

# **KLAIM MARINE HULL AND MACHINERY DALAM PRAKTEK PERTANGGUNGAN**

**Rinitami Njatrijani**

Dosen Fakultas Hukum Universitas Diponegoro Semarang

Email : njatrijani@yahoo.com

## **ABSTRAK**

*Asuransi merupakan metode yang paling handal dalam mengalihkan risiko dari tertanggung kepada penanggung. Asuransi diatur secara umum dalam KUHPerdata dan secara khusus dalam KUHD. Asuransi Marine Hull and Machinery merupakan salah satu obyek yang dipertanggungjawabkan risikonya oleh PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia selaku Penanggung. Fokus permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini, yaitu: bagaimana hak dan kewajiban PT P selaku Penanggung terhadap klaim Marine Hull and Machinery dalam praktek pertanggungjawaban dan bagaimanakah tata cara penyelesaian klaim asuransi Marine Hull and Machinery pada PT P dalam praktek pertanggungjawaban. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis empiris dengan metode wawancara terhadap beberapa subyek penelitian yaitu PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia sebagai pelaku industri asuransi dan PT.P (Persero) sebagai pihak tertanggung, serta melakukan pengamatan terstruktur kapal MT.K selaku objek penelitian. Data sekunder diperoleh melalui sejumlah bahan pustaka yang berkaitan dengan hukum asuransi.*

*Hasil penelitian menunjukkan bahwa Tanggung jawab PT.P selaku penanggung dalam praktek pertanggungjawaban Marine Hull and Machinery bersifat parsial, hal tersebut diatur dalam polis yang telah diperjanjikan yaitu Marine Hull Policy PT P (Persero) Policy No.PPH 1100007 For the Period From 1st January 2011 to 31 st December 2012, Institute Time Clause Hulls 1/10/83 (Clause 280). Mekanisme penyelesaian klaim telah ditetapkan oleh Penanggung, sejak awal dan telah disepakati pada saat penutupan asuransi Marine Hull and Machinery. Para pihak perlu memahami isi polis asuransi Marine Hull and Machinery, yang bersumber dari Marine Insurance Act 1906 sebagai dokumen/ alat bukti terjadinya perjanjian pertanggungjawaban pengangkutan melalui laut secara mendetail, agar risiko hukum yang berpotensi timbul di kemudian hari dapat diantisipasi oleh para pihak.*

**Kata kunci : Klaim, Asuransi Marine Hull and Machinery**

## **ABSTRACT**

*Insurance is the most reliable method of transferring of risk from the insured to the insurer. The provision of insurance are generally regulated in the Civil Code and specifically in Commercial Code. Marine Hull Insurance and Machinery is one of the objects that is insured by PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia as the Insurer. The focus of discussion which examined in this study, namely: how are the rights and obligations of PT P as the Insurer to the claims of Marine Hull and Machinery in the practice of coverage and how are the procedures for resolving Marine Hull and Machinery insurance claims at PT P in insured practice. This study uses an empirical juridical approach with interview methods on several research subjects, namely PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia as an insurance industry player and PT. P (Persero) as the insured party, as well as conducting structured observations of MT.K vessels as the object of research. Secondary data is obtained through a number of library materials related to insurance law.*

*The research results showed that PT. P (Persero) responsibility as the insurer in the practice of Marine Hull and Machinery risk coverage was partial, it was regulated in the policy that had been agreed on, namely PT P (Persero) Marine Hull Policy No. PPH 1100007 For the Period From 1st January 2011 to 31 st December 2012, Institute Time Clause Hulls 1/10/83 (Clause 280). The claim settlement mechanism has been determined by the Insurer, from the beginning and has been agreed upon at the closing of the Marine Hull and Machinery Insurance. The parties need to understand the contents of the Marine Hull and Machinery Insurance polis, which is sourced from the Marine Insurance Act 1906 as a document / evidence of the sea freight insurance agreement in detail, so that the legal risks that could potentially arise in the future can be anticipated by the parties.*

**Keywords : Claims, Marine Hull and Machinery Insuranc**

## A. LATAR BELAKANG

Indonesia sebagai salah satu negara maritim terbesar di dunia yang terdiri atas ribuan pulau dari Sabang sampai Merauke, dimana setiap pulau dipisahkan oleh perairan yang jaraknya relatif saling berjauhan dan tidak sama. Untuk terjalinnya hubungan antar daerah yang luas tersebut, Indonesia membutuhkan sarana angkutan, baik di darat (jalan, kereta api, dan sungai), di laut, maupun di udara.<sup>1</sup> Tidak dapat dipungkiri bahwa jarak tersebut menjadi salah satu faktor yang sangat mempengaruhi laju pertumbuhan nasional, terutama di bidang ekonomi.

Dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pemerataan kesejahteraan rakyat disuatu Negara, dibutuhkan suatu proses pendistribusian yang merata pula, baik itu sumber daya manusia (SDM) maupun Sumber daya alam (SDA). Untuk dapat melakukan pendistribusian hingga mencapai daerah maupun tempat terpencil sekalipun, maka dibutuhkan suatu sarana yang dapat menempuh medan dan jarak tertentu dalam waktu yang cepat dan tidak menguras banyak tenaga, sarana inilah yang kemudian dikenal sebagai sarana transportasi atau angkutan.

Pengangkutan memegang peran yang sangat vital dalam dunia perdagangan, tidak hanya sebagai sarana untuk membawa suatu barang dari tangan produsen ke tangan konsumen, namun dapat menjadi penentu harga atau nilai dari suatu barang-barang tersebut. Untuk kepentingan perdagangannya, tiap-tiap pedagang berusaha mendapatkan frekwensi angkutan yang kontinu dan tinggi dengan biaya angkutan yang rendah. Oleh karena itu diperlukanlah peraturan-peraturan lalu-lintas baik di darat, di laut, maupun di udara, yang mana peraturan-peraturan tersebut selain mengatur ketertiban dan

keamanan, juga hubungan-hubungan keperdataan di antara mereka.<sup>2</sup>

Aktivitas di laut tentunya tidak dapat lepas dari moda transportasi yang dapat digunakan di laut itu sendiri yaitu kapal. Kapal laut merupakan alat penopang utama segala aktivitas yang dapat dilakukan di laut dimana banyak sekali jumlah dan jenis kapal laut yang digunakan untuk berbagai tujuan baik privat maupun komersil. Peningkatan aktivitas dilaut sendiri juga sudah pasti meningkatkan risiko yang dapat terjadi pada aktivitas di laut tersebut terutama risiko yang dapat dialami oleh kapal sebagai moda transportasi utama yang digunakan untuk menjalankan aktivitas di laut.

Peningkatan pertumbuhan kegiatan bisnis secara tidak langsung diikuti pula oleh besarnya tingkat risiko yang mungkin melekat pulapada bisnis kapal laut. Di bidang gas dan minyak nasional terutama dalam perlindungan aset yang dimiliki oleh PT Pertamina (Persero) yang merupakan induk usaha dari PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia perlu dilindungi. Risiko adalah suatu kejadian yang tidak diduga sebelumnya yang terjadi secara tiba-tiba dapat menyebabkan kerugian. Banyaknya risiko yang mungkin suatu saat menimpa para pelaku bisnis, seperti, risiko yang timbul dalam kegiatan operasional perusahaan atau kontraktor di bidang energi seperti pengeboran dan pengelolaan minyak dan gas, pertambangan, serta risiko lain yang terkait dengan sektor energi seperti panas bumi dan listrik, asuransi kebakaran dan properti, asuransi *engineering*, asuransi *marine hull*, cargo and *Protection and Indemnity*, serta asuransi aneka, asuransi kredit dan penjaminan, asuransi penerbangan, askes, asuransi syariah.

