

**SKRIPSI**



**TANGGUNG JAWAB PT. ASURANSI TOKIO MARINE INDONESIA  
TERHADAP GANTI RUGI AKIBAT KAPAL MIRING (*CAPSIZED*)  
DITINJAU DARI *INSTITUTE CARGO CLAUSE B*  
NOMOR TMD/MINL/08-MO27157  
(ANALISIS PUTUSAN NOMOR 522/ PDT.G/ 2010/ PN.JKT.PST)**

**OLEH:  
NUR INDAH PUSPASARI  
B111 15 407**

**DEPARTEMEN HUKUM KEPERDATAAN  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2020**

**HALAMAN JUDUL**

**TANGGUNG JAWAB PT. ASURANSI TOKIO MARINE INDONESIA  
TERHADAP GANTI RUGI AKIBAT KAPAL MIRING (*CAPSIZED*)  
DITINJAU DARI *INSTITUTE CARGO CLAUSE B*  
NOMOR TMD/MINL/08-MO27157  
(ANALISIS PUTUSAN NOMOR 522/ PDT.G/ 2010/ PN.JKT.PST)**

**OLEH:  
NUR INDAH PUSPASARI  
B111 15 407**

**SKRIPSI  
Sebagai Tugas Akhir dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana pada  
Departemen Hukum Keperdataan Program Studi Ilmu Hukum**

**DEPARTEMEN HUKUM KEPERDATAAN  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2020**

**HALAMAN JUDUL**

**TANGGUNG JAWAB PT. ASURANSI TOKIO MARINE INDONESIA  
TERHADAP GANTI RUGI AKIBAT KAPAL MIRING (*CAPSIZED*)  
DITINJAU DARI *INSTITUTE CARGO CLAUSE B*  
NOMOR TMD/MINL/08-MO27157  
(ANALISIS PUTUSAN NOMOR 522/ PDT.G/ 2010/ PN.JKT.PST)**

**OLEH:  
NUR INDAH PUSPASARI  
B111 15 407**

**SKRIPSI  
Sebagai Tugas Akhir dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana pada  
Departemen Hukum Keperdataan Program Studi Ilmu Hukum**

**DEPARTEMEN HUKUM KEPERDATAAN  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2020**

**PENGESAHAN SKRIPSI**

**TANGGUNG JAWAB PT. ASURANSI TOKIO MARINE INDONESIA  
TERHADAP GANTI RUGI AKIBAT KAPAL MIRING (CAPSIZED) DITINJAU  
DARI INSTITUTE CARGO CLAUSE B NOMOR TMD/MINL/08-MO2715  
(ANALISIS PUTUSAN NOMOR 522/PDT.G/2010/ PN.JKT.PST)**

Disusun dan diajukan oleh

**NUR INDAH PUSPASARI  
B111 15 407**

Skripsi Ini Telah Dipertahankan dan Dipertanggungjawabkan di Hadapan  
Panitia Ujian Skripsi yang Dibentuk  
Dalam Rangka Penyelesaian Studi Progam Sarjana  
Departemen Hukum Perdata Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum  
Universitas Hasanuddin  
Pada Hari Selasa 02 Desember 2020 Dan  
Dinyatakan Lulus

**Panitia Ujian**

**Ketua**

**Sekretaris**

  
Dr. Oky Deviany Burnamzah, SH.,MH.  
NIP. 19650906 199002 2 001

  
Dr. Aulia Rifai, S.H.,M.H  
NIP. 19730420 200501 2 001

**Ketua Program Studi Sarjana Ilmu Hukum**

  
Dr. Maskun, S.H., LL.M  
NIP. 19761129 199903 1 005

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa dari:

Nama : Nur Indah Puspasari

Nomor Pokok : B 111 15 407

Bagian : Hukum Perdata

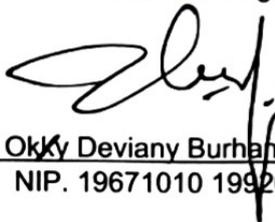
Judul : Tanggung Jawab PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia  
Terhadap Ganti Rugi Akibat Kapal Miring (*Capsized*)  
Ditinjau Dari *Institute Cargo Clause B* Nomor TMD/MINL/08-  
MO2715 (Analisis Putusan Nomor 522/PDT.G/2010/  
PN.JKT.PST)

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian skripsi di Fakultas  
Hukum Universitas Hasanuddin.

Makassar, 2 Desember 2020

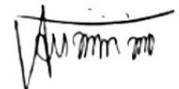
Disetujui oleh,

Pembimbing I



Dr. Okky Deviany Burhanzah, S.H., M.H.  
NIP. 19671010 199202 2 002

Pembimbing II



Dr. Aulia Rifai, S.H., M.H.  
NIP. 19730420 200501 2 001



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
FAKULTAS HUKUM  
KAMPUS UNHAS TAMALANREA, JALAN PERINTIS KEMERDEKAAN KM.10**

Telp : (0411) 587219,546686, FAX. (0411) 587219,590846 Makassar 90245

*E-mail: hukumunhas@unhas.ac.id*

---

---

**PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI**

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama	: NUR INDAH PUSPASARI
N I M	: B11115407
Program Studi	: Ilmu Hukum
Departemen	: Hukum Keperdataan
Judul Skripsi	: Tanggung Jawab PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia Terhadap Ganti Rugi Akibat Kapal Miring (Capsized) Ditinjau Dari Institute Marine Cargo Clause (Studi Kasus Putusan No.522/Pdt.G/2010/PN.Jkt. Pst)

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, Desember 2020

a.n. Dekan,  
Wakil Dekan Bidang Akademik, Riset  
dan Inovasi



Prof. Dr. Hamzah Halim SH.,MH  
NIP. 19731231 199903 1 003

## SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Nur Indah Puspasari  
NIM : B 111 15 407  
Judul : Tanggung Jawab PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia  
Terhadap Ganti Rugi Akibat Kapal Miring (*Capsized*)  
Ditinjau Dari *Institute Cargo Clause B* Nomor  
TMD/MINL/08-MO2715 (Analisis Putusan Nomor  
522/PDT.G/2010/ PN.JKT.PST)

Bahwa benar ada Karya Ilmiah Saya dan bebas dari Plagianisme (duplikasi).

Demikianlah Surat Pernyataan ini dibuat, jika dikemudian hari ditemukan bukti ketidakaslian atas Karya Ilmiah ini maka Saya bersedia mempertanggungjawabkan sesuai Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku.

Makassar, 2 Desember 2020

Yang Bersangkutan  
  
6000  
ENAM RIBU RUPIAH  
(Nur Indah Puspasari)

## ABSTRAK

NUR INDAH PUSPASARI (B111 15 407) dengan judul “Tanggung Jawab PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia Terhadap Ganti Rugi Akibat Kapal Miring (*Capsized*) Ditinjau Dari *Institute Cargo Clause* Nomor TMD/MINL/08-MO27157 (Analisis Putusan Nomor 522/PDT.G/2010/ PN. JKT.PST), dibimbing oleh Oky Deviany Burhamzah sebagai Pembimbing Utama dan Aulia Rifai sebagai Pembimbing Pendamping.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui lebih lanjut (1) pertimbangan hakim dalam memutuskan putusan Nomor 522/PDT.G /2010/PN.JKT.PST dengan isi Polis *Institute Cargo Clause B* Nomor TMD/MINL/08-MO271573 (2) Kesesuaian Tanggung Jawab PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia Berdasarkan Putusan Pengadilan Nomor 522/PDT.G /2010 PN.JKT.PSt dan Polis *Institute Cargo Clause B* Nomor TMD/MINL/08-MO271573

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif yang menggunakan bahan hukum primer, sekunder, tersier serta bahan non-hukum untuk mengkaji isu hukum penelitian ini. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan penelitian kepustakaan dan wawancara kepada pihak-pihak terkait. Selanjutnya bahan-bahan hukum dan non hukum dikaji dan dianalisis secara kualitatif untuk mendapatkan kesimpulan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa: (1) Pertimbangan hakim dalam memutuskan perkara Nomor 522/PDT.G/2010/PN.JKT.PST tidak sesuai dengan Polis *Institute Cargo Clause B* Nomor TMD/MINL/08-MO 27157, dalam butir 1.1.2 *ICC B* menjamin kerugian yang dialami bertanggung apabila kapal mengalami kandas, karam dan tenggelam. Dalam kasus ini, kapal MV. Lintas Barito berada dalam keadaan miring, bukan kandas, tenggelam atau terbalik. Selanjutnya, kerusakan total (*total loss*) hanya dapat diklaim jika barang jatuh pada saat selama dimuat ke atau dibongkar dari, kapal atau perahu sesuai dengan butir 1.3 *ICC B* sedangkan dalam kasus ini sudah selesai dilakukan pemuatan kontainer ke atas kapal, lalu kapal menjadi miring dan mengakibatkan 51 kontainer jatuh ke laut ini dibuktikan dengan laporan *loss adjuster* PT. Mc Lauren Indonesia, berita acara *Port Supervisor* Terminal RAPP Buatan dan *Chief Officer* MV. Lintas Barito. (2) Tanggung jawab yang dilakukan PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia kepada PT. Lintas Kumala Abadi berdasarkan putusan 522/PDT/2010/ PN.JKT.PST sudah sesuai dengan isi polis butir 11 *ICC B* Nomor TMD/MINL/08-MO27157 dimana ganti rugi tersebut berupa sejumlah uang yang dibayarkan untuk mengganti biaya penyelamatan dan biaya perbaikan yang dikeluarkan oleh PT. Lintas Kumala Abadi.

**Kata Kunci: Asuransi Laut, Institute Cargo Clause, Tanggung Jawab Penanggung**

## ABSTRACT

*NUR INDAH PUSPASARI (B111 15 407) with the title "Responsibility of PT. Tokio Marine Indonesia Insurance Against Compensation Due to Capsized Vessels Reviewed From Institute Cargo Clause B Number TMD/MINL/08-MO27157 (Analysis of Verdict Number 522/PDT.G/2010/ PN.JKT.PST)" Under the guidance of Oky Deviany Burhamzah as Primary Adviser and Aulia Rifai as Companion Adviser.*

*The purpose of this research is to know about : (1) the judges considerations in deciding the case number 522/PDT.G/2010/PN.JKT.PST based on Institute Cargo Clause B number TMD/MINL/08-MO271573 (2) the form of settleman of PT. Tokio Marine Indonesia Insurance responsibility based on the verdict number 522/PDT.G/2010/PN.JKT.PST*

*This research is a normative legal research that uses primary, secondary, tertiary and non-legal materials to examine the legal issues of this research. Data collection techniques are carried out by literature research and interviews to related parties. Furthermore, legal and non-legal materials are reviewed and analyzed descriptively qualitatively to obtain conclusions.*

*The results of this study show that: (1) Consideration of judges in deciding case number 522/PDT. G/2010/PN.JKT.PST is not in accordance with The Institute Cargo Clause B number TMD/MINL/08-MO 27157, in 1.1.2 ICC B guarantees the losses suffered by the insured if the ship is grounded, wrecked and sunk. In this case, the MV. Lintas Barito is capsezyd, not grounded, sunk or overturned. Furthermore, total damage (total loss) can only be claimed if the goods fall at the time of loading to or dismantled from, the ship or boat in accordance with 1.3 ICC B, while in this case has finished loading the container onto the ship, then the ship becomes capsized and resulting 51 containers falling into the sea is evidenced by the loss adjuster report which is PT. McLauren Indonesia, and report form Port Supervisor Terminal RAPP Buatan and Chief Officer MV. Lintas Barito. (2) Responsibilities carried out by PT. Tokio Marine Indonesia Insurance to PT. Lintas Kumala Abadi based on the verdict 522/PDT/2010/ PN. JKT.PST is in accordance with the contents of the policy 11.2 ICC B where the compensation is in the form of some money paid to replace the rescue costs and repair costs distributed by PT. Lintas Kumala Abadi.*

**Key word: Marine Insurance, Institute Cargo Clause, Responsibility of the Insurer**

## KATA PENGANTAR

*Assalamu'alaikum Warahmatullaahi Wabarakatuh*

*Alhamdulillah rabbil 'alamin*, puji syukur kehadiran ALLAH SWT atas segala limpahan Rahmat, Taufik, serta Hidayah-Nya karena berkat izin-Nya penulis mampu menyusun dan menyelesaikan skripsi yang berjudul "Tanggung Jawab PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia Terhadap Ganti Rugi Akibat Kapal Miring (*Capsized*) Ditinjau Dari *Institute Cargo Clause* Nomor TMD/MINL/08-MO27157 (Analisis Putusan Nomor 522/ PDT.G/ 2010/ PN.JKT.PST)

Skripsi ini merupakan syarat akademis dalam menyelesaikan studi pada Program Studi Sarjana untuk mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar. Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna karena keterbatasan kemampuan dan pengalaman penulis. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun.

Ucapan terima kasih yang tak terhingga kepada kedua orang tua tercinta Ayahanda Ir. Nusul dan Ibunda Hanapiah yang telah mencurahkan kasih sayangnya dalam membesarkan, mendidik dan tak henti-hentinya memberikan nasihat, motivasi dan dukungan kepada penulis. Penyelesaian skripsi ini tidak lepas dari kedua orang tua penulis yang senantiasa memanjatkan do'a restu serta mengerti segala keadaan dan kekurangan penulis. Demikian juga kepada kakak dan adik-adik penulis: Ulfa Ramadhani, S.Ak, Muhammad Fajar Ramadhan Triputra dan Wanda

Milenia Papuandari yang juga memberikan motivasi serta dukungan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Berbagai hambatan dan kesulitan penulis hadapi selama penyusunan skripsi ini. Namun berkat arahan dan bimbingan dari pembimbing, hambatan dan kesulitan tersebut dapat teratasi. Oleh karena itu penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Dr. Oky D. Burhamzah, S.H. dan Dr. Aulia Rifai, S.H, M.H yang senantiasa meluangkan waktunya dan dengan sabar membimbing penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Dalam penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari doa dan dukungan orang-orang tercinta serta bantuan dari berbagai pihak, maka pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Prof. Dr. Dwia Aries Tina Palubuhu, MA, selaku Rektor Universitas Hasanuddin Makassar.
2. Prof. Dr. Farida Patitingi, S.H., M.Hum. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
3. Dr. Sabir Alwy, S.H, M.H dan Amaliyah S.H M.H selaku penguji yang senantiasa memberikan saran dan masukan dalam penyusunan skripsi ini
4. Dr. Dara Indrawati, S.H, M.H selaku penasehat akademik penulis
5. Dr. Winner Sitorus, S.H.,M.H., selaku Ketua Departemen Hukum Perdata

6. Dr. Aulia Rifai, S.H, M.H, selaku pembimbing penulis karena telah membuat penulis membuka potensi penulis yang tidak pernah penulis sadari sebelumnya,
7. Dr. H. M. Dahlan Abubakar, M.Hum selaku dosen dan penasihat penulis yang sudah penulis anggap seperti orang tua, atas bantuan, dukungan serta doa yang diberikan kepada penulis
8. Wahyu Indriawati, SH., M.Kn selaku notaris dan penasihat penulis atas bantuan, masukan, serta dukungan yang diberikan kepada penulis
9. Bapak dan Ibu dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan kepada penulis selama proses perkuliahan
10. Seluruh staf dan karyawan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah membantu dan memudahkan pengurusan selama proses perkuliahan
11. Hakim Perdata Pengadilan Negeri Makassar, yang bersedia menjadi narasumber penulis, meluangkan waktu menerima wawancara penelitian ini.
12. Asep Soheh Irpan ANT3, *Second Officer* di Kapal *Bulk Carrier SK Shipping* Korea yang bersedia menjadi narasumber penulis, meluangkan waktu menerima wawancara penelitian ini.
13. Melkisedek Sibarani, praktisi asuransi *MS Insurance Adjuster* yang bersedia menjadi narasumber penulis, meluangkan waktu menerima wawancara penelitian ini.

14. Keluarga Besar UKM Karate-Do Gojukai Indonesia Fakultas Hukum Indonesia, Kak Haidir, Kak Ocha, Kak Fay, Kak Apri, Kak Amma, Kak Yogi, Kak Lisa, Kak Izah, Kak Ningsih, Kak Winda, Kak Anti, Kak Nasrah, Kak Jemmi, Kak Yudi, Kak Uga, Kak Fell serta Andim, Ira, Aul, Lely, Putri, Jessi, Khaerul, Rian, Yannuar, Fajar, Awi, Rifky, Polem, Ilham, Hafidz dan Dek Marwah atas bantuan, pengalaman, kerjasama dan canda tawa selama ini.
15. Keluarga Besar AMPUH, Kak Hilda, Kak Fatih, Kak Febri, Kak Nila, Kak Winda, Kak Anti, Kak Nasrah, serta Mutiah, Suci, Shyellie, Nopi, Tari, Elma, Fathir, Ata, Mustan, Bias, Yogi, Yadin, Sukardi, Akbar, Mufti, Kevin atas bantuan dan kerjasama selama ini.
16. Mirawati S.E sahabat penulis dari SD Negeri 2 Kota Sorong serta Ade Christy S.Ap yang sama-sama merantau ke Makassar untuk melanjutkan kuliah, atas kesetiaan menjadi pendengar disaat penulis sedang mengeluh dan memberi dukungan yang tak ada hentinya kepada penulis
17. Nur Fitriani A.Md.A.K sahabat penulis dari SMP Negeri 9 Kota Sorong atas omelan dan dukungan yang tak ada hentinya kepada penulis
18. Atika Aesy Rohadatul Ohorella S.Psi dan Ardina Rasti Sangaji S.E sahabat penulis dari SMA Negeri 3 Kota Sorong atas motivasi, dukungan dan do'a walaupun kita dipisahkan jarak
19. Awesome Girls, sahabat-sahabat penulis dari hari pertama kuliah, Andi Fitri B.I, S.H, Andi Yustika Utami Mahyudin, S.H, Maghfira Nasruddin,

S.H, dan Stevani Alfa Dian Bagau, S.H, atas motivasi, dukungan, bantuan, nasehat, canda tawa dan tempat keluh kesah penulis selama masa perkuliahan sampai sekarang. Semoga sukses untuk kita kedepannya.

