

**PENERAPAN SYARAT KLAIM ASURANSI DALAM PERJANJIAN**

**ASURANSI PENGANGKUTAN LAUT**

**(Studi Kasus PT. Jasaraharja Putera Terhadap Klaim Asuransi)**

**SKRIPSI**



Oleh:

**ANGGIT WAHYU WIDYANTO**

No. Mahasiswa: 16410029

**PROGRAM STUDI S1 ILMU HUKUM**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**YOGYAKARTA**

**2021**

**PENERAPAN SYARAT KLAIM ASURANSI DALAM PERJANJIAN  
ASURANSI PENGANGKUTAN LAUT**

**(Studi Kasus PT. Jasaraharja Putera Terhadap Klaim Asuransi)**

**SKRIPSI**



**ANGGIT WAHYU WIDYANTO**

No. Mahasiswa: 16410029

**PROGRAM STUDI (S1) ILMU HUKUM**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**YOGYAKARTA**

**2021**

**PENERAPAN SYARAT KLAIM ASURANSI DALAM PERJANJIAN**

**ASURANSI PENGANGKUTAN LAUT**

**(Studi Kasus PT. Jasaraharja Putera Terhadap Klaim Asuransi)**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Guna Memperoleh  
Gelar Sarjana (Sastra – 1) pada Fakultas Hukum  
Universitas Islam Indonesia  
Yogyakarta

Oleh:

**ANGGIT WAHYU WIDYANTO**

No. Mahasiswa: 16410029

**PROGRAM STUDI (S1) ILMU HUKUM**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**



**PENERAPAN SYARAT KLAIM ASURANSI DALAM  
PERJANJIAN ASURANSI PENGANGKUTAN LAUT  
(Studi Kasus PT. Jasaraharja Putera Terhadap Klaim Asuransi)**

Telah diperiksa dan disetujui Dosen Pembimbing Tugas Akhir untuk diajukan  
ke depan TIM Penguji dalam Ujian Tugas Akhir / Pendadaran  
pada tanggal 09 Maret 2021

Yogyakarta, 29 Mei 2021  
Dosen Pembimbing Tugas Akhir,



Ery Arifudin, S.H., M.H.



**PENERAPAN SYARAT KLAIM ASURANSI DALAM  
PERJANJIAN ASURANSI PENGANGKUTAN LAUT  
(Studi Kasus PT. Jasaraharja Putera Terhadap Klaim Asuransi)**

Telah Dipertahankan di Hadapan Tim Penguji dalam  
Ujian Tugas Akhir / Pendaran  
pada tanggal 09 Maret 2021 dan Dinyatakan LULUS

Yogyakarta, 29 Mei 2021

Tim Penguji

1. Ketua : Budi Agus Riswandi, Dr., S.H., M.Hum.
2. Anggota : Inda Rahadiyan, S.H., M.H.
3. Anggota : Abdurrahman Al-Faqiih, S.H., M.A., LL.M.

Tanda Tangan



Mengetahui:

Universitas Islam Indonesia  
Fakultas Hukum  
Dekan,

**Dr. Abdul Jamil, S.H., M.H.**

NIK. 904100102

**SURAT PERNYATAAN**  
**ORISINALITAS KARYA TULIS ILMIAH BERUPA TUGAS AKHIR**  
**MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**



Yang bertanda tangan dibawah ini, saya:

Nama : **Anggit Wahyu Widyanto**

No. Mahasiswa : 16410029

Benar-benar merupakan mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang telah melakukan penulisan Karya Tulis Ilmiah (Tugas Akhir) berupa skripsi dengan judul: **PENERAPAN SYARAT KLAIM ASURANSI DALAM PERJANJIAN ASURANSI PENGANGKUTAN LAUT (Studi Kasus PT. Jasaraharja Putera Terhadap Klaim Asuransi)**. Karya Tulis Ilmiah ini akan saya ajukan kepada Tim Penguji dalam Ujian Pendadaran yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

Sehubungan dengan hal dengan ini saya menyatakan:

1. Bahwa karya tulis ilmiah ini adalah benar-benar karya sendiri dan dalam penyusunan tersebut tunduk dan patuh pada kaidah, etika, dan norma-norma penulisan sebuah karya ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
2. Bahwa meskipun secara prinsip baik hak milik atas tulis ilmiah ini ada pada saya, namun demi untuk kepentingan-kepentingan yang bersifat akademik dan pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada

## Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia dan

Perpustakaan di lingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan karya tulis ilmiah saya tersebut.

Selanjutnya berkaitan dengan hal diatas (terutama terdapat pada butir no.1 dan no.2), saya sanggup menerima sanksi, baik sanksi administratif, akademik, bahkan sanksi pidana, jika saya terbukti secara kuat dan meyakinkan telah melakukan perbuatan yang menyimpang dari pernyataan saya tersebut. Saya juga akan bersikap kooperatif untuk hadir, menjawab, melakukan pembelaan terhadap hak-hak saya, serta menandatangani acara terkait yang menjadi hak dan kewajiban saya, di depan "Majelis" atau "Tim" Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang ditunjuk oleh pimpinan fakultas apabila tanda-tanda plagiasi disinyalir ada/terjadi pada karya tulis ilmiah saya ini, oleh pihak Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, dalam kondisi sehat jasmani dan rohani, dengan sadar serta tidak ada tekanan dalam bentuk apapun dan oleh siapapun.

Yogyakarta, 14 februari 2021

Yang membuat pernyataan,



(Anggit Wahyu Widyanto)

NIM : 16410029

## CURRICULUM VITAE

1. Nama Lengkap : Anggit Wahyu Widyanto
2. Tempat Lahir : Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta
3. Tanggal Lahir : 7 November 1997
4. Jenis Kelamin : Laki-laki
5. Golongan Darah : O
  - a. Alamat : Wiyoro Lor RT 04  
No.132,Baturetno,Banguntapan,Bantul,Daerah Istimewa Yogyakarta
6. Identitas Orang Tua
  - a. Nama Ayah : Sudarsono  
Pekerjaan Ayah : PNS
  - b. Nama Ibu : Sri Itaningsih  
Pekerjaan Ibu : Ibu rumah tangga
7. Riwayat Pendidikan
  - a. SD : SD Negeri Wiyoro
  - b. SMP : SMP Muhammadiyah 2 Yogyakarta
  - c. SMA : SMA Negeri 1 Sewon
8. Organisasi
  1. UKM Basket FH UII
9. Hobby : Basket

Yogyakarta, 14 februari 2021

Yang Bersangkutan,

(Anggit Wahyu Widyanto)

NIM. 16410029



## HALAMAN MOTTO



*Jangan takut untuk bermimpi. Karena mimpi adalah tempat menanam benih harapan dan memetakan cita-cita.*

*(Luffy One Piece)*

*My dad always told me, 'I don't care what you do. Just aim to be the best at it.*

*Even if it's the world's best window cleaner.*

*(Bruce Dickinson Iron Maiden)*

## HALAMAN PERSEMBAHAN



Puji dan rasa syukur atas segala rahmat dan hidayah yang diberikan Allah SWT kepada penulis sehingga penulis Tugas Akhir ini dapat terselesaikan dengan lancar

Penulisan Tugas Akhir ini penulis untuk persembahkan teruntuk:

1. Allah SWT yang telah memberikan rahmat, hidayah dan segala anugrah-Nya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini
2. Kedua orang tua penulis Sudarsono dan Ibu Sri Itaningsih yang selalu memberikan bantuan secara materil dan moril serta selalu memberikan kasih sayang kepada penulis
3. Kakak penulis Bagas Ardi Wicaksono dan Jati Mutiara yang selalu menyemangati kepada penulis
4. Keluarga besar penulis yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu
5. Seluruh sahabat dari penulis yang tidak bisa disebutkan satu persatu
6. Serta almamater Universitas Islam Indonesia

## KATA PENGANTAR



*Assalaamu'alaikum Wr.Wb*

*Alhamdulillahirobbil'alamin*, Segala puji bagi Allah SWT, Sang Pemilik dunia dan segala-galanya, tiada Tuhan selain Allah dan hanya kepada-Nya lah kita patut memohon dan berserah diri. Hanya karena rahmat dan hidayah-Nya lah penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “**PENERAPAN SYARAT KLAIM ASURANSI DALAM PERJANJIAN ASURANSI PENGANGKUTAN LAUT (Studi Kasus PT. Jasaraharja Putera Terhadap Klaim Asuransi)** ” Tak lupa shalawat serta salam selalu kita junjung tinggi kepada Nabi Muhammad SAW, dengan syafaatnya dari beliau kita dapat terbebas dari zaman jahiliyah hingga zaman yang terang-benderang.

Skripsi ini dimaksudkan untuk memenuhi sebagian syarat untuk memperoleh gelar strata-1 (S1) pada Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia

Terwujudnya skripsi ini tidak lepas dari doa, bantuan, bimbingan dan dorongan semangat dari orang-orang tersekat dan dari berbagai pihak. Maka kiranya penulis disini menyampaikan ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Allah SWT beserta Rosul-Nya yang telah memberi rahmat dalam segala halnya kepada penulis.

2. Orang Tua dari penulis Bapak Sudarsono dan Ibu Sri Itaningsih yang se selalu memberikan motivasi, semangat dan dorongan hingga penulis bisa sampai kepada titik ini.
3. Serta keluarga kecil saya yang selalu banyak mendoakan dan memberi fasilitas dalam bidang apapun yang tak henti-hentinya untuk mendukung agar apa yang dicita-citakan oleh penulis tercapai.
4. Keluarga besar penulis yang selalu mendoakan untuk mendukung penulis dalam hal apapun.
5. Yang terhormat, Bapak Ery Arifudin S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing skripsi, terimakasih telah membimbing dan mengarahkan jalannya skripsi penulis dengan sabar sehingga skripsi penulis dapa selesai serta terimakasih telah meluangkan waktu dalam proses menyusun skripsi ini.
6. Yang terhormat Dr. Abdul Jamil, S.H., M.H., Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
7. Bapak dan Ibu selaku seluruh staff karyawan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang telah melayani dan memberikan informasi kepada penulis.
8. Sahabat-sahabat sehidup semati Galskinyo, Ayuby, Yunu, Caca, Uun, Ojan, Chutta, Fakhri Gendut, Doan Krillin, Asa, Rapdi. Terimakasih banyak telah menjadi penyeimbang penulis, Terimakasih telah menjadi tempat berkeluh kesah disaat penulis sedih, memberi solusi disaat penulis sedang mempunyai masalah.

Jasa kalian tidak akan terlupakan. Sekali lagi terimakasih banyak untuk Dark Circle. Tanpa kalian dalam masa-masa perkuliahan dan seterusnya pasti kurang indah. Terimakasih!.

9. Teman-teman di Wiyoro yang selalu menjadi tempat berlabuh disaat penulis suntuk dalam suatu hal, Terimakasih.
10. Serta pihak-pihak lain yang tidak bisa penulis sebutkan yang telah mendukung dalam penulisan skripsi ini.

Penulis disini menyadari bahwa isi maupun bahasa skripsi ini masih sangat jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu penulis memohon maaf sebesar-besarnya apabila terdapat kesalahan dan kekeliruan dalam skripsi ini. Serta penulis mengharapkan kritik dan saran dari semua pihak.

Akhir kata, Penulis berharap semoga penelitian ini bermanfaat bagi kita semua, atas segala bantuan dan dukungan yang telah diberikan, semoga mendapat imbalan dan ridho dari Allah SWT. Amin.

*Wassalaamu'alaikum. Wr. Wb.*

Yogyakarta, 14 februari 2021

Anggit Wahyu Widyanto

## DAFTAR ISI

Halaman Sampul.....	i
Halaman Judul.....	ii
Halaman Persetujuan.....	iv
Halaman Pengesahan.....	v
Surat Pernyataan Orisinalitas.....	vi
Curriculum Vitae.....	vii
Halaman Motto.....	viii
Halaman Persembahan.....	ix
Kata Pengantar.....	xiii
Daftar Isi.....	xiv
<u>Abstrak.....</u>	<u>xvi</u>
<u>/BAB I.....</u>	<u>1</u>
<u>PENDAHULUAN.....</u>	<u>1</u>
A.Latar Belakang .....	1
B.Perumusan Masalah .....	9
C.Tujuan Penelitian .....	9
D.Manfaat Penelitian .....	9
E.Kerangka Teori .....	10
F. Metode Penelitian.....	27
<u>BAB II.....</u>	<u>31</u>
<u>TINJAUAN UMUM TENTANG ASURANSI DAN PENGANGKUTAN LAUT.....</u>	<u>31</u>
A.Tinjauan Umum tentang Asuransi.....	31
1. Pengertian Asuransi.....	31
2. Klaim Asuransi.....	35
3. Klasifikasi Asuransi.....	37
4. Peristiwa Tidak Pasti atau <i>Evenement</i> .....	38
B.Tinjauan Umum tentang Pengangkutan Laut .....	39
1. Pengertian Pengangkutan Laut.....	39
2. Jenis-jenis Pengangkutan Laut.....	41
C. Hubungan Hukum dalam Perjanjian Pengangkutan Laut.....	43

D. Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut .....	45
<b><u>BAB III</u></b> .....	55
<b><u>HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</u></b> .....	55
<b><u>A. Syarat Klaim Asuransi dalam Kasus Tenggelamnya Kapal di Indonesia</u></b> .....	55
<b><u>A.1.Klaim Asuransi dalam kasus PT Jasaraharja Putera ditinjau dari</u></b> <b><u>Hukum Perasuransian Indonesia</u></b> .....	62
<b><u>B. Penyelesaian Terhadap Kerugian Pengangkutan Laut Akibat</u></b> <b><u>Evenement Oleh Perusahaan Asuransi Di Indonesia.</u></b> .....	78
<b><u>B.1.</u></b> Tanggungjawab PT Jasaraharja Putera terhadap keterlambatan pembayaran Klaim Asuransi .....	98
B.2.Penyelesaian Sengketa Asuransi PT Jasaraharja Putera dengan Pihak Tertanggung.....	106
<b><u>C.Tanggung Jawab Pengangkutan dalam Islam</u></b> .....	118
<b><u>BAB IV</u></b> .....	120
<b><u>PENUTUP</u></b> .....	120
A.Kesimpulan.. .....	120
B.Saran .....	122
<b><u>DAFTAR PUSTAKA</u></b> .....	124
a. Sumber Buku: .....	124
<b><u>Soekardono R., <i>Hukum Dagang Indonesia, Jilid III, Rajawali, Jakarta,</i></u></b> <b><u>1984</u></b> .....	125
b. Sumber Peraturan Perundang-Undangan.....	126
c. Sumber Jurnal.....	127
Githa Fitria Lisa Ulfa, Tanggung jawab PT Jasaraharja Putera Pekanbaru terhadap ganti rugi asuransi pada pengangkutan barang melalui jalur laut berdasarkan Undang-undang nomor 40 tentang Perasuransian, <i>JOM Fakultas hukum</i> , Vol. III No. 2, Oktober 2016 ...	127
d. Data Elektronik .....	127
e. Sumber Lain .....	128

## **ABSTRAK**

*Pengangkutan air adalah proses pengangkutan barang dengan menggunakan kapal untuk membawa barang menuju tempat tujuan dan menurunkan barang dari kapal ke tempat tujuan. Dalam pengangkutan barang melalui pengangkutan air menurut Pasal 41 ayat (3) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, barang yang dikirim wajib diasuransikan. Asuransi pelayaran sendiri dalam dunia pengangkutan barang sudah diakui dan diatur dalam Hukum internasional maupun Hukum Nasional. Permasalahan terjadi ketika Kapal Angkutan barang yang membawa Bahan Bakar Minyak Pertamina dan Pertamina karam. PT Jasaraharja Putera selaku penanggung asuransi melakukan tindakan yang menghambat proses pembayaran klaim asuransi kepada pemegang polis. Oleh karena itu, penelitian ini mengkaji bagaimana tanggungjawab PT Jasaraharja Putera terhadap tenggelamnya kapal yang telah diasuransikan dan mengkaji bagaimana penyelesaian sengketa terhadap kasus yang menimpa PT Jasaraharja Putera. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian Empiris Yuridis dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Dari penelitian ini dihasilkan PT Jasaraharja terdapat indikasi melakukan Perbuatan Melawan Hukum dengan melanggar Undang-undang No 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian dan Wanprestasi terhadap pemegang polis selain itu penyelesaian sengketa antara PT Jasaraharja putera dapat dilakukan melalui Jalur non-litigasi melalui di BPSK, dan Lembaga Alternatif Penyelesaian Sengketa OJK. Untuk Litigasi dapat dilakukan dengan cara mengajukan gugatan PMH dan Wanprestasi kepada pengadilan.*

*Kata kunci: asuransi, pengangkutan laut, penyelesaian sengketa.*



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Kemajuan dan kelancaran sarana transportasi akan menunjang pelaksanaan pembangunan berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan dan distribusi hasil pembangunan berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air. Berbagai macam sarana transportasi, seperti transportasi darat, laut dan udara, sarana transportasi udara banyak dibutuhkan karena wilayah Indonesia yang begitu luas. Dewasa ini, transportasi melalui udara, laut maupun darat banyak dibutuhkan, terutama untuk keperluan pengiriman barang. Dalam hal pengiriman barang, sarana transportasi pengiriman yang dibutuhkan untuk mengirim barang biasa disebut dengan jasa pengiriman barang/jasa pengangkutan barang.

Pengiriman barang memungkinkan perorangan, pengusaha atau kalangan usahawan untuk memanfaatkan jasa pengiriman barang sebagai sarana mengirim barang miliknya sesuai dengan keinginannya. secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba di tempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang atau barang yang diangkut. Tiba ditempat tujuan artinya proses pemindahan dari suatu tempat ke tempat tujuan berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan sesuai

waktu yang direncanakan.<sup>1</sup> Salah satu jenis jasa pengiriman barang yang terdapat di Indonesia adalah jasa pengiriman barang *via* laut.

Masalah pelaksanaan perjanjian pengiriman barang melalui laut mengacu pada aturan-aturan yang terdapat dalam KUHPerdara dan KUHD serta berbagai peraturan perundangan khusus lainnya seperti Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Dalam perjanjian pengiriman barang, maka pihak pengirim sebagai penyelenggara jasa pengiriman barang mempunyai hak untuk menerima pembayaran atas biaya pengiriman dari pengirim. Pihak penyedia jasa memiliki kewajiban untuk melaksanakan tugasnya yaitu mengirim barang tersebut.

Munculnya jasa pengangkutan secara langsung akan berpengaruh terhadap perlindungan hukum bagi pihak pengirim barang yang menggunakan sarana angkutan tersebut karena bila penyelenggara pengangkutan tidak selamat akan terjadi dua hal, yaitu barangnya sampai tempat tapi tidak ada (musnah) atau ada tetapi rusak sebagian atau seluruhnya. Barang muatan yang hilang, rusak, dan terlambat sampai tempat tujuan menjadi tanggung jawab pengangkut, artinya pengangkut membayar ganti kerugian terhadap barang yang hilang, rusak dan terlambat sampai tempat tujuan tersebut.<sup>2</sup>

Munculnya peristiwa pengangkutan menimbulkan adanya hak dan kewajiban antara penyelenggara jasa dengan pengguna jasa. Setelah terpenuhi adanya pembayaran biaya dari pengguna jasa, maka penyelenggara jasa

---

<sup>1</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Ctk. IV, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008, hlm. 16

<sup>2</sup> *Ibid.*, hlm.34

memiliki tanggungjawab untuk mengirim barang. Selain mengirimkan barang, penyelenggara pengangkutan khususnya dibidang perairan bertanggungjawab untuk mengasuransikan barang yang dibawanya.<sup>3</sup> Perusahaan pengangkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan terhadap barang yang diangkutnya tersebut.

Asuransi merupakan salah satu upaya untuk mengalihkan resiko yang disertai pembayaran premi. Pengaturan asuransi terdapat dalam Kitab Undang-undang Hukum dagang dan diluar Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Asuransi merupakan suatu kemauan untuk mentapkan kerugian-kerugian kecil yang sudah pasti sebagai pengganti kerugian-kerugian yang belum pasti.<sup>4</sup> Undang Undang No. 40 tahun 2014 tentang Perasuransian, dijelaskan Asuransi adalah perjanjian anantara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang mejadi dasar penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan.<sup>5</sup>

Imbalan dalam hukum perasuransian berupa, memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti;<sup>6</sup> atau memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang

---

<sup>3</sup> Pasal 41 ayat (3) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>4</sup> Abbas Salim, *Dasar-dasar Asuransi*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1995, hlm. 1.

<sup>5</sup> Pasal 1 Ayat (1) Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian.

<sup>6</sup> Pasal 1 ayat (1) Huruf a, Undang-Undang No.40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian

didasarkan pada hidupnya bertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.<sup>7</sup>

Selanjutnya, Asuransi pengangkutan laut merupakan asuransi yang berakitan dengan kepentingan yang ditanggung. Kepentingannya tersebut yaitu kapal beserta muatannya.<sup>8</sup> Penanggung dan tertanggung mengikatkan diri sehingga membentuk suatu perjanjian asuransi. Perjanjian asuransi adalah suatu perbuatan yang hasilnya mengenai untung ruginya bagi para pihak bergantung pada suatu kejadian yang belum tentu.<sup>9</sup>

Pasal 87 KUHD menetapkan tanggung jawab ekspediter terhadap barang yang telah diserahkan pengirim kepadanya (ekspediter).<sup>10</sup> Seperti perjanjian lainnya yang menganut asas bebas berkontrak, dalam hal ini dapat dilihat pada Pasal 1338 KUHPerdara, dimana semua persetujuan yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

Para pihak baik pengangkut (*carrier*) dan pengirim (*shipper*), diberikan kebebasan seluas-luasnya untuk menetapkan syarat-syarat dari isi perjanjian yang mereka buat dalam mengatur segala sesuatunya mengenai pengangkutan yang diselenggarakan. Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu

---

<sup>7</sup> Pasal 1 ayat (1) Huruf b, Undang-Undang No.40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian

<sup>8</sup> Radiks Purba, *Asuransi Angkutan Laut*, Jakarta: Rineka Cipta, 1998, hlm. 4

<sup>9</sup> Tiara Wahyu dan Indri Fogar, Analisis Yuridis Tentang Penolakan Pembayaran Klai Asuransi Pengangkutan Laut Oleh Penanggung Kepada Tertanggung, *Jurnal Novum*, Volume 5, Nomor 1, 2010, hlm. 43

<sup>10</sup> Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 1987, hlm.

tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>11</sup>

Dalam perjanjian pengangkutan khususnya pengangkutan barang terkait dua pihak, yaitu pengangkut dan pengirim barang. Jika tercapai kesepakatan di antara para pihak, maka pada saat itu lahirlah perjanjian pengangkutan. Apabila pengangkut telah melaksanakan kewajibannya menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang, pengangkut telah terikat pada konsekuensi-konsekuensi yang harus dipikul oleh pengangkut barang atau tanggung jawab terhadap barang yang diangkutnya. Kewajiban itu timbul tanggung jawab pengangkut, maka segala sesuatu yang mengganggu keselamatan penumpang atau barang menjadi tanggung jawab pengangkut. Dengan demikian, berarti pengangkut berkewajiban menanggung segala kerugian yang diderita oleh penumpang atau barang yang diangkutnya tersebut.<sup>12</sup>

Permasalahan yang biasanya terjadi dalam perjalanan pengangkutan barang, ketika barang kiriman yang telah sampai ke tempat tujuan, kadang-kadang sudah tidak utuh lagi sebagaimana dalam keadaan semula sewaktu barang akan dikirim atau ada sebagian barang yang hilang. Dengan adanya kesalahan atau kelalaian tersebut, tentunya dapat mengakibatkan suatu kerugian kepada pihak pemilik barang, sehingga dapat menimbulkan suatu tuntutan atau klaim terhadap pihak pengangkut, seperti halnya banyak kasus terjadi ketika dalam masa ekspedisi barang yang dikirimkan oleh konsumen

---

<sup>11</sup> H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta: Djambatan 2003, hlm. 2

<sup>12</sup> Ridwan Khairandy, *Pengantar Hukum Dagang*, Yogyakarta: FH UII Press, 2006, hlm. 184.

tidak datang ke tempat tujuan sesuai waktu yang disepakati atau bahkan terjadi kerusakan atau kehilangan terhadap barang. Hal tersebut tentu sangat merugikan pihak konsumen. Maka dari itu seharusnya konsumen dilindungi dengan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Akibat kejadian tersebut konsumen penerima meminta pertanggungjawaban dari pihak jasa pengirim barang dan asuransi, akan tetapi ternyata prosesnya berbelit karena menurut pihak jasa pengirim barang dan asuransi, pihak penerima yang harus melaporkan terlebih dahulu kepada pihak Kepolisian bahwa telah kehilangan barang.

