

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Umum Tentang Perasuransian

##### 1. Pengertian Tentang Asuransi

Asuransi merupakan suatu sistem atau tindakan untuk melimpahkan, mengalihkan atau mentransfer risiko yang ditanggung kepada pihak lain dengan syarat melakukan pembayaran premi dalam rentang waktu tertentu secara teratur sebagai ganti polis yang menjamin perlindungan terhadap risiko yang dimungkinkan terjadi di masa depan seiring dengan ketidakpastian itu sendiri.<sup>9</sup>

Menurut Wirjono Prodjodikoro memaknai asuransi sebagai suatu persetujuan dimana pihak yang menjamin berjanji kepada pihak yang dijamin, untuk menerima sejumlah uang premi sebagai pengganti kerugian, yang mungkin akan diderita oleh yang dijamin, karena akibat dari suatu peristiwa yang belum jelas.<sup>10</sup>

Dari definisi tentang asuransi tersebut, Wirjono Prodjodikoro juga menguraikan tiga unsur tentang pengertian asuransi tersebut, yaitu :<sup>11</sup>

<sup>9</sup>Zian Farodis, *Buku Pintar Asuransi*, (Yogyakarta; Laksana, 2014) Hlm 1.

<sup>10</sup>Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*, (Jakarta; Intermasa, 1987) hlm 1.

<sup>11</sup>Ibid

- Unsur ke-1 : pihak terjamin (*verzekerde*) berjanji membayar uang premi kepada pihak penjamin (*verzekeraar*), sekaligus atau dengan berangsur-angsur.
- Unsur ke-2 : pihak penjamin berjanji akan membayar sejumlah uang kepada pihak terjamin, sekaligus atau berangsur-angsur jika terlaksana unsur ke-3.
- Unsur ke-3 : suatu peristiwa, yang semula belum jelas akan terjadi.

Risiko dalam kehidupan manusia selalu melekat pada setiap kehidupan manusia. Risiko berkaitan dengan ketidakpastian apa yang akan terjadi pada kehidupan manusia untuk mengantisipasi risiko diperlukan ikhtiar untuk mencegah, mengantisipasi, mengurangi, dan mengalihkan risiko. Asuransi adalah salah satu bentuk manajemen atau pengendalian risiko, dengan cara mengalihkan risiko (*transfer of risk*) atau membagi risiko (*distribution of risk*) dari pihak yang memiliki kemungkinan menderita karena adanya risiko kepada pihak lain (perusahaan asuransi), yang bersedia melindungi dari kemungkinan terjadi risiko pada pihak pertama. Pengalihan dan membagi risiko tersebut tentu saja didasari dengan aturan-aturan hukum dan prinsip-prinsip yang berlaku dalam perjanjian asuransi.<sup>12</sup>

Asuransi merupakan perjanjian sebagaimana dinyatakan dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang pasal 246, bahwa :

<sup>12</sup> Tuti Rastuti, *Aspek Hukum Perjanjian Asuransi* (Yogyakarta: Pustaka Yustisia, 2011) Hlm 4-5.

*“Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tidak tentu.”*

Sehingga dapat dilihat dari batasan pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menyimpulkan bahwa ada dua pihak yang berperan sebagai subjek asuransi yaitu :<sup>13</sup>

- Pihak pertama ialah penanggung, yang dengan sadar menyediakan diri untuk menerima dan mengambil alih risiko pihak lain.
- Pihak kedua adalah tertanggung, yang dapat menduduki posisi tersebut dalam perorangan, kelompok orang atau lembaga, badan hukum termasuk perusahaan atau siapapun yang dapat menderita kerugian.

Menurut Djanius Djamin dan Syamsul Arifin dalam perjanjian selalu ada 2 (dua) macam subjek hukum yaitu disatu pihak seseorang atau suatu badan hukum yang mendapatbeban kewajiban untuk sesuatu, dan dilain pihak ada seseorang atau suatu badan hukum yang mendapat hak atau pelaksanaan kewajiban itu. Oleh karena itu dalam suatu perjanjian ada pihak yang berkewajiban dan ada pihak yang berhak.<sup>14</sup>

Menurut Abdulkadir Muhammad Subjek asuransi adalah pihak-pihak dalam asuransi yaitu penanggung dan tertanggung adalah pendukung kewajiban dan hak. Penanggung wajib memikul risiko yang dialihkan

<sup>13</sup> Ibid, Hlm 62

<sup>14</sup> <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/26308/3/Chapter%20II.pdf> diakses pada tanggal 21 Juli 2016 Pukul 21.00 W.I.B

kepadanya dan berhak memperoleh pembayaran premi, sedangkan tertanggung wajib membayar premi dan berhak memperoleh pembayaran premi, sedangkan tertanggung wajib membayar premi dan berhak memperoleh penggantian jika timbul kerugian atas harta miliknya yang diasuransikan. Penanggung harus berstatus sebagai perusahaan badan hukum dapat dibentuk Perseroan Terbatas (PT), Perusahaan Perseroan (Persero) atau Koperasi. Tertanggung dapat berstatus sebagai perseorangan, persekutuan, atau badan hukum, baik sebagai perusahaan atau bukan perusahaan.<sup>15</sup>

Adapun yang dimaksud dengan objek dalam perjanjian asuransi adalah prestasi yang dilakukan oleh para pihak, yaitu pemenuhan janji oleh penanggung atas klaim yang timbul dan pemenuhan kewajiban untuk membayar premi oleh tertanggung. Perlu dibedakan antara objek pada perjanjian dengan objek asuransi itu sendiri yang dapat berupa bangunan, mesin, persediaan barang, kapal, kendaraan bermotor, biaya perawatan kesehatan dan berbagai kepentingan lainnya.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Ibid

<sup>16</sup> A. Junaedy Ganie, *Hukum Asuransi Indonesia* (Jakarta: Sinar Grafika, 2011) Hlm 67.

## 2. Pengertian Perjanjian Asuransi

Perjanjian asuransi merupakan suatu perikatan timbal balik antara penanggung yang memberikan jaminan dan dengan tertanggung yang memberikan imbalan pembayaran premi asuransi.<sup>17</sup>

Menurut Khotibul Umam perjanjian asuransi terjadi seketika setelah tercapai kesepakatan antara tertanggung dan penanggung, hak dan kewajiban timbal balik timbul sejak saat itu, bahkan sebelum polis ditandatangani. Perjanjian asuransi harus diwujudkan dalam dokumen yang lazim disebut dengan polis, berdasarkan Pasal 255 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang asuransi harus dibuat secara tertulis dalam bentuk akta yang disebut polis yang merupakan satu-satunya alat bukti tertulis untuk membuktikan bahwa asuransi telah terjadi.<sup>18</sup>

Perjanjian asuransi (*contract of indemnity*) berlangsung antara dua pihak yang berkepentingan, yaitu antara penanggung (*insurer underwriter*) dengan tertanggung (*assured*).<sup>19</sup>

Adapun yang paling penting untuk diperhatikan adalah bahwa perjanjian asuransi adalah perjanjian atas dasar *uberrimae fidei*, *utmostgoodfaith*. Berdasarkan sistem *common law*, terdapat kewajiban yang luas bagi para pihak untuk melakukan keterbukaan (*disclosure*). Tetapi untuk tujuan yang lebih umum, sebuah perjanjian asuransi dapat

<sup>17</sup> Ibid, Hlm 84.

<sup>18</sup> Ibid

<sup>19</sup> Radiks Purba, *Asuransi Angkutan Laut* (Jakarta: Rineka Cipta, 1998) Hlm 1

didefinisikan sebagai sebuah perjanjian dimana satu pihak (penanggung) dengan imbalan tertentu, sepakat untuk menanggung risiko dari suatu peristiwa, kejadian yang waktunya tidak dapat ditentukan, atas hal tersebut pihak yang lain (tertanggung) terancam (*exposed*) dan mempunyai kepentingan, dan sepakat dalam hal timbulnya peristiwa, kejadian yang ditanggung, penanggung akan membayar kepada tertanggung sejumlah uang, atau menyediakan manfaat dalam bentuk lain yang memiliki nilai keuangan (tidak selalu harus membayar dalam bentuk uang).<sup>20</sup>

Perjanjian asuransi disebutkan sebagai sebuah perjanjian dimana atas imbalan sejumlah premi yang telah disepakati, satu pihak menyanggupi untuk memberikan ganti kerugian kepada pihak yang lain atas subjek tertentu sebagai akibat dari bahaya tertentu. Hukum asuransi pada dasarnya berisikan ketentuan yang berkaitan dengan hak dan kewajiban para pihak sebagai akibat dari perjanjian pengalihan dan penerimaan risiko oleh para pihak. Hukum asuransi pada pokoknya merupakan objek hukum perdata, dengan demikian dapat disimpulkan kecuali telah ditentukan lain dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang sebagai suatu ketentuan yang bersifat khusus, sebagai sebuah perjanjian, perjanjian asuransi diatur dibawah Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> A. Junaedy Ganie, *Hukum Asuransi Indonesia* (Jakarta: Sinar Grafika, 2011) Hlm 85.

<sup>21</sup> Ibid, Hlm 54

Perjanjian asuransi atau pertanggungan merupakan suatu perjanjian yang mempunyai sifat khusus dan unik, sehingga perjanjian ini mempunyai sifat dan karakteristik tertentu yang sangat khas dibandingkan dengan jenis perjanjian lain.<sup>22</sup>

Dalam hal pertanggungan adalah perjanjian khusus maka selain syarat-syarat khusus dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang diberlakukan pula ketentuan umum dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dibawah ini diuraikan mengenai syarat-syarat tersebut yaitu :<sup>23</sup>

- **Adanya persetujuan kehendak**, antara pihak-pihak yang mengadakan pertanggungan harus ada persesuaian kehendak (*consensus, toestemming meeting of minds*), artinya, kedua belah pihak menyetujui tentang objek yang menjadi objek perjanjian dan tentang syarat-syarat tertentu yang berlaku bagi perjanjian tersebut.
- **Kecapakan dan kewenang melakukan perbuatan hukum**, kedua belah pihak yang mengadakan pertanggungan harus memiliki kecapakan dalam melakukan perbuatan hukum, artinya kedua belah pihak itu sudah dewasa, tidak dibawah pengampuan (*curatele*) tidak dalam keadaan sakit ingatan, tidak dalam keadaan pailit, memiliki kewenangan terhadap objek yang diasuransikan, yaitu memenuhi syarat adanya kepentingan terhadap objek yang diasuransikan.

<sup>22</sup> R. Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi* (Jakarta: Sinar Grafika, 1995), Hlm. 8

<sup>23</sup> Abdulkadir Muhammad, *Pokok-Pokok Hukum Pertanggungan* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1990) Hlm 25.

- **Ada objek yang dipertanggungkan**, dalam setiap pertanggungangan harus ada objek yang dipertanggungkan, dengan alasan yang mempertanggungkan objek tersebut adalah tertanggung, maka tertanggung harus mempunyai hubungan langsung dan/atau tidak langsung dengan objek yang dipertanggungkan tersebut.
- **Ada *causa* yang diperbolehkan (*a legal cause*)**, *Causa* yang diperbolehkan disini bahwa, isi dari perjanjian pertanggungangan itu tidak dilarang oleh undang-undang, tidak bertentangan dengan ketertiban umum, dan tidak bertentangan dengan kesusilaan.
- **Pembayaran premi**, perjanjian asuransi adalah perjanjian timbale balik, maka kedua belah pihak masing-masing harus saling berprestasi. Penanggung menerima peralihan risiko atas objek yang dipertanggungkan, sedangkan tertanggung harus membayar sejumlah premi sebagai imbalannya.
- **Kewajiban pemberitahuan**, kewajiban memberitahukan fakta materiil tentang objek yang diasuransikan merupakan kewajiban yang didasarkan pada pelaksanaan prinsip iktikad baik, secara umum iktikad baik yang sempurna dapat diartikan bahwa masing-masing pihak dalam suatu perjanjian yang akan disepakati, menurut hukum mempunyai kewajiban untuk memberikan keterangan atau informasi yang

selengkap-lengkapnya yang akan dapat memengaruhi keputusan pihak yang lain untuk memasuki perjanjian atau tidak.

Menurut Emy Pangaribuan Simanjuntak dalam buku Hukum Asuransi Indonesia Karangan Djoko Prakoso, dari Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang bahwa sifat-sifat asuransi adalah dapat diuraikan seperti di bawah ini:<sup>24</sup>

- a. Bahwa asuransi itu pada dasarnya adalah suatu perjanjian kerugian (*scadevergoeding* atau *idemniteitscontract*). Dalam hal ini jelas bahwa penanggung mengikat diri untuk mengganti kerugian karena pihak tertanggung menderita kerugian dan yang diganti itu adalah seimbang dengan kerugian yang sesungguhnya diderita (prinsip *indemnitiet*).
- b. Bahwa asuransi itu adalah suatu perjanjian bersyarat artinya kewajiban mengganti rugi dari penanggung hanya dilaksanakan kalau peristiwa yang tertentu atas mana ditiadakan asuransi itu terjadi.

