

# ASURANSI TANGGUNG GUGAT KAPAL TERHADAP RISIKO DAN EVENEMEN DALAM KEGIATAN PELAYARAN PERDAGANGAN MELALUI JALUR LAUT

Oleh :

Marnia Rani<sup>1</sup>

## Abstract

*The most of the world's trade is carried by sea. There is always a risk that the object of the trade may be delayed, damaged or lost in transit. Many events can occur during transit. For example, traders may be involved in an accident whereby the goods are destroyed or might be stolen. The result can be loss of profits. Traders should therefore insure their goods against loss, damage or delay in transit to minimize the impact of such incidents on their business by being properly insured. One of mechanism by cover the risk of loss or damage the goods with marine insurance. This can cover the whole journey-over land as well as sea. Basically, marine insurance is third party vessel insurance. This insurance covers liability for loss or damage to someone else's property, arising from operation of the vessel. Third party vessel insurance, more commonly knowns as legal liability insurance (Protection and Indemnity insurance). There are many insurable interest can be covers by marine insurance, especially on legal liability insurance. The insurable interest in marine insurance like liability in respect of passanger, cargo liability, liability in respect of the crew members, ship collision, sea pollution risk, towage liabilities, liability for obstruction and wreck removal, and liability of damage to property port and navigation tools/telecommunications cruise. The problem in this research is the importance of legal liability insurance for the transfer of risk if loss or damage may be happen to the third party, arising from operation of the vessel. The second problem is about regulation on marine insurance in Indonesia. This research classified by normative legal research with descriptive type of explanatory and analytical approach to normative legal substance (approach of legal content analisis). The outcome of the research shows that the legal liability insurance has an important role for protecting the third parties for loss or damage, arising from operation of the vessel at sea. The second problem in this research is the regulation regarding marine insurance in Indonesia. Marine Insurance Regulation in Indonesia is Commercial Code since 1847 which is regulated colonial legacy from Deutch, had been outstanding for more than 150 years. While the development of today's insurance business has been growing very rapidly. It is necessary to create regulations governing marine insurance.*

**Keywords:** *Marine Insurance, Legal Liability Insurance.*

## A. Latar Belakang

Kegiatan perdagangan baik dalam lingkup dalam negeri maupun luar negeri (*International*) banyak menggunakan pengangkutan yang dilakukan melalui jalur laut. Kegiatan perdagangan melalui jalur laut, banyak risiko yang dihadapi para pihak, baik oleh pengangkut sebagai pengusaha perkapalan, pemilik dan/atau pengirim barang muatan, penumpang,

nokhoda dan anak buah kapal (ABK), dan pihak-pihak lainnya.

Risiko di laut bisa terjadi dalam bentuk apapun dan dimanapun, contohnya kapal tenggelam karena tubrukan, cuaca buruk di laut, barang muatan membusuk, rusak, hilang atau dicuri, atau peristiwa-peristiwa lain yang menyebabkan kegiatan perdagangan yang dibawa oleh kapal menjadi berjalan tidak

---

<sup>1</sup> Dosen Program Studi Ilmu Hukum Universitas Maritim Raja Ali Haji.

lancar dan mengakibatkan kerugian/kehilangan keuntungan bagi semua pihak.

Untuk melindungi para pihak dalam kegiatan dagang melalui jalur laut dari berbagai kemungkinan peristiwa yang dapat merugikan/mengakibatkan kehilangan keuntungan, perlu adanya suatu mekanisme ataupun sarana untuk mengalihkan risiko kerugian para pihak dari rusaknya/hilangnya barang atau cacat raga/hilangnya nyawa seseorang yang timbul akibat pengoperasian kapal dagang di laut.

Sarana pengalihan risiko itu melalui asuransi. Asuransi merupakan lembaga keuangan bukan bank yang menjalankan kegiatan di bidang jasa keuangan yang secara langsung atau tidak langsung menghimpun dana dari masyarakat dengan menerbitkan surat berharga.