Pada tanggal 9 September 2013, pihak tertanggung menyepakati dan menandatangani perjanjian asuransi dengan pihak PT. Jasaraharja Putera dengan nomor polis 116000301091500035 dan objek pertanggungan berupa bahan bakar minyak (BBM) yang terdiri dari Premium, Pertamina Plus dan Solar dengan nilai pertanggungan sebanyak Rp. 1.675.000.000.00 (satu miliar enam ratus tujuh puluh lima juta rupiah). Perjanjian asuransi tersebut berlaku selama 8 (delapan) hari, mulai dari tanggal 20 September 2013 sampai dengan tanggal 28 September 2013.

Bahan bakar minyak (BBM) tersebut diangkut dari Sungai Duku menuju Selat Panjang pada tanggal 20 September 2013. Akan tetapi kapal yang mengangkut bahan bakar minyak (BBM) mengalami kerusakan di bagian mesin, kamar mesin mengalami kebocoran, menyebabkan kapal yang terbuat

dari kayu tersebut miring dan kemasukan air sehingga kapal tenggelam dan mengakibatkan hilangnya barang milik perusahaan atau tertanggung.

Sesuai dengan isi polis yang menerangkan bahwa pemberitahuan klaim kepada pihak asuransi paling lama 10 (sepuluh) hari dari waktu kerugian, maka pihak tertanggung mengajukan klaim kepada pihak PT. Jasaraharja Putera setelah 3 (tiga) hari dari kecelakaan atau kerugian yang terjadi. Pemberian dan penyelesaian ganti rugi itu harus dilakukan selama 30 (tiga puluh) hari sejak klaim itu diterima dan sejak adanya persetujuan rugi tersebut sejumlah Rp. 1.256.250.000.00 (satu miliar dua ratus lima puluh enam dua ratus lima puluh ribu rupiah) yang dihitung berdasarkan perjanjian polis yang digunakan yaitu *Institute Cargo Clauses (ICC) (C)*.

Pada kasus ini PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru memiliki tanggung jawab atas terjadinya *evenement* dan harus memenuhi prestasi sesuai dengan perjanjian asuransi, tetapi pada kenyataannya pihak PT. Jasaraharja Putera tidak memenuhi prestasi sebagaimana yang terdapat di dalam perjanjian. Awalnya pihak PT. Jasaraharja Putera menolak klaim dengan alasan biaya ganti rugi terlalu besar dengan adanya alasan tersebut pihak tertanggung tidak bisa menerima dan ingin melakukan gugatan ke pengadilan, namun pemberian ganti rugi itu tetap dilakukan melalui prosedur dan musyawarah, akan tetapi PT. Jasaraharja Putera sendiri melalaikan ganti rugi dan tidak memenuhi prestasi dalam menyelesaikan ganti rugi yang seharusnya paling lama diberikan dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari. Pihak PT. Jasaraharja

Putera sendiri menyelesaikan pemberian ganti rugi tersebut melampaui batas yang ditentukan, yaitu 42 (empat puluh dua) hari, sehingga pihak tertanggung mengalami kerugian imateriil yaitu terhambatnya roda perekonomian usaha perusahaan.

Bahwa dari penjelasan diatas maka beberapa keadaan menimbulkan adanya kerugian terhadap pengguna jasa pengiriman barang dalam pengangkutan laut. Adanya kewajiban dari penyelenggara jasa adalah seperti yang disebutkan diatas yaitu penyelenggara jasa mempunyai tanggungjawab pengangkutan atas asuransi terhadap jasa layanan pengangkut barang tersebut. Jadi penyelenggara jasa juga memberikan asuransi terhadap keselamatan barang tersebut sampai dengan tujuan kesepakatan dengan selamat, utuh, dan tepat waktu dan kemudian pada akhirnya terjadi barang musnah, rusak sebagian atau seluruhnya merupakan kewajiban asuransi yang telah menyepakati polis tersebut. Berdasarkan hal tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul, **“PENERAPAN SYARAT KLAIM ASURANSI DALAM PERJANJIAN ASURANSI PENGANGKUTAN LAUT (Studi Kasus PT. Jasaraharja Putera Terhadap Klaim Asuransi)”** penulisan ini bertujuan ingin mengungkap bagaimana penerapan syarat klaim pengangkutan laut berkaitan dengan *evenement* oleh perusahaan asuransi di Indonesia serta mengetahui penyelesaian terhadap kerugian akibat *evenement* oleh perusahaan asuransi di Indonesia.



## **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka yang menjadi permasalahan dalam penulisan hukum ini adalah:

1. Bagaimana penerapan syarat klaim pengangkutan laut berkaitan dengan *evenement* oleh perusahaan asuransi di Indonesia?
2. Bagaimana penyelesaian terhadap kerugian akibat *evenement* oleh PT Jasaraharja Putera?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan perumusan masalah yang telah dikemukakan, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui Syarat Klaim Perusahaan Asuransi saat terjadi sengketa ganti rugi.
2. Untuk mengetahui penyelesaian terhadap kerugian akibat *evenement* oleh perusahaan asuransi di Indonesia.

## **D. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan agar dapat memberikan manfaat baik kepada peneliti maupun bagi pihak lain yang terkait dalam penelitian ini, manfaat penelitian ini antara lain adalah:

1. Manfaat Akademis:

Manfaat akademis dalam penelitian ini diharapkan dapat mengembangkan pemikiran yang berarti bagi ilmu pengetahuan

dibidang hukum perlindungan konsumen, khususnya bagaimana peran serta pemerintah dan perlindungan hukum bagi konsumen terkait wanprestasi atas hak informasi dalam pengangkutan laut oleh perusahaan asuransi di Indonesia.

2. Manfaat Praktis:

Dapat menjadi masukan bagi pihak-pihak terkait dalam penerapan peran serta pemerintah dan perlindungan hukum bagi konsumen terkait wanprestasi atas hak informasi dalam pengangkutan laut oleh perusahaan asuransi di Indonesia.

### **E. Kerangka Teori**

Perhubungan adalah salah satu sektor kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Untuk itu kemajuan dalam sektor perhubungan terutama pengangkutan diharapkan mampu menunjang pembangunan diberbagai bidang. Dalam bidang ekonomi pengangkutan diharapkan mampu memperluas penyebaran perdagangan barang dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari maupun kebutuhan pembangunan, dan bidang pendidikan pengangkutan diharapkan mampu menunjang sarana dan prasarana pendidikan serta mobilitas penyelenggaraan pendidikan di seluruh pelosok tanah air.

Menurut arti kata, pengangkutan berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa, atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa, atau mengirimkan, sedangkan pengangkutan berarti pengangkatan dan pembawaan, pemuatan dan

pembawaan atau pengiriman. Dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain. Pengangkutan tersebut dapat berupa barang atau orang/penumpang.<sup>13</sup>

Pengangkutan baik barang atau orang/penumpang, banyak dijumpai kegiatan tentang penawaran dan penerimaan secara timbal balik yang dilakukan oleh pihak pengangkut dan pihak pengirim atau penumpang, yang diwujudkan dalam perjanjian pengangkutan.

Unsur-unsur yang terdapat dalam pengangkutan antara lain. Pelaku (berbentuk perseorangan atau badan usaha), alat pengangkutan (berupa motor, kapal laut, pesawat udara), barang/penumpang, perbuatan (proses kegiatan pengangkutan), tujuan pengangkutan.<sup>14</sup>

Pelaksanaan pengangkutan dapat terjadi apabila ada kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak pengirim barang atau penumpang yang diwujudkan dalam suatu perjanjian pengangkutan. Maksud dari pihak pengangkut adalah pihak yang mempunyai kewajiban untuk mengangkut barang ataupun orang dan suatu tempat ke tempat lain dengan selamat, sedangkan pihak pengirim barang atau orang (pemakai jasa angkutan) adalah pihak yang berkewajiban menyerahkan ongkos yang disepakati serta menyerahkan barang yang dikirim pada alamat tujuan dengan jelas.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup>Purwadarminta, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1995, hlm. 341.

<sup>14</sup>Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Cetakan kedua, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, hlm. 19.

<sup>15</sup>Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm. 67.

Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkut barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.<sup>16</sup>

Perjanjian pengangkutan merupakan persetujuan timbal balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim, penerima, atau penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.<sup>17</sup>

Mengenai perjanjian pengangkutan Subekti mengemukakan bahwa perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa barang atau orang dari satu tempat ke lain tempat, sedangkan pihak lainnya menyanggupi untuk membayar ongkos.<sup>18</sup>

Dalam perjanjian pengangkutan, istilah selamat mengandung arti bahwa apabila pengangkutan berjalan tidak selamat, itu menjadi tanggung jawab pengangkut, dan pengangkut wajib memberikan ganti rugi. Mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap barang atau penumpang, KUHD mengaturnya dalam Pasal 468 KUHD ditentukan bahwa apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan seluruh atau sebagian, atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, tetapi pengangkut

---

<sup>16</sup> Purwosutjipto, *Op. Cit.*, hlm. 2.

<sup>17</sup> Soekardono R., *Hukum Dagang Indonesia*, Jilid III, Rajawali, Jakarta, 1984, hlm. 14.

<sup>18</sup> Subekti, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, Cetakan ke dua puluh tiga, Pradnya Paramita, Jakarta, 1997, hlm. 69.

tidak bertanggungjawab mengganti kerugian apabila ia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan seluruh atau sebagian rusaknya barang karena peristiwa yang tidak dapat dicegah. Dalam Pasal 522 KUHD, ditentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian yang disebabkan oleh luka yang dialami oleh penumpang karena pengangkut itu, kecuali jika ia dapat membuktikan bahwa luka itu disebabkan oleh suatu peristiwa yang dapat dicegah atau dihindari terjadinya, atau kesalahan penumpang sendiri.

Tentang tanggung jawab pengangkut dan juragan perahu, Pasal 91 KUHD menyatakan: “Pengangkut dan juragan perahu harus menanggung segala kerusakan yang terjadi pada barang-barang dagangan dan lainnya setelah barang itu mereka terima untuk diangkut kecuali kerusakan-kerusakan yang diakibatkan karena sesuatu cacat pada barang-barang itu sendiri karena keadaan yang memaksa, atau karena ekspediter”.

Pasal 92 KUHD yang berbunyi: “Pengangkut atau juragan perahu tidak bertanggung jawab atas terlambatnya pengangkutan, jika hal ini disebabkan karena keadaan yang memaksa”.

Pasal 93 KUHD yang berbunyi: “Apabila barang-barang dagangan dan lainnya yang diangkut itu telah disampaikan dan diterima, dan upah pengangkutan telah dibayar pula, maka dengan itu gugurlah segala hak menuntut kerugian terhadap si pengangkut atau juragan perahu karena rusak atau kurangnya barang-barang tadi, jika satu sama lain pada waktu itu dapat dilihat dari luar”.

Pengertian ekspediter menurut ketentuan Pasal 86 KUHD adalah: “Orang yang pekerjaannya mencari pengangkut barang di darat atau di perairan bagi pengirim”. Dilihat dari perjanjiannya dengan pengirim, ekspediter adalah pihak yang mengikatkan diri untuk mencari pengangkut yang baik bagi pengirim, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar upah kepada ekspediter.<sup>19</sup>

Berdasarkan pengertian-pengertian di atas, dapat disimpulkan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas keselamatan barang yang diangkut, kecuali terhadap kerusakan barang yang dikarenakan cacat pada barang itu sendiri, terjadi keadaan memaksa, kesalahan atau kelalaian pengirim atau ekspediter. Dalam perjanjian pengangkutan, pengirim dan pengangkut mempunyai kedudukan yang sama tinggi atau sering disebut dengan kedudukan sejajar. Ada empat sifat pokok pengangkutan yang mendasari perjanjian pengangkutan yaitu, bersifat konsensual, bersifat koordinatif, bersifat campuran, dan bersifat tidak ada hak retensi.

Maksud dari sifat konsensual adalah sifat ini tidak mengisyaratkan perjanjian itu berbentuk tertulis sudah cukup apabila ada persetujuan kehendak para pihak. Dalam kenyataannya hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut, udara, dibuat secara tidak tertulis, tetapi selalu didukung dengan dokumen pengangkutan.

Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan antara para pihak itu ada. Alasan perjanjian

---

<sup>19</sup> Abdul Kadir, *op. cit.*, hlm. 36.

pengangkutan tidak dibuat secara tertulis karena kewajiban dan hak para pihak telah ditentukan dalam undang-undang, mereka hanya menunjukkan atau menerapkan ketentuan Undang-Undang saja, tetapi apabila undang-undang tidak menentukan atau tidak mengatur kewajiban dan hak, maka yang harus mereka penuhi adalah kebiasaan yang berakar pada kepatutan. Apabila terjadi perselisihan mereka selesaikan melalui di luar pengadilan (musyawarah) atau dapat melalui pengadilan. Dalam kenyataannya sedikit sekali atau hampir tidak ada perkara mereka yang diselesaikan melalui pengadilan. Mereka memegang prinsip, lebih baik rugi sedikit daripada rugi banyak karena biaya pengadilan yang belum tentu pula memuaskan semua pihak.

Bersifat koordinasi adalah mengisyaratkan kedudukan yang sejajar antara para pihak dalam perjanjian pengangkutan, walaupun perjanjian pengangkutan merupakan pelayanan jasa, lain halnya dengan perjanjian dalam perburuhan bersifat subordinatif yaitu antara majikan dan perburuhan.

Maksud dari bersifat campuran adalah pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari, pelayanan berkala, penyimpanan barang dari pengirim ke pengangkut. Pelayanan berkala adalah pelayanan yang dilakukan apabila ada amanat dari pemberi kuasa, dan perbuatan ini dilakukan kadang kala saja yakni bila jasanya dibutuhkan, sedangkan penyimpanan barang, pengangkut wajib untuk menjaga keselamatan barang yang diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkannya barang tersebut.

Tidak adanya hak retensi pada pengangkut, ialah hak untuk menahan barang-barang angkutan, penggunaan hak retensi dalam perjanjian pengangkutan tidak dibenarkan sebab penggunaan hak retensi bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan dan hanya akan menyulitkan pengangkut sendiri, misalnya penyediaan tempat penyimpanan, biaya penyimpanan, penjagaan dan perawatan barang.

Dalam memenuhi tanggung jawab pengangkutan setidaknya ada tiga prinsip tanggung jawab pengangkutan yaitu prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*Fault liability*), prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*Presumption liability*), dan prinsip tanggung jawab mutlak (*Absolute liability*).<sup>20</sup>

Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan adalah setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggungjawab membayar ganti kerugian atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut itu. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini adalah yang umum berlaku seperti yang diatur Pasal 1365 KUHPerdara tentang perbuatan melawan hukum.

Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga adalah pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat

---

<sup>20</sup>Sutiono Usman Adji, Djoko Prakoso dan Hari Pramono, *Pengantar Hukum Pengangkutan*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hlm. 35.



membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Maksud dari “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban kerugian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

Prinsip tanggung jawab mutlak adalah pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian adanya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan.

Pengangkutan darat merupakan rangkaian kegiatan (peristiwa) pemindahan penumpang dan/atau barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (disembarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan itu meliputi kegiatan:

1. Memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut;
2. Membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan;
3. Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.

Pengangkutan darat yang meliputi tiga kegiatan ini merupakan satu kesatuan proses yang disebut pengangkutan darat dalam arti luas. Di samping dalam arti luas, pengangkutan darat juga dapat dirumuskan dalam arti sempit. Dikatakan dalam arti sempit karena hanya meliputi kegiatan membawa penumpang dan/atau barang dari stasiun/terminal/pelabuhan/bandara tempat pemberangkatan ke stasiun/terminal/pelabuhan/bandara tujuan. Untuk menentukan pengangkutan darat itu dalam arti luas atau arti sempit tergantung pada perjanjian yang dibuat oleh pihak-pihak, bahkan kebiasaan masyarakat.

Pada pengangkutan darat dengan kereta api, tempat pemuatan dan tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang disebut stasiun. Pada pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor disebut terminal, pada pengangkutan perairan dengan kapal disebut pelabuhan, dan pada pengangkutan udara dengan pesawat terbang disebut bandara (bandar udara). Dengan demikian, proses yang digambarkan dalam konsep pengangkutan darat berawal dari stasiun/terminal/pelabuhan/bandara pemberangkatan dan berakhir di stasiun/terminal/pelabuhan/bandara tujuan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian.

Untuk menyelenggarakan pengangkutan darat, lebih dahulu harus ada perjanjian antara pengangkut dan penumpang/pengirim. Perjanjian pengangkutan darat adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan penumpang atau pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan. Perjanjian

pengangkutan selalu diadakan secara lisan tetapi didukung oleh dokumen pengangkutan yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi.

Dalam undang-undang ditentukan bahwa pengangkutan baru diselenggarakan setelah biaya angkutan dibayar lebih dahulu. Tetapi di samping ketentuan undang-undang juga berlaku kebiasaan masyarakat yang dapat membayar biaya angkutan kemudian. Perjanjian pengangkutan darat biasanya meliputi kegiatan pengangkutan dalam arti luas, yaitu kegiatan memuat, membawa, dan menurunkan/membongkar, kecuali jika dalam perjanjian ditentukan lain.

Pengangkutan darat dalam arti luas ini erat hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. Artinya tanggung jawab pengangkut mulai berjalan sejak penumpang dan/atau barang dimuat ke dalam alat pengangkut sampai penumpang diturunkan dari alat pengangkut atau barang di bongkar dari alat pengangkut atau diserahkan kepada penerima. Tanggung jawab dapat diketahui dari kewajiban yang telah ditetapkan dalam perjanjian atau undang-undang. Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan. Kewajiban ini mengikat sejak penumpang atau pengirim melunasi biaya angkutan.

Apabila penumpang mengalami kecelakaan ketika naik alat pengangkut, atau selama diangkut, atau ketika turun dari alat pengangkut, maka pengangkut bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kecelakaan yang terjadi itu. Demikian juga halnya pada pengangkutan

barang, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat peristiwa yang terjadi dalam proses pengangkutan sejak pemuatan sampai pembongkaran di tempat tujuan, kecuali jika diperjanjikan lain, tetapi tanggung jawab pengangkut ini dibatasi oleh undang-undang. Dalam undang-undang ditentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang timbul akibat kesalahan/kelalaian mengangkut, sedangkan mengenai kerugian yang timbul akibat:

1. Keadaan memaksa (*force majeure*);
2. Cacat pada penumpang atau barang itu sendiri;
3. Kesalahan/kelalaian penumpang atau pengirim;

Kerugian akibat keadaan tersebut di atas, maka pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian. Pembatasan atau pembebasan tanggung jawab pengangkut yang ditentukan dalam undang-undang maupun perjanjian disebut eksonerasi.

Luas tanggung jawab pengangkut dapat dibaca dalam Pasal 1236 dan 1246 KUHPerdara. Menurut ketentuan Pasal 1236 KUHPerdara, pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita, dan bunga yang layak diterima bila dia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang muatan. Pasal 1246 KUHPerdara ditentukan bahwa biaya, kerugian, dan bunga pada umumnya terdiri dari kerugian yang telah diderita dan laba yang seharusnya akan diterima. Apabila tanggung jawab tersebut tidak dipenuhi, maka dapat diselesaikan melalui gugatan ke muka pengadilan yang berwenang.

Dalam menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang, pengangkut berkewajiban untuk mengangkut barang mulai dari tempat pemuatan sampai tempat tujuan dengan selamat. Apabila penyelenggaraan pengangkutan tidak selamat menjadi tanggung jawab pengangkut. Apabila penyelenggaraan pengangkutan tidak selamat, akan terjadi dua hal yaitu barangnya sampai di tempat tujuan tidak ada (musnah) atau, ada tetapi rusak sebagian/seluruhnya.<sup>21</sup>

Barang tidak ada mungkin disebabkan karena terbakar, tenggelam, dicuri orang, dibuang di laut dan lain-lain. Barang rusak sebagian atau seluruhnya disebabkan barangnya ada tapi tidak dapat dipergunakan sebagaimana mestinya. Dimaksudkan dengan barang muatan tidak ada atau ada tapi rusak menjadi tanggung jawab pengangkut adalah bahwa pengangkut harus membayar ganti kerugian terhadap barang yang musnah atau rusak, kecuali kerugian itu disebabkan oleh keadaan memaksa (*overmacht* atau *force majeure*), cacat pada barang itu sendiri, kesalahan atau kelalaian si pengirim atau si ekspediter (Pasal 91 KUHD), keterlambatan datangnya di tempat tujuan yang disebabkan keadaan memaksa, tapi barang tidak rusak dan musnah (Pasal 92 KUHD).

Kesalahan dan kelalaian pengirim biasanya terletak pada pembungkusan barang, di samping yang tidak kalah pentingnya surat-surat yang sehubungan dengan barang. Dalam hal pembungkus sering dilipat kurang sempurna mudah dimasuki air dan sebagainya, sehingga merusak

---

<sup>21</sup>*Ibid*, hlm. 34.

barang maupun pembungkusnya sendiri, dalam hal pengangkutan mengetahui kelalaian ini harus memperingatkan ataupun menolak atau paling sedikit mencatat dalam surat angkutan bahwa pembungkusnya kurang sempurna, sehingga kelak di kemudian hari bila klaim barang, sebagai bukti pengangkut untuk menolak.

Keadaan memaksa dapat dibuktikan dengan dua cara yaitu secara obyektif dan subyektif. Keadaan obyektif dalam hal ini sebab akibatnya tidak dapat diduga sebelumnya dan apabila pengangkut dapat membuktikan atas peristiwa tersebut maka dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya. Keadaan memaksa subyektif perlu diketahui apakah benar si debitur dalam menjalankan kewajiban dalam persetujuan apakah sudah dijalankan segala usaha atau ikhtiar pencegahan semaksimal mungkin, apakah benar-benar sama sekali tidak ada kesalahan pengangkut, meskipun dilihat dari segi pengangkut sangat memberatkan.

Untuk dua sebab dan akibat timbulnya kekurangan dan kerusakan ini lebih condong melihat dari sudut keadaan konkrit, menjalankan segala ikhtiar pencegahan dan reaksi dari pengirim dan penerima barang dalam menuntut klaim. Dimaksud dengan pengusaha pengangkutan adalah perusahaan yang mengusahakan pekerjaannya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dengan kendaraan umum keseluruhan dari tempat barang itu dimuat atau

diterima dari tangan pengirim dengan memperhitungkan biaya pengangkutan.<sup>22</sup>

Pengusaha pengangkutan bertanggungjawab atas keselamatan barang, keterlambatan datangnya barang, baik kerusakan dan kehilangan barang yang diangkat, dengan demikian posisi pengusaha pengangkutan sama dengan pengangkutan yang dimaksud dalam Pasal 91 KUHD.

Luas tanggung jawab pengangkut ditentukan oleh Pasal 1236 dan Pasal 1246 KUHPerdara menentukan bahwa pengangkut wajib memberi ganti rugi atas biaya, kerugian yang diderita dan bunga yang layak yang diterimanya, bila dia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang-barang muatan. Pasal 1236 KUHPerdara menentukan biaya kerugian dan bunga itu pada umumnya terdiri atas kerugian yang dideritanya dan laba yang sedianya akan diterimanya. Kerugian yang harus diganti ialah harga pembelian barang, biaya pengiriman barang dan laba yang layak diterimanya.

Luas tanggung jawab pengangkut tersebut diatas dibatasi oleh Pasal 1247 KUHPerdara dan Pasal 1248 KUHPerdara yaitu kerugian tersebut ialah kerugian yang diperkirakan secara layak pada saat timbulnya perikatan, kerugian itu harus merupakan akibat yang langsung dari tidak terlaksananya perikatan dari perjanjian pengangkutan.

---

<sup>22</sup> Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm. 74.

Meskipun pengangkut (debitur) melakukan penipuan yang merupakan penerima atau pengirim, beban tanggung jawab mengganti kerugian oleh pengangkut debitur terbatas dengan ketentuan-ketentuan tersebut diatas. Pengurangan tanggung jawab pengangkut hanya mungkin bila ada persetujuan dari pengirim atau penerima (Pasal 1320 KUHPerdara). Penghapusan tanggung jawab tidak mungkin dilakukan bila ada unsur kesengajaan dan ketidakjujuran pengangkut.

Adanya klausula pengurangan atau penghapusan tanggung jawab pengangkut itu boleh saja, asal klausula itu disetujui kedua belah pihak. Klausula itu tidak perlu tertulis dalam akta perjanjian pengangkutan bila pengirim sudah mengetahuinya begitu pula penerima. Adanya pengurangan tanggung jawab pengangkut menambah resiko pengirim, karena mengurangi hak pengirim untuk menuntut ganti kerugian. Pengurangan tanggung jawab pengangkut tersebut diadakan dengan maksud untuk mengurangi uang angkutan. Jadi pengirim atau penerima resikonya bertambah, uang angkutan yang harus dibayar oleh pengirim atau penerima menjadi kurang. Meskipun tindakan ini mengandung sifat keseimbangan ini jangan sedemikian rupa, sehingga barang-barang muatan tidak terjamin keselamatannya.

