

TANGGUNG JAWAB HUKUM PT. ASURANSI BINTANG Tbk
DALAM PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI
PENGANGKUTAN BARANG DI LAUT
(Studi Di PT. ASURANSI BINTANG Tbk)

SKRIPSI

OLEH:

PIKI HERIDAYATI NAINGGOLAN

188400205



FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2023

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 12/4/23

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)12/4/23

TANGGUNG JAWAB HUKUM PT. ASURANSI BINTANG Tbk
DALAM PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI
PENGANGKUTAN BARANG DI LAUT
(Studi Di PT. ASURANSI BINTANG Tbk)

SKRIPSI

OLEH:

PIKI HERIDAYATI NAINGGOLAN



FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2023

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 12/4/23

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)12/4/23

**TANGGUNG JAWAB HUKUM PT. ASURANSI BINTANG Tbk
DALAM PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI
PENGANGKUTAN BARANG DI LAUT
(Studi Di PT. ASURANSI BINTANG Tbk)**

SKRIPSI




LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

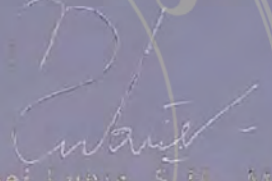
Judul Skripsi : Tanggung Jawab Hukum PT. Asuransi Jasa Indonesia Dalam Penyelesaian Klaim Asuransi Pengangkutan Barang di Laut
Nama : Piki Heridayati Nainggolan
Npm : 188400205
Bidang : Ilmu Hukum Keperdataan

Disetujui
Oleh:

Pembimbing I

Pembimbing II


Ridho Mubazak, S.H., M.H.


Anggreni Atmei Lubis, S.H., M.Hum

Diketahui
Oleh:

Dekan Fakultas Hukum


Br. Muhammad Citra Ramadhan, S.H., M.H.

LEMBAR PERNYATAAN

Dengan ini saya,

Nama : Piki Heridayati Nainggolan
Npm : 188400205
Bidang : Ilmu Hukum Keperdataan
Judul Skripsi : Tanggung Jawab Hukum PT. Asuransi Bintang Tbk Dalam Penyelesaian Klaim Asuransi Pengangkutan Barang di Laut

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi dengan judul "Tanggung Jawab Hukum PT. Asuransi Bintang Tbk Dalam Penyelesaian Klaim Asuransi Pengangkutan Barang di Laut" adalah benar hasil karya saya dan tidak menjiplak hasil karya orang lain ataupun skripsi ini dibuat oleh orang lain.

Saya bersedia menerima sanksi akademik dari Universitas Medan Area apabila di kemudian hari ditemukan adanya plagiat dalam skripsi saya.

Medan, 14 Maret 2023



2CADEAKX372532950
Piki Heridayati Nainggolan

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI SKRIPSI

Sebagai civitas Universitas Medan Area, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Piki Heridayati Nainggolan

Npm : 188400205

Program Studi : Ilmu Hukum Keperdataan

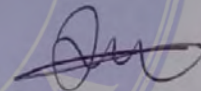
Fakultas : Hukum

Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, saya menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area hak untuk mempublikasikan skripsi saya yang berjudul "Tanggung Jawab Hukum PT. Asuransi Bintang Tbk Dalam Penyelesaian Klaim Asuransi Pengangkutan Barang di Laut", selama tetap mencantumkan nama saya sebagai pencipta/penulis dan sebagai pemilik hak cipta.

Medan, 14 Maret 2023

Hormat saya,



Piki Heridayati Nainggolan

TANGGUNG JAWAB HUKUM PT. ASURANSI BINTANG Tbk
DALAM PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI
PENGANGKUTAN BARANG DI LAUT
(Studi Di PT. ASURANSI BINTANG Tbk)

SKRIPSI

OLEH:

PIKI HERIDAYATI NAINGGOLAN

188400205



FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2023

DAFTAR ISI

Halaman

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	iii
LEMBAR PERNYATAAN.....	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI	v
DAFTAR ISI	vi
ABTRAK.....	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Tujuan Penelitian.....	6
D. Manfaat Penelitian.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Tinjauan Tentang Asuransi	8
1. Pengertian Perjanjian Asuransi	8
2. Dasar Hukum Asuransi.....	11
3. Prinsip-prinsip Asuransi	11
4. Unsur-unsur dan Penggolongan Asuransi	12
5. Polis Asuransi	14
B. Tinjauan tentang Asuransi Pengangkutan Laut.....	16
1. Pengaturan Asuransi Pengangkutan Laut.....	16
2. Polis Asuransi Laut	18
3. Objek Asuransi Laut.....	20
4. Jenis Klausula Asuransi.....	27
C. Tinjauan tentang Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Asuransi Pelayaran.....	30
1. Tanggung Jawab Hukum.....	30
2. Perusahaan Asuransi Pelayaran	31

BAB III METODE PENELITIAN 33

A. Waktu dan Tempat Penelitian33

 1. Waktu Penelitian33

 2. Tempat Penelitian.....33

B. Metodeologi Penelitian32

 A. Jenis Penelitian.....32

 B. Sifat Penelitian 33

 C. Teknik Pengumpulan Data 33

 D. Anlisis Data35

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN 36

A. HASIL PENELITIAN36

 1. Pengaturan Hukum Tentang Klaim asuransi Pengangkutan
 Barang Di Laut36

 2. Risiko-risiko yang Dijaminkan dalam Pengangkutan Barang
 Melalui Laut Oleh PT. Asuransi Bintang Tbk.....39

 3. Klausula-klausula yang Lazim Dipakai oleh PT Asuransi
 Bintang Tbk Dalam Asuransi Pengangkutan Barang Dilaut46

B. PEMBAHASAN 49

 1. Bentuk Tanggung Jawab PT. Asuransi Bintang Tbk Atas
 Penyelesaian Klaim Asuransi Pengangkutan Barang Di Laut....49

 2. Hambatan yang Dihadapi PT.Asuransi Bintang Cabang
 Medan dalam Melaksanakan Tanggung Jawab Hukum
 Penyelesaian Klaim76

BAB V PENUTUP

A. KESIMPULAN105

B. Saran-saran106

DAFTAR PUSTAKA

ABSTRAK
TANGGUNG JAWAB HUKUM PT ASURANSI BINTANG Tbk
DALAM PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI
PENGANGKUTAN BARANG DI LAUT

OLEH:

Nama : Piki Heridayati Nainggolan
Program Studi : Ilmu Hukum
Pembimbing I : Ridho Mubarak, S.H., M.H
Pembimbing II : Anggreni Atmei Lubis, S.H., M.H.

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. Perumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana bentuk tanggung jawab PT Asuransi Bintang Tbk atas penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut, Apa hambatan dalam proses penyelesaian klaim asuransi di laut oleh PT Asuransi Bintang Tbk. Metode penelitian yang digunakan termasuk dalam jenis penelitian empiris dan penelitian ini termasuk dalam penelitian deskriptif kualitatif. Hasil penelitian dan pembahasan dalam skripsi ini, Bentuk Tanggungjawab PT Asuransi Bintang Tbk Atas Penyelesaian Klaim Asuransi Pengangkutan Barang di Laut dan Hambatan yang Dihadapi PT. Asuransi Bintang Tbk Cabang Medan dalam Melaksanakan Tanggung Jawab Hukum Penyelesaian Klaim Asuransi Pengangkutan Barang di Laut.

Kata Kunci: Asuransi, Pengangkutan Laut, Klaim Asuransi

ABSTRACT

LEGAL RESPONSIBILITY OF PT ASURANSI BINTANG IN SETTLEMENT OF INSURANCE CLAIMS TRANSPORT OF GOODS AT SEA

BY:

Name : Piki Heridayati Nainggolan
Study Program : Law Science
Advisor I : Ridho Mubarak, S.H., M.H
Advisor II : Anggreni Atmei Lubis, S.H., M.H.

Water transportation is the process of transporting goods using ships to carry goods to their destination and unloading goods from the ship to their destination. In the transportation of goods through water transportation according to Article 41 paragraph (3) of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, the goods sent must be insured. Shipping insurance itself in the world of transportation of goods has been recognized and regulated in International Law and National Law. The formulation of the problem in this research is how is the legal protection of insurance customers of PT Asuransi Bintang in sea transportation in Indonesia, how is the process of settlement of claims for insurance customers for transportation of goods at sea by PT Asuransi Bintang, how are the obstacles in the process of settling claims of insurance customers at sea by PT Asuransi Bintang. The research method used is included in the type of empirical research and this research is included in qualitative descriptive research. The results of research and discussion in this thesis, the settlement process carried out by PT Asuransi Bintang in the transportation of goods at sea and the obstacles faced by PT Asuransi Bintang Medan Branch in Carrying out legal Responsibilities for Settlement of Insurance Claims for the Carriage of Goods at sea.

Keyword: Insurance, Sea Freight, Insurance Claim

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis ucapkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan segala rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Tanggung Jawab Hukum PT Asuransi Bintang Dalam Penyelesaian Klaim Asuransi Pengangkutan Barang Di Laut”. Penulisan ini merupakan persyaratan untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum (S.H) di Fakultas Hukum Universitas Medan Area. Penulis menyadari kelemahan serta keterbatasan dalam menyelesaikan skripsi ini. Dengan segala ketulusan dan kerendahan hati melalui lembaran halaman ini penulis mengucapkan terimakasih kepada:

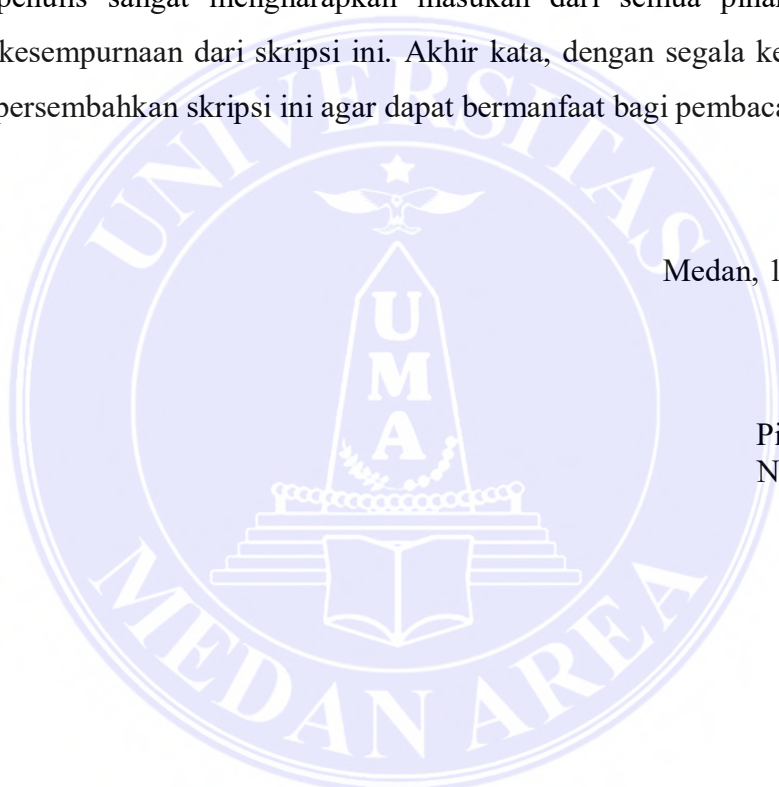
1. Teristimewa buat Orang Tua saya, Ayah saya S. Nainggolan dan Ibunda N br. Panjaitan yang telah membesarkan, mendidik, memberikan semangat, dukungan dan pengorbanan yang tulus dengan diiringi doa dan juga untuk abang saya Efin Septi Nexin Nainggolan dan kakak saya Wella Mery Christina Nainggolan, dan adik saya Ersya Yustika Randa Nainggolan.
2. Bapak Prof. Dr. Dadan Ramdan M. Eng, M.Sc selaku Rektor Universitas Medan Area.
3. Bapak Dr.M. Citra Ramadhan, SH. MH selaku Dekan Fakultas Hukum.
4. Ibu Fitri Yanni Dewi Siregar, SH.MH selaku kepala Bidang Keperdataan
5. Bapak Ridho Mubarak, SH.MH selaku dosen pembimbing I yang telah bersedia meluangkan waktu untuk membimbing serta memberikan arahan dan masukan kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
6. Ibu Anggreni Atmei Lubis, SH.M.Hum selaku dosen pembimbing II yang telah bersedia meluangkan waktu untuk membimbing serta memberikan arahan dan masukan kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
7. Bapak Mhd.Ansor Lubis, SH.MH selaku sekretaris yang telah banyak melungkan waktu waktunya dan memberikan bimbingan kearah yang lebih baik dan semangat selama ini.
8. Bapak Pdt. Arisman Parhusip yang selalu setia menopang saya didalam doa dan selalu peduli akan kelanjutan tugas akhir saya.
9. Teman-teman pemuda/pemudi GPI Sid. Tanjung Sari yang boleh tetap memberi semangat dan menopang dalam doa untuk menyelesaikan skripsi ini.