Asuransi sebagai salah satu lembaga keuangan bukan bank, berperan sangat penting bagi masyarakat yang mempunyai kepentingan terhadap perlindungan bagi harta kekayaan yang menjadi miliknya maupun jiwa dan raganya. Perlindungan itu berupa pengalihan kerugian bila terjadi risiko ataupun peristiwa yang tidak pasti diderita oleh pemilik harta bila itu asuransi kerugian, dan cacat raga ataupun kehilangan nyawa bila berupa asuransi jumlah.

Hal paling mendasar dari penyelenggaraan usaha perasuransian adalah pengalihan risiko kerugian akibat bahaya/*evenemen* yang membuat tertanggung menderita kerugian baik kehilangan keuntungan, cacat jiwa ataupun kematian. Dengan adanya pengalihan risiko ini, maka kerugian yang timbul dari adanya bahaya/*evenemen* terhadap objek yang diasuransikan, menjadi beban Penanggung (perusahaan asuransi). Beban Penanggung adalah dengan membayar ganti kerugian kepada Tertanggung (pemegang polis) yang besarnya sesuai dengan ketentuan yang disepakati dalam perjanjian asuransi yang telah dibuat.

Terkait dengan kegiatan asuransi untuk mengalihkan segala risiko bahasa/*evenemen* dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut atau dikenal dengan asuransi laut. Asuransi laut diperlukan dalam rangka menjaga keselamatan para pihak yang berkepentingan dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui laut.

Pihak-pihak yang berkepentingan dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui laut adalah para pekerja kapal seperti nakhoda dan Anak Buak Kapal (ABK), perusahaan dibidang pelayaran perdagangan seperti perusahaan pengangkutan (kapal), penumpang, pemilik barang muatan, pengirim barang, pihak

pelabuhan dalam hal menjaga sarana prasarana pengangkutan, bahkan negara sebagai pemilik wilayah perairan (laut) berkepentingan untuk menjaga laut dari pencemaran yang bersumber dari kapal.

Pihak-pihak sebagaimana tersebut di atas, menghadapi berbagai risiko bahaya/*evenemen* dalam melakukan kegiatan pelayaran perdagangan melewati jalur laut. Risiko itu misalnya, kecelakaan kapal, rusak atau hilangnya barang muatan, terdampar atau karamnya kapal, tubrukan kapal, dan risiko pencemaran laut oleh kapal.

Untuk mengatasi risiko bahaya dan *evenemen* yang terjadi dalam pelayaran perdagangan melalui jalur laut, sebagaimana yang telah dijelaskan di atas, asuransi menjadi sarana pengalihan risiko apabila menderita kerugian secara finansial yang menyebabkan kehilangan keuntungan bagi para pelaku perdagangan yang dilakukan melalui jalur laut.

Pengaturan asuransi laut diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Selain mengacu pada KUHD, kegiatan perasuransian secara umum terikat pada Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian juga karena dasar dilaksanakan asuransi adalah tertuang dalam sebuah perjanjian/kontrak, maka perjanjian asuransi berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak. Hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata bahwa perjanjian yang dibuat sesuai dengan undang-undang berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

Setiap kegiatan perasuransian diselenggarakan oleh perusahaan yang berbentuk badan hukum, seperti Perseroan Terbatas, Koperasi, atau Usaha Bersama. Perusahaan yang bergerak dalam kegiatan perasuransian adalah pihak Penanggung yang bersedia menerima pengalihan risiko kerugian akibat terjadinya bahaya ataupun peristiwa yang diderita pihak-pihak dalam kegiatan bisnis dan/ atau dagang melalui jalur laut. Sedangkan para pengusaha di bidang pelayaran perdagangan melalui laut ini dikenal dengan sebutan Tertanggung.