Pengurangan tanggung jawab pengangkut itu sudah terang merugikan penerima atau pengirim, dari itu penerima dan pengirim layak mendapat perlindungan dari pembentuk undang-undang. Untuk pengangkutan laut campur tangan pembentuk undang-undang terlihat dalam Pasal 470 KUHD untuk pengangkutan barang dan Pasal 524 KUHD. Perlindungan kepada



pengirim atau penerima ini perlu sekali, mengingat bahwa kedudukan ekonomis pengirim atau penerima dalam perjanjian pengangkutan kalah kuat daripada pengangkut.

Pasal 470 ayat (1) KUHD melarang pengangkut memperjanjikan bahwa sama sekali tidak atau hanya mau mengganti kerugian yang disebabkan karena kurang diusahakannya pemeliharaan/perlengkapan atau pernakbuahan alat pengangkutan, kurang diusahakannya kelaikan (kesanggupan) atau karena salah memperlakukannya atau kurang penjagaannya terhadap barang yang diangkut.

Menurut Pasal 470 ayat (1) KUHD tersebut larangan kepada pengangkut untuk sama sekali tidak bertanggung jawab atau mengganti kerugian secara terbatas. Pada suatu jumlah tertentu itu bersyarat, apabila syarat-syarat tersebut tidak ada, maka larangan tersebut tidak berlaku. Meskipun ada kemungkinan bagi pengangkut untuk memperjanjikan sama sekali tidak bertanggung jawab, tetapi dalam praktek tidak ada pengangkut yang berbuat demikian, sebab para pengirim tentu akan memilih pengangkut yang bertanggung jawab terhadap barang-barangnya walaupun uang angkutannya agak tinggi. Dengan keadaan begini maka pengangkut sama sekali tidak mau bertanggung jawab akan kehilangan banyak langganan yang dapat merugikan perusahaannya.

Penerima barang boleh menolak barang-barang yang rusak ataupun tidak lengkap jumlahnya dengan cara membiarkan barang tersebut pada tangan pengangkut, kemudian penerima menuntut ganti rugi atas semua

barang, sebagaimana halnya orang yang tidak berprestasi dalam tuntutan tersebut harus menurut asas yang tercantum dalam Pasal 1246 dan 1248 KUHPerdara, dimana asas ini membatasi tanggung jawab pengangkut pada batas yang hanya pada kerugian yang benar-benar ada menurut kenyataan, dengan maksud agar tidak timbul seorang atas hal itu dengan cara melawan hukum.<sup>23</sup>

Adapun bunyi Pasal 1246 KUHPerdara adalah biaya rugi dan bunga yang oleh si berpiutang boleh dituntut akan penggantinya, terdiri pada umumnya atas rugi yang telah dideritanya dan untung yang sedianya harus dapat dinikmatinya, dengan tidak mengurangi pengecualian-pengecualian serta perubahan-perubahan yang akan disebutkan. Pasal 1248 KUHPerdara berbunyi bahkan jika hal tidak dipenuhinya perikatan itu disebabkan tipu daya si berutang, rugi dan bunga sekedar mengenai kerugian yang dideritanya oleh si berpiutang dan keuntungan yang hilang baginya hanyalah terdiri atas apa yang merupakan akibat langsung dari tidak terpenuhinya perikatan.

Menurut ketentuan Pasal 1367 KUHPerdara berbunyi seorang tidak hanya bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya, begitu juga berlaku bagi pengusaha pengangkutan dimana harus bertanggung jawab atas akibat dari perbuatan buruk karyawannya, misalnya pengemudi truck kendaraan umum, pembantunya

---

<sup>23</sup> Purwosutjipto, *op. cit.*, hlm. 41.

dalam mengemudi kendaraannya teledor, mengantuk hingga kendaraan yang dikemudi membentur kendaraan lain dan masuk selokan atau jurang, kemudian adanya cacat yang diderita, meninggalnya penumpang. Dalam hal ini pengusaha angkutan harus bertanggung jawab dengan memberikan ganti rugi.

Mengenai penetapan besarnya ganti rugi, berlaku asas yang tercantum dalam Pasal 1246, Pasal 1247 dan Pasal 1248 KUHPdata seperti yang telah disebutkan diatas, yang pada pokoknya mengganti apa yang hilang, rusak dan laba yang tidak diperoleh yang diperkirakan pada saat perjanjian itu dibuat, termasuk juga kerugian yang tidak dapat dinilai dengan uang seperti barang musnah, cacat penumpang dan jiwa meninggal dunia. Syarat mutlak tuntutan ganti rugi ialah bahwa kerugian itu disebabkan karena hal-hal yang berhubungan dengan angkutan akibat-akibat kelalaian perbuatan wan prestasi baik pengusaha angkutan karyawan atau buruh yang lalai dalam menjalankan prestasinya.

## **F. Metode Penelitian**

Guna menjawab permasalahan yang telah dikemukakan, maka diadakan penelitian sebagai berikut:

### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum yuridis empiris, atau disebut dengan penelitian lapangan yaitu mengkaji ketentuan hukum yang berlaku

serta apa yang terjadi dalam kenyataannya dalam masyarakat.<sup>24</sup> Penelitian yuridis empiris adalah penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat.<sup>25</sup> Dengan kata lain yaitu suatu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya atau keadaan nyata yang terjadi dimasyarakat dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta-fakta dan data yang dibutuhkan, setelah data yang dibutuhkan terkumpul kemudian menuju kepada identifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah.<sup>26</sup>

## 2. Objek Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis menentukan objek penelitian yaitu klaim asuransi dalam perjanjian asuransi pengangkutan laut.

## 3. Subjek Penelitian

- a. Pimpinan PT. Jasaraharja Putera cabang Yogyakarta atau yang mewakili.
- b. Pihak pengguna jasa PT. Jasaraharja Putera cabang Yogyakarta.

## 4. Sumber Data

- a. Data primer, yaitu data yang didapat langsung dari PT. Jasaraharja Putera cabang Yogyakarta sebagai subjek penelitian.

---

<sup>24</sup> Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Jakarta, Rineka Cipta, 2002, hlm. 126.

<sup>25</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004, hlm 134.

<sup>26</sup> Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Jakarta: Sinar Grafika, 2002, hlm. 15.

- b. Data sekunder adalah berupa data yang diperoleh dari penelitian kepustakaan (*library research*) yang terdiri atas:
  - a. Bahan hukum primer, dalam hal meliputi: Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian.
  - b. Bahan hukum sekunder, adalah bahan yang digunakan sebagai pelengkap bahan hukum primer, berupa buku-buku, jurnal, literatur, dokumen-dokumen, maupun makalah-makalah yang berkaitan dengan obyek penelitian.
5. Teknik Pengumpulan Data
  - a. Wawancara, yaitu pengumpulan data dengan melakukan tanya jawab secara langsung kepada subjek penelitian.
  - b. Kepustakaan, yaitu dilakukan dengan cara mempelajari buku-buku, perundang-undangan, karya ilmiah maupun tulisan-tulisan ilmiah.
6. Metode Pendekatan

Metode Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan undang-undang pada rumusan masalah kedua dan pendekatan konseptual pada rumusan masalah kedua. Pendekatan undang-undang digunakan untuk mencari bagaimana syarat klaim asuransi pada pengangkutan laut, kemudian pada pendekatan konseptual digunakan untuk menguraikan cara-cara apa saja yang dapat ditempuh untuk

menyelesaikan sengketa asuransi yang terjadi antara penanggung dan tertanggung polis asuransi.

#### 7. Metode Analisis Data

Data yang telah terkumpul dianalisis secara deskriptif kualitatif, yaitu menganalisa hasil penelitian dengan menggambarkan hubungan yang ada antara hasil penelitian yang diperoleh tersebut untuk memaparkan dan menjelaskan suatu persoalan, sehingga sampai pada suatu kesimpulan.



**BAB II**  
**TINJAUAN UMUM TENTANG ASURANSI DAN PENGANGKUTAN**  
**LAUT**

**A. Tinjauan Umum tentang Asuransi**

**1. Pengertian Asuransi**

Peransuransian adalah istilah hukum (*legalterm*) yang dipakai dalam perundang-undangan dan Perusahaan Peransuransian. Istilah peransuransian berasal dari kata “asuransi” yang berarti pertanggungan atau perlindungan atas suatu objek dari ancaman bahaya yang menimbulkan kerugian. Apabila kata “asuransi” yang berarti pertanggungan atau perlindungan atas suatu objek dari ancaman bahaya yang menimbulkan kerugian. Apabila kata “asuransi” diberi imbuhan per-an. Maka muncullah istilah hukum “peransuransian”, yang berarti segala usaha yang berkenaan dengan asuransi. Usaha yang berkenaan dengan asuransi ada 2 (dua) jenis, yaitu:

1. Usaha di bidang kegiatan asuransi disebut usaha asuransi (*insurance business*). Perusahaan yang menjalankan usaha asuransi disebut Perusahaan Asuransi (*insurance company*).
2. Usaha di bidang kegiatan penunjang usaha asuransi disebut usaha penunjang usaha asuransi (*complementary insurance business*). Perusahaan yang menjalankan usaha penunjang usaha asuransi disebut

Perusahaan Penunjang Asuransi (*complementary insurance company*).<sup>27</sup>

Menurut ketentuan Pasal 1 angka (1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Perasuransian:

Asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara 2 (dua) pihak atau lebih dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung dengan menerima premi asuransi untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungjawabkan.<sup>28</sup>

Menurut Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Perniagaan atau Wetboek van Koophandel memberikan definisi tentang asuransi sebagai berikut:

Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tertentu.<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006, hal.5.

<sup>28</sup> Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*, PT Intermedia, Jakarta, 1979, hal.1.

<sup>29</sup> Drs.A.Hasymi, *Dasar-Dasar Asuransi*, Balai Aksara, Jakarta, 1981, hal.9.



Rumusan Pasal 1angka (1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 ternyata lebih luas jika dibandingkan dengan rumusan Pasal 246 KUHD karena tidak hanya melingkupi asuransi kerugian, tetapi juga asuransi jiwa. Hal ini diketahui dari kata-kata bagian akhir rumusan, yaitu untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungjawabkan. Dengan demikian objek asuransi tidak hanya meliputi harta kekayaan, tetapi juga jiwa/raga manusia.<sup>30</sup>

Asuransi merupakan suatu persediaan yang disiapkan oleh sekelompok orang, yang dapat tertimpa kerugian, guna menghadapi kejadian yang tidak dapat diramalkan, sehingga bila kerugian tersebut menimpa salah seorang di antara mereka maka beban kerugian tersebut akan disebarkan ke seluruh kelompok.<sup>31</sup>

Asuransi adalah transaksi antara dua pihak, pihak yang satu berkewajiban membayar iuran dan pihak yang lain berkewajiban memberikan jaminan sepenuhnya kepada pembayar iuran jika terjadi sesuatu yang menimpa pihak pertama sesuai dengan perjanjian yang dibuat.<sup>32</sup>

Asuransi adalah suatu persetujuan di mana 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 pasti.<sup>33</sup>

---

<sup>30</sup> Prodjodikoro, *op. cit.*, hal. 11.

<sup>31</sup> Muhammad Muslehuddin, *Insurance and Islamic Law, Menggugat Asuransi Modern: Mengajukan suatu alternative baru dalam perpektif hukum islam*, Jakarta, 1999, hal.3.

<sup>32</sup> Abdul Aziz Dahlan dkk (editor), *Ensiklopedia Hukum Islam*, Jakarta: Ichtiar Baru Van Hoeve, 1996, hal. 138.

<sup>33</sup> Prodjodikoro, *op. cit.*, hal.1.

Dalam pandangan yang lain, asuransi dipahami sebagai suatu kemauan untuk menetapkan kerugian-kerugian kecil (sedikit) yang sudah pasti sebagai (substitusi) kerugian-kerugian yang belum pasti.<sup>34</sup>

Asuransi dari berbagai sudut pandang yaitu dari sudut ekonomi, hukum, bisnis, sosial, ataupun berdasarkan pengertian matematika, bahwa asuransi merupakan bisnis yang unik, yang didalamnya terdapat kelima aspek tersebut.<sup>35</sup>

Dalam pandangan ekonomi, asuransi merupakan metode untuk mengurangi risiko dengan jalan memindahkan dan mengkombinasikan ketidakpastian akan adanya kerugian keuangan (finansial). Menurut sudut pandang hukum, asuransi merupakan suatu kontrak kerja (perjanjian) pertanggungansian risiko antara tertanggung dengan penanggung. Penanggung berjanji akan membayar kerugian yang disebabkan risiko yang dipertanggungansikan kepada tertanggung. Tertanggung membayar premi secara periodik kepada penanggung. Menurut pandangan bisnis, asuransi adalah sebuah perusahaan yang usaha utamanya menerima/menjual jasa, pemindahan risiko dari pihak lain, dan memperoleh keuntungan dengan berbagai risiko (Sharing of risk) di antara sejumlah nasabahnya. Menurut sudut pandang sosial, asuransi didefinisikan sebagai organisasi sosial yang menerima pemindahan risiko dan mengumpulkan dana dari anggota-anggotanya guna membayar kerugian yang mungkin terjadi pada masing-masing anggota tersebut. Dalam pandangan matematika, asuransi merupakan

---

<sup>34</sup> Abbas Salim, *Asuransi dan Manajemen Resik*, (Jakarta,RajaGrafindo Persada,2000), hal.1.

<sup>35</sup> Herman Darmawi, *Manajemen Asuransi*, (Jakarta,Bumi Aksara,2001), hal.2.

aplikasi matematika dalam memperhitungkan biaya dan faedah pertanggungansan risiko. Hukum probabilitas dan teknik statistik dipergunakan untuk mencapai hasil yang dapat diramalkan.<sup>36</sup>

Asuransi adalah suatu persetujuan dalam mana pihak yang ditanggung untuk menerima sejumlah premi mengganti kerugian yang mungkin akan diderita oleh pihak yang ditanggung, sebagai akibat suatu peristiwa yang belum terang akan terjadi.

Asuransi sebagai suatu persetujuan, di mana penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan mendapat premi, untuk mengganti kerugian karena kehilangan, kerugian, atau tidak diperbolehnya keuntungan yang diharapkan, yang dapat diderita karena peristiwa yang tidak diketahui lebih dahulu.<sup>37</sup>

## 2. **Klaim Asuransi**

Pihak tertanggung yang mengasuransikan obyek memilih risiko wajib membayar premi asuransi secara rutin kepada perusahaan asuransi sesuai dengan kesepakatan dalam polis asuransi. Apabila risiko yang diasuransikan benar-benar terjadi pada diri kita, kita berhak mengajukan klaim asuransi atau tuntutan ganti rugi. Prinsip asuransi dalam pengajuan klaim asuransi, yaitu prinsip *indemnity*. Prinsip *indemnity* merupakan kompensasi kerugian yang pasti dan cukup untuk mengembalikan posisi keuangan pihak tertanggung sama seperti posisi keuangan sebelum risiko yang merugikan terjadi.

---

<sup>36</sup> *Ibid.*, hlm. 3.

<sup>37</sup> Hasan Ali, *Asuransi dalam Perspektif Hukum Islam*, (Kencana, Jakarta, 2004), hal.57.

Dalam pengajuan klaim asuransi tidak dibenarkan jika pihak bertanggung mencari keuntungan dari klaim asuransi. Oleh karena itu, untuk mencegah kemungkinan mencari keuntungan dari klaim asuransi, terdapat prosedur dalam pengajuan klaim asuransi sesuai dengan yang ada di dalam polis.

### **3. Klasifikasi Asuransi**

#### **a. Klasifikasi berdasarkan objek asuransi**

##### **1) Asuransi kerugian**

Benda asuransi adalah benda yang menjadi objek perjanjian asuransi yang mempunyai nilai ekonomi dan dapat dihargai dengan uang. Benda asuransi selalu berwujud, misalnya gedung pertokoan, rumah, kapal. Benda asuransi selalu diancam oleh bahaya atau peristiwa yang terjadinya itu tidak pasti. Ancaman bahaya itu mungkin terjadi yang mengakibatkan benda asuransi dapat rusak, hilang dan musnah atau berkurang nilainya.

Benda asuransi berhubungan dengan teori kepentingan (*interest theory*). Menurut teori kepentingan, pada benda asuransi melekat hak subjektif yang tidak berwujud. Karena benda tersebut rusak, hilang dan musnah atau berkurang nilainya maka hak subjektif juga dapat rusak, hilang dan musnah atau berkurang nilainya. Dalam litelatur hukum asuransi hak subjektif ini disebut kepentingan. Kepentingan itu bersifat absolut, artinya harus ada

pada setiap objek asuransi dan mengikuti kemana saja benda asuransi itu berada.

Menurut ketentuan Pasal 268 KUHD, kepentingan memiliki beberapa kriteria yaitu:

- a) Harus ada pada setiap asuransi
- b) Harus dapat dinilai dengan uang
- c) Harus diancam oleh bahaya
- d) Harus tidak dikecualikan oleh Undang-Undang artinya tidak dilarang oleh Undang-undang atau tidak bertentangan dengan ketertiban umum/kesusilaan.

Berdasarkan uraian diatas bahwa yang menjadi objek asuransi adalah benda yang menjadi objek perjanjian asuransi kerugian dapat berupa benda asuransi yang sifatnya berwujud dan kepentingan yang melekat pada benda asuransi.

## 2) Asuransi jumlah/Jiwa

Objek asuransi jiwa atau jumlah bukannya benda tetapi melainkan jiwa atau raga manusia yang terancam peristiwa yang menjadi sebab kematian atau kecelakaan dan kepentingan. Jiwa tidak dapat dinilai dengan uang, tetapi sejumlah uang dapat dijadikan ukuran pembayaran santunan jika terjadi peristiwa yang menjadi sebab kematian atau kecelakaan. Maka dalam asuransi jumlah, kepentingan dinilai dengan uang karena akan menentukan jumlah yang diasuransikan dalam bentuk premi yang harus dibayar

oleh tertanggung dan berapa ganti kerugian yang harus dibayar penanggung jika terjadi kematian atau kecelakaan.

Penetapan sejumlah uang sebagai santunan hanya tujuan praktis yaitu memudahkan perhitungan pembayaran santunan yang jumlahnya sudah ditetapkan dalam perjanjian atau Undang-undang.

b. Klasifikasi berdasarkan sumber perikatan

1) Asuransi Sukarela

Asuransi sukarela adalah suatu perjanjian asuransi yang terjadinya didasarkan kehendak bebas dari pihak-pihak yang mengadakannya.

Hal ini berarti timbulnya perjanjian tidak ada paksaan dari luar.

2) Asuransi Wajib Asuransi

Wajib merupakan jenis asuransi yang terbentuk oleh suatu ketentuan perundang-undangan. Juga terdapat sanksi apabila asuransi yang dimaksud tidak dilaksanakan.

Dengan demikian Asuransi Sosial Tenaga Kerja termasuk dalam asuransi sosial yang bersifat wajib karena diatur dalam UU Jamsostek.

**4. Peristiwa Tidak Pasti atau *Evenement***

*Evenemen* atau peristiwa tidak pasti yang diadopsi dari bahasa Belanda yang mempunyai arti peristiwa terhadap dimana asuransi itu diadakan tidak dapat dipastikan terjadi dan tidak diharapkan akan terjadi. Walaupun peristiwa itu sudah pasti terjadi misalnya matinya seseorang, saat terjadinya itu pun tidak dapat diketahui atau dipastikan. Jika sulit meramalkan terjadinya peristiwa. Jika peristiwa itu sudah diketahui sebelumnya bahwa itu

pasti terjadi atau sudah diketahui saat terjadinya, tidak akan ada artinya dalam asuransi.<sup>38</sup>

## **B. Tinjauan Umum tentang Pengangkutan Laut**

### **1. Pengertian Pengangkutan Laut**

Pengangkutan merupakan kegiatan transportasi dalam memindahkan barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain atau dapat dikatakan sebagai kegiatan ekspedisi. Terdapat beberapa pengertian pengangkutan menurut H.M.N Purwosutjipto berpendapat bahwa pengangkutan adalah perjanjian timbal-balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>39</sup>

Menurut R. Soekardono berpendapat pengangkutan berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien. Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.<sup>40</sup>

Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (yang selanjutnya disebut UU Pelayaran) menyebutkan pengangkutan laut yang digunakan suatu istilah angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan

---

<sup>38</sup> *Ibid.*, hlm. 117.

<sup>39</sup> H.M.N.Purosutjipto, *Op.cit*, h.43

<sup>40</sup> Soekardono R., 1981, *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, h. 5

menggunakan kapal. Selain pengertian dari angkutan di perairan juga terdapat istilah-istilah penting dalam pengangkutan laut yaitu:

- 1) Angkutan Laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.
- 2) Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan yang meliputi waduk, rawa, anjir, kanal.
- 3) Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan.

Sebagai suatu kegiatan jasa dalam memindahkan barang atau pun penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, pengangkutan berperan sekali dalam mewujudkan terciptanya pola distribusi nasional yang dinamis. Praktik penyelenggaraan suatu pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya dalam dunia perdagangan. Serta dalam pelaksanaannya harus dilakukan secara adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dan lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat.

Pengangkutan berfungsi untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Proses pemindahan barang tersebut dilakukan melalui darat, laut, udara dan perairan darat atau sungai dengan menggunakan berbagai jenis alat transportasi sesuai dengan kebutuhannya.



## 2. Jenis-jenis Pengangkutan Laut

Berdasarkan pasal 7 UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, jenis angkutan laut terdiri atas: Angkutan Laut Dalam Negeri, Angkutan Laut Luar Negeri, Angkutan Laut Khusus, dan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.

### 1. Angkutan Laut Dalam Negeri

Adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional atau dalam arti dilakukan dengan menggunakan batas-batas kedaulatan dalam negara. Pelayaran dalam negeri yang meliputi:

- a. Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Radius pelayarannya  $> 200$  mil laut.
- b. Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran 500 m<sup>3</sup> isi kotor ke bawah atau sama dengan 175 BRT ke bawah. Radius pelayarannya  $< 200$  mil laut atau sama dengan 200 mil laut.
- c. Pelayaran Rakyat, yaitu pelayaran Nusantara dengan menggunakan perahu-perahu layar.

### 2. Angkutan Laut Luar Negeri

Adalah kegiatan angkutan laut dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri ke pelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan atau terminal khusus Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut atau dalam artian dilakukan dengan pengangkutan di lautan bebas yang menghubungkan satu negara dengan negara lain. Pelayaran luar negeri, yang meliputi:

- a. Pelayaran Samudera Dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3.000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, tanpa memandang jurusan;
  - b. Pelayaran Samudera, yaitu pelayaran ke- dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.
3. Angkutan Laut Khusus

Adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.

4. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat

Adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.

### C. Hubungan Hukum dalam Perjanjian Pengangkutan Laut

Hubungan hukum adalah hubungan yang diatur oleh hukum dilakukan oleh subjek hukum yang dapat melahirkan akibat hukum yaitu hak dan kewajiban bagi para subjek hukum.<sup>41</sup> Dalam hal pengangkutan baik barang dan atau orang hubungan hukum terjadi antara pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan. Hubungan hukum antara pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan ini telah diatur dan dijamin kepastian hukumnya di dalam peraturan perundang-undangan dan pelaksanaannya dilakukan melalui perjanjian.

Menurut Siti Utari, pengertian umum tentang perjanjian pengangkutan adalah sebagai sebuah perjanjian timbak balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima, pengirim atau penerima, penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu.<sup>42</sup> Berdasarkan pengertian tersebut perjanjian pengangkutan laut pada umumnya dalam hubungan hukum antara pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan berkedudukan sama tinggi atau koordinasi (*gecoördineerd*), tidak seperti dalam perjanjian perburuhan, dimana kedudukan para pihak tidak sama tinggi atau kedudukan subordinasi (*gesubordineerd*).<sup>43</sup>

Menurut sistem hukum Indonesia, perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persesuaian kehendak

---

<sup>41</sup> Peter Mahmud Marzuki, 2009, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana, Jakarta, h. 253.

<sup>42</sup> Siti Utari, 1994, *Pengangkutan Laut*, Balai Pustaka, Jakarta, h.9.

<sup>43</sup> *Ibid.*

(konsensus). Dari pengertian diatas dapat diartikan bahwa untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan (konsensus) diantara para pihak, hal ini sebagaimana yang telah diatur dalam ketentuan Pasal 90 KUHD.