20. Teman-teman KKN Reguler Gel.99 Kabupaten Gowa, Kecamatan Tombolo Pao, Desa Tonasa, kak winda, kak ukka, ukhti, ani, andikaw, ocang, om zul, rian atas pengalaman dan keseruan yang tak akan dilupakan

21. Serta berbagai pihak yang memberikan sumbangsih pemikiran dan lainnya kepada penulis yang tidak bisa penulis utarakan satu per satu.

Akhirnya atas segala bantuan dan jasa yang diberikan tidak ada sesuatu yang bisa penulis berikan kecuali berharap dan berdoa semoga Allah SWT senantiasa memberikan ridho dan balasan atas jasa-jasa yang telah diberikan kepada penulis dan kiranya bukanlah suatu hal yang berlebihan apabila penulis berharap semoga skripsi ini bermanfaat bagi pembaca maupun penulis.

Makassar, 1 November 2020

Nur Indah Puspasari

## DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUNG .....	i
HALAMAN JUDUL .....	ii
PENGESAHAN SKRIPSI .....	iii
PERSETUJUAN PEMBIMBING .....	iv
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI .....	v
SURAT PERNYATAAN .....	vi
ABSTRAK .....	vii
ABSTRACT .....	viii
KATA PENGANTAR .....	ix
DAFTAR ISI .....	xiv
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	10
C. Tujuan Penelitian .....	11
D. Kegunaan Penelitian .....	11
E. Keaslian Penelitian .....	12
F. Metode Penelitian .....	13
1. Tipe Penelitian .....	13
2. Pendekatan Penelitian .....	13
3. Sumber Bahan Hukum .....	14
4. Metode Pengumpulan Bahan Hukum .....	16
5. Analisis Data .....	16
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS PERTIMBANGAN HAKIM DALAM MEMUTUSKAN PUTUSAN NOMOR 522/PDT.G/ 2010/PN.JKT.PST DENGAN ISI <i>POLIS INSTITUTE CARGO CLAUSE</i> B NOMOR TMD/MINL/08-MO27157 .....	17
A. Tinjauan Umum Asuransi Pengangkutan Laut .....	17
1. Pengertian Pengangkutan .....	17
a. Pengertian Pengangkutan .....	17
b. Dasar Hukum Pengangkutan .....	18
c. Jenis-Jenis Pengangkutan .....	19
2. Pengertian Asuransi .....	20
a. Pengertian Asuransi .....	20
b. Dasar Hukum Asuransi .....	21
c. Prinsip-Prinsip Asuransi .....	23
d. Jenis-Jenis Asuransi .....	26
3. Pengertian Asuransi Pengangkutan Laut .....	28
a. Pengertian Asuransi Pengangkutan Laut .....	28
b. Jenis-Jenis Asuransi Pengangkutan Laut .....	29
c. Polis dan Klausul Asuransi Pengangkutan Laut .....	30
d. Pihak-Pihak Dalam Asuransi Pengangkutan Laut .....	33
e. Prosedur Pengajuan Klaim .....	36
4. <i>Institute Cargo Clause 1/1/82 (ICC)</i> .....	40
a. Pengertian Institute Cargo Clause .....	40

b. Uraian Jaminan <i>Institute Cargo Clause</i> 1/1/82 (ICC).....	41
c. <i>Institute Cargo Clause</i> (ICC) di Indonesia.....	47
B. Kecelakaan kapal .....	48
1. Pengertian Kecelakaan Kapal .....	48
a. Pengertian Kecelakaan Kapal .....	48
b. Penyebab Kecelakaan Kapal .....	49
C. Analisis Pertimbangan Hakim Dalam Memutuskan Putusan Nomor 522/PDT.G/2010/PN.JKT.PST Dengan Isi <i>Polis Institute Cargo Clause</i> B Nomor TMD/MINL/08-MO27157 .....	50
BAB III TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS KESESUAIAN TANGGUNG JAWAB PT. ASURANSI TOKIO MARINE INDONESIA BERDASARKAN PUTUSAN PENGADILAN NOMOR 522/PDT.G/2010 /PNJKT.PST DAN POLIS INSITUTE CARGO CLAUSE B NOMOR TMD /MINL/08-MO271573 .....	80
A. Tanggung Jawab .....	80
1. Pengertian Tanggung Jawab.....	80
2. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab .....	80
B. Klausul Ekonerasi Penanggung .....	83
C. Analisis Kesesuaian Tanggung Jawab PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia Berdasarkan Putusan Pengadilan Nomor 522/PDT.G /2010 PN.JKT.PST dan Polis <i>Institute Cargo Clause</i> B Nomor TMD/MINL/08-MO271573 .....	86
BAB IV PENUTUP .....	97
A. Kesimpulan .....	97
B. Saran .....	99
DAFTAR PUSTAKA .....	100
LAMPIRAN .....	104

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. LATAR BELAKANG MASALAH**

Indonesia yang menjadi negara maritim terbesar di dunia, sebagian wilayahnya merupakan wilayah laut yang memiliki lebih dari 17.000<sup>1</sup> pulau terbentang dari Sabang sampai Marauke, Indonesia juga dikenal sebagai negara dengan kepulauan terbesar di dunia, antara pulau satu dan pulau lainnya yang dipisahkan oleh laut. Sejak zaman dahulu pelayaran dan perdagangan antar kepulauan telah berkembang dengan menggunakan berbagai macam tipe perahu. Laut telah menjadi sarana dalam memenuhi kebutuhan hidup dan sumber mata pencaharian manusia, dalam hal ini laut telah menjadi suatu yang sangat penting sejak zaman dahulu.

Pengangkutan merupakan salah satu kegiatan dalam usaha yang sangat diminati, jenis pengangkutan yang biasa digunakan dalam sehari-hari, yaitu pengangkutan laut, udara dan darat. Pengangkutan laut sangat besar peranannya di dalam kancah nasional maupun internasional karena mempunyai kapasitas angkut yang besar dibandingkan dengan pengangkutan udara dan darat. Dalam lalu lintas perdagangan nasional maupun internasional, pengangkutan laut merupakan salah satu jalur perdagangan ekonomi utama.

---

<sup>1</sup> Wikipedia, Indonesia, <https://id.wikipedia.org/wiki/Indonesia> (diakses pada tanggal 18 Mei 2019)

Pada dasarnya pengangkutan merupakan pemindahan barang/orang dari satu tempat ke tempat lainnya. Jenis pengangkutan yang kerap digunakan ada 3 jenis, yaitu pengangkutan laut, udara dan darat, pengangkutan melalui laut sangat menguntungkan terutama dari segi besarnya kapasitas angkut dan biaya murah. Namun besarnya kapasitas angkut tersebut diikuti pula peristiwa yang cukup berbahaya dan merugikan dalam setiap perjalanannya. Peristiwa tersebut tidak dapat ditebak kapan dan di mana terjadi, sehingga menimbulkan kerugian. Peristiwa tersebut dinamakan *evenemen*.

Menurut Abdulkadir Muhammad<sup>2</sup>, evenemen merupakan peristiwa yang tidak dapat dipastikan terjadi, atau walaupun sudah terjadi, saat itu tidak dapat ditentukan dan juga tidak diharapkan akan terjadi, jika terjadi juga mengakibatkan kerugian. Evenemen yang terjadi itu adalah di luar kekuasaan dan kemampuan manusia, artinya tidak seorang pun manusia normal yang dapat mencegah atau menghalangi peristiwa itu. Terhadap evenemen inilah asuransi diadakan karena merupakan penyebab timbulnya kerugian, kematian atau cacat benda pada obyek asuransi. Selama belum terjadi peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian, selama itu pula bahaya yang diperkirakan akan menimpa obyek asuransi disebut risiko.

---

<sup>2</sup> Abdulkadir Muhammad, 2006, *Hukum Asuransi Indonesia.*, Citra Aditya Bakti. Bandung. hlm. 120

Dalam hidupan, manusia pasti sadar atau tidak sadar menghadapi risiko sama halnya yang dikemukakan oleh Agus Pratoto dalam Sentosa Sembiring<sup>3</sup> risiko bisa bermula dari berbagai hal yang tidak disangka, namun dari sesuatu yang mungkin terjadi. Hanya saja, seberapa besar kemungkinan risiko yang akan dihadapi oleh orang yang bersangkutan, sangat tergantung dari aktivitas yang dilakukan. Risiko (*risk*) adalah suatu ketidaktentuan atau *uncertainly* yang mungkin mengakibatkan kerugian (*loss*). Faktor ketidaktentuan ini bisa memicu kerugian. Apabila dilihat dari pihak asuransi, risiko adalah suatu kemungkinan yang dapat menimbulkan kerugian, yang ditimbulkan dari bahaya yang mungkin akan terjadi, tetapi terjadinya tidak diketahui lebih dahulu apakah akan terjadi dan kapan akan terjadi. Walaupun belum tentu menimbulkan kerugian tetapi memerlukan pencegahan seperti sedia payung sebelum hujan.<sup>4</sup>

Pengiriman barang melalui laut memiliki risiko yang berbeda dari pengiriman melalui udara dan darat karena ditentukan dari sifat-sifat laut serta cuaca yang dapat timbul saat pengiriman barang sehingga dibutuhkan asuransi yang dapat menanggung kerugian dari risiko tersebut. Orang akan mencari cara untuk mengalihkan risiko yang kemungkinan akan terjadi, salah satunya dengan mengalihkan risiko

---

<sup>3</sup> Sentosa Sembiring, 2014, *Hukum Asuransi*, Nuansa Aulia. Bandung. hlm. 1

<sup>4</sup> Bambang Sumali, Eka Budi Tjahjono, Sukiman, 2018, *Asuransi Maritim*. Maritim Djangkar. Jakarta. hlm.31

kepada pihak lain dimana ada pihak bersedia untuk mengambil alih risiko yaitu perusahaan asuransi/ penanggung.

Menurut Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian, “usaha perasuransian merupakan segala usaha yang menyangkut jasa pertanggungan atau manajemen risiko, pertanggungan ulang risiko, pemasaran dan distribusi produk asuransi atau produk asuransi syariah, konsultasi dan keperantaraan asuransi, asuransi syariah, reasuransi, atau reasuransi syariah, atau *surveyor* atau asuransi syariah.”

Berdasarkan Pasal 1 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian:

“Asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk:

- a. 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; atau
- b. Memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.”

Dalam pengangkutan laut, asuransi yang biasa digunakan adalah asuransi pengangkutan laut (*marine cargo insurance*), yang menanggung risiko dari bahaya-bahaya laut. Dasar hukum asuransi pengangkutan laut diatur dalam hukum nasional dan hukum

internasional. Hukum nasional, yaitu diatur dalam *Burgerlijk Wetboek* (selanjutnya disingkat BW), Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (selanjutnya disingkat KUHD) serta peraturan perundang-undangan lainnya. Ruang lingkup asuransi pengangkutan laut juga menganut kebiasaan atau hukum internasional, yaitu *Marine Insurance Act 1906* (MIA 1906) yang merupakan hukum asuransi maritim dari Inggris. Selain itu diatur juga klausula standar asuransi pengangkutan barang melalui laut yang sering digunakan secara luas oleh para penanggung di seluruh dunia yaitu klausula standar *Lloyd's*, yang diberi judul *Institute Cargo Clauses* (selanjutnya disingkat ICC). Klausula ini terdiri dari ICC A (*full cover*), ICC B (*restricted full cover*) dan ICC C (*stranding cover*). Klausula yang terakhir dikeluarkan oleh Llyods dan masih berlaku hingga kini adalah polis dengan kode 1/1/82 (tanggal 1 Januari 1982)<sup>5</sup> Klausula ini juga sering dipakai oleh perusahaan asuransi di Indonesia (termasuk PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia) untuk mengasuransikan pengangkutan barang melalui laut.

Namun tidak selamanya barang yang diasuransikan lepas dari peristiwa yang beresiko, kerap terdapat kendala antara pihak tertanggung dan penanggung maupun peristiwa yang timbul diluar kehendak kedua pihak. Terdapat kasus yang melibatkan perusahaan asuransi dengan pihak tertanggung mengenai asuransi pengangkutan

---

<sup>5</sup> Radiks Purba, 1998, *Asuransi Angkutan Laut*. Rineka Cipta. Jakarta. hlm. 122-123

laut yang telah diputus oleh Pengadilan Jakarta Pusat dengan Nomor 522/PDT/2010/PN.JKT.PST. Kronologinya bermula pada saat PT. Lintas Kumala Abadi (tertanggung) mengasuransikan 900 kontainer dengan berbagai jenis dan ukuran, menggunakan *Open Polis of Marine Insurance* dari perusahaan asuransi PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia (penanggung) nomor MOP/TM/08/108, dari tanggal 27 Oktober 2008 sampai dengan 27 Oktober 2009 dengan nilai/ harga pertanggungan atas unit barang yang dijamin, yaitu:

1. Untuk Kontainer 20" DC (*New Condition*) @ Rp. 19.000.000,-
2. Untuk Kontainer 20" DC (*Used Condition*) @ Rp. 16.000.000,-
3. Untuk Kontainer 40" DC (*Used Condition*) @ Rp. 22.500.000,-

Pada tanggal 17 April 2009, terjadi pemuatan atas 73 unit kontainer jenis 20" DC (*New Condition*) di Pelabuhan Riau Andalan *Pulp & Papper* (selanjutnya disingkat RAPP)/ Buatan Riau menggunakan kapal pengangkut CV. Lintas Barito yang dijamin dalam polis *Marine Cargo* nomor TMD/MINL/08-M0271573 tanggal 1 Desember 2008. Kapal yang mengangkut kontainer tersebut mengalami musibah kecelakaan berupa kapal miring (*capsized*) dan mengakibatkan 51 unit kontainer dari 73 unit milik tertanggung yang telah dimuat jatuh ke laut, sehingga tertanggung mengalami kerugian berupa biaya penyelamatan dan biaya perbaikan atas kontainer yang rusak sebesar Rp. 187.360.000,- + USD. 76.187.43 atau Rp. 600.000.000,- (Enam ratus juta rupiah). Sehubungan dengan musibah tersebut, PT. Lintas Kumala Abadi mengajukan klaim

ganti rugi karena penyebab kerugiannya adalah jatuhnya muatan ke laut akibat kapal miring (*capsized*), sesuai dengan butir 1.1.2 *ICC B* yaitu “kerugian atau kerusakan pada obyek yang diasuransikan secara wajar diakibatkan oleh “kapal atau perahu kandas, karam, tenggelam atau terbalik”

Kemudian atas laporan klaim tersebut, PT. Asuransi Tokio Marine menunjuk PT. Mc. Larens Indonesia sebagai perusahaan penilai kerugian asuransi (*loss adjuster*) untuk melakukan survei atas kejadian yang menyebabkan kerugian pada PT. Lintas Kumala Abadi. Berdasarkan survey yang dilakukan PT. McLarens Indonesia didapatkan fakta bahwa setelah proses bongkar muat (*loading*) selesai, MV Lintas Barito berat sebelah 80 derajat sehingga mengakibatkan 38 kontainer tertanggung jatuh ke sungai. Pada laporan survey berupa *First and Final Report* dalam bagian *Policy Liability* dinyatakan sebagai berikut:

“Kerugian total (kerugian secara menyeluruh) atas kargo di atas kapal atau jatuh selama proses pemuatan, atau bongkar muat dari kapal”. Intensi dari bagian ini adalah kargo atau obyek yang diasuransikan harus rusak/hilang secara total menyeluruh dan terjadi pada saat pemuatan atau bongkar muat. Berdasarkan kondisi kecelakaan kami mencermati bahwa kecelakaan terjadi setelah proses pemuatan dan kontainer tidak mengalami kerusakan total namun hanya rusak. Berdasarkan hal di atas, kami berpendapat tidak ada tanggung jawab hukum Polis atas kerugian ini;”

Dalam laporan tersebut, PT. Mc. Lauren berpendapat bahwa kargo atau obyek yang diasuransikan harus rusak/ hilang secara total menyeluruh dan terjadi pada saat pemuatan atau bongkar muat sesuai dengan apa yang ditetapkan dalam polis *ICC B*. PT. Mc Lauren

berpendapat bahwa tidak ada tanggung jawab hukum polis atau kerugian tersebut jika merujuk pada Pasal 1.3 *ICC B*. Laporan PT. Mc Lauren juga menambahkan fakta bahwa setelah proses bongkar muat selesai (*loading*) MV. Lintas Barito miring 80 derajat sehingga mengakibatkan kontainer jatuh ke sungai. Dengan dasar laporan tersebut, penanggung menolak klaim, penanggung tidak dapat merespon tuntutan klaim tertanggung. Penanggung menolak dengan alasan:

1. Kerugian diakibatkan oleh kapal miring bukan kandas, terbalik atau tenggelam.
2. Kerugian terjadi pada saat proses pemuatan atau proses bongkar muat.
3. Kerugian yang dialami tertanggung adalah kerugian secara menyeluruh (*total loss*)

Akibat dari penolakan tersebut, PT. Lintas Kumala Abadi menggugat PT. Asuransi Tokio Marine ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dengan dugaan melakukan wanprestasi dan beriktikad buruk karena menolak klaim ganti rugi. Tertanggung juga menuntut uang paksa (*dwangsom*) kepada penanggung untuk mengganti kerugian akibat keterlambatan pelunasan sebesar 10% setiap bulannya yang dihitung mulai tanggal 17 Mei 2008 sampai dengan penanggung membayar seluruh hutangnya kepada tertanggung, serta mengesahkan sita jaminan atas harta kekayaan penanggung baik berupa barang-barang bergerak maupun yang tidak bergerak. Dalam eksepsi penanggung, penanggung

tetap pada alasan penolakannya yaitu risiko yang mengakibatkan kerugian pada tertanggung merupakan peristiwa yang tidak dijamin dalam *polis marine cargo*, karena kerugian tersebut terjadi pada saat kecelakaan kapal miring dan pada saat proses pemuatan (*loading*) telah selesai serta kerugian yang dialami bukan kerugian total berdasarkan butir 1.1.2 dan butir 1.3 *ICC B* isi dari butir 1.1.2 menyebutkan:

“Risiko yang dijamin dalam asuransi ini merupakan kerugian atas atau kerusakan pada obyek yang diasuransikan yang secara wajar diakibatkan oleh kapal atau perahu kandas, kapal tenggelam atau terbalik. “

Kemudian isi dari butir 1.3 yaitu :

“Total per koli hilang, terlempar atau jatuh selama dimuat ke, atau dibongkar dari, kapal atau perahu.”