---

<sup>1</sup>Siti Nurbaiti, 2009, *Hukum Pengangkutan Darat* (Jalan dan Kereta Api), Jakarta: Penerbit Universitas Trisakti, Halaman 1.

---

<sup>2</sup>Tuti Triyanti Gondhokusumo, 1982, *Pengangkutan Melalui Laut*, Semarang, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Halaman 1.

Produk Asuransi *Marine Hull and Machinery* bertujuan untuk memberikan perlindungan asuransi menyeluruh untuk kapal atau mesin kapal dan bagian-bagian mesin kapal yaitu pada bagian *connecting rod, cylinder block, cylinder liner, rocker arm inlet valve*. Bertolak dari latar belakang dan fokus penelitian tersebut di atas, maka permasalahan yang layak dikaji, yaitu bagaimana hak dan kewajiban PT P selaku Penanggung terhadap klaim *Marine Hull and Machinery* dalam praktek pertanggung dan bagaimanakah tata cara atau proses penyelesaian klaim asuransi *Marine Hull and Machinery* pada PT P dalam praktek pertanggung.

## B. METODE PENELITIAN

Pendekatan dalam penelitian ini dikategorikan pendekatan yuridis empiris. Dalam penelitian ini diawali dengan data sekunder sebagai data awal, kemudian dilanjutkan dengan data primer. Ini berarti penelitian hukum empiris tetap bertumpu pada premis normatif, dimana kajiannya pada esensi hukum yang tertuang dalam bentuk norma dalam peraturan perundang-undangan di bidang asuransi untuk selanjutnya dihubungkan dengan kenyataan<sup>3</sup> dalam pelaksanaan kegiatan asuransi *Marine Hull and Machinery*.

Jenis data yang dipergunakan dalam penelitian ini, yaitu data primer dan data sekunder. Sumber data primer dalam penelitian ini diperoleh secara langsung dari informan melalui wawancara/FGD dengan perusahaan PT Tugu Pratama Indonesia yaitu *Cargo & Hull Underwriter Departement Head* dan 1 (satu) orang *Senior Claim Controller- Marine Claim* serta observasi di lokasi penelitian. Penelitian ini dilaksanakan di PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia wilayah pusat dan Semarang. Data sekunder dapat diperoleh dengan melakukan penelusuran studi pustaka yang bersumber pada bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Data-data resmi dari

pihak perusahaan asuransi PT Tugu Pratama Indonesia tentang asuransi *Marine Hull and Machinery*, data yang dipublikasikan, data arsip. Teknik pengumpulan data dengan studi dokumentasi ialah pengambilan data yang diperoleh melalui dokumen-dokumen. Data-data yang dikumpulkan dengan teknik dokumentasi dalam hal ini *Marine Hull Policy PT P (Persero) Policy No. PPH 1100007 For the Period From 1st January 2011 to 31 st December 2012, Institute Time Clause Hulls 1/10/83 (Clause 280)* yang merupakan data sekunder, sedangkan data-data yang dikumpulkan dengan teknik observasi, dan wawancara cenderung merupakan data primer atau data langsung didapat dari pihak pertama. Data yang diperoleh dianalisis secara kualitatif, yaitu analisis yang dilakukan dengan memahami dan merangkai data yang telah diperoleh dan disusun sistematis, kemudian ditarik kesimpulan. Kesimpulan yang diambil dengan menggunakan cara berpikir deduktif, yaitu dengan cara berpikir yang mendasar pada hal-hal yang bersifat umum kemudian ditarik kesimpulan secara khusus

## C. KERANGKA TEORI

### 1. Asuransi

#### 1.1 Pengertian Asuransi Pada Umumnya

Asuransi atau pertanggung tanggungan timbul karena kebutuhan manusia yang selalu dihadapkan pada sesuatu yang tidak pasti yang mungkin menguntungkan bahkan sebaliknya. Asuransi ini merupakan istilah yang digunakan untuk merujuk pada tindakan, sistem, atau bisnis dimana perlindungan finansial (atau ganti rugi secara finansial) untuk jiwa, properti, kesehatan dan lain sebagainya mendapatkan penggantian dari kejadian-kejadian yang tidak dapat diduga yang dapat terjadi seperti kematian, kehilangan, kerusakan atau sakit, di mana melibatkan pembayaran premi secara teratur dalam jangka waktu tertentu sebagai ganti polis yang menjamin perlindungan tersebut.

<sup>3</sup> Soerjono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta, UI-Press, halaman 3.

Pengertian Asuransi menurut yang tercantum di dalam Buku Kesatu Bab IX Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) adalah sebagai berikut:

"Asuransi atau Pertanggungan adalah suatu perjanjian dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu."

Pengertian Asuransi juga tercantum di dalam Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, yang menyatakan 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 yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.."

Sedangkan Pengertian Asuransi menurut Pasal 1774 Kitab Undang-Undang

Hukum Perdata :

" Suatu perjanjian untung-untungan adalah suatu perbuatan yang hasilnya, mengenai untung ruginya, bagi semua pihak, maupun sementara rusak, bergantung kepada kejadian yang belum tentu. Demikian adalah: perjanjian pertanggungan; bunga cagak hidup, perjudian dan pertaruhan."

Pengertian asuransi dalam rumusan Pasal 1 ayat 1 Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 diatur lebih luas jika dibandingkan Pasal 246 KUHD karena tidak hanya melingkupi asuransi kerugian, tetapi juga asuransi jiwa. Dengan demikian objek asuransi tidak hanya meliputi harta kekayaan, tetapi juga jiwa / raga manusia. Hal ini dapat diketahui dalam Pasal 1 ayat 25 Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 tentang perasuransian, yaitu: " Objek Asuransi adalah jiwa dan raga, kesehatan manusia, tanggung jawab hukum, benda dan jasa, sertasemua kepentingan lainnya yang dapat hilang, rusak, rugi, dan/atau berkurang nilainya."

## 1.2 Tujuan asuransi

Tujuan asuransi atau pertanggungan, adalah:<sup>4</sup>

### 1. Pengalihan Risiko

Tertanggung mengadakan asuransi dengan tujuan mengalihkan risiko yang mengancam harta kekayaan miliknya atau jiwanya. Dengan membayar sejumlah premi kepada perusahaan asuransi (penanggung), sejak itu pula risiko beralih kepada penanggung.

### 2. Pembayaran Ganti Kerugian

Bila suatu ketika sungguh-sungguh terjadi peristiwa yang

<sup>4</sup>Abdulkadir Muhammad, 1999, *Hukum Asuransi Indonesia*, Bandung, Citra Aditya Bakti, halaman 12-13..

menimbulkan kerugian (risiko berubah menjadi kerugian), maka kepada tertanggung akan di bayarkan ganti kerugian yang besarnya seimbang dengan jumlah asuransinya.

Dalam praktiknya, kerugian yang timbul itu dapat bersifat sebagian (*partial loss*). Dengan demikian, tertanggung mengadakan asuransi dengan tujuan memperoleh pembayaran ganti kerugian yang sungguh-sungguh di derita.

### 1.3 Fungsi Asuransi

Setiap kegiatan manusia didunia ini betapapun sederhananya, selalu mengandung berbagai kemungkinan, baik yang positif maupun negatif. Sehingga dapat dikatakan bahwa setiap kegiatan manusia itu selalu mengandung suatu keadaan yang tidak pasti. Keadaan tidak pasti yang menimbulkan rasa tidak aman terhadap setiap kemungkinan menderita itu disebut risiko atau dengan perkataan lain, risiko adalah suatu ketidakpastian suatu peristiwa yang menciptakan kerugian sehingga menimbulkan rasa tidak aman. Untuk mengatasi hal tersebut maka disinilah fungsi asuransi, yang dapat disimpulkan dengan 2 (dua) fungsi, yaitu:<sup>5</sup>

- a. Asuransi sebagai lembaga pelimpahan resiko :
- b. Asuransi sebagai lembaga penyerap dana dari masyarakat

### 1.4 Unsur-Unsur Asuransi

Terdapat unsur-unsur asuransi, yang terdiri:<sup>6</sup>

1. Pihak tertanggung (*insured*) yaitu seseorang / badan yang berjanji untuk membayar uang premi kepada pihak penanggung, sekaligus atau secara

berangsur-angsur. Hak dari tertanggung adalah mendapatkan klaim asuransi, kewajiban tertanggung adalah membayar premi kepada pihak asuransi.