10. Teman-teman kos saya: Sintike Situmorang, Lucia Rini Situmorang, Sepri Situmorang, Veronika Situmorang SE, Selvy Situmorang Amd, Iwan Situmorang dan Henny Situmorang yang memberikan saya dukungan dan semangat.
11. Teman-teman seperjuangan stambuk 2018 Fakultas Hukum Jurusan Hukum Perdata, terkhusus teman-teman kelas B1 yang tidak bisa penulis tulis semuanya disini yang telah memberikan dukungan serta kenangan selama ini yang tidak akan pernah terlupakan

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan masukan dari semua pihak yang dapat membangun kesempurnaan dari skripsi ini. Akhir kata, dengan segala kerendahan hati penulis mempersembahkan skripsi ini agar dapat bermanfaat bagi pembaca.

Medan, 14 Maret 2023

Piki Nainggolan
Npm. 18840020



BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri atas bermacam-macam suku bangsa dan terdiri dari beribu-ribu pulau. Salah satu sektor pengangkutan yang sangat berpengaruh dan diandalkan di Indonesia guna menghubungkan daerah yang satu dengan yang lainnya dalam kegiatan pemajuan perekonomian nasional maupun perdagangan adalah pengangkutan melalui jalur laut.¹ Salah satu hal terpenting yang dapat dirasakan oleh masyarakat dengan sarana pengangkutan laut adalah masyarakat akan memperoleh efisiensi waktu, dimana sampai saat ini pengangkutan laut masih dianggap favorit sebagian besar warga negara Indonesia. Asuransi pengangkutan barang merupakan suatu kebutuhan yang timbul karena suatu kebutuhan yang timbul karena pengangkutan barang dan/atau muatan tidak dapat terlepas dari risiko yang menimbulkan kerugian. Timbulnya kesadaran berasuransi di kalangan pengusaha menyebabkan eksistensi asuransi pengangkutan di Indonesia semakin ramai. Risiko dalam asuransi pada umumnya dipakai dalam arti kemungkinan dideritanya suatu kerugian yang disebabkan suatu peristiwa yang pada saat asuransi ditutup tidak diketahui apakah atau bila manakah terjadi. Peristiwa tidak wajib tersebut dapat berupa *force majeure* (peristiwa yang terjadi diluar kuasa manusia, seperti gempa bumi, tsunami dan lain-lain), kesalahan sendiri atau perbuatan orang lain.²

Pentingnya perlindungan bagi aset atau kekayaan, baik milik pribadi ataupun milik perusahaan mendorong banyak orang atau perusahaan-perusahaan untuk melirik industri asuransi sebagai jalan keluar mengantisipasi kerugian yang diderita oleh masyarakat dan pengusaha.³ 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 memiliki tanggungjawab untuk mengirim barang. Selain mengirim barang, penyelenggara pengangkut khususnya

¹ Rinitami Njatrijani, *Hukum Transportasi*, (Semarang: Undip Law Press, 2018), hlm 95.

² Gunanto, *Asuransi Kebakaran di Indonesia*, (Jakarta : Logos Wacana Ilmu, 2003), hlm 2.

³ *Ibid.* hlm.1.

dibidang perairan bertanggung jawab untuk mengasuransikan barang yang dibawanya.⁴ Undang-undang No. 40 tahun 2014 tentang Perasuransian, dijelaskan Asuransi adalah perjanjian antara dua pihak yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan.⁵ Imbalan dalam hukum peransuransian berupa, memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggungjawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti;⁶ atau memberikan pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelola dana.⁷ Asuransi merupakan lembaga non bank yaitu bergerak dalam bidang layanan jasa yang diberikan kepada masyarakat dalam mengatasi resiko apabila terjadi sewaktu-waktu. Usaha peransuransian telah cukup lama hadir dalam perekonomian Indonesia dan berperan dalam perjalanan sejarah bangsa berdampingan dengan sektor kegiatan lainnya. Sementara itu usaha asuransi merupakan usaha yang menjanjikan perlindungan kepada pihak tertanggung dan sekaligus usaha itu jua menyangkut dana masyarakat.⁸ Dengan kedua peran usaha asuransi tersebut, dalam perkembangan ekonomi semakin meningkat maka semakin terasa kebutuhan akan hadirnya industri peransuransian yang kuat dan dapat diandalkan.

Peran serta aparat penegak hukum dalam usaha memberikan keamanan yang dibantu oleh sektor keamanan lain tidaklah cukup. Peran swasta seperti asuransi sangatlah penting dan memiliki peran serta dalam mewujudkan keamanan tersebut. Asuransi merupakan salah satu kegiatan dibidang jasa yang memberikan perlindungan kepada para pengguna atau *customer* jasa asuransi.⁹

Visi dan misi birthe PT. Asuransi Bintang Tbk ditetapkan dengan pengesahan izin usaha bernomor No. KEP-6648/MD/1986 dari Departemen Keuangan Republik

⁴ Pasal 41 ayat (3) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

⁵ Undang-undang No.40 tahun 2014 tentang Perasuransian

⁶ Pasal 1 ayat (1) Huruf a, Undang-undang No.40 tahun 2014 tentang Peransuransian

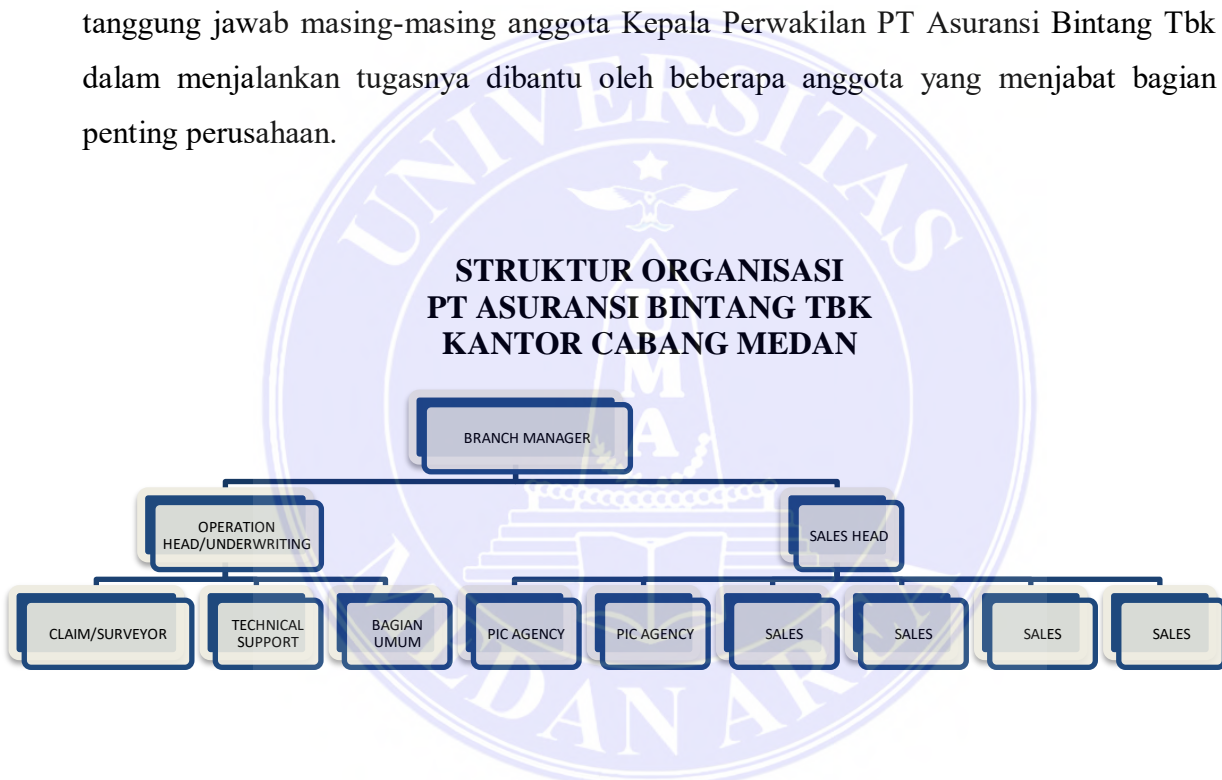
⁷ Pasal 1 ayat (1) Huruf b, Undang-undang No.40 tahun 2014 tentang Perasuransian

⁸ Soesno Djojosoedarso, *Hukum Asuransi Dan Perusahaan Asuransi*, (Jakarta : Sinar Grafika,2003)hlm.73.

⁹ Faris Danar Saputro, "*Tanggung Jawab Hukum PT. Asuransi Jasa Indonesia Dalam Penyelesaian Klaim Asuransi Pengangkutan Barang Di Laut*", Fakultas Hukum, Universitas Sebelas Maret, 2008, hlm.1

Indonesia, Direktorat Jenderal Dalam Negeri tentang Pedoman Standar Penetapan dan Sosialisasi Visi Misi PT Asuransi Bintang Tbk yaitu perusahaan Asuransi terbaik pilihan utama Mitra dan Pelanggan Misi Asuransi Bintang Tbk yaitu menyediakan solusi asuransi yang memberikan kepuasan kepada Stakeholder melalui kemampuan Beradaptasi, Berkreasi dan Teknologi dengan Sumber Daya Manusia Berkualitas.

Sebuah perusahaan dapat berjalan baik jika memiliki struktur organisasi yang terorganisir dan tiap posisi jabatan diemban oleh anggota yang tepat. Struktur organisasi PT Asuransi Bintang Tbk Kantor Perwakilan Kota Medan digambarkan dalam suatu bagan organisasi yang merupakan diagram dan memperlihatkan interaksi, tugas dan tanggung jawab masing-masing anggota Kepala Perwakilan PT Asuransi Bintang Tbk dalam menjalankan tugasnya dibantu oleh beberapa anggota yang menjabat bagian penting perusahaan.



Gambar 4.1

PT Asuransi Bintang mulai mengembangkan usahanya di pasar regional melalui peningkatan pendapatan dari Kantor Pusat di Jl. R.S. Fatmawati No. 32, Jakarta 12430 Indonesia. Asuransi Bintang menyiapkan dengan matang kemampuan teknis dan finansialnya untuk menjadi pemain utama yang unggul. Posisi Leading di BUMN dan Korporasi yang menjadikan Bintang tumbuh berkembang sampai saat ini, dicoba dikembangkan lagi dengan menetapkan filosofi kerja sama yang saling menguntungkan,

baik secara langsung maupun melalui broker-broker profesional. Layanan klaim yang proaktif dan komunikatif dari seluruh Kantor Cabang nya, menjadikan Asuransi Bintang sebagai asuransi terpercaya, yang semakin diminati oleh pengguna jasa-jasanya.

Munculnya jasa pengangkutan secara langsung akan berpengaruh terhadap perlindungan hukum bagi pihak pengirim barang yang menggunakan sarana angkutan tersebut karena bila penyelenggara pengangkut 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 tujuan.¹⁰ Bencana alam yang melanda indonesia akhir-akhir ini juga menimbulkan kerugian yang tidak sedikit. Indonesia akhir-akhir ini juga sering terjadi kecelakaan dibidang transportasi baik transportasi darat, transportasi udara maupaun transportasi laut, yang kesemuanya itu banyak menimbulkan korban jiwa dan kerugian materil.¹¹ Aktivitas dilaut tentunya tidak dapat terlepas dari modal transportasi yang dapat digunakan dilaut itu sendiri yaitu kapal.

Pengangkutan barang melalui jalur laut memiliki kapasitas lebih besar dibandingkan dengan pengangkutan barang melalui darat maupun udara. Hal tersebut berarti berpeluang terjadinya bahaya laut (*sea perils*) akan ada. Terlebih masalah kecelakaan transportasi laut, di tahun 2020 Indonesia sudah terjadi kecelakaan kapal yaitu antara lain KM Selgabadan Kamar Jaya yang mengangkut 19 penumpang. Akibatnya, 6 penumpang tewas, 3 orang sempat dinyatakan hilang dan 10 orang selamat.¹² Para korban ini menggunakan transportasi kapal laut karena biayanya yang lebih terjangkau dari pada transportasi yang lain. Perusahaan transportasi laut sebaiknya juga perlu memperhatikan keselamatan penumpang, jangan hanya mengutamakan keuntungan saja tetapi juga penumpang terjamin. Dalam perjanjian pengangkutan khususnya pengangkutan barang terkait dua pihak, yaitu pengangkut dan pengirim barang. Jika tercapai kesepakatan diantara para pihak, maka pada saat itu lahirlah perjanjian pengangkutan. Apabila

¹⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Ctk. IV, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008, hlm.16.

¹¹ *Ibid.* hlm.1.