Dalam pertimbangan hukum, majelis hakim berpendapat, miringnya kapal yang memuat barang barang milik tertanggung hingga 80 derajat dapat dikelompokkan dalam keadaan kandas, karam, tenggelam atau terbalik, yang jelas dalam keadaan apapun ternyata kapal tersebut dalam keadaan yang tidak layak atau tidak normal, dan tidak dapat menjalankan fungsinya lagi sebagai alat angkut. Majelis hakim juga berpendapat bahwa dari peristiwa yang ditanggung oleh penanggung dalam butir 1.3 *ICC B*, yang paling sesuai dialami oleh tertanggung adalah pilihan ke dua yaitu “jatuh selama dimuat ke” sehingga dalam pokok perkara, majelis hakim memutuskan penanggung melakukan wanprestasi atas perjanjian asuransi antara penanggung dan

tertanggung. Penanggung harus membayar kerugian yang dialami tertanggung atas biaya penyelamatan dan biaya perbaikan kontainer tersebut serta menolak uang paksa (*dwangsom*) yang diajukan tertanggung kepada penanggung.

Berdasarkan hal tersebut di atas, penulis melihat adanya ketidaksesuaian antara putusan hakim nomor 522/PDT.G/2010/PN.JKT.PST dengan tanggung jawab PT. Asuransi Tokio Marine berdasarkan polis ICC B Nomor TMD/MINL/08-MO271573 dan bentuk tanggung jawab PT. Asuransi Tokio Marine kepada PT. Kumala Sari Abadi dalam menyikapi kerugian yang dijamin pada polis *ICC B* dengan nomor TMD/MINL/08-MO271573 sehingga penulis tertarik meneliti dan mengkaji lebih lanjut.

## **B. RUMUSAN MASALAH**

Sehubungan dengan latar belakang masalah di atas, penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apakah pertimbangan hakim dalam memutuskan putusan pengadilan Nomor 522/PDT.G/2010/PN.JKT.PST sesuai dengan Polis *Institute Cargo Clause B* Nomor TMD/MINL/08-MO271573?
2. Apakah tanggung jawab PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia berdasarkan putusan pengadilan Nomor 522/PDT.G/2010/PN.JKT.PST sudah sesuai dengan Polis *Institute Cargo Clause B* Nomor TMD/MINL/08-MO271573?

### **C. TUJUAN PENELITIAN**

Tujuan penulis dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk menelaah lebih lanjut pertimbangan hakim dalam memutuskan putusan Nomor 522/PDT.G/2010/PN.JKT.PST dengan isi *Polis Institute Cargo Clause B* Nomor TMD/MINL/08-MO271573.
2. Untuk mengetahui kesesuaian bentuk tanggung jawab PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia berdasarkan putusan Nomor 522/PDT.G/2010/PN.JKT.PST dengan Polis *Institute Cargo Clause B* Nomor TMD/MINL/08-MO271573.

### **D. KEGUNAAN PENELITIAN**

Penulis berharap penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi beberapa pihak yaitu:

1. Bagi pihak perusahaan asuransi:
  - a. Diharapkan dengan adanya penelitian ini menjadi salah satu bahan pertimbangan bagi pihak asuransi dalam mengambil keputusan dan kebijakan yang berhubungan dengan asuransi pengangkutan laut.
  - b. Sebagai masukan dalam mekanisme menjalankan produk asuransi pengangkutan laut ke depannya.
2. Bagi masyarakat/ pemegang asuransi:
  - a. Sebagai salah satu sarana pengenalan dan pembelajaran kepada masyarakat tentang asuransi pengangkutan laut.

- b. Agar masyarakat memahami dan mengetahui bagaimana pelaksanaan ganti rugi atas asuransi pengangkutan laut.

## **E. KEASLIAN PENELITIAN**

Berdasarkan pencarian yang telah dilakukan penulis terhadap beberapa judul mengenai kasus sengketa yang dialami PT. Lintas Kumala Abadi dengan PT. Tokio Marine Indonesia, penulis menemukan tesis yang dibuat oleh Marivan Josavat, mahasiswa Program Studi Magister Fakultas Hukum Universitas Katolik Unika Atma Jaya Jakarta, dengan judul Pertanggungjawaban PT. Asuransi Tokio Marine Selaku Penanggung Atas Klaim Asuransi Pengangkutan Laut Yang Diajukan Oleh PT. Lintas Kumala Abadi Sebagai *Freight Forwarder* (Studi Pada Putusan Nomor 522/PDT.G/2010/PN.JKT.PST) di mana terdapat persamaan antara skripsi penulis dengan tesis Marivan Josavat, yaitu tanggung jawab PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia pada putusan nomor 522/PDT.G /2010/PN.JKT.PST.

Namun terdapat perbedaan dimana tesis Marivan Josavat tersebut membahas perbedaan penafsiran klausula perjanjian asuransi (yang telah dituangkan dalam bentuk baku) antara penanggung dan tertanggung akibat tidak adanya aturan yang detail dan jelas. *Freight forwarder* mengklaim tuntutan ganti rugi kepada perusahaan asuransi namun ditolak penanggung karena adanya perbedaan penafsiran tanggung jawab penanggung terhadap tertanggung. Sedangkan penulis melakukan analisis pertimbangan hakim dalam memutuskan perkara

dan melihat tanggung jawab PT. Asuransi Tokio Marine sebagai penanggung jika terjadi kerugian di luar yang diatur polis *Institute Cargo Clause B*.

## **F. METODE PENELITIAN**

### **1. Tipe Penelitian**

Metode penelitian yang penulis gunakan adalah metode penelitian hukum normatif. Tujuan penelitian hukum (*legal research*) adalah untuk menemukan kebenaran koherensi yaitu kesesuaian antara aturan hukum dan norma hukum, kesesuaian antara norma yang berupa perintah atau larangan dengan prinsip hukum serta kesesuaian antara tindakan (*act*) seseorang dengan norma hukum (bukan hanya sesuai aturan hukum) atau prinsip hukum<sup>6</sup>. Penelitian dengan metode normatif, dimaksudkan untuk menelaah ketentuan-ketentuan hukum asuransi pengangkutan laut yang berkaitan dengan ICC B dengan putusan pengadilan.<sup>7</sup>

### **2. Pendekatan Penelitian**

Pendekatan penelitian yang digunakan yaitu pendekatan kasus (*case approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*)

- a. Pendekatan kasus yaitu dilakukan dengan cara menelaah kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi yang telah menjadi

---

<sup>6</sup> Peter Mahmud Marzuki, 2017, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*. Kencana. Jakarta. hlm. 47

<sup>7</sup> I Made Pasek Diantha, 2016, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif Dalam Justifikasi Teori Hukum*. Prenada Media Group. Jakarta. hlm. 12

putusan pengadilan yang telah memiliki kekuatan hukum yang tetap<sup>8</sup>. Dalam hal ini penulis melakukan telaah terhadap kasus yang telah berkekuatan hukum tetap, yaitu putusan nomor 522/Pdt.G/2010/PN.JKT.PST dengan melihat pertimbangan pengadilan hingga sampai pada suatu putusan.

- b. Pendekatan konseptual, merupakan pendekatan yang dilakukan penulis untuk menemukan konsep "kapal miring" yang tidak ditemukan dalam aturan hukum yang tersedia karena belum atau tidak ada aturan hukum untuk masalah tersebut sehingga penulis berusaha menemukan lewat pendapat para ahli dan putusan pengadilan, dalam hal ini putusan nomor 522/PDT.G/2010/PN.JKT.PST.

### **3. Sumber Bahan Hukum**

- a. Bahan Hukum Primer.

Bahan Hukum Primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoratif, artinya mempunyai otoritas.<sup>9</sup> Bahan hukum primer diperoleh dari putusan Pengadilan Negeri nomor 522/PDT/2010/PN.JKT.PST dan polis *Institute Cargo Clause* nomor TMD/MINL/08-MO271573 yang merupakan perjanjian antara penanggung dan tertanggung. Peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini:

---

<sup>8</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Op.Cit.*, hlm.134

<sup>9</sup> *Ibid*, hlm. 181

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang;
- 3) Undang-Undang Nomor 40 tahun 2014 tentang Perasuransian
- 4) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang terdiri dari buku-buku teks, yang ditulis oleh para ahli hukum yang berpengaruh, jurnal-jurnal hukum, pendapat para ahli dan sarjana, yurisprudensi yang berkaitan dengan topik penelitian.<sup>10</sup>

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier merupakan bahan hukum pendukung yang memberikan penjelasan bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum tersier dalam penelitian ini adalah kamus hukum, majalah, media massa dan internet.

d. Bahan Non Hukum, diperoleh dari hasil wawancara dengan beberapa narasumber dengan pertanyaan-pertanyaan yang sudah dipersiapkan sebelumnya, yaitu:

- 1) Hakim Perdata Pengadilan Negeri Makassar
- 2) Melkisedek Sibarani, praktisi asuransi MS *Insurance Adjuster*
- 3) Asep Soheh Irpan ANT3, *Second Officer* di Kapal *Bulk Carrier SK Shipping Korea*

---

<sup>10</sup> *Ibid.* hlm. 175

#### **4. Metode Pengumpulan Bahan Hukum**

- a. Penelitian kepustakaan (*library research*), yang dilakukan dengan cara membaca, mengkaji, merangkum data serta mengutip dari buku–buku, peraturan perundang–undangan serta informasi lainnya yang menyangkut dengan objek penelitian dan dapat digunakan untuk mengatasi permasalahan
- b. Penelitian lapangan (*field research*), penelitian yang dilakukan di lapangan dengan melakukan tanya-jawab kepada narasumber, yaitu:
  - 1) Hakim Perdata Pengadilan Negeri Makassar
  - 2) Melkisedek Sibarani, praktisi asuransi MS *Insurance Adjuster*
  - 3) Asep Soheh Irpan ANT3, *Second Officer* di Kapal *Bulk Carrier SK Shipping Korea*

#### **5. Analisis Data**

Setelah terkumpulnya bahan hukum primer, tersier, sekunder dan bahan non hukum maka penulis menganalisis dengan pengkajian deskriptif kualitatif yaitu untuk memaparkan, menelaah, mendeskripsikan data dan fakta dari hasil penelitian studi pustaka. Setelah terkumpul maka dianalisis dan diolah untuk menciptakan konklusi sehingga dapat menjawab permasalahan dari penelitian ini.

**BAB II**  
**TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS PERTIMBANGAN HAKIM**  
**DALAM MEMUTUSKAN PUTUSAN NOMOR 522/PDT.G/2010/ PN.**  
**JKT.PST DENGAN ISI *POLIS INSTITUTE CARGO CLAUSE B* NOMOR**  
**TMD/MINL/08-MO27157**

**A. TINJAUAN UMUM PENGANGKUTAN**

**1. Pengertian Pengangkutan**

a. Pengertian Pengangkutan

H.M.N.Purwosutjipto memberikan pengertian pengangkutan sebagai berikut :<sup>11</sup>

“Pengangkutan merupakan perjanjian timbal-balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana 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.”

Sedangkan menurut Abdulkadir Muhammad yang dikutip dalam buku Andi Sri Rezky Wulandari, pengertian pengangkutan adalah :<sup>12</sup>

“Proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkut, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkut ke tempat yang ditentukan.”

Berdasarkan pengertian pengangkutan, maka untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan harus memenuhi unsur harus ada

---

<sup>11</sup> H.M.N Purwosutjipto, 2015, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (buku 3) Hukum Pengangkutan*. Penerbit Djambatan. Jakarta. hlm.2

<sup>12</sup> Andi Sri Rezky Wulandari, 2014, *Buku Ajar Hukum Dagang*. Mitra Wacana Media. Jakarta. hlm.118

pengangkut, harus ada yang diangkut atau pemakai jasa, perjanjian tersebut harus bersifat timbal balik dan harus ada ongkos<sup>13</sup>

#### b. Dasar Hukum Pengangkutan

Dasar hukum mengenai pengangkutan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dapat ditemukan di dalam beberapa pasal, yaitu:

- 1) Buku I Bab V bagian 2 dan 3, mulai dari Pasal 90 sampai dengan Pasal 98 tentang pengangkutan darat dan pengangkutan perairan darat;
- 2) Buku II Bab V Pasal 453 sampai dengan Pasal 465 Tentang Pencarteran Kapal, Buku II Bab V A Pasal 466 sampai dengan Pasal 520 tentang pengangkutan barang, dan Buku II Bab V B Pasal 521 sampai Pasal 544a tentang pengangkutan orang;
- 3) Buku I Bab V Bagian II Pasal 86 sampai dengan Pasal 90 mengenai kedudukan para ekspediter sebagai pengusaha perantara;
- 4) Buku I Bab XIII Pasal 748 sampai dengan Pasal 754 mengenai kapal-kapal yang melalui perairan darat.

Kemudian, ketentuan mengenai tentang pengangkutan di luar KUHDagang terdapat dalam sumber-sumber khusus, yaitu:

- 1) Konvensi-konvensi internasional;
- 2) Perjanjian bilateral atau perjanjian multilateral;

---

<sup>13</sup> *Ibid.*, hlm. 119

- 3) Peraturan perundang-undangan nasional;
- 4) Yurisprudensi;
- 5) Perjanjian-perjanjian antara:
  - a) Pemerintah dan perusahaan angkutan.
  - b) Perusahaan angkutan dan perusahaan angkutan.
  - c) Perusahaan angkutan dan pribadi atau swasta.

c. Jenis-Jenis Pengangkutan.

1) Pengangkutan Darat

Pengangkutan darat merupakan pemindahan benda ataupun orang, ke tempat yang lain dengan menggunakan angkutan di ruang lintasan jalan.<sup>14</sup>

2) Pengangkutan Laut

Pengangkutan laut merupakan angkutan perairan, kegiatan mengangkut, memindahkan penumpangnya ataupun berwujud benda menggunakan kapal.<sup>15</sup>

3) Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara merupakan keseluruhan aktivitas dengan menggunakan pesawat, untuk mengangkut penumpang, kargo ataupun pos, di bandar udara ataupun ke bandar udara lainnya.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> Pasal 1 angka 3 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan

<sup>15</sup> Pasal 1 angka 3 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

<sup>16</sup> Pasal 1 angka 3 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

## 2. Pengertian Asuransi

### a. Pengertian Asuransi

Istilah *asuransi* berasal dari bahasa Belanda, dengan artian dan penyebutannya yaitu *verzekering* yang berarti pertanggungan. Berawal dari istilah *assurantie* dengan munculnya istilah *assurateur* bagi penanggung, dan *geassureerde* bagi tertanggung<sup>17</sup>

Berdasarkan ketentuan Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, asuransi adalah:

“Perjanjian dengan mana penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung dengan menerima premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin dideritanya akibat dari suatu evenemen.”

Pasal 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40

Tahun 2014 tentang Perasuransian menyebutkan bahwa :

“Asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk:

- a) 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; atau
- b) Memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat

---

<sup>17</sup> Muhammad Syakir, 2004, *Asuransi Syariah (Life and General): Konsep dan Sistem Operasional*. Gema Insani Press. Jakarta. hlm. 26

yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.”

Beralaskan dari pengertian yang dimaksud, dapat diuraikan unsur asuransi dan pertanggungan yaitu :<sup>18</sup>

- 1) Pihak tertanggung (*insured*) yang berjanji untuk membayar uang premi kepada pihak penanggung, sekaligus atau secara berangsur-angsur.
- 2) 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.
- 3) Suatu peristiwa (*accident*) kejadian yang tidak menentu (tidak diketahui sebelumnya).
- 4) Kepentingan (*interest*) yang mungkin akan mengalami kerugian dari peristiwa yang tidak tentu.

#### b. Dasar Hukum Asuransi

##### 1) Menurut Ketentuan Nasional:

###### a) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Dalam KUHD terdapat 2 pengaturan asuransi yaitu, pengaturan yang bersifat umum dan bersifat khusus. Pengaturan yang bersifat umum terdapat paa Buku I Bab 9 Pasal 246 sampai dengan Pasal 286 KUHD yang berlaku bagi

---

<sup>18</sup> Khotibul Umam, 2013, *Memahami dan Memilih Produk Asuransi*. Penerbit Medpress Digital. Yogyakarta. hlm. 6

seluruh jenis asuransi, baik yang sudah diatur dalam KUHD maupun di luar KUHD, kecuali jika secara khusus terdapat dalam Buku I Bab 10 Pasal 287-Pasal 308 KUHD dan Buku II Bab 9 dan Bab 10 Pasal 592–Pasal 695.<sup>19</sup>

b) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Dalam KUH Perdata, perjanjian asuransi selalu disamakan dengan perjanjian untung-untungan, seperti halnya yang dicantumkan pada pasal 1774 KUHPerdata<sup>20</sup> Pasal 1774 KUHPerdata mengatur suatu persetujuan untung-untungan adalah suatu hal mengenai keuntungan atau kerugian, untuk keseluruhannya, bergantung kepada sebuah peristiwa, dengan contohnya pada kesepakatan untung-untungan, ialah perjudian, taruhan.

c) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian.