Dalam Pasal 90 KUHD ditentukan bahwa dokumen/surat angkutan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dan pengangkut atau nakhoda. Sebetulnya tanpa dokumen/surat angkutan, apabila tercapai persetujuan kehendak antara kedua belah pihak perjanjian telah ada, sehingga dokumen/surat angkutan hanya merupakan surat bukti belaka mengenai perjanjian angkutan. Dokumen/surat angkutan dinyatakan telah mengikat bukan hanya ketika dokumen/surat angkutan tersebut telah ditandatangani pengirim atau ekspediter, melainkan juga ketika pengangkut/nakhoda telah menerima barang angkutan beserta dokumen/surat angkutan tersebut.<sup>44</sup>

Mengenai sifat hukum perjanjian pengangkutan terdapat beberapa pendapat, yaitu:

- a. Pelayanan berkala artinya hubungan kerja antara pengirim dan pengangkut tidak bersifat tetap, hanya kadang kala saja bila pengirim membutuhkan pengangkutan (tidak terus menerus), berdasarkan atas ketentuan pasal 1601 KUH Perdata.
- b. Pemborongan sifat hukum perjanjian pengangkutan bukan pelayanan berkala tetapi pemborongan sebagaimana dimaksud pasal 1601 b KUH Perdata. Pendapat ini didasarkan atas

---

<sup>44</sup> Sution Usman Adji, dkk, 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta, h. 16.

ketentuan Pasal 1617 KUH Perdata (Pasal penutup dari bab VII A tentang pekerjaan pemborongan).

- c. Campuran perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran yakni perjanjian melakukan pekerjaan (pelayanan berkala) dan perjanjian penyimpanan (*bewaargeving*). Unsur pelayanan berkala (Pasal 1601 b KUH Perdata) dan unsur penyimpanan (Pasal 468 (1) KUH Perdata).

Selain itu syarat sahnya perjanjian pengangkutan pada pengangkutan barang maupun orang antara pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan sama halnya dengan syarat sahnya perjanjian sebagaimana yang telah diatur dalam ketentuan Pasal 1320 KUH Perdata, yaitu:

1. Adanya kesepakatan antara para pihak.
2. Adanya kecakapan untuk membuat sebuah perjanjian.
3. Suatu hal tertentu.
4. Suatu sebab yang halal.

#### **D. Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut**

Pada pokoknya masalah dalam rangka pembahasan yang berhubungan dengan pengangkutan adalah adanya perjanjian pengangkutan dan masalah perjanjian pengangkutan erat sekali hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut. Dalam memenuhi tanggung jawab pengangkutan setidaknya ada tiga prinsip tanggung jawab pengangkutan yaitu prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*), prinsip tanggung jawab berdasarkan

praduga (*presumption liability*), dan prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).<sup>45</sup>

Pinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan adalah setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggungjawab membayar ganti kerugian atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut itu. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut Prinsip ini adalah yang umum berlaku seperti yang diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara tentang perbuatan melawan hukum.

Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga adalah pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban kerugian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.<sup>46</sup>

Prinsip tanggung jawab mutlak adalah pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas setiap kerugian yang timbul dari

---

<sup>45</sup> Saefullah, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1989, hlm. 35.

<sup>46</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *op.cit.*, hlm. 75.

pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan.

Mengenai tanggung jawab pengangkutan, tiga Undang-Undang pengangkutan telah mengaturnya. Untuk pengangkutan darat berlaku Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, sedangkan pengangkutan udara berlaku Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan untuk pengangkutan laut berlaku Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Dalam hukum pengangkutan dikenal tiga prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan, tanggung jawab karena praduga, dan tanggung jawab mutlak. Hukum pengangkutan Indonesia umumnya menganut prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga.

Tanggung Jawab dalam hukum pengangkutan:

1. Tanggung Jawab karena Kesalahan (*Fault Liability*)

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Pihak yang men-derita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini diatur dalam Pasal 1365

KUHPerdata tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum (*general rule*), sedangkan aturan khusus ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan.<sup>47</sup>

Pada pengangkutan dengan kereta api, tanggung jawab ini ditentukan dalam Pasal 87 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menyatakan:

- i. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian.
- ii. Tanggung jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan perjanjian kerja sama antara Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.
- iii. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada pihak ketiga atas kerugian harta benda, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh penyelenggaraan prasarana perkeretaapian.
- iv. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggungjawab terhadap Petugas Prasarana Perkeretaapian yang mengalami luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian.

---

<sup>47</sup>Soegijatna Tjakranegara, *op.cit.*, hlm. 65.



- v. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.

Pengertian “kerugian yang diderita oleh pengguna jasa” tidak termasuk keuntungan yang akan diperoleh ataupun bagian biaya atas pelayanan yang sudah dinikmati.

Pada pengangkutan dengan kendaraan bermotor, tanggung jawab ini ditentukan dalam Pasal 188 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan. Pasal 191 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan, perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.

## 2. Tanggung Jawab Karena Praduga (*Presumption Liability*)

Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang

dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.<sup>48</sup>

Prinsip ini hanya dijumpai dalam Pasal 41 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang menyatakan, jika dapat membuktikan bahwa kerugian bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.

Walaupun hanya terdapat pada pengangkutan perairan, bukan berarti pada pengangkutan darat dan pengangkutan udara tidak dibolehkan. Dalam perjanjian pengangkutan, perusahaan angkutan dan pengirim boleh menjanjikan prinsip tanggung jawab praduga, biasanya dirumuskan dengan “kecuali jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian itu bukan karena kesalahannya”.

KUHD juga menganut prinsip tanggung jawab karena praduga. Hal ini dapat dibaca dalam Pasal 468 ayat (2) KUHD yang menentukan bahwa “apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali jika dia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan sebagian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya...”<sup>49</sup>

Jelas bahwa dalam hukum pengangkutan Indonesia prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga kedua-duanya dianut, tetapi prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggung

---

<sup>48</sup> Soekardono, *op.cit.*, hlm. 59.

<sup>49</sup> Sution Usman Adji, Djoko Prakoso dan Hari Pramono, *op.cit.*, hlm. 64.

jawab karena praduga adalah pengecualian. Artinya pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa dia tidak bersalah/lalai, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab.

### 3. Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute Liability*)

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat: “Pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini”.<sup>50</sup>

Dalam perundang-undangan mengenai pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak diatur mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha di bidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan risiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti bahwa pihak-pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Pihak-pihak boleh saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab, berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan maka di dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya pada dokumen pengangkutan.

---

<sup>50</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga...*, *op.cit.*, hlm. 97.

Apabila dalam perjanjian tidak diatur mengenai hak dan kewajiban tertentu, maka pihak-pihak mengikuti ketentuan hak dan kewajiban yang diatur dalam undang-undang. Jika dalam perjanjian dan undang-undang juga tidak diatur, mereka dapat mengikuti kebiasaan yang berlaku dalam praktik pengangkutan, yaitu kebiasaan yang dianggap sebagai hukum perdata tidak tertulis.

Kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan dianggap sebagai hukum perdata tidak tertulis adalah perbuatan yang memenuhi kriteria berikut ini:

1. Berupa kewajiban bagaimana seharusnya pihak-pihak berbuat;
2. Tidak bertentangan dengan undang-undang atau kepatutan;
3. Diterima oleh pihak-pihak karena adil dan masuk akal (logis);
4. Menuju kepada akibat hukum yang dikehendaki oleh pihak-pihak.<sup>51</sup>

Beberapa contoh perbuatan sebagai kebiasaan dalam praktik pengangkutan itu adalah sebagai berikut:

1. Pengangkutan dengan angkot tanpa karcis penumpang, pengangkut menyelenggarakan angkutan dan penumpang membayar ketika turun.
2. Undang-undang tidak mengatur cara terjadi perjanjian pengangkutan. Kebiasaan menentukan cara penawaran (*offer*) dan penerimaan (*acceptance*), sehingga terjadi perjanjian.
3. Undang-undang menentukan bahwa pengangkutan barang disertai dokumen berupa surat angkutan barang. Jika surat ini tidak ada, maka penerimaan oleh penerima dianggap sebagai sesuai dengan dokumen.<sup>52</sup>

---

<sup>51</sup>Soegijatna Tjakranegara, *op.cit.*, hlm. 87.

<sup>52</sup>Achmad Ichsan, *op.cit.*, hlm. 57.

Undang-undang menentukan tempat naik dan turun penumpang bus adalah di terminal. Jika ada penumpang yang naik atau turun bukan di terminal, maka itu dianggap sebagai naik atau turun di terminal dan ongkos angkut dibayar penuh.



**BAB III**

**SYARAT KLAIM ASURANSI DALAM KASUS KAPAL TENGGELAM  
DAN MODEL PENYELESAIAN SENGKETA ASURANSI ATAS KASUS  
KLAIM ASURANSI**

**A. Syarat Klaim Asuransi dalam kasus tenggelamnya kapal di Indonesia**

Proses penyelesaian klaim asuransi, adalah cara menyelesaikan tuntutan ganti rugi yang ditujukan bertanggung kepada penanggung atas kerugian yang dialami. Dalam penyelesaian proses klaim tersebut, di pengaruhi adanya bahaya-bahaya laut yang dapat menimbulkan terjadinya *evenement*. Bahaya-bahaya laut atau sering disebut juga dengan *Maritime Peris* ini ditekan kan pada bahaya-bahaya yang mungkin terjadi sewaktu pelayaran (*incidental to the navigation of the sea*), yang lazim juga disebut dengan *perils of the seas*. Salah satu bahaya laut yang datang karena kondisi alam pada waktu berlayar (*the navigation of the sea*) adalah angin dan gelombang besar (*wind and wave*) yang lazim juga disebut sebagai cuaca buruk (*heavy weather*). Selain itu bahaya juga terjadi dilaut bukan disebabkan oleh faktor alam, misalnya *engine breakdown, barratry*, kebakaran hingga ledakan.<sup>53</sup>

Pernyataan diatas menunjukkan bahwasannya peningkatan aktivitas dilaut sendiri juga sudah pasti meningkatkan resiko yang dapat terjadi pada aktivitas di

---

<sup>53</sup> Sudarno Hardjo Sapa, *resiko kritis, dihadapi asuransi marine*, Data Polis, 2 oktober 2019 (<https://datapolis.id/risiko-kritis-dihadapi-asuransi-marine/>) Diakses pada 9 Sepetember 2020 Pukul 10.12 WIB

laut tersebut terutama risiko yang dapat dialami oleh kapal sebagai moda transportasi utama yang digunakan untuk menjalankan aktivitas di laut. Umumnya, barang-barang yang diangkut dengan kapal laut diasuransikan oleh pemiliknya, dalam hal ini oleh pengirim atau penerima, pada salah satu perusahaan asuransi. Hal tersebut dikarenakan, di dalam pengangkutan laut, pemilik barang selalu menghadapi risiko bahwa barang-barangnya yang diangkut itu kemungkinan sampai di tempat tujuan akan dapat berkurang nilai dan barangnya, baik karena hilang, karena kerusakan selama berlangsungnya pengangkutan, karena musnah, ataupun karena sebab yang lain. Pemilik barang dapat memperkecil risiko tadi dengan mengalihkannya kepada pihak lain, yaitu perusahaan asuransi.<sup>54</sup>

Berkaitan dengan hal tersebut, dibuatlah perjanjian pertanggungan laut, dimana perusahaan asuransi sebagai penanggung, dan pemilik barang sebagai tertanggung yang dalam hal ini berkewajiban untuk membayar premi. Apabila terhadap barang-barang yang diasuransikan itu terjadi kehilangan/kerusakan, maka pada hakekatnya pemilik barang dapat menuntut ganti kerugian langsung kepada perusahaan asuransi yang bersangkutan. Berhasil atau tidaknya tuntutan yang demikian tentunya bergantung pula pada polis asuransi yang telah disetujui dan ditandatangani oleh kedua belah pihak.

Bab ini penulis mencoba menggambarkan bagaimana klaim yang dilakukan jika terjadi hal yang merugikan tertanggung mengalami kerugian pada saat proses

---

<sup>54</sup> Djafar Al Bram, *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (Buku Ii): Tanggung Jawab Pengangkut, Asuransi, Dan Incoterm*, Jakarta: Pusat Kajian Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pancasila, 2011, hlm 60

pengangkutan melalui perusahaan angkutan laut.<sup>55</sup> Proses penyelesaian klaim asuransi, sendiri memiliki cara menyelesaikan tuntutan ganti rugi yang ditujukan bertanggung kepada penanggung atas kerugian yang dialami. Dalam penyelesaian proses klaim tersebut, dipengaruhi adanya bahaya-bahaya laut yang dapat menimbulkan terjadinya *evenement*.

Sesungguhnya pelaksanaan pengangkutan laut, tidak mustahil jika terdapat berbagai jenis bahaya yang mengakibatkan berbagai jenis kerusakan dan kerugian. Tentunya kerusakan dan kerugian yang mungkin terjadi bisa saja akan berakibat buruk baik bagi pengangkut maupun bagi pemilik barang angkutan. Bahaya-bahaya yang dapat menyebabkan kerusakan dan kerugian dalam pengangkutan laut tadi dapat dikatakan relatif lebih besar bila dibandingkan dengan bahaya-bahaya yang timbul di darat. Hal-hal yang biasanya berkaitan dengan bahaya-bahaya laut yang digolongkan sebagai *evenement* dalam pengangkutan laut terdiri dari 2 (dua) golongan, yaitu:<sup>56</sup>

1. Bahaya-bahaya laut yang bersumber dari alam, misalnya badai, gelombang besar, hujan angin, kabut tebal, batu karang, gunung es, sisa kapal karam, dan sebagainya.
2. Bahaya-bahaya laut yang bersumber dari manusia, baik dari awak kapal maupun dari pihak ketiga, misalnya pemberontakan awak kapal, perompakan bajak laut, penahanan, dan perampasan oleh penguasa negara.

---

<sup>55</sup> Pasal 1 Angka 29 Peraturan Pemerintah No 20/2010 menyebutkan Usaha Penyewaan Peralatan Angkutan Laut atau Peralatan Jasa Terkait dengan Angkutan Laut adalah kegiatan usaha untuk menyediakan dan menyewakan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut dan/atau alat apung untuk pelayanan kapal.

<sup>56</sup> Abdulkadir, Muhammad. *Hukum Dan Penelitian Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti. 2004. hlm 172



Bahaya-bahaya laut tersebut ditentukan dalam Pasal 637 Dalam KUHD, tetapi rincian tersebut tidak bersifat *limitatif*, sebab pada bagian akhir rincian itu ditutup dengan kata-kata "*pada umumnya karena segala bahaya yang datang dari luar apa pun namanya*".

Tetapi tidak semua bencana yang datang dari luar itu menjadi tanggungan penanggung karena dalam pasal 637 KUHD memberikan pengecualian, yaitu:

1. Apabila dalam undang-undang ditegaskan bahwa bencana-bencana tertentu tidak menjadi beban penanggung;
2. Apabila suatu janji dalam polis menentukan bahwa bencana-bencana tertentu tidak menjadi beban penanggung.

Pada dasarnya asas-asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua:<sup>57</sup>

a. Bersifat publik

Merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yakni :

1. Pihak-pihak dalam pengangkutan
2. Pihak ketiga yang berkepentingan pengangkutan
3. Pihak pemerintah (penguasa)

b. Bersifat Perdata

Merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, baik pengangkut maupun pengirim barang.

---

<sup>57</sup> Nabila, Wanprestasi Pada Suatu Bill Of Lading Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut, *Pakuan Law Review*, Volume 1, Nomor 2, Juli-Desember 2015, hlm 12

Klaim asuransi merupakan tuntutan ganti rugi dari tertanggung kepada penanggung sehubungan dengan terjadinya peristiwa atas objek pertanggung. Dalam hal ini penulis menjelaskan bagaimana penyelesaian klaim dalam penanggung laut. Prosedur Klaim Asuransi Pengangkutan Barang (*marine cargo insurance*) diantaranya:

1. Kewajiban tertanggung/penerima barang/agen atau pihak yang diwakilkannya. Dalam hal terjadi klaim kerusakan dan/atau kehilangan barang pengangkutan, adalah kewajiban tertanggung/penerima barang/agen atau pihak yang mewakilinya untuk melakukan hal-harga sebagai berikut:

- a. Jangan menandatangani “Surat Tanda Terima Barang/Surat Jalan/*Delivery Order*” kecuali dengan memberikan catatan mengenai kerusakan dan atau kehilangan barang tersebut.
- b. Untuk barang dalam kontainer
  - 1) Periksa dengan seksama kondisi dan nomer kontainer kerusakan, berlubang dan sebagainya.
  - 2) Periksa dengan seksama kondisi dan nomer segel apakah terdapat kerusakan, hilang, dan apakah nomer segel sesuai dengan dokumen pengangkutan *marine cargo*.
  - 3) Berilah catatan pada “Surat Tanda Terima Barang/ Surat Jalan/ *Delivery Order*” jika terdapat kerusakan dan atau kehilangan barang.

- 4) Segera menghubungi pihak pengangkut/*Carrier* untuk melakukan *survey*.
- 5) Segera menghubungi perusahaan asuransi untuk melakukan *survey* bersama.
- 6) Segera melapor kepada pihak kepolisian jika terjadi kecelakaan lalu lintas, perampokan dan tindak kejahatan lainnya.
- 7) Ambillah foto kontainer termasuk nomer container, segel, dinding, lantai atau atap dimana terdapat kerusakan dan kondisi barang untuk dokumentasi.
- 8) Segera mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pihak pengangkut.

Berkaitan dengan *survey* dan pelaporan kepada pihak asuransi dilakukan hal-hal berikut:

1. *Survey* dan Pelaporan Klaim kepada Perusahaan Asuransi.

Laporan klaim harus disampaikan kepada perusahaan asuransi yang ditunjuk secepatnya, agar perusahaan asuransi dapat segera melakukan *survey* untuk mengetahui penyebab kerusakan, pelaporan klaim maximum 7 hari setelah diketahui terjadinya kerusakan dan atau kehilangan barang. Tertanggung berkewajiban memberikan kesempatan kepada perusahaan asuransi pengangkutan yang ditunjuk untuk memeriksa kerusakan barang, kerusakan kapal, wawancara dengan nahkoda dan atau pihak-pihak lain yang terkait.

## 2. Dokumen Klaim

- 1) *Claim form* yang telah diisi lengkap disertai dengan perincian jumlah kerugian.
- 2) Polis/Sertifikat Asuransi Asli
- 3) *Invoice*
- 4) *Packing List*
- 5) Surat Jalan
- 6) Berita acara serah terima barang
- 7) Surat tuntutan kepada pihak pengangkut dan balasannya
- 8) Penawaran biaya perbaikan
- 9) Surat penyerahan peti kemas
- 10) Laporan kecelakaan kapal
- 11) Laporan Polisi (untuk kecelakaan lalu lintas dan pencurian)
- 12) Photo

## 3. *Salvage*

- 1) Tertanggung/penerima barang/agen atau pihak yang mewakilinya wajib menjaga barang yang rusak dan tidak boleh menjual atau membangunya tanpa izin tertulis dari perusahaan asuransi.
- 2) Perusahaan asuransi untuk dan atas nama tertanggung berhak untuk melaksanakan tender/lelang atas *salvage* tersebut dengan mengundang beberapa *salvage buyers* untuk berpartisipasi.

- 3) Tertanggung atau penerima barang dapat ikut serta dalam tender/lelang atas salvage tersebut.
- 4) Peraturan pelaksanaan tender/lelang dan penentuan pemenang ditetapkan oleh perusahaan asuransi.
- 5) Nilai penjualan salvage akan dibayarkan kepada tertanggung dan akan dikurangkan dari nilai klaim yang disetujui.

Tujuan *salvage* yaitu supaya barang-barang yang telah rusak dilidungi agar jangan bertambah rusak.

#### 4. *General Average*

Untuk klaim GA tertanggung / penerima barang /agen atau pihak yang mewakilinya dilarang untuk mendatangi *Average Guarantee* atau membayar deposit tanpa izin tertulis dari perusahaan asuransi.

### **1. Klaim Asuransi dalam kasus PT Jasaraharja Putera ditinjau dari Hukum Perasuransian Indonesia**

Penjabaran 4 (empat) hal diatas tentang bagaimana prosedur klaim dalam perjanjian pengangkutan laut. Jika terjadinya kelalaian dalam pengangkutan laut, proses klaim yang dapat diperlukan, dengan adanya bukti tertulis yang disebut dengan polis dalam menyelesaikan klaim akibat dari *evenement*. Polis asuransi pengangkutan laut lebih dikenal dengan *S. G. Form of Policy*. Didalam *S. G. Form of Policy* dicantumkan langsung mengenai resiko-resiko (*marine perils*) di dalam polis dan juga dapat dipergunakan langsung untuk menutup pertanggung jawaban barang (*marine cargo*) serta pertanggung jawaban rangka kapal (*marine hulk*). Perkembangan penggunaan *S. G. Form of Policy* untuk menutup pertanggung

barang di barengi juga dengan ketentuan *standard clauses* yang di kenal dengan *Institute Cargo Clauses 1 / 1 / 63 (F. P. A : WA All Risks)*. Polis asuransi pengangkutan barang di laut pada saat ini dikenal dengan *MAR Policy*.

Polis ini berisikan *schedule* penutupan yang meliputi harga pertanggungan dan rate pertanggungan dan dalam polis tidak dicantumkan lagi resiko – resiko yang dijamin, karena resiko yang dijamin itu terlihat dalam *standard clauses* yang merupakan lampiran dari polis. Di dalam polis tersebut memuat segala aspek yang menjadi pokok perjanjian.

- a. Didalamnya mencakup hal-hal yang dijamin dan hal-hal yang tidak dijamin (dikecualikan dalam polis) oleh perusahaan asuransi.
- b. Hak dan kewajiban tertanggung dan penanggung
- c. Hal lainnya seperti perselisihan

Polis asuransi laut merupakan akta yang harus ditandatangani oleh penanggung, dengan demikian berfungsi sebagai bukti telah terjadi perjanjian asuransi laut antara tertanggung dan penanggung. Asuransi laut di negara-negara maju pada umumnya dibuat di bursa dengan perantaraan pialang, karena itu polis yang digunakan adalah polis bursa. Menurut praktik asuransi laut di Indonesia, asuransi laut umumnya dibuat di perusahaan dengan menggunakan polis perusahaan yang mempunyai bentuk sendiri-sendiri menurut kehendak perusahaan yang membuatnya.<sup>58</sup>

Hal ini dinilai sangat penting dalam perjanjian asuransi khususnya dalam bidang pengangkutan laut. Ini dikarenakan polis inilah yang didalamnya

---

<sup>58</sup> Elfrilda Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, Jakarta: Penerbit Literata Lintas Media, hlm 2009, hlm. 45.

tercamtum hak dan kewajiban penanggung dan tertanggung. Dalam kepustakaan hukum asuransi, ahli hukum mengingatkan kepada para calon pengguna polis asuransi agar betul-betul membaca polis asuransi, karena polis merupakan wujud dari perjanjian asuransi yang mempunyai kekuatan hukum tetap dan karakteristik tersendiri jika di bandingkan dengan perjanjian pada umumnya.

Secara garis besar proses kewajiban yang ditentukan oleh undang-undang, dengan melahirkan tanggungjawab pengangkut, yaitu menjaga keselamatan barang yang diangkutnya. Oleh karena itu segala hal yang mengganggu keselamatan barang, yang merugikan pengirim atau penerima, menjadi tanggungjawab pengangkut. Tanggungjawab ini berarti pengangkut berkewajiban menanggung segala kerugian yang timbul atas barang yang diangkutnya selama dalam batas-batas pengangkutan. Hal dipertegas oleh UU No.17/2008 tentang Pelayaran, yang menyebutkan berbagai konsekuensi hukum terhadap pengangkut yaitu:

1. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
2. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Kemudian dalam Pasal 41 menentukan:

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 kerugian pihak ketiga.
2. Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh 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.

Secara keseluruhan proses klaim guna mengganti kerugian yang di derita oleh pihak tertanggung, maka Perusahaan Asuransi wajib melakukan proses klaim terlebih dahulu. Syarat-syarat yang dilakukan Perusahaan Asuransi dalam proses penyelesaian klaim pengangkutan barang di laut, sebagai berikut :

1. Laporan Klaim Tertanggung
  - a. Laporan klaim dari tertanggung dapat melalui lisan dan tulisan kurang lebih 3 x 24 jam.
  - b. Penerimaan laporan klaim dari tertanggung dapat melalui telepon atau secara lisan dan harus dicatat dalam laporan klaim sesuai prosedur.
  - c. Pengisian laporan klaim harus lengkap dan disertai dengan nama lengkap pelapor klaim.
2. Penelitian Klaim



- a. Penelitian harus mencakup, antara lain:
  1. Batas tenggang waktu pelaporan klaim.
  2. Obyek kerugian sebagai obyek pertanggungan.
  3. Periode pertanggungan.
  4. Penyebab kerugian.
- b. Penelitian khusus mengenai pelunasan pembayaran premi adalah untuk mengetahui ketentuan pelunasan premi pada pertanggungan tersebut berdasarkan:
  1. Ketentuan Polis, polis kontrak atau polis induk.
  2. Ketentuan perjanjian kerjasama.
  3. Surat Keputusan, Intruksi Direksi atau surat edaran yang berlaku.
  4. Kesepakatan khusus tertulis lainnya.

Penyimpangan atas ketentuan pelunasan pembayaran premi tersebut diatas harus diberikan penjelasan dan pendapat secara tertulis oleh kepala cabang.