Penanggung selaku perusahaan asuransi mengikatkan diri dalam suatu perjanjian dengan pihak Tertanggung. Perjanjian asuransi tertuang dalam sebuah akta yang disebut Polis. Polis asuransi pada umumnya berbentuk kontrak baku (*standard contract*) yang telah dibuat pihak Perusahaan Asuransi yang berisi ketentuan-ketentuan mengenai hari dan tanggal pembuatan perjanjian asuransi, pihak tertanggung, objek yang diasuransikan, jumlah pertanggungan, bahaya/*evenemen* mulai ditanggung penanggung,

premi asuransi, dan semua keadaan yang perlu diketahui serta janji-janji khusus yang perlu diadakan antara para pihak.<sup>2</sup>

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

Adapun objek yang harus ditanggung dalam kegiatan asuransi laut, pada umumnya berupa tanggung jawab hukum (tanggung gugat) kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung yang timbul dari bahaya atau *evenemen* yang terjadi di laut (*legal liability insurance*). Dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui laut, ada banyak pihak yang berkemungkinan akan menderita kerugian bila terjadi bahaya ataupun *evenemen* yang terjadi di laut.

Pihak ketiga dalam hal ini yang berkepentingan untuk mendapatkan ganti kerugian dari perjanjian asuransi antara Penanggung dan Tertanggung, diantaranya adalah tanggung gugat terhadap kecelakaan orang (penumpang) di atas kapal, tanggung gugat terhadap muatan (*cargo liability*), tanggung gugat bila terjadi tubrukan kapal (*ship collision*), tanggung gugat terhadap risiko terjadinya pencemaran laut (*sea pollution risks*), tanggung gugat terhadap pengangkutan kapal (*towage liabilities*), tanggung gugat terhadap penyingkiran penghalang dan bangkai kapal (*liability for obstruction and wreck removal*), dan sebagainya.

Untuk mengatasi berbagai risiko kerugian yang mungkin terjadi dalam kegiatan perdagangan melalui jalur laut sebagaimana diuraikan di atas diperlukan suatu sarana pengalihan risiko kerugian tertanggung yang tepat, agar tidak ada para pihak yang menderita kerugian. Dalam hal ini adalah asuransi yang khusus memberikan perlindungan untuk kegiatan pelayaran perdagangan melalui laut (asuransi laut).

Pengaturan asuransi laut di Indonesia sampai saat ini hanya mengacu pada peraturan peninggalan kolonial Belanda yang telah berusia lebih dari seratus lima puluh tahun yakni *Wetboek van Koophandel voor Indonesie Staatsblad* Tahun 1847 Nomor 23 (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang). Bahkan di negeri

tempat asal peraturan ini, KUHD telah menjadi satu kesatuan tak terpisahkan dengan KUH Perdata (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, dengan nama *Het Nieuw Burgerlijk Wetboek* (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Baru), namun di Indonesia KUHD masih berlaku sampai saat ini, karena belum ada peraturan perundang-undangan yang mencabutnya secara keseluruhan.

Peraturan tentang asuransi secara umum memang telah diatur tersendiri di Indonesia, dimulai dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian, kemudian undang-undang tersebut dicabut dan diganti dengan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian. Namun, kedua undang-undang di bidang asuransi tersebut, hanya mengatur secara umum mengenai kegiatan usaha perasuransian, tidak menyebutkan objek asuransi tertentu, terlebih di bidang asuransi perdagangan yang melewati jalur laut.

Meskipun asuransi di bidang pelayaran melalui laut telah diatur dalam KUHD, ketentuan dalam KUHD tersebut telah jauh tertinggal dibandingkan kegiatan usaha asuransi laut yang telah mengalami perkembangan hingga saat ini. Bahkan di negara-negara yang banyak menggunakan jalur laut sebagai lalu lintas perdagangan, peraturan asuransi laut telah ada bertahun-tahun yang lalu.