¹² <https://www.kompas.com/tren/read/2020/12/16/140400965/kaleidoskop-2020--5-kecelakaan-transportasi-air-di-indonesia?page=all>

pengangkut telah melaksanakan kewajibannya menyelenggarakan pengakutan barang atau penumpang, pengangkut telah terikat pada konsekuensi-konsekuensi yang harus dipikul oleh pengangkut barang atau tanggungjawab terhadap barang yang diangkutny. Dengan demikian, berarti pengangkut berkewajibn menanggung segala kerugian yang diderita oleh penanggung atau barang yang diangkutnya.¹³

Pengangkutan melalui laut harus berdasarkan atas pertimbangan, baik dari segi ekonomis maupun dari segi keamanan dan keselamatan. Kapal laut mampu untuk mengangkut barang-barang dalam jumlah yang relatif banyak dibandingkan dengan menggunakan angkutan melalui darat maupun udara, terutama apabila barang tersebut mempunyai sifat tidak cepat rusak atau busuk. Pentingnya perlindungan bagi aset atau kekayaan, baik milik pribadi ataupun milik perusahaan mendorong banyak orang atau perusahaan-perusahaan untuk melirik industri asuransi sebagai jalan keluar mengantisipasi kerugian yang diderita oleh masyarakat dan pengusaha. Perkembangan permasalahan yang ada dan bermunculan sekarang ini, maka banyak perusahaan asuransi yang menawarkan berbagai macam produk keuntungan yang bermacam-macam, keuntungan yang diperoleh dari produk asuransi tersebut menimbulkan pertanggunganan resiko yang berbeda pula.¹⁴ Bagi masyarakat, seseorang yang menutup perjanjian asuransi akan merasa aman karena mendapat perlindungan dari kemungkinan yang tidak terduga sebelumnya atau tertimpa suatu kerugian.

Perusahaan asuransi yang bersedia menanggung barang-barang selama dalam pengangkutan dari pelabuhan hingga sampai ketempat tujuan, sangat meringankan beban pemilik barang dalam persoalan tuntutan ganti rugi terhadap pengangkut. Misalnya jika tuntutan ganti rugi yang diajukan pemilik barang ternyata ditolak oleh pengangkut, maka tuntutan ganti rugi tersebut dapat dialihkan kepada perusahaan asuransi yang menanggung barang-barangnya. Perusahaan Asuransi di Indonesia sudah berdiri sejak tahun 1816. Salah satu perusahaan asuransi yang menangani masalah perasuransian di Indonesia adalah PT. Asuransi Bintang Tbk. Banyak sekali produk-produk yang dimiliki PT. Asuransi Bintang Tbk, yaitu antara lain produk asuransi pengangkutan barang melalui laut. PT. Asuransi Bintang Tbk dipercaya oleh perusahaan-perusahaan yang bergerak

¹³ Ridwan Khairandy, *Pengantar Hukum Dagang*, Yogyakarta: FH UII Press, 2006, hlm.184.

¹⁴ *Ibid.* hlm.2.

dibidang export import melalui laut untuk menangani asuransi barangnya. Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang “TANGGUNG JAWAB HUKUM PT.ASURANSI BINTANG Tbk DALAM PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI PENGANGKUTAN BARANG DILAUT”.

B. Rumusan Masalah

Perumusan masalah dalam suatu penelitian karya ilmiah sangat penting agar maksud dan tujuan penelitian lebih mendalam, terarah dan tepat mencapai sasaran karena itu untuk memudahkan pencapaian tujuan dan pembahasan maka dalam penyusunannya dirumuskan sebagai berikut :

- 1) Bagaimana bentuk tanggungjawab PT Asuransi Bintang Tbk katas penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut?
- 2) Apa hambatan dalam proses penyelesaian klaim asuransi di laut oleh PT Asuransi Bintang Tbk?

C. Tujuan penelitian

Suatu penelitian harus mempunyai suatu tujuan yang jelas dan pasti. Tujuan dalam suatu penelitian menunjukkan kualitas dan nilai dari penelitian tersebut. Berdasarkan latar belakang masalah dan perumusan masalah diatas, maka penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut :

- 1) Tujuan Objektif
 - a. Untuk mengetahui proses penyelesaian klaim asuransi pengangkutan di laut oleh PT. Asuransi Bintang Tbk
 - b. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi PT. Asuransi Bintang Tbk dalam melaksanakan tanggung jawab hukum penyelesaian klaim asuransi pengangkutan di laut.
 - c. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan PT. Asuransi Bintang Tbk.
- 2) Tujuan Subyektif
 - a. Untuk menambah pengetahuan mengenai bidang asuransi.
 - b. Untuk melatih kemampuan meneliti serta menambah wawasan pengetahuan dan pemahaman penulis terhadap penerapan teori-teori yang penulis terima selama

menempuh kuliah dalam mengatasi masalah hukum yang terjadi dalam masyarakat.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini sangat diharapkan adanya manfaat dan kegunaan yang dapat diambil dalam penelitian tersebut. Adapun manfaat yang dapat diharapkan dari penelitian ini adalah :

- 1) Manfaat Teoritis
 - a. Hasil penelitian ini bermanfaat pada pengembangan teori hukum perdata, khususnya pada hukum asuransi kerugian.
 - b. Hasil penelitian ini bermanfaat bagi masyarakat pada umumnya serta pada pengelola transportasi, khususnya transportasi laut.
- 2) Manfaat Praktis
 - a. Hasil penelitian ini dimanfaatkan sebagai panduan bagi rekanan yang akan mejadi bertanggung dalam produk asuransi pengangkutan.
 - b. Hasil penelitian ini dipakai sebagai rujukan bagi tertanggung dalam penyelesaian klaim asuransi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Tentang Asuransi

1. Pengertian Perjanjian Asuransi

Istilah asuransi merupakan serapan dari bahasa Belanda *assurantie* sedangkan dalam bahasa Inggris dikenal dengan *assurance*. Dilihat dari sisi ekonomi, asuransi merupakan suatu lembaga keuangan, karena perusahaan asuransi menghimpun dana dari masyarakat dalam bentuk premi dan yang dihimpun dikelola atau diinvestasikan, digunakan untuk membiayai pembangunan.

Muhammad Muslehuddin dalam bukunya *Insurance and Islamic Law* mengadopsi pengertian asuransi dari Encyclopedia Britanica sebagai suatu persediaan yang disiapkan oleh sekelompok orang, yang tertimpa kerugian, guna menghadapi kejadian yang tidak jelas diramalkan, sehingga bila kerugian tersebut menimpa salah satu diantara mereka, maka beban kerugian tersebut akan disebarakan keseluruh kelompok. Lebih jauh Muslehuddin menjelaskan pengertian asuransi dalam sudut pandang yang berbeda, serta mengalami kesimpangsiuran.¹⁵ Ada yang mendefinisikan asuransi sebagai perangkat untuk menghadapi kerugian, dan ada yang mengatakannya sebagai persiapan menghadapi risiko. Dilihat dari signifikansi kerugian, Adam Smith berpendapat bahwa asuransi dengan menyebarkan beban kerugian kepada banyak orang, membuat kerugian menjadi ringan dan mudah bagi masyarakat.

Wirjono Prodjodikoro¹⁶ dalam bukunya *Hukum Asuransi di Indonesia* memaknai asuransi sebagai, “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 jelas”.

Menurut Mehr dan Cammack dalam Danarti asuransi merupakan suatu alat untuk mengurangi risiko keuangan, dengan cara pengumpulan unit-unit exposure dalam jumlah

¹⁵ Muhammad Muslehuddin, *Insurance and Islamic Law, (Terjemahan oleh Burhan Wirasubrata), Menggugat Asuransi Modern: mengajukan suatu alternatif baru dalam perspektif hukum Islam*, Lentera, Jakarta, 1999, Cetakan ke-1, hlm. 3.

¹⁶ Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*, Intermedia, Jakarta, 1987, hlm.1.

yang memadai, untuk membuat agar kerugian individu dapat diperkirakan. Kemudian kerugian yang dapat diramalkan itu dipikul merata oleh mereka yang bergabung.¹⁷

Dalam pandangan Abbas Salim, asuransi dipahami sebagai suatu kemauan untuk menetapkan kerugian-kerugian kecil (sedikit) yang sudah pasti sebagai (substansi) kerugian-kerugian yang belum pasti.¹⁸

Asuransi pada awalnya adalah suatu kelompok yang bertujuan membentuk arisan untuk meringankan beban keuangan individu dan menghindari kesulitan pembiayaan. Secara umum konsep asuransi merupakan persiapan yang dibuat oleh sekelompok orang yang masing-masing menghadapi kerugian kecil sebagai suatu yang tidak dapat diduga. Apabila kerugian itu menimpa salah seorang dari mereka yang menjadi anggota perkumpulan itu, maka kerugian akan ditanggung bersama oleh mereka.¹⁹

Dilihat dari tujuannya, asuransi memiliki tujuan memberikan perlindungan (proteksi) atas kerugian keuangan seseorang yang ditimbulkan oleh suatu peristiwa yang tidak terduga sebelumnya. Dengan demikian asuransi mengambil resiko yang akan dihadapi oleh seseorang dikemudian hari. Pengaturan asuransi laut di Indonesia sampai saat ini hanya mengacu pada peraturan peninggalan kolonial Belanda yang telah berusia lebih dari seratus lima puluh tahun yakni *Wetboek van Koophandel voor Indonesia Staatsblad* Tahun 1847 Nomor 23 (Kitab Undang-undang Hukum Dagang). Bahkan di Negeri tempat asal peraturan ini, KUHD telah menjadi satu kesatuan tak terpisahkan dengan KUH Perdata (Kitab Undang-undang Hukum Perdata, dengan nama *Het Nieuw Burgelijk Wetboek* (Kitab Undang-undang Hukum Perdata Baru), namun Di Indonesia KUHD masih berlaku sampai saat ini, karena belum ada peraturan perundang-undangan yang mencabutnya secara keseluruhan.

Peraturan tentang asuransi secara umum memang telah diatur tersendiri di Indonesia, dimulai dengan Undang-undang Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian, kemudian Undang-undang tersebut dicabut dan diganti dengan Undang-undang Nomor 40 tahun 2014 tentang Perasuransian. Namun, kedua undang-undang di bidang asuransi tersebut, hanya mengatur secara umum mengenai kegiatan usaha

¹⁷ Mehr, C. R., *Fundamental of Insurance*, Illinois: Irwan Inc.2011, hlm.7.

¹⁸ Abbas Salim, *Asuransi dan Manajemen Risiko*, Raja Grafindo Persada, 2000, hlm. 1.

¹⁹ Heri Sudarsono, *Bank dan Lembaga Keuangan Syariah*, Ekonisia, Cetakan ke-1, Januari, 2003, Bab VI, hlm. 98.

perasuransian, tidak menyebutkan objek asuransi tertentu, terlebih dibidang asuransi perdangangan yang melewati jalur laut.

Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, asuransi atau pertanggungan merupakan suatu perjanjian dimana seorang penanggung dengan menikmati suatu premi mengikatkan dirinya kepada tertanggung untuk membebaskannya dari kerugian, karena kehilangan, kerusakan, ketiadaan keuntungan yang diharapkan, yang akan dideritanya karena kejadian yang tidak pasti.²⁰ Pasal 1 angka 1 Undang-Undang No. 2 tahun 1992 menyebutkan bahwa asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara 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 diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggalnya seseorang yang dipertanggungkan. Pasal 1 angka 2 Undang-Undang No. 2 tahun 1992, menentukan objek asuransi dapat berupa benda dan jasa, jiwa, raga, kesehatan manusia, tanggung jawab hukum, serta semua kepentingan lainnya yang dapat hilang, rusak atau berkurang nilainya.²¹

Risiko dalam kehidupan manusia selalu melekat pada setiap kehidupan manusia. Setiap manusia memiliki risiko atas apapun yang dilakukan. Selain itu, hidup manusia sendiri mengandung banyak risiko. Risiko berkaitan dengan ketidakpastian apa yang akan terjadi pada kehidupan manusia. Untuk mengantisipasi risiko diperlukan iktiar untuk mencegah, mengantisipasi, mengurangi, dan mengalihkan risiko. Asuransi adalah salah satu bentuk manajemen atau pengendalian risiko, dengan cara mengalihkan risiko (*transfer of risk*) atau membagi risiko (*distribution of risk*) dari pihak yang memiliki kemungkinan menderita karena adanya risiko kepada pihak lain (perusahaan asuransi), yang bersedia melindungi dari kemungkinan terjadi risiko tersebut tentu saja didasari dengan aturan-aturan hukum dan prinsip-prinsip yang berlaku dalam perjanjian asuransi.²² Perjanjian asuransi sebagai lembaga pengalihan dan pembagian risiko mempunyai

²⁰ *Ibid*

²¹ *Ibid*

²² Djoko Prakoso dan I Ketut Murtika, *Hukum Asuransi Indonesia*, Bina Aksara, Jakarta, Cetakan Pertama, Januari, 1987, hlm. 16.

kegunaan yang positif, baik bagi masyarakat, perusahaan, maupun pembangunan negara. Suatu perusahaan yang mengalihkan risikonya melalui perjanjian asuransi akan dapat meningkatkan usahanya dan berani menggalang tujuan yang lebih besar. Demikian pula premi-premi yang terkumpul oleh suatu perusahaan asuransi dapat diusahakan dan digunakan sebagai sarana untuk pembangunan sehingga hasilnya dapat dinikmati oleh masyarakat.