Pada bulan Oktober 2014 DPR bersama pemerintah telah mengesahkan UU Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian (selanjutnya di sebut UU Asuransi). Kehadiran UU Asuransi ini menggantikan UU No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian yang dinilai sudah tak sesuai zaman.<sup>21</sup>

---

<sup>19</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hlm. 18

<sup>20</sup> Sri Rejeki Hartono, 1995, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*. Sinar Grafika. Jakarta. hlm.80

<sup>21</sup> FAT, 2015, *Ini Perbedaan UU Perasuransian yang Baru dan Lama*, <https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt54bcbb1cee6b5/ini-perbedaan-uu-perasuransian-yang-baru-dan-lama> (diakses pada tanggal 18 Mei 2019)

## 2) Berdasarkan Ketentuan Internasional:

### a) *Marine Insurance Act* 1906. (MIA 1906)

*Marine Insurance Act* 1906 merupakan hukum asuransi maritim Inggris yang digunakan sebagian masyarakat pelayaran dalam melaksanakan perjanjian asuransinya.<sup>22</sup>

### c. Prinsip-Prinsip Asuransi

Prinsip-prinsip yang terdapat dalam hukum asuransi antara lain :<sup>23</sup>

#### 1) Prinsip Kepentingan Yang Dapat Diasuransikan atau dipertanggungjawabkan (*Insurable Interest*).

Prinsip ini dapat dijabarkan dalam Pasal 250 KUHD yang menentukan bahwa :

“Apabila seorang yang telah mengadakan pertanggungjawaban untuk diri sendiri, atau apabila seorang, yang untuknya telah diadakan suatu pertanggungjawaban itu tidak mempunyai kepentingan terhadap barang yang dipertanggungjawabkan itu, maka penanggung tidaklah diwajibkan memberikan ganti rugi.”

Jika diambil garis besarnya, maka ketentuan tersebut mensyaratkan adanya kepentingan atas perjanjian asuransi dengan akibat batalnya jika tidak ada pemenuhan. Dikarenakan pada penanggung, tidak diwajibkan memberikan ganti rugi.

---

<sup>22</sup> Bambang Sumali dkk, *Op.Cit.*, hlm.15-16

<sup>23</sup> H. Man Suparman Sastrawidjaja dan Endang, 2010, “*Hukum Asuransi: Perlindungan Tertanggung, Asuransi Deposito dan Usaha Perasuransian*. Alumni, Bandung, hlm. 55

Pasal 268 KUHD mengenai persyaratan kepentingan yang dapat diasuransikan, memiliki makna yang tidak luas, karena harus dapat dinilai dengan uang. Hal tersebut, contohnya pada hubungan kekeluargaan, jiwa, istri, anak dan lain-lain.<sup>24</sup>

## 2) Prinsip Iktikad Baik (*Utmost Good Faith*)

Pada perjanjian asuransi, unsur keyakinan kedua pihak sangat krusial. Penanggung yakin jika tertanggung akan memberikan keseluruhan keterangan dengan kejujuran, dilain pihak, juga yakin jika fenomena penanggung akan membayar ganti kerugian, dengan keyakinan yang menjadi dasar yang baik. Prinsip tersebut, pelaksanaannya, sesuai dengan Pasal 1338 ayat 3 BW termasuk dalam perjanjian asuransi.<sup>25</sup>

## 3) Prinsip Keseimbangan (*Indemnity Principle*)

Asuransi sebagaimana dapat disimpulkan dari pasal 246 KUHD merupakan perjanjian penggantian kerugian. Dalam artian penggantian kerugian harus seimbang, dengan yang dideritanya. Hal tersebut dinamakan prinsip keseimbangan.

Dalam KUHD tidak ada pasal yang menyebutkan tentang prinsip keseimbangan. Namun, ada juga pasal-pasal yang mengandung pengertian dari prinsip tersebut, salah satu contoh adalah Pasal 252 KUHD yang menentukan bahwa :

---

<sup>24</sup> *Ibid.*, hlm. 55

<sup>25</sup> *Ibid.*, hlm. 56

“Kecuali yang disebutkan dalam ketentuan–ketentuan undang–undang, maka tak bolehlah diadakan suatu pertanggungan kedua, untuk jangka waktu yang sudah dipertanggungkan untuk harganya penuh demikian itu atas ancaman batalnya pertanggungan ke dua tersebut.”

Berdasarkan hal tersebut, dapat ditarik garis besarnya, apabila asuransi terancam batal, maka diadakan asuransi yang kedua atas suatu kepentingan yang telah diasuransikan dengan nilai penuh, pada saat perjanjian asuransi yang kedua itu diadakan.

#### 4) Prinsip Subrogasi (*Subrogation Principle*)

Jika sebuah fenomena yang tidak diinginkan terjadi pada saat perjanjian terjadi, maka tertanggung bisa melakukan penuntutan ganti kerugian. Namun, jika kerugian itu berakibat dari pihak ketiga, dengan penuntutan dua sumber. Pertama, dari penanggung dan pihak ketiga yang menyebabkan kerugian. Hal tersebut jelas bersebrangan dengan asas perjanjian itu sendiri, dengan larangannya, sebaliknya, jika pihak ketiga dibebaskan, akan menyebabkan kerugian dan tidak adanya keadilan.<sup>26</sup>

#### 5) Prinsip Sebab-Akibat (*Causalitiet Principle*)

Munculnya kewajiban pada penanggung mengganti kerugian apabila penyebab kerugian disebutkan dalam polis, namun tidak mudah untuk menentukan suatu peristiwa itu merupakan sebab timbulnya kerugian yang dijamin dalam polis.

---

<sup>26</sup> *Ibid.*, hlm. 60

## 6) Prinsip Kontribusi

Jika pada satu polis yang disetujui oleh beberapa penanggung, dengan masing-masingnya menurut imbangan, penjumlahan mana kesepakatan tersebut, dengan harga yang sesungguhnya dari kerugian diderita tertanggung.<sup>27</sup>

### d. Jenis-Jenis Asuransi

Jenis-jenis asuransi yang sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian yaitu:<sup>28</sup>

#### 1) Asuransi Jiwa

Dilihat dari pandangan perorangan, asuransi jiwa merupakan suatu perjanjian di mana pemilik polis melakukan pembayaran premi kepada penanggung, sebagai bentuk kesepakatan, dengan pembayaran sejumlah uang yang telah ditentukan jika orang tersebut meninggal.

#### 2) Asuransi kerugian

Asuransi kerugian dikelompokkan ke dalam 2 kelompok besar, yakni :

##### a) Asuransi Wajib (*Compulsory Insurance*)

---

<sup>27</sup> *Ibid.*, hlm. 63

<sup>28</sup> Khotibul Umam *Op. Cit* hlm. 31

Merupakan asuransi yang diwajibkan oleh setiap orang yang berkepentingan dengan adanya undang-undang atau peraturan pemerintah mengenai hal tersebut, yaitu:

- (1) Asuransi dana kecelakaan lalu lintas jalan dan dana kecelakaan penumpang (asuransi jasa raharja diatur berdasarkan “Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan”.
- (2) Jaminan Sosial Tenaga Kerja (Jamsostek) diatur berdasarkan “Undang-Undang No. 3 Tahun 1992 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja”.

b) Asuransi Sukarela (*Voluntary Insurance*)

Karena sifatnya yang sukarela maka setiap orang tidak wajib untuk masuk/ tidak pada jenis asuransi ini, yaitu:<sup>29</sup>

- (1) Asuransi Jiwa (*Life Insurance*).
- (2) Asuransi Kerugian (*Non Life Insurance*) atau General Insurance.

3) Asuransi Syariah

Merupakan perjanjian antara perusahaan asuransi syariah dan pemegang polis dan perjanjian di antara para

---

<sup>29</sup> Khotibul Umam *Op. Cit* hlm. 39 - 47

pemegang polis, dengan tata kelola dan beralaskan prinsip syariah.

### 3. Tinjauan Umum Asuransi Pengangkutan Laut.

#### a. Pengertian Asuransi Pengangkutan Laut.

Asuransi pengangkutan laut adalah sebuah pertanggungan yang memberikan jaminan atau proteksi terhadap kerusakan pada sebuah obyek yang ditanggung akibat adanya bahaya-bahaya laut yang dapat terjadi dalam masa pengangkutan melalui laut<sup>30</sup>

Bahaya-bahaya laut (*Maritime Perils*) dikelompokkan dalam 3 (tiga) kelompok, yaitu :<sup>31</sup>

##### 1) *Perils on the Sea*.

*Perils on the Sea* merupakan bahaya yang muncul diatas laut, contohnya : tenggelam, terbakar, tertabrak, meledak (*sunk, stranded, burnt, collosion, explosion*) yang sering disingkat menjadi S.S.B.C.E.

##### 2) *Perils of the Sea*.

*Perils of the Sea* merupakan bahaya yang muncul dikarenakan sifat laut, contohnya badai, cuaca yang tidak baik, masuknya air ke tempat penyimpanan.

##### 3) *Extraneous Perils*.

---

<sup>30</sup> Akademi Asuransi, *Pengertian Asuransi Marine cargo*, 2012, <https://www.akademiasuransi.org/2012/10/pengertian-asuransi-marine-cargo.html> (diakses pada tanggal 17 Mei 2019)

<sup>31</sup> *Ibid*.

*Extraneous Perils* merupakan bahaya-bahaya/risiko ekstra, diluar *perils on the sea* maupun *of the Sea*, seperti: *theft, robbery, pilferage, gancu*, dll.

b. Jenis-Jenis Asuransi Pengangkutan Laut

Pada dunia pelayaran, ada dua hal yang dikenal, yaitu asuransi kerangka kapal dan asuransi muatan (*cargo*).<sup>32</sup>

1) Asuransi Kerangka Kapal (*Hull & Machinery Insurance*)

Mengurangi prediksi kerugian dari kerangka kapal ataupun mesinnya, dikarenakan resiko di laut, contohnya melanggar aturan, tabrakan, rusaknya mesin dll. Asuransinya ini ditutup pemilik kapal.

2) Asuransi Muatan (*Cargo Insurance*)

Asuransi muatan dibagi menjadi 2 (dua) bagian, yaitu *marine cargo insurance* dan *cargo liability insurance*.

a) *Marine Cargo Insurance*

Merupakan jenis asuransi yang diover oleh pemilik barang atas kemungkinan kerugian yang dapat terjadi dan disebabkan oleh kerusakan atau kehilangan barang selama dalam pelayaran.

b) *Cargo Liability Insurance*

---

<sup>32</sup> R.P Suyono, 2007, *Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Argya Putra. Jakarta. hlm. 204

Merupakan jenis asuransi yang ditutup oleh pengangkut atas kemungkinan kerugian yang diakibatkan oleh adanya tuntutan dari pemilik barang karena terjadi kerusakan atau kehilangan barang, umumnya pihak pengangkut telah menjadi anggota *Protection and Indemnity (P&I) Club*.

### c. Polis dan Klausul Asuransi Pengangkutan Laut

#### 1) Polis Asuransi Pengangkutan Laut

Menurut H. Abbas Salim,<sup>33</sup> polis asuransi pengangkutan laut diklasifikasikan atas 4 kelompok, yakni

##### a) Polis mengenai kapal (*Hull Policies*)

Polis yang berkaitan dengan kapal, dengan beberapa jenis keberagamannya tergantung pada berbagai macam resiko, yaitu kapal uap, motor, penumpang, barang serta sekitarnya.

##### b) Polis muatan (*cargo policies*)

Polis muatan pada umumnya dibuat dengan satu resiko contohnya untuk satu kali pelayaran.<sup>34</sup> Dikeluarkan oleh Asuransi Indonesia, polis tersebut didasarkan pada

---

<sup>33</sup> H.Abbas Salim, 2000, *Asuransi dan Manajemen Resiko*. Raja Grafindo Persada. Jakarta. hlm. 63-64

<sup>34</sup> *Ibid.*, hlm. 64

persyaratan (*Institute Cargo Clause*) dan *Marine Insurance Act* (1906).<sup>35</sup>

c) Polis beban wajib (*liability policies*)

Dalam polis asuransi dinyatakan bahwa disamping polis pertanggungan di atas disebutkan pula beban wajib.

d) Polis uang tambang (*freight policies*)

Dalam polis asuransi ini penjaminannya ialah hilangnya uang yang akan diterima serta uang tambang itu sendiri.

2) Klausul Asuransi Pengangkutan Laut

Berikut ini beberapa klausul (*clause*) yang digunakan dalam asuransi laut :<sup>36</sup>

a) *Warehouse to warehouse clause*

Berlaku pada saat pengiriman barang dengan perjanjian asuransi antara pengirim dari pelabuhan ke lain pelabuhan lainnya

b) *Free of strike, riot and civil commotions.*

Kerugian yang disebabkan oleh permogokan.

c) *Memorandum Clause/ Deductible clause*

Seringkali kerusakan kecil yang mengganggu saat pembayaran untuk meminimalisir pembayarannya, maka dari itu dibuat satu klausul yang membatasi klaim tersebut.

---

<sup>35</sup> Djoko Prakoso, 2004, *Hukum Asuransi Indonesia*. Asdi Mahasatya. Jakarta hlm. 75

<sup>36</sup> H. Abbas Salim *Op.Cit* hlm. 64

d) *Free of Particular Average Clause*

Jika terjadi kerugian pada polis, dengan pernyataan barang tidak bisa di retur oleh perusahaan, hanya dengan mengganti sebagian sesuai dengan yang diperjanjikan.

e) *Standard Clauses*

Standard clauses merupakan syarat-syarat dalam pertanggung jawaban angkutan laut yang telah dibakukan. Syarat-syarat baku (*standard clause*) pada polis Llyods yang dikeluarkan oleh *Institute Marine Underwriters* di London terdiri dari dua golongan, yaitu :<sup>37</sup>

(1) *Institute Cargo Clause* untuk pertanggung jawaban barang

*ICC* merupakan singkatan dari *Institute Cargo Clauses*. *Standard Clauses* ini berlaku sejak tanggal 1 Januari 1982 (1/1/82). *Institute cargo clause* terdiri atas:

(a) *Full cover (ICC A. 1/1/82)*

(b) *Restricted Full Cover (ICC B. 1/1/82)*

(c) *Stranding Cover (ICC C. 1/1/82)*

(2) *Institute Time Clause* untuk pertanggung jawaban kapal.

*Institute time clauses* terdiri atas:<sup>38</sup>

(a) *Institute time clauses-Hulls* ( pertanggung jawaban untuk H & M). Di Indonesia : *Standard Indonesia Hull*.

---

<sup>37</sup> Radiks Purba *Op.Cit.*, hlm. 69

<sup>38</sup> *Ibid.*, hlm.70

(b) *Institute time clauses Hull-Port risks.*

(c) *Institute Time Clauses-Freight.*

d. Pihak-Pihak Dalam Asuransi Pengangkutan Laut

Berikut pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan laut:<sup>39</sup>

1) Perusahaan Asuransi

Perusahaan Asuransi merupakan usaha yang berkaitan dengan jasa pertanggung jawaban atau pengelolaan dan pertanggung jawaban resiko, pemasaran atau pendistribusian produk asuransi atau produk asuransi syariah, konsultasi dan keperantaraan asuransi, asuransi syariah, reasuransi, atau reasuransi syariah, atau penilaian kerugian asuransi atau asuransi syariah..<sup>40</sup>

2) Perusahaan Pelayaran

Perusahaan Pelayaran merupakan perusahaan yang bergerak pada bidang kapal-kapal, baik milik pribadi ataupun sewa.

3) Otoritas Pelabuhan

Dahulunya dikenal dengan nama Kantor Administrator Pelabuhan, namun Kementerian Perhubungan mengubah nomenklatur Kantor Administrator Pelabuhan menjadi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Perubahan

---

<sup>39</sup> R.P Suyono, *Op.Cit.*, hlm.19-26

<sup>40</sup> Pasal 1 angka 4 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian

nomenklatur tersebut didasari “Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan memiliki tugas yakni melakukan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial”.<sup>41</sup>

#### 4) Bea dan Cukai

Sesuai dengan “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 39 Tahun 2007 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 Tentang Cukai, Direktorat Bea Cukai yang berada di bawah Departemen Keuangan mengatur dan mengawasi kepabeanan di seluruh wilayah Indonesia”. Maka, umumnya tugas Bea dan Cukai adalah dikenakan pada pungutan atas barang atau yang dimuat, yang masuk atau keluar daerah dengan hal yang diwajibkan.

#### 5) Syahbandar

---

<sup>41</sup> En J, 2017, *Tugas, Fungsi dan Klasifikasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan*, <https://www.belajartransportasi.wordpress.com/2017/01/08/tugas-fungsi-dan-klasifikasi-kesyahbandaran-dan-otoritas-pelabuhan/> (diakses pada tanggal 31 Agustus 2020)

Syahbandar merupakan badan yang melakukan *port clearance*, yakni memeriksa kelengkapan kapal agar kapal dapat keluar dan masuk pelabuhan. Syahbandar merupakan penegak hukum dalam ketertiban dan pengawas keselamatan pelayaran. Kapal harus memiliki dokumen yang menyatakan bahwa kapal tersebut layak laut guna keselamatan pelayaran.