Negara yang telah lama memiliki undang-undang asuransi kelautan adalah negara Inggris. Negara ini telah mempunyai Undang-Undang Tentang *Merchant Shipping Act* sejak tahun 1854 yang mengatur tentang tanggung jawab hukum dan pembatasan tanggung jawab pengusaha kapal maupun asuransi muatan bila terjadi kerugian dalam kegiatan pengangkutan barang melalui laut.<sup>3</sup> Selain itu, pada tahun 1906 Inggris juga mengeluarkan undang-undang untuk pertanggung jawaban angkutan muatan laut yang diberi nama *Marine Insurance Act* (MIA).<sup>4</sup>

Indonesia, meski tidak mengatur Asuransi Laut dalam undang-undang khusus, namun kewajiban pemilik/operator kapal untuk mengasuransikan objek kepentingan yang dimungkinkan akan menderita kerugian diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Untuk menelaah perihal kewajiban tersebut, penulis memandang bahwa perlu ada kajian mengenai kegiatan asuransi laut, baik peran penting asuransi dalam mengatasi risiko bahaya

<sup>2</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia Cetakan Kelima*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011, hlm. 59-60.

<sup>3</sup> Baca F.X. Sugiyanto, *Hukum Asuransi Maritim: Protection and Indemnity (P&I) Insurance*, Salemba Humanika, Jakarta, 2009, hlm. 15.

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

yang terjadi di laut yang timbul dari pengoperasian kapal maupun pengaturan mengenai kewajiban pemilik/operator kapal untuk melakukan penutupan asuransi bagi pihak ketiga yang dirugikan dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut.

## B. Perumusan Masalah

Berdasarkan seluruh uraian latar belakang yang telah disampaikan, maka dapat dirumuskan beberapa permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini, yaitu menguraikan mengenai pengaturan kewajiban pemilik/operator kapal untuk mengadakan perlindungan asuransi bagi pihak ketiga dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut menurut hukum Indonesia dan menguraikan pengaturan asuransi tanggung gugat kapal dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut yang ada di Indonesia.

## C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan permasalahan tersebut di atas, maka yang menjadi tujuan penelitian ini adalah untuk memperoleh data dan informasi mengenai pengaturan kewajiban pemilik/operator kapal untuk mengadakan perlindungan asuransi bagi pihak ketiga dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut menurut hukum Indonesia dan menguraikan pengaturan asuransi tanggung gugat kapal dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut yang ada di Indonesia.

## D. Metode Penelitian

Penelitian ini tergolong penelitian hukum normatif (*normative law research*) dengan menggunakan data sekunder. Tipe penelitiannya adalah deskriptif eksplanatoris dengan pendekatan masalah yang digunakan adalah pendekatan normative analitis substansi hukum (*approach of legal content analysis*).<sup>5</sup>

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum primer dalam penelitian ini Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian. Bahan hukum sekunder yang dipergunakan dalam penelitian ini diperoleh dari sumber

pustaka berupa buku-buku atau literatur hukum asuransi laut, jurnal hukum, media cetak lainnya, media elektronik (menyalin dari situs internet), yang ada kaitannya dengan masalah penelitian. Pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan.

## E. Kerangka Teori

Asuransi sendiri berasal dari bahasa Belanda *assurantie*, dalam bahasa Inggris *assurance*. Dalam bahasa Belanda juga dikenal dengan istilah *verzekering*, dan padanan dalam bahasa Inggrisnya *insurance*. Dalam bahasa Indonesia, umumnya dapat diterjemahkan dengan kata "pertanggungan". Namun di kalangan dunia usaha menggunakan istilah "asuransi".<sup>6</sup>

Asuransi adalah lembaga keuangan bukan bank yang memfasilitasi kebutuhan pelaku bisnis untuk mengatur risiko yang dihadapinya. Pengalihan risiko ini dilakukan dengan sebuah perjanjian yang dibuat oleh pihak yang ingin melindungi kepentingannya dengan pihak yang mau menanggung pengalihan risiko tersebut. Dalam pengertian yang demikian maka perjanjian asuransi sebagai lembaga pengalihan dan pembagian risiko mempunyai kegunaan yang positif baik bagi masyarakat, perusahaan maupun bagi pembangunan suatu negara. Suatu perusahaan yang mengalihkan risikonya melalui perjanjian asuransi akan mampu meningkatkan usahanya dan berani menggalang tujuan yang lebih besar.<sup>7</sup>