2. Dasar Hukum Asuransi

- a. Pasal 246 sampai dengan pasal 308 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- b. Pasal 1774 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
- c. Peraturan Perundang-undangan di luar Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Undang-undang No. 2 tahun 1992, tentang Usaha Perasuransian. Undang-undang No. 3 tahun 1964, tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang

3. Prinsip-prinsip Asuransi

Prinsip-prinsip yang terdapat dalam sistem hukum asuransi, antara lain dengan prinsip sebagai berikut :

- a. *Insurable interest* (kepentingan yang dapat di asuransikan), yaitu setiap pihak yang bermaksud mengadakan perjanjian asuransi harus mempunyai kepentingan yang dapat diasuransikan, artinya tertanggung harus mempunyai keterlibatan sedemikian rupa, dengan akibat dari suatu peristiwa yang belum pasti terjadi dan yang bersangkutan menderita kerugian akibat dari peristiwa itu.
- b. *Indemnity (indemnitas)*, berdasarkan perjanjian asuransi penanggung memberikan suatu proteksi kemungkinan kerugian ekonomi yang akan diderita tertanggung, dengan demikian pada dasarnya perjanjian asuransi mempunyai tujuan utama untuk mengganti kerugian kepada pihak tertanggung oleh penanggung.
- c. *Utmost good faith* (asas kejujuran sempurna/itikad baik), yaitu prinsip adanya itikad baik atas dasar percaya mempercayai, antara pihak penanggung dengan pihak tertanggung dalam perjanjian asuransi, artinya Penanggung harus dengan jujur menerangkan dengan jelas segala sesuatu tentang luasnya syarat/kondisi dari

asuransi yang bersangkutan dan menyelesaikan tuntutan ganti rugi sesuai dengan syarat dan kondisi pertanggungan. Tertanggung harus memberikan keterangan yang jelas dan benar atas objek atau kepentingan yang dipertanggungkan, artinya tertanggung tidak boleh menyembunyikan keterangan yang diketahui dan harus memberikan keterangan yang benar tentang sebab musabab terjadinya kerugian.

- d. *Subrogation* (subrogasi bagi penanggung), dalam Pasal 284 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menentukan bahwa tertanggung yang telah membayar kerugian, dari suatu benda yang dipertanggungkan mendapat semua hak-hak yang ada pada sitertanggung terhadap orang ketiga mengenai kerugian itu, tertanggung bertanggung jawab untuk setiap perbuatan yang mungkin dapat merugikan hak dari penanggung terhadap orang ketiga.

4. Unsur-unsur dan Penggolongan Asuransi

Berdasarkan pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang maka dalam asuransi terkandung empat unsur yaitu :

- a. Pihak tertanggung (*insured*) yang berjanji untuk membayar uang premi kepada pihak penanggung, sekaligus atau secara berangsur-angsur.
- b. Pihak penanggung (*insurer*) yang berjanji akan membayar sejumlah uang (santunan) kepada pihak tertanggung, sekaligus atau secara berangsur-angsur apabila terjadi sesuatu yang mengandung unsur tidak tentu. Suatu peristiwa (*accident*) yang tak tertentu (tidak diketahui sebelumnya).
- c. Kepentingan (*interest*) yang mungkin akan mengalami kerugian karena peristiwa yang tidak tertentu.

Menurut Elisa Kartika dan Edvendi Simangunsong berdasarkan atas perjanjian asuransi dapat digolongkan menjadi dua yaitu :

- a. Asuransi kerugian (*schade verzekering*), yang memberikan penggantian kerugian yang mungkin timbul pada harta kekayaan tertanggung. Didalam Masyarakat Ekonomi Eropa (MEE) penggolongan asuransi terdiri dari :
 1. Asuransi kecelakaan.
 2. Asuransi kesehatan.

3. Asuransi alat angkutan darat kecuali kereta api.
 4. Asuransi kereta api.
 5. Asuransi kapal terbang.
 6. Asuransi kapal.
 7. Asuransi pengangkutan barang.
 8. Asuransi kebakaran dan musibah alamiah.
 9. Asuransi kerusakan lain pada barang, akibat turunnya salju atau lainnya.
 10. Asuransi tanggung gugat kendaraan bermotor.
 11. Asuransi tanggung gugat pesawat udara.
 12. Asuransi tanggung gugat kapal.
 13. Asuransi tanggung gugat umum.
 14. Asuransi kredit, termasuk asuransi kebangkrutan, kredit ekspor, kredit cicilan, hipotek, kredit usaha tani.
 15. Asuransi jaminan.
 16. Asuransi aneka kerugian keuangan
- b. Asuransi jumlah (*sommen verzekering*), merupakan pembayaran sejumlah uang tertentu, tidak bertanggung pada persoalan apakah evenement menimbulkan kerugian atau tidak.

Berdasarkan Undang-undang No. 2 tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, dapat digolongkan sebagai berikut :

- a. Usaha asuransi
 1. Asuransi kerugian (*non life insurance*) merupakan usaha memberikan jasa dalam penanggulangan resiko atas kerugian, kehilangan manfaat dan tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang timbul dari peristiwa tidak pasti.
 2. Asuransi jiwa (*life insurance*) merupakan suatu jasa yang diberikan oleh perusahaan asuransi dalam penanggulangan resiko yang dikaitkan dengan jiwa atau meninggalnya seseorang yang dipertanggungkan.
 3. Reasuransi (*reinsurance*) merupakan suatu system penyebaran resiko dimana penanggung menyebarkan seluruh atau sebagian dari pertanggunggan yang ditutupnya kepada penanggung lain.

b. Usaha penunjang

1. Pialang asuransi, merupakan usaha yang memberikan jasa keperantaraan dalam penutupan asuransi dan penanganan penyelesaian ganti kerugian asuransi dengan bertindak untuk kepentingan tertanggung.
2. Pialang reasuransi, memberikan jasa keperantaraan dalam penempatan reasuransi dan penanganan penyelesaian ganti rugi reasuransi dengan bertindak untuk kepentingan perusahaan asuransi.
3. Penilaian kerugian asuransi, memberikan jasa penilaian terhadap kerugian pada objek asuransi yang dipertanggungjawabkan.
4. Konsultan aktuaria, merupakan usaha memberikan jasa konsultan aktuaria.
5. Agen asuransi, merupakan pihak yang memberikan jasa keperantaraan dalam rangka memasarkan jasa asuransi untuk dan atas nama penanggung.

5. Polis Asuransi

Polis merupakan dokumen yang berisi kesepakatan antara pihak tertanggung dan penanggung (pihak asuransi) berkenaan dengan risiko yang akan terjadi dilain hari kepada pihak penanggung dengan membayarkan sejumlah uang dan isi perjanjian tersebut ditulis didalam polis sebagai bukti perjanjian penutupan asuransi.²³ Sebagaimana disebutkan dalam pasal 19 ayat 1 PP Naomor 73 Tahun 1992, “Polis adalah bentuk perjanjian asuransi dengan nama apapun, berikut lampiran yang merupakan suatu kesatuan dengannya, tidak boleh mengandung kata atau kalimat yang mengandung penafsiran yang berbeda mengenai resiko yang ditutup asuransinya, kewajiban penanggung dan kewajiban tertanggung, atau mempersuit tertanggung mengurus haknya.” Lebih daripada itu, polis juga memuat perjanjian dan kesepakatan khusus yang dikemudian menjadi dasar pemenuhan hak dan kewajiban masing-masing pihak untuk bersama-sama mencapai goal asuransi.

Pasal 1 butir (1) Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 422/KMK.06/2003 Tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Reasuransi, bahwa polis pada intinya adalah perjanjian dan dokumen berikut yang tidak

²³ A.Hamsy Ali, *Bidang Usaha Asuransi*, Bumi Aksara, Jakarta, 1993, hlm.42.

dapat dipisahkan dengan perjanjian asuransi. Dokumen berikut yang dimaksud dapat berupa tanda peserta asuransi dalam asuransi kumpulan, yang melibatkan kedua belah pihak yang berkepentingan dalam aktivitas asuransi.²⁴

Polis suatu perjanjian berisi hak dan kewajiban yang mengadakan perjanjian, dengan adanya dua hal tersebut maka suatu saat akan terjadi tuntutan atau klaim atas masing-masing pihak. Dengan kata lain dapat dikatakan bahwa klaim adalah tuntutan hak tertanggung yang timbul disebabkan oleh berakhirnya perjanjian asuransi kerugian. Mengingat sulitnya memperoleh pembayaran ganti kerugian maka tertanggung sebelum membeli polis asuransi harus hati-hati. Merujuk pada dua landasan hukum yang mengatur tentang polis, dapat dipahami bahwa polis setidaknya memuat segala sesuatu yang harus sama-sama diketahui oleh pihak penanggung dan tertanggung. Biasanya, polis berisi identitas, nilai asuransi, jenis objek yang diasuransikan, besaran premi, durasi asuransi, dan daftar klausula tambahan yang menyesuaikan kebutuhan kedua belah pihak. Secara formil, penyusunan polis diawali dengan judul, pembukaan, *operative clause*, pengecualian, tanda tangan pihak sebagai bukti kesepakatan dan uraian lain yang barangkali dibutuhkan kedua belah pihak dikemudian hari.

Setiap perjanjian perlu dibuat bukti tertulis atau surat perjanjian antara pihak-pihak yang mengadakan perjanjian. Setelah polis dibuat dan disepakati para pihak, maka berlakulah pasal 257 KUHD yakni “setelah penandatanganan polis, maka pihak asuransi wajib untuk menyerahkan kepada tertanggung dalam jangka waktu tertentu.” Menelaah pasal 257 KUHD maka, dapat diketahui bahwa polis ditandatangani oleh pihak asuransi yang dalam hal ini adalah penanggung.

Sebagai bukti telah terjadi perjanjian asuransi maka dikeluarkan surat yang disebut dengan Polis sesuai dengan pasal 255 Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Fungsi secara umum dari polis yaitu :

- a. Bukti perjanjian pertanggungan.
- b. Bukti jaminan dari penanggung kepada tertanggung untuk menggantikan kerugian yang mungkin dialami oleh tertanggung akibat peristiwa yang tidak terduga sebelumnya, dengan prinsip sebagai berikut :

²⁴ *Ibid.* hlm. 50.

1. Mengembalikan tertanggung kepada kedudukannya semula sebelum mengalami kerugian.
2. Menghindarkan tertanggung dari kebangkrutan.

B. Tinjauan tentang Asuransi Pengangkutan Laut

1. Pengaturan Asuransi Pengangkutan Laut

Asuransi pengangkutan laut merupakan suatu perjanjian pertanggungan antara penanggung dan tertanggung atas kepentingan yang berhubungan dengan kapal sebagai alat pengangkut dan barang sebagai muatan kapal dari kemungkinan risiko kerusakan atau kerugian yang diakibatkan oleh bahaya-bahaya laut atau bahaya lain yang berhubungan dengan bahaya laut.²⁵ Terjadinya perjanjian asuransi didasarkan pada kesepakatan. Kesepakatan antara tertanggung dan penanggung meliputi kesepakatan mengenai benda yang menjadi objek asuransi, pengalihan resiko dan pembayaran premi, *evenemen* dan ganti kerugian, syarat-syarat khusus asuransi, dan pembuatan perjanjian asuransi yang disebut polis asuransi. Penanggung dalam kegiatan perasuransian harus berstatus sebagai perusahaan badan hukum. Tertanggung dapat berstatus perseorangan, persekutuan atau badan hukum. Penanggung adalah pihak yang bertanggung jawab atas segala resiko yang mungkin terjadi. Sebagai imbalan atas pengalihan resiko yang dialihkan penanggung, wajib membayar sejumlah pembayaran ganti kerugian kepada tertanggung, berdasarkan premi yang telah diserahkan tertanggung.

Dalam dunia pelayaran ada macam-macam asuransi yang ditanggungkan yaitu, Asuransi sukarela adalah asuransi yang dilakukan secara sukarela oleh pihak tertanggung, tidak ada keharusan untuk mengikuti asuransi ini. Jenis asuransi ini biasanya diselenggarakan oleh pihak swasta, tetapi ada juga yang diselenggarakan oleh pemerintah.