3. Laporan Awal Kerugian (*Notification of Loss*)
  1. Untuk seluruh klaim (termasuk klaim koasuransi masuk), kantor cabang harus menginformasikan ke kantor pusat c.q divisi klaim selambat- lambatnya 3 x 24 jam setelah diterimanya laporan kejadian kerugian dari tertanggung atau dari *leader* koasuransi masuk dengan mengirimkan *Notification of Loss*. Penyampaian *NOL* tanpa perlu menunggu dilakukan survey pendahuluan.

2. *NOL* sangat penting dibuat dan disampaikan ke kantor pusat untuk keperluan *recovery* klaim.
4. Survey Pendahuluan
    1. Survey pendahuluan agar dilakukan sedini mungkin dan dibuatkan laporannya.
    2. Bentuk laporan survey pendahuluan disesuaikan dengan kebutuhan dan kondisi survey di lapangan.
  5. Analisa Pendahuluan
    1. Untuk mempermudah proses klaim selanjutnya maka harus dibuat analisa pendahuluan klaim.
    2. Analisa pendahuluan klaim berdasarkan data serta hasil penelitian *validitas* klaim.
    3. Analisa pendahuluan tersebut harus ditanda tangani oleh kepala unit tehnik atau kepala kantor cabang.
  6. Laporan Kerugian Sementara (LKS) dan *Preliminary Loss Advice (PLA)*
    - a. Seluruh klaim harus segera dibuat LKS, termasuk koasuransi masuk.
    - b. Khusus untuk klaim ko-asuransi masuk, karena estimasi klaim dalam LKS dientry sebesar net shere Jasindo, maka kantor cabang harus membuat keterangan mengenai besarnya estimasi klaim 100%.
    - c. LKS dan/atau *PLA* tersebut harus diteliti/diverifikasi serta ditanda tangani oleh kepala unit teknik atau kepala kantor cabang.

- d. LKS harus dikirim ke kantor pusat cq divisi klaim selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari setelah diterimanya laporan kejadian klaim dari tertanggung/ leader koasuransi masuk.
- e. Klaim-klaim yang melibatkan koasuransi keluar/*Pool*, selain dibuatkan LKS segera ditertibkan LKS ektern/*PLA* dan dikirimkan kepada para anggota koasuransi/*Pool* yang bersangkutan dan 1 (satu) copy dikirimkan ke kantor pusat cq divisi klaim.
- f. Apabila ada perubahan atas data LKS, maka kantor cabang harus segera membuat adendum.

#### 7. *Independent Surveyor/Loss Adjuster/Average Adjuster*

1. Penunjukan *Independent Loss Adjuster, Surveyor* dan atau *Average Adjuster* dilakukan apabila:
  1. Estimasi klaim cukup material.
  2. Klaim yang melibatkan Ko-asuradur dan/atau Re-asuradur.
  3. Klaim-klaim yang *complicated* dan diperkirakan akan menimbulkan masalah dikemudian hari.
2. Wewenang penunjukan *Independent Surveyor/Loss Adjuster/Average Adjuster* berada dikantor pusat cq. kepala divisi klaim.
3. Keputusan persetujuan biaya *Independent Surveyor / Loss Adjuster /Average Adjuster* dilakukan oleh kantor pusat cq divisi klaim serta penyelesaian pembayaran dilakukan oleh kantor pusat atas beban kantor cabang.

## 8. Dokumen Pendukung Klaim

- a. Setiap klaim harus dilengkapi dengan dokumen pendukung klaim yang lengkap, valid, akurat dan dapat dipertanggung jawabkan.
- b. Dokumen pendukung klaim harus sesuai dengan yang dipersyaratkan dalam ketentuan khusus kebijakan klaim.
- c. Dokumen klaim yang diminta kepada tertanggung harus dibuatkan dalam bentuk tertulis dan direminder minimal 2 (dua) kali dalam satu bulan.
- d. Apabila kantor cabang telah me-reminder sebanyak 3 (tiga) kali, namun tidak mendapat tanggapan / respon dari tertanggung, maka kantor cabang harus memberikan batas waktu kepada tertanggung untuk memberikan tanggapannya, dan apabila tetap belum memberikan tanggapan sampai batas waktu yang ditentukan, maka klaim dimaksud akan ditutup dengan catatan *No klaim*.

Dokumen-dokumen dalam proses penyelesaian klaim asuransi pengangkutan di laut, yaitu:

### a. Dokumen Pokok

Dokumen pokok adalah dokumen pendukung klaim yang harus dipenuhi dalam setiap penyelesaian klaim untuk semua *Class of Business (COB)*.

### b. Dokumen Khusus

Dokumen khusus adalah dokumen pendukung klaim yang harus dipenuhi dalam setiap penyelesaian klaim sesuai dengan

karakteristik klaim setiap *Class of Business (COB)*, dan untuk klaim *marine cargo*.

c. Dokumen Lainnya

Dokumen lainnya adalah dokumen pendukung klaim yang dianggap perlu untuk proses penyelesaian klaim yang bersangkutan dan atau mendukung dokumen pendukung klaim, baik dokumen pokok maupun dokumen khusus.

9. Pengajuan Klaim ke Kantor Pusat

- a. Pengajuan klaim ke kantor pusat cq. divisi klaim harus disertai dengan risalah/analisa klaim serta pendapat kantor cabang yang dibuat secara cermat, akurat, tepat dan dapat dipertanggung jawabkan.
- b. Harus dilengkapi dengan dokumen pendukung klaim yang lengkap, valid, akurat dan dapat dipertanggung jawabkan, termasuk *copy* bukti pelunasan premi.
- c. Khusus untuk pengajuan klaim *Ex-Gratia* atau *compromise*, maka selain pemenuhan sesuai ketentuan pada keterangan diatas, maka dilengkapi pula dengan data:
  1. Premi, klaim *outstanding* dan *settle*, biaya klaim, komisi/*brokerage*, minimal tiga tahun terakhir dari tertanggung yang bersangkutan.
  2. Prospek atau perkiraan peroleh premi dari tertanggung yang bersangkutan dimasa yang akan datang.
  3. Data lain yang dianggap mendukung pertimbangan kantor cabang.

4. Keputusan penyelesaian klaim *Ex-Gratia* menjadi wewenang direksi. Keputusan penyelesaian klaim *compromise* harus dikonsultasikan secara lisan dan tertulis dengan kepala divisi klaim dan atau direksi.

## 10. Keputusan Klaim

### a. Hal – Hal Yang Harus Dilakukan

1. Harus memperhatikan prinsip dasar penyelesaian klaim yang meliputi unsur-unsur teknis, legal dan formal.
2. Harus memperhatikan keabsahan pembayaran premi yang harus sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
3. Harus memonitor perkembangan setiap klaim.
4. Harus membuat risalah/analisa klaim dengan mempergunakan formulir sesuai *COB* masing-masing dan harus dilengkapi dengan analisa adjustment klaim yang lengkap, tepat, akurat, dan dapat dipertanggung jawabkan.
5. Melakukan adjustment klaim yang teliti dan akurat, sehingga dapat dihindari kekeliruan dalam menetapkan jumlah ganti rugi.
6. Setiap keputusan penyelesaian klaim harus dipilih alternatif yang tidak merugikan perusahaan dan dapat dipertanggung jawabkan.
7. Dalam hal keputusan penyelesaian klaim telah disetujui tertanggung, maka sebelum dilaksanakan pembayaran klaim, Kantor Cabang harus meneliti ketentuan yang terkait dengan pembayaran klaim dan keabsahan pihak-pihak penerima klaim tersebut.

- b. Dibawah Limit Wewenang Penyelesaian Klaim Kantor Cabang
1. Harus melakukan seluruh ketentuan sebagaimana yang tercantun dalam ketentuan diatas (hal – hal yang harus dilakukan).
  2. Tidak menyimpang dari ketentuan limit wewenang penyelesaian klaim yang berlaku.
  3. Keputusan penyelesaian klaim harus disampaikan kepada tertanggung dalam waktu yang cepat, tepat dan akurat.
  4. Harus melakukan tertib administrasi klaim sesuai ketentuan yang berlaku dan memelihara file dengan baik.
  5. Dalam hal klaim tersebut melibatkan reasuradur dan tidak ada penunjukan *independent loss adjuster/surveyor*, maka kantor cabang harus membuat dan mengirimkan report.
  6. Adanya keterlibatan Reasuradur akan diinformasikan oleh divisi klaim kepada kantor cabang.
- c. Diatas Limit Wewenang Penyelesaian Klaim Kantor Cabang
1. Harus melakukan seluruh ketentuan sebagaimana yang tercantun dalam ketentuan diatas (hal-hal yang harus dilakukan).
  2. Kantor cabang harus segera mengirimkan dokumen pendukung klaim secara lengkap ke kantor pusat cq. divisi klaim disertai dengan Risalah/analisa klaim yang harus dibuat secara cermat, akurat, tepat dan dapat dipertanggung jawabkan.

3. Pengajuan klaim ke kantor pusat harus sesuai dengan ketentuan.
4. Keputusan penyelesaian klaim baru dapat disampaikan kepada tertanggung setelah mendapatkan persetujuan tertulis dari kantor pusat cq. divisi klaim.

d. Klaim Ditolak

1. Apabila klaim-klaim yang diajukan tertanggung tersebut tidak memenuhi persyaratan kondisi polis atau ketentuan pembayaran premi yang berlaku.
2. Keputusan penolakan klaim harus disampaikan kepada tertanggung terhitung 3 (tiga) hari sejak klaim diketahui tidak terjamin dalam polis dan ditegaskan secara tertulis dengan menyebutkan ketentuan polis yang menjadi dasar hukum penolakan tersebut.
3. Surat penolakan klaim harus dikirim tembusannya ke kantor pusat cq divisi klaim.

11. Laporan Penyelesaian Klaim (LPK) dan *Definite Loss Advice (DLA)*

1. Seluruh penyelesaian klaim yang telah disepakati oleh kedua belah pihak harus segera dibuatkan LPK dan apabila melibatkan *Ko-member* harus dibuatkan *DLA*.
2. LPK dan atau *DLA* tersebut harus dibuat secara benar, akurat dan dapat dipertanggungjawabkan serta harus diverifikasi dan ditanda tangani oleh kepala unit teknik atau kepala cabang.



3. Khusus untuk klaim ko-asuransi masuk, karena besarnya klaim dalam LPK dan atau *DLA* dientry sebesar net share Jasindo, maka kantor cabang harus membuat keterangan mengenai besarnya klaim 100%.
4. LPK harus dikirim ke kantor pusat cq divisi klaim selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari setelah ditertibkan.
5. Klaim-klaim yang melibatkan Ko-asuransi keluar/*Pool*, selain dibuatkan LPK harus segera diterbitkan *DLA* dan dikirim kepada para anggota *Ko-asuransi/Pool* yang bersangkutan dan 1 (satu) copy dikirim ke kantor pusat cq divisi klaim.

## 12. *Claim Recovery*

- a. Kantor cabang harus mengupayakan semaksimal mungkin untuk memperoleh *Recovery Claim* yang berasal dari:
  1. *Sale of Scrap* / penjualan scrap.
  2. Hak subrogasi.
  3. *Refund Claim* / pengembalian klaim.
- b. Administrasi *recovery claim* harus dilakukan terpisah dari administrasi penyelesaian klaim kecuali dalam hal:
  1. Tertanggung bersedia membeli kembali scrap bersangkutan dan sepanjang hal tersebut lebih menguntungkan perusahaan serta nilai *scrap* yang disepakati diperhitungkan langsung dengan jumlah klaim yang akan diterima tertanggung.

2. Nilai *Scrap* telah diperhitungkan langsung oleh *Independent Loss adjuster* dalam *adjustment* klaimnya.
  3. Tertanggung telah menerima penggantian dari pihak ketiga berkaitan dengan hak subrogasi dan jumlah tersebut diperhitungkan langsung dengan jumlah klaimnya.
- c. Pelaksanaan perolehan *recovery claim* yang berasal dari *sales of scrap*/penjualan scrap dapat menggunakan jasa pihak ketiga yang telah mempunyai perjanjian kerja sama dengan Jasindo.
- d. Untuk setiap klaim yang diperkirakan akan mendapatkan *Recovery Claim*, maka harus dibuatkan Laporan Sementara *Claim Recovery* (LSCR).
- a. Pembuatan LSCR harus dibuat secara lengkap, benar, akurat dan dapat dipertanggungjawabkan serta harus diverifikasi dan ditanda tangani oleh kepala unit teknik.
  - b. LSCR harus dikirimkan ke kantor pusat cq. divisi klaim.
  - c. Untuk setiap perolehan *Recovery Claim* harus dibuatkan LPCR.
  - d. LPCR harus dibuat secara lengkap, benar, akurat, dan dapat dipertanggungjawabkan
  - e. Serta harus diverifikasi dan ditanda tangani oleh kepala unit teknik. LPCR harus dikirim ke kantor pusat cq. divisi klaim paling lambat 7 (tujuh) hari setelah diterbitkan.

M.Syamsudin<sup>59</sup> berpendapat, untuk mempertanggungjawabkan pengangkut ini dapat didasarkan pada 2 (dua) hal yaitu ‘wanprestasi’ dan ‘perbuatan melawan hukum’ (PMH). Sarana wanprestasi dapat digunakan jika terdapat unsur kesalahan dari pengangkut terkait dengan pelaksanaan kontrak yang merugikan pengirim. Unsur kesalahan dapat meliputi kesengajaan dan kelalaian yang dilakukan oleh pengangkut. Pengangkut dapat terbebas dari unsur kesalahan ini jika ia dapat membuktikan bahwa perbuatannya itu benar-benar di luar kemampuan pengangkut atau dalam keadaan *force major (overmacht)*. Sementara itu, sarana PMH dapat digunakan jika pengangkut melanggar ketentuan perundang-undangan di luar kontrak pengangkutan, seperti melanggar Undang-undang No.17 Tahun 2008 dan Undang-undang lain yang terkait. Semuanya harus dibuktikan dalam proses peradilan oleh Hakim.

Bila bukti tertulis sudah ada barulah dapat digunakan alat bukti biasa yang diatur dalam hukum acara perdata. Ketentuan ini yang dimaksud oleh Pasal 258 ayat (1) KUHD. Syarat-syarat khusus yang dimaksud dalam Pasal 258 KUHD adalah mengenai esensi inti isi perjanjian yang telah dibuat itu, terutama mengenai realisasi hak dan kewajiban tertanggung dan penanggung seperti: penyebab timbul kerugian (*evenemen*); sifat kerugian yang menjadi beban penanggung; pembayaran premi oleh tertanggung; dan klausula- klausula tertentu.

---

<sup>59</sup> M.Syamsudin Urgensi Pembaruan *Commercial Code* di Bidang Pelayaran Guna Menjamin Perlindungan Hukum Konsumen (Studi Perbandingan di Portklang Malaysia), dalam <https://bpkn.go.id/uploads/document/7edb385a9a1868725e9a0ca84ea527cdb7ee4c0f.pdf>, akses 12 April 2020, Pukul, 12.30, WIB.

Menangani penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut dan *adjustment* klaim, Perusahaan Asuransi menyelesaikannya dengan cara sebagai berikut:

1. Penanganan klaim harus memperhatikan prinsip dasar penyelesaian klaim, meliputi teknis, legal dan formal.
2. Penangan klaim *General Average (GA)*, selain memperhatikan isi dari dokumen pokok, dokumen khusus, dokumen lainnya dan prinsip dasar penyelesaian klaim, KC harus berpedoman pada SE, 04. KLM. 01/X/1997 tanggal 16 – 10 – 1997.
3. Penunjukan *Lawyer/Solicitor* dalam kasus *General Average (GA)* dilakukan oleh kantor pusat cq. divisi klaim.
4. Membuat Risalah/Analisa Klaim.
5. Jika kantor cabang menerima klaim yang diajukan oleh *Consignee* di Luar Negeri (*Marine Cargo Ekspor*), maka KC menyarankan agar *Consignee* menghubungi *Ceemis Agent* sebagai mana tercantum dibagian bawah Polis dan atau menghubungi kantor pusat cq. divisi klaim. Klaim seperti ini akan diproses oleh Divisi Klaim dan penyelesaian klaim yang bersangkutan (*Claim Settlement*) dibebankan pada KC penerbit polis.
6. Dalam melakukan *Adjustment Klaim Marine Cargo* harus memperhatikan Harga Pertanggungan (HP) di polis, sesuai *Invoice* atau berikut 10 % Imaginer Profit (keuntungan yang diharapkan).

## **B. Penyelesaian Terhadap Kerugian Pengangkutan Laut Akibat *Evenement* Oleh Perusahaan Asuransi Di Indonesia.**

Tujuan diadakannya pengangkutan adalah untuk memindahkan barang dari tempat asal ke tempat tujuan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.<sup>60</sup> Secara garis besarnya moda pengangkutan dapat diklasifikasikan sebagai berikut: pengangkutan darat (pengangkutan melalui jalan (raya) dan kereta api), pengangkutan laut, dan pengangkutan Udara.<sup>61</sup> Dan dalam penelitian ini penulis terfokus pada penyelesaian kerugian dalam moda pengangkutan laut. Hilangnya atau kerusakan barang yang disebabkan adanya *evenement* baik disebabkan karena terbakar, dicuri orang, tertukar dengan milik orang lain, dibuang dan lain-lain menjadikan adanya kerugian yang perlu diselesaikan dengan merujuk pada polis yang telah di buat.

Hal ini dimaksudkan dengan barang muatan tidak ada atau ada tetapi rusak menjadi tanggung jawab pengangkut adalah bahwa pengangkut harus membayar ganti kerugian terhadap barang yang musnah atau rusak, kecuali kerugian itu disebabkan oleh keadaan memaksa (*overmacht*), cacat pada barang itu sendiri, kesalahan atau kelalaian si pengirim atau ekspediter (Pasal 91 KUHD), keterlambatan datangnya di tempat tujuan yang disebabkan keadaan memaksa, tetapi barang tidak rusak dan musnah (Pasal 92 KUHD). Pihak asuransi sebagai perusahaan pengangkut laut, maka ia juga harus menanggung kerusakan atau

---

<sup>60</sup> Subekti, *Aneka Perjanjian*, Bandung: PT Citra Aditya, 1995, hlm 69

<sup>61</sup> Ridwan Khairandy,, Machsun Tabroni, EryArifuddin,, Djohari Santoso, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 1, Gama Media, Yogyakarta, 1999, hlm 196

kehilangan barang-barang dagangan dan barang- barang sesudah pengirimannya yang disebabkan oleh kesalahan atau keteledorannya (Pasal 88 KUHD).

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan dalam angkutan laut terhadap penumpang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat yang telah disepakati. Demikian halnya dengan tanggung jawab terhadap pemilik barang (pengirim) dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim atau penerima.<sup>62</sup>

Pada dasarnya pengangkut bertanggung jawab atas musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut sejak barang tersebut diterima oleh pengangkut dari pihak pengirim/pemilik barang, merupakan suatu konsekuensi perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang atau pengirim barang, dimana sesuai dengan pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008. Tanggung jawab yang tertuang dalam pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008 tersebut kembali diperjelas kedalam pasal 41 UU No. 17 Tahun 2008 yang menentukan sebagai berikut:

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

---

<sup>62</sup> R. Juli Moertiono, Penyelesaian Sengeketa Pengangkutan Laut, *Jurnal Penelitian Pendidikan Sosial Humaniora*, Vol. 4 No. 1, Mei 2009, hlm. 489

2. Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh 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 perundangundangan.

Berdasarkan ketentuan pasal 41 ayat (3) dapat diperoleh bahwa atas tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada pasal 41 (1) UU No. 17 Tahun 2008, yaitu akibat dari pengoperasian kapal, pengangkut juga diwajibkan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut. Apabila perusahaan pengangkutan tidak melaksanakan ketentuan pasal 41 ayat (3) di atas, dapat dijatuhkan sanksi yang ditentukan sesuai dengan Pasal 292 UU No. 17 tahun 2008.

Jika dilihat tanggung jawab pengangkutan dalam Peraturan pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di perairan menegaskan. Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.<sup>63</sup> Perusahaan angkutan di perairan kiranya juga bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.<sup>64</sup> Untuk itu perusahaan Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya

---

<sup>63</sup> Pasal 177 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan

<sup>64</sup> Pasal 180 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan

sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Batas tanggung jawab untuk pengangkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara pengguna dan penyedia jasa sesuai dengan perjanjian angkutan atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.<sup>65</sup>

Ketentuan umum lainnya mengenai tanggung jawab pengangkut (*Liability of the Carrier*) dapat dilihat didalam pasal 468 KUHD, sebagai suatu pasal mengenai pertanggungjawaban pengangkut yang membawa konsekuensi berat bagi pengangkut. Selain itu, Pasal 477 KUHD menetapkan pula bahwa pengangkut juga bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambatnya diserahkan barang yang diangkut.

Pertanggungjawaban pengangkut ini juga telah diatur dalam *The Hague Rules 1924 article 1 (2)* yaitu sejak barang itu dimuat sampai barang dibongkar. Dengan demikian maka pertanggungjawaban pengangkut itu berakhir sejak barang itu dibongkar dan diserahkan dekat kapal. *The Hamburg Rules 1978* yang ditemukan didalam *article 4*, menyatakan bahwa pertanggungjawaban pengangkut adalah pada saat barang-barang berada dibawah penguasaannya yaitu di pelabuhan pemberangkatan, selama berlangsungnya pengangkutan sampai di pelabuhan pembongkaran. Dengan ketentuan demikian sangat jelas bahwa masa pertanggungjawaban pengangkut (*period of responsibility of the carrier*) dalam

---

<sup>65</sup> Pasal 181 Ayat (3) dan (4) Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan



*The Hamburg Rules 1978* adalah lebih tegas, nyata dan memberi tanggung jawab yang besar bagi pengangkut.<sup>66</sup>

Akan tetapi, pengangkut dapat terbebas dari sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya dengan membuktikan bahwa kerugian atas musnah, hilang atau rusaknya barang bukan merupakan kesalahannya yang juga diatur dalam KUHD Pasal 477. Sebelumnya telah diuraikan tentang prinsip-prinsip tanggung jawab yang dikenal dalam hukum pengangkutan, yaitu:<sup>67</sup>

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas dasar unsur kesalahan (*fault liability, liability based on fault principle*)
2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*)
3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict liability principle*)

Apabila prinsip-prinsip tersebut dikaitkan dengan uraian diatas, maka dalam hal ini menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*) bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab sesuai dengan ketentuan pasal 41 ayat (2) UU No.17 tahun 2008. Dalam prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Namun jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul itu bukan

---

<sup>66</sup> Siregar,Basri,Hasnil,H., *Kapita Selektta Hukum Laut Dagang Indonesia*,Penerbit Kelompok Studi Hukum dan Masyarakat Fakultas Hukum USU,Medan,1993, hlm 40

<sup>67</sup>Sendy Anantyo, Herman Susetyo, Budiharto, Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Muatan Pada Pengangkutan Melalui Laut, *Diponegoro Law Review*, Volume 1, Nomor 4, Tahun 2012, hlm 4

kesalahannya, maka pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab membayar sebagian atau seluruh ganti kerugian tersebut.

Pada dasarnya sebelum seorang tertanggung melakukan penutupan perjanjian pertanggungan laut, maka ia harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut yang akan sangat membantu kelancaran daripada tujuannya. Langkah pertama ialah mempelajari situasi atau keadaan umum antara lain ialah:<sup>68</sup>

- a. Mempelajari sedalam-dalamnya mengenai sifat dan keadaan barang atau muatan yang akan diasuransikan, antara lain sifat buah-buahan yang cepat membusuk, ternak yang bisa mati karena udara laut, bahan kimia, dan seterusnya.
- b. Situasi umum antar negara, apakah dalam keadaan perang, apakah tempat yang dituju itu sedang dilanda pemogokan, perang lokal, dan sebagainya.

Menurut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), tergugat (pengangkut) dianggap bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul, tetapi tergugat dapat membebaskan tanggung jawabnya, apabila ia dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah (*absence of fault*). Pada dasarnya prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga adalah juga prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya kesalahan, tetapi dengan pembalikan beban pembuktian (*omkering van de bewijslaast, shifting of the burden of proof*) kepada

---

<sup>68</sup> Wirdjono Projodikoro, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Bandung: Sumur Bandung, 1991, hlm190-192

pihak tergugat. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga ini juga dianut dalam pengangkutan laut yang diatur dalam pasal 468 ayat (2) KUHD<sup>69</sup>

*“Pengangkut diwajibkan membayar ganti rugi yang disebabkan karena tidak diserahkannya barang seluruhnya atau sebagian atau karena kerusakan barang, kecuali bilamana ia membuktikan, bahwa tidak diserahkannya barang atau kerusakan itu adalah akibat dari suatu peristiwa yang sepantasnya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifat keadaan atau cacat benda sendiri atau dari kesalahan pengirim”.*

Jika perusahaan pengangkutan yang tidak sesuai dan cenderung merugikan pengirim maka di kemudian hari pengirim tidak memberikan rasa percaya kepada pihak pengangkut. Tentulah hal ini akan merugikan pelaku usaha pengangkutan yang sedang bersaing untuk memberikan pelayanan yang baik untuk bersaing dengan perusahaan yang bergerak di bidang jasa pengangkutan lainnya. Pemenuhan Prestasi adalah hakikat dari suatu perjanjian. Seseorang dapat dikatakan wanprestasi atau cidera janji apabila ia pada suatu kondisi di mana debitor tidak melaksanakan kewajiban yang ditentukan di dalam perikatan, khususnya perjanjian (kewajiban kontraktual).