Cara usaha asuransi berjalan adalah dengan menghimpun dana dari masyarakat dalam bentuk premi, sebagai timbal balik perusahaan asuransi memberikan perlindungan kepada anggota masyarakat pemakai jasa asuransi terhadap kemungkinan timbulnya kerugian karena suatu peristiwa yang tidak pasti atau terhadap hidup atau meninggalnya seseorang. Usaha perasuransian yang sehat merupakan salah satu upaya untuk menanggulangi risiko yang dihadapi anggota masyarakat dan merupakan salah satu lembaga penghimpun dana masyarakat, sehingga memiliki kedudukan strategis dalam pembangunan dan kehidupan perekonomian dalam meningkatkan kesejahteraan umum.<sup>8</sup>

Peristiwa yang tidak pasti terjadi dalam asuransi disebut juga dengan *evenemen*. Sebagaimana yang

<sup>5</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm. 52 & 113.

<sup>6</sup> Abdulkadir Muhammad dan Rilda Murniati, *Segi Hukum Lembaga Keuangan dan Pembiayaan*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm. 121.

<sup>7</sup> Djoko Imbawani Atmadjaya, *Hukum Dagang Indonesia: Sejarah, Pengertian, dan Prinsip-Prinsip Hukum Dagang*, Setara Press, Malang, hlm. 313.

<sup>8</sup> Baca Rr. Dijan Widijwati, *Hukum Dagang*, Penerbit Andi, Yogyakarta, 2012, hlm 192.

telah diuraikan di atas, *eveneman* dalam kegiatan bisnis melalui laut bisa terjadi sewaktu-waktu. Apabila peristiwa tidak pasti itu sungguh terjadi dan menimbulkan kerugian, maka risiko menjadi beban Penanggung untuk memberikan pembayaran ganti kerugian kepada Tertanggung.<sup>9</sup>

Ada beberapa teori yang terkait dengan kegiatan perasuransian. Yang pertama, *risk transfer theorie* (teori pengalihan risiko). Teori ini menyatakan bahwa, tertanggung menyadari bahwa ada ancaman bahaya terhadap harta kekayaan miliknya atau terhadap jiwanya. Untuk mengurangi atau menghilangkan beban risiko tersebut, pihak tertanggung berupaya mencari jalan dari pihak lain yang bersedia mengambil alih beban risiko ancaman bahaya dengan membayar sejumlah premi. Dalam dunia bisnis perasuransian, yang bersedia menerima pengalihan risiko tersebut adalah Penanggung yang berstatus perusahaan asuransi.

Pengalihan risiko dengan mekanisme asuransi ditujukan agar ada pihak yang menanggung ganti kerugian kepada Tertanggung bila terjadi risiko terhadap objek kepentingan yang diasuransikan. Abdulkadir Muhammad menyatakan bahwa risiko dalam perasuransian adalah ancaman bahaya atau peristiwa yang tidak pasti terjadi terhadap objek asuransi milik tertanggung. Karena risiko ini merupakan ancaman terhadap keamanan harta kekayaan atau jiwa dan/atau raga tertanggung, maka pihak Tertanggung mencari pihak lain yang bersedia mengambil alih risiko, yaitu Penanggung. Sebagai imbalan pengalihan risiko (*transfer of risk*) tersebut, Tertanggung bersedia membayar sejumlah premi kepada penanggung. Jika peristiwa atau bahaya itu sungguh terjadi, yang menimbulkan kerugian (*loss*) bagi Tertanggung, maka Penanggung akan membayar ganti kerugian.<sup>10</sup>