2. Pihak penanggung (*insure*) yaitu suatu badan yang berjanji akan membayar sejumlah uang (santunan) kepada pihak tertanggung, sekaligus atau secara berangsur-angsur apabila terjadi sesuatu yang mengandung unsur tak tertentu. Hak dari penanggung adalah mendapatkan premi, Kewajiban penanggung adalah memberikan klaim sejumlah uang kepada pihak tertanggung apabila terjadi suatu hal yang sudah diperjanjikan.
3. Objek Pertanggungan, berupa harta benda, hidup dan meninggalnya seseorang, dan atau kepentingan lainnya.
4. Peristiwa terjadinya risiko, yang tidak pasti, dimana, kapan, dan besarnya dampak kerugian yang timbul, yang sebenarnya juga tidak diharapkan oleh tertanggung dan penanggung

### 1.5 Risiko yang dapat diasuransikan

Risiko yang dapat diasuransikan harus memenuhi kriteria berikut ini:

- a. Dapat dinilai dengan uang
- b. Harus risiko murni, artinya berpeluang menimbulkan kerugian
- c. Kerugian timbul akibat bahaya/peristiwa tidak pasti
- d. Tertanggung harus memiliki *insurable interest*
- e. Tidak dilarang Undang-Undang dan tidak bertentangan dengan ketertiban umum.

Berdasarkan objek yang dikenainya, risiko yang dapat diasuransikan digolongkan menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu:

- a. Risiko perorangan atau pribadi

<sup>5</sup>Sri Rejeki Hartono, 2001, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Jakarta, Sinar Grafika, halaman 11.

<sup>6</sup>Mulyadi Nitisusastro, 2013, *Asuransi dan Usaha Perasuransian di Indonesia*, Bandung, Alfabeta, halaman 132

- (*personal risk*).
- b. Risiko Harta Kekayaan (*Property Risk*).
  - c. Risiko tanggung gugat/ tanggung jawab (*Liability Risk*).

## 2. PERJANJIAN ASURANSI

### 2.1 Syarat Sah Perjanjian Asuransi

Secara umum sahnya suatu perjanjian diatur dan harus memenuhi ketentuan-ketentuan yang diatur oleh Pasal 1320 KUH Perdata beserta pasal-pasal yang melindungi pasal tersebut yaitu Pasal 1321-1329 KUH Perdata.

Setiap perjanjian, termasuk perjanjian asuransi harus memenuhi syarat-syarat umum sebagai berikut:<sup>7</sup>

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan
3. Suatu hal tertentu
4. Suatu sebab yang halal

Keempat hal tersebut diatas tidak boleh dilakukan karena adanya kekhilafan, paksaan ataupun karena tipuan.

Sedangkan untuk syarat khusus bagi perjanjian asuransi harus memenuhi ketentuan-ketentuan dalam buku I Bab IX KUH Dagang, ialah:<sup>8</sup>

#### a. Asas indennitas / *Principle of indemnity*

Asas indennitas adalah satu asas utama dalam perjanjian asuransi, karena merupakan asas yang mendasari mekanisme kerja dan memberi arah tujuan dari perjanjian asuransi itu sendiri (khusus untuk asuransi kerugian).

#### b. Asas kepentingan / *Principle of*

#### *insurable interest*

Kepentingan yang dapat diasuransikan merupakan asas utama kedua dalam perjanjian asuransi atau pertanggungan. Setiap pihak yang bermaksud mengadakan perjanjian asuransi, harus mempunyai kepentingan yang dapat diasuransikan, maksudnya ialah bahwa pihak tertanggung mempunyai keterlibatan sedemikian rupa dengan akibat dari suatu peristiwa yang belum pasti terjadinya dan yang bersangkutan menjadi menderita kerugian.

#### c. Asas kejujuran yang sempurna / *Utmost Good Faith*.

Asas kejujuran ini sebenarnya merupakan asas bagi setiap perjanjian, sehingga harus dipenuhi oleh para pihak yang mengadakan perjanjian. Tidak di penuhiya asas ini pada saat akan menutup suatu perjanjian akan menyebabkan adanya cacat kehendak, sebagaimana makna dari seluruh ketentuan-ketentuan dasar yang diatur oleh Pasal-Pasal 1320-1329 KUH Perdata. Bagaimanapun juga iktikad baik merupakan satu dasar utama dan kepercayaan yang melandasi setiap perjanjian dan hukum pada dasarnya juga tidak melindungi pihak yang beritikad buruk.

#### d. Asas Subrogasi pada penanggung/ *Principle of Subrogation*

Di dalam KUH Dagang, asas ini secara tegas diatur pada Pasal 284:

“ Seorang penanggung yang telah membayar kerugian sesuatu barang yang di pertanggungkan, menggantikan si tertanggung dalam segala hak yang diperolehnya terhadap orang-orang ketiga berhubung dengan menerbitkan kerugian tersebut; dan si tertanggung itu adalah bertanggung jawab untuk setiap perbuatan yang dapat merugikan hak si penanggung terhadap orang-orang ketiga itu.”

---

<sup>7</sup>Sri Rejeki Hartono, *op. cit.*, halaman 97

<sup>8</sup>Ibid , halaman 98.

Asas subrogasi bagi penanggung, seperti diatur pada Pasal 284 KUH Dagang tersebut diatas adalah suatu asas yang merupakan konsekuensi logis dari asas indemnitas.

Subrogasi dalam asuransi adalah subrogasi berdasarkan undang-undang. Oleh karena itu asas subrogasi hanya dapat ditegakkan apabila memenuhi dua syarat berikut:

1. Apabila tertanggung di samping mempunyai hak terhadap penanggung masih mempunyai hak-hak terhadap pihak ketiga.
2. Hak tersebut timbul, karena terjadinya suatu kerugian.

## 2.2 Pentingnya Polis Dalam Perjanjian Asuransi

Polis sebagai dokumen tertulis mempunyai peran sangat penting dalam perjanjian asuransi, karena di dalam polis inilah dicantumkan hak dan kewajiban penanggung dan tertanggung. Dalam kepustakaan hukum asuransi, ahli hukum mengingatkan kepada para calon pembeli polis asuransi agar betul-betul membaca polis, sebab polis sebagai wujud perjanjian asuransi mempunyai karakteristik tersendiri jika di bandingkan dengan perjanjian pada umumnya.

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

Menurut ketentuan Pasal 256 KUHD

dalam setiap polis, kecuali mengenai polis pertanggungan jiwa, harus menyatakan hal-hal sebagai berikut:

1. Hari ditutupnya pertanggungan;
2. Nama orang yang menutup pertanggungan atas tanggungan sendiri atau atas tanggungan orang ketiga;
3. Suatu uraian yang cukup jelas mengenai barang yang dipertanggunkan;
4. Jumlah uang yang untuk berapa diadakan pertanggungan;
5. Bahaya-bahaya yang di tanggung oleh si penanggung;
6. Saat pada mana bahaya mulai berlaku untuk tanggungan si penanggung dan saat berakhirnya itu;
7. Premi pertanggungan tersebut; dan
8. Pada umumnya, semua keadaan yang kiranya penting bagi si penanggung untuk diketahuinya, dan segala syarat yang diperjanjikan antara para pihak. Polis tersebut harus ditandatangani oleh tiap-tiap penanggung.