Asuransi wajib (*compulsory insurance*) adalah asuransi yang penutupannya merupakan suatu kewajiban berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan. Asuransi wajib yang ditutup oleh penumpang yang diatur dalam Undang-Undang No. 33

²⁵ Sylviani Ayu Retno, *Tinjauan Yuridis Perjanjian Asuransi Laut Bagi Penumpang Kapal Laut*, <https://ojs.hangtuah.ac.id>.

tahun 1964 Jo No. 17 tahun 1965 tentang dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang.

Menurut R.P. Suyono, di dalam dunia pelayaran dikenal dengan adanya dua jenis asuransi yaitu :

a. Asuransi kerangka kapal (hull and machinery insurance)

Jenis asuransi ini untuk menutup kemungkinan kerugian atas kerangka kapal dan mesin kapal disebabkan oleh kejadian bahaya dilaut (perils of the sea) seperti pelanggaran atau tabrakan, kerusakan mesin, cuaca buruk, dan lain-lain.

b. Asuransi muatan (cargo insurance). Asuransi muatan ini dibagi menjadi dua, yaitu :

1. *Cargo marine insurance*, asuransi yang ditutup oleh pemilik barang atas kemungkinan kerugian yang disebabkan oleh kerusakan atau kehilangan barang selama dalam pelayaran.
2. *Cargo liability insurance*, asuransi yang ditutup oleh pengangkut atas kemungkinan kerugian yang disebabkan oleh pemilik barang karena terjadi kerusakan atau kehilangan barang (R.P. Suyono,2005 : 192).

Asuransi pengangkutan laut disebut juga dengan asuransi laut, merupakan suatu asuransi kerugian yang diatur secara lengkap dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Meskipun asuransi dibidang pelayaran melalui laut telah diatur dalam KUHD, ketentuan dalam KUHD tersebut telah jauh tertinggal dibandingkan kegiatan usaha asuransi laut yang telah mengalami perkembangan hingga saat ini.²⁶ Bahkan dinegara-negara yang banyak menggunakan jalur laut sebagai lalu lintas perdagangan, peraturan asuransi laut telah ada bertahun-tahun lau. Berkembangnya asuransi laut karena pelaksanaan pengangkutan atau pelayaran melalui laut yang penuh dengan bahaya laut. Asuransi laut diatur dalam :

- 1) Buku I Bab IX Pasal 246- Pasal 286 Kitab Undang-undang Hukum Dagang tentang Asuransi pada umumnya sejauh tidak diatur dengan ketentuan khusus.
- 2) Buku II Bab IX Pasal 592- Pasal 685 tentang Asuransi Bahaya Laut, dan Bab X Pasal 686- Pasal 695 Kitab Undang-undang Hukum Dagang tentang Asuransi Bahaya Sungai dan Perairan Pedalaman.

²⁶ *Ibid*.hlm. 23.

- 3) Buku II Bab XI Pasal 709- Pasal Kitab Undang-undang Hukum Dagang tentang Avarai.
- 4) Buku II Bab XI Pasal 744 KUH Dagang tentang Berakhirnya Perikatan dalam Perdagangan Laut.

Ruang lingkup asuransi laut tidak hanya berada diwilayah laut saja, namun juga mengenai lingkungan dan perairan darat seperti sungai dan danau. Bahaya yang diakomodir tidak saja tentang bahaya laut, namun juga tentang rentetan bahaya akibat keberlangsungan angkutan, seperti kebakaran dipelabuhan. Berikut ini adalah unsur penting dalam asuransi laut:

- a. Objek asuransi beresiko biasanya adalah kapal muatannya. Bahaya yang mengancam dan menimbulkan resiko kerugian datang dari alam, dan manusia.
- b. Bahaya alam meliputi badai, kabut tebal, terumbu karang, dan lain-lain. Sementara sebab manusia adalah bersumber dari nahkodah, awak kapal, perompak dan lain-lain.
- c. Berbagai jenis benda suransi meliputi muatan, tubuh, peralatan dan perlengkapan kapal serta bahan penunjang hidup. Termasuk didalamnya biaya angkutan.

2. Polis Asuransi Laut

Polis asuransi laut merupakan akta yang harus ditandatangani oleh penanggung, dengan demikian berfungsi sebagai bukti telah terjadi perjanjian asuransi laut antara tertanggung dengan penanggung.²⁷ 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.

Menurut pasal 256 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, polis asuransi laut harus memuat beberapa hal sebagai berikut :

- a. Hari ditutupnya pertanggungan.
- b. Nama orang yang menutup pertanggungan atas tanggungan sendiri atau atas tanggungan seorang ketiga.

²⁷ *Ibid.* hlm.23.

- c. Suatu uraian yang cukup jelas mengenai barang yang dipertanggungkan.
- d. Jumlah uang untuk beberapa diadakan pertanggungan.
- e. Bahaya-bahaya yang ditanggung oleh si penanggung.
- f. Saat pada mana bahaya mulai berlaku untuk tanggungan si penanggung dan saat berakhirnya itu.
- g. Premi pertanggungan tersebut.

Pada umumnya semua keadaan yang kiranya penting bagi si penanggung untuk diketahuinya, dan segala syarat yang diperjanjikan antara para pihak. Polis asuransi laut selain harus memuat syarat-syarat umum Pasal 256 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, harus memuat juga syarat-syarat khusus yang hanya berlaku bagi asuransi laut seperti ditentukan dalam Pasal 592 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.²⁸ Polis sebagai dokumen tertulis mempunyai peran sangat penting dalam perjanjian asuransi, karena di dalam polis inilah dicantumkan hak dan kewajiban penanggung dan tertanggung. Dalam kepustakaan hukum asuransi, ahli hukum mengingatkan kepada para calon pembeli polis asuransi agar betul-betul membaca polis, sebab polis sebagai wujud perjanjian asuransi mempunyai karakteristik tersendiri jika dibandingkan dengan perjanjian pada umumnya.

Menurut ketentuan Pasal 255 KUHD, perjanjian pertanggungan harus dilakukan secara tertulis dengan akta, yang diberi nama polis, polis ini sebagai alat bukti tertulis. Bagi para pihak baik Tertanggung maupun Penanggung, polis mempunyai arti yang besar atau sangat penting. Sebab polis merupakan bukti yang sempurna tentang apa yang mereka perjanjikan dalam perjanjian pertanggungan itu.

Menurut Pasal 256 KUHD, setiap polis kecuali mengenai asuransi jiwa, harus memuat syarat-syarat khusus sebagai berikut :

1. Hari dan tanggal pembuatan perjanjian asuransi.
2. Nama tertanggung, untuk diri sendiri atau pihak ketiga.
3. Uraian yang jelas mengenai benda yang diasuransikan.
4. Jumlah yang diasuransikan.
5. Bahaya-bahaya/*evenemen* yang ditanggung oleh penanggung

²⁸ *Ibid.* hlm.24.

6. Saat bahaya/evenemen mulai berjalan dan berakhir yang menjadi tanggungan penanggung.
7. Premi asuransi.
8. Umumnya semua keadaan yang perlu diketahui oleh penanggung dan segala janji-janji khusus yang diadakan antara para pihak.²⁹

Pada Pasal 257 KUHD memberikan ketegasan, walaupun belum disebutkan polis, asuransi sudah terjadi sejak tercapai kesepakatan antara tertanggung dan penanggung. Sehingga hak dan kewajiban tertanggung dan penanggung timbul sejak tercapai kesepakatan berdasarkan nota persetujuan. Bila bukti tertulis sudah ada barulah dapat digunakan alat bukti biasa yang diatur dalam hukum acara perdata. Pengaturan tentang perjanjian asuransi terdapat dalam KUHPperdata, KUHDagang, Undang-undang No. 40 tahun 2014 tentang Usaha Perasuransian dan perundang-undangan lainnya. Perjanjian asuransi tidak diatur khusus dalam KUHPperdata, tetapi pengaturannya terdapat dalam KUHDagang. 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 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.

3. Objek Asuransi Laut

Menurut ketentuan Pasal 593 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, yang dapat menjadi objek asuransi laut adalah benda-benda sebagai berikut³⁰ :

- a. Tubuh kapal (*casco*) kosong atau dengan muatannya, dipersenjatai atau tidak dipersenjatai, berlayar sendirian atau bersama-sama dengan kapal lainnya.
- b. Segala alat perlengkapan sebuah kapal.
- c. Alat perlengkapan perangnya.
- d. Segala bahan keperluan hidupnya dan pada umumnya segala apa yang dikeluarkan oleh kapal tersebut, hingga kapal itu dapat berlayar.

²⁹ Ayu Citra Santyaningtyas, *Pengantar Hukum Asuransi Indonesia*, Scopindo Media Pustaka PT, 2020, hlm.52.

³⁰ *Ibid.* hlm.26.

- e. Semua barang yang dalam muatan.
- f. Segala upaya pengangkutan yang akan diperolehnya.
- g. Segala bahaya pembajakan.

Asuransi atas kapal tanpa penjelasan lebih lanjut, harus diartikan sebagai asuransi kapal kosong (*casco*), alat perlengkapan kapal dan alat perlengkapan perang. Kapal kosong atau (*casco*) adalah kapal tanpa alat perlengkapan, tanpa muatan dan lain-lain kapal. Menurut pasal 594 Kitab Undang-undang Hukum Dagang menyebutkan, pertanggungsaan dapat dibedakan sebagai berikut :

1. Terhadap seluruh atau sebagian dari barang-barang yang bersangkutan, bersama-sama atau masing-masing tersendiri. Pada situasi damai atau saat perang.
2. Sebelum atau selama dalam pelayaran kapal tersebut.
3. Untuk perjalanan berangkatnya saja atau pulanginya saja, atau untuk perjalanan pulang pergi, atau juga hanya untuk sesuatu tertentu. Untuk semua bahaya laut.

Menurut Abdulkadir Muhammad undang-undang ini tidak mengatur tentang asuransi keselamatan perjalanan kapal, yang bukan mengenai *casco*. Asuransi ini diadakan berdasarkan perjanjian antara tertanggung dan penanggung, dan terhadap berlaku ketentuan-ketentuan umum asuransi dan tidak berlaku ketentuan-ketentuan asuransi kapal pada khususnya.³¹ Asuransi laut dapat juga dibedakan atas barang muatan, tetapi kapal yang mengangkutnya tidak jelas, sedangkan penjelasan lebih lanjutnya tidak ada, dan asuransi ini disebut *asuransi in quovis*.

Berdasarkan ketentuan Pasal 595 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang mengatur asuransi *in quovis*, barang muatan yang diasuransikan dapat memenuhi syarat yang dicantumkan dalam polis apabila :

1. Tertanggung benar-benar tidak mengetahui kapal yang memuat barang-barangnya.
2. Tanggal dan nama penanda tangan surat pengantar yang terakhir.
3. Kepentingan tertanggung hanya dapat diasuransikan untuk suatu waktu tertentu.

³¹ *Ibid.* hlm.27

Pasal 599 Kitab Undang-undang Hukum Dagang mengatur tentang barang-barang yang dilarang untuk diasuransikan, dengan ancaman batal. Menurut ketentuan Pasal ini, asuransi menjadi batal apabila :

Barang-barang yang oleh peraturan perundang-undangan dilarang untuk diperdagangkan, misalnya barang hasil kejahatan perompakan bajak laut, sapi yang terkena penyakit hewan menular, jenis obat bius, morfin dan narkotik. Kapal Indonesia atau kapal asing yang digunakan untuk mengangkut barang-barang yang oleh peraturan perundang-undangan dilarang untuk diperdagangkan.

Menurut Pasal 602 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, asuransi atas casco dapat dibedakan dengan nilai penuh, beserta alat perlengkapannya ditambah segala biaya yang telah dikeluarkan, sehingga kapal itu sampai laut. Asuransi laut dapat juga dibedakan atas kapal dan barang-barang yang sudah dalam perjalanan. Menurut ketentuan Pasal 603 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, asuransi dapat dibedakan atas kapal dan barang-barang yang sudah berangkat dari tempat mana bahaya seharusnya sudah mulai menjadi beban penanggung, asalkan dalam polis dinyatakan :

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

Biaya angkutan dapat juga diasuransikan oleh pengirim atau oleh pengangkut. Menurut Pasal 617 Kitab Undang-undang Hukum Dagang biaya angkutan dapat diasuransikan dengan nilai penuh apabila :

- a. Mempunyai resiko berkewajiban membayar biaya angkutan tanpa ada kemungkinan restitusi dari hasil penjualan barang yang diangkut.
- b. Mempunyai resiko tidak menerima uang angkutan karena barang tidak selama tiba ditempat tujuan.