Sebagai imbalan (*quit pro quo*) adanya pembalikan beban pembuktian tersebut, maka prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga ini diirngi adanya ketentuan pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*). Tanggung jawab pengangkut untuk memberikan santunan dibatasi hingga limit tertentu. Tanggung jawab perusahaan transportasi terbatas sejumlah ganti kerugian yang ditetapkan dalam konvensi internasional atau peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim

---

<sup>69</sup> Ridwan Khairandy, Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia, Cetakan Ketiga revisi kedua, FH UII Press, Yogyakarta, 2017, hlm. 436-437

barang, namun demikian penumpang dan/atau pengirim barang masih terbuka untuk memperoleh ganti kerugian yang lebih besar apabila penumpang dan/atau pengirim dapat membuktikan bahwa perusahaan transportasi termasuk karyawan, pegawai, agen, atau perwakilannya melakukan kesalahan yang di sengaja.<sup>70</sup>

Apabila penumpang dan/atau pengirim barang dapat membuktikan perusahaan transportasi termasuk pegawai, karyawannya, agen atau perwakilannya melakukan kesalahan yang disengaja, maka tanggung jawab perusahaan transportasi tidak terbatas dalam arti berapapun kerugian yang diderita penumpang dan/atau pengirim barang harus diganti seluruhnya.<sup>71</sup> Pasal 40 ayat (2) Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan “*Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.*”

Didalam tanggung jawab pengangkut atas kerusakan barang, dapat diwujudkan melalui pemberian ganti rugi, seperti yang tercantum dalam pasal 472 KUHD sebagaimana yang disebutkan bahwa : “Ganti kerugian yang harus dibayar oleh si pengangkut karena diserahkannya barang seluruhnya atau sebagian, harus dihitung menurut harganya barang dan jenis dan keadaan yang sama di tempat penyerahan pada saat barang tadi sedianya harus diserahkannya, dengan dipotong apa yang telah terhemat dalam soal bea, biaya dan upah pengangkutan, karena tidak diserahkannya barang tadi.” Pihak yang bersangkutan dapat mengajukan klaim secara resmi dan tertulis kepada pihak pengangkut dengan dibuktikannya

---

<sup>70</sup> H.K. Martono. Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang- Undnag Nomor 17 Tahun 2008, PT RajaGrafindo Persada, Cetakan pertama, Jakarta, 2011.

<sup>71</sup> *Ibid.*

dokumen-dokumen yang sah, tetapi biasanya penyelesaian klaim didasarkan pada asas kekeluargaan dan musyawarah.

Namun dalam hal ini, juga tidak menutup kemungkinan penggantian ganti rugi dapat berupa perbaikan terhadap barang-barang yang mengalami kerusakan sehingga dapat dianggap bahwa pihak pengangkut telah melakukan pembayaran ganti rugi.

Wanprestasi dapat juga terjadi dimana debitor tidak melaksanakan kewajibannya yang ditentukan dalam undang-undang.<sup>72</sup> Negosiasi dilakukan untuk menemukan jalan keluar untuk menyelesaikan sengketa yang mana pengangkut tidak bertanggung jawab seluruhnya tapi hanya sebagian saja, dan kemudian sebagian lainnya ditanggung oleh pihak pengirim. Pengangkut seharusnya bertanggung jawab penuh terhadap kerugian yang diderita oleh pengirim dan tidak mengalihkan kerugian tersebut kepada pihak pengirim. Negosiasi sangat berguna dalam menyelesaikan perselisihan dalam pengangkutan akan tetapi hak-hak penuh yang seharusnya didapatkan oleh pihak pengirim tidak boleh diabaikan, pengirim berhak mendapatkan penggantian kerugian yang sepadan dengan kerusakan, kehilangan dan keterlambatan pada barang hantaran.

Dalam hal pengangkut menurut kebiasaan umum terhadap penyelesaian klaim, terjadi negosiasi untuk menemukan kesepakatan apabila terjadi perselisihan yang tidak menemukan jalan keluar untuk terjadinya kesepakatan. Namun antara pengangkut dan pengirim yang mengalami perselisihan biasanya akan bernegosiasi dengan cara membuktikan terlebih dahulu pihak mana yang bersalah

---

<sup>72</sup> Ridwan Khairandy, *Hukum Kontrak Indonesia Dalam Perbandingan (bagian pertama)*, ctk. Ke-2, Yogyakarta : Fh UII Press, hlm.277

waktu melakukan pengangkutan dan menimbulkan kerugian, misalnya ketika sebelum barang diterima kondisi *packing* kurang baik padahal sudah diperingatkan oleh pihak pengangkut sehingga menyebabkan rusaknya isi kiriman ketika diangkut oleh pihak pengangkut, atau ketika melakukan proses memuat barang terjadi kesalahan pada karyawan pengangkut dengan tidak memperlakukan paket kiriman dengan baik seperti memuat barang ke alat angkutan dengan cara melempar paket kiriman, menindih paket kiriman yang beresiko mudah rusak,

Penggantian kerugian atas kehilangan dan keterlambatan dalam ketentuan lainnya diatur tentang penggantian kerugian apabila terjadi kerusakan yaitu pada Pasal 473 yang berbunyi: “Dalam hal adanya kerusakan, maka harus diganti jumlah uang yang diperoleh dengan mengurangi nilai yang dimaksud dalam pasal 472 dengan nilai barang yang rusak, dan selisih ini dikurangi dengan apa yang dibutuhkan untuk bea, biaya, dan biaya angkutan karena adanya kerusakan.” Dalam perjanjian timbal balik prestasi yang satu berkaitan erat sekali dengan prestasi yang lain. Dijanjikannya prestasi yang satu adalah dengan memperhitungkan akan diterimannya prestasi yang lain.<sup>73</sup>

Syarat mutlak tuntutan ganti rugi, itu sendiri, ialah bahwa kerugian itu disebabkan karena hal-hal yang berhubungan dengan pengangkutan, akibat-akibat kelalaian perbuatan wanprestasi baik pengusaha angkutan karyawan/buruh yang lalai dalam menjalankan prestasinya aksi-aksi atas dasar pasal 1365 dan 1367 KUHPerdara dalam perjanjian pengangkutan dipandang dari sudut tujuan untuk mendapatkan ganti rugi, ditinjau dari beban pembuktian pasal 1365 pada aksi-aksi

---

<sup>73</sup> J. Satrio, *Hukum Perikatan, Perikatan Pada Umumnya*, Ed-1, Ctk-3, Pt. Bandung : Alumni, 1999, hlm. 240.

penuntutan, penumpang harus mengemukakan peristiwa-peristiwa yang menunjukkan kesalahan kelalaian pengangkut.

Pasal 475 KUHD sendiri menyatakan bahwa “Bila pengangkut bukan pengusaha kapal, kewajiban untuk ganti rugi menurut pasal 468 yang mengenai pengangkutan melalui laut, terbatas sampai jumlah yang dalam urusan kerusakan yang diderita, berdasarkan ketentuan pasal yang lalu, dapat ditagih pada pengusaha kapal. Dalam hal adanya perselisihan, maka pengangkut harus menunjukkan sampai seberapa batas pertanggungjawabannya. (KUHD 470, 474, 476, 517c, 526; Rv. 316r.)”

Secara Perdata pasal 1249 KUHPerdata telah menjelaskan bahwasannya ganti rugi dalam jumlah tertentu bahwa,

*“Jika dalam suatu perikatan ditentukannya, bahwa si yang lalai memenuhinya, sebagai ganti rugi harus membayar suatu jumlah uang tertentu, maka kepada pihak yang lain tak boleh diberikan suatu jumlah yang lebih maupun yang kurang dari pada jumlah itu”.*

Dalam hal ini berarti apabila telah diperjanjikan jika terjadi kerugian baik terjadi kerusakan, dan kehilangan pada barang hantaran yang bukan disebabkan karena keadaan memaksa (*force majeure*) kesalahan pengangkut sendiri, maka jika diperjanjikan mendapatkan penggantian kerugian sebesar maksimum 10 kali biaya ongkos kirim, pengangkut wajib memberikan penggantian kerugian tersebut sesuai dengan yang diperjanjikan.” Misalnya: apabila biaya ongkos kirim sebesar Rp.100.000 (seratus ribu rupiah). maka apabila terjadi kerusakan/kehilangan/barang tidak sampai ke alamat tujuan, pengangkut membayar ganti rugi kepada pihak pengirim sebesar Rp.1.000.000,00 (satu juta rupiah).

Proses timbulnya klaim ganti kerugian yang dilakukan oleh tertanggung kepada pihak asuransi selaku tertanggung, merupakan tuntutan sebagaimana yang telah dijelaskan dalam Pasal 284 KUHDagang yang berbunyi sebagai berikut:

*“Penanggung yang membayar kerugian dari suatu benda yang dipertanggung mendapat semua hak-hak yang ada pada si tertanggung terhadap orang-orang ke tiga mengenai kerugian itu dan tertanggung bertanggung jawab untuk setiap perbuatan yang mungkin dapat merugikan hak dari penanggung terhadap orang-orang ke tiga itu”.*

Sebaliknya, pihak pengangkut berhak pula meminta kepada pihak asuransi untuk menunjuk bukti yang sah, bahwa pengganti kerugian benar-benar telah dilakukan pada pihak penerima. Bukti keterangan ini disebut dengan *subrogation form*, di mana penerima menyatakan telah menerima penggantian kerugian dari pihak asuransi yang bersangkutan, dan dengan demikian hak menuntut kerugian telah berpindah kepada pihak asuransi. Jika syarat-syarat tersebut telah dipenuhi, maka penyelesaian tuntutan kerugian yang berhubungan dengan itu akan berlangsung antara pihak asuransi dan pihak pengangkut.

Dari sisi pertanggungjawaban asuransi, tidak ada yang bersifat mutlak terhadap penggantian kerugian atas harta benda yang dipertanggung. Perusahaan asuransi akan mengganti kerugian yang diderita oleh tertanggung sesuai dengan pokok-pokok yang diperjanjikan, dan tidak melanggar prinsip-prinsip asuransi, sesuai dalam dalam buku I Bab IX KUHDagang di antaranya :<sup>74</sup>

- a. Prinsip *utmost good faith*, suatu prinsip bahwa pertanggungan asuransi harus didasari dengan i'tikad yang baik dari ke dua belah pihak.

---

<sup>74</sup> M.Hasan Ali, *Asuransi Dalam Perspektif Hukum Islam*, Kencana Jakarta, 2003, hlm. 77.



Tertanggung harus memberi informasi secara terbuka dan penanggung akan menjelaskan secara terbuka segala aspek mengenai polis asuransi. Apabila tertanggung ada niat yang tidak baik dalam mengasuransikan, maka bila terjadi kerugian (dan terbukti ada niat tidak baik) maka penanggung dapat menolak tuntutan ganti rugi tersebut.

- b. Prinsip *insurable interest*, suatu prinsip bahwa tertanggung mempunyai kepentingan keuangan terhadap barang atau harta benda yang akan diasuransikan. Apabila seseorang tidak mempunyai kepentingan keuangan terhadap suatu harta benda maka dia tidak dapat mengasuransikan.
- c. Prinsip *subrogation*, suatu prinsip bahwa setelah penanggung membayar ganti rugi kepada tertanggung, maka secara otomatis penanggung memperoleh hak dari tertanggung untuk melakukan penuntutan kepada pihak lain.
- d. Prinsip-prinsip *proxima causa*, suatu prinsip bahwa penyebab kerugian adalah penyebab pertama, langsung dan paling efektif yang mempengaruhi kerugian yang terjadi.

Atas pemikiran bahwa kerugian yang disebabkan oleh bahaya laut dan bahaya di laut itu relatif lebih besar dari bahaya di darat maka tentu saja orang berpikir bagaimana cara mengatasinya. Dalam asuransi/pertanggungan laut dikenal berbagai jenis "pemberian ganti rugi", sesuai dengan kemungkinan kerugian yang diderita oleh tertanggung.

Berbagai bahaya laut yang menjadi penyebab kerugian yang dapat dipertanggungjawabkan dalam asuransi laut pada garis besarnya dalam praktek dapat digolongkan sebagai berikut:<sup>75</sup>

1. *Total loss*, yaitu kerugian karena lenyap seluruhnya, jadi lenyap secara keseluruhan dapat terdiri dari:
  - a. *Actual total loss*, mungkin apabila kapal dan muatannya secara fisik lenyap seluruhnya.;
  - b. *Constructive total loss*, mungkin apabila kapal dan muatannya kehilangan seluruh sifatnya semula, sekalipun secara fisik tidak rusak;
2. *Partial Loss*, yaitu kerugian yang sifatnya tidak mutlak, dan dapat terdiri atas:
  - a. *General average* atau kerugian umum atau *avary grosse avary* umum.
  - b. *Particular avarage* atau kerugian khusus/*avary* khusus.

Melihat dari pembagian jenis kerugian yang mungkin ditanggung oleh penanggung terhadap kerugian tertanggung, KUHDagang juga memberikan beberapa batasan terhadap berbagai kerugian sebagaimana yang diatur dalam pasal-pasal 699 KUHDagang untuk kerugian-kerugian umum dan pasal 701 untuk kerugian-kerugian khusus.

Penulis mengkaji jika dalam terjadi suatu hal yang tidak terduga seperti rusak dan kehilangan barang yang dilakukan oleh tertanggung, maka perusahaan

---

<sup>75</sup> Sri Redjeki Hartono, *Hukum Dagang: Asuransi dan Hukum Asuransi*, Semarang: IKIP Semarang Press, 1985, hlm 123

asuransi disini sebagai tertanggung dapat dimintai pertanggungjawaban dan berupaya semaksimal mungkin memberikan ganti kerugian tanpa berusaha menghindari dari tanggungjawab. ini perlu diperhatikan asal kan pihak tertanggung memiliki itikad baik dan tidak memiliki niatan berlaku curang atau berlaku buruk. Meskipun dalam prakteknya asuransi tidak menggunakan sistem pertanggung jawaban mutlak, akan tetapi nampak bahwa tertanggung bertanggungjawaban kepada pihak penanggung terhap kerusakan barang dalam pengangkutan laut di pelabuhan dengan memenuhi prinsip-prinsip dan bahaya-bahaya yang menjadi tanggungjawab penanggung dalam perjanjian asuransi laut. Dengan kata lain pertanggungjawaban pihak penanggung terhadap kerusakan barang dalam Pengangkutan Laut sudah sesuai dengan ketentuan Pasal 637, 699, 701, 624, 627, 630 KUHD.

Sejatinya Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang. Prinsip ini dapat dirumuskan dalam kalimat pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan. Dalam perundang-undangan mengenai pengangkutan prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak mungkin diatur karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha dibidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan risiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti para pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan, hal tersebut berdasarkan asas perjanjian yang bersifat kebebasan berkontrak.<sup>76</sup>

---

<sup>76</sup> Achmad Ichsan, *Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1993, hlm 41

Dari perspektif analisis perlindungan konsumen terhadap penyelesaian sengketa pengangkutan laut. Perlindungan konsumen merupakan upaya yang dilakukan oleh pemerintah yang diimplementasikan dalam bentuk aturan- aturan tertulis guna menjaga keseimbangan antara penjual dan pembeli agar terhindar dari praktik-praktik yang dapat merugikan konsumen. Posisi konsumen pada faktanya lebih lemah dibandingkan dengan posisi pelaku usaha, karena pelaku usaha sering menggunakan posisinya untuk mencari celah yang dapat merugikan konsumen akibat ketidaktahuan dan ketidaktelitiannya saat menggunakan produk.

Aturan yang disusun oleh pemerintah sangatlah jelas membatasi mengenai hal-hal apa saja yang menjadi hak dan kewajiban baik dari pelaku usaha maupun konsumen itu sendiri. Konsumen dalam mengkonsumsi jasa yang disediakan oleh pelaku usaha memiliki hak untuk kenyamanan, keamanan serta keselamatan pada saat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang diberikan.<sup>77</sup> Apabila terjadi kerugian di kemudian hari pada masa penggunaan barang dan/atau jasa yang tidak sesuai dengan kesepakatan di antara pelaku usaha dan konsumen, maka konsumen dapat menuntut haknya kepada pelaku usaha untuk mendapat kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian yang sebagaimana mestinya. Adapun hal yang menarik di antara pelaku usaha dan konsumen yaitu prinsip itikad baik yang harus dijunjung tinggi. Dalam Undang- Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, pelaku usaha diharuskan beritikad baik dalam proses pelaksanaan kegiatan usahanya, sebaliknya konsumen pun diharuskan untuk

---

<sup>77</sup> Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (LN No. 42 Tahun 1999, TLN No. 3821), Pasal 4 butir a

beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian terhadap barang dan/atau jasa yang ditawarkan oleh pelaku usaha<sup>78</sup>

Dalam kehidupan sehari-hari khususnya dalam bidang jasa, pada umumnya banyak para pelaku usaha yang menggunakan perjanjian baku sebagai standar adanya hubungan hukum antara pelaku usaha dan konsumen. Perjanjian baku ini kemudian memuat klausul-klausul yang baku yang dibuat oleh pelaku usaha secara sepihak dan mengikat konsumen. Perjanjian baku bukanlah hal yang tabu di tengah dunia bisnis dewasa ini. Perjanjian baku dianggap sebagai salah satu metode yang dapat meminimalisir waktu, tenaga, dan biaya antara pelaku usaha dan konsumen dalam melaksanakan kegiatannya. Menurut Ahmadi Miru perjanjian baku merupakan suatu kesepakatan yang mengikat para pihak yang menandatangani, walaupun klausula yang ada di dalam perjanjian tersebut banyak mengalihkan tanggung jawab dari pihak yang membuat kontrak kepada pihak lawannya.<sup>79</sup>

Pencantuman klausula baku tidaklah boleh dilakukan semena-mena oleh pelaku usaha sebagaimana dituangkan dalam Pasal 18 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Pelaku usaha dilarang mencantumkan klausula baku pada dokumen dan/atau perjanjian yang memuat unsur penangguhan bahkan pengalihan tanggung jawab dari pihak pelaku usaha terhadap barang dan/atau jasa yang dikonsumsi oleh konsumen dan pencantuman

---

<sup>78</sup> M. Chris Debora Marsela Mendrofa, Hendra Haryanto Asmaniar, Ektivitas Klausula This Insurance Is Subject To English Law And Practice Dalam Polis Pengangkutan Barang Indonesia (Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung Nomor 1011k/Pdt.2009) *Jurnal Krisna Law* Volume 1, Nomor 3, 2019, hlm 49-64

<sup>79</sup> Zulham, *Hukum Perlindungan Konsumen*, cetakan ke-1, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2013, hlm. 77.

klausula baku yang posisinya dan bentuknya sulit dilihat sehingga susah dibaca dan dimengerti oleh konsumen.

Hal yang sering terjadi dengan adanya klausul perjanjian antara tertanggung dengan penanggung adalah dimana perusahaan asuransi melakukan Unsur kesengajaan dengan tidak mencantumkan tambahan kalimat pada Pasal 19 ini sesuai dengan surat edaran Dewan Asuransi Indonesia pada tahun 1982 yang berbunyi menjadi “*This Insurance is Subject to English Law and Practice, as far as this is not in Contradiction with the Law of The Republic of Indonesian*”. Penulis berasumsi pihak penanggung terkesan ada unsur kesengajaan dengan tidak mencantumkan tambahan kalimat pada Pasal ini.

Penulis berpandangan bahwa tindakan penanggung ini sedikit bertentangan dengan Pasal 18 ayat (1) huruf g Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, yang di mana polis ini dibuat secara sepihak oleh penanggung dengan mengikuti standar polis Inggris dan terdapatnya Pasal 19 *Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82* yang menjelaskan bahwa para pihak menundukkan dirinya pada aturan Inggris dan praktik yang berlaku di Inggris. apabila ditelaah mendalam, dengan tidak dimuatnya kata-kata *as far as this is not in contradiction with the Law of The Republic of Indonesian* ini membuat penafsiran yang mutlak bahwa para pihak yang sudah menyepakati polis ini secara sadar menundukkan diri dalam aturan Inggris dan praktik yang ada di Inggris walaupun faktanya mereka melakukan proses pengangkutan laut.

Menurut penulis kata-kata *as far as this is not in contradiction with the Law of The Republic of Indonesian* memiliki pengaruh yang besar pada pasal ini secara

keseluruhan. Sebab dengan adanya penambahan kata-kata tersebut, adanya kemungkinan untuk menempuh upaya hukum yang lebih baik seperti menempuh upaya hukum di luar pengadilan, yaitu melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK). Padahal pada faktanya pelaku usaha diwajibkan oleh Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen untuk memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa, serta pelaku usaha juga diwajibkan untuk memberikan penjelasan tambahan mengenai cara penggunaan, cara perbaikan dan cara pemeliharaan dari barang dan/atau jasa yang diperdagangkan kepada konsumen.<sup>80</sup> Hal ini dirasa sangat perlu karena untuk menghindari terjadinya *misrepresentasi* antara pelaku usaha dan konsumen. Sebab *misrepresentasi* merupakan salah satu faktor yang menyebabkan terjadinya kerugian pada konsumen pada saat mengkonsumsi barang dan/atau jasa.

Berdasarkan Pasal 19 ayat (1) Undang- Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dijelaskan mengenai tanggung jawab pelaku usaha untuk memberikan ganti rugi kepada konsumen akibat kerusakan, pencemaran, dan kerugian konsumen karena mengkonsumsi barang dan/ atau jasa yang diperdagangkan oleh pelaku usaha.<sup>81</sup> Adapun ganti rugi yang dimaksud adalah pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan dan santunan yang sesuai.<sup>82</sup> Maka

---

<sup>80</sup> Pasal 7 butir b. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

<sup>81</sup> Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.

<sup>82</sup> Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (LN No. 42 Tahun 1999, TLN No. 3821), Pasal 19 ayat (2).

berdasarkan pasal yang penulis jelaskan di atas, sudah sewajarnya apabila dilihat dari perspektif perlindungan konsumen, penanggung harus bertanggung jawab atas segala kerusakan yang dialami oleh tertanggung terhadap objek pertanggungan yang mengalami kerusakan. Bila diteliti lebih dalam, maka penggunaan klausul *warehouse to warehouse basis* dan klausul *all risk* sudah menjelaskan mengenai luasnya tanggung jawab penanggung terhadap objek pertanggungan yang mengalami kerusakan.

Terkadang terjadi inkonsistensi dalam keputusannya untuk menolak klaim yang diajukan oleh tertanggung, hal ini terlihat pada tindakan penanggung yang menawarkan pada tertanggung untuk membayarkan 50% dari total klaim yang diajukan oleh tertanggung, dalam kesempatan ini tertanggung menolak tawaran yang diajukan penanggung karena merasa bahwa penanggung berusaha untuk melepaskan kewajibannya. Sehingga penulis menilai sering memang ada unsur kesengajaan dari pihak penanggung untuk melepaskan diri dari tanggung jawabnya.

Apabila Pasal 18 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dilanggar, maka berdasarkan ketentuan Pasal 62 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dinyatakan bahwa pelaku usaha dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau pidana denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).<sup>38</sup> Sebab pelanggaran Pasal 18 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen memuat unsur penipuan.



Sesuai dengan ketentuan Pasal 60 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dinyatakan bahwa Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) berhak menjatuhkan sanksi administratif pada pelaku usaha yang melanggar Pasal 19 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 20, Pasal 25, dan Pasal 26, dengan penetapan sanksi administratif berupa ganti rugi dengan nilai maksimal Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

#### **1. Tanggungjawab PT Jasaraharja Putera terhadap keterlambatan pembayaran Klaim Asuransi**

Pihak Tertanggung dalam kasus ini pihak tertanggung menyepakati dan menandatangani perjanjian asuransi dengan pihak PT. Jasaraharja Putera dengan nomor polis 116000301091500035 dan objek pertanggungan berupa bahan bakar minyak (BBM) yang terdiri dari Premium, Pertamina Plus dan Solar dengan nilai pertanggungan sebanyak Rp. 1.675.000.000.00 (satu miliar enam ratus tujuh puluh lima juta rupiah). Perjanjian asuransi tersebut berlaku selama 8 (delapan) hari, mulai dari tanggal 20 September 2013 sampai dengan tanggal 28 September 2013.