Pada Pasal 257 KUHD memberi ketegasan, walaupun belum dibuatkan polis, asuransi sudah terjadi sejak tercapai kesepakatan antara tertanggung dan penanggung. Sehingga hak dan kewajiban tertanggung dan penanggung timbul sejak terjadi kesepakatan berdasarkan nota persetujuan. Bila bukti tertulis sudah ada barulah dapat digunakan alat bukti biasa yang diatur dalam hukum acara perdata. Ketentuan ini yang dimaksud oleh Pasal 258 ayat (1) KUHD. Syarat-syarat khusus yang dimaksud dalam Pasal 258 KUHD adalah mengenai esensi inti isi perjanjian yang telah dibuat itu, terutama mengenai realisasi hak dan kewajiban tertanggung dan penanggung seperti: penyebab timbul kerugian (*evenemen*); sifat kerugian yang menjadi beban penanggung; pembayaran premi oleh tertanggung; dan klausula-klausula tertentu.

## 2.3. Berakhirnya Asuransi

Dalam praktiknya, perjanjian asuransi akan berakhir apabila:<sup>9</sup>

1. Masa berlaku asuransi berakhir;  
Perjanjian Asuransi biasanya dilakukan untuk jangka waktu tertentu, jangka waktu tersebut di tetapkan didalam polis. KUHD tidak mengatur secara tegas jangka waktu asuransi.
2. Perjalanan yang diasuransikan berakhir;  
Asuransi berdasarkan perjalanan ini umumnya diadakan untuk asuransi pengangkutan.
3. Timbul klaim penuh (*Total Loss*);  
Didalam polis dinyatakan bahwa terhadap *evenement* apa saja asuransi itu diadakan. Apabila pada saat asuransi berjalan terjadi *evenement* yang ditanggung dan menimbulkan kerugian, penanggung akan menyelidiki apakah benar tertanggung mempunyai kepentingan atas benda yang diasuransikan itu. Jika benar, maka dilakukan pembebasan berdasarkan klaim tertanggung. Pembayaran ganti kerugian ini dipenuhi oleh penanggung berdasarkan asas keseimbangan. Dengan pemenuhan ganti kerugian berdasarkan klaim tertanggung, maka asuransi berakhir.
4. Asuransi berhenti dibatalkan;  
Asuransi dapat berakhir apabila asuransi itu berhenti. Berhentinya asuransi dapat berjalan karena kesepakatan antara tertanggung dan penanggung, dapat juga terjadi karena faktor diluar kemauan tertanggung dan penanggung. Misalnya terjadi pemberatan risiko setelah asuransi berjalan (Pasal 293 dan 638 KUHD).
5. Asuransi gugur;  
Asuransi gugur biasanya terdapat didalam asuransi pengangkutan, apabila barang tidak jadi diangkut karena kapal tidak jadi berangkat atau baru akan melakukan perjalanan tetapi di hentikan.

### 3. Asuransi *Marine Hull and Machinery*

#### 3.1 Pengertian Asuransi *Marine Hull and Machinery*

Asuransi *Marine Hull and Machinery* adalah salah satu jenis asuransi kerugian yang merupakan perjanjian pertanggungan yang mengcover lambung dan mesin dari kapal laut. Dalam hal ini Penanggung melakukan perjanjian penanggungan dengan tertanggung mengenai sebuah obyek yaitu kapal laut. Para pihak dalam perjanjian asuransi *Marine Hull and Machinery* adalah sebagai berikut : Penanggung, Tertanggung, *Surveyor* dan *Loss Adjuster*.

#### 3.2 Objek Pertanggungan Asuransi *Marine Hull and Machinery*

Objek Pertanggungan *Marine Hull and Machinery* dapat berupa: Kapal dan mesin kapal beserta bagian mesin kapal seperti : *connecting rod, cylinder block, cylinder liner, rocker arm inlet valve*.

#### 3.3 Pihak-Pihak dalam Asuransi

Para pihak yang termasuk dalam asuransi *Marine Hull and Machinery* adalah:

1. Penanggung, dalam hal ini Perusahaan Asuransi yang menerima pengalihan risiko dari para Tertanggung.
2. Tertanggung, pihak yang memiliki kepentingan atas suatu obyek yang dipertanggungkan.
3. *Loss Adjuster*, adalah pihak yang memberikan jasa berupa pemeriksaan dan / atau penilaian atas suatu tuntutan ganti rugi/ klaim dari tertanggung kepada Penanggung berdasarkan persyaratan / ketentuan yang terdapat di dalam polis dan kaidah umum asuransi.

---

<sup>9</sup>Junaedy Ganie, *op.cit* ., halaman 120

4. *Surveyor*, adalah pihak yang ditunjuk oleh Penanggung untuk mencari dan mengungkap data (*fact finding*) dari kejadian yang menimbulkan *evenement* atau pihak yang melakukan survey dan mendokumentasikan apa yang terjadi di lapangan serta melakukan wawancara kepada tertanggung sehubungan dengan kejadian untuk selanjutnya diserahkan kepada *Loss Adjuster*.
5. Agen Asuransi, yaitu seseorang yang bekerja sendiri atau bekerja pada badan usaha, yang bertindak untuk dan atas nama Perusahaan Asuransi atau Perusahaan Asuransi Syariah dan memenuhi persyaratan untuk mewakili Perusahaan Asuransi atau Perusahaan Asuransi Syariah memasarkan produk asuransi atau produk asuransi syariah.
6. *Broker* / Pialang Asuransi, yaitu seseorang yang bekerja pada perusahaan pialang asuransi dan memenuhi persyaratan untuk memberi rekomendasi atau mewakili Pemegang Polis, Tertanggung, atau Peserta dalam melakukan penutupan asuransi atau asuransi syariah dan/atau penyelesaian klaim.

### 3.4. Polis Asuransi *Marine Hull and Machinery*

- a. *ITC (Institute Time Clause) Hull 1.10.83 Clause 280 (All Risks Comprehensive)*
- b. *ITC (Institute Time Clause) Hull 1.10.83 Clause 284 (Total Loss, General Average and  $\frac{3}{4}$  Collision Liability, Including Salvage, Salvage Charge and Sue and Labor)*
- c. *ITC (Institute Time Clause) Hull 1.10.83 Clause 289 (Total Loss Only, Including Salvage, Salvage Charge and Sue and Labor)*

### 3.5 Risiko-risiko atau *Perils* Yang Dijamin

Risiko-risiko yang dijamin pada polis *Marine Hull and Machinery* antara lain:

1. Bahaya laut seperti cuaca buruk, tenggelam, tabrakan dll (*Perils Of The Sea*)
2. Kebakaran dan Ledakan
3. Pencurian dengan kekerasan oleh orang dari luar kapal.
4. Pembuangan ke laut (*Jettison*)
5. Perompakan (*Piracy*)
6. *Breakdown* atau kecelakaan pada instalasi nuklir atau reaktor pada kapal
7. Tabrakan dengan pesawat udara atau benda angkasa lainnya, alat transportasi darat, dock dll
8. Gempa bumi, letusan gunung berapi, sambaran petir.
9. Kecelakaan akibat *loading-unloading* kargo atau bahan bakar
10. *Bursting of boilers* pada kapal, dll.
11. Kelalaian nakhoda, *crew* atau pandu.
12. Kelalaian *repairers* atau *charterers*
13. Pemberontakan atau pengambilalihan paksa oleh nakhoda dan *crew (barraty)*
14. Tindakan pihak berwenang dalam mencegah atau mengurangi dampak polusi (*Pollution hazard*)
15. Tanggung jawab hukum akibat tabrakan kapal (*Collusion Liability*)
16. Kontribusi *General Average and Salvage*
17. Biaya-biaya penyelamatan (*Sue and Labour*)

### 3.6 Klaim *Marine Hull and Machinery*

Penyelesaian klaim dalam *Marine Hull and Machinery* sama dengan asuransi kerugian pada umumnya. Hak dari tertanggung yang harus di penuhi oleh penanggung, apabila telah memenuhi syarat-syarat dan ketentuan yang ditentukan oleh penanggung dan tercantum dalam polis. Pembayaran klaim dalam asuransi *Marine Hull and Machinery* sama dengan halnya dalam asuransi kerugian, yaitu:

1. Pembayaran klaim murni, yaitu pembayaran klaim karena klaim tersebut telah memenuhi persyaratan-persyaratan yang ditentukan yang dilampiri dengan dokumen pendukung yang lengkap.
2. Pembayaran *exgratia*, yaitu pembayaran klaim atau ganti rugi yang diberikan penanggung meskipun sebenarnya penanggung tidak wajib untuk memberikan ganti rugi. Besar maupun bentuk ganti rugi ini tidak diatur di dalam polis. Pada umumnya, *exgratia* ini diberikan semata-mata karena pertimbangan komersial seperti nasabah utama yang besar, nasabah berpengaruh, nasabah dengan sejarah tuntutan ganti rugi yang baik (jarang).
3. Pembayaran klaim kompromis, yaitu pembayaran klaim yang besarnya didasarkan kepada kesepakatan para pihak yang bersangkutan karena terdapatnya perbedaan penafsiran teknis atas kerugian yang terjadi

#### D. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

##### 1. Hak Dan Kewajiban Penanggung Terhadap Klaim *Marine Hull And Machinery* Pada PT P (PERSERO) Dalam Praktek Pertanggungan

Asuransi *Marine Hull and Machinery* merupakan salah satu jenis asuransi kerugian yang *cover* lambung dan mesin kapal laut. Pasal 309 KUHD mendefinisikan kapal adalah semua perahu, dengan nama apapun,

dan dari macam apapun juga. Kecuali apabila ditentukan lain atau diperjanjikan lain, maka kapal itu dianggap meliputi segala perlengkapannya. Pasal 310 ayat (1) KUHD memberikan definisi yang lebih rinci yaitu kapal laut yang diartikan semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu. Dalam penelitian ini penanggung melakukan perjanjian pertanggungan dengan tertanggung dengan obyek perjanjiannya adalah kapal laut, yaitu kapal MT.K (sebuah kapal tanker), buatan tahun 1998.

Perjanjian asuransi *Marine Hull and Machinery* yang terjadi pada kasus ini telah memenuhi syarat umum dan syarat khusus perjanjian asuransi, sehingga menimbulkan hak dan kewajiban antara para pihak yaitu :

##### I. Hak dan kewajiban penanggung :

###### 1. Hak Penanggung :

- a. Menerima pembayaran premi dari tertanggung
- b. Menunjuk *Surveyor* dan *Loss Adjuster* yang memiliki kewenangan memeriksa kasus klaim tersebut
- c. Memutuskan sebuah klaim dapat diterima atau ditolak berdasarkan persyaratan yang tertera dalam polis dan hasil pemeriksaan dari *Surveyor* dan *Loss Adjuster*.

###### 2. Kewajiban penanggung

- a. Memberikan ganti rugi secara materiil kepada pihak tertanggung atas risiko yang dijamin dalam polis tidak lebih dari jumlah maksimum limit pertanggungan.
- b. Memberikan keterangan yang sebenar-benarnya mengenai isi polis.

##### II. Hak dan kewajiban tertanggung

**1. Hak Tertanggung :**

- a. Mendapatkan perlindungan atas kerugian yang dapat ditimbulkan dari risiko-risiko yang dijaminakan di dalam polis.
- b. Tertanggung mempunyai hak untuk mendapatkan ganti rugi bila terjadi klaim.
- c. Memperoleh keterangan yang jelas dan benar mengenai isi perjanjian dalam polis.

**2. Kewajiban Tertanggung :**

- a. Menyelesaikan administrasi sebagai syarat-syarat permohonan polis.
- b. Menyediakan data-data dan informasi yang diminta oleh pihak penanggung apabila terjadi klaim.
- c. Melaporkan kejadian yang menyebabkan kerugian dalam jangka waktu yang ditentukan kepada penanggung dimana apabila pelaporan dilakukan secepatnya akan lebih menguntungkan si tertanggung.
- d. Menepati pembayaran premi dan *warranty-warranty* yang tertera di dalam polis.

atau tidak menyesatkan kepada pemegang polis, tertanggung atau peserta mengenai risiko, manfaat, kewajiban dan beban biaya terkait dengan produk asuransi atau produk asuransi syariah yang ditawarkan.”

Selain mengatur mengenai kewajiban untuk mencantumkan informasi yang jelas di dalam polis, undang-undang ini juga mengatur sanksi bagi perusahaan asuransi yang tidak memberikan informasi yang jelas dan benar kepada pemegang polis, Hal ini diatur dalam Pasal 75 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 yang isinya :

“Setiap orang yang dengan sengaja tidak memberikan informasi yang tidak benar, palsu, dan/atau menyesatkan kepada pemegang polis, tertanggung atau peserta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan pidana denda paling banyak Rp.5.000.000.000.00 (lima milyar rupiah).

Dalam Pasal 257 ayat (2) KUHD menyebutkan bahwa : “Ditutupnya perjanjian menerbitkan kewajiban bagi si penanggung untuk menandatangani polis tersebut dalam waktu yang ditentukan dan menyerahkannya kepada si tertanggung” Tanpa adanya polis maka pembuktian akan sulit dan menjadi terbatas. Pada obyek perjanjian dalam penelitian ini adalah kapal MT.K dan jenis jaminan kapalnya adalah *ITC (Institute Time Clause) Hull 1.10.83 Clause 280 (All Risks/Comprehensive)*. Jenis polis ini yang ditanggung adalah kerugian parsial, artinya ada kerusakan sedikit disebabkan oleh hal-hal yang tercantum seperti dalam polis, maka penanggung wajib untuk memberikan ganti rugi atas kerugian yang diderita tersebut. Selain itu juga kerugian atas tabrakan kapal yang melibatkan kapal

Di dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian, mengatur tentang kewajiban bagi perusahaan asuransi untuk memberikan informasi yang benar dan tidak palsu serta tidak menyesatkan bagi pemegang polis. Menurut Pasal 31 ayat 2 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 isinya adalah :

“Agen asuransi, pialang asuransi, pialang reasuransi dan perusahaan perasuransian wajib memberikan informasi yang benar, tidak palsu, dan/

lain sehingga menimbulkan kerugian pada kapal lain.

Risiko-risiko atau perils yang dijamin meliputi :<sup>10</sup>

1. Bahaya laut seperti cuaca buruk, tenggelam, tabrakan dll ( *perils of the sea*).
2. Kebakaran dan ledakan.
3. Pencurian dengan kekerasan oleh orang dari luar kapal.
4. Pembuangan ke laut (*jettison*).
5. Perompakan (*piracy*).
6. *Breakdown* atau kecelakaan pada instalasi nuklir atau reaktor (pada kapal).
7. Tabrakan dengan pesawat udara atau benda angkasa lainnya, alat transportasi darat, dock dll.
8. Gempa bumi letusan gunung berapi, sambaran petir.
9. Kecelakaan akibat *loading-unloading* kargo atau bahan bakar.
10. *Bursting of boilers* pada kapal, dll.
11. Kelalaian nakhoda, *crew* atau pandu.
12. Kelalaian *repairers* atau *charterers*.
13. Pemberontakan atau pengambilalihan paksa oleh nakhoda dan *crew* (*barraty*).
14. Tindakan pihak berwenang dalam mencegah atau mengurangi dampak polusi (*Polution hazard*).
15. Tanggung jawab hukum akibat tabrakan kapal (*Collision Liability*).
16. Kontribusi General Average and Salvage.
17. Biaya-biaya penyelamatan (*Sue and Labour*).

Risiko-risiko yang dikecualikan:<sup>11</sup>

1. Pengecualian bahaya perang (*War excludion*)
  - a. Perang sipil, perang saudara (revolusi), pemberontakan,

perlawanan atau kegaduhan sipil, atau setiap permusuhan oleh atau terhadap negara yang berperang.

- b. Perampasan, penyitaan, penahanan, penawanan atau penangkapan (warranty dan pembajakan dikecualikan) maupun akibat-akibatnya atau usaha-usaha ke arah itu.
  - c. Ranjau, torpedo, bom, atau senjata-senjata perang lainnya yang terlantar.
2. Pengecualian risiko pemogokan (*strikes excludion*)
    - a. Pemogokan, mencegah buruh-buruh bekerja (penutupan perusahaan dengan paksa), atau setiap orang yang ambil bagian dalam kerusakan buruh, huru-hara, ayau kegaduhan sipil;
    - b. Perbuatan teroris atau setiap perbuatan yang berlatar belakang politik.
  3. Pengecualian perbuatan jahat (*Malicious act excludion*)
    - a. Detonasi dari bahan peledak
    - b. Setiap senjata perang
  4. Bahaya nuklir

Dalam segala hal tidak menjamin kerugian atau kerusakan yang diakibatkan oleh setiap senjata perang yang menggunakan fisi dan atau fusi atom atau nuklir atau yang lain seperti reaksi atau kekuatan radio aktif atau unsur radio aktif.

<sup>10</sup>Polis pertanggungan MT.K halaman 7.

<sup>11</sup>Ibid, halaman 11.

Risiko-risiko yang dijamin dapat ditanggung dalam asuransi ini adalah risiko atau peristiwa yang menyebabkan kerugian pada kapal berupa :

1. *Total Loss dan partial loss.*

Dikatakan *total loss* karena kerugian yang disebabkan oleh bencana yang dialami mengakibatkan kapal tenggelam dan hilang sama sekali atau mungkin masih dapat diselamatkan, begitu pula barang bawaan kapal, karena kebakaran besar sehingga yang tersisa hanya kerangka kapal atau kebakaran pada bagian tertentu, begitu pula dengan muatannya, kapal terdampar atau kandas, kapal bertabrakan dengan kapal lain atau bertabrakan dengan gunung, atau kapal menabrak dermaga atau benda permanen lainnya yang menyebabkan kerusakan pada kapal.

Dikatakan *partial loss* apabila kerugian yang diderita lebih kecil dari total loss dan merupakan kerugian laut khusus diatur dalam Pasal 701 KUHD.

2. *Kontribusi general averagedan salvage.*

Hal ini terjadi bila perjanjian penanggungan ditutup dengan harga kapal sesungguhnya (under insured), maka biaya ganti rugi yang

dibayarkan oleh penanggung dihitung menurut perbandingan antara harga under insured dengan harga kapal.

3. *Kewajiban terhadap pihak ketiga (sue and labor).*

Biaya *sue and labor* yang dijamin merupakan tambahan pada kerugian-kerugian lainnya tetapi jumlah yang diganti tidak melebihi harga pertanggungan ka

### 1). Jenis asuransi

PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia memberikan perlindungan terhadap beragam kebutuhan dengan mengeluarkan berbagai jenis asuransi di antaranya: Asuransi *Marine Hull, Cargo and Protection & Indemnity*

Produk asuransi laut yang ditawarkan dalam kategori ini adalah produk yang memberikan perlindungan menyeluruh terhadap berbagai risiko yang dapat timbul mulai dari pembangunan kapal hingga kegiatan pengangkutan barang di laut, meliputi :

1. *Marine Hull and Machinery*
2. *Bulder's Risk Insurance*
3. *Marine Cargo Insurance*
4. *Protection & Indemnity*

Dalam rangka memelihara dan meningkatkan bisnis perusahaan asuransi PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia secara penuh didukung oleh perusahaan reasuransi. Perusahaan Reasuransi tersebut terdiri dari perusahaan reasuransi baik domestik maupun asing. Perusahaan Reasuransi domestik antara lain adalah :

PT Tugu Reasuransi Indonesia, PT Reasuransi Nasional Indonesia, PT Maskapai Asuransi Indonesia, PT Reasuransi Internasional Indonesia.

Perusahaan reasuransi asing yang terlibat antara lain adalah:

*Swiss Reinsurance Company, Munich Re, Scor Reinsurance Asia Pasific Pte,Ltd, Converium Ltd, China International Co,Ltd, Odyssey America Reinsurance Ltd*

*Omnium Insurance & Reinsurance,*

yaitu antara lain :

*The Toa Reinsurance Co.Ltd.Tokio Marine Global Re Ltd., Korean Reinsurance Co.Everest Reinsurance Co., Labuan Reinsurance Ltd. Asian Reinsurance Corp.Arab Insurance Group B.S.C.*

Dengan didukung oleh perusahaan-perusahaan reasuransi yang terpercaya dan bereputasi baik diharapkan PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia mempunyai suatu komposisi yang dapat menjamin dan meningkatkan pelayanan di bidang jasa asuransi di Indonesia.<sup>12</sup>

## 2). Deskripsi Obyek Penelitian

Obyek penelitian dalam pembahasan ini adalah klaim asuransi *Marine Hull and Machinery* yang terjadi dalam suatu perjanjian pertanggungan antara PT Asuransi Tugu Pratama dengan PT (P), yang membawa muatan cargo berupa bahan bakar minyak dari Cilacap menuju Kalimantan Timur.

Pihak-pihak dalam perjanjian asuransi *Marine Hull and Machinery* adalah sebagai berikut :

1. Penanggung adalah PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia.
2. Tertanggung adalah PT (P) yang memiliki obyek berupa Kapal MT. K

3. *Surveyor* adalah PT Asuka Bahari Nusantara

4. *Loss Adjuster* adalah PT Radita Utama Internusa (RHI)

5. Reasuradur sebagai *co insurance*.

Asuransi *Marine Hull and Machinery* adalah salah satu jenis asuransi kerugian yang mengcover lambung dan mesin kapal laut. Dalam penelitian ini menganalisa klaim asuransi *Marine Hull and Machinery* yang terjadi dalam suatu pertanggungan antara PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia dengan PT P (Persero). Obyek pertanggungannya adalah sebuah kapal MTK yaitu sebuah kapal tanker yang dibuat tahun 1998. Perjanjian ini ditutup dengan nomor polis PPH1100007 berdasarkan *time policy*, waktu yang ditentukan atau tertera di dalam polis yaitu tanggal 1 Januari 2011 sampai dengan tanggal 31 Desember 2012 dengan nilai pertanggungan sebesar USD 8,850,000 dengan perjanjian nilai risiko sendiri (*deductible*) sebesar USD 50,000. Polis yang ditutup berdasarkan *Institute Time Clauses Hulls 1/10/83 (Clause 280)*.

Peristiwa yang menyebabkan terjadinya *evenement* pada dimulainya kapal MTK sampai di Balikpapan dan melepas jangkar di Kalimantan Timur pada tanggal 30 November 2012 dengan membawa muatan *cargo* berupa bahan bakar minyak dari Cilacap. Pada tanggal 1 Desember 2012 terdengar bunyi yang keras dari mesin bantu nomor 2 (*auxiliary engine*) yang kemudian menyebabkan mesin berhenti bekerja. Setelah dilakukan pengecekan oleh *crew* kapal terdapat kerusakan berat pada mesin tersebut yaitu pada *connecting rod, cylinder block, cylinder liner, rocker arm inlet valve, etc.*

Tanggung jawab penanggung (PT Asuransi Tugu Pratama) terhadap klaim dalam Asuransi *Marine Hull and Machinery* adalah untuk memberikan perlindungan terhadap hak-hak tertanggung yang telah diperjanjikan pada saat penutupan asuransi yang telah dibuat dalam sebuah akta yang disebut polis. Oleh karena itu penanggung harus bertanggung

<sup>12</sup>PT Tugu Pratama Indonesia, 2016, Company Profile : <http://www.tugu.com>, diakses pada tanggal 2 April, pukul 13.10 WIB

jawab untuk memberikan penggantian karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa tak tentu berdasarkan polis yang telah diperjanjikan selama polis tersebut dibuat memenuhi syarat-syarat dasar perjanjian dan memenuhi asas-asas dalam perjanjian.

Dalam penutupan perjanjian asuransi antara PT P (Persero) dengan PT Tugu Pratama Indonesia dapat dilihat bahwa perjanjian tersebut telah memenuhi ketentuan Pasal 1320 KUHPerdara yaitu sepakat mereka yang mengikatkan diri, kecakapan untuk membuat perjanjian atau perikatan, suatu hal tertentu dan sebab yang halal. Perjanjian pertanggungan tersebut telah memenuhi asas-asas asuransi yang diatur dalam Buku I Bab IX KUHD, yaitu:

1. Asas Kejujuran yang sempurna (*Utmost Good Faith*)
2. Asas Kepentingan
3. Asas Indemnitas
4. Asas Subrogasi

Perjanjian antara penanggung dan tertanggung ini telah terpenuhi dan telah sah sehingga menimbulkan akibat hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1338 KUHPerdara yaitu bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya dan telah dituangkan dalam bentuk polis asuransi dengan nomor polis PPH1100007. Polis ini dijamin dengan *ITC (Institute Time Clause) Hull 1.10.83 Clause 280 (All Risks/Comprehensive)* yang mengatur bahwa kerugian yang ditanggung adalah kerugian parsial, sehingga kalau ada kerusakan sedikit pada kapal dan kerusakan ini disebabkan oleh hal-hal yang tercantum dalam polis, maka penanggung wajib untuk melakukan ganti rugi atas kerugian yang diderita oleh kapal tersebut.

### 3). Polis dan Premi Dalam Asuransi *Marine Hull and Machinery*

Polis yang digunakan dalam asuransi ini *S.G.Policy* yaitu *Standard Indonesia Hull Form* yang mendasarkan penyelesaian sengketa berdasarkan hukum dan kelaziman yang berlaku di Inggris, yaitu *Marine Insurance Act 1906*.

Pada kapal (*Hull Policy*) dalam menentukan jumlah harga pertanggungan yang diperjanjikan dapat dibagi menjadi:

1. *Valued Policy*, perjanjian ditutup dengan harga pertanggungan berdasarkan kesepakatan para pihak tanpa melihat harga kapal yang sebenarnya. Jika kapal mengalami kerugian total atau total loss, maka ganti kerugian yang diberikan adalah sebesar nilai pertanggungan yang tercantum dalam polis, dan apabila terjadi kerugian sebagian (*partial Loss*), maka penanggung akan membayar seluruh harga perbaikan kapal dengan nilai maksimum sebesar nilai pertanggungan kapal.
2. *Unvalued Policy*, perjanjian ditutup dengan harga pertanggungan berdasarkan harga yang sebenarnya dari sebuah kapal, tetapi polis jenis ini jarang dilakukan karena terdapat kesulitan dalam menilai harga yang sebenarnya dari sebuah kapal di pasar dunia, biaya pemeliharaan kapal, suku cadang yang dipakai oleh kapal, kemampuan kapal pada umumnya ditutup atas dasar kesepakatan para pihak yaitu menggunakan *valued policy*. Jika dilihat dari jenis-jenis kepentingan yang dapat diasuransikan, maka polis dapat dibedakan menjadi *Voyage Policy* dan *Time Policy*:<sup>13</sup>
  1. *Voyage Policy* atau polis perjalanan.  
Polis ini menanggung kapal selama pelayaran dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain. Polis ini menentukan bahwa pertanggungan berlaku mulai dari pelabuhan

<sup>13</sup>Radiks Purba 1998, *Asuransi Angkutan Laut*, Jakarta, PT Rineka Cipta, halaman 43.

pemuatan sampai kepada pelabuhan pembongkaran. Polis ini juga mensyaratkan waktu perjalanan yang wajar sehingga apabila kapal tidak sampai ke tujuan dalam waktu yang dianggap wajar oleh penanggung, maka penanggung dapat melepaskan diri dari tanggung jawabnya terkecuali dikemukakan alasan-alasan yang dibenarkan oleh hukum mengapa terjadi keterlambatan oleh kapal tersebut.

#### 2. *Time Policy*

Pertanggungan dalam polis ini dicantumkan secara jelas oleh penanggung dan tertanggung dalam polis ini berdasarkan waktu yang telah diperjanjikan, biasanya waktu pertanggungan polis adalah 1 tahun sejak berlakunya polis.

Premi dalam perjanjian asuransi *Marine Hull and Machinery* secara umum sama seperti pada asuransi pada umumnya yang berbeda adalah pada faktor-faktor yang merupakan pertimbangan dalam menentukan jumlah premi dasar dari sebuah kapal yaitu:

1. Ukuran, tipe, umur kapal.
2. Kondisi pertanggungan.
3. Manajemen dan penggunaan kapal.
4. Data statistik klaim kapal dari waktu ke waktu.
5. Jumlah harga pertanggungan dan
6. Jangka waktu pertanggungan.

#### 4). **Berakhirnya Asuransi *Marine Hull And Machinery***

Berakhirnya perjanjian ini pada dasarnya sama dengan berakhirnya suatu perjanjian asuransi pada umumnya yaitu :<sup>14</sup>

1. Masa berlaku asuransi berakhir

2. Jangka waktu perjalanan yang diasuransikan berakhir
3. Timbulnya klaim
4. Asuransi berhenti
5. Asuransi gugur

#### 3. **Tata Cara Atau Proses Penyelesaian Klaim Asuransi *Marine Hull And Machinery* Dalam Praktek Pertanggungan**

Klaim dalam asuransi ini dicantumkan secara jelas dalam polis, dalam hal ini harus diajukan oleh pihak yang memiliki kepentingan atas kapal yang dipertanggungan dan mencantumkan kewajiban tertanggung dalam melakukan klaimnya yaitu melaporkan kejadian dan disertai dokumen pendukung yang diperlukan. Kelalaian dalam memberitahukan sesegera mungkin dapat menghilangkan kewajiban dari si penanggung untuk membayar ganti kerugian. Dokumen-dokumen yang biasanya diperlukan dalam pengajuan klaim atas kerugian adalah sebagai berikut:

1. Polis asli.
2. Laporan kecelakaan kapal (*master report*) yang telah diketahui atau disahkan oleh badan yang berwenang serta foto jika ada.
3. *Log book*.
4. *Survey report*.
5. Surat-surat tentang klasifikasi kapal.
6. Tembusan surat dan/atau jawaban atas tuntutan kepada pihak ketiga.
7. Dokumen-dokumen lain yang berkaitan dengan kerugian yang bersangkutan yang dapat dipakai sebagai bukti untuk memperkuat klaim.
8. Dan lain-lain dokumen yang diperlukan kemudian.

---

<sup>14</sup> Junaedy Ganie, op cit, halaman 120.

Tata cara atau proses dalam menyelesaikan klaim yang harus ditempuh oleh tertanggung (PT P) melalui beberapa syarat yaitu:

1. Adanya klaim atas kejadian yang menyebabkan terjadinya kerugian oleh tertanggung kepada penanggung.
2. Penanggung melakukan pengecekan apakah klaim tersebut *claimable* atau merupakan klaim yang tidak valid atau klaim tidak dapat dilanjutkan prosesnya atau klaimnya ditolak.
3. Setelah penanggung melakukan register klaim diambil keputusan pada tahap pertama ini adalah melihat hasil pemeriksaan (*Internal Control*) oleh penanggung.
4. Penanggung melaporkan kejadian klaim kepada reasurador/ *co insurance* sebagai pemberitahuan awal.
5. Penanggung menunjuk *surveyor* (dalam hal ini PT Asuka Bahari Nusantara) yang ditunjuk penanggung untuk melakukan *fact finding* terhadap kejadian yang menimbulkan klaim tersebut.
6. *Average Adjuster/Loss Adjuster (PT Radita Utama Internusa/RHI)* akan menentukan klaim sesuai dengan apa yang dijamin di dalam polis atau tidak dan memilah kejadian-kejadian atau nilai-nilai kerugian apa saja yang dijamin dan dapat dibayarkan kepada tertanggung.
7. Setelah menerima semua laporan baik dari *surveyor* maupun *loss adjuster*, maka penanggung akan mengambil keputusan tahap kedua atau keputusan final tentang jumlah yang harus dibayar kepada tertanggung.
8. Setelah diputuskan bahwa klaim tersebut diterima, maka akan dilanjutkan pemberitahuan nilai ganti rugi yang akan dibayarkan kepada tertanggung diikuti dengan *final report adjustment* kepada tertanggung.
9. Tertanggung memberikan konfirmasi berupa *Release and Discharge Form*, yang diberikan penanggung untuk ditandatangani tertanggung di atas materai apabila tertanggung setuju terhadap *Final Adjustment* yang disampaikan oleh pihak penanggung.
10. Setelah *Release and Discharge Form* ditandatangani oleh tertanggung dan dikembalikan kepada penanggung, maka penanggung wajib untuk memproses pembayaran klaim tersebut dalam jangka waktu maksimal 30 hari. Penyelesaian klaim oleh penanggung PT Asuransi Tugu Pratama dalam kasus klaim terhadap PT P Persero pemilik kapal MT K, telah dilakukan sesuai prosedur dan sesuai dengan Pasal 27 Keputusan Menteri Keuangan No.22/KMK.06/2003 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian Dan Perusahaan Reasuransi yang berbunyi :  
 “Perusahaan Asuransi harus telah membayar klaim paling lama 30 (tiga puluh) hari sejak adanya kesepakatan antara tertanggung dan penanggung atau kepastian mengenai jumlah klaim yang harus dibayarkan”. Pada kasus ini pembayaran klaim kepada tertanggung telah dilakukan pada tanggal 26 Maret 2015 dan kasus klaim dinyatakan telah ditutup oleh penanggung.  
 Apabila ketentuan tersebut dilanggar maka Penanggung akan dikenakan sanksi terhadap pelanggaran ketentuan tersebut di atas yaitu diatur dalam Pasal 37 Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 1992 yang menentukan :  
 “Setiap Perusahaan Perasuransian yang tidak memenuhi ketentuan

dalam Peraturan Pemerintah ini dan peraturan pelaksanaannya tentang perizinan usaha, kesehatan keuangan, penyelenggaraan usaha, penyampaian laporan, pengumuman neraca dan perhitungan laba rugi atau tentang pemeriksaan langsung, dikenakan sanksi peringatan, sanksi pembatasan kegiatan usaha, dan sanksi pencabutan izin usaha.”

Dalam hal ada ketidaksepahaman antara Tertanggung dengan Penanggung, maka Tertanggung dapat mengajukan keberatannya secara tertulis dengan jangka waktu 60 hari sejak diberikannya keberatan tertulis tersebut kepada Penanggung.

## E. PENUTUP

### E.1. Kesimpulan

Hak dan kewajiban PT P selaku Penanggung terhadap klaim *Marine Hull and Machinery* dalam praktek pertanggungan telah dilaksanakan dengan baik, sesuai dengan asas-asas dalam hukum asuransi dan telah memenuhi syarat-syarat dasar perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdara dan pasal-pasal

yang melindunginya. Polis yang dipergunakan dengan obyeknya berupa kapal MT K adalah ITC (*Institute Time Clause*)Hull 1.10.83 Clause 280 (*All Risks Comprehensive*), yang mengatur kerugian parsial, dimana penanggung wajib melakukan ganti rugi atas kerugian yang diderita oleh kapal laut.Tata cara atau proses penyelesaian klaim asuransi *Marine Hull and Machinery* pada PT P dalam praktek pertanggungan telah sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan di Indonesia dan kasus klaim ini telah selesai ditutup oleh Penanggung pada 26 Maret 2015.

### E.2. Saran

Perlu pemahaman akan isi polis untuk agen asuransi secara detail sebagai wakil dari PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia, agar tertanggung memahami hak dan kewajibannya.Dalam proses penyelesaian klaim agar *reasuradur* segeramengkonfirmasi kepada pihak tertanggung untuk melakukan pembayaran klaim guna mengefisiensikan waktu penyelesaian klaimnya.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku:

Abdul Kadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Bandung, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti.

Abdulkadir Muhammad, 1999, *Hukum Asuransi Indonesia*, Bandung, Penerbit Citra Aditya Bakti.

Arthur Lewis, 2009, *Dasar-Dasar Hukum BisnisIntroduction to Business*

Law,Bandung, Nusa Media Cetakan I.

Capt.R.P.Suyono, 2005, *ShippingPengangkutan Intermodal Ekspor ImporMelalui Laut*, Jakarta, PPM, Edisi Ketiga.

Emmy Pangaribuan Simanjuntak, 1980, *Hukum Pertanggungan dan Perkembangannya*, Jakarta: BPHN

- F.D.C Sudjatmiko, 1985, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta, Akedemika Pressindo.
- Heru Irianto dan Burhan Bungin, “*Pokok-Pokok Penting Tentang Wawancara*” dalm Burhan Bungin (Editor), *Metodologi Penelitian Kualitatif Aktualisasi Metodologis Ke Arah Ragam Varian kontemporer*, 2001, Jakarta: Raja Grafindo Perkasa.
- H.M.N Purwosutjipto, 1984, *Pengertian Pokok Hukum Dagang, Hukum Pengangkutan*, Jilid 3, Cetakan ke-2, Jakarta, Penerbit Djambatan.
- Radiks Purba, 1998, *Asuransi Angkutan Laut*, Jakarta, Rineka Cipta.
- Rinitami Njatrijani, 2012, *Buku Ajar Hukum Asuransi*, Semarang, Lembaga Pengembangan dan Penjaminan Mutu Pendidikan Universitas Diponegoro.
- Rinitami Njatrijani, 2015, *Hukum Transportasi*, Semarang, Undip Law Press Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Cetakan I, ISBN : 978-602-0838-01-4.
- Siti Nurbaiti, 2009, *Hukum Pengangkutan Darat* (Jalan dan Kereta Api), Jakarta: Penerbit Universitas Trisakti.
- Sri Redjeki Hartono, 1985, *Asuransi dan Hukum Asuransi di Indonesia*, Semarang, Ikip Press.
- Wiwoho Soedjono, 1993, *Hukum Pertanggunggunaan Laut*, Jakarta: PT.Rineka Cipta.
- WJS.Poerwadarminta.1976. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta.
- Peraturan dan Perundang-Undangan:**
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Undang-Undang Perasuransian
- Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 1992
- Marine Insurance Act*, 1906
- Website:**
- PT Tugu Pratama Indonesia, 2016, Company Profile : <http://www.tugu.com>