#### 6) Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Perusahaan bongkar muat merupakan perusahaan yang bergerak dalam aktivitas bongkar dan muat barang atau petikemas ke atas kapal. Pengertian perusahaan bongkar muat diatur dalam Pasal 1 huruf j Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1998 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut yang berbunyi :

“Perusahaan bongkar muat adalah kegiatan jasa yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal, yang terdiri dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/ delivery*;”

#### 7) Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dan Usaha Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)

EMKL dan *freight forwarder* adalah sebuah organisasi penyedia jasa pengurusan barang di Bea-Cukai, pelayaran dan angkutannya. Dalam pasal 1 huruf h Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1998 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, Usaha Ekspedisi Muatan Kapal Laut adalah:

“Kegiatan usaha mengurus dokumen dan melaksanakan pekerjaan yang menyangkut penerimaan dan penyerahan muatan yang diangkut melalui lautan untuk diserahkan kepada atau diterima dari perusahaan pelayaran bagi kepentingan pemilik barang”

Pengertian *freight forwarder* juga terdapat dalam pasal 1 huruf i Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1998 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut:

“Usaha Jasa Pengurusan Transportasi (*freight forwarding*) adalah kegiatan usaha yang ditujukan mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut atau udara yang dapat mencakup kegiatan penerimaan, penyimpanan, sortasi, pengepakan, pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, perhitungan biaya angkutan, klaim asuransi atas pengiriman barang serta penyelesaian tagihan dan biaya-biaya lainnya berkenaan dengan pengiriman barang-barang tersebut sampai dengan diterimanya oleh yang berhak menerimanya”

#### 8) Surveyor

Surveyor merupakan perusahaan yang mensurvei mutu suatu keadaan barang atau kapal. Surveyor diatur dalam pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian dengan sebutan usaha penilai kerugian asuransi, dimana pengertiannya adalah:

“Usaha Penilai Kerugian Asuransi adalah usaha jasa penilaian klaim dan/atau jasa konsultasi atas objek asuransi”

#### e. Prosedur Pengajuan Klaim

Prosedur pengurusan klaim asuransi yang dibahas dalam hal ini yang berkaitan dengan *Marine Cargo Insurance*, yang sedikit berbeda untuk pengurusan klaim asuransi kapal (*Marine Hull & Machinery Insurance*), terutama dalam dokumen-dokumen pengajuan klaim serta jenis kerugiannya. Seperti diketahui, klaim di asuransi ialah untuk meminta ganti kerugian dengan pengajuan oleh tertanggung, pada pihak yang menanggung dengan dasar adanya kerugian pada barang yang rusak, pada sebuah fenomena.<sup>42</sup>

Dalam usaha asuransi, klaim ini merupakan manifestasi dari salah satu prinsip dasar yaitu prinsip ganti rugi (*principle of indemnity*). Dengan adanya prinsip atau asas inilah seorang bersedia membayar premi asuransi dan saat pengajuan klaim merupakan saat yang tepat untuk menagih janji dari perusahaan asuransi dan sekaligus merupakan saat pengujian terhadap perusahaan asuransi tersebut tentang kemampuannya dalam menyelesaikan klaim secara cepat dan memuaskan baginya.<sup>43</sup>

Landasan paling utama dalam penyelesaian klaim asuransi barang, baik bagi perusahaan asuransi yang bersangkutan maupun bagi eksportir dan importir sebagai tertanggung adalah polis asuransi beserta seluruh klausula yang melekat di dalamnya. Polis

---

<sup>42</sup> Bambang Sumali dkk, *Op.Cit.*, hlm. 121

<sup>43</sup> *Ibid.*, hlm. 122

dengan segala persyaratan yang dimuat di dalamnya merupakan undang-undang dari kedua belah pihak<sup>44</sup> Berikut prosedur pengajuan dan penyelesaian klaim:

1) Pemberitahuan kerugian.

Dengan dilakukannya penutupan asuransi, tertanggung yang baik harus selalu menyadari bahwa barang-barang miliknya atau kepentingannya yang telah diasuransikannya itu sudah bukan hanya dia sendiri sebagai satu-satunya pihak yang berkepentingan atas keselamatan dan keamanannya, melainkan ada pihak lain yang juga memiliki kepentingan tersebut yaitu pihak penanggung (perusahaan asuransi), yang telah memberikan proteksi asuransi kepadanya.

Oleh karena itu, bila barang-barang yang dipertanggungkan itu mengalami kerugian akibat kejadian atau kecelakaan, yang pertama terlintas dalam pikirannya adalah untuk secepatnya berusaha mencegah timbulnya kerusakan atau kerugian yang lebih besar sehingga pihak perusahaan asuransi akan terhindar dari kewajiban membayar kewajiban yang lebih besar.

Apabila dalam usaha tersebut terpaksa harus dikeluarkan biaya, mereka tidak perlu khawatir karena umumnya biaya

---

<sup>44</sup> *Ibid.*, hlm. 122

tersebut akan diganti oleh perusahaan asuransi sebagai biaya "*sue adn labour expenses*" atau sebagai "*salvages charges*".

## 2) Survei Kerusakan dan kerugian.

Bilamana terjadi kerugian kerusakan barang yang diasuransikan, selain usaha-usaha pencegahan tersebut serta memberitahukan dengan segera mengenai hal itu kepada perusahaan asuransi, juga perlu memberikan kesempatan kepada perusahaan asuransi untuk dapat melakukan "*joint survei*".

Dengan demikian pihak bertanggung memberikan kesempatan pula kepada penanggungnya untuk membuktikan sendiri bahwa apa yang dilaporkannya itu benar-benar terbukti, selain memberi kesempatan pula kepadanya untuk membuat taksiran besarnya kerugian yang terjadi.

## 3) Mengusahakan kelengkapan dokumen pendukung klaim.

Tentunya dengan menyaksikan sendiri barang yang telah rusak ini belum cukup bagi penanggung untuk memperoleh bukti yang kuat, bahwa kerusakan tersebut benar-benar dijamin oleh persyaratan polis atau dapat membuktikan apakah barang-barang yang rusak itu benar-benar barang yang telah diasuransikan. Oleh karena itu, untuk memperkuat tuntutan ganti rugi sewajarnya apabila bertanggung menyertakan pula dokumen pendukung klaim tersebut yang menyangkut:

- a) Pembuktian bahwa barang yang mengalami kerusakan itu benar barang yang diasuransikan.
- b) Bencana atau bahaya yang menimbulkan kerusakan atau kerugian atas barang tersebut adalah benar-benar bencana atau bahaya yang dijamin dalam polis asuransinya.
- c) Sifat dan jenis kerugian yang terjadi merupakan jenis kerusakan atau kerugian yang termasuk jaminan polis.
- d) Dokumen pendukung klaim asuransi yang dimaksud, antara lain:
  - (1) *Insurance* polis atau *certificate insurance*
  - (2) *Invoice* (faktur) bersama-sama dengan *packing list* yaitu informasi lengkap mengenai barang, yaitu jenis pengepakannya, tanda-tanda dan sebagainya.
  - (3) *Bill of landing* (konosemen)
  - (4) *Claim Constatering Bewijs* atau *Expect Bewijs*
  - (5) *Surveu report*
  - (6) Surat-menyurat dengan pihak lain (pihak pengangkut, pihak EMKL, atau pihak lainnya) berhubung dengan tujuan kerugian

#### **4. *Institute Cargo Clause 1/1/82 (ICC)***

##### **a. Pengertian *Institute Cargo Clause***

Klausula standar pengangkutan barang (muatan kapal) yang digunakan secara luas oleh para penanggung di seluruh dunia

adalah klausula standar Llyod's, yang diberi judul Institute Cargo Clauses (ICC) yang terdiri dari ICC A (*full cover*), ICC B (*restricted full cover*) dan ICC C (*stranding cover*). Klausul yang terakhir dikeluarkan oleh Llyods yang masih berlaku hingga kini adalah yang dikeluarkan dengan kode 1/1/82 (tanggal 1 Januari 1982).<sup>45</sup> Klausula ini berlaku secara international dalam setiap penutupan asuransi pengangkutan melalui laut.<sup>46</sup>

*Institute Cargo Clause* terdiri dari 19 pasal, perbedaan antara klausula "A", "B" dan "C" terletak pada pasal I yaitu mengenai risiko yang dijamin, sedangkan pasal yang lain sama. Masing-masing klausula memiliki perbandingan dari segi risiko yang dijamin. Institute cargo clause A / B / C juga menjamin kerugian sebagian (*partial loss*) maupun kerugian total (*total Loss*), perbedaannya adalah pada risiko atau penyebab kerugian yang dijamin. Risiko dalam ICC A adalah yang paling luas, ICC B lebih sempit sedangkan ICC C yang paling sempit. Jaminan *Clause A* adalah *all risk* atas segala risiko yang bersifat *accidental damage* kecuali yang dinyatakan dalam pengecualian polis, sedangkan *Clause B* dan *Clause C* hanya menjamin risiko–risiko tertentu yang disebutkan di atas, selain dari risiko-risiko tersebut tidak dijamin.<sup>47</sup>

---

<sup>45</sup> Radiks Purba, *Op.Cit.*, hlm.122-123

<sup>46</sup> Akademi Asuransi, 2012, *Jenis – Jenis Pertanggungan Dalam AsuransiMarine Cargo*, <https://www.akademiasuransi.org/2012/11/jenis-jenis-kondisi-pertanggungan-dalam.html> (diakses pada tanggal 22 Mei 2019)

<sup>47</sup> *Ibid.*

b. Uraian Jaminan *Institute Cargo Clause 1/1/82 (ICC)*

1) Risiko-Risiko Yang Dijamin

Berikut risiko yang dijamin dalam *Institute Cargo Clause 1/1/82 (ICC)*<sup>48</sup>

a) *Institute Cargo Clause A 01/01/82*

Memberikan jaminan kerugian atau kepentingan atas muatan terhadap segala jenis risiko, selama risiko tersebut tidak dicantumkan pada risiko-risiko yang dikecualikan (*all risks*) sebagaimana tertera dalam *ICC "A"* Poin Pengecualian pada spesimen Polis.

b) *Institute Cargo Clause B 01/01/82*

Memberikan jaminan hanya untuk risiko-risiko sebagai berikut:

- “(1) Kebakaran atau ledakan.
- (2) Kapal atau perahu kandas karam tenggelam atau terbalik.
- (3) Alat angkut darat terbalik atau keluar dari rel.
- (4) Tabrakan antara kapal dengan kapal atau tabrakan antara kapal perahu atau alat angkut dengan benda dari luar selain kapal kecuali air.
- (5) Pembongkaran barang di pelabuhan darurat.
- (6) Gempa bumi letusan gunung berapi atau petir.
- (7) Pengorbanan kerugian umum.”
- (8) Pembuangan barang dari kapal ke laut dalam upaya menyelamatkan kapal beserta seluruh kepentingan di dalamnya (*jettison*) atau tersapu barang ke laut karena ombak.

---

<sup>48</sup> Pusat Asuransi *Marine Cargo Insurance Asuransi Pengangkutan Barang* <https://pusatasuransi.com/wp-content/uploads/2015/12/MARINE-CARGO-BROSUR.pdf> diakses pada 1 november 2019)

- (9) Masuknya air laut danau atau sungai ke dalam kapal perahu palka alat angkut kontainer mobil boks atau tempat penimbunan.
  - (10) Kerugian total per koli hilang terlempar atau jatuh selama dimuat ke, atau dibongkar dari, kapal atau perahu.”
- c) *Institute Cargo Clause C 01/01/82*

Memberikan jaminan hanya untuk risiko-risiko sebagai berikut:

- “(1) Kebakaran atau ledakan.
- (2) Kapal atau perahu kandas, karam, tengelam atau terbalik
- (3) Alat angkut darat terbalik atau keluar dari rel.
- (4) Tabrakan antara kapal dengan kapal atau tabrakan antara kapal perahu atau alat angkut dengan benda dari luar selain kapal kecuali air.
- (5) Pembongkaran barang di pelabuhan darurat.
- (6) Pengorbanan kerugian umum.
- (7) Pembuangan barang dari kapal ke laut dalam upaya menyelamatkan kapal beserta seluruh kepentingan di dalamnya (*jettison*) atau tersapu barang ke laut karena ombak.”

2) Risiko-risiko yang dikecualikan yaitu :<sup>49</sup>

a) Asuransi ini tidak menjamin kerugian, kerusakan, atau biaya atas barang yang ditanggung yang disebabkan oleh :

- (1) *Willful-misconduct* dari pihak tertanggung
- (2) Kebocoran biasa (*natural leakage*), berkurang isi atau berat barang secara alamiah (*natural loss*), keausan (*tear & wear*), karatan, oksidasi, digerogeti tikus atau serangga.

---

<sup>49</sup> Radiks Purba, *Op.Cit.*, hlm. 125

- (3) Pengemasan barang tidak baik atau bahan pengemas tidak cocok untuk barang yang bersangkutan sekalipun barang-barang dimuat didalam ataupun *liftvan*.
  - (4) Sifat-sifat intern atau pembawaan alamiah barang (*inherent vice*).
  - (5) Kelambatan (*delay*) pengiriman barang sekalipun kelambatan disebabkan oleh bahaya yang dijamin (kecuali *general average* dan *salvage*) kecuali kelambatan itu tidak diketahui (di luar pengawasan) bertanggung.
  - (6) Tidak tersedia uang atau kesalahan pengelolaan keuangan oleh pemilik kapal pengangkut (*pencharter*) atau operator untuk membiayai kapal.
  - (7) Dengan sengaja orang-orang jahat merusak barang yang ditanggung (pengecualian ini tidak berlaku untuk kondisi *full cover*).
  - (8) Bahaya nuklir, yaitu senjata perang memakai fisi atau fusi atom contohnya dengan kekuatan radioaktif.
- b) Asuransi ini juga tidak menjamin kerugian, kerusakan, atau biaya atas barang yang ditanggung karena :<sup>50</sup>
- (1) Kapal atau perahu (yang mengangkut barang) tidak laik laut.

---

<sup>50</sup> *Ibid.* hlm.126

- (2) *Container* atau *liftvan* dari kapal atau perahu tidak cocok untuk pengangkutan barang.
- (3) Kecuali bila bertanggung atau pegawai-pegawainya tidak mengetahui ketika barang-barang dimuat bahwa kapal atau perahu tidak laik laut, atau *container* atau *liftvan* tidak cocok untuk pengangkutan barang.
- c) Bahaya perang. Asuransi ini tidak menjamin kerugian, kerusakan, atau biaya atas barang yang ditanggung yang disebabkan oleh<sup>51</sup>
- (1) Peperangan, perang sipil, revolusi, pemberontakan, perlawanan bersenjata, atau kegaduhan sipil yang diakibatkannya, atau setiap tindakan permusuhan oleh atau terhadap kekuasaan yang berperang
- (2) Perampasan, penyitaan, penahanan, penawanan, penangkapan maupun akibat-akibatnya atau setiap perbuatan untuk tujuan yang demikian
- (3) Ranjau, torpedo, bom, atau senjata perang lainnya yang terlantar
- d) Bahaya permogooan. Asuransi ini juga tidak menjamin kerugian, kerusakan, atau biaya atas barang yang ditanggung yang disebabkan oleh :<sup>52</sup>

---

<sup>51</sup> *Ibid.* hlm. 126

<sup>52</sup> *Ibid.* hlm. 127

- (1) Pemogokan, pencegahan buruh-buruh bekerja, atau orang-orang yang ambil bagian dalam kerusuhan buruh, huru-hara atau kegaduhan sipil.
- (2) Setiap perbuatan teroris atau setiap perbuatan yang bermotif politik.

Tabel 1 Perbandingan antara *Institute Cargo Clause A / B / C*<sup>53</sup>

INSTITUTE CARGO CLAUSES 1/10/82			
Risiko	Clause A	Clause B	Clause C
kebakaran atau peledakan	Ya	Ya	Ya
kapal kandas, terdampar, tenggelam atau terbalik	Ya	Ya	Ya
alat angkut darat tabrakan, terbalik atau keluar rel;	Ya	Ya	Ya
tabrakan kapal atau benturan kapal dengan benda-benda lain kecuali air	Ya	Ya	Ya
pembongkaran barang di pelabuhan darurat	Ya	Ya	Ya
gempa bumi, letusan gunung berapi atau sambaran petir;	Ya	Ya	Tidak
pengorbanan kerugian umum ( <i>general average sacrifice</i> )	Ya	Ya	Ya
<i>Jettison</i> : Pembuangan kargo keluar kapal (laut)	Ya	Ya	Ya
barang tersapu ombak ke laut ( <i>washing overboard</i> )	Ya	Ya	Tidak
masuknya air laut, air danau atau air sungai ke dalam kapal, palka kapal, kontainer, atau tempat penyimpanan	Ya	Ya	Tidak
kerugian total per koli, karena terlempar atau jatuh ke laut selama pemuatan atau pembongkaran barang ke atau dari kapal ( <i>sling loss</i> )	Ya	Ya	Tidak
General average contribution : kontribusi kerugian G.A.	Ya	Ya	Ya
Both to blame collision : kontribusi tubrukan kapal v kapal	Ya	Ya	Ya
Banjir, angin topan, tanah longsor, pergerakan tanah, tsunami	Ya	Tidak	Tidak
Pencurian, perampokan, bajing locat	Ya	Tidak	Tidak
Terjatuh, tersodok forklift, risiko bangkar-muat lainnya	Ya	Tidak	Tidak
Kerusakan akibat kecelakaan lainnya ( <i>Accidental damage</i> ) yang tidak disebutkan di atas **)	Ya	Tidak	Tidak

\*) Ya: Dijamin vs Tidak: Tidak dijamin

\*\*) Jaminan Clause A adalah All Risks atas segala risiko kecuali yang dinyatakan dalam Pengecualian

\*\*\*) Risiko Perang dan Kerusuhan (War & Strikes) adalah risiko tambahan yang dapat dijamin

<sup>53</sup> Imam Musjab, 2012, *Institute Cargo Clauses A/B/C – a Comparison*, <https://ahliasuransi.com/institute-cargo-clauses-a-b-c-a-comparison/> (diakses pada 22 Mei 2019)

Tabel tersebut menunjukkan bahwa adanya perbedaan pertanggungansan resiko antara ICC A, ICC B dan ICC C dimana ICC A adalah yang paling luas pertanggungannya sedangkan ICC B sedikit lebih luas daripada ICC C, contohnya apabila terjadi kerugian akibat gempa bumi, letusan gunung berapi atau sambaran petir maka ICC A dapat mengganti kerugian akibat peristiwa tersebut namun apabila tertanggung menggunakan ICC B atau ICC C maka tertanggung tidak dapat ganti rugi karena peristiwa tersebut bukanlah resiko yang dilindungi

c. *Institute Cargo Clause (ICC)* di Indonesia

Walaupun *ICC* merupakan polis asuransi dari Inggris, *ICC* telah diakui oleh Asosiasi Asuransi Umum Indonesia (AAUI) sebagai pedoman pelaksanaan asuransi pengangkutan barang melalui laut. Bahasa yang dipakai pada polis, yaitu bahasa Inggris dengan menerapkan dan acuannya pada kebiasaan di Inggris.

Di Indonesia sendiri, polis yang digunakan untuk asuransi pengangkutan barang yaitu disebut dengan "Polis Asuransi Pengangkutan Barang Indonesia (PSAPBI). PSAPBI ini di ciptakan oleh Asosiasi Asuransi Indonesia, maka bahasa yang digunakan juga bahasa Indonesia. Polis ini merujuk ke Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Indonesia PSAPBI juga terdapat 3 jenis yaitu Jaminan 1, 2 dan 3. *ICC* menggunakan istilah A, B & C maka PSAPBI menggunakan istilah 1, 2 dan 3. Jika sudah *familiar*

dengan isi *ICC A, B dan C* maka secara garis besar kita juga akan familiar dengan isi PSAPBI jaminan 1, 2 & 3". Jika dibaca dan dibandingkan, isi *wording* dari PSAPBI seperti isi polis *ICC* yang diterjemahkan ke bahasa Indonesia. Namun ada hal yang membedakan antara kedua asuransi ini, yaitu *ICC* dapat digunakan untuk menjamin pengiriman dalam negeri dan luar negeri, sedangkan PSAPBI hanya bisa digunakan untuk pengiriman di Indonesia saja.

Selain PSAPBI adapun polis asuransi pengangkutan laut yang ada di Indonesia yaitu "Polis *standard* Dewan Asuransi Indonesia, disingkat DAI. Polis *standard* DAI terdapat 2 jenis yaitu Jaminan B dan Jaminan A. Jaminan B DAI *coverage* nya *All Risk* dengan beberapa pengecualiannya, sedangkan Jaminan A DAI *coverage* nya mirip dengan PSAPBI jaminan B. Namun saat ini, polis DAI sudah sangat jarang yang menggunakan, polis-polis asuransi yang lebih sering digunakan yaitu *ICC* atau PSAPBI".<sup>54</sup>

## **B. Kecelakaan Kapal**

### **1. Pengertian Kecelakaan Kapal**

#### **a. Pengertian Kecelakaan Kapal**

Aktivitas yang dilakukan dalam ruang lingkup dunia pelayaran di Indonesia pastinya akan terus meningkat seiring

---

<sup>54</sup> Melkisedek, 2019, *Jenis Asuransi Pengiriman Barang*, [www.adjusterasuransi.com](http://www.adjusterasuransi.com) (diakses pada tanggal 15 Februari 2020)

berkembangnya zaman. Maka risiko yang terjadi seperti seperti insiden kecelakaan kapal dapat dialami oleh siapapun baik tidak disengaja maupun disengaja. Adapun definisi tentang kecelakaan kapal terdapat dalam Pasal 1 Ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, yaitu

“Kecelakaan Kapal adalah suatu kejadian dan/atau peristiwa yang disebabkan oleh faktor eksternal dan/atau internal dari kapal, yang dapat mengancam dan/atau membahayakan keselamatan kapal, jiwa manusia, kerugian harta benda, dan kerusakan lingkungan maritim”

Sebelum adanya Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019, Kecelakaan kapal diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dalam Pasal 245 yang berbunyi:

“Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:

- a. kapal tenggelam;
- b. kapal terbakar;
- c. kapal tubrukan; dan
- d. kapal kandas.”

KUHDagang tidak menyebutkan pengertian kecelakaan kapal secara spesifik, namun dalam Pasal 637 KUHDagang menyebutkan bahwa penanggung harus bertanggung jawab jika terjadi kerugian yang timbul dari barang yang dipertanggungkan.

Bunyi Pasal 637 KUHDagang yaitu:

“Kerugian dan kerusakan yang menimpa kepada barang-barang yang dipertanggungkan karena angin taufan, hujan lebat, pecahnya kapal, terdamparnya kapal, menggulingnya kapal, penubrukan, karena kapalnya dipaksa mengganti haluan atau perjalanannya, karena pembuangan barang-

barang ke laut; karena kebakaran, paksaan, banjir perampasan, bajak laut atau perampok, penahanan atas perintah dari pihak atasan, pernyataan perang, tindakan-tindakan pembalasan; segala kerusakan yang disebabkan karena kelalaian, kealpaan atau kecurangan nakhoda atau anak buahnya, atau pada umumnya karena segala malapetaka yang datang dari luar, yang bagaimanapun juga, kecuali apabila oleh ketentuan undang-undang atau oleh sesuatu janji di dalam polisnya, si penanggung dibebaskan dari pemikiran sesuatu dari berbagai bahaya tadi”

#### b. Penyebab Kecelakaan Kapal

Kecelakaan yang mungkin dapat terjadi pada kapal pada umumnya adalah:

- 1) Kesalahan manusia
- 2) Kapal bertubrukan (*collision*) dengan kapal lain.
- 3) Kapal kandas (*stranding/ aground*).
- 4) Kapal tenggelam terkena cuaca buruk.
- 5) Kapal terbakar (*fire*).
- 6) Kapal mengalami kerusakan pada mesin (*engine break*)
- 7) Kapal melakukan pencemaran (*pollution*)
- 8) Kapal memerlukan pertolongan, tetapi ditunda

#### **C. ANALISIS PERTIMBANGAN HAKIM DALAM MEMUTUSKAN PUTUSAN NOMOR 522/PDT.G/2010/ PN.JKT.PST DENGAN ISI POLIS INSTITUTE CARGO CLAUSE B NOMOR TMD/MINL/08-MO27157**

Bersumber dari putusan pengadilan dan tinjauan pustaka di atas, maka penulis akan menganalisis permasalahan kedua, yaitu pertimbangan hakim dalam menyelesaikan perkara ini. Pengambilan

keputusan yang dibutuhkan hakim, dengan pemeriksaan dan pengadilannya, hakim diwajibkan untuk memproses data yang didapatkan saat siding, dari pembuktian, persangkaan, pengakuan ataupun pengungkapan persidangan yang berdasar dari rasa tanggung jawab, keadilan dan sifatnya obyektif.<sup>55</sup>

Kasus ini terjadi karena adanya penafsiran yang berbeda antara tertanggung dan penanggung mengenai penyebab terjadinya kerugian yang dialami tertanggung. Bermula pada saat PT. Lintas Kumala Abadi yang mengasuransikan kontainernya kepada PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia. Pada tanggal 17 Juni 2009, kapal pengangkut barang MV. Lintas Barito yang memuat 73 unit kontainer milik tertanggung miring dan menyebabkan kontainer milik tertanggung jatuh. Tertanggung mengajukan klaim ganti rugi, berupa biaya penyelamatan dan perbaikan sebesar Rp.600.000.000. Setelah menerima pengajuan klaim, penanggung menunjuk PT. Mc. Larens Indonesia sebagai perusahaan penilai kerugian untuk melakukan survey terkait peristiwa yang dialami tertanggung. Hasil survey PT. Mc. Larens

Indonesia mengemukakan bahwa, setelah proses bongkar muat selesai, MV. Lintas Barito mengalami oleng dan miring 80 derajat sehingga menyebabkan 53 unit dari 73 unit kontainer milik tertanggung

---

<sup>55</sup> Hasanudin, *Pertimbangan Hukum Hakim Dalam Putusan Perkara Perdata Dengan Menggunakan Terjemahan Burgerlijk Wetboek* <https://pn-tilamuta.go.id/2016/07/12/pertimbangan-hukum-hakim-dalam-putusan-perkara-perdata-dengan-menggunakan-terjemahan-burgerlijk-wetboek/> (diakses pada tanggal 10 Januari 2020)

jatuh ke laut. Berdasarkan hasil laporan tersebut, pihak penanggung menolak ganti rugi dengan 2 alasan, yaitu alasan yang pertama (1) penyebab kerugian bukan dalam kondisi yang dicover butir 1.1.2 ICC B, yaitu karena kapal kandas, tenggelam atau terbalik tetapi hanya mengalami miring. Dalam dalilnya, penanggung menjelaskan definisi *caspsized* atau terbalik menurut *marine terms* adalah harus memenuhi paling tidak salah satu kondisi-kondisi sebagai berikut:

1. Kapal terbalik sehingga tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya lagi
2. Kapal miring 90 derajat
3. Kapal terbalik sehingga bagian bawah dari kapal dapat dilihat

Berikutnya alasan yang kedua (2) adalah klaim yang diajukan oleh penggugat harus memenuhi kondisi sebagai berikut:

1. Kerugian terjadi pada saat proses pemuatan atau proses bongkar muat.
2. Kerugian yang dialami penggugat adalah kerugian secara menyeluruh atau *total loss*.

Akibat penolakan dengan alasan tersebut, tertanggung mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dengan gugatan penanggung melakukan wanprestasi dan beriktikad buruk karena menolak klaim ganti rugi. Tertanggung juga menuntut penanggung untuk membayar ganti rugi keterlambatan pembayaran sebesar 10% setiap bulannya yang dihitung sejak mulai tanggal 17 Mei

2008 sampai dengan penanggung melunasi seluruh hutangnya kepada tertanggung, serta mengesahkan sita jaminan atas harta kekayaan penanggung baik berupa barang-barang bergerak maupun yang tidak bergerak.

Dalam gugatan yang diajukan tertanggung, hakim seadil-adilnya (*ex aequo et bono*) telah menjatuhkan putusan dengan menolak seluruh eksepsi tergugat dan mengabulkan gugatan penggugat sebagian. Dalam pertimbangan hakim, miringnya kapal yang memuat barang barang milik tertanggung hingga 80 derajat dapat dikelompokkan dalam keadaan kandas, karam, tenggelam atau terbalik, yang jelas dalam keadaan apapun ternyata kapal tersebut dalam keadaan yang tidak layak atau tidak normal, dan tidak dapat menjalankan fungsinya lagi sebagai alat angkut karena keadaan tersebut. Pertimbangan yang selanjutnya bahwa dalam klausula tersebut, dengan dipergunakannya kata “atau” menurut Majelis Hakim terdapat 3 hal alternatif atau pilihan keadaan/ peristiwa yang ditanggung oleh penanggung, yaitu:

1. Adanya kerugian total per koli hilang terlempar, atau
2. Jatuh selama dimuat ke, atau
3. Dibongkar dari kapal atau perahu

Dari ketiga keadaan/ peristiwa yang ditanggung oleh penanggung tersebut, majelis hakim menyimpulkan peristiwa yang paling sesuai yang dialami oleh tertanggung adalah pilihan kedua (2) yaitu “jatuh selama dimuat ke”, hal ini sebagaimana ternyata dari bukti (P-3, T-1, T-2). Hakim

juga menolak uang paksa yang diajukan penggugat dengan alasan hukum yang berlaku. Maka berdasarkan penjelasan di atas, penulis akan menganalisa pertimbangan hakim satu demi satu.

Berdasarkan pertimbangan hakim, yang menyatakan bahwa penanggung harus mengganti kerugian tertanggung karena kapal miring 80 derajat bisa disamakan dengan kandas, tenggelam dan terbalik, menurut penulis pertimbangan tersebut kurang tepat karena menyimpang dari isi Polis ICC B *butir 1.1.2*. Polis ICC B menjamin barang rusak sebagian (*particular loss*) jika penyebabnya itu akibat kapal kandas, karam dan tenggelam sesuai dengan butir 1.1.2. Berdasarkan pada fakta hukum yang telah dinilai dan dikemukakan PT. Mc. Larens Indonesia, pada saat proses pemuatan telah selesai, kapal MV. Lintas Barito tiba-tiba miring hingga 80 derajat (bukti T-4) dan kontainer yang jatuh ke sungai sebanyak 34 *teus* (bukti T-4). Walaupun benar adanya bahwa dalam ICC B tidak ada penjelasan mengenai pembatasan pengertian kapal terbalik, namun menurut penulis kecelakaan kapal miring berbeda dengan kandas, tenggelam atau terbalik, karena benda yang mengalami kemiringan hanya sampai batas sudut tertentu saja, lebih dari batas yang ditentukan maka tidak dapat dikatakan miring. Sebagai contoh Menara Pisa yang ada di Italy. Menara Pisa di Italia dibangun sejak tahun 1173 dan baru rampung pada tahun 1372. Awalnya, menara ini bisa berdiri tegak, namun pada Tahun 1178 bangunan menara mulai miring. Saat ini Menara Pisa masih berdiri dan

bersandar ke Selatan dengan kemiringan 3,99 derajat.<sup>56</sup> Bayangkan jika Menara Pisa melebihi batas kemiringan tersebut, maka Menara Pisa bisa roboh ini berarti kata miring memiliki maknanya sendiri.

Dalam dalil penanggung menguraikan definisi-definisi terbalik menurut *marine terms* yaitu:

1. Capsized : Merujuk pada keadaan dimana suatu perahu atau kapal terbalik sehingga tidak berfungsi sebagaimana mestinya
2. Capsized : Peristiwa terbaliknya suatu kapal/ perahu diatas air akibat suatu kecelakaan/ insiden
3. Capsized : Adalah istilah yang digunakan pada saat suatu kapal/ perahu miring pada sudut 90 derajat atau terbalik pada saat di air
4. Capsized : Saat sebuah perahu terbalik dan terlihat sisi/ bagian bawahnya

Berdasarkan definisi di atas penanggung menyimpulkan bahwa kapal terbalik paling tidak memenuhi salah satu kondisi sebagai berikut:

1. Kapal terbalik sehingga tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya lagi.
2. Kapal miring 90 derajat.
3. Kapal terbalik sehingga bagian bawah dari kapal dapat dilihat.

Dalam wawancara penulis dengan salah satu ahli di bidang pelayaran, *Second Officer di Kapal Bulk Carrier SK Shipping Korea*, Asep Soheh Irpan<sup>57</sup> kapal miring tidak sama dengan kapal kandas, tenggelam atau terbalik. Kapal dikatakan “miring” jika *center line* kapal tidak sejajar dengan garis normal. Penyebabnya bisa karena *center of*

---

<sup>56</sup> Serafica Gischa, *Mengapa Menara Pisa Miring tapi Tidak Roboh?* <https://www.kompas.com/skola/read/2020/02/29/080000769/mengapa-menara-pisa-miring-tapi-tidak-robok-?page=all>. (diakses pada tanggal 31 Juni 2020)

<sup>57</sup> Wawancara Asep Soheh Irpan ANT3, *Second Officer di Kapal Bulk Carrier SK Shipping Korea* pada tanggal 5 Agustus 2020 17.03 WITA melalui daring

*gravity* (CG) kapal keluar dari garis *center line* kapal. Istilah “miring” dalam bahasa Indonesia sepertinya mencakup dua istilah dalam dunia pelayaran yaitu “*Heel*” dan “*List*”. *Heel* berarti kemiringan kapal akibat adanya gaya dari luar misalnya angin, ombak, atau pun gaya akibat pergerakan dinamis kapal (*swell*). *Heel* sifatnya sementara. Kapal akan kembali pada keadaan seimbang (*equilibrium*) setelah gaya dari luar hilang. Sedangkan *list* berarti kemiringan kapal akibat adanya ketidakseimbangan distribusi bobot di atas kapal sehingga mengakibatkan *Center of Gravity* keluar dari *Center Line* kapal atau akibat stabilitas negatif. Kapal dikatakan “tenggelam” jika sayap (*bulkhead*) *deck* kapal terendam air dan badan kapal menyentuh dasar laut. Istilah “terbalik” digunakan bagi kapal dalam keadaan lunas kapal lebih tinggi daripada *deck* kapal. Keadaan ini akibat kapal sepenuhnya miring (90 derajat atau lebih). Kapal terbalik tidak serta merta tenggelam. Kapal yang masih bersandar di pelabuhan hampir tidak bisa mengenal istilah tenggelam, karena perairan di pelabuhan biasanya dangkal. Jika kapal tidak menyentuh dasar laut, tidak bisa disebut kandas. Ia juga tidak disebut karam karena kapal masih mengapung. Kapal tidak disebut tenggelam jika *deck* tidak terendam dan badan kapal tidak menyentuh dasar laut dan kapal tidak termasuk terbalik karena belum melebihi 90 derajat.

Menurut Sjaifudin Thahir sebagaimana dikutip dalam situs Maritim Indonesia<sup>58</sup>, kapal terbalik adalah situasi dan kondisi kapal yang awalnya miring, biasanya ke salah satu sisi kapal ke kiri atau ke kanan sehingga kapal tidak dapat berdiri tegak kembali atau kondisi kapal tidak bisa kembali seperti halnya pada posisi semula yaitu tegak. Menurutnya penyebab kapal terbalik adalah:

1. Dampak permukaan bebas tangki kapal
2. Pergeseran muatan kapal
3. Sifat muatan kapal
4. Kapal kandas
5. Kapal bocor
6. Cuaca buruk
7. Kebakaran kapal
8. Inkonsistensi periode *rolling* kapal dan periode gelombang laut

Dalam kasus ini terdapat *Note of Protest* (Bukti T-3) dari nahkoda yang ditujukan untuk melaporkan kecelakaan yang menimpa kapalnya. *Note of Protest* atau *Sea Protest* adalah dokumen legal, berisi pernyataan dari Nakhoda bahwa kapal dalam pelayarannya telah mengalami keadaan di luar kendalinya yang dapat berakibat timbulnya kerugian atau kerusakan. Keadaan itu misalnya cuaca buruk<sup>59</sup>. Tujuan

---

<sup>58</sup> Sjaifuddin Thahir, 2019, *Menganalisa Penyebab Kapal Terbalik*, <https://maritimindonesia.co.id/2019/12/menganalisa-penyebab-kapal-terbalik/> (diakses pada tanggal 20 September 2020)

<sup>59</sup> Suprpto, 2020, *Apa arti Marine Note Of Protest*, <https://www.kamuspelaut.com/2020/06/apa-arti-marine-note-of-protest.html> (Diakses Pada Tanggal 22 September 2020)

dokumen ini dibuat untuk melindungi *percarter* atau pemilik kapal dari tanggung jawab bila terjadi kerusakan muatan, kerusakan kapal atau kapal lain jika disebabkan cuaca buruk itu. Dalam hal ini jika kapal atau muatan tersebut telah diasuransikan maka yang bertanggung jawab untuk mengganti kerugian adalah perusahaan asuransi. Namun perlu diketahui bahwa pihak asuransi akan mengganti kerugian asalkan kerugian tersebut ditanggung dalam polis yang diperjanjikan, dalam hal ini jika penyebab kecelakaan kapal di luar kendali maka hal ini dinamakan keadaan kahar (*force majeure*). “Keadaan kahar adalah suatu keadaan yang terjadi di luar kehendak para pihak dan tidak dapat diperkirakan sebelumnya sehingga kewajiban yang ditentukan dalam kontrak menjadi tidak dapat dipenuhi”.<sup>60</sup> Dalam polis *ICC B* menanggung kerugian yang diakibatkan oleh keadaan kahar, terdapat dalam butir 1.1.6 yaitu disebabkan oleh gempa bumi, letusan gunung berapi atau petir. Dalam kasus yang dialami PT. Lintas Kumala Abadi, penyebab kapal MV. Lintas Barito menjadi miring adalah akibat cuaca buruk, namun dalam *note of protest* tersebut tidak menjelaskan jenis cuaca buruk yang dialami. Maka dalam hal ini yang harus dilihat adalah penyebab cuaca buruk itu apakah kapal tersebut menjadi kandas, karam tenggelam atau terbalik. Jika penyebab kerugian tersebut tidak memenuhi apa yang tertulis dalam polis maka kerugian yang timbul

---

<sup>60</sup> Pasal 91 Ayat (1) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2015 Tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 Tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah

bukanlah menjadi tanggung jawab penanggung.

Maka berdasarkan penjelasan di atas, penulis sependapat dengan pihak PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia yang menolak klaim tergugat dengan alasan penyebab kerugian tersebut bukan dalam kondisi yang dijamin angka 1.1.2 *ICC B* karena kapal miring 80 derajat berbeda dengan kapal yang kandas, tenggelam dan terbalik. Fakta jatuhnya kontainer sebagai akibat miringnya kapal (bukan terbaliknya kapal) juga didukung dengan berita acara insiden yang ditandatangani oleh *Chief Officer* dan *Port Supervisor*, yang menyatakan jatuhnya kontainer diakibatkan miringnya kapal MV. Lintas Barito.

Selanjutnya pada alasan yang kedua, menurut penanggung klaim yang diajukan oleh tertanggung harus memenuhi kondisi sebagai berikut:

1. Kerugian terjadi pada saat proses pemuatan atau proses bongkar muat
2. Kerugian yang dialami penggugat adalah kerugian secara menyeluruh atau *total loss*

Dalam arti, penanggung hanya dapat memenuhi klaim jika kontainer milik tertanggung jatuh selama proses dimuat ke kapal dan kontainer tersebut harus rusak secara menyeluruh (*total loss*). Berdasarkan fakta hukum yang ada, dengan melihat surat berita acara insiden di MV Barito tertanggal 17 April 2009 yang dibuat oleh *Port Supervisor* Riau Pulp Buatan Terminal dan *Chief Officer* MV. Lintas Barito yang menyatakan bahwa:

1. Pada hari Jumat, 17 April 2009, pukul 02.20 WIB pemuatan telah selesai.
2. Pada pukul 03.00 WIB kapal berubah posisi lagi dari miring kanan ke miring kiri dan pihak kapal masih melakukan upaya untuk meng-*adjust air ballast* kemudian pada pukul 04.45 WIB kapal tiba-tiba oleng lagi dari kiri ke kanan sehingga muatan *on deck* kontainer *paper* jatuh ke sungai sebanyak 38 Teus.
3. *Statement of Fact* yang ditandatangani Master MV Lintas Barito menyatakan *loading complete* pada tanggal 17 April 2009, pukul 02.20 WIB.
4. *Time Sheet* dari perusahaan Bongkar Muat PT Riau Andalas Jasa Dermaga menyatakan *loading completed* pada tanggal 17 April 2009, pukul 02.20 WIB.

Berdasarkan pernyataan tersebut, hal ini membuktikan bahwa kontainer tersebut jatuh pada saat selesai pemuatan dan dari 73 kontainer yang dijamin, hanya 38 buah yang jatuh (*partial loss*), itupun karena kapalnya miring, bukan pada saat proses *loading* dan *unloading*. Namun, majelis hakim menilai bahwa kondisi tersebut dapat disamakan dengan jatuh pada saat proses pemuatan berlangsung.

Oleh sebab itu penulis menilai pertimbangan hakim tidak tepat karena mengesampingkan fakta yang terjadi di lapangan. Jika berdasarkan pada isi polis yaitu butir 1.3 *ICC B* yang berbunyi: "kerugian total per koli hilang terlempar atau jatuh selama dimuat ke, atau

dibongkar dari, kapal atau perahu”, artinya polis *ICC B* hanya dapat dipenuhi jika kondisi barang rusak seluruhnya (*total loss*), barang jatuh selama dimuat ke kapal (*loading*) dan dibongkar dari kapal (*unloading*). Menurut penulis, penulisan klausul sudah jelas sehingga tidak dapat ditafsirkan lagi ke pengertian yang lain. Maka seharusnya tertanggung mengetahui jika kondisi klaim yang ada pada *ICC B* harus mencakup *total loss* dan jatuh akibat proses *loading unloading*. Klaim rusak seluruhnya (*total loss*<sup>61</sup>) hanya dapat diklaim jika, barang jatuh pada saat proses sedang diangkut atau proses pembongkaran. Menurut Melkisedek Sibarani<sup>62</sup>, dalam kasus ini dari pengertian dan pengalaman beliau dalam mempelajari *ICC*, kedua kondisi di atas harus dipenuhi barulah kerugian dijamin oleh polis. Dalam analisa penulis bahwa kerugian yang ditanggung oleh polis, secara kumulatif harus memenuhi syarat jatuh saat proses pemuatan dan kontainer tersebut harus mengalami rusak seluruhnya (*total loss*). Jika tertanggung ingin mengklaim rusak sebagian (*partial loss*) kerugian tersebut harus sesuai yang dicantumkan pada pasal 1.1 *ICC B*. Namun dalam fakta yang ada tertanggung tidak dapat mengklaim kerugian *total loss* karena barangnya tidak memenuhi isi polis yang jatuh saat proses pemuatan melainkan

---

<sup>61</sup> *Total Loss* adalah “suatu kerugian/ kerusakan dikatakan *total loss* apabila barang tersebut hancur total, tidak berbentuk sama sekali, musnah seluruhnya, kegunaannya hilang sama sekali.” (Afrianto Budi, *Jenis Klaim Asuransi Marine Cargo*, <https://www.akademiasuransi.org/2012/10/jenis-klaim-asuransi-marine-cargo.html> Diakses pada tanggal 17 September 2020)

<sup>62</sup> Wawancara Melkisedek Sibarani praktisi asuransi MS Insurance Adjuster, Sabtu 23 Februari 2020, pukul 17.54 WITA melalui daring

faktanya, barang tersebut selesai dimuat di atas kapal. Penanggung juga tidak dapat mengklaim kerugian *partial loss* karena untuk dapat mengklaim kerugian sebagian kapal harus mengalami kecelakaan kapal kandas, karam atau tenggelam bukan karena kapal miring sehingga sudah jelas tertera kerugian yang dialami bertanggung tidak dijamin dalam klausul yang ada pada polis ICC B.

Majelis hakim juga menimbang bahwa kapal tersebut dalam keadaan yang tidak layak atau tidak normal, dan tidak dapat menjalankan fungsinya lagi sebagai alat angkut. Dalam ilmu pelayaran, kapal yang miring tetap layak berlayar selama persyaratan dari *International Safety Management (ISM) Code* terpenuhi dan semua fungsi *safety* dan operasional kapal terpenuhi sesuai peraturan internasional. Walaupun belum ada batas pada kemiringan berapa derajat sebuah kapal layak berlayar atau tidak, namun jika miring 80 derajat seperti dalam kasus kapal ini, kemungkinan besar sudah termasuk kategori tidak layak.<sup>63</sup> Dalam Pasal 1 angka 33 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, memberikan pengertian mengenai kelaiklautan kapal:

“Keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.”

---

<sup>63</sup> Wawancara Asep Soheh Irpan ANT3, *Second Officer di Kapal Bulk Carrier SK Shipping Korea*, pada tanggal 5 Agustus 2020 17.03 WITA melalui daring

Menurut R.P Suyono hal-hal yang harus diperhatikan saat kapal yang masih bersandar tiba-tiba mengalami kerusakan yaitu .<sup>64</sup>

1. Apakah kapalnya sendiri atau kapal yang berada di dekatnya yang sedang mencoba mesin utamanya sedemikian rupa sehingga musibah terjadi.
2. Apakah tali-tali dari kapal yang sandar berada dalam keadaan rusak, *slack* atau kurang berfungsi.
3. Kekuatan dan arah arus.
4. Identitas dari para saksi yang berada di darat.
5. Foto dari kerusakan yang terjadi pada kapal sendiri dan bila mungkin juga foto dari kapal yang menyebabkan kerusakan.

Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa nakhoda bertanggung jawab atas kecelakaan kapal yang terjadi. Nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib melaporkan kepada .<sup>65</sup>

- “1. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia; atau
2. Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila kecelakaan kapal terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.”

Menurut Pasal 217 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal di pelabuhan. Fungsi Syahbandar di

---

<sup>64</sup> R.P. Suyono, *Op.Cit.*, hlm.189

<sup>65</sup> Pasal 248 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

atur dalam Pasal 207 ayat 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu:

“Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum dibidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.”

Tugas Syahbandar diatur dalam Pasal 208 ayat (1) bagian a Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi bahwa

“dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1), Syahbandar mempunyai tugas mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan.”

Namun dalam putusan hakim nomor 522/PDT.G/2010/PN.JKT.PST tidak menjelaskan secara detail mengenai apakah Syahbandar memeriksa kapal sebelum kapal berangkat. Dalam kasus ini, tidak diketahui, apakah kapal sudah diperiksa Syahbandar dan siap berangkat atau masih menunggu akan diperiksa Syahbandar, namun terdapat dokumen mengenai peristiwa yang terjadi, yaitu:

1. Berita acara yang dibuat oleh *Port Supervisor* Riau Pulp Terminal dan *Chief Officer* MV. Lintas Barito yang menyatakan:
  - a. Pada hari Jumat, 17 April 2009, pukul 02.20 WIB pemuatan telah selesai.
  - b. Pada jam 03.00 WIB kapal berubah posisi lagi dari miring kanan ke miring kiri dan pihak kapal masih melakukan upaya untuk meng

*adjust air ballast* kemudian pada pukul 04.45 WIB kapal tiba-tiba oleng lagi dari kiri ke kanan sehingga muatan *on deck* kontainer *paper* jatuh ke sungai sebanyak 38 Teus.

Dalam hal ini, penanggung menggunakan berita acara yang dibuat oleh *Port Supervisor* Riau Pulp Buatan Terminal dan *Chief Officer* MV. Lintas Barito. Menurut penulis, berita acara yang dibuat oleh *Port Supervisor* Riau Pulp Buatan Terminal dan *Chief Officer* MV Lintas Barito adalah dokumen berita acara terperiksa. Pasal 1 angka 7 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, berita acara terperiksa adalah:

“Dokumen bukti hasil Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal yang diperoleh melalui suatu prosedur pemeriksaan untuk meminta keterangan terperiksa mengenai kejadian dan/atau peristiwa kecelakaan kapal.”

Berita acara terperiksa akan digunakakan sebagai dokumen Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal dimana nantinya digunakan sebagai Pemeriksaan Kecelakaan Kapal lebih lanjut.

Sedangkan *port supervisor* dan *chief officier* merupakan pihak-pihak yang memberikan keterangan pada berita acara terperiksa, sesuai dalam Pasal 10 ayat (5) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal yang berbunyi:

“Pihak terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (4) meliputi:  
a. Nakhoda;  
b. Anak buah kapal;

- c. Pemilik atau operator kapal;
- d. Petugas pandu;
- e. Badan usaha pelabuhan atau pengelola terminal khusus yang mengelola dan mengoperasikan pemanduan; dan
- f. Pihak terkait lainnya meliputi:
  1. Pegawai perusahaan angkutan laut;
  2. *Designated person ashore*
  3. Badan Usaha Pelabuhan, pengelola terminal untuk kepentingan sendiri, atau pengelola terminal khusus;
  4. UPT; dan/atau
  5. Instansi pemerintah.”

Berdasarkan *Supervision of Port Operations National Occupational Standard (NOS)*, *port supervisor* bertanggung jawab untuk mengarahkan dan mengelola lini pertama dan mengelola personel operasional dan kegiatan yang terkait dengan pemindahan kargo dan penumpang antara kapal dan area penyimpanan kargo/ terminal penumpang.

Terminal RAPP Buatan Riau merupakan terminal khusus<sup>66</sup>. Pasal 1 angka 3 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2017 Tentang Terminal Khusus Dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri, menyebutkan terminal khusus merupakan:

“Terminal yang terletak di luar ddaerah lingkungan kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.”

---

<sup>66</sup> Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Km 176 Tahun 2020 Tentang Pemberian Izin Penggunaan Sementara Terminal Khusus Industri Pulp Dan Kertas PT Riau Andalan Pulp And Paper Di Desa Penyengat Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak Provinsi Riau Untuk Melayani Repentingan Umum,

Pengelolaan terminal khusus dilakukan oleh badan usaha tertentu yang sesuai dengan usaha pokoknya. Mengenai fungsi syahbandar, dijalankan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Tanjung Buton di Kabupaten Siak.

Sedangkan *chief officer* kapal atau yang biasa disebut mualim I merupakan pemimpin di *deck* departemen. *Chief officer* merupakan salah satu manajemen level dari 4 (empat) perwira di *deck* departemen yang bertanggung jawab langsung kepada nakhoda dan merupakan penanggungjawab kedua setelah nakhoda serta penanggung jawab pertama jika nakhoda tidak berada di atas kapal<sup>67</sup>. Tugas-tugas penting *Chief Officer (CO)*, adalah:

- “1. Bertanggung jawab dalam bernavigasi.
  2. Bertanggung jawab dalam hal operasional cargo termasuk bongkar, muat dan perencanaan pemuatan.
  3. Bertanggung jawab dalam perawatan peralatan bongkar muat yang berada diatas kapal.”
1. Bertanggung jawab melakukan perhitungan stabilitas kapal.

Dalam hal ini kemungkinan pada saat kejadian, nakhoda sedang melakukan upaya *meng-adjust air ballast* sehingga tidak melihat kejadian saat kontainer tumpah ke laut dan *chief officier*-lah yang melihatnya

---

<sup>67</sup> Indonesian Sailor, 2017, *Tugas dan Tanggung Jawab Chief Officer*, <https://indonesian-sailor.blogspot.com/2017/12/tugas-dan-tanggung-jawab-chief-officer.html> (diakses pada tanggal 21 September 2020)

karena salah satu tugas *chief officer* adalah bertanggung jawab dalam hal operasional kargo termasuk bongkar, muat dan perencanaan pemuatan. Berdasarkan *note of protest* dari nakhoda diketahui penyebab kapal miring MV. Lintas Barito akibat cuaca buruk, namun tidak menutup kemungkinan ada faktor-faktor lain yang dapat terjadi. Berita acara yang ada hanya sebagai pelengkap dokumen untuk membuktikan bahwa dalil penanggung yang tidak bisa menjamin kerugian bertanggung karena kapal tersebut miring dan proses pemuatan kontainer telah selesai. Menurut penulis alangkah lebih baik jika menggunakan berita acara pendahuluan kecelakaan kapal yang telah diverifikasi oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh menteri, karena berita acara tersebut paling sedikit memuat :<sup>68</sup>

- “1. Keterangan diperiksa dan data kapal
2. Bukti terjadinya kecelakaan kapal
3. Jalannya peristiwa kecelakaan kapal; dan
4. Dugaan faktor penyebab terjadinya kecelakaan kapal”

Berita acara tersebut juga penting sebagai pembuktian kepada hakim tentang kondisi kapal, apakah kapal tersebut dalam keadaan laik laut atau tidak karena kapal laik laut menurut Pasal 1 angka 33 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu:

“Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan

---

<sup>68</sup> Pasal 14 Ayat 2 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal

pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.”

Hal ini diperjelas lagi dengan Pasal 117 Ayat (2) Undang-Undang

Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu:

“Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi:

1. Keselamatan kapal;
2. Pencegahan pencemaran dari kapal;
3. Pengawakan kapal;
4. Garis muat kapal dan pemuatan;
5. Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang;
6. Status hukum kapal;
7. Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan
8. Manajemen keamanan kapal.”

Maka berdasarkan penjelasan di atas pertimbangan hakim mengenai ketidaklaiklautan kapal sudah tepat. Dalam hal ini hakim mempertimbangkan bahwa kapal miring dapat dikategorikan dengan keadaan tidak normal yang mirip dengan kandas tenggelam atau terbalik, yang jelas dalam keadaan apapun ternyata kapal tersebut dalam keadaan yang tidak layak atau tidak normal, dan tidak dapat menjalankan fungsinya lagi sebagai alat angkut karena keadaan tersebut. Walaupun kapal yang menjadi miring tidak dapat disamakan dengan kapal kandas, tenggelam atau terbalik namun kondisi-kondisi tersebut sama-sama dalam keadaan yang tidak normal, berdasarkan syarat kelaiklautan kapal yang harus dipenuhi yaitu terdapat dalam Pasal 117 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

yaitu kapal tersebut sudah tidak lagi mencangkup keselamatan kapal dan manajemen keselamatan kapal.

Dalam sebuah putusan Pengadilan Negeri Banjarmasin Nomor 851/Pid.Sus/2015/PN.Bjm, jaksa penuntut umum menuntut terdakwa atas tuduhan nakhoda melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak layak laut berdasarkan Pasal 117 ayat (2) huruf c Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Namun dalam pertimbangan hakim, nakhoda tersebut tidak bersalah karena berdasarkan Surat Persetujuan Pergerakan Kapal (*shifting*) dan Surat Persetujuan Pengawasan Bongkar/ Muat Barang, kapal yang sedang terdakwa jalankan tersebut tidak sedang dalam kondisi “berlayar” melainkan sedang melaksanakan “pergerakan kapal” (*shifting*) dan kapal masih berada di wilayah lingkungan Pelabuhan Banjarmasin, sehingga aturan mengenai ketidaklaikan suatu kapal sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal 117 ayat (2) huruf c yaitu pengawasan kapal tidak berlaku. Jika dilihat putusan di atas, hakim memutuskan perkara dengan melihat fakta-fakta yang ada di lapangan sehingga terdakwa bebas dari tuntutan penuntut umum.

Adapun pertimbangan hakim yang menolak gugatan tertanggung yang meminta ganti rugi keterlambatan sebesar 10% untuk setiap bulan yang dihitung sejak tanggal 17 Mei 2008 sampai penanggung melunasi seluruh pembayaran klaim kerugian kepada tertanggung serta sita

jaminan terhadap barang-barang/ aset milik penanggung. Hal ini dikenal dengan nama uang paksa (*dwangsom*). Uang paksa merupakan sejumlah uang yang harus dibayarkan pejabat yang bersangkutan atas tidak terlaksananya putusan pengadilan dalam kurun waktu yang telah ditentukan.<sup>69</sup> Jadi uang paksa merupakan hukuman terhadap pihak yang dikalahkan yang dimuat dalam putusan dan dikenakan setiap hari selama ia tidak memenuhi isi putusan sejak putusan itu memiliki kekuatan hukum tetap.<sup>70</sup> Uang paksa diatur dalam Pasal 606a, Pasal 606 b *Rechverordering* (RV) dan Pasal 225 *Herzien Inlandsch Reglement* (HIR) . Pasal 606 a dan 606 b RV berbunyi:

“Sepanjang suatu keputusan hakim mengandung hukuman untuk sesuatu yang lain daripada membayar sejumlah uang, maka dapat ditentukan, bahwa sepanjang atau setiap kali terhukum tidak memenuhi hukuman tersebut olehnya harus diserahkan sejumlah uang yang besarnya ditetapkan dalam keputusan hakim, dan uang tersebut dinamakan uang paksa.”

*“Bila putusan tersebut tidak dipenuhi, maka pihak lawan dari terhukum berwenang untuk melaksanakan putusan terhadap sejumlah uang paksa yang telah ditentukan tanpa terlebih dahulu memperoleh alas hak baru menurut hukum“*

Sedangkan Pasal 225 HIR berbunyi:

“Jika seorang yang dihukum untuk melakukan suatu perbuatan, tidak melakukannya di dalam waktu yang ditentukan hakim, maka pihak yang menang dalam keputusan dapat memohonkan”  
“kepada pengadilan negeri dengan perantaraan ketua, baik dengan surat, maupun dengan lisan, supaya kepentingan yang akan didapatnya, jika putusan itu dipenuhi, dinilai dengan uang

---

<sup>69</sup> Yuli Indrawati, “Uang Paksa: Tinjauan Hukum Keuangan Negara” Jurnal Hukum Dan Pembangunan Edisi Khusus Dies Natalis 85 Tahun FHUI, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, hlm.95

<sup>70</sup> Sudikno Mertokusumo, 1998, *Hukum Acara Perdata Indonesia Edisi Ketiga*. Liberty. Jogjakarta Hlm.44-45

tunai, jumlah mana harus diberitahukan dengan tentu jika permintaan itu dilakukan dengan lisan, harus dicatat”.

“Karena mengemukakan perkara dalam persidangan pengadilan negeri yang menolak perkara itu menurut pendapatnya dan menurut keadaannya, atau menilai permohonan yang telah diperintahkan tetapi belum dijalankan, atau yang menilai di bawah permohonan yang dikehendaki pemohon dan dalam hal ini yang berhutang dihukum membayarnya.”

Menurut penulis pertimbangan hakim dalam menolak tuntutan tersebut sudah tepat sebab bertanggung meminta sejumlah uang untuk mengganti kerugian yang dialaminya yaitu berupa biaya penyelamatan dan biaya perbaikan kontainer yang rusak. Uang paksa tidak dapat dikabulkan jika tuntutan dari tergugat yaitu berupa sejumlah uang. Walaupun belum ada peraturan yang mengatur mengenai syarat uang paksa namun terdapat yurisprudensi dari putusan Mahkamah Agung Nomor Nomor 791K/Sip/1972 yang kerap dikutip majelis hakim sebagai pertimbangan dalam penjatuhan uang paksa<sup>71</sup> Penulis mengutip isi Yurisprudensi Mahkamah Agung Nomor 791K/Sip/1972 dari sebuah putusan Pengadilan Negeri Bangko Nomor 25/Pdt.G/2018/PN.Bko, dimana isi Yurisprudensi Mahkamah Agung No. 791 K/Sip/1972 tersebut mengatakan:

“a. *Dwangsom* hanya bisa berlaku terhadap perkara tergugat yang telah melaksanakan perbuatan tertentu karena wanprestasi sebagaimana ditentukan di dalam pasal 1234 BW;

---

<sup>71</sup> Muhammad Yasin & Aida Mardhatillah, 2019, *Kaidah-Kaidah Yurisprudensi dalam Penjatuhan Dwangsom*, <https://pro.hukumonline.com/berita/baca/lt5dcd1c596f897/kaidah-kaidah-yurisprudensi-dalam-penjatuhan-dwangsom?page=2>, (diakses pada tanggal 20 September 2020)

- b. *Dwangsom* tidak bisa diterapkan dalam perkara perbuatan melawan hukum (PMH) ataupun perjanjian hutang piutang maupun perkara menyangkut masalah warisan.”

Penulis juga mengutip Yurisprudensi Mahkamah Agung Nomor 307K/Sip/1976, yang menyatakan:

- “a. Uang paksa (*Dwangsom*) tidak berlaku terhadap tindakan untuk membayar uang;
- b. *Dwangsom* akan ditolak apabila putusan dapat dilaksanakan dengan eksekusi riil.”

Maka berdasarkan penjelasan di atas, penulis menilai bahwa dalam kasus ini pertimbangan majelis hakim dalam menolak uang paksa (*dwangsom*) tertanggung yang berupa membayar ganti rugi keterlambatan sebesar 10% setiap bulannya dan sita jaminan atas harta kekayaan penanggung sudah tepat, karena tuntutan ganti rugi yang diminta oleh tertanggung kepada penanggung adalah berupa sejumlah uang dengan rincian biaya penyelamatan dan perbaikan sebesar Rp.600.000.000. Sama halnya dengan utang-piutang, tidak dapat dikenakan *dwangsom* apabila tuntutan pokoknya berupa ganti rugi berupa sejumlah uang. Dalam hal ini uang ganti rugi tidak bisa disamakan dengan uang paksa sebab ganti rugi merupakan jenis hukuman pokok yang diberikan kepada tergugat apabila tergugat terbukti melakukan perbuatan melawan hukum atau wanprestasi (ingkar janji), beban pembayaran tersebut harus dipenuhi tergugat setelah diputuskan dalam amar putusan hakim. Sedangkan uang paksa berupa sejumlah uang yang ditepakan oleh hakim pada amar putusan kepada tergugat dan diberlakukan apabila tergugat tidak melaksanakan hukuman yang

ditetapkan. *Uang Paksa* sifatnya adalah *assesoir*, artinya hukuman tambahan sebagai penjaga dan bisa sekaligus sebagai pemaksa agar putusan hakim dipatuhi/ dilaksanakan. Jadi uang paksa adalah merupakan suatu alat eksekusi secara tidak langsung.<sup>72</sup> Namun uang paksa (*dwangsom*) juga dapat dikabulkan di tingkat pengadilan negeri akibat perbuatan melawan hukum tetapi putusan tersebut harus memiliki kekuatan hukum yang tetap baru bisa dilaksanakan karena uang paksa harus dibayar oleh tergugat jika ia tidak memenuhi/ melaksanakan putusan<sup>73</sup>

Jika kasus ini diimplementasikan menggunakan hukum yang berlaku di Indonesia maka, pihak penanggung akan menggunakan asuransi pengangkutan laut menggunakan Polis Standar Asuransi Pengangkutan Barang Indonesia (PSAPBI). Isi dari PSAPBI sangat mirip dengan isi *ICC*, mulai dari risiko yang dijamin, pengecualian risiko, premi & klaim. Perbedaannya, PSAPBI hanya menjamin risiko yang rute pengangkutannya di dalam Indonesia saja. Maka jika dikaitkan dengan peristiwa yang dialami PT. Lintas Kumala Abadi dan PT. Tokio Marine Indonesia dalam kasus tertanggung menggunakan *ICC B* dari penanggung, dimana *ICC B* sangat mirip dengan isi PSAPBI Jaminan 2. Pasal yang berkaitan dengan kasus penanggung terdapat dalam Pasal

---

<sup>72</sup> Bambang Heriyanto, 2009, *Dwangsom Dalam Putusan Hakim Peratun ( Suatu Gagasan)* <https://Cakimptun4.Wordpress.Com/2009/09/07/Dwangsom-Dalam-Putusan-Hakim-Peratun-Suatu-Gagasan/> (Diakses Pada Tanggal 20 September 2020)

<sup>73</sup> Wawancara dengan salah seorang Hakim Perdata Pengadilan Negeri Makassar, 31 Oktober 2019, pukul 13.49 WITA

1 butir 1.1 angka 1.1.2 & butir 1.3 PSAPBI Jaminan 2 yang berbunyi :

“1.1 Kerugian atau kerusakan barang yang dipertanggungjawabkan yang secara wajar diakibatkan oleh :

1.1.2 kapal kandas, terdampar, tenggelam atau terbalik;

1.3 Kerugian total per koli, karena terlempar atau jatuh ke laut selama pemuatan atau pembongkaran barang ke atau dari kapal.”

Dalam PSAPBI jaminan 2 pun menjamin kerusakan barang akibat kapal miring dan kerugian total pada saat pemuatan atau pembongkaran. Artinya kerugian akibat kapal miring dan kerugian sebagian akibat selesai pemuatan tidak disebutkan dalam risiko yang dijamin. Namun karena PSAPBI dibuat dan tunduk pada peraturan perundang-undangan hukum di Indonesia, maka sesuai dengan Pasal 25 PSAPBI:

“Hal-hal yang belum cukup diatur dalam polis ini, selanjutnya merujuk kepada ketentuan perundangan yang berlaku termasuk Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.”

Dalam KUHD, tanggung jawab perusahaan asuransi atau penanggung dalam asuransi pengangkutan laut diatur dalam **Pasal 637**

**KUHD** yang berbunyi:

“Adalah yang harus dipikul oleh si penanggung yaitu **segala kerugian dan kerusakan yang menimpa kepada barang-barang yang dipertanggungjawabkan** karena angin taufan, hujan lebat, pecahnya kapal, terdamparnya kapal, menggulingnya kapal, penubrukan, karena kapalnya dipaksa mengganti haluan atau perjalanannya, karena pembuangan barang-barang ke laut; karena kebakaran, paksaan, banjir perampasan, bajak laut atau perampok, penahanan atas perintah dari pihak atasan, pernyataan perang, tindakan-tindakan pembalasan; **segala kerusakan yang disebabkan karena kelalaian, kealpaan atau kecurangan nakhoda atau anak buahnya**, atau pada umumnya karena segala malapetaka yang datang dari luar, yang

bagaimanapun juga, ***kecuali apabila oleh ketentuan undang-undang atau oleh sesuatu janji di dalam polisnya***, si penanggung dibebaskan dari pemikiran sesuatu dari berbagai bahaya tadi.”

Berdasarkan ketentuan tersebut, telah sebutkan bahwa pihak penanggung harus menanggung segala kerugian atas kerusakan barang yang diangkut, kecuali diperjanjikan lain dalam polis. Sedangkan di dalam polis PSAPBI jaminan 2 dan pasal 637 KUHD tidak menyebutkan kerugian yang disebabkan oleh kapal miring, maka sesuai dengan perjanjian tersebut pihak penanggung tidak berkewajiban untuk mengganti kerugian dan pihak tertanggung tidak dapat menuntut klaim penggantian kepada penanggung. Seperti yang telah dijelaskan pada tinjauan pustaka di atas, penolakan tersebut dinamakan eksonerasi atau pembatasan tanggung jawab. Dalam KUHD, eksonerasi penanggung diatur dalam beberapa pasal, yaitu :

Pasal 249 KUHD berbunyi :

“Untuk kerusakan atau kerugian yang timbul dari sesuatu cacad, kebusukan sendiri, atau yang langsung ditimbulkan dari sifat dan macam barang yang dipertanggungkan sendiri, tak sekali-kali si penanggung bertanggung-jawab, kecuali apabila dengan tegas telah diadakan pertanggungan juga untuk itu.”

Hal ini berarti penanggung tidak bertanggung jawab apabila kerugian yang timbul pada benda yang diasuransikan disebabkan oleh benda itu sendiri. Menurut Abdulkadir Muhammad, ada 3 (tiga) jenis pembatasan tanggung jawab terhadap beberapa benda yang dapat mengalami perubahan yaitu cacat sendiri, kebusukan sendiri dan benda

itu sendiri.<sup>74</sup> ICC B juga menyebutkan pengecualian risiko ini yaitu terdapat pada butir 4.4 yang berbunyi:

“Kerugian kerusakan atau biaya yang disebabkan oleh kerusakan sendiri atau sifat alamiah obyek yang diasuransikan “

Pasal 276 KUHD berbunyi:

“Tiada kerugian atau kerusakan yang disebabkan karena kesalahan si tertanggung sendiri harus ditanggung oleh si penanggung. Bahkan berhaklah si penanggung itu memiliki premi ataupun menuntutnya apabila ia sudah mulai memikul sesuatu bahaya.”

Pasal ini menjelaskan bahwa kerugian tidak ditanggung penanggung apabila penyebabnya dari kesalahan tertanggung. Kesalahan tersebut dapat berupa kurang hati-hati atau tidak teliti misalnya seperti tertanggung lupa mengunci pintu kontainer sehingga pada saat proses pemuatan, barang yang ada di dalam kontainer menjadi tumpah. Jika dalam polis tidak mengatur tentang jaminan terhadap tertanggung yang lalai maka penanggung tidak dapat mengganti kerugian tertanggung.

Pasal 293 KUHD berbunyi:

“Apabila sebuah gedung yang dipertanggungkan, diperuntukkan untuk suatu keperluan lain dan karena itu memikul bahaya kebakaran yang lebih besar, sehingga si penanggung, seandainya itu sudah terjadi sebelum diadakannya pertanggungkan, tidak akan menanggung gedung tersebut ataupun tidak akan menanggungnya atas syarat2 yang sama, maka berhentilah kewajiban si penanggung tadi.”

---

<sup>74</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hlm. 77

Suatu keadaan yang memberatkan risiko yang dijamin penanggung baru timbul setelah asuransi tersebut berjalan. Misalnya sebuah bangunan yang diperuntukkan untuk menjual bahan-bahan makanan pada saat asuransi sedang berjalan, gedung tersebut mengganti haluan berjualan kembang api, tiba-tiba gedungnya terbakar dan melahap habis gedung tersebut. Maka sejak tertanggung berubah dari tujan mengasuransikan gedung tersebut, penanggung bebas dari tanggung jawabnya. Jika dihubungkan dengan kasus PT. Lintas Kumala Abadi dengan PT. Asuransi Tokio Marine maka eksonerasi penanggung terjadi apabila tertanggung sebelumnya mengetahui bahwa kapal yang akan mengangkut muatan merupakan kapal yang tidak laik laut, sehingga penanggung akan terbebas dari tanggung jawabnya jika terjadi kerugian akibat kapal tidak laik laut.

Dalam kasus ini pertimbangan hakim dalam memutuskan perkara antara tertanggung dan penanggung tidak sesuai dengan klausul asuransi yang diperjanjikan antara kedua pihak. Polis *Institute Cargo Clause* merupakan polis asuransi yang dibuat oleh *The Lyods* dan digunakan oleh perusahaan asuransi di Indonesia sebagai pedoman asuransi pengangkutan barang melalui laut. Klausul yang terdapat di dalam *Institute Cargo Clause* telah diatur untuk mengurangi kerugian akibat risiko yang dapat timbul di laut dimana terdapat *ICC A* paling luas dari *ICC B* dan *ICC B* paling luas dari *ICC C*. Polis *ICC* dapat digunakan di Indonesia. Klausul ini dapat digunakan untuk menjamin pengiriman

pengangkutan barang di seluruh dunia. Dalam dunia perasuransian, wajar jika perusahaan klaim menolak asuransi, bisa karena asuransi yang diambil kurang luas jaminannya atau risiko tidak ditanggung di dalam klausul asuransi. Maka kita sepatutnya sebagai calon tertanggung harus memahami produk dan lebih teliti sebelum membeli asuransi.