Menurut Pasal 617 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, apabila kapal itu karam atau kandas, maka nilai penuh asuransi akan dikurangi. Jumlah pengurangan diperoleh dari jumlah pengeluaran seluruhnya apabila kapal beserta muatannya tiba dengan selamat ditempat tujuan dikurangi dengan pengeluaran untuk kapal dan muatannya sampai pada saat kapal itu karam atau kandas.

a. Evenement dan Ganti Kerugian

Kerugian merupakan risiko yang diakibatkan oleh suatu peristiwa yang tidak diinginkan oleh seseorang serta tidak dapat direncanakan waktu, tempat dan tanggal kejadiannya oleh seseorang.³² Walaupun peristiwa itu sudah pasti terjadi misal matinya seseorang, saat terjadinya itupun tidak dapat diketahui atau dipastikan.³³ Pada dasarnya kerugian ditunjukkan kepada resiko-resiko yang menimpa harta benda kekayaan atau objek pertanggungangan. Sebagai suatu penafsiran, ganti rugi yang dibayarkan penanggung terhadap tertanggung merupakan kejadian nyata yang diderita tertanggung. Akibatnya, secara ugas kuantitas ruginya masih belum dapat ditentukan hingga peristiwa terjadi.

Hal paling mendasar dari penyelenggaraan usaha perasuransian adalah pengalihan resiko kerugian akibat bahaya/evenemen terhadap objek yang diasuransikan, menjadi beban penanggung (perusahaan asuransi). Beban penanggung adalah dengan membayar ganti kerugian kepada Tertanggung (pemegang polis) yang besarnya sesuai dengan ketentuan yang disepakati dalam perjanjian asuransi yang telah dibuat. Terkait dengan kegiatan asuransi untuk mengalihkan segala resiko bahasa/*evenemen* dalam kegiatan transportasi melalui jalur laut atau dikenal dengan asuransi laut. Berdasarkan ketentuan KUHD dan Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, ada beberapa jenis asuransi tanggung gugat kapal bila terjadi risiko ataupun evenemen dalam akibat pengoperasian kapal, yakni tanggung gugat kapal terhadap keselamatan penumpang dan muatan, tanggung gugat pengangkut dalam angkutan multimoda, tanggung jawab kapal terhadap nahkoda dan/atau anak buah kapal (ABK), serta *personal effect*, tanggung jawab atas kerugian yang menyebabkan hilang/rusaknya properti pelabuhan dan sarana bantu

³² Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Hukum Pertanggungangan dan Perkembangannya*, (Yogyakarta: Liberty,1983), hlm. 79-81.

³³ *Ibid.*hlm.117.

navigasi/telekomunikasi-pelayaran, tanggung jawab kapal terhadap pencegahan pencemaran perairan laut.³⁴

Bahaya-bahaya laut yang digolongkan sebagai evenemen terdiri dari dua golongan, yaitu:

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 pengusaha Negara.

Kitab Undang-undang Hukum Dagang tentang bahaya-bahaya laut seperti diatas ditentukan dalam Pasal 637.³⁵ Tidak semua bencana yang datang dari luar itu menjadi tanggungan penanggung karena Pasal 637 Kitab Undang-undang Hukum Dagang memberikan pengecualian sebagai berikut :

- a. Apabila dalam undang-undang ditegaskan bahwa bencana tertentu tidak menjadi beban penanggung.
- b. Apabila suatu janji dalam polis menentukan bahwa bencana-bencana tertentu tidak menjadi beban penanggung.

Semua kerugian dan kerusakan atas barang-barang asuransi karena bahaya-bahaya laut yang menjadi beban penanggung menurut Pasal 637 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, yaitu :

- a. Bahaya badai, guruh, karam, kandas, melanggar kapal lain, menyenggol kapal, menambrak kapal, terdampar kapal, terpaksa mengubah jurusan, perjalanan, atau kapal.
- b. Bahaya pelemparan barang-barang laut. Bahaya kebakaran, kekerasan, banjir, perampasan, bajak laut, penyamun, penahanan atas perintah pengusaha, pernyataan perang, tindak pembalasan.
- c. Bahaya karena kurang hati-hati, kealpaan atau kecurangan pihak nahkoda atau anak buah kapal.

³⁴ R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Op. Cit.* hlm. 137.

³⁵ *Pasal 637 KUHD Buku II tentang bahaya-bahaya laut*

- d. Pada umumnya karena segala bahaya yang datang dari luar apa pun namanya, kecuali oleh ketentuan undang-undang atau janji-janji dalam polis penanggung dibebaskan dari bahaya-bahaya tersebut.

Perubahan jurusan atau arah kapal perlu dibedakan antara perubahan karena terpaksa dan perubahan karena kehendak sendiri, apabila terjadi perubahan jurusan karena terpaksa sehingga menimbulkan kerugian maka kerugian tersebut menjadi tanggungjawab penanggung (Pasal 637) Kitab Undang-undang Hukum Dagang), tetapi apabila terjadi perubahan jurusan atau karena kehendak bebas nahkoda, pengusaha kapal atau tertanggung sendiri, maka kerugian yang timbul karenanya bukan menjadi beban penanggung. Hal ini diatur dalam Pasal 638 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang menyebutkan dalam asuransi atas kapal (*casco*), barang-barang, atau biaya angkutan, apabila terjadi perubahan jurusan atau perjalanan atau pertukaran kapal dengan sewenang-wenang atas kemauan sendiri dari nahkoda, pengusaha kapal atau tertanggung, maka perubahan tersebut bukan menjadi beban penanggung.³⁶

Penanggung selaku perusahaan asuransi mengikatkan diri dalam suatu perjanjian dengan pihak Tertanggung. Yang menjadi esensi dalam pelaksanaan perjanjian asuransi adalah bila terjadi kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggalnya atau hidupnya seseorang yang dipertanggungjawabkan.

Adapun objek yang harus ditanggung dalam kegiatan asuransi laut, pada umumnya berupa tanggungjawab hukum (tanggung gugat) kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung yang timbul dari bahaya atau evenemen yang terjadi dilaut (legal liability insurance). Pihak ketiga dalam hal ini yang berkepentingan untuk mendapatkan ganti kerugian dari perjanjian asuransi antara Penanggung dan Tertanggung, diantaranya adalah tanggung gugat terhadap kecelakaan orang (penumpang) diatas kapal, tanggung gugat terhadap muatan (*cargo liability*), tanggung gugat bila terjadi tubrukan kapal (*ship collision*), tanggung gugat terhadap risiko terjadinya pencemaran laut (*sea pollution*

³⁶ *Ibid.*hlm.30.

risks), tanggung gugat terhadap penggandengan kapal (*towage liabilities*), tanggung gugat terhadap penyingkiran penghalang dan bangkai kapal (*liability for obstruction and wreck removal*), dan sebagainya.

Risiko dalam asuransi adalah bahaya yang mengancam benda atau objek asuransi; berasal dari faktor ekonomi, alam, atau manusia; diklasifikasikan menjadi risiko pribadi, kekayaan, atau tanggungjawab; hanya berpeluang menimbulkan kerugian. Risiko yang dapat diasuransikan, harus memenuhi kriteria dapat dinilai dengan uang, harus resiko murni, artinya hanya berpeluang menimbulkan kerugian, kerugian timbul akibat bahaya/peristiwa tidak pasti, tertanggung harus memiliki insurable interest, tidak dilarang undang-undang dan bertentangan dengan ketertiban umum kesusilaan. Adapun risiko itu dapat berupa 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, untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggalnya atau hidupnya seseorang yang dipertanggungjawabkan. Untuk mengatasi berbagai resiko kerugian yang mungkin terjadi dalam kegiatan perdagangan melalui jalur laut sebagaimana diuraikan diatas diperlukan suatu sarana pengalihan resiko kerugian tertanggung yang tepat, agar tidak ada para pihak yang menderita kerugian. Dalam hal ini adalah asuransi yang khusus memberikan perlindungan untuk kegiatan pelayaran perdagangan melalui laut (asuransi laut).

b. Janji-janji Khusus

Janji-janji khusus (*warranty*) merupakan janji atau syarat khusus yang wajib dipenuhi oleh tertanggung, baik dicantumkan pada polis maupun tidak dicantumkan dalam polis. Tujuannya adalah untuk melindungi penanggung dari keharusan membayar ganti rugi tertentu yang tidak sepatasnya dibebankan kepadanya, misalnya :

- a. *Implied warranty*, merupakan janji tertentu atau syarat khusus yang tidak perlu dicantumkan pada polis tetapi wajib dipenuhi oleh tertanggung.
- b. *Express warranty*, merupakan syarat khusus yang dicantumkan pada polis yang wajib dipenuhi tertanggung. Dapat juga ditulis pada lembaran kertas lain, lalu diletakan pada polis.

Pasal 643 Kitab Undang-undang Hukum Dagang mengatur tentang asuransi barang-barang cair yang meleleh, seperti minyak, anggur dan sirup. Kebocoran pada tempat penyimpanannya atau karena guncangan-guncangan, sehingga benda cair itu meleleh atau mengalir ke luar, maka benda cair itu berkurang dan menimbulkan kerugian bagi pemiliknya (tertanggung). Kerugian ini bukan menjadi beban penanggung apabila diadakan janji khusus dengan klausula “bebas dari kebocoran dan meleleh” yang dicantumkan dalam polis, jika kebocoran itu terjadi karena tabrakan, pecah atau terdamparnya kapal, kerugian ini menjadi beban penanggung.

Pasal 646 Kitab Undang-undang Hukum Dagang mengatur tentang asuransi barang-barang yang dapat rusak atau busuk. Asuransi dibuat dengan klausula “bebas dari kerusakan”, maka penanggung tidak bertanggungjawab terhadap kerusakan barang-barang apabila barang-barang tersebut sampai ketempat tujuan dalam keadaan rusak atau busuk. Penanggung juga bebas dari tanggung jawab apabila selama dalam perjalanan atau setelah sampai pelabuhan darurat barang-barang tersebut dijual karena rusak atau dikhawatirkan menjadi busuk dan akan menulari barang-barang lainnya. Tetapi, kerugian yang ditimbulkan oleh avarai umum, misalnya karena barang-barang terpaksa dibuang kelaut, perampasan, ataupun kapal tenggelam, menjadi beban penanggung walaupun asuransi dibuat dengan klausula “bebas dari kerusakan”.

Menurut ketentuan pasal 649 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, apabila sebuah kapal yang sudah diasuransikan dengan klausula “bebas dari *molest*”, sebelum keluar pelabuhan kapal itu diduduki musuh atau ditahan, maka peristiwa tersebut disamakan dengan *molest* yang mengakibatkan asuransi berhenti dan penanggung dibebaskan dari kewajiban mengganti kerugian. Purwosujipto menyatakan bahwa *molest* secara sempit diartikan segala macam tindakan paksaan dalam oleh alat-alat perlengkapan negara yang sedang berperang. Sekarang sudah menjadi pendapat umum jika dalam polis ada klausula “bebas dari *molest*”, maka *molest* disini harus diartikan luas, yakni termasuk juga tindakan paksaan dari alat perlengkapan pemerintah pada waktu damai, misalnya penyitaan. Tindakan bajak laut juga termasuk dalam pengertian *molest*.

4. Jenis Klausula Asuransi

Dalam perjanjian asuransi sering dimuat janji-janji khusus yang dirumuskan secara tegas dalam polis, yang lazim disebut Klausula asuransi yang maksudnya untuk mengetahui batas tanggungjawab penanggung dalam pembayaran ganti kerugian apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. Jenis-jenis asuransi tersebut ditentukan oleh sifat objek asuransi itu, bahaya yang mengancam dalam setiap asuransi. Klausula-klausula yang dimaksud antara lain :

a. Klausula Premier Risque

Klausula ini menyatakan bahwa apabila pada asuransi dibawah nilai benda terjadi kerugian, penanggung akan membayar ganti kerugian seluruhnya sampai maksimum jumlah yang diasuransikan (Pasal 253 ayat 3 KUHD). Klausula ini biasa digunakan pada asuransi pembongkaran dan pencurian, asuransi tanggung jawab.

b. Klausula All Risk

Klausula ini menentukan bahwa penanggung memikul resiko atau benda yang diasuransikan. Ini berarti penanggung akan mengganti semua kerugian yang timbul akibat peristiwa apapun, kecuali kerugian yang timbul karena kesalahan tertanggung sendiri (Pasal 276 KUHD) dan karena cacat sendiri bendanya (Pasal 249 KUHD).

c. Klausula Total Loss Only (TLO)

Klausula ini menentukan bahwa penanggung hanya menanggung kerugian yang merupakan kerugian keseluruhan/total atas benda yang diasuransikan.

d. Klausula Sudah Diketahui (All Seen)

Klausula ini digunakan pada asuransi kebakaran. Klausula ini menentukan bahwa penanggung sudah mengetahui keadaan, konstruksi, letak dan cara pemakaian bangunan yang diasuransikan.

e. Klausula Renunsiasi (Renunciation)

Menurut klausula penanggung tidak akan menggugat tertanggung, dengan alasan pasal 251 KUHD, kecuali jika hakim menetapkan bahwa pasal tersebut harus diberlakukan secara jujur atau itikad baik dan sesuai dengan kebiasaan. Berarti apabila timbul kerugian akibat evenement tertanggung tidak memberitahukan

keadaan benda objek asuransi kepada penanggung, maka penanggung tidak akan mengajukan pasal 251 KUHD dan penanggung akan membayar klaim ganti kerugian kepada tertanggung.

f. Klausula Free Particular Avarage (FPA)

Bahwa penanggung dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian yang timbul akibat peristiwa khusus dilaut (Particular Avarage) seperti ditentukan dalam pasal 709 KUHD dengan kata lain penanggung menolak pembayaran sebenarnya timbul dari akibat peristiwa khusus yang sudah dibebaskan klausula FPA.

g. Klausula Riot, Strike & Civil Commotion (RSCC)

a) Riot (kerusuhan) adalah tindakan suatu kelompok orang, minimal sebanyak 12 orang, yang dalam melaksanakan suatu tujuan bersama menimbulkan suasana gangguan ketertiban umum dengan kegaduhan dan menggunakan kekerasan serta merusakkan harta benda orang lain, yang belum dianggap sebagai huru-hara.

b) Strike (pemogokan) adalah tindakan merusakkan yang disengaja oleh sekelompok pekerja, minimal 12 orang pekerja atau separuh dari jumlah pekerja (dalam hal jumlah seluruh pekerja kurang dari 24 orang), yang menolak bekerja sebagaimana biasanya dalam usaha untuk memaksa majikan memenuhi tuntutan dari pekerja atau dalam melakukan protes terhadap peraturan atau persyaratan kerja yang diberlakukan oleh majikan.

c) Civil Commotion (huru-hara) adalah keadaan disuatu kota dimana sejumlah besar massa secara bersama-sama atau dalam kelompok-kelompok kecil menimbulkan suasana gangguan ketertiban dan keamanan masyarakat dengan kegaduhan dan menggunakan kekerasan serta rentetan merusakkan sejumlah besar harta benda, sedemikian rupa sehingga timbul ketakutan umum, yang ditandai dengan terhentinya lebih dari separuh kegiatan normal pusat perdagangan/pertokoan atau perkantoran atau sekolah atau transportasi umum kota tersebut selama minimal 24 jam secara terus menerus yang dimulai sebelum, selama atau setelah kejadian tersebut.

C. Tinjauan tentang Prinsip Tanggung Jawab Hukum Pengangkut Perusahaan Asuransi Pelayaran

1. Prinsip Tanggung Jawab Hukum Pengangkut

Pada pokoknya masalah dalam rangka pembahasan yang berhubungan dengan pengangkutan erat sekali hubungannya dengan tanggungjawab pengangkut. Dalam memenuhi tanggung jawab pengangkutan setidaknya-tidaknya ada tiga prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*), prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption liability*), dan prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).³⁷

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 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 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.³⁸

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

³⁷ Saefullah, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1989, hlm.35.

³⁸ H.M.N.Purwosujipto, *op.cit*, hlm.75.

Hampir semua Sarjana Hukum memberikan pembatasan hukum yang berlainan, diantaranya adalah sebagai berikut:

- a. E.M. Meyers mengemukakan hukum ialah semua aturan yang mengandung pertimbangan kesusilaan, ditunjukkan kepada tingkah laku manusia dalam masyarakat dan yang menjadi pedoman bagi penguasa-penguasa negara dalam melakukan tugasnya.
- b. Leon Duguit mengemukakan hukum ialah aturan tingkah laku para anggota masyarakat, aturan yang daya penggunaannya pada saat tertentu diindahkan oleh suatu masyarakat sebagai jaminan dari kepentingan bersama dan yang jika dilanggar menimbulkan reaksi bersama terhadap orang yang melakukan pelanggaran itu.
- c. Immanuel Kant mengemukakan hukum ialah keseluruhan syarat-syarat yang dengan ini kehendak bebas dari orang yang satu dapat menyesuaikan diri dengan kehendak bebas dari orang lain, menurut hukum tentang kemerdekaan.

1. Perusahaan Asuransi Pelayaran

Kedudukan Perusahaan Asuransi Pelayaran mengambil peran yang penting dalam proses perpindahan barang dengan menggunakan kapal sebagai transportasi laut. Dengan begitu perusahaan pelayaran mempunyai hubungan hukum dengan pengguna jasa angkutan yaitu pihak pengirim barang atau *freight forwarder* yang tertuang dalam perjanjian pengangkutan. Disamping itu Perusahaan Pelayaran memiliki hak dan kewajiban yang harus dipenuhi tujuannya agar memperlancar kegiatan perekonomian nasional salah satunya melalui arus perdagangan internasional sesuai dengan undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

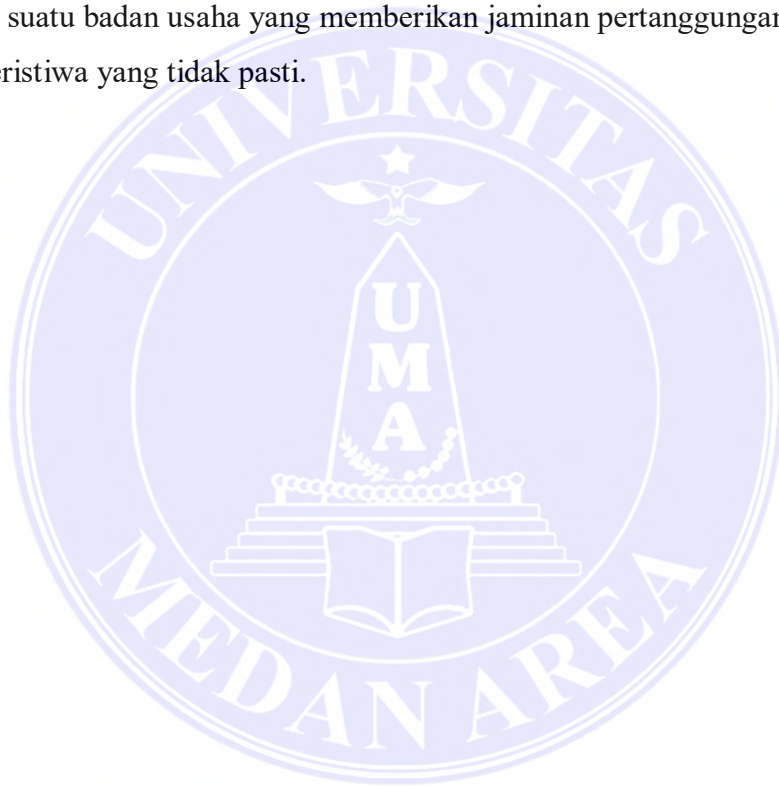
Dalam hal perusahaan Pelayaran melaksanakan tugasnya, Perusahaan Pelayaran sebagai pengangkut memiliki hak sebagai berikut :

1. Menerima biaya angkutan
2. Menerima pemberitahuan barang yang dikiri
3. Menerima dokumen atau surat-surat yang hendak dikirim.

Perusahaan Pelayaran menerima biaya angkutan diatur dalam Pasal 491 KUHD yang menyatakan setelah penyerahan barang di tempat tujuannya, penerima harus

membayar biaya angkutannya dan apa yang selanjutnya harus dibayar dengan dokumennya berdasarkan itu telah menerima penyerahannya. Perusahaan Asuransi Pelayaran juga berhak terhadap pemberitahuan barang apa yang dikirim, hal ini diatur dalam pasal 469 KUHD yang menjelaskan bahwa pengangkut hanya bertanggungjawab bila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan nilai barang itu sebelum atau pada waktu ia menerimanya.

Pengertian diatas antara definisi tanggung jawab hukum dan perusahaan asuransi pelayaran, maka tanggung jawab hukum perusahaan asuransi adalah kewajiban yang harus ditanggung sesuai dengan peraturan atau kesepakatan yang telah disepakati bersama oleh suatu badan usaha yang memberikan jaminan pertanggungan jiwa maupun benda atas peristiwa yang tidak pasti.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian yang penulis gunakan dalam penulisan skripsi ini dimulai dari pengajuan judul hingga penyusunan skripsi adalah dimulai dari bulan Desember 2021 sampai dengan bulan Oktober 2022.

No	Kegiatan	Bulan/tahun									
		Des 2021	Jan 2022	Feb 2022	Mar 2022	Apr 2022	Mei 2022	Juni 2022	Juli 2022	Ags 2022	Sep 2022
1.	Pengajuan Judul										
2.	Penulisan Proposal										
3.	Seminar Proposal										
4.	Bimbingan Skripsi										
5.	Seminar Hasil										
6.	Sidang Meja Hijau										

2. Tempat Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di PT.Asuransi Bintang Tbk Cabang Medan yang terletak di jalan Putri Hijau Baru, Kesawan, Kota Medan, Sumatera Utara 20231. PT.Asuransi Bintang Tbk Cabang Medan yang menangani otoritas dan wewenang untuk menyelesaikan klaim asuransi pengangkutan barang dilaut (*Marine Cargo*), sehingga dapat diperoleh informasi atau data yang lengkap guna menjawab permasalahan dalam penelitian.

B. Metodeologi Penelitian

1. Jenis Penelitian

Mengacu pada perumusan masalah, maka penelitian yang dilakukan ini termasuk dalam jenis penelitian empiris. Dilihat dari bentuknya, penelitian ini termasuk penelitian deskriptif kualitatif. Maksud dari penelitian deskriptif adalah penelitian yang dimaksud untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya.

Penelitian kualitatif adalah suatu penelitian yang dilakukan dengan cara melakukan pengumpulan data berupa kata-kata, gambar-gambar, serta informasi verbal atau normatif verbal atau normatif dan bukan bentuk angka-angka. Penulis menggunakan jenis penelitian empiris dan menggunakan bentuk deskriptif kualitatif. Penulis juga mencoba memberikan gambaran data yang seteliti mungkin tentang Asuransi Pengangkutan Laut (*Marine Cargo*).

2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian ini adalah deskriptif analitis yaitu merupakan sebuah tipe penelitian untuk memberikan data yang diteliti tentang suatu gejala sosial atau fenomena yang terjadi di dalam kehidupan masyarakat dengan cara hanya memaparkan fakta-fakta secara sistematis sesuai kebutuhan dari penelitian.

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan teknik untuk pengumpulan data dari salah satu atau beberapa sumber data yang ditentukan. Penulis menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

a. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari sumber pertama berdasarkan penelitian lapangan.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung yang berisi keterangan tambahan maupun keterangan pendukung. Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh melalui kajian-kajian pustaka, tulisan-tulisan ilmiah, dan

perundang-undangan yang terkait. Sumber data sekunder bersifat melengkapi sumber data primer, meliputi :

1) Bahan hukum primer

Bahan atau materi yang mengikat, berupa peraturan perundang-undangan. Dalam penelitian ini digunakan Hukum Asuransi UU No.2 tahun 1992 tentang perusahaan perasuransian, UU No.49 tahun 2007 tentang perseroan terbatas, Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Kitab Undang-undang Hukum Dagang, serta peraturan-peraturan lain yang terkait dengan masalah asuransi pengangkutan laut (*marine cargo*).

2) Bahan hukum sekunder

Bahan atas materi yang berupa karya ilmiah dari hasil penelitian sesuai dengan permasalahan. Penelitian ini digunakan laporan penelitian dan hasil pemikiran karya ilmiah yang tertuang dalam makalah maupun buku-buku karya ilmiah yang menunjang penulisan hukum ini.

4. Analisis Data

a. Reduksi data

Reduksi data merupakan komponen pertama dalam analisis, yang merupakan proses seleksi, pemfokusan, penyederhanaan, dan abstraksi dari data fieldnote.

b. Penyajian data

Sajian dapat meliputi berbagai jenis matriks, gambar/skema, jaringan kerja, kaitan kegiatan dan juga table.

c. Kesimpulan dan vertifikasi

Merupakan sebagian dari satu kegiatan dari konfigurasi yang utuh. Kesimpulan ini diambil dari penyajian data yang telah diuraikan sebelumnya.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Uraian hasil penelitian dan pembahasan tentang tanggung jawab hukum PT Asuransi Bintang Tbk dalam penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Bentuk tanggung jawab PT Asuransi Bintang Tbk atas penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut, yaitu: laopran klaim tertanggung, penelitian klaim, laopran awal kerugian, survey pendahuluan, analisa pendahuluan, laporan kerugian sementara, *independent surveyor/loss adjuster/average adjuster*, dokumen pendukung klaim, pengajuan klaim ke kantor pusat, keputusan klaim, laporan penyelesaian klaim, *claim recovery*. Bentuk pertanggung jawaban yang diberikan oleh PT Asuransi Bintang Tbk didalam penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut adalah dengan memberikan ganti rugi kepada tertanggung sesuai dengan kesepakatan yang telah dicapai antara tertanggung dan penanggung yaitu PT Asuransi Bintang Tbk. Kondisi pertanggungan yang di pakai oleh PT Asuransi Bintang Tbk untuk penyelesaian klaim asuransi pengangkutan di laut menggunakan kondisi standar *Lloyd's*, yaitu *Institute Cargo Clauses*. Kondisi standar *Lloyd's*, yaitu *Institute Cargo Clauses*. Kondisi standar *Lloyd's*, yaitu *Full Cover* atau *Institute Cargo Clauses A (ICC.A 1/1/82)*, *Restricted Full Cover* atau *Institute Cargo Clauses B (ICC.B 1/1/82)*, *Stranding Cover* atau *Institute Cargo Clauses C (ICC.C 1/1/82)*. Umumnya dari ketiga kondisi standar *Lloyd's* diatas, PT Asuransi Bintang Tbk menggunakan atau memakai kondisi pertanggungan *Full Cover* atau *Institute Cargo Clauses A (ICC.A 1/1/82)*.
2. Kendala yang dihadapi PT Asuransi Bintang Tbk dalam melaksanakan tanggung jawab hukum penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut, yaitu laporan klaim lebih dari 3 x 24 jam, besarnya dana yang dibutuhkan untuk *adjuster* dan *surveyor*, letak atau lokasi kerugian yang relative jauh, perbedaan fakta antara kondisi polis dengan keadaan sebenarnya, *Lack of Document*/kurangnya dokumen

klaim dan dokumen pendukung, hilangnya barang pada saat kejadian, sehingga sulit menghitung kerugian.

B. Saran-saran

Penulis memberikan saran dalam rangka melaksanakan tanggung jawab hukum PT Asuransi Bintang Tbk sebagai berikut:

1. PT Asuransi Bintang Tbk perlu menggunakan cara-cara yang lebih efektif dan efisien dalam penyelesaian klaim dengan meningkatkan sumber daya manusia maupun teknologinya agar dalam menangani kasus-kasus di luar daerah maupun di luar negeri dapat diselesaikan dengan cepat dan tepat (efektif dan efisien). Contohnya: memanfaatkan teknologi informasi dan SDM yang handal.
2. Pemerintah melalui menteri perhubungan bekerja sama dengan PT Asuransi Bintang Tbk perlu menerapkan aturan kelayakan kapal secara ketat dan disiplin sehingga keselamatan penumpang, barang maupun kapal dapat terjamin. Contohnya: dengan memberi sertifikasi kelayakan kapal serta melarang kapal yang sudah tidak layak melaut serta yang tidak lolos sertifikasi.
3. Perusahaan yang bergerak dalam bidang pengangkutan barang melalui laut harus transparan dalam memberikan data-data mengenai barang yang akan di asuransikan serta menyimpan dokumen-dokumen perjanjian tersebut dengan baik supaya bila terjadi kecelakaan, PT Asuransi Bintang Tbk dapat segera mengganti kerugian yang diderita oleh tertanggung. Contohnya: dokumen pokok, dokumen khusus, dan dokumen lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

Al Bram, Djafar. (2011). *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (Buku II): Tanggung Jawab Pengangkut, Asuransi, Dan Incoterm*, Jakarta: Pusat Kajian Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pancasila.

Ali, A. Hamsy. (1993). *Bidang Usaha Asuransi*. Jakarta : Bumi Aksara.

Ali, M.Hasan. (2003). *Asuransi Dalam Perspektif Hukum Islam*. Kencana Jakarta.

C. R., Mehr.(2011). *Fundamental of Insurance*. Illinois: Irwan Inc.

Gultom, Elfrida. (2009). *Hukum Pengangkutan Laut*, Jakarta: Penerbit Literata Lintas Media.

Gunanto. (2003). *Asuransi Kebakaran Indonesia*. Jakarta: Logos Wacana Ilmu.

Ichan, Achmad. (1993). *Hukum Dagang*. Jakarta: Pradnya Paramita.

Khairandy, Ridwan, Machsun Tabroni, EryArifuddin,Djohari Santoso. (1999).*Pengantar Hukum Dagang Indonesia*. Yogyakarta: Gama Media.

Khairandy, Ridwan. (2006). *Pengantar Hukum Dagang Yogyakarta*. Yogyakarta: FH UII Press.

Khairandy, Ridwan. (2017). *Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia*. Cetakan Ketiga revisi kedua, FH UII Press. Yogyakarta.

Martono. H.K. (2011). *Tranportasi di Perairan Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Moertiono, R. Juli.(2009).Penyelesaian Sengketa Pengangkutan Laut, *Jurnal Penelitian Pendidikan Sosial Humaniora*.

Muhammad, Abdulkadir. (2008). *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

Muslehuddin, Muhammad, Insurance and Islamic Law. (Terjemahan oleh Burhan Wirasubrata). *Menggugat Asuransi Modern: mengajukan suatu alternatif baru dalam perspektif hukum Islam Lentera*. Jakarta: cetakan ke-1.

Prakoso, Djoko dan I Ketut Murtika. (1987). *Hukum Asuransi Indonesia*. Jakarta: Bina Aksara.

Prodjodikoro, Wirdjono. (1991). *Hukum Laut Bagi Indonesia*. Bandung: Sumur Bandung.

Prodjodikoro, Wirjono. (1987). *Hukum Asuransi di Indonesia*. Jakarta: Intermedia.

Redjeki Hartono, Sri . (1985). *Hukum Dagang: Asuransi dan Hukum Asuransi*, Semarang: IKIP Semarang Press.

Saefullah. (1989). *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta: Rineka Cipta.

Salim, Abbas. (2000). *Asuransi dan Manajemen Risiko*. Medan: Raja Grafindo Persada.

Santyaningtyas, Ayu Citra. (2020). *Pengantar Hukum Asuransi Indonesia*. Surabaya: Scopindo Media Pustaka.

Satrio, J. (1999). *Hukum Perikatan, Perikatan Pada Umumnya*. Bandung: Alumni.

Sembiring, Sentosa. (2014). *Hukum Asuransi*. Bandung: Nuansa Aulia.

Simanjuntak, Emmy Pangaribuan. (1983). *Hukum Pertanggung dan Perkembangannya*. Yogyakarta: Liberty.

Siregar, Basri, Hasnil, H. (1993). *Kapita Selekta Hukum Laut Dagang Indonesia*. Medan: Penerbit Kelompok Studi Hukum dan Masyarakat Fakultas Hukum USU.

Subekti. (1995) *Aneka Perjanjian*. Bandung: PT Citra Aditya

Zulham. (2013). *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014

Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang n Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

C. JURNAL

Anantyo, Sedy, Herman Susetyo, Budiharto. (2021). *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Muatan Pada Pengangkutan Melalui Laut*. Diponegoro Law Reviw. Volume 1.

Anantyo, Sedy. (2012). *Tanggung Jawab Pengangkutan Terhadap Barang Muatan pada Pengangkutan Melalui Laut*. Jurnal Ilmu Hukum

Hardjo Sapa, Sudarsono. *resiko kritis, dihadapi asuransi marine*, Data Polis, 2 Oktober 2019 (<https://datapolis.id/risiko-kritis-dihadapi-asuransi-marine/>) Diakses pada tanggal 19 September 2020.

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

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

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.

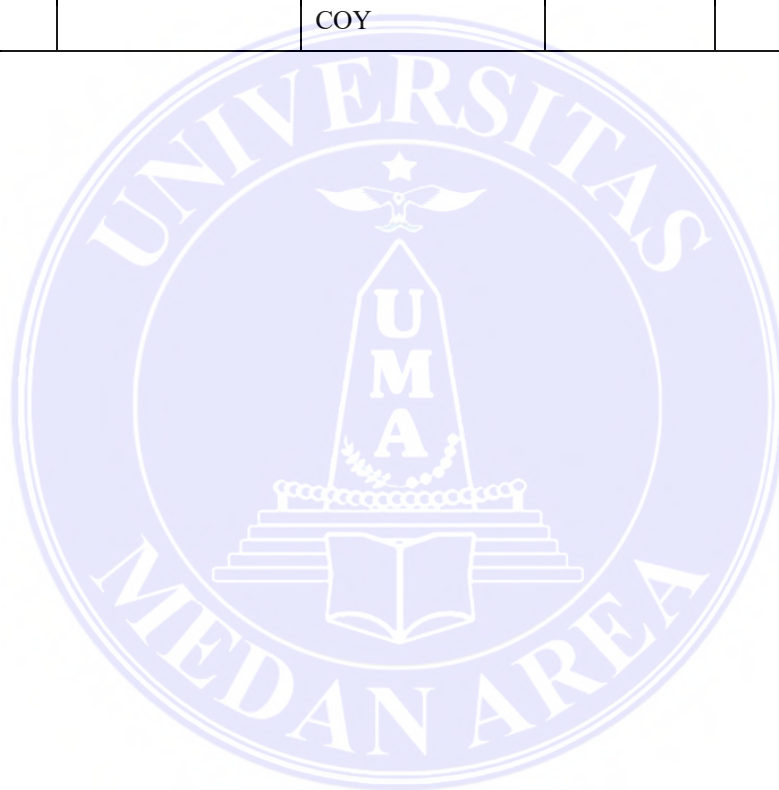
Lampiran

**Data Klaim Asuransi Pengangkutan
Barang di Laut 3 tahun terakhir**

o	Branch	Class Business	Productname	Insured	Insurance period from	DOL	Claim amount
1	Medan	13 Maarine cargo	201-Marine Cargo-Import	PT Sang Hyang Seri (Persero)	07/12/2021	17/12/2021	TBA
2	Medan	13 Maarine cargo	201-Marine Cargo-Import	PT TOBASURIMI INDONUSANTARA	17/07/2022	25/08/2022	51.384.010,00
3	Medan	13 Maarine cargo	201-Marine Cargo-Import	PT TOBASURIMI INDONUSANTARA	16/09/2022	11/10/2022	TBA
4	Medan	13 Maarine cargo	202-Marine Cargo-Export	PT Seven Seas Agro	26/12/2020	17/02/2021	41.878.990,00
5	Medan	13 Maarine cargo	202-Marine Cargo-Export	CV Fensem Tomodachi Indonesia	29/03/2021	09/04/2021	470.419.296,00
6	Medan	13 Maarine cargo	202-Marine Cargo-Export	PT Seven Seas Agro	26/12/2020	24/02/2021	30.000.000,00
7	Medan	13 Maarine cargo	202-Marine Cargo-Export	CV Rezeki Bersamah	27/10/2021	19/11/2021	2.777.239,55
8	Medan	13 Maarine cargo	202-Marine Cargo-Export	AGRIM PTE LTD	04/05/2022	15/08/2022	75.096.000,00
9	Medan	13 Maarine cargo	203-Marine Cargo-Interisland	PT United Rope	09/10/2020	19/10/2020	43.475.000,00
10	Medan	13 Maarine cargo	203-Marine Cargo-Interisland	CV Tetap Maju Lestari	06/04/2022	12/04/2020	335.177.781,00
11	Medan	13 Maarine cargo	203-Marine Cargo-Interisland	PT INDUSTRI NABATI LESTARI	12/04/2022	03/05/2022	TBA
12	Medan	13 Maarine cargo	203-Marine Cargo-Interisland	CV Aroma & Co.	12/07/2022	21/07/2022	39.210.401,00
13	Medan	13 Maarine cargo	204-Marine Cargo-Landtransit	PT Budi Mandiri Kencana PT Ira Jaya Satria	25/01/2020	30/01/2020	42.530.000,00
14	Medan	13 Maarine cargo	204-Marine Cargo-Landtransit	Setia Agung PT Karimun Kencana Aromantics	15/08/2020	19/08/2020	1.141.504,00

16	Medan	13 Maarine cargo	204-Marine Cargo-Landtransit	PT Freight Express Medan	12/08/2021	15/08/2021	214.250.000,00
17	Medan	13 Maarine cargo	204-Marine Cargo-Landtransit	PT Freight Liner PT Multi Mitra Baruna	01/12/2021	03/12/2021	61.311.000,00
18	Medan	13 Maarine cargo	204-Marine Cargo-Landtransit	PT Freight Liner	11/02/2022	13/02/2022	371.146.131,00
19	Medan	13 Maarine cargo	204-Marine Cargo-Landtransit	PT Freight Liner	15/02/2022	15/02/2022	371.146.131,00
20	Medan	13 Maarine cargo	204-Marine Cargo-Landtransit	PT SUMBER JAYA INDAHNUSA COY	25/07/2022	26/07/2022	68.426.923,00

ZX





UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 12/4/23