyarakat-masyarakat pedalaman sehingga pembuatan perahu-perahu tersebut dilakukan tanpa melalui sebuah perhitungan yang matang, tidaklah seperti pembuatan kapal-kapal dikota-kota besar, karena pembuatan sebuah perahu/kapal harus melalui pengukuran dan perhitungan yang matang, sehingga pada saat selesai pembuatan perahu/kapal tersebut diharapkan dapat mendapatkan sertifikasi dari badan yang berwenang sehingga kelak kapal tersebut dapat dijadikan barang jaminan maupun dapat didaftarkan pengalihan resiko kepada pihak asuransi.

Berbeda dengan pandangan masyarakat-masyarakat pembuat perahu-perahu tersebut, mereka yang berpandangan bahwa pembuatan perahu tersebut tidaklah membutuhkan perhitungan yang matang, karena mereka membuat atau merakit perahu tersebut hanya dengan menggunakan pengalaman-pengalaman yang selama ini mereka miliki yang diperoleh dari pengalaman pembuatan perahu sebelumnya, berbicara mengenai pembuatan perahu, terkadang mereka mengukur panjang atau lebarnya sebuah perahu tidaklah menggunakan ukuran

(Meteran) melainkan hanya menggunakan tangan (Jengkal), hal tersebut mengakibatkan perahu-perahu buatan masyarakat-masyarakat merasa dikucilkan bukan karena meremehkan pengalaman-pengalaman yang selama ini mereka miliki, namun alangkah baiknya apabila pengalaman yang mereka miliki dapat dipadukan dengan perhitungan dan perencanaan pembuatan sebuah perahu maka hasil dari pembuatan perahu selain dapat diajukan penerbitan Grosse Akta kapal yang dalam hal ini berarti, kapal atau perahu yang dibuat diakui secara sah keberadaannya oleh hukum yang berlaku.

Hal ini mengakibatkan perahu-perahu buatan masyarakat tersebut tidak dapat didaftarkan pengalihan resikonya kepada pihak ketiga atau perusahaan asuransi karena berdasarkan penilaian perusahaan asuransi dari segi administratifnya saja perahu-perahu tersebut tidak memenuhinya sehingga sulit untuk dilakukannya pendaftaran pengalihan resiko kepada pihak asuransi.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk mengangkat masalah ini dan mengkaji lebih jauh dengan batasan dalam bentuk tulisan dengan memberikan judul **“ANALISA YURIDIS TERHADAP PERALIHAN RESIKO KEPADA PIHAK KETIGA ATAS PERAHU BUATAN MASYARAKAT TANJUNGPINANG DINTINJAU DARI KETENTUAN PERUNDANGAN PERASURANSIAN”**.

## **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan pemaparan di atas, maka terdapat beberapa dasar pertimbangan yang menjadi perumusan masalah dalam skripsi ini antara lain sebagai berikut :

1. Apakah perahu hasil buatan masyarakat (pompong) dapat diajukan pengalihan resiko terhadap pihak ketiga ditinjau dari Ketentuan Perundangan tentang Perasuransian?
2. Bagaimanakah kapal pompong buatan masyarakat Tanjungpinang yang dapat diajukan pengalihan resiko ?

## **C. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

### **1. Tujuan Penelitian**

Tujuan Peneliti dalam menyusun laporan skripsi ini adalah sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui apakah perahu kecil/pompong buatan masyarakat dapat didaftarkan sebagai objek asuransi.
- b. Untuk mengetahui untuk mengetahui bagaimana supaya perahu kapal/pompong buatan masyarakat dapat dijadikan sebagai objek asuransi.

## **2. Manfaat Penelitian**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun secara praktis. Manfaat penelitian ini dapat dipaparkan sebagai berikut :

### **a. Bagi Pemerintah Pusat**

Pemerintah Pusat yang seharusnya dapat lebih memperhatikan kesejahteraan hidup masyarakat golongan kecil karena masyarakat golongan kecil dalam hal asuransi harus lebih diberitahu mengenai pentingnya mengasuransikan atau mengikutsertakan objek perahu kecil/pompong yang dimilikinya.

### **b. Bagi Masyarakat**

Peneliti mengharapkan bahwa laporan skripsi ini dapat menjadi bahan pertimbangan dan sumbangan bagi praktisi-praktisi hukum dan masyarakat terutama dalam hal pembuatan perahu kecil/pompong yang lebih teratur/bersertifikasi sehingga kemudian hari dapat mengajukan asuransi.

### **c. Bagi Perusahaan Asuransi**

Peneliti mengharapkan bahwa laporan skripsi ini dapat menjadi bahan pertimbangan dan sumbangan bagi pihak asuransi yang melakukan penilaian terhadap objek pertanggungan yang diajukan oleh masyarakat-masyarakat kecil.



**d. Bagi Akademisi**

Peneliti mengharapkan bahwa laporan skripsi ini dapat dijadikan ilmu pengetahuan dan wawasan bagi para akademisi, baik dosen maupun mahasiswa bahwa bagaimana pengajuan perahu buatan masyarakat sebagai objek pertanggung jawaban oleh pihak asuransi.