Asuransi juga terkait erat dengan teori pembayaran ganti kerugian. Dalam hal tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian (*evenemen*), maka tidak ada masalah terhadap risiko yang ditanggung oleh penanggung. Dalam praktiknya tidak senantiasa bahaya yang mengancam itu sungguh-sungguh terjadi. Ini merupakan kesempatan baik bagi penanggung mengumpulkan premi yang dibayar oleh beberapa

tertanggung yang mengikatkan diri kepadanya. Jika pada suatu ketika sungguh-sungguh terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian (risiko berubah menjadi kerugian), maka kepada tertanggung yang bersangkutan akan dibayarkan ganti kerugian seimbang dengan jumlah asuransinya.<sup>11</sup>

Kepentingan dalam asuransi juga merupakan salah satu prinsip yang harus diterapkan dalam pembayaran ganti kerugian. Sebagaimana diatur dalam Pasal 250 KUHD, bahwa apabila seseorang telah mengadakan perjanjian pertanggungan, dan pada saat itu ia tidak mempunyai kepentingan terhadap benda yang dipertanggungkan, maka penanggung tidak wajib mengganti kerugian.<sup>12</sup> Ketentuan Pasal 250 KUHD ini lebih dikenal dengan prinsip *subrogasi* yang diterapkan untuk kepentingan penanggung.

Asuransi atau pertanggungan secara umum diatur dalam Pasal 246 KUHD adalah perjanjian di mana penanggung mengikat diri terhadap tertanggung dengan memperoleh premi, untuk memberikan kepadanya ganti rugi karena suatu kehilangan, kerusakan, atau tidak mendapat keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dapat diderita karena suatu peristiwa yang tidak pasti.

Selain itu asuransi juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Asuransi. Menurut ketentuan Pasal 1 Angka 1 undang-undang ini, 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 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.

Berdasarkan kedua pengertian di atas, unsur-unsur suatu kegiatan perasuransian, sebagai berikut:

<sup>9</sup> Abdulkadir Muhammad & Rilda Murniati, 2004, *Op. Cit*, hlm. 124-125.

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

<sup>11</sup> *Ibid*, hlm. 12-14.

<sup>12</sup> R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*, Pradnya Paramita, Jakarta, 2000, hlm. 74.

- a. Adanya pihak-pihak (subjek), yaitu penanggung (perusahaan asuransi dan tertanggung (pemegang polis);
- b. Adanya perjanjian;
- c. Adanya risiko atau peristiwa yang tidak pasti (*evenemen*);
- d. Hak dan kewajiban pihak-pihak.

Penanggung dalam kegiatan perasuransian harus berstatus sebagai perusahaan badan hukum. Tertanggung dapat berstatus perseorangan, persekutuan atau badan hukum. Penanggung adalah pihak yang bertanggung jawab atas segala risiko yang mungkin terjadi. Sebagai imbalan atas pengalihan risiko tersebut, di lain pihak, Tertanggung wajib membayar premi kepada Penanggung. Penanggung sebagai pihak yang bersedia menerima risiko yang dialihkan penanggung, wajib membayar sejumlah pembayaran ganti kerugian kepada tertanggung, berdasarkan premi yang telah diserahkan tertanggung.

Risiko dalam asuransi adalah bahaya yang mengancam benda atau objek asuransi; berasal dari faktor ekonomi, alam, atau manusia; diklasifikasikan menjadi risiko pribadi, kekayaan, atanggung jawab; hanya berpeluang menimbulkan kerugian.<sup>13</sup>

Risiko yang dapat diasuransikan, harus memenuhi kriteria dapat dinilai dengan uang, harus risiko murni, artinya hanya berpeluang menimbulkan kerugian, kerugian timbul akibat bahaya/peristiwa tidak pasti, tertanggung harus memiliki *insurable interest*, tidak dilarang undang-undang dan bertentangan dengan ketertiban umum dan kesusilaan.<sup>14</sup>

Adapun risiko itu dapat berupa kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggalnya atau hidupnya seseorang yang dipertanggungjawabkan.<sup>15</sup>

Selain risiko asuransi, yang dapat kepentingan yang diasuransikan juga adalah evenemen. Evenemen adalah peristiwa yang menurut pengalaman manusia

normal tidak dapat dipastikan terjadi, atau walaupun sudah pasti terjadi, saat terjadinya itu tidak dapat ditentukan dan juga tidak diharapkan akan terjadi, jika terjadi juga mengakibatkan kerugian.<sup>16</sup>

Peristiwa yang dapat digolongkan dalam pengertian *evenemen*, memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Peristiwa yang terjadi itu menimbulkan kerugian;
- b. Terjadinya itu tidak diketahui, tidak dapat diprediksi lebih dahulu;
- c. Berasal dari faktor ekonomi, alam, dan manusia;
- d. Kerugian terhadap diri, kekayaan dan tanggung jawab seseorang.