Bahan bakar minyak (BBM) tersebut diangkut dari Sungai Duku menuju Selat Panjang pada tanggal 20 September 2013. Akan tetapi kapal yang mengangkut bahan bakar minyak (BBM) mengalami kerusakan di bagian mesin, kamar mesin mengalami kebocoran, menyebabkan kapal yang terbuat dari kayu tersebut miring dan kemasukan air sehingga kapal tenggelam dan mengakibatkan hilangnya barang milik perusahaan atau tertanggung.

Sesuai dengan isi polis yang menerangkan bahwa pemberitahuan klaim kepada pihak asuransi paling lama 10 (sepuluh) hari dari waktu kerugian, maka pihak tertanggung mengajukan klaim kepada pihak PT. Jasaraharja Putera setelah 3 (tiga) hari dari kecelakaan atau kerugian yang terjadi. Pemberian dan penyelesaian ganti rugi itu harus dilakukan selama 30 (tiga puluh) hari sejak klaim itu diterima dan sejak adanya persetujuan mengenai biaya ganti rugi. Biaya ganti rugi tersebut sejumlah Rp. 1.256.250.000.00 (satu milyar dua ratus lima puluh enam dua ratus lima puluh ribu rupiah) yang dihitung berdasarkan perjanjian polis, sedangkan Polis yang digunakan dalam perjanjian pengangkutan ini adalah *Institute Cargo Clauses (ICC) (C)*.

*Institute Cargo Clauses (C)* menjamin resiko-resiko dalam pengangkutan laut, diantaranya:

1. kerugian atau kerusakan pada obyek yang diasuransikan yang secara wajar diakibatkan oleh:
  - a. Kebakaran atau ledakan
  - b. Kapal atau perahu kandas, karam, atau terbalik
  - c. Alat angkut darat terbalik atau keluar dari rel
  - d. Tabrakan kapal dengan kapal atau tabrakan perahu dengan alat angkut dengan benda dari luar kapal kecuali air
  - e. Pembongkaran barang di Pelabuhan darurat

2. Kerugian atau kerusakan pada objek yang diasuransikan yang disebabkan oleh:

- a. Pengorbanan kerugian umum
- b. Pembuangan barang dari kapal ke laut dalam upaya menyelamatkan kapal beserta seluruh kepentingan di dalamnya (*jettison*)

Kemudian, dalam ICC C juga ditentukan dengan tunduk dalam ketentuan resiko yang dijamin diatas, tertanggung berhak mendapatkan ganti rugi atas kerugian yang diasuransikan yang terjadi selama jangka waktu yang diasuransikan, walaupun kerugian tersebut terjadi sebelum perjanjian asuransi disepakati, kecuali tertanggung telah mengetahui adanya kerugian tersebut dan penanggung tidak.

Pertanggung Asuransi dalam pengangkutan barang, penyelenggara pengangkutan khususnya dibidang perairan, bertanggungjawab untuk mengasuransikan barang yang dibawanya.<sup>83</sup> Selanjutnya, dalam Hukum Asuransi di Indonesia dijelaskan Perusahaan Asuransi atau Perusahaan Asuransi Syariah wajib bertanggungjawab atas pembayaran klaim yang timbul apabila agen asuransi telah menerima premi atau kontribusi.<sup>84</sup> Selain itu, Pasal 28 Ayat (3) UU Asuransi juga menyatakan Pertanggungangan dinyatakan dimulai berlaku mengikat para pihak terhitung sejak premi atau kontribusi diterima oleh agen asuransi.

---

<sup>83</sup> Pasal 41 Ayat (3) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>84</sup> Pasal 28 Ayat 7 Undang-undang No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian

Permasalahan utama dalam kasus PT Jasaraharja Putera ini adalah ketidaksesuaian jangka waktu pembayaran ganti rugi dengan realisasinya, selain itu Pihak PT Jasaraharja sendiri keberatan dengan ganti rugi yang dibayarkan karena dianggap terlalu besar. Dalam kasus ini dapat diuraikan masalah utama yaitu Ketidasesuaian dalam jangka waktu pembayaran dan keberatan serta ketidakmauan PT Jasaraharja Putera untuk melakukan biaya penggantian Premi Asuransi.

Permasalahan awal, Ketidakesuaian jangka waktu pembayaran klaim asuransi yang dilakukan oleh PT Jasaraharja Putera. bahwa jangka waktu penyelesaian ganti rugi dilaksanakan 42 (empat puluh dua) hari melampaui batas yang ditentukan yang terdapat di dalam polis. Dalam Polis Asuransi ditentukan bahwa mengenai jangka waktu pembayaran ganti rugi dalam perjanjian asuransi bahwa penanggung wajib menyelesaikan ganti rugi dalam waktu 30 (tiga puluh) hari kalender sejak adanya kesepakatan tertulis antara penanggung dan tertanggung mengenai jumlah ganti rugi yang harus dibayar. Ketentuan tersebut juga diatur dalam pasal 27 Keputusan Menteri Keuangan No. 422/KMK.06/2003 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Usaha Asuransi dan Perusahaan Reasuransi yang menyatakan *Perusahaan Asuransi **harus telah membayar klaim paling lama 30 (tiga puluh) hari sejak adanya kesepakatan** antara tertanggung dan penanggung atau kepastian mengenai jumlah klaim yang harus dibayar.* Dalam KMK tersebut telah jelas disebutkan mengenai jangka waktu pembayaran Klaim Asuransi oleh Penanggung.

Kemudian, dalam UU Asuransi ditentukan penyelenggara Asuransi dilarang melakukan tindakan yang dapat memperlambat penyelesaian atau pembayaran klaim, atau tidak melakukan tindakan yang seharusnya dilakukan sehingga mengakibatkan keterlambatan penyelesaian atau pembayaran klaim.<sup>85</sup> Bentuk bentuk tindakan yang dapat memperlambat penyelesaian atau pembayaran klaim adalah:

- a. Memperpanjang proses penyelesaian klaim dengan meminta penyerahan dokumen tertentu, yang kemudian diikuti dengan meminta penyerahan dokumen lain yang pada dasarnya berisi hal yang sama;
- b. Menunda penyelesaian dan pembayaran klaim karena menunggu penyelesaian dan/atau pembayaran klaim reasuransinya;
- c. Tidak melakukan penyelesaian klaim yang merupakan bagian dari penutupan asuransi karena alasan adanya keterkaitan dengan penyelesaian klaim yang merupakan bagian lain dari penutupan asuransi dalam 1 (satu) polis yang sama;
- d. Memperlambat penunjukan perusahaan penilai kerugian asuransi, apabila jasa penilai kerugian asuransi dibutuhkan dalam proses penyelesaian klaim; dan
- e. Menerapkan prosedur penyelesaian klaim yang tidak sesuai dengan praktik usaha asuransi yang berlaku umum.<sup>86</sup>

---

<sup>85</sup> Pasal 31 Ayat (4) Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian

<sup>86</sup> Penjelasan Pasal 31 Ayat (4) Undang Undang No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian

PT Jasaraharja Putera selaku penanggung yang seharusnya menyelesaikan pembayaran Klaim Asuransi ternyata menyelesaikan pembayaran lebih dari jangka waktu yang telah diatur oleh pertauran yaitu 30 hari namun diselesaikan 42 Hari. Lambatnya pembayaran ini dikarenakan Pihak Penanggung keberatan dengan biaya yang harus dibayarkan kepada tertanggung karena dinilai terlalu besar sehingga terjadi tarik ulur waktu pembayaran yang dilakukan oleh penanggung. Padahal hal ini merupakan bentuk memperlambat pembayaran klaim asuransi. Pelanggaran terhadap ketentuan KMK No. 422/KMK.06/2003 dan UU Asuransi ini dapat dikenai sanksi administrative sebagaimana diatur dalam sanksi terhadap pelanggaran ketentuan tersebut di atas dapat kita lihat dalam Pasal 37 PP 73/1992 yang menentukan:<sup>87</sup>

*“Setiap Perusahaan Perasuransian yang tidak memenuhi ketentuan dalam Peraturan Pemerintah ini dan peraturan pelaksanaannya tentang perizinan usaha, kesehatan keuangan, penyelenggaraan usaha, penyampaian laporan, pengumuman neraca dan perhitungan laba rugi, atau tentang pemeriksaan langsung, dikenakan, sanksi peringatan, sanksi pembatasan kegiatan usaha, dan sanksi pencabutan izin usaha.”*

Pihak PT Jasaraharja secara melawan hukum telah melanggar ketentuan dalam Pasal 31 Ayat (4) UU Perasuransian *jo* Keputusan Menteri Keuangan No. 422/KMK.06/2003 tentang penyelenggaraan asuransi sehingga dapat dikenakan sanksi dalam kasus tersebut. Lebih lanjut juga disebutkan

---

<sup>87</sup> Peraturan Pemerintah No. 73 Tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian

dalam Pasal 71 Ayat (1) dan (2) UU Asuransi apabila melanggar ketentuan Pasal 31 ayat (4) pihak yang melanggar dapat dikenai sanksi administrative yang telah diatur dalam UU Asuransi.

Selain melakukan perbuatan melawan hukum dengan melanggar peraturan mengenai Perasuransian, PT Jasaraharja juga telah melakukan tindakan Wanprestasi kepada Tertanggung. Wanprestasi tersebut didasarkan pada perjanjian pertanggungan barang yang telah ditandatangani oleh Penanggung (PT Jasaraharja Putera) dan Pihak Tertanggung dalam perjanjian Asuransi Pengangkutan Barang dengan bentuk ICC C.

Wanprestasi adalah suatu keadaan di mana debitur tidak memenuhi janjinya atau tidak memenuhi sebagaimana mestinya.<sup>88</sup> Dalam KUHPer Wanprestasi diatur dalam Pasal 1243 yang berbunyi *“Penggantian biaya, kerugian dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan mulai diwajibkan, bila debitur, walaupun telah dinyatakan Ialai, tetap Ialai untuk memenuhi perikatan itu, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dilakukannya hanya dapat diberikan atau dilakukannya dalam waktu yang melampaui waktu yang telah ditentukan”*. Kemudian Unsur-unsur Wanprestasi adalah:

1. Ada Perjanjian oleh para pihak
2. Ada pihak yang melanggar atau tidak melaksanakan isi perjanjian yang sudah disepakati

---

<sup>88</sup> J Satrio, *Hukum Perikatan, Perikatan pada Umumnya*, Bandung, Alumni, 1999, hlm. 122

3. Sudah dinyatakan lalai tetapi tetap juga tidak mau melaksanakan isi perjanjian.

Menurut Subekti dalam Bukunya *Hukum Perjanjian*, Bentuk bentuk Wanprestasi diantaranya:<sup>89</sup>

1. Tidak Melakukan apa yang diperjanjikan
2. Melakukan apa yang diperjanjikan tapi Salah
3. Melakukan apa yang diperjanjikan tapi terlambat
4. Melakukan sesuatu yang tidak boleh dilakukan

PT Jasaraharja Putera memiliki indikasi melakukan Perbuatan Wanprestasi, perbuatan tersebut adalah PT Jasaraharja Putera melakukan pembayaran dalam jangka waktu 42 hari, padahal dalam polis tersebut sudah ditentukan pembayaran maksimal 30 hari setelah kesepakatan antara kedua belah pihak yakni PT jasaraharja Putera dan Pihak Tertanggung. Bentuk Wanprestasi PT Jasaraharja Putera ini menurut doktrin prof Subekti adalah Melakukan apa yang diperjanjikan tetapi terlambat. Memang pada dasarnya PT Jasaraharja membayar Klaim asuransi tersebut, namun jangka waktu pembayaran tersebut sudah lewat dari apa yang telah ditentukan dan diperjanjikan dalam polis asuransi yang telah ditandatangani oleh Penanggung dan Tertanggung. Maka dalam kasus yang terjadi dengan PT Jasaraharja Putera dengan Tertanggung adalah PT Jasaraharja Putera adalah merupakan Wanprestasi.

---

<sup>89</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian*, Jakarta, Intermasa, 1958, hlm. 57



Berdasarkan uraian kasus yang menimpa PT Jasaraharja Putera dan Tertanggung, Penulis menyimpulkan bahwa PT Jasaraharja putera selaku penanggung telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum dengan melanggar ketentuan UU Asuransi, Keputusan Menteri Keuangan No. 422/KMK.06/2003 dan PP 73/1992 Tentang Penyelenggaraan usaha Asuransi. Kemudian, PT Jasaraharja Putera juga telah melakukan Wanprestasi kepada Tertanggung berupa melakukan pemenuhan prestasi tapi tidak tepat waktu.

## **2. Penyelesaian Sengketa Asuransi PT Jasaraharja Putera dengan Pihak Tertanggung**

Pemerintah secara komprehensif membuat peraturan guna melindungi kepentingan konsumen dari tindakan-tindakan pelaku usaha yang dapat merugikan konsumen, yaitu dengan diundangkannya Undang-undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (UUPK). Keberadaan UUPK diharapkan menjadikan konsumen menjadi lebih terlindungi dan pelaku usaha lebih berhati-hati serta memperhatikan hak-hak konsumen dalam menjalankan usaha pada umumnya, perselisihan hukum atau sengketa dalam suatu hubungan hukum pada umumnya dapat diselesaikan melalui dua cara penyelesaian, yaitu:

1. Penyelesaian secara damai (*Non-Litigasi*)
2. Penyelesaian melalui lembaga atau institusi berwenang (*Litigasi*)

Kedua jenis penyelesaian sengketa di atas juga dapat diterapkan dalam pengangkutan laut. Namun, kedua jenis penyelesaian sengketa tersebut memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing. Penyelesaian sengketa secara damai atau melalui jalur *non-litigasi* membutuhkan kemauan dan kemampuan berunding untuk mencapai penyelesaian sengketa secara damai. Penggunaan model *non-litigasi* lebih mengutamakan pendekatan “Konsensus” dan berusaha mempertemukan kepentingan pihak-pihak yang bersengketa serta bertujuan mendapatkan hasil penyelesaian sengketa ke arah *win-win solution*. Keadilan yang ingin dicapai dari hal tersebut adalah keadilan komutatif.<sup>90</sup> Sedangkan penyelesaian melalui lembaga atau instansi yang berwenang membutuhkan pengetahuan tentang tata cara dan/atau aturan yang berlaku bagi penyelesaian sengketa tersebut yaitu berupa aturan-aturan hukum yang bersifat prosedural.

Kemudian, dalam pengangkutan laut juga dapat diterapkan perlindungan hukum sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Berdasarkan ketentuan pasal 1 angka 1 UUPK menyatakan “*Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen*”. Rumusan pasal tersebut digunakan pembentuk peraturan untuk membentengi atau melindungi konsumen dari tindakan kesewenang-wenangan pelaku usaha.

---

<sup>90</sup> R. Juli Moertiono, Penyelesaian Sengketa Pengangkutan Laut, *Jurnal Penelitian Pendidikan Sosial Humaniora*, Vol. 4 No. 1, Mei 2019, hlm. 490

Apabila pelaku usaha sebagaimana halnya pengangkut dalam pengangkutan air dalam hal ini melakukan pelanggaran yang terdapat dalam UUPK hingga menimbulkan kerugian terhadap konsumen maka dalam hal ini penumpang/pengguna jasa dapat menyelesaikan sengketa melalui pengajuan gugatan terhadap pelaku usaha baik melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum ataupun melalui jalur non litigasi, sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 45 UUPK yang mengatur mengenai:

1. Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum.
2. Penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui peradilan atau luar peradilan berdasarkan pilihan para pihak yang bersengketa.
3. Penyelesaian sengketa diluar pengadilan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak menghilangkan tanggungjawab pidana sebagaimana diatur dalam undang-undang.
4. Apabila telah dipilih upaya penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan, gugatan melalui pengadilan hanya dapat ditempuh apabila upaya tersebut dinyatakan tidak berhasil oleh salah satu pihak atau oleh para pihak yang bersengketa.

Berdasarkan uraian pasal 45 ayat (2) UUPK, bahwa penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan dan luar pengadilan yang didasarkan pada pilihan sukarela antar kedua belah pihak yang berselisih. Apabila para pihak tersebut memilih jalur luar pengadilan, maka Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (selanjutnya disebut BPSK) yang berwenang dalam menyelesaikan sengketa tersebut. BPSK adalah badan yang bertugas menangani dan menyelesaikan sengketa antara Pelaku Usaha dan Konsumen. Adapun prinsip BPSK dalam menyelesaikan sengketa, yaitu: mengutamakan musyawarah, cepat, murah dan adil.<sup>91</sup> Dasar hukum dibentuknya BPSK adalah sebagaimana yang dicantumkan dalam Pasal 49 Ayat (1) UUPK disebutkan bahwa pemerintah membentuk Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen di Daerah Tingkat II.<sup>92</sup> dan Keputusan Presiden (Keppres) Republik Indonesia Nomor 90 Tahun 2001.

Sengketa yang dialami PT Jasaraharja Putera degan Tertanggung dalam kasus tenggelamnya Kapal yang mengangkut Pertamina dan Peralite tersebut dilakukan melalui mekanisme Litigasi/Pengadilan. Sebenarnya kasus yang dialami oleh Tertanggung ini juga dapat diselesaikan dengan mekanisme penyelesaian sengketa secara damai melalui BPSK (Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen) sebagaimana

---

<sup>91</sup> *Ibid*, hlm. 491

<sup>92</sup> Titia, Busyra Azheri, Dkk, Kewenangan Penyelesaian Sengketa Konsumen Lembaga Pembiayaan antara Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) dengan Lembaga Alternatif Penyelesaian sengketa (LAPS), *Jurnal De Lega Lata*, Vol. 5 No. 1, 2020, hlm 95.

yang telah diatur dalam UUPK sendiri. Kasus gagal Klaim Asuransi ini masuk dalam ranah perlindungan konsumen.

Penyelesaian sengketa di luar pengadilan sebagaimana terdapat dalam pasal 47 Undang-undang Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan diselenggarakan untuk mencapai kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi dan/atau mengenai tindakan tertentu untuk “menjamin” tidak terulang kembali kerugian yang di derita konsumen. Sebenarnya penyelesaian sengketa diluar pengadilan ini bentuknya bermacam-macam berupa Arbitrase, Mediasi, Konsiliasi. Minitrial, *summary juri trial*, *settlement conference* serta bentuk lainnya.<sup>93</sup> Dalam hal ini BPSK hanya dibebankan tugas menyelesaikan sengketa konsumen menggunakan beberapa cara yang diamanatkan oleh UUPK, yaitu Arbitrase, Konsiliasi dan Mediasi.<sup>94</sup>

Selain itu, dalam Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 1/POJK.07/2014 Tentang Lembaga alternatif penyelesaian sengketa di Sektor Jasa Keuangan menerangkan, Penyelesaian sengketa Sektor keuangan juga melingkupi Keasuransian yang merupakan bagian dari Lembaga Jasa Keuangan.<sup>95</sup> Dalam menyelesaikan kasus Lembaga Jasa Keuangan OJK memiliki alternatif penyelesaian sengketa melalui

---

<sup>93</sup> Yahya Harahap, *Beberapa Tinjauan Mengenai Sistem Peradilan dan Penyelesaian Sengketa*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1997, hlm. 186

<sup>94</sup> Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: PT Grafindo Persada, 2004, hlm. 233

<sup>95</sup> POJK Nomor 1/POJK.07/2014 Tentang Lembaga Alternatif Penyelesaian Sengketa di Sektor Keuangan

Lembaga Alternatif Penyelesaian Sengketa (LAPS), yang memiliki layanan penyelesaian sengketa berupa Mediasi, Ajudikasi dan Arbitrase.<sup>96</sup> LPAS milik OJK ini merupakan bentuk turunan dari UU 30/1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa, namun dalam hal ini LAPS OJK merupakan lembaga Khusus yang ditugaskan untuk menyelesaikan sengketa di sektor Keuangan. LPAS OJK memiliki dan menerapkan prinsip Aksesibilitas, independensi, keadilan, dan efisiensi dan efektifitas dalam setiap penyelesaian sengketa dan peraturannya.<sup>97</sup>

Kemudian, dalam hal Litigasi. Pihak Tertanggung dalam melakukan gugatan kepada PT Jasaraharja Putera terkait dengan Perbuatan Melawan Hukum dan Wanprestasi yang dilakukan PT Jasaraharja. Dalam hal ini pihak tertanggung dapat mengajukan gugatan PMH kepada PT Jasaraharja. Perbuatan melawan hukum sendiri secara perdata diatur dalam pasal 1365 KUHPer yang menyatakan "*Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut.*". Berdasarkan pasal tersebut dapat dilihat unsur pasal tersebut berupa:

1. ada perbuatan melawan hukum
2. ada kesalahan

---

<sup>96</sup> Pasal 4 huruf a POJK Nomor 1/POJK.07/2014 Tentang Lembaga Alternatif Penyelesaian Sengketa di Sektor Keuangan

<sup>97</sup> Pasal 4 huruf c POJK Nomor 1/POJK.07/2014 Tentang Lembaga Alternatif Penyelesaian Sengketa di Sektor Keuangan.

3. ada hubungan kausalitas dan perbuatan
4. ada kerugian

kemudian Unsur perbuatan melawan hukum ini menurut Prof. Rosa Agustina, ada 4 syarat yang dapat dibilang sebagai melawan hukum, yaitu:

1. Bertentangan dengan Kewajiban Hukum si pelaku
2. Bertentangan dengan hak subjektif orang lain
3. Bertentangan dengan kesusilaan
4. Bertentangan dengan kepatutan, ketelitian dan kehati-hatian.

Berdasarkan Uraian PMH tersebut sebenarnya PT Jasaraharja telah memenuhi 4 unsur PMH tersebut. Diantaranya adalah adanya pelanggaran terhadap UU Asuransi, KMK No.422/KMK/2003 dan PP 73/1992. Kemudian, adanya kesalahan yang dilakukan oleh PT Jasaraharja dengan mengulur waktu pembayaran ganti rugi dan meruapakan salah satu bentuk mengulur-ulur pembayaran klaim asuransi. Selanturnya, Hubungan kausalitas PT Jasaraharja dan Tergugat terdapat dalam surat perjanjian asuransi pengangkutan barang serta timbulnya kerugian yang diakibatkan keterlambatan dan pelanggaran Peraturan persuransian yang diterima oleh Tertanggung.

Selain PMH, PT Jasaraharja juga melakukan Wanprestasi kepada Tergugat. PT Jasaraharja Putera melakukan pembayaran dalam jangka waktu 42 hari, padahal dalam polis tersebut sudah ditentukan pembayaran maksimal 30 hari setelah kesepakatan antara kedua belah pihak yakni PT

Jasaraharja Putera dan Pihak Tertanggung. Bentuk Wanprestasi PT Jasaraharja Putera ini menurut doktrin prof Subekti adalah Melakukan apa yang diperjanjikan tetapi terlambat. Memang pada dasarnya PT Jasaraharja membayar Klaim asuransi tersebut, namun jangka waktu pembayaran tersebut sudah lewat dari apa yang telah ditentukan dan diperjanjikan dalam polis asuransi.

Oleh karena itu, PT Jasaraharja Putera dapat digugat di pengadilan karena PMH dan Wanprestasi, kemudian pertanyaannya adalah apakah diperbolehkan penggabungan gugatan PMH dan Wanprestasi? Yahya Harahap berpendapat bahwa masalah penggabungan gugatan wanprestasi dan PMH dalam satu gugatan dibolehkan. Hal ini dapat dilihat dari yurisprudensi MA dalam Putusan MA No. 2686 K/Pdt/1985 tanggal 29 Januari 1987. Yahya Harahap menjelaskan bahwa dalam putusan tersebut, meskipun dalil gugatan yang dikemukakan dalam gugatan adalah PMH, sedangkan peristiwa hukum yang sebenarnya adalah wanprestasi, gugatan tidak *obscuur libel*, karena hakim dapat mempertimbangkan bahwa dalil gugatan itu dianggap wanprestasi. Hal yang serupa juga dapat ditemui dalam Putusan MA No. 886 K/Pdt/2007 tanggal 24 Oktober 2007. Majelis hakim dalam pertimbangannya menyatakan:

*“Bahwa sesungguhnya dalam gugatan terdapat posita Wanprestasi dan Perbuatan Melawan Hukum, akan tetapi dengan tegas diuraikan secara terpisah, maka gugatan demikian yang berupa kumulasi obyektif dapat dibenarkan.”*



Maka berdasarkan putusan MA tersebut yang telah menjadi Yurisprudensi membenarkan adanya penggabungan gugatan PMH dan Wanprestasi. Penggabungan ini diperbolehkan asalkan Posita antara Wanprestasi dan PMH diuraikan secara terpisah satu sama lain. Hal ini dibenarkan dan bukan merupakan *Obscure libel* dan gugatan tersebut dapat dibenarkan.