### 3. Ketentuan Tentang Perasuransian

Sebagai suatu lembaga yang menghimpun dana milik masyarakat yang harus menjalankan usahanya dengan berpedoman pada prinsip usaha yang sehat dan bertanggung jawab, usaha perasuransian merupakan suatu bidang usaha yang harus tunduk atas pengaturan yang dilakukan pemerintah.

<sup>24</sup> Djoko Prakoso, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1997) Hlm. 24

Asuransi dibagi berdasarkan kedudukannya, yaitu **pertama**, asuransi sebagai sebuah perjanjian yang tunduk kepada pengaturan perjanjian pada umumnya dan menjadi acuan dalam pembuatan setiap perjanjian asuransi yang diatur dibawah Kitab Undang-undang Hukum Perdata, **kedua** asuransi sebagai sebuah perjanjian yang menjadi acuan dalam pembuatan setiap perjanjian asuransi dibawah Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan, **ketiga** asuransi sebagai sebuah bisnis yang akan mengatur perilaku mereka yang menjalankan usaha perasuransian.<sup>25</sup>

Berdasarkan pasal 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, ketentuan umum perjanjian dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dapat berlaku pula dalam perjanjian asuransi sebagai perjanjian khusus. Para pihak tunduk pula pada beberapa ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Asas-asas yang terdapat dalam hukum perjanjian sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum perdata perlu diperhatikan, Adapun asas-asas yang lahir dari ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tersebut adalah sebagai berikut :<sup>26</sup>

<sup>25</sup> A. Junaedy Ganie, *Hukum Asuransi Indonesia* (Jakarta: Sinar Grafika, 2011) Hlm 52-53

<sup>26</sup> Tuti Rastuti, *Aspek Hukum Perjanjian* (Yogyakarta: Pustaka Yustisia, 2011) Hlm 42

a. **Asas Konsensual**

Dapat disimpulkan dalam Pasal 1320 (1) Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang menyatakan bahwa syarat sahnya perjanjian yaitu:<sup>27</sup>

- Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
- Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
- Suatu hal tertentu;
- Suatu sebab yang halal.

Sepakat mereka yang mengikatkan diri dimulai dengan terjadinya proses *offer* (Penawaran) dan *acceptance* (penerimaan) antara penanggung dan tertanggung dalam elemen perjanjian asuransi yang menjadi dasar bagi para pihak bersepakat untuk mengikatkan diri. Berbeda dengan penerapan istilah penawaran dan penerimaan pada umumnya, dalam perjanjian asuransi, penawaran berasal dari tertanggung, sedangkan penerimaan (risiko) berasal dari penanggung.<sup>28</sup>

Cakap untuk membuat suatu perikatan, yaitu bahwa para pihak adalah pihak yang kompeten untuk membuat perikatan dalam elemen *competent parties*, yaitu mereka yang telah dewasa, waras, tidak dalam paksaan ataupun dalam pengampuan.<sup>29</sup>

<sup>27</sup> Ibid

<sup>28</sup> A. Junaedy Ganie, *Hukum Asuransi Indonesia* (Jakarta: Sinar Grafika, 2011) Hlm 54-55

<sup>29</sup> Ibid

Suatu hal tertentu yang dimaksudkan dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Perdata adalah objek yang menjadi dasar lahirnya perjanjian, dalam hal ini janji dari penanggung untuk memberikan jaminan kepada tertanggung atas imbalan sejumlah premi dianggap seimbang atas risiko yang akan dijamin.<sup>30</sup>

Suatu sebab yang halal disebut *legal object*. Perjanjian asuransi yang bertujuan untuk memberikan asuransi terhadap suatu sebab yang dilarang oleh ketentuan perundang-undangan, melanggar kesusilaan atau bertentangan dengan kepentingan umum, sebagai mana tercantum dalam Pasal 1337 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, akan batal demi hukum.<sup>31</sup>

Menurut Herlien Budiono asas konsensual adalah yang mulanya merupakan suatu kesepakatan atau perjanjian yang harus ditegaskan dengan sumpah, namun telah dihapus oleh gereja, kemudian terbentuklah paham bahwa dengan adanya kata sepakat diantara para pihak. Suatu perjanjian sudah memiliki ketentuan mengikat.<sup>32</sup>

Menurut Ridwan Khairandy Perjanjian harus didasarkan pada konsensus atau kesepakatan dari pihak-pihak yang membuat perjanjian. Dengan asas konsensualisme, perjanjian dikatakan telah

---

<sup>30</sup> Ibid

<sup>31</sup> Ibid

<sup>32</sup> Ibid

lahir jika ada kata sepakat atau persesuaian kehendak diantara para pihak yang membuat perjanjian tersebut.<sup>33</sup>

**b. Asas Kebebasan Berkontrak**

Menurut Tuti Rastuti Sumber dari kebebasan berkontrak adalah kebebasan individu, sehingga titik tolaknya adalah kepentingan individu pula. Dengan demikian dapat dipahami bahwa kebebasan individu memberikan kepadanya kebebasan untuk berkontrak.

Berlakunya asas konsensualisme menurut hukum perjanjian Indonesia memantapkan adanya asas kebebasan berkontrak. Tanpa sepakat dari salah satu pihak yang membuat perjanjian, maka perjanjian yang dibuat dapat dibatalkan.<sup>34</sup>

Menurut Herlien Budiono asas kebebasan berkontrak berarti setiap orang menurut kehendak bebasnya dapat membuat perjanjian dan mengikatkan diri dengan siapapun yang ia kehendaki. Namun kebebasan tersebut tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang bersifat memaksa, ketertiban umum dan kesusilaan.<sup>35</sup>

Bahkan menurut Rutten, hukum perdata, khususnya hukum perjanjian, seluruhnya didasarkan pada asas kebebasan berkontrak.

<sup>33</sup> Ibid

<sup>34</sup> Tuti Rastuti, *Aspek Hukum Perjanjian* (Yogyakarta: Pustaka Yustisia, 2011) Hlm 43

<sup>35</sup> <http://www.jurnalhukum.com/asas-asas-perjanjian/> diakses pada tanggal 21 Juli 2016 pada pukul 21.00 W.I.B

Asas kebebasan berkontrak yang dianut hukum Indonesia tidak lepas kaitannya dengan Sistem Terbuka yang dianut Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata merupakan hukum pelengkap yang boleh dikesampingkan oleh para pihak yang membuat perjanjian.<sup>36</sup>

**c. Asas Ketentuan Mengikat**

Asas ketentuan mengikat dari Pasal 1338 (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, apabila dihubungkan dengan perjanjian asuransi berarti bahwa pihak penanggung dan tertanggung atau pemegang polis terikat untuk melaksanakan ketentuan perjanjian yang telah disepakatinya. Sebab, perjanjian yang telah dibuat oleh para pihak memiliki kekuatan mengikat sebagaimana undang-undang yang memiliki akibat hukum, hanya berlaku bagi mereka yang membuatnya.<sup>37</sup>

Menurut Herlien Budiono asas ketentuan mengikat adalah asas ini juga dikenal dengan *adagium pacta sunt servanda*. Masing-masing pihak yang terkait dalam suatu perjanjian harus menghormati dan melaksanakan apa yang telah mereka perjanjikan dan tidak boleh melakukan perbuatan menyimpang atau bertentangan dari perjanjian tersebut.<sup>38</sup>

<sup>36</sup> Tuti Rastuti, *Aspek Hukum Perjanjian* (Yogyakarta: Pustaka Yustisia, 2011) Hlm 43

<sup>37</sup> Ibid, Hlm 45

<sup>38</sup> <http://www.jurnalhukum.com/asas-asas-perjanjian/> diakses pada tanggal 21 Juli 2016 pada pukul 21.00 W.I.B

Menurut Ridwan Khairandy dasar teoritik mengikatnya kontrak bagi para pihak yang umumnya dianut di negara-negara *civil law* dipengaruhi oleh hukum Kanonik. Hukum Kanonik dimulai dari disiplin penitensial bahwa setiap janji itu mengikat. Dari sinilah kemudian lahir prinsip *pacta sunt servanda*. Menurut asas ini kesepakatan para pihak itu mengikat sebagaimana layaknya Undang-Undang bagi para pihak yang membuatnya.<sup>39</sup>

**d. Asas Kepercayaan**

Menurut Tuti Rastuti Asas kepercayaan mengandung arti bahwa, mereka yang mengadakan perjanjian melahirkan kepercayaan diantara kedua belah pihak, bahwa satu sama lain akan memenuhi janjinya untuk melaksanakan prestasi seperti yang diperjanjikan. Ketentuan tersebut berlaku pula bagi perjanjian asuransi, sehingga pemegang polis dan penanggung terikat untuk memenuhi perjanjian yang dibuatnya.<sup>40</sup>

Menurut Susanto Herry asas kepercayaan, yaitu asas dimana seseorang yang mengadakan perjanjian dengan pihak lain, menumbuhkan kepercayaan diantara kedua belah pihak bahwa satu sama lain akan memegang janjinya, dengan kata lain akan mematuhi isi dari perjanjian tersebut. Dengan kepercayaan ini, maka kedua belah

<sup>39</sup> Tuti Rastuti, *Aspek Hukum Perjanjian* (Yogyakarta: Pustaka Yustisia, 2011) Hlm 43

<sup>40</sup> Ibid, Hlm 45

pihak mengikatkan dirinya dan untuk keduanya perjanjian itu mempunyai kekuatan mengikat sebagai undang-undang.<sup>41</sup>

**e. Asas Keseimbangan**

Menurut Tuti Rastuti asas keseimbangan adalah suatu asas yang menghendaki kedua belah pihak memenuhi dan melaksanakan perjanjian dalam perjanjian asuransi, hak dan kewajiban tertanggung adalah membayar premi dan menerima pembayaran ganti kerugian, sedangkan hak dan kewajiban penanggung adalah menerima premi dan memberikan ganti kerugian atas objek yang dipertanggungkan.<sup>42</sup>

Menurut Herlien Budiono asas keseimbangan adalah suatu asas yang dimaksudkan untuk menyelaraskan pranata-pranata hukum dan asas-asas pokok hukum perjanjian yang dikenal didalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang berdasarkan pemikiran dan latar belakang individualisme pada satu pihak dan cara pikir bangsa Indonesia pada lain pihak.<sup>43</sup>

**f. Asas Iktikad Baik**

Asas iktikad baik ini berlaku untuk semua perjanjian termasuk perjanjian asuransi yang diartikan pula secara menyeluruh bahwa, dalam pelaksanaan perjanjian tersebut para pihak harus mengindahkan kenalaran dan kepatutan Pasal 1339 Kitab Undang-Undang Hukum

<sup>41</sup> Ibid

<sup>42</sup> Ibid, Hlm 46

<sup>43</sup> Ibid

Perdata, Iktikad baik yang dikehendaki undang-undang ialah objektif. Hal demikian memang sangat tepat, sebab apabila ukurannya subjektif maka akan bersifat relatif. Satu pihak dapat menyatakan dengan iktikad baik, sedangkan pihak lain mungkin menganggapnya sebaliknya.<sup>44</sup>

Menurut Susanto Herry Asas Iktikad Baik, yaitu asas yang sangat mendasar dan penting untuk diperhatikan terutama didalam membuat suatu perjanjian maksudnya disini adalah bertindak sebagai pribadi yang baik yang diartikan sebagai kejujuran seseorang ( dalam arti subjektif) , juga dapat diartikan sebagai iktikad yang baik yang ditujukan untuk menilai pelaksanaan suatu perjanjian yang dimana pelaksanaan perjanjian tersebut harus tetap berjalan dengan mengindahkan norma-norma kepatutan dan kesesuaian serta harus berjalan diatas rel yang benar (dalam arti objektif).<sup>45</sup>

Menurut Herlien Budiono iktikad baik berarti keadaan batin para pihak dalam membuat dan melaksanakan perjanjian harus jujur, terbuka, dan saling percaya. Keadaan batin para pihak itu tidak boleh dicemari oleh maksud-maksud untuk melakukan tipu daya atau menutup-nutupi keadaan sebenarnya.<sup>46</sup>

<sup>44</sup> Ibid, Hlm 46-47

<sup>45</sup> Susanto Herry, *Peranan Notaris*, (Yogyakarta : FH UII Press, 2010).