Kepentingan dalam asuransi juga merupakan salah satu prinsip yang harus diterapkan dalam pembayaran ganti kerugian. Sebagaimana diatur dalam Pasal 250 KUHD, bahwa apabila seseorang telah mengadakan perjanjian pertanggungan, dan pada saat itu ia tidak mempunyai kepentingan terhadap benda yang dipertanggungkan, maka penanggung tidak wajib mengganti kerugian.<sup>17</sup> Ketentuan Pasal 250 KUHD ini lebih dikenal dengan prinsip *subrogasi* yang diterapkan untuk kepentingan penanggung.

Dasar pelaksanaan asuransi adalah tertuang pada suatu perjanjian. H.M.N Purwosutjipto menjelaskan bahwa asuransi merupakan perjanjian timbal balik antara penutup (pengambil) asuransi dengan penanggung, dimana penutup asuransi mengikatkan diri untuk membayar sejumlah premi, sedangkan penanggung mengikatkan diri untuk membayar uang yang jumlahnya telah ditetapkan pada saat ditutupnya pertanggungan kepada penikmat dan didasarkan atas hidup dan matinya seseorang yang ditunjuk.<sup>18</sup>

Perjanjian Asuransi merupakan salah satu jenis perjanjian khusus yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Sebagai perjanjian, maka ketentuan syarat-syarat sah suatu perjanjian dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata berlaku juga bagi perjanjian asuransi.<sup>19</sup>

Ketentuan KUHPdt, mengatur syarat-syarat sah suatu perjanjian yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPdt. Menurut ketentuan pasal tersebut, ada empat syarat

<sup>13</sup> Abdulkadir Muhammad, 2011, *Op. Cit*, hlm. 118-119.

<sup>14</sup> *Ibid*.

<sup>15</sup> Djoni S. Ghazali dan Rachmadi Usman, *Hukum Perbankan*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, hlm. 58-59.

<sup>16</sup> R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Op. Cit*, hlm. 74-75.

<sup>17</sup> *Ibid*.

<sup>18</sup> H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 6*, Djambatan, Jakarta, 2003, hlm 10. Dikutip dari Rr. Dijan Widijowati, *Op. Cit*, hlm. 194.

<sup>19</sup> Abdulkadir Muhammad, 2011, *Op. Cit*, hlm 49.

sah suatu perjanjian, yaitu kesepakatan para pihak, kewenangan berbuat, objek tertentu, dan kausa yang halal, yaitu kesepakatan para pihak. Sedangkan ketentuan Pasal 251 KUHD mengatur tentang kewajiban pemberitahuan dari tertanggung kepada penanggung kondisi benda yang menjadi objek asuransi.<sup>20</sup>

Kesepakatan antara tertanggung dan penanggung meliputi kesepakatan mengenai benda yang menjadi objek asuransi, pengalihan risiko dan pembayaran premi, *evenemen* dan ganti kerugian, syarat-syarat khusus asuransi, dan pembuatan perjanjian asuransi yang disebut polis. Kewenangan berbuat, tertanggung dan penanggung wenang melakukan perbuatan hukum yang diakui oleh undang-undang.

Terjadinya perjanjian asuransi didasarkan pada kesepakatan. Kesepakatan dapat didasarkan pada teori tawar-menawar dan teori penerimaan. Teori tawar-menawar menyatakan, perjanjian asuransi terjadi dan mengikat kedua pihak apabila penawaran dari pihak yang satu dihadapkan dengan penerimaan dari pihak yang lain. Sedangkan pada teori penerimaan (*ontvangst theorie*), perjanjian asuransi mengikat tertanggung dan penanggung dibuktikan dengan perbuatan nyata atau dokumen perbuatan hukum.