Penyelesaian sengketa melalui mekanisme litigasi maupun non-litigasi memiliki keunggulan dan kelemahan masing-masing, kelemahan tersebut sebagai berikut:

1. Penyelesaian secara litigasi

Penyelesaian secara litigasi atau didalam pengadilan memiliki sifat *win or lose* bagi para pihak yang bersengketa. Putusan pengadilan memiliki kekuatan hukum tetap, *Final and binding* dan kekuatan eksekusi yang mengikat kedua belah pihak. Kemudian, putusan diambil secara mandiri oleh hakim tanpa melibatkan kedua belah pihak. Namun, penyelesaian sengketa secara litigasi juga memiliki banyak kelemahan diantaranya adalah waktu penyelesaian sengketa yang relatif panjang dan melelahkan, tidak ada konsep *win-win solution*, Hakim tidak jarang banyak yang tidak berkompeten terkait permasalahan yang dihadapi oleh para pihak yang bersengketa.

2. Penyelesaian Secara Non Litigasi

- a. Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPKS)

Keberadaan BPSK menjadi alternatif bagi kejenuhan dan keprihatinan masyarakat terhadap sistem peradilan di Indonesia. BPSK memiliki mekanisme penyelesaian sengketa berupa Mediasi, Arbitrase, dan Konsiliasi. BPSK merupakan badan yang menyelesaikan sengketa antara pelaku usaha dan konsumen tingkat akhir. Penyelesaian sengketa di BPSK juga berbiaya ringan dan lebih cepat dibandingkan dengan penyelesaian di pengadilan. Namun, BPSK juga memiliki berbagai kelemahan di sektor teknis maupun non teknis, BPSK sebagai lembaga penyelesaian sengketa menyelesaikan semua permasalahan yang terjadi antara pelaku usaha dan konsumen akhir sehingga cakupan BPSK begitu luas tidak hanya permasalahan asuransi saja, ataupun sengketa perdagangan umum.

b. Lembaga Alternatif Penyelesaian Sengketa-Lembaga Jasa Keuangan (LAPS-LJK)

Sebelum terbentuknya LAPS-LJK, konsumen yang merasa dirugikan oleh tindakan pelaku usaha jasa keuangan dapat mengajukan pengaduan ke OJK yang ditujukan pada Direktorat Edukasi dan Perlindungan Konsumen.<sup>98</sup> Namun

---

<sup>98</sup> Sugandi Ishak, Penyelesaian sengketa konsumen oleh Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) dan Lembaga Alternatif Penyelesaian Sengketa di Sektor Jasa Keuangan (LPAS-JK), *Jurnal Era Hukum*, Vol. 2 No. 16, 2016, hlm 189.

dalam perjalanannya, begitu banyak pengaduan yang ditunjukkan konsumen, sehingga membuat OJK sendiri merasa kesulitan menyelesaikan pengaduan tersebut. Karena jumlah pengaduan sedemikian banyaknya, maka OJK membentuk LAPS-LJK guna menyelesaikan pengaduan yang disampaikan oleh konsumen.

Sampai saat ini, setidaknya OJK telah membentuk 7 (tujuh) LAPS-LJK yang dibentuk dan terdaftar di OJK melalui Surat Keputusan Nomor KEP-01/D.07/2016, salah satunya adalah Badan Mediasi dan Arbitrase Asuransi Indonesia (BMAI), BMAI adalah sebuah badan hukum yang berbentuk Perhimpunan yang bersifat independen dan imparial. BMAI memberikan pelayanan untuk penyelesaian sengketa klaim (tuntutan ganti rugi atau manfaat) Asuransi antara anggotanya yaitu Perusahaan Asuransi dan Tertanggung atau Pemegang Polis. LAPS-LJK memiliki mekanisme yang lebih terperinci dan khusus terkait permasalahan yang terjadi, tetapi juga memiliki berbagai kelemahan pula diantaranya biaya untuk penyelesaian sengketa tidak gratis untuk arbitrase.

Berdasarkan kelemahan dan kelebihan antara penyelesaian dengan menggunakan mekanisme litigasi dan non litigasi, menurut hemat penulis penyelesaian yang terjadi antara PT Jasaraharja Putera dengan tertanggung

polis lebih baik diselesaikan secara non litigasi dan menggunakan mekanisme penyelesaian LAPS-LJK melalui BMAI yang disediakan oleh OJK. Penyelesaian melalui LAPS-LJK selain cepat, tidak bertele tele juga menyediakan tenaga professional yaitu BMAI yang ditugaskan oleh OJK untuk menyelesaikan sengketa asuransi. Dasar hukum melalui LAPS-LJK pun jelas diatur dalam Undang-undang Nomor 21 Tahun 2011 Tentang Otoritas Jasa Keuangan, Peraturan Otoritas Jasa Keuangan (POJK) Nomor 1 Tahun 2014 tentang Lembaga Alternatif Penyelesaian Sengketa di Sektor Jasa Keuangan (LAPS-SJK), dan Surat Keputusan OJK Nomor KEP-01/D.07/2016.

Pada kasus ini PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru memiliki tanggung jawab atas terjadinya *evenement* dan harus memenuhi prestasi sesuai dengan perjanjian asuransi, tetapi pada kenyataannya pihak PT. Jasaraharja Putera tidak memenuhi prestasi sebagaimana yang terdapat di dalam perjanjian. PT. Jasaraharja Putera sendiri melalaikan ganti rugi dan tidak memenuhi prestasi dalam menyelesaikan ganti rugi yang seharusnya paling lama diberikan dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari. Pihak PT. Jasaraharja Putera sendiri menyelesaikan pemberian ganti rugi tersebut melampaui batas yang ditentukan, yaitu 42 (empat puluh dua) hari, dampak atas keterlambatan pencairan klaim asuransi tersebut membuat pihak tertanggung mengalami kerugian imateriil yang sangat berdampak bagi perusahaannya yaitu terhambatnya masalah perekonomian usaha perusahaan dan pihak tertanggung harus menutup sementara kerugian yang diderita perusahaan akibat pemberian

ganti rugi yang melampaui batas tersebut agar roda perekonomian perusahaan tetap berputar.

### **C. Tanggung Jawab Pengangkutan dalam Islam.**

Jika melihat Sistem dan mekanisme asuransi pengangkutan laut ditinjau dari hukum Islam sangatlah tidak sesuai karena asuransi dalam hukum Islam prinsipnya adalah tolong menolong Asuransi dalam bahasa Arab dikenal dengan istilah At-ta'min yang artinya memberi perlindungan, ketenangan, rasa aman, dan bebas dari rasa takut, seperti yang tersebut dalam QS. Quraisy (106): 4, yaitu "Dialah Allah yang mengamankan mereka dari ketakutan." Pengertian dari At-ta'min adalah seseorang membayar menyerahkan uang cicilan agar bisa satu ahli warisnya mendapatkan sejumlah uang sebagaimana yang telah disepakati, atau untuk mendapatkan ganti terhadap hartanya yang hilang.

Secara prinsip hukum Islam melihat perjanjian pengangkutan barang merupakan serangkaian perbuatan berkaitan dengan penawaran dan penerimaan dengan cara timbal balik. Serangkaian kegiatan semacam ini tidak ada pengaturan dalam undang-undang melainkan ada dalam kebiasaaa yang hidup dalam praktek pengangkutan. Islam adalah agama yang *Rahmatan lil'alam* dimana mengatur juga tatanan hidup dengan sempurna, kehidupan dengan individu dan masyarakat, baik aspek materi maupun spiritual, didampingi ekonomi, sosial dan politik. Ekonomi dalam hal ini bermuamalah yaitu adanya perjanjian pengangkutan

barang antara penanggung dan pengirim. Sesuai dengan firman Allah SWT dalam Qs. At-Taubah ayat (4) berbunyi:

*Artinya: kecuali orang-orang musyrikin yang kamu telah mengadakan perjanjian (dengan mereka) dan mereka tidak mengurangi sesuatu pun dari isi perjanjian dan tidak (pula) mereka membantu seseorang yang memusuhi kamu, maka terhadap itu penuhilah janjinya sampai batas waktunya, sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang bertaqwa (Qs. At-Taubah: 4)*

Proses perjanjian pengangkutan barang ada di laut ada akibat-akibat hukumnya berupa adanya timbulnya hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak. Pihak pertama pengangkut dimana pengangkut dalam hal ini perusahaan angkutan laut berkewajiban menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak penerimaannya sampai saat penyerahannya. Pengangkut juga diwajibkan mengganti kerugian yang disebabkan oleh rusak, hilangnya barang baik seluruh atau sebagian, sehingga pengangkut tidak bisa menyerahkan barang yang ia angkut.

Dalam perjanjian pengangkutan barang ada di di laut ada akibat-akibat hukumnya berupa adanya timbulnya hak dan kewajiban bagi masing-aisng pihak. Pihak pengangkut dimana pengangkut dalam halini perusahaan angkuatn jalan berkewajiban menjad keselamatan barang yang diangkut sejak penerimaannya sampai saat penyerahannya.<sup>99</sup> Pengangkut diwajibkan mengganti kerugian yang disebabkan oleh rusaknya atau hilangnya barang baik keseluruhan ataupun sebagian. Sehingga pengangkut tidak bisa menyerahkan barang yang ia angkut.

---

<sup>99</sup> Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Bandung: PT Citra Aditya BAKti, 1994, hlm 14

Kewajiban tersebut adalah adanya pembayaran upah angkutan yang setara dan jujur dalam memberi tahu tentang keadaan barang yang akan diangkut kepada pengangkut. Bagi para pihak mempunyai hak dan kewajiban untuk melakukan penuntutan.<sup>100</sup> Ini terkandung dalam firman Allah SWT dalam Q.S. Al-Baqarah Ayat 282, yang berbunyi:

*“Hai Orang-orang yang beriman, apabila kamu bermu’amalah tidak secara tunai untuk waktu yang ditentukan, hendaklah kamu menuliskannya”*

Perjanjian pengangkutan barang dilaut sejatinya memiliki prinsip tanggung jawab yang timbul. Hal ini dikarenakan memenuhi kewajiban tidak sebagaimana mestinya atau tidak baik atau tidak jujur atau tidak dipenuhi sama sekali. Dan hukum Islam sangat menjunjung tinggi tanggung jawab terlebih dalam berjanji karena Allah SWT menggambarkan orang-orang yang menepati janjinya apabila ia berjanji merupakan orang-orang yang benar imannya dan mereka termasuk orang-orang bertaqwa.<sup>101</sup>

---

<sup>100</sup> Suwadjoko P. Warpami, *Pengolahan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: Liberty, 2002, hlm 2

<sup>101</sup> Siti Nurbaya, *Hukum Pengangkutan Darat*, Jakarta: Universitas Trisaksi, 2007, hlm 19

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan uraian diatas mengenai Penerapan Syarat Klaim Asuransi Dalam Perjanjian Asuransi Pengangkutan Laut, maka berdasarkan penelitian tersebut dihasilkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Tujuan dari asuransi adalah memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti. Klaim asuransi dapat diberikan ketika tertanggung memenuhi syarat dokumen yang dibutuhkan oleh pihak penanggung. Syarat-syarat klaim tersebut disesuaikan dengan klausula yang terdapat dalam asuransi. Apabila dalam asuransi menggunakan klausula ICC C maka persyaratan diharuskan mengikuti ketentuan ICC C dan pastinya UU Perasuransian Indonesia.
2. Berdasarkan tujuan tersebut PT Jasaraharja harus memberikan pembayaran asuransi kepada Tertanggung secara tepat waktu, namun pada kenyataannya PT Jasaraharja putera selaku penanggung telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum dengan melanggar ketentuan UU Asuransi, Keputusan Menteri Keuangan No. 422/KMK.06/2003

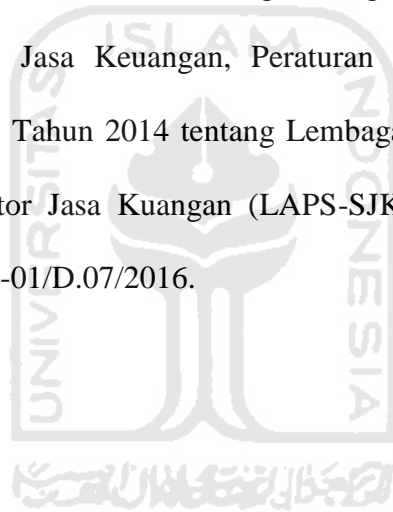


dan PP 73/1992 Tentang Penyelenggaraan usaha Asuransi. Kemudian, PT Jasaraharja Putera juga telah melakukan Wanprestasi kepada Tertanggung berupa melakukan pemenuhan prestasi tapi tidak tepat waktu, seharusnya diselesaikan dalam jangka waktu 30 hari setelah kesepakatan kedua belah pihak namun diselesaikan dalam jangka waktu 42 hari. Kemudian, Penyelesaian terhadap kerugian akibat *evenement* oleh perusahaan asuransi pada tertanggung adalah penanggung akan memberikan ganti kerugian kepada tertanggung berdasarkan harga sebenarnya sesuai dengan ketentuan Polis Standar Jasa Pengangkutan. Dalam kasus PT Jasaraharja Putera tersebut, Sebagaimana dalam pasal 45 ayat (2) UUPK maka penyelesaian sengketa dapat dilakukan melalui jalur non-litigasi, dalam aturan UUPK proses mediasi dapat dilakukan di BPSK. Selain melalui BPSK, Penyelesaian sengketa khusus bidang keuangan juga dapat diselesaikan melalui Lembaga Alternatif Penyelesaian Sengketa (LAPS) OJK yang diatur dalam POJK Nomor 01/POJK.07/2014 Tentang Lembaga Alternatif Penyelesaian Sengketa di Sektor Keuangan. Kemudian, untuk Kasus PT Jasaraharja Putera juga dapat dilakukan penyelesaian sengketa melalui jalur Litigasi dengan cara melakukan gugatan Wanprestasi dan/atau Perbuatan Melawan Hukum.

## **B. Saran**

1. Seharusnya sebelum melakukan transaksi pengangkutan barang, sebaiknya tertanggung mencari informasi terlebih dahulu apakah jasa pengangkutan laut tersebut memberikan jaminan keamanan terhadap barang atau tidak. Tertanggung juga wajib memiliki pengetahuan terhadap hal-hal baru khususnya dalam jasa pengangkutan laut. Selain itu untuk penanggung seharusnya berupaya untuk memperhatikan hak-hak tertanggung dan kewajibannya sebagai penanggung yang telah dirumuskan dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Maka lebih baik untuk semua pihak penanggung maupun tertanggung untuk lebih memahami pasal-pasal yang ada dalam KUHD dan UU Perasuransian No.40 Tahun 2014 tentang perasuransian agar tidak terjadi hal-hal seperti permasalahan yang ada diatas. Agar proses perjanjian perasuransian dalam hal pengajuan klaim bisa berjalan dengan lancar dan agar tidak terjadi hal-hal yang dapat merugikan bagi salah satu pihak.
2. Seharusnya PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru melaksanakan tanggung jawab dalam penyelesaian pemberian ganti rugi kepada tertanggung sesuai dengan isi polis dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan pemerintah seharusnya juga lebih mempertegas kembali undang- undang mengenai perjanjian antara perusahaan asuransi dengan nasabahnya agar pemenuhan perjanjian tersebut dapat berjalan secara profesionalitas, efektif dan efisien.

Alangkah baiknya juga untuk penyelesaian dalam masalah yang terjadi antara PT Jasaraharja Putera dengan tertanggung polis lebih baik diselesaikan secara non litigasi dan menggunakan mekanisme penyelesaian LAPS-LJK melalui BMAI yang disediakan oleh OJK. Penyelesaian melalui LAPS-LJK selain cepat, tidak bertele tele juga menyediakan tenaga professional yaitu BMAI yang ditugaskan oleh OJK untuk menyelesaikan sengketa asuransi. Dasar hukum melalui LAPS-LJK pun jelas diatur dalam Undang-undang Nomor 21 Tahun 2011 Tentang Otoritas Jasa Keuangan, Peraturan Otoritas Jasa Keuangan (POJK) Nomor 1 Tahun 2014 tentang Lembaga Alternatif Penyelesaian Sengketa di Sektor Jasa Keuangan (LAPS-SJK), dan Surat Keputusan OJK Nomor KEP-01/D.07/2016.



## DAFTAR PUSTAKA

### **a. Sumber Buku:**

- A. Hasymi, *Dasar-Dasar Asuransi*, Balai Aksara, Jakarta, 1981.
- Abbas Salim, *Asuransi dan Manajemen Resik*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, 2000.
- Abdul Aziz Dahlan, *Ensiklopedia Hukum Islam*, Jakarta: Ichtiar Baru Van Hoeve, 1996.
- Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Cetakan kedua, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994.
- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Dan Penelitian Hukum*, Bandung, Penerbit Citra Aditya Bakti, 2004.
- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006.
- Achmad Ichsan, *Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1993.
- Ahmadi Miru, *Hukum Perlindungan Kosumen*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, 2011.
- Az Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Jakarta, Diadit Media, 2006.
- Djafar Al Bram, *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (Buku Ii): Tanggung Jawab Pengangkut, Asuransi, Dan Incoterm*, Pusat Kajian Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pancasila, Jakarta, 2011.
- Elfrilda Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, Jakarta: Penerbit Literata Lintas Media, 2009.
- Hasan Ali, *Asuransi dalam Perspektif Hukum Islam*, Kencana, Jakarta, 2004.
- Herman Darmawi, *Manajemen Asuransi*, Jakarta, Bumi Aksara, 2001.

- J. Satrio, *Hukum Perikatan, Perikatan Pada Umumnya*, Ed-1, Ctk-3, Pt. Bandung: Alumni, 1999.
- Janus Sidabolok, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006.
- M. Hasan Ali, *Asuransi Dalam Perspektif Hukum Islam*, Kencana Jakarta, 2003.
- Muhammad Muslehuddin, *Insurance and Islamic Law, Menggugat Asuransi Modern: Mengajukan suatu alternative baru dalam perpektif hukum islam*, Jakarta, 1999.
- Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana, Jakarta, 2009.
- Purwadarminta, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1995.
- Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 1987.
- Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, EryArifuddin, Djohari Santoso, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 1, Gama Media, Yogyakarta, 1999.
- Ridwan Khairandy, *Hukum Kontrak Indonesia Dalam Perbandingan (bagian pertama)*, ctk. Ke-2, Yogyakarta, FH UII Press, 2006.
- Saefullah Wiradipradja, *Tanggung jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan*, Liberty, Yogyakarta, 1989.
- Saefullah, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1989.
- Siregar, Basri, Hasnil, *Kapita Selektta Hukum Laut Dagang Indonesia*, Penerbit Kelompok Studi Hukum dan Masyarakat Fakultas Hukum USU, Medan, 1993.
- Siti Nurbaya, *Hukum Pengangkutan Darat*, Jakarta: Universitas Trisaksi, 2007.
- Siti Utari, *Pengangkutan Laut*, Balai Pustaka, Jakarta, 1994.
- Soekardono R., *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, 1981.
- Soekardono R., *Hukum Dagang Indonesia*, Jilid III, Rajawali, Jakarta, 1984.

- Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995.
- Sri Redjeki Hartono, *Hukum Dagang: Asuransi dan Hukum Asuransi*, Semarang: IKIP Semarang Press, 1985.
- Subekti, *Aneka Perjanjian*, Bandung: PT Citra Aditya, 1995.
- Subekti, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, Cetakan ke dua puluh tiga, Pradnya Paramita, Jakarta, 1997.
- Suherman, *Masalah Tanggung Jawab Dalam Bidang Pengangkutan*, Alumni, Bandung, 1989.
- Sutiono Usman Adji, Djoko Prakoso dan Hari Pramono, *Pengantar Hukum Pengangkutan*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991.
- Suwadjoko P. Warpami, *Pengolahan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Liberty, Bandung, 2002.
- Tuti Triyanti Gondhokusumo, *Pengangkutan Melalui Laut*, Semarang, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 1982.
- Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*, PT Intermedia, Jakarta, 1979.
- Wirdjono Projodikoro, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Bandung: Sumur Bandung, 1991.
- Zulham, *Hukum Perlindungan Konsumen*, cetakan ke-1, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2013.

#### **b. Sumber Peraturan Perundang-Undangan**

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

**c. Sumber Jurnal**

Githa Fitria Lisa Ulfa, Tanggung jawab PT Jasaraharja Putera Pekanbaru terhadap ganti rugi asuransi pada pengangkutan barang melalui jalur laut berdasarkan Undang-undang nomor 40 tentang Perasuransian, *JOM Fakultas hukum*, Vol. III No. 2, Oktober 2016

M. Chris Debora Marsela Mendrofa, Hendra Haryanto Asmaniar, Ektivitas Klausula This *Insurance Is Subject To English Law And Practice* Dalam Polis Pengangkutan Barang Indonesia (Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung Nomor 1011k/Pdt.2009) *Jurnal Krisna Law* Volume 1, Nomor 3, 2019.

Nabila, Wanprestasi Pada Suatu Bill Of Lading Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut, *Pakuan Law Review*, Volume 1, Nomor 2, Juli-Desember 2015.

Rinitami Njatrijani, Klaim Marine Hull And Machinery Dalam Praktek Pertanggunganaan, *Diponegoro private law review* vol. 3 no. 1 oktober 2018.

Sendy Anantyo, Herman Susetyo, Budiharto, Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Muatan Pada Pengangkutan Melalui Laut, *Diponegoro Law Review*, Volume 1, Nomor 4, Tahun 2012.

**d. Data Elektronik**

<https://www.aca.co.id/cmsprd/uploads/ICCA-B-C%201532397203.pdf>  
akses 16 Maret 2020. Pukul 09.30 WIB.

<https://marineinsuranceindonesia.wordpress.com/2018/03/15/mengenal-asuransi-protection-indemnity-pi/>, akses 17 Maret 2020, Pukul 16.00 WIB.

M. Syamsudin Urgensi Pembaruan *Commercial Code* di Bidang Pelayaran Guna Menjamin Perlindungan Hukum Konsumen (Studi

Perbandingan di Portklang Malaysia), dalam <https://bpkn.go.id/uploads/document/7edb385a9a1868725e9a0ca84ea527cdb7ee4c0f.pdf>, akses 12 April 2020, Pukul, 12.30, WIB.

**e. Sumber Lain**

Departemen Perindustrian & Perdagangan, *Himpunan Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*, 2003.







FAKULTAS  
HUKUM

Gedung Mr. Moh. Yamin  
Universitas Islam Indonesia  
Jl. Taman Siswa No. 158 Yogyakarta 55151  
T. (0274) 379178  
F. (0274) 377043  
E. fh@uii.ac.id  
W. fh.uii.ac.id

## SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIASI

No. : 055/Perpus/20/H/II/2021

*Bismillaahirrahmaanirrahaim*

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : **Ngatini, A.Md.**  
NIK : **931002119**  
Jabatan : **Kepala Divisi Perpustakaan Fakultas Hukum UII**

Dengan ini menerangkan bahwa :

Nama : Anggit Wahyu Widyanto  
No Mahasiswa : 16410029  
Fakultas/Prodi : Hukum  
Judul karya ilmiah : PENERAPAN SYARAT KLAIM ASURANSI DALAM PERJANJIAN ASURANSI PENGANGKUTAN LAUT (Studi Kasus PT. Jasaraharja Putera Terhadap Klaim Asuransi)

Karya ilmiah yang bersangkutan di atas telah melalui proses uji deteksi plagiasi dengan hasil **20.%**  
Demikian surat keterangan ini dibuat agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Yogyakarta, 15 Februari 2021 M  
02 Rajab 1442 H

a.n. Dekan  
i.b. Ka. Divisi Perpustakaan  
  
Ngatini, A.Md.



PENERAPAN SYARAT KLAIM  
ASURANSI DALAM  
PERJANJIAN ASURANSI  
PENGANGKUTAN LAUT (Studi  
Kasus PT. Jasaraharja Putera  
Terhadap Klaim Asuransi)

by 16410029 Anggit Wahyu Widyanto

---

**Submission date:** 15-Feb-2021 01:03PM (UTC+0700)

**Submission ID:** 1509831991

**File name:** T\_Studi\_Kasus\_PT.\_Jasaraharja\_Putera\_Terhadap\_Klaim\_Asuransi.pdf (1,001.13K)

**Word count:** 24846

**Character count:** 166377

## PENERAPAN SYARAT KLAIM ASURANSI DALAM PERJANJIAN ASURANSI PENGANGKUTAN LAUT (Studi Kasus PT. Jasaraharja Putera Terhadap Klaim Asuransi)

### ORIGINALITY REPORT

<b>20%</b>	<b>17%</b>	<b>1%</b>	<b>8%</b>
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

### PRIMARY SOURCES

<b>1</b>	<b>id.123dok.com</b> Internet Source	<b>5%</b>
<b>2</b>	<b>fh-unkris.com</b> Internet Source	<b>5%</b>
<b>3</b>	<b>Submitted to Universitas Islam Indonesia</b> Student Paper	<b>3%</b>
<b>4</b>	<b>eprints.walisongo.ac.id</b> Internet Source	<b>3%</b>
<b>5</b>	<b>digilib.unila.ac.id</b> Internet Source	<b>2%</b>
<b>6</b>	<b>Submitted to Atma Jaya Catholic University of Indonesia</b> Student Paper	<b>1%</b>

Exclude quotes Off  
Exclude bibliography Off

Exclude matches < 1%