<sup>46</sup> <http://www.jurnalhukum.com/asas-asas-perjanjian/> diakses pada tanggal 21 Juli 2016 pada pukul 21.00 W.I.B

#### 4. Prinsip Asuransi

Perjanjian asuransi merupakan perjanjian khusus yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Sebagai perjanjian khusus, maka selain asas-asas hukum perjanjian pada umumnya, dalam perjanjian asuransi mengharuskan diterapkannya prinsip-prinsip perjanjian asuransi sebagai berikut :

##### a. Kepentingan yang dapat diasuransikan (*Insurable Interest*)

Prinsip kepentingan yang diasuransikan mempersyaratkan bahwa tertanggung adalah pihak yang memiliki kepentingan yang membuatnya berhak untuk melakukan perjanjian asuransi atas objek yang diasuransikan, prinsip ini teradapat dalam Pasal 250 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menyatakan bahwa penanggung tidaklah wajib memberikan ganti kerugian atas barang yang dipertanggungkan apabila tertanggung tidak mempunyai kepentingan terhadap barang yang dipertanggungkan.<sup>47</sup>

*Insurable interest* pada prinsipnya adalah hak berdasarkan hukum guna mempertanggungkan suatu risiko yang berkaitan dengan keuangan, yang diakui sah secara hukum, antara tertanggung dan sesuatu yang dipertanggungkan. *Insurable Interest* merupakan prinsip paling fundamental dalam kontrak asuransi. Sebab, hal itu bertalian

<sup>47</sup> A. Junaedy Ganie, *Hukum Asuransi Indonesia* (Jakarta: Sinar Grafika, 2011) Hlm 93

langsung dengan bentuk maupun rupa pertanggungan yang dijamin dalam suatu kontrak asuransi. Sesuatu yang dipertanggungkan dalam konteks ini berupa benda, harta atau peristiwa yang bias menimbulkan hak serta kewajiban keuangan secara hukum.<sup>48</sup>

Dalam prinsip *insurable interest*, sesuatu yang dipertanggungkan semata-mata hanya menyangkut kepentingan yang bias mengakibatkan kerugian dalam konteks finansial atas sesuatu yang dipertanggungkan.

Inilah hal penting yang perlu diketahui oleh tertanggung atau nasabah.<sup>49</sup>

Beberapa unsur dalam *insurable interest* adalah :<sup>50</sup>

- Harus berupa suatu hak, kepentingan, harta, jiwa atau tanggung gugat;
- Keadaan yang dimaksud dalam penjelasan pertama adalah sesuatu yang dapat dipertanggungkan (*subject matter of insurance*);
- Tertanggung harus memiliki hubungan hukum dengan sesuatu yang bisa dipertanggungkan dalam hal ini, pihak tertanggung bisa menuai manfaat apabila tidak terjadi peristiwa kerusakan dan akan menderita berupa kerugian apabila yang dipertanggungkan mengalami kerusakan; serta

<sup>48</sup> Zian Farodis, Buku Pintar Asuransi (Jogjakarta: Laksana. 2014) Hlm 28

<sup>49</sup> Ibid, Hlm 29

<sup>50</sup> Ibid, Hlm 29

- Antara pihak bertanggung dan sesuatu yang dipertanggungkan harus memiliki hubungan yang disahkan secara hukum.

Menurut Molengraff seperti dikutip Emmy Pangaribuan Simanjuntak dan dikutip kembali oleh Sastrawidjaja dan Endang, mengatakan bahwa, pokok pertanggunggan adalah hak subyektif yang mungkin akan lenyap atau berkurang karena adanya peristiwa yang tidak tertentu, akan tetapi pendapat beliau tersebut diperluas dengan perkataan: juga termasuk segala pengeluaran-pengeluaran yang mungkin harus dilakukan.

Apabila disimpulkan pendapat Molengraff mengenai kepentingan itu mempunyai pengertian yang luas, yaitu baik kepentingan yang dapat dinilai dengan uang maupun mengenai kepentingan yang tidak dapat dinilai dengan uang. Pasal 268 KUHD tentang syarat-syarat kepentingan yang dapat diasuransikan, mempunyai kepentingan yang sempit karena harus dapat dinilai dengan uang, sedangkan ada kepentingan yang tidak dapat dinilai dengan uang, misalnya hubungan kekeluargaan, jiwa anak dan istri, dan lain-lain.

Menurut Kun Wahyu Wardana Prinsip kepentingan yang dapat diasuransikan (*Inrusable Interest*) merupakan syarat mutlak untuk mengadakan perjanjian asuransi. Apabila pihak bertanggung atau pihak

yang dipertanggungjawabkan tidak memiliki kepentingan pada saat mengadakan perjanjian asuransi, dapat menyebabkan perjanjian tersebut menjadi tidak sah atau batal demi hukum.<sup>51</sup>

**b. Iktikad Sangat Baik (*Utmost Good Faith*)**

*Utmost good faith* secara sederhana bisa diterjemahkan sebagai niatan baik, Dalam hal ini hal yang dimaksud adalah dalam mentapkan kontrak atau persetujuan, sudah seharusnya dilakukan semata-mata berlandaskan dengan niatan baik. Dengan demikian tidak dibenarkan jika kemudian baik dari pihak tertanggung maupun penanggung menyembunyikan suatu fakta yang bisa mengakibatkan timbulnya kerugian bagi salah satu pihak di antara keduanya. Prinsip semacam ini sebenarnya berlaku dalam segala bentuk perjanjian maupun persetujuan.<sup>52</sup>

Kewajiban dalam memberikan informasi serta fakta yang benar oleh kedua belah pihak tertanggung dan penanggung disebut sebagai *duty of disclosure*. Selain itu dalam prinsip *utmost good faith* juga terdapat beberapa unsur yang dapat dikategorikan sebagai pelanggaran yaitu :<sup>53</sup>

– *Non disclosure*, yakni suatu unsur yang pada dasarnya mengemukakan bahwa informasi atau fakta yang tidak diungkap

<sup>51</sup> Ibid

<sup>52</sup> Ibid, Hlm 29-30

<sup>53</sup> Ibid, Hlm 30

disebabkan oleh unsur ketidaktahuan, atau karena dianggap bahwa fakta tersebut tidak diperlukan atau tidak penting;

- *Concealment*, yakni kesengajaan untuk tidak mengungkap atau menginformasikan suatu fakta materiil dengan tujuan untuk menyembunyikan;
- *Fraudulent Misrepresentation*, yakni kesengajaan memberikan gambaran palsu atau tidak sebenarnya atas suatu fakta materiil;
- *Innocent Misrepresentation*, yakni ketidaksengajaan dalam memberikan gambaran atau informasi yang tidak sebenarnya tentang suatu fakta materiil;

**c. Ganti Kerugian (*Principle of Indemnity*)**

Menurut A. Junaedy Ganie Prinsip ganti kerugian tercermin dalam Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yaitu pada kalimat untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu. Untuk dapat mengadakan keseimbangan antara kerugian yang diderita tertanggung dan anti kerugian yang diberikan penanggung harus diketahui berapa nilai atau harga dari objek yang diasuransikan sehubungan dengan hal tersebut, prinsip ganti kerugian atau indemnitas hanya berlaku bagi

asuransi yang kepentingannya dapat dinilai dengan uang, yaitu asuransi kerugian.<sup>54</sup>

Selain itu, dalam prinsip *indemnity*, bertanggung sama sekali tidak dibenarkan untuk memperoleh pembayaran ganti rugi melebihi kepentingan tertanggung terhadap objek yang dipertanggungkan. Terkait dengan cara pelaksanaannya, pada dasarnya prinsip *indemnity* dilakukan melalui empat cara yaitu .<sup>55</sup>

- Pembayaran tunai. Pembayaran tunai ini adalah semacam penggantian risiko kerugian oleh pihak penggung atas suatu klaim asuransi dengan penyerahan kepada pihak tertanggung atau pihak ketiga dalam hak asuransi tanggung gugat (*liability insurance*). Cara penyelesaian klaim ganti rugi semacam ini merupakan salah satu bentuk cara paling praktis.
- *Replacement* atau penggantian. *Replacement* ini yakni semacam ganti rugi atas klaim asuransi oleh pihak penanggung terhadap pihak tertanggung dengan cara menggantikan barang tertanggung dalam bentuk barang yang serupa.
- *Repair* atau perbaikan. *Repair* ini yakni semacam pelaksanaan prinsip ganti rugi dengan cara melakukan perbaikan atas

<sup>54</sup>A. Junaedy Ganie, *Hukum Asuransi Indonesia* (Jakarta: Sinar Grafika, 2011) Hlm 102

<sup>55</sup>Zian Farodis, *Buku Pintar Asuransi* (Jogjakarta: Laksana. 2014) Hlm 31

kerugian yang dialami oleh tertanggung disebabkan oleh peristiwa tidak diinginkan yang terjadi kepada dirinya.

- *Reinstatement* atau pembangunan kembali. *Reinstatement* ini yakni semacam penyelesaian ganti rugi yang biasanya banyak ditemukan dalam asuransi harta atau *property insurance*, semisal gedung atau bangunan.

Menurut Abdul R. Saliman prinsip *Indemnity* terkandung dalam pasal 252 dan pasal 253 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Menurut prinsip *Indemnity* bahwa yang menjadi dasar penggantian kerugian dari penanggung kepada tertanggung adalah sebesar kerugian yang sesungguhnya diderita oleh tertanggung dalam arti tidak dibenarkan mencari kerugian dari ganti rugi asuransi atau pertanggung.<sup>56</sup>

#### **d. Kontribusi**

Dalam kehidupan sehari-hari kontribusi dapat berarti sumbangan, iuran, pembayaran, ataupun dapat juga merupakan suatu yang dapat diberikan untuk mencapai tujuan bersama, misalnya kontribusi untuk membangun tempat ibadah. Menurut H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono Kontribusi dalam asuransi adalah hak penanggung untuk “menagih” bagian yang menjadi tanggung jawab penanggung lain atas ganti rugi yang telah dibayarkan kepada

<sup>56</sup> Ibid

tertanggung. Dalam praktik asuransi, bahwa kontribusi tidaklah selamanya dilakukan sesuai dengan cara “bayar dahulu” kepada tertanggung “baru tagih” kepada penanggung lainnya. Hal ini tergantung dari bagaimana cara penutupan asuransi dilakukan. Pada umumnya kita mengenal beberapa cara penutupan asuransi yang dengan sendirinya mempengaruhi cara kontribusi dalam pembayaran klaim.<sup>57</sup>

Menurut Zian Farodis prinsip kontribusi merupakan bagian dari konsekuensi logis prinsip *indemnity*, dalam prinsip semacam ini penanggung memiliki hak otoritas guna mengajak penanggung-penanggung lain yang memiliki kepentingan serupa untuk turut andil dalam membayar ganti rugi kepada pihak tertanggung, meskipun secara jumlah nominal masing-masing penanggung tidak lantas harus sama.<sup>58</sup>

#### e. Subrogasi

Menurut H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono Subrogasi (*subrogation*) berarti menggantikan atau menempatkan diri pada tempat orang lain. Dalam asuransi subrogasi berarti penanggung menempatkan diri atau menggantikan tempat tertanggung dengan maksud untuk memperoleh atau menuntut ganti kerugian dari pihak

<sup>57</sup> H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Asuransi Transportasi Darat-Laut-Udara* (Bandung: Mandar Maju, 2011) Hlm 34

<sup>58</sup> Ibid

ketiga atas kerugian yang diderita oleh tertanggung karena kelalian pihak ketiga. Dalam subrogasi apabila kerugian yang timbul diakibatkan oleh perbuatan kelalaian orang lain, maka menurut hukum orang lain tersebut bertanggung jawab.<sup>59</sup>

Menurut Abdul R Saliman prinsip subrogasi ini terkandung dalam ketentuan pasal 284 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang pada intinya menentukan bahwa apabila tertanggung sudah mendapatkan penggantian atas prinsip *indemnity* maka si tertanggung tak berhak lagi memperoleh penggantian dari pihak lain, walaupun jelas ada pihak lain yang bertanggung jawab pula atas kerugian yang dideritanya. Penggantian dari pihak lain harus diserahkan pada penanggung yang telah memberikan ganti rugi dimaksud.<sup>60</sup>

Jika untuk menuntut ganti rugi kepada penanggung, maka penanggung menggantikan pihak ketiga tersebut dengan mengganti biaya kerusakan tersebut dan tertanggung diminta untuk menandatangani tanda bukti penyelesaian pembayaran klaim tersebut. Ini berarti bahwa tertanggung tidak akan mengajukan tuntutan lagi atas kerugian yang ditimbulkan oleh peristiwa yang sama dan tertanggung menyerahkan kepada penanggung segala

---

<sup>59</sup> Ibid, Hlm 35

<sup>60</sup> Ibid

haknya yang mungkin timbul untuk memperoleh penggantian kerugian dari pihak ketiga lainnya yang menyebabkan terjadinya kerugian tersebut. Penyerahan hak dari tertanggung kepada penanggung inilah yang dinamakan subrogasi.<sup>61</sup>

Dengan kata lain subrogasi dapat dikatakan sebagai penyerahan hak dari tertanggung kepada penanggung untuk menggantikannya memperoleh atau menuntut pembayaran ganti kerugian yang dideritanya dari pihak ketiga yang menimbulkan kerugian tersebut. Dengan demikian, seakan-akan penanggung ditempatkan pada posisi tertanggung.<sup>62</sup>

## **5. Unsur-unsur dan Penggolongan Asuransi**

### **a. Unsur-unsur Asuransi**

Perjanjian asuransi merupakan sebuah kontrak yang bersifat legal. Kontrak tersebut menjelaskan setiap istilah dan kondisi yang dilindungi, premi yang harus dibayar oleh pihak tertanggung kepada pihak penanggung sebagai jasa pengalihan risiko, sekaligus besarnya dana yang keberadaannya bisa diklaim di masa depan, termasuk biaya administratif dan keuntungan.<sup>63</sup>

---

<sup>61</sup> Ibid

<sup>62</sup> Ibid

<sup>63</sup> Zian Farodis, *Buku Pintar Asuransi* (Jogjakarta: Laksana. 2014) Hlm 24

Menurut Wirdjono Prodjodikoro dalam bukunya Hukum Asuransi di Indonesia, asuransi adalah suatu persetujuan dimana pihak yang menjamin berjanji kepada pihak yang dijamin, untuk menerima sejumlah uang premi sebagai pengganti kerugian, yang mungkin akan diderita oleh yang dijamin, karena akibat dari suatu peristiwa yang belum jelas.<sup>64</sup>

Perjanjian asuransi merupakan bagian dari hukum asuransi itu sendiri. Dalam hukum asuransi, ditetapkan bahwa objek pertanggungungan dalam perjanjian asuransi bisa berupa benda dan jasa, jiwa dan raga, kesehatan, tanggung jawab hukum, serta berbagai kepentingan lainnya yang dimungkinkan bisa hilang, rusak ataupun berkurang nilainya.<sup>65</sup>

Adapun unsur-unsur dalam sebuah perjanjian asuransi atau hukum asuransi, antara lain, meliputi :<sup>66</sup>

- Subjek hukum, yaitu mencakup perusahaan asuransi sebagai pihak penanggung dan nasabah sebagai pihak tertanggung;
- Substansi hukum berupa pengalihan resiko;

Menurut Emmy Pangarimbuan Simanjuntak Risiko dapat diartikan juga sebagai beban kerugian yang diakibatkan karena suatu peristiwa yang tidak diinginkan. Besarnya risiko tersebut

---

<sup>64</sup>Ibid, Hlm 25

<sup>65</sup> Ibid, Hlm 25

<sup>66</sup> Ibid

dapat diukur dengan nilai barang yang diserang dan merugikan pemiliknya.<sup>67</sup>

- Objek pertanggungan, bisa berupa benda maupun kepentingan yang melekat padanya keberadaannya bisa dinilai dengan finansial; serta
- Adanya peristiwa yang tidak tentu yang dimungkinkan bisa terjadi kapan saja di masa depan.

#### **b. Penggolongan Asuransi**

Menurut Pasal 247 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, asuransi antara lain dapat termasuk bahaya kebakaran, bahaya-bahaya yang mengancam hasil-hasil pertanian yang belum dipanen, jiwa seseorang atau lebih, bahaya laut dan perbudakan dan bahaya yang mengancam pengangkutan di daratan, sungai-sungai dan perairan darat. Dari jenis-jenis asuransi yang disebutkan dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang, dapat dilakukan penggolongan besar sebagai berikut :<sup>68</sup>

- Asuransi kerugian atau asuransi umum yang terdiri dari asuransi kebakaran dan asuransi pertanian;
- Asuransi jiwa;
- Asuransi pengangkutan laut, darat dan sungai.

<sup>67</sup>Emmy Pangarimbuan Simanjuntak, *Hukum Pertanggungan dan Perkembangannya*, (Yogyakarta : E.P.S I, 1975), Hlm. 79-81.

<sup>68</sup>A. Junaedy Ganie, *Hukum Asuransi Indonesia* (Jakarta: Sinar Grafika, 2011) Hlm 86

Menurut Sri Redjeki berpendapat bahwa jenis-jenis asuransi terbagi atas sebagai berikut.<sup>69</sup>

- Asuransi komersil, diselenggarakan oleh pemerintah atau swasta, terdiri dari :
  - Asuransi kerugian Yang termasuk asuransi ini, yakni:
    - Asuransi pengangkutan
    - Asuransi kebakaran
    - Asuransi kredit
    - Asuransi kendaraan bermotor
    - Asuransi sejumlah uang (asuransi jiwa)
    - Asuransi hari tua
    - Asuransi beasiswa
    - Asuransi dwiguna
  - Asuransi sosial diselenggarakan oleh pemerintah, terdiri dari:
    - Asuransi kecelakaan penumpang
    - Asuransi kesehatan pegawai
    - Asuransi sosial tenaga kerja

Asuransi kebakaran, pada dasarnya, memberikan penutupan atas risiko yang disebabkan oleh terjadinya kebakaran atau petir. Tentu, yang dimaksud kebakaran dalam konteks ini bukanlah

<sup>69</sup>Sri Redjeki, *Asuransi dan Hukum Asuransi*, (Semarang: IKIP Semarang Press, 1985), Hlm. 25-28

kebakaran yang disebabkan oleh unsur kesengajaan, tetapi merupakan kebakaran yang murni disebabkan oleh kecelakaan.

Akan tetapi, dalam perkembangan zaman teknologi, serta kebutuhan industri, asuransi kebakaran kemudian mengalami pelebaran makna. Dalam hal ini, muncullah beberapa asuransi sejenis yang cakupannya dapat meliputi peledakan, *heating* atau *fermentation*, banjir serta gempa bumi.<sup>70</sup>

Asuransi jiwa merupakan salah satu bentuk usaha asuransi yang memberikan jasa dalam penanggulangan risiko yang bertalian erat dengan jiwa maupun meninggalnya seseorang yang dipertanggungkan. Jenis asuransi ini berpijak pada Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang usaha perasuransian yang menyebutkan bahwa hanya perusahaan asuransi jiwa yang telah mendapatkan izin usaha dari menteri keuangan yang bisa melaksanakan kegiatan berupa pertanggunggan jiwa. Oleh sebab itu, perusahaan asuransi kerugian tidak diperkenankan melaksanakan kegiatan dalam bidang asuransi jiwa ini.<sup>71</sup>

Dalam polis asuransi pengangkutan atau *marine insurance*, perusahaan asuransi selaku pihak yang berperan sebagai penanggung akan memberikan jaminan terhadap beberapa bentuk

---

<sup>70</sup>Zian Farodis, *Buku Pintar Asuransi* (Jogjakarta: Laksana. 2014) Hlm 58

<sup>71</sup> Ibid, Hlm 63

kerugian yang disebabkan oleh beberapa peristiwa, misalnya kehilangan atau kerusakan pada barang semasa dalam pelayaran.<sup>72</sup>

## **B. Tinjauan Umum Tentang Kapal dan Pelayaran**

### **1. Pengertian Tentang Pelayaran**

Indonesia mengenal istilah armada kapal niaga dengan istilah Pelayaran, sedangkan di negara Inggris armada kapal niaga ini dikenal dengan istilah *Merchant Navy* di Amerika Serikat dikenal dengan istilah lain lagi yaitu *Merchant Marine* dan di negeri Belanda disebut *Koopvaardigloot*.<sup>73</sup>

Pelayaran di Indonesia dikuasai dan diselenggarakan oleh negara yang dalam hal ini adalah pemerintah dalam wujud aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Wujud aspek inilah yang menjadi dasarnya diselenggarakannya pelayaran.

Dasar hukum yang mengatur tentang pelayaran adalah Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran dalam Pasal 1 berbunyi :

*“Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.”*

<sup>72</sup> Ibid, Hlm 60

<sup>73</sup> Djohari Santosa, *Pokok-pokok Hukum Perkapalan* (Yogyakarta, Press Yogyakarta, 2004) Hlm 39.

Dalam menyelenggarakan pelayaran laut maka sehubungan dengan adanya Peraturan Pemerintah Nomor 2 tahun 1969 tersebut maka pemerintah melaksanakan penggolongan dibidang pelayaran sebagai berikut :<sup>74</sup>

- Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran yang dimaksudkan untuk melakukan usaha pelayaran antar pelabuhan Indonesia tanpa memperhatikan jurusan-jurusan yang ditempuh.
- Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran yang dimaksudkan untuk melakukan usaha pelayaran antar pelabuhan Indonesia yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara pelayaran luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal yang mempunyai ukuran 500m<sup>3</sup> isi kotor kebawah atau sama dengan 175m<sup>3</sup> bruto kebawah
- Pelayaran Rakyat, pelayaran Nusantara dengan menggunakan perahu-perahu layar.
- Pelayaran Pedalaman, terusan dan sungai-sungai yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pelayaran di perairan, terusan dan sungai.
- Pelayaran Penundaan laut, yaitu pelayaran Nusantara dengan menggunakan tongkang-tongkang yang ditarik oleh kapal-kapal tunda.

---

<sup>74</sup> Wiwiho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut* (Jakarta: Bina Aksara, 1982) Hlm 70-71

Menurut Wiwiho Soedjono, Pelayaran adalah kegiatan melaut yang dilakukan demi memenuhi kebutuhan dengan menggunakan kapal dalam hal penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan secara teratur.<sup>75</sup>

Menurut Abdul Kadir Muhammad, Pelayaran adalah proses kegiatan berlayar menggunakan kapal dengan memuat barang atau penumpang kedalamnya, membawa barang atau penumpang tersebut kesuatu arah atau tujuan tertentu.<sup>76</sup>

## 2. Pengertian Angkutan di Perairan

Pengertian angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.<sup>77</sup>

Berdasarkan Pasal 1 ayat 2 Undang-Undang Pelayaran, perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan, dan perairan pedalaman. Sedangkan pengertian angkutan di perairan itu meliputi :<sup>78</sup>

- Angkutan Laut, yaitu meliputi angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, dan angkutan laut pelayaran rakyat;
- Angkutan sungai dan danau, meliputi angkutan di waduk, rawa, anjir, kanal dan terusan;

<sup>75</sup> Ibid, Hlm 153

<sup>76</sup> Ibid, Hlm 154

<sup>77</sup> Republik Indonesia. *Undang-undang Tentang Pelayaran*. UU nomor 17 Tahun 2008, Ps 1 ayat 2

<sup>78</sup> Ibid, Ps 6.

- Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang terputus karena adanya perairan.

Menurut Abdulkadir Muhammad, hukum pengangkutan merupakan bagian dari hukum dagang (perusahaan) yang termasuk dalam bidang hukum keperdataan. Dilihat dari segi susunan hukum normatif, bidang hukum keperdataan ialah subsistem tata hukum nasional. Jadi dengan demikian, pengangkutan ialah bagian dari subsistem tata hukum nasional. Asas-asas tata hukum nasional merupakan asas-asas hukum pengangkutan.<sup>79</sup>

Prinsipnya, semua perairan sungai, danau atau kanal, bisa dilayari oleh jenis angkutan perairan sepanjang kedalaman alur dan lebarnya memadai agar bisa dikendalikan dengan baik. Di berbagai negara maju, jenis angkutan yang digunakan dilengkapi kolam pemindahan kapal (*lock*) yang bisa mengendalikan kedalaman alur pelayaran sungai dan danau, sehingga daerah yang bisa dihubungkan dengan pelayaran perairan daratan menjadi lebih luas.<sup>80</sup>

<sup>79</sup> Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1998), hal. 5.

<sup>80</sup> <https://perhubungan2.wordpress.com/angkutan-perairan-daratan/> diakses pada tanggal 22 juni 2016 Pukul : 20.00 W.I.B

### 3. Pengertian Kapal

Pengertian Kapal ini rumusannya dapat dilihat pada pasal 309 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dimana disebutkan bahwa kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya (*Schepen Zijn alle Vaartuigen, hoe ook genaamd en van welken aard ook*).<sup>81</sup>

Dengan melihat pengertian alat berlayar pada Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang telah disebutkan diatas, jelas kiranya bahwa kriteria alat berlayar itu adalah semua yang :

- Bisa Mengapung dan;
- Bisa bergerak di air.

Jadi dengan demikian, pembentuk Undang-Undang di Negeri Belanda pada saat itu berkehendak merumuskan pengertian kapal ini dengan rumusan yang sangat luas.<sup>82</sup>

Kapal tidak hanya meliputi *Casco* atau tubuh kapal, tetapi segala sesuatu yang melekat padanya dan menjadi satu dengannya misalnya kemudi, tiang, alat-alat untuk muat dan bongkar. Menurut pasal 309 ayat 3 itu yang termasuk perlengkapan adalah benda-benda yang tidak menjadi satu dengan tubuh kapal, tetapi diperuntukan untuk dipakai dan harus

<sup>81</sup>Djohari Santosa, *Pokok-pokok Hukum Perkapalan* (Yogyakarta, Press Yogyakarta, 2004) Hlm 2.

<sup>82</sup>Ibid, Hlm 3

selalu berada di kapal, misalnya layar, jangkar, lantai-lantai, tali-tali (*Tuig en takellaadje*).<sup>83</sup>

Menurut pengertian Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 yang berbunyi :

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

Sedangkan menurut Suyono mendefinisikan secara lebih singkat, “kapal yaitu kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut“. Dengan demikian pengertian kapal yaitu alat transportasi yang digunakan di perairan laut dengan menggunakan mesin atau tidak sebagai alat penggerak. Menurut Kamus besar Bahasa Indonesia, kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya).

Menurut HMN. Purwosutjipto untuk mengetahui apakah kapal itu dikualifikasikan sebagai kapal laut atau bukan, tidak cukup hanya berdasarkan pasal 310 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang telah dijelaskan, jadi untuk lebih tepatnya dalam mengkualifikasikan kapal, yang paling tepat untuk dijadikan patokan adalah kriteria pendaftaran, yaitu kapal itu didaftarkan untuk apa, sehingga rumusan pasal 310 Kitab

<sup>83</sup>Wartini Soengeng, *Pendaftaran Kapal Indonesia*, (Bandung, Eresco, 1988) hlm 7

Undang-Undang Hukum Dagang dapat dirubah menjadi kapal laut adalah semua kapal kapal yang didaftarkan sebagai kapal laut.<sup>84</sup>

#### a. Pengukuran Kapal

Pengukuran Kapal adalah rangkaian kegiatan pengambilan data ukuran bagian-bagian dari kapal untuk mengetahui dan menentukan tonase kapal yang bersangkutan, berdasarkan aturan atau sistem atau cara pengukuran yang resmi berlaku.<sup>85</sup>

Aturan pengukuran kapal yang dimaksud adalah sistem atau cara pengukuran yang digunakan untuk kapal yang bersangkutan berdasarkan ketentuan yang ditetapkan. Aturan atau cara pengukuran yang diterapkan pada kapal-kapal Indonesia dalam kaitan pengeluaran Surat ukur kapal yang bersangkutan dibedakan sebagai berikut :<sup>86</sup>

- Cara pengukuran dalam negeri, dikenakan pada kapal-kapal Indonesia dengan panjang kurang dari 24 meter.
- Cara pengukuran Internasional, dikenakan pada kapal-kapal dengan panjang 24 meter ke atas (tetapi atas permintaan pemintaan pemilik dapat pula kapal dengan panjang kurang dari 24 meter diukur dengan cara International.

Kecuali kapal-kapal dengan isi kotor lebih dari 20 m<sup>3</sup>(*Gross Tonnage*. 7), maka semua kapal Indonesia wajib diukur dan

<sup>84</sup> Ibid

<sup>85</sup>Wartini Soegeng, *Pengukuran Kapal Indonesia*, (Bandung, Refika Aditama, 2000) hlm 11

<sup>86</sup>Ibid, Hlm 12.

dikeluarkan surat-surat ukurnya, sesuai dengan cara pengukuran yang ditentukan. Terhadap kapal-kapal kurang dari 20 m<sup>3</sup> (*Gross Tonnage* 7) , untuk mengetahui isi kotor sesungguhnya, perlu diukur akan tetapi tidak dikeluarkan surat ukur, isi kotornya cukup dicantumkan pada Pas Kapal yang diberikan.<sup>87</sup>

**b. Muatan Kapal**

Menurut Arwinas Muatan adalah seluruh jenis barang yang dapat dinaikkan ke dalam kapal dan diangkut dari satu tempat ke tempat lain dan hamper seluruh jenis barang yang di perlukan manusia dan dapat diangkut dengan kapal apakah berupa barang yang bersifat bahan baku atau merupakan hasil produksi dari suatu proses pengolahan.<sup>88</sup>

Menurut Djohari Sentosa Muatan kapal ini adalah merupakan obyek daripada pengangkutan laut, dan dari muatan kapal ini pulalah yang merupakan sumber utama penghasilan dari perusahaan pelayaran niaga, terutama sekali kapal-kapal perang.<sup>89</sup>

Yang dimaksud dengan muatan kapal ini adalah semua barang yang diserahkan kepada pengangkut (*carrier*) untuk diangkut dengan kapal yang kemudian nantinya diserahkan kepada orang atau badan di pelabuhan atau pelabuhan tujuan.<sup>90</sup>

<sup>87</sup>Ibid, Hlm 13

<sup>88</sup> Ibid

<sup>89</sup>Djohari Santosa, *Pokok-pokok Hukum Perkapalan* (Yogyakarta, Press Yogyakarta, 2004) Hlm 29.

<sup>90</sup>Ibid

Muatan kapal ini perlu dibeda-bedakan macamnya, karena hal ini berhubungan erat dengan permasalahan atau faktor-faktor waktu lamanya pelayaran dan resiko-resiko dalam pelayaran, macam-macam muatan kapal ini dapat dibedakan menjadi beberapa golongan sesuai dengan jenis muatan, sifat muatan dan lain-lain :<sup>91</sup>

– Ditinjau dari jenis dan kualitas muatan perunit pengapalan

– *General Cargo*

*General Cargo* adalah muatan yang terdiri dari berbagai jenis barang yang dibungkus dan dikapalkan secara potongan;

– *Bulk Cargo*

*Bulk Cargo* adalah muatan yang terdiri dari satu macam barang secara curah, tidak dibungkus dan dikapalkan dalam jumlah banyak sekaligus;

– *Homogenous Cargo*

*Homogenous Cargo* adalah muatan yang terdiri dari satu macam barang yang dikapalkan sekaligus dalam jumlah banyak.

– Ditinjau dari segi ekonomi kapal

– *Deadweight Cargo*

*Dead weight Cargo* adalah muatan yang ukurannya kurang dari 40 feet kubik dalam tiap ton;

<sup>91</sup>Ibid, 30-32

– *Measurement Cargo*

*Measurement Cargo* adalah muatan yang ukuran volumenya 40 feet atau lebih setiap tonnya.

– Ditinjau dari segi alamiahnya

– Muatan Padat

Misalnya : kendaraan bermotor

– Muatan Cair

Misalnya : *Crude oil*

– Muatan Gas

Misalnya : LNG, LPJ, dan lain-lain.

– Ditinjau dari *Custody dan Handling*.

– Muatan Berbahaya (*Dangerous Cargo*)

Muatan berbahaya adalah muatan yang sifatnya mudah terbakar dan meledak;

– Muatan yang memerlukan Pendingin (*Cool Chamber Cargo*)

Muatan yang memerlukan pendingin adalah jenis muatan yang harus diangkut dalam keadaan dingin atau beku.

– Muatan yang panjangnya dan/atau beratnya melebihi ukuran tertentu.

Menurut Sudjatmiko Muatan kapal adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan

kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang dipelabuhan atau pelabuhan tujuan.<sup>92</sup>

**c. Kelayakan Kapal**

Standar kelayakan merupakan aspek, yang pasti karena faktabahnya laut dan angin (bahaya laut) dapat mengerahkan pasukan tak terpikirkan. Namun, secara umum dipahami sebagai suatu keterampilan kekuatan, daya tahan dan teknik merupakan bagiandari konstruksi kapal dan pemeliharaan melanjutkan, bersamadengan awak kapal yang kompeten, yang memiliki kemampuan untuk berdiri bahaya unsur-unsur yang dapat cukup ditemui atau diharapkan selama pelayaran tanpa kehilangan atau kerusakan pada kargo tertentu dari sebuah kapal. Sebuah kapal yang layak melaut tidak berarti bahwa kapal tersebut tidak memiliki kemungkinan untuk tidak tenggelam. Oleh karena itu, hal terpenting yang harus dikedepankan mengenai suatu kapal yaitu kelayakan kapal tersebut untuk berlayar. Beberapa hal yang harus diperhatikan sehubungan dengan kelayakan dimaksud, seperti:

- Keselamatan kapal;
- Pencegahan pencemaran dari kapal;
- Garis muat kapal dan pemuatan;

<sup>92</sup> <http://www.maritimeworld.web.id/2011/04/pengertian-muatan.html> diakses pada tanggal 22 Juni 2016 pada pukul : 20.30 W.I.B

- Kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
- Status hukum kapal;
- Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal;
- Manajemen keamanan kapal.

Pemenuhan setiap persyaratan kelayakan kapal sebagaimana dimaksud di atas harus dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal. Telah dibentuk *International Safety Management* (ISM Code) dalam kaitannya dengan pengoperasian kapal yang telah menyebabkan keraguan kecemasan di antara pemilik kapal, operator dan manajer.<sup>93</sup>

#### d. Jenis Kapal

Berdasarkan peraturan pemerintah Nomor 47 tahun 1957 (LN 1957-104) tentang perizinan Pelayaran kapal laut, dibedakan antara dua jenis kapal laut yaitu sebagai berikut :<sup>94</sup>

##### - Kapal Laut

Setiap alat pengangkutan yang digunakan atau dimaksudkan untuk pengangkutan di laut. Pasal 310 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Menegaskan, kapal laut itu adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut dan diperuntukan untuk itu.

##### - Kapal Niaga

<sup>93</sup><https://hukummaritim.wordpress.com/2012/09/10/a-kelayakan-kapal/> diakses pada tanggal 13 Juni 2016 pukul : 13.00 W.I.B

<sup>94</sup>Wartini Soegeng, *Pendaftaran Kapal Indonesia*, (Bandung, Eresco, 1988) hlm 9

Kapal laut niaga yang melakukan pengangkutan barang-barang banyak sekali jenisnya karena jenis-jenis barang niaga yang harus diangkut oleh kapal tidak ada pembatasan sehingga kapal yang mengangkutnya pun berbeda-beda jenisnya, dan ada juga yang mengangkut penumpang.<sup>95</sup>

Mengenai pengertian kapal niaga ini tidak akan kita jumpai di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1969, akan tetapi dapat dijumpai di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1957 yang telah dicabut oleh Peraturan Pemerintah Nomor 2 tahun 1969.<sup>96</sup>

#### e. Operasional Kapal

Adanya kebangsaan kapal itu sehubungan dengan ketentuan yang terdapat di dalam pasal 311 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tentang surat-surat laut dan pas kapal. Dan untuk memenuhi ketentuan tersebut maka ditetapkan adanya Beslit Raja tanggal 27 November 1933 S. 1934 Nomor 78 mulai berlaku tanggal 1 Desember 1935. Beslit mana disebut dengan "*Zee-brieven en scheeps passen Besluit*" Beslit tentang surat-surat laut dan pas kapal, maka untuk memperoleh

---

<sup>95</sup>Ibid

<sup>96</sup>Djohari Santosa, *Pokok-pokok Hukum Perkapalan* (Yogyakarta, Press Yogyakarta, 2004) Hlm 8.

tanda kebangsaan kapal dikenal adanya 4 jenis surat bagi kapal, yaitu:<sup>97</sup>

- **Surat laut**, yang dapat diberikan kepada kapal laut yang berukuran bruto lebih dari 500 m<sup>3</sup> dan bukanlah kapal nelayan laut atau kapal pesiar.
- **Pas Kapal**, yang dapat diberikan kepada kapal laut untuk mana tidak dapat diberikan surat laut. Pas Kapal ada 2 macam yaitu :
  - Pas Tahunan, diberikan kepada kapal laut yang berukuran bruto kurang dari 500 m<sup>3</sup> dan yang bukan kapal nelayan laut atau kapal pesiar.
  - Pas Kecil, diberikan kepada kapal yang berukuran bruto kurang dari 20 m<sup>3</sup>, juga diberikan kepada nelayan laut atau kapal pesiar.
- **Surat Laut Sementara**, ini diperlukan buat pembelian kapal laut atau pembuatan kapal sedemikian itu, hal-hal mana itu terjadi di wilayah Republik Indonesia atau diluarnya. Surat laut sementara itu berlaku hanya paling lama 1 tahun.
- **Surat Izin** untuk suatu perjalanan atau lebih di dalam wilayah republik Indonesia.

---

<sup>97</sup> Wiwiho Soedjono, Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut (Jakarta: Bina Aksara, 1982)  
Hlm 13-14

#### f. Registrasi Kapal

Menurut pasal 314 ayat 1 Kitab Undang-undang Hukum Dagang bahwa untuk setiap kapal di Indonesia yang berukuran paling sedikit 20 m<sup>3</sup> isi kotor dapat didaftarkan dalam suatu register kapal menurut ketentuan yang akan ditetapkan dalam suatu ordonansi tersendiri.<sup>98</sup>

Kemudian untuk dapat memiliki tanda kebangsaan kapal itu, pemilik kapal harus mengajukan permohonan kepada Menteri Perhubungan dengan melampirkan *Groose* Pendaftaran kapal yang bersangkutan, tentunya untuk mendapatkan *Groose* tersebut, kapal harus didaftarkan terlebih dulu.<sup>99</sup>

Memang demikianlah adanya, sebab tujuan daripada pendaftaran kapal itu ialah untuk memungkinkan sebuah kapal dapat memperoleh tanda kebangsaan kapal.<sup>100</sup>

Faktor pentingnya pendaftaran kapal itu ialah sehubungan dengan hal agar tiap-tiap kapal laut memperoleh penunjukan kepribadiannya (identitasnya) terhadap kapal-kapal laut yang lain. Untuk menunjukan kepribadian kapal laut seperti itu maka pasal 16 ayat 1 Ordonansi Pendaftaran Kapal menyebutkan bahwa di tubuh kapal secara jelas dan terang dengan cara dibakarnya (*inbranden*) agar tidak mudah dihapus

<sup>98</sup>Djohari Santosa, *Pokok-pokok Hukum Perkapalan* (Yogyakarta, Press Yogyakarta, 2004) Hlm 19

<sup>99</sup>Ibid, Hlm 20

<sup>100</sup>Ibid

harus dituliskan tahun pendaftaran, nama kota pembukuan dan nomor pembukuannya.<sup>101</sup>

Menurut Pasal 2 Ordonansi Pendaftaran Kapal Jo Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : Kab. 3/4/4 tanggal 11 April 1970 bahwa pelaksanaan tugas pendaftaran dilakukan oleh “Dinas Pendaftaran dan Pencatatan Balik Nama Kapal” pada Kantor Syahbandar.<sup>102</sup>

Untuk kapal yang sedang dibangun dalam atau di galangan kapal, ditetapkan bahwa pendaftarannya dilakukan pada daerah hukum kesyahbandaran, dimana galangan kapal yang membangun kapal tersebut berada, misalnya sebuah kapal yang sedang dibangun oleh PT. PAL Surabaya, maka harus didaftarkan pada Kantor Syahbandar Surabaya.<sup>103</sup>

Pendaftaran Kapal yang sedang dibangun di galangan kapal ini sifatnya sementara yang hanya berlaku hingga kapal yang sedang dibangun itu selesai dibangun dan siap laut, kemudian setelah itu berlaku peraturan pendaftaran kapal yang biasa.<sup>104</sup>

Sedangkan untuk atau terhadap kapal yang sudah siap laut, tempat pendaftarannya bebas ditentukan oleh pemilik kapal atau pendaftar.

<sup>101</sup> Wiwiho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut* (Jakarta: Bina Aksara, 1982) Hlm12-13

<sup>102</sup> Djohari Santosa, *Pokok-pokok Hukum Perkapalan* (Yogyakarta, Press Yogyakarta, 2004) Hlm 20-21

<sup>103</sup> Ibid, Hlm 21

<sup>104</sup> Ibid

Namun demikian apabila telah salah satu tempat kesyahbandaran Surabaya, maka segala perbuatan hukum selanjutnya harus dilakukan ditempat yang sama yaitu Surabaya. Sedangkan kapal yang sudah didaftarkan disatu tempat tidak boleh didaftarkan di tempat lain.<sup>105</sup>

#### 4. Jenis-jenis Kapal Niaga

Menurut Drs. F.D.C Sudjatmiko dalam bukunya, Pelayaran Niaga, 1979 membedakan kapal-kapal niaga atas :<sup>106</sup>

- **Kapal Barang** (*Cargo vessel*), menurut spesialisasi pengangkutan barang-barang tersebut dapat dibagi atas kapal barang sebagai :
  - *General Cargo-Carrier*, yaitu kapal yang dibangun untuk tujuan mengangkut muatan umum, bermacam-macam barang yang dibungkus dalam peti, krat, keranjang, dan lain-lain.
  - *Bulk-Cargo-Carrier*, yaitu kapal yang harus dibangun khusus untuk mengangkut curahan yang dikapalkan dalam jumlah banyak sekaligus (biasanya muatan curahan atau bulk sebanyak satu kapal penuh sekali jalan), biasanya muatan yang berbutir-butir (*grain-cargo*) seperti beras, gandum, bahan galian, bijih besi, batu bara.
  - *Tanker*, yaitu kapal yang mengangkut muatan cair.

<sup>105</sup> Ibid

<sup>106</sup> Wartini Soegeng, *Pendaftaran Kapal Indonesia*, (Bandung, Eresco, 1988) hlm 10-12

- *Special Designed Ship*, yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut barang-barang seperti daging hewan yang diangkut dalam keadaan beku.
- Kapal *Container* atau kapal peti kemas, *Container* adalah peti besar, terbuat dari kerangka baja dengan dinding aluminium.
- **Kapal Penumpang** (*Passenger-vessel*), yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut orang.
- **Kapal barang dan penumpang** (*Cargo-passenger-vessel*), yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut orang dan muatan bersama-sama.
- **Kapal barang yang mempunyai akomodasi penumpang terbatas** (*Cargo-vessel with limited accommodation for passengers*), yaitu kapal barang biasa, baik berupa kapal *general cargo* maupun *bulk-cargo-carrier*, tetapi kapal ini diberi izin untuk membawa penumpang dalam jumlah yang terbatas, yaitu maksimum 12 orang. Yang dimaksud dengan akomodasi adalah akomodasi dalam kabin atau kelas-kelas kamar, bukan kelas dek. Kalau kapal barang tersebut mempunyai akomodasi lebih dari 12 penumpang, maka kapal itu termasuk jenis *Cargo-passenger-vessel*.

## C. Tinjauan Umum Asuransi Perkapalan

### 1. Asuransi Maritim Pada Umumnya

Pemahaman terkait dengan hukum pengangkutan di laut, ialah hukum yang mengatur tentang penyelenggaraan pengangkutan barang dan/atau orang menyeberangi lautan. Sampai dewasa ini maka hukum laut yang bersifat perdata ini (*privaat rechtelijk*) adalah masih menggunakan peraturan-peraturan yang sebelum perang dunia II masih berlaku, yaitu terutama buku Ke-II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.<sup>107</sup>

Dalam kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan berbagai literatur yang ditemukan oleh H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono dikenal dengan asuransi laut, asuransi dibidang pelayaran dengan pertimbangan :<sup>108</sup>

- Apabila menggunakan terminologi asuransi laut, kesannya yang dijadikan objek asuransi adalah laut yang bukan merupakan harta atau kekayaan yang dapat dijadikan sebagai objek asuransi;
- Dengan terminologi laut menimbulkan kesan yang diasuransikan semua kegiatan atau risiko yang terjadi dilaut yang tidak terbatas pada kegiatan transportasi atau pelayaran, namun juga kegiatan eksplorasi dan eksploitasi di laut, padahal hanya menguraikan asuransi yang berkaitan dengan pelayaran;

<sup>107</sup> Wiwiho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut* (Jakarta: Bina Aksara, 1982) Hlm 59.

<sup>108</sup> H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Asuransi Transportasi Darat-Laut-Udara* (Bandung: Mandar Maju, 2011) Hlm 123

– Pengertian pelayaran sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 yang dimaksud pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan laut, kepelabuhanan, kenavigasian, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim. Berdasarkan pengertian tersebut maka asuransi di bidang pelayaran adalah asuransi yang dibatasi terkait dengan angkutan laut, kapal, dan pencemaran di perairan yang diakibatkan oleh pengoperasian kapal.

Untuk suatu Negara kepulauan seperti Indonesia, dimana pengangkutan barang dilakukan melalui darat dan diteruskan dengan kapal laut dan adakalanya dilanjutkan dengan kapal terbang, maka asuransi pengangkutan barang lebih baik dilakukan secara terpadu dengan menggunakan satu polis untuk asuransi pengangkutan barang melalui darat, laut dan udara.<sup>109</sup>

Asuransi di bidang pelayaran dapat juga diadakan atas kapal dan barang-barang yang sudah dalam perjalanan. Asuransi dapat diadakan diatas kapal dan barang-barang yang sudah berangkat dari tempat bahaya seharusnya sudah mulai menjadi beban penanggung asalkan dalam polis dinyatakan :<sup>110</sup>

<sup>109</sup> Radiks Purba, *Asuransi Angkutan Laut* (Jakarta: Rineka Cipta, 1998) Hlm 171

<sup>110</sup> H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Asuransi Transportasi Darat-Laut-Udara* (Bandung: Mandar

- Saat keberangkatan kapal yang bersangkutan; atau
- Saat diangkutnya barang-barang dari pelabuhan pemberangkatan;
- Atau saat-saat tersebut tidak diketahui oleh tertanggung;
- Berita terakhir yang diterima oleh tertanggung tentang kapal dan barang-barang tersebut, dengan ancaman batal;
- Jika asuransi itu dilakukan untuk kepentingan pihak ketiga, harus jelas tanggal surat kuasanya itu; atau
- Pernyataan yang jelas, asuransi diadakan tanpa kuasa yang bersangkutan.

Rendahnya pasar asuransi maritim dipengaruhi oleh rendahnya kesadaran perusahaan swasta yang belum mendaftarkan kapalnya untuk masuk dan di-cover oleh perusahaan asuransi. Meskipun Undang-Undang telah mewajibkan seluruh kapal yang berlayar ke laut wajib untuk mendaftarkan asuransi kapalnya, dalam prakteknya jumlah kapal yang diasuransikan masih sangat rendah baik untuk asuransi mesin maupun kecelakaan kapal. Kesadaran berasuransi semakin rendah dengan tingginya premi asuransi maritim ketimbang jenis lainnya. Karena risikonya yang terbilang tinggi, premi yang ditetapkan untuk asuransi maritim pun lebih tinggi ketimbang asuransi jenis lainnya. Wajar jika tarif premi yang

ditetapkan melambung sebab tatkala terjadi kecelakaan kapal, perusahaan asuransi bisa menderita rugi hingga tiga kali lipat dari harga kapal.<sup>111</sup>

Kapal-kapal nelayan yang menjadi andalan bagi sektor kelautan dan perikanan pun tak luput dari pengembangan bisnis asuransi yang dilakukan. Mulai dari kapal kayu nelayan, termasuk nelayan untuk risiko kecelakaan diri. Hanya saja untuk mengembangkan asuransi di bidang maritim, perusahaan-perusahaan asuransi membutuhkan dukungan dari pemerintah untuk menerapkan standar kelayakan bagi kapal-kapal nelayan. “Industri asuransi umum siap memberikan perlindungan kapal nelayan. Dengan catatan, pemerintah menetapkan standar kelayakan untuk kapal-kapal nelayan,” ujar Direktur Eksekutif Asosiasi Asuransi Umum Indonesia (AAUI) Julian Noor.<sup>112</sup>

Beberapa kondisi yang selama ini tidak kondusif bagi perusahaan asuransi untuk mengelola bisnis asuransi kapal nelayan menurut Julian ada beberapa. Pertama, kapal-kapal nelayan Indonesia kebanyakan tidak memiliki identitas resmi atau biasa disebut buku kapal. Sementara bagi perusahaan asuransi, identitas merupakan prinsip mendasar yang harus dipenuhi. Kondisi lainnya sambung Julian, ukuran kapal-kapal nelayan di Tanah Air terbilang kecil. Semakin kecil kapal, semakin mudah mesin

<sup>111</sup> <http://indonesianindustry.com/ketika-asuransi-maritim-semakin-menarik/> diakses pada tanggal 22 Juni 2016 pada pukul : 22.00 W.I.B

<sup>112</sup> <http://indonesianindustry.com/ketika-asuransi-maritim-semakin-menarik/> diakses pada tanggal 22 Juni 2016 pada pukul : 22.00 W.I.B

kapal untuk dipindah-pindahkan. Sementara itu, sambung Julian, belum banyak kapal nelayan yang diasuransikan, terutama kapal jenis kayu.<sup>113</sup>

## 2. Perjanjian Asuransi Kapal Laut

Menurut Zian Farodis dalam polis Asuransi pengangkutan atau *marine insurance*, perusahaan asuransi selaku pihak yang berperan sebagai penanggung akan memberikan jaminan terhadap beberapa bentuk kerugian yang disebabkan oleh beberapa peristiwa, misalnya kehilangan atau kerusakan pada barang semasa dalam pelayaran. Selain itu, polis asuransi pengangkutan meliputi tiga bidang pokok sebagai berikut :<sup>114</sup>

- *Marine Hull policy*. Dalam polis asuransi pengangkutan, *marine hull policy* dapat dibedakan menjadi dua jenis penutupan pertanggungan. Dua jenis pertanggungan yang dimaksud yaitu pertanggungan yang bertalian langsung dengan kepentingan yang dimungkinkan sedang dialami oleh pemilik kapal disebabkan oleh beberapa bentuk peristiwa yang tidak diinginkan, serta pertanggungan yang bertalian erat dengan tanggung jawab pemilik kapal yang disebabkan oleh beberapa bentuk peristiwa yang tidak diinginkan.
- *Marine Cargo Policy*. Dalam polis asuransi pengangkutan, *marine cargo policy* merupakan salah satu bentuk polis yang memberikan

<sup>113</sup> <http://indonesianindustry.com/ketika-asuransi-maritim-semakin-menarik/> diakses pada tanggal 22 Juni 2016 pada pukul : 22.00 W.I.B

<sup>114</sup> Zian Farodis, *Buku Pintar Asuransi* (Jogjakarta: Laksana. 2014) Hlm 60

jaminan atau pertanggungan terhadap ragam bentuk barang-barang yang dikirimkan melalui jasa kapal. Selain, itu biaya pengangkutan termasuk juga keuntungan diharapkan bisa juga dimasukkan sebagai objek pertanggungan.

Asuransi yang menjamin kerusakan atau kerugian pada kapal akibat bahaya-bahaya dilaut (*perils of the seas*) seperti cuaca buruk, tabrakan, kandas, terdampar, tenggelam, tabrakan, serta menjamin risiko kebakaran, ledakan, pembajakan (*piracy*), pembuangan barang ke laut (*jettison*), tabrakan, kelalalaian nahkoda atau *crew*, dan lain-lain. Selain itu juga menjamin tanggung jawab kepada pihak ketiga akibat tabrakan kapal (*collision liability*) dan menjamin juga kontribusi kerugian umum (*general average*).<sup>115</sup>

Jaminan polis yang tersedia antara lain jaminan atau kondisi penuh (*full terms*) dan jaminan *total loss*. Kondisi penuh menjamin untuk kerugian sebagian (*partial loss*) dan kerugian seluruhnya (*total loss*). Sedangkan kondisi *total loss* hanya menjamin kerugian-kerugian seluruhnya (*total loss*) saja.<sup>116</sup>

---

<sup>115</sup> Tuti Rastuti, *Aspek Hukum Perjanjian* (Yogyakarta: Pustaka Yustisia, 2011) Hlm 132

<sup>116</sup> Ibid

– **Kerugian *Total loss***

Menurut H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono Kerugian total (*total loss*) yang dapat diklasifikasikan atas dua bagian yaitu :<sup>117</sup>

– Kerugian total yang aktual (*actual total loss*);

Kerugian total yang diderita terhadap milik atau benda yang diasuransikan sedemikian rupa, sehingga tidak dapat lagi diadakan perbaikan (*repair*), umpamanya :

–Kapal tenggelam;

–Kapal habis terbakar; atau

–Kapal meledak

– Kerugian total yang konstruktif (*constructive total loss*);

yaitu kerugian yang diderita masih bisa dilakukan perbaikan, dan masih mempunyai *sales value* (nilai jual). Di Amerika bilamana biaya untuk memperbaiki lebih besar dari 50%, maka dianggap sebagai kerugian total. Sedangkan di Indonesia batasnya sampai 75%.

Menurut Fransiscus Banjarnabor *total loss* adalah asuransi yang menjamin keseluruhan kerusakan yang akan diderita oleh pihak tertanggung dengan melakukan peninjauan-peninjauan terlebih dahulu kepada objek asuransinya.

<sup>117</sup> H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Asuransi Transportasi Darat-Laut-Udara* (Bandung: Mandar Maju, 2011) Hlm 147-148

– **Kerugian sebagian (*partial loss*)**

Menurut H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono Kerugian sebagian adalah kerugian yang terjadi tidak menyebabkan seluruh benda rusak, tetapi hanya sebagian saja, pada kerugian sebagian biasanya ada kontrak koasuransi (*coinsurance clause*).<sup>118</sup>

Menurut Pendapat Fransiscus Banjarnabor kerugian sebagian atau *partial loss* ini biasanya tidak terdapat banyak peminatnya melainkan mereka lebih memilih asuransi *All Risk*.<sup>119</sup>

### 3. Jenis Perjanjian Asuransi Rangka Kapal

Menurut Radiks Purba Pertanggungan yang diperlukan oleh pemilik kapal (Pengangkut) dalam kegiatannya mengoperasikan kapal maupun sebagai alat pengangkut muatan adalah asuransi sebagai berikut :<sup>120</sup>

- a. *Hull Insurance*, termasuk mesin, *ketel*, semua perlengkapan peralatan kapal sehingga disebut juga *Hull and Machinery (H & M) insurance*.
- b. *Increased value insurance* atau *Disbursement insurance*.
- c. *Freight insurance*.

<sup>118</sup> Ibid, Hlm 148

<sup>119</sup> Fransiscus Banjarnabor, Wawancara Pribadi, *Branch Manager* PT. Asuransi Sinar Mas, Tanjungpinang, 26 Juni, 2016

<sup>120</sup> Radiks Purba, *Asuransi Angkutan Laut* (Jakarta: Rineka Cipta, 1998) Hlm 84

– ***Hull and Machinery Insurance***

Menurut Radiks Purba Melindungi pemilik kapal atas kerugian atau kerusakan fisik kapalnya demikian juga menjamin pemilik kapal atas kewajiban dan tanggung jawabnya terhadap pihak ketiga, misalnya karena kapalnya bertabrakan dengan kapal lain, kapalnya menubruk dermaga, dan sebagainya. *Hull and Machinery Insurance* hanya berhubungan dengan kapal, mesin, *ketel* dan semua perlengkapan dan peralatan kapal (Pasal 539 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang).<sup>121</sup>

– ***Increased Value Insurance***

Menurut Radiks Purba Jika kapal mengalami *total loss* akibatnya bagi pemilik kapal selain dari kehilangan kapalnya, juga mengalami kerugian abstrak (*intangible loss*), yaitu kehilangan kemampuan untuk memperoleh penghasilan (uang tambang). Akibat lain dari kapal yang mengalami *total loss*, yaitu anak buah kapal akan kehilangan pekerjaan, demikian juga sarana dan pegawai-pegawai di darat terutama di pelabuhan akan berkurang kegiatan. Memang sarana dan pegawai-pegawai kapal yang terkena musibah tersebut dapat juga digunakan dan dipekerjakan untuk melayani kapal-kapal lain, tapi bagaimanapun keseluruhan kegiatan (*over-all operations*) akan terganggu keseimbangan dan berkurang kegiatannya. Selain itu

<sup>121</sup> Ibid

kemungkinan besar jumlah ganti rugi yang diperoleh pemilik kapal dari penanggung tidak cukup untuk membeli kapal yang sama kondisinya dengan kapal yang mengalami *total loss* tersebut sebagai akibat dari perubahan harga kapal di pasaran dunia (sejak dulu hingga sekarang, pada umumnya harga barang-barang buatan pabrik, termasuk kapal selalu naik di pasaran dunia). Atas kerugian yang (abstrak) demikian, para penanggung bersedia menanggung. Ini berarti bahwa pemilik kapal (tertanggung) dapat menutup asuransi kerguian tersebut, yang disebut *increased value insurance* atau yang disebut juga *disbursement insurance*.<sup>122</sup>

#### – **Freight Insurance**

Menurut Radisk Purba asuransi uang tambang (*Freight Insurance*) melindungi pemilik kapal (pengangkut) atas kehilangan penghasilan (uang tambang) sebagai akibat dari kerusakan atau kehilangan kapalnya atau barang-barang yang diangkut oleh kapal.

Terhadap kehilangan penghasilan tersebut pengangkut menurut kontrak pengangkutan tidak memperoleh uang tambang dari pemilik barang. Biaya asuransi uang tambang (*freight insurance*) dinyatakan dengan suatu persentase (%) dari harga pertanggungan *hull and machinery*.<sup>123</sup>

---

<sup>122</sup> Ibid, Hlm 85

<sup>123</sup> Ibid, Hlm 86

#### 4. *Protection and Indemnity*

Menurut F.X Sugiyanto P & I atau biasa juga disebut PANDI adalah kependekan dari kata *Protection & Indemnity*, yaitu jenis asuransi ganti rugi sebagai pertanggungjawaban terhadap gugatan dari pihak lain (dikenal sebagai tanggung gugat). Jenis asuransi ini tergolong sebagai asuransi tanggung gugat (tanggung jawab hukum-*liability insurance*) jenis asuransi ini menjamin segala macam jenis risiko tanggung gugat pemilik atau operator kapal sebagai konsekuensi dari tanggung jawabnya atas perjanjian yang menyangkut bidang jasa kelautan dengan :<sup>124</sup>

- Nahkoda dan/atau Anak Buah Kapal –ABK (dalam suatu perjanjian kerja laut, dan
- Penyewa kapal yang terikat dalam perjanjian sewa menyewa kapal atau ruang kapal dengan pelanggannya (*charter party*) berdasarkan waktu (*time charter party*), berdasarkan perjalanan (*voyage charter party*), ataupun perjanjian pengangkutan barang melalui laut di mana dalam pemberian jasa pengangkutan laut diterbitkan dokumen angkut (B/L).

Menurut H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono sebagaimana diketahui bahwa pelabuhan di Negara yang dilayani oleh perusahaan angkutan laut

<sup>124</sup> F. X Sugiyanto, Hukum Asuransi Maritim, Protection and Indemnity (P & I) Insurance (Jakarta: Salemba Humanika, 2009) Hlm 1.

Negara lain, telah menerapkan ketentuan atau persyaratan terhadap kapal yang masuk ke pelabuhan tersebut wajib menunjukkan *certificate of entry* sebagai bukti bahwa tanggung gugat kapal telah dijamin dengan asuransi *Protection & Indemnity (P & I)* (semua kapal wajib menutup risiko tanggung jawabnya dengan asuransi *Protection & Indemnity*).<sup>125</sup>

*Certificate of entry*, dokumen yang diterbitkan oleh *Protection & Indemnity Club* sebagai bukti dimulainya penutupan risiko oleh *Protection & Indemnity Club*. Dokumen ini sama seperti polis untuk asuransi umum, yang diberikan kepada pemilik atau operator kapal sebagai alat bukti bahwa mereka menutup risiko asuransi *Protection & Indemnity*.<sup>126</sup>

Dalam asuransi (P & I), pihak yang dijamin risikonya oleh perusahaan asuransi tidak disebut sebagai pihak tertanggung (*insured*) sebagaimana asuransi kerugian pada umumnya, tetapi disebut member. Asuransi tanggung gugat menjamin segala risiko tanggung gugat (*legal liability*) yang menjadi kewajiban member sebagai konsekuensi atau akibat yang timbul dari pengoperasian kapal laut oleh pemilik atau penyewa atau *manager* kapal terhadap segala tanggung gugat dari pihak kedua. Member terikat dalam suatu ikatan perjanjian (*contractual liability*) dan tanggung jawab hukum atau tuntutan pembayaran ganti kerugian terhadap pihak

---

<sup>125</sup> H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Asuransi Transportasi Darat-Laut-Udara* (Bandung: Mandar Maju, 2011) Hlm 123

<sup>126</sup> *Ibid*, Hlm 160

ketiga (*third party liability*), yang disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian dari diri sendiri, maupun orang lain yang dipekerjakannya.<sup>127</sup>

Berikut adalah risiko-risiko asuransi *Protection and Indemnity* menurut F. X Sugiyanto yang menjamin segala risiko-risiko tanggung jawab hukum dari pemilik atau operator kapal :<sup>128</sup>

- Tanggung jawab terhadap biaya yang timbul serta santunan sebagai akibat terjadinya kecelakaan atau karena sakitnya nahkoda dan awak kapal yang sedang bertugas, serta kecelakaan dan sakit yang diderita penumpang atau pihak ketiga, antarlain *stevedore*, *surveyor* dan pihak yang sedang berada di kapal.
- Tanggung jawab atas tuntutan kehilangan atau rusaknya muatan yang berhubungan dengan perjanjian pengangkutan barang.
- Ganti rugi terhadap tuntutan pengelola terminal atas kerusakan fasilitas pelabuhan, atau kerusakan kapal lain yang disebabkan oleh tubrukan, serta hilang atau rusaknya *floating object*, rambu navigasi, atau *property* milik orang lain.
- Tanggung jawab terhadap pencemaran di laut dan di sungai.
- Tanggung jawab sehubungan dengan tubrukan kapal, dimana tuntutan klaim melampaui nilai risiko tanggung jawab atau jumlah nilai pertanggungan dalam Asuransi *Hull & Machinery*.

<sup>127</sup> F. X Sugiyanto, *Hukum Asuransi Maritim, Protection and Indemnity (P & I) Insurance* (Jakarta: Salemba Humanika, 2009) Hlm 5.

<sup>128</sup> *Ibid*, Hlm 9

- Tanggung jawab kapal terhadap penyingkiran bangkai kapal dan pemasangan rambu-rambu petunjuk terhadap keberadaan bangkai kapal di dasar laut.

## 5. Wajib Asuransi dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008

### Tentang Pelayaran

Menurut H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono Asuransi di bidang pelayaran telah diatur secara lengkap dalam buku kedua dalam Bab IX, Bab XI, dan Bab XII Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Di samping itu apabila dalam Buku Kedua Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tidak diatur khusus, maka terhadap asuransi pelayaran diberlakukan ketentuan umum asuransi yang diatur dalam Buku I Bab IX Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.<sup>129</sup>

Berdasarkan Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran Pasal 41 berbunyi :

- “(1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:*
- a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;*
  - b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;*
  - c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau*
  - d. kerugian pihak ketiga.*
- (2) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh*

<sup>129</sup> H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Asuransi Transportasi Darat-Laut-Udara* (Bandung: Mandar Maju, 2011) Hlm 138

*kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.*

- (3) *Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”*

Dengan kata lain bahwa dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 telah diatur wajib asuransi bagi pengangkut untuk melaksanakan tanggung jawabnya kepada penumpang dan barang serta pihak ketiga. Undang-undang tersebut juga mengakui adanya kewajiban pengangkut untuk mengasuransikan tanggung jawab sosialnya kepada penumpang sesuai dengan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964.<sup>130</sup>

Pemilik atau operator kapal untuk memenuhi tanggung jawabnya (*liability*), menyingkirkan kerangka kapal (pasal 203 ayat 5). Kewajiban asuransi tersebut dilakukan terhadap kapalnya (bukan tanggung jawabnya) yang kemungkinan mengalami tenggelam atau kandas dalam pelayaran dan kolam pelabuhan yang mengganggu arus lalu lintas kapal, sehingga apabila pengangkut sudah mengasuransikan kapalnya terhadap peristiwa tenggelam atau kandas di dalam pelabuhan maka bila terjadi peristiwa maka perusahaan asuransi sebagai penanggung akan mengambil alih risiko dari pengangkut.<sup>131</sup>

Menurut H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono Pemilik atau operator kapal untuk memenuhi tanggung jawabnya (*liability*) apabila kapal yang

<sup>130</sup> Ibid, Hlm 140

<sup>131</sup> Ibid

dioperasikan menimbulkan pencemaran (pasal 231). Jadi di sini yang diasuransikan adalah tanggung jawabnya (*insurance liability*). Perusahaan yang melakukan kegiatan angkutan multimoda untuk memenuhi tanggung jawabnya (*liability*) apabila barang yang ditanganinya mengalami kerusakan, hilang, atau terlambat sampai ke penerima barang, karena kesalahan atau kelalaian perusahaan yang melakukan kegiatan angkutan multimoda (pasal 54). Jadi di sini yang diasuransikan oleh perusahaan yang melakukan kegiatan angkutan multimoda adalah tanggung jawabnya (*liability insurance*).<sup>132</sup>

Dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 disamping mengatur wajib asuransi juga mengatur wajib menempatkan jaminan, sesuai dengan pasal 100 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 kepada pemilik dan/atau operator kapal yang melaksanakan kegiatan dipelabuhan wajib memberi jaminan. Jaminan yang diberikan oleh pemilik dan/atau operator kapal tersebut untuk menjamin ganti rugi apabila terdapat kerusakan atau musnahnya bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan pengoperasian kapalnya.<sup>133</sup>

Sedangkan asuransi terhadap kapalnya (*hull and machenary*) dan awak kapal belum merupakan asuransi yang diwajibkan. Kewajiban mengasuransikan terhadap kapal hanya terhadap peristiwa atau kejadian

---

<sup>132</sup> Ibid, Hlm 140-141

<sup>133</sup> Ibid, Hlm 141

(*evenemen*) kapal yang kandas atau tenggelam di alur pelayaran dan pelabuhan yang harus disingkirkan atau diangkat agar tidak mengganggu keselamatan pelayaran, sedangkan asuransi terhadap kapal apabila terjadi peristiwa lain seperti diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tidak diwajibkan.<sup>134</sup>

#### **D. Tinjauan Implementasi Asuransi Perkapalan Terhadap Kapal Hasil Produksi Masyarakat Tanjungpinang**

##### **1. Pihak Pembuat Kapal**

Kondisi geografinis Tanjungpinang yang terletak sebagai kondisi kepulauan sehingga mengakibatkan bahwa sebagian besar bagian-bagian kota Tanjungpinang beserta Bintan merupakan wilayah pesisir, hal ini menyebabkan sebagian besar masyarakat-masyarakat menengah kebawah bermata pencaharian sebagai nelayan hingga ke pembuat perahu kecil (pompong).

Namun hal tersebut telah ditemukan khususnya dengan daerah-daerah terpencil tepatnya di wilayah yang bernama Tokojo, Kijang, Kabupaten Bintan, pada wilayah tersebut terdapat sejumlah masyarakat yang selama ini hidup dengan mata pencaharian sebagai pembuat kapal, mulai dari kapal kecil (pompong) hingga ke pembuatan kapal penangkap ikan

---

<sup>134</sup> Ibid, Hlm 142

(berukuran sedang atau 45 kaki) sehingga masyarakat sekitar tersebut sangatlah bergantung pada mata pencaharian satu-satunya ini.

Menurut pendapat Bapak Abdul Rahman, yang merupakan salah satu pembuat kapal kayu yang berukuran kecil hingga sedang pembuatan kapal kayu ini sangatlah tergantung pada ketersediaan kayu, karena umumnya pemasokan kayu-kayu tersebut datangnya dari luar wilayah Tanjungpinang, antara lainnya terdapat kayu-kayu Resek, Pulin, hingga ke kayu Jati, biasanya sebagian besar wilayah pemasok kayu tersebut adalah Kalimantan, sehingga hal tersebut mengakibatkan mereka membuat kapal kayu tersebut menggunakan kayu campuran yaitu mencampur semua jenis kayu yang didapatkan dengan operasional pembuatan kapal 3 hingga 4 bulan perkapal apabila bahan-bahan dasar pembuatan kapal telah didapatkan dan juga tergantung daripada ukuran besar kapal yang dibuatnya.

Menurut pendapat Bapak Abdul Rahman dan rekan kerjanya Bapak Bisri yang juga merupakan masyarakat yang bermata pencaharian sebagai pembuat kapal, kapal-kapal kayu yang biasanya telah dibuat mereka dan penduduk sekitar tidak mengasuransikan kapalnya dikarenakan menurut pendapat mereka tidak terdapat pengetahuan akan mengalihkan resikonya kepada pihak asuransi, dan juga kemudian dibebankan oleh premi yang cukup besar dari pihak asuransi, karena mayoritas penduduk sekitar membuat kapal-kapal kayu kecil hanya sebatas hobi untuk memancing

dilaut ataupun menangkap ikan dilaut, apabila dibebankan biaya beban melaut (biaya operasional kapal) sudah cukup memakai dana yang cukup besar apalagi akan ditambah dengan biaya premi asuransi yang mahal, mengakibatkan masyarakat-masyarakat yang memiliki kapal-kapal kecil tidak pernah berpikir untuk mengasuransikan kapalnya, apabila kapalnya rusak maka mereka yang ahli dalam bidang ini dapat memperbaikinya sendiri, apabila kapal tersebut tenggelam atau hilang, maka daripada membayar premi asuransi mereka lebih memilih untuk membuat sebuah kapal yang baru untuk menggantikan yang lamanya yang telah hilang atau rusak tersebut.

Kapal-kapal yang berukuran kecil yang dibuat secara langsung oleh masyarakat-masyarakat sekitar tidak memiliki surat-surat yang menunjang legalitas kapal, sehingga hal ini juga merupakan salah satu hambatan penilaian asuransi terhadap legalitas dokumen yang dikeluarkan oleh pihak syahbandar setempat karena menurut pendapat mereka, kapal-kapal kayu kecil buatan mereka hanya dipergunakan untuk memancing, penyeberangan laut hingga menangkap ikan dan tidak dipergunakan untuk perjalanan jauh sehingga hal ini, kapal buatan mereka tidak perlu memerlukan surat-surat resmi dari syahbandar setempat (didaftarkan) melainkan apabila akan dijualpun mereka hanya menggunakan kwitansi

yang ditempel materai tidak memakai perjanjian yang dibuat dihadapan pejabat yang berwenang.<sup>135</sup>

## 2. Pihak Asuransi

Asuransi khususnya dibidang perkapalan di Kota Tanjungpinang tergolong asuransi yang sangat jarang sekali, hanya satu yang ditemukan di Kota Tanjungpinang diantaranya adalah PT. Asuransi Sinar Mas, menurut pengakuan dari Bapak Fransiscus Banjarnabor selaku *Branch Manager* PT.

Asuransi Sinar Mas, merupakan perusahaan asuransi kapal satu-satunya yang ada di Kota Tanjungpinang, selain itu biasanya para pemilik kapal membeli asuransi kapal yang berada diluar Kota Tanjungpinang misalnya Batam, Jakarta, hingga ke negara tetangga yaitu Singapura.

Menurut Pendapat Bapak Fransiscus Banjarnabor Pihak PT. Asuransi Sinar Mas tidak menerima pengajuan asuransi kapal kayu dari kapal yang berukuran kecil maupun hingga ke kapal yang berukuran besar, karena menurutnya dalam penilaian sebuah objek asuransi tidak hanya mengenai legalitas objek yang diasuransikan namun juga pertimbangan resiko-resiko yang kedepannya akan terjadi dikemudian hari, dikarenakan kapal-kapal kayu buatan masyarakat memiliki resiko yang cukup tinggi dalam hal ini Pihak PT. Asuransi Sinar Mas tidak menerima pengasuransian kapal-kapal kayu, apabila terjadi musibah dikemudian hari, kapal-kapal kayu memiliki resiko yang cukup tinggi yang mengakibatkan kapal hancur, salah satu

<sup>135</sup> Abdul Rahman dan Bisri, Wawancara Pribadi, Pembuat Kapal Kayu, Tanjungpinang, 25 Juni, 2016

penyebabnya adalah kondisi cuaca, hal tersebut mengakibatkan Pihak PT. Asuransi Sinar Mas tidak memiliki skema asuransi terhadap kapal-kapal kayu buatan masyarakat.

Jenis-jenis pertanggungan yang ditawarkan antara itu terdapat jenis asuransi *all risk* dan jenis asuransi *total lost* khususnya untuk kapal-kapal yang terbuat dari *steel*, menurut pendapat Bapak Fransiscus Banjarnabor kapal-kapal yang terbuat dari *steel* dan *fiber* saja memiliki resiko yang cukup tinggi dalam pertanggungannya sehingga Pihak PT. Asuransi Sinar Mas lebih memilih menerima pertanggungan kapal-kapal yang terbuat dari *steel* dibanding kapal-kapal yang terbuat dari *fiber* dan kayu, selain dari penyebab dari bahan dasar pembuatan kapal tersebut, masalah legalitas juga menjadi salah satu penghambat, dikarenakan sebagian besar kapal-kapal kayu buatan masyarakat tersebut tidak banyak yang memiliki *grosse akta*, hal ini mengakibatkan objek tersebut tidak jelas, karena tidak diakuiinya oleh pihak yang berwenang, sehingga objek yang tersebut dianggap tidak bernilai oleh pihak asuransi.

Apabila ada pihak asuransi yang mau menanggung kapal-kapal kayu hasil buatan masyarakat pun pasti mereka menggunakan jenis metode asuransi tanggung renteng, dan terhadap pertanggungan yang dibebankan ke pihaknya sendiri pun akan di ikutkan ke re-asuransi namun jarang sekali pihak asuransi yang mau melakukan hal tersebut bisa dibilang hampir tidak ada perusahaan asuransi yang mau, karena tujuan dari pada awal

dibentuknya perusahaan asuransi selain daripada sebagai pihak penanggung resiko juga adalah untuk meraup keuntungan, hal tersebut merupakan alasan mengapa asuransi cenderung memilih objek asuransi yang resiko rusak atau hancurnya lebih kecil karena untuk mencari keuntungan.

Faktanya yang terjadi memang pihak PT. Asuransi Sinar Mas tidak melanggar ketentuan Undang-Undang Pelayaran yang mewajibkan seluruh kapal untuk mengasuransikan objeknya kepada pihak asuransi, karena meskipun PT. Asuransi Sinar Mas tidak menerima jenis asuransi tentang kapal, yang menanggung segala resiko kerusakan kapal, namun mereka tetap menyediakan asuransi penarikan badan kapal yang tenggelam di dasar laut (evakuasi bangkai kapal di dasar laut) yang dalam hal ini telah diwajibkan oleh pemerintah Indonesia khususnya melalui Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 tahun 2008, karena tenggelamnya sebuah kapal didasar laut pastinya akan merusak biota-biota laut dari ekosistem laut, hingga ke karang-karang sehingga bangkai kapal tersebut wajib dievakuasikan ke darat, tentunya dengan biaya premi yang tidak murah karena biaya pengevakuasian jelas memakan biaya yang lebih besar.<sup>136</sup>

---

<sup>136</sup> Fransiscus Banjarnabor, Wawancara Pribadi, *Branch Manager* PT. Asuransi Sinar Mas, Tanjungpinang, 26 Juni, 2016