Perjanjian asuransi harus mencantumkan benda yang menjadi objek kepentingan yang dimungkinkan memiliki risiko dapat merugikan tertanggung. Objek tertentu dalam perjanjian asuransi dapat berupa harta kekayaan dan kepentingan yang melekat pada harta kekayaan, dapat pula berupa jiwa atau raga manusia. Yang dicantumkan dalam perjanjian. Kausa yang halal adalah isi perjanjian tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, dan ketertiban umum.<sup>21</sup>

Syarat perjanjian asuransi selanjutnya adalah kewenangan berbuat pada perjanjian asuransi, ada yang bersifat subjektif dan objektif. Kewenangan subjektif, kedua pihak telah dewasa, berakal sehat, tidak berada di bawah pengampuan. Kewenangan objektif, tertanggung mempunyai hubungan yang sah dengan objek asuransi.<sup>22</sup>

Perjanjian asuransi harus dalam bentuk tertulis. Dalam praktik bisnis, perjanjian asuransi telah dibuat dalam bentuk baku (*standard contract*), yakni dalam

bentuk akta yang disebut Polis. Polis merupakan alat bukti tertulis bahwa perjanjian asuransi telah terjadi. Pembuktian dan syarat-syarat khusus dan janji-janji khusus asuransi yang menurut undang-undang, diancam batal jika tidak dimuat dalam polis, harus dibuktikan secara tertulis.<sup>23</sup>

Setiap perjanjian, khususnya dalam hal ini adalah perjanjian asuransi, harus dilaksanakan dengan itikat baik (*the utmost good faith*). Penanggung hanya dapat memperkirakan risiko dan menetapkan jumlah premi, bilamana kepadanya diberitahukan secara jujur semua fakta mengenai yang akan dipertanggungkan. Salah dalam memberikan keterangan, apalagi dengan sengaja memberikan keterangan yang salah atau menyembunyikan fakta, merupakan alasan kuat bagi penanggung membebaskan diri dari memberikan pembayaran ganti rugi.<sup>24</sup>

Perjanjian asuransi yang berbentuk polis tersebut menurut ketentuan Pasal 256 KUHD harus memuat:

1. Hari pengadaan pertanggungannya itu;
2. Nama orang yang mengadakan pertanggungannya itu atas beban sendiri atau atas beban orang lain;
3. Uraian yang cukup jelas tentang barang yang dipertanggungkan;
4. Jumlah uang yang untuk itu dipertanggungkan;
5. Bahaya yang diambil oleh penanggung atas bebannya;
6. Waktu mulai dan berakhirnya bahaya yang mungkin terjadi atas beban penanggung;
7. Premi pertanggungannya; dan
8. Pada umumnya, semua keadaan yang pengetahuannya tentang itu mungkin mutlak Penting bagi penanggung, dan semua syarat yang diperjanjikan antara para pihak;
9. Polis itu harus ditandatangani oleh setiap Penanggung.

Terkait dengan asuransi laut, apakah unsur-unsur yang terdapat dalam asuransi pada umumnya sama dengan yang diterapkan dalam usaha asuransi untuk menutup kerugian yang terjadi akibat pengoperasian kapal di laut? Pembahasan mengenai hal ini, diuraikan pada paragraph-paragraf di bawah ini.

<sup>20</sup> R. Subekti dan R. Tjitrosudibio. *Op. Cit.* hlm. 74-75.

<sup>21</sup> Abdulkadir Muhammad, 2011. *Op. Cit.* hlm.49-52.

<sup>22</sup> *Ibid*, hlm. 50-51.

<sup>23</sup> R. Subekti dan R. Tjitrosudibio. *Op. Cit.* hlm. 75-76.

<sup>24</sup> Amir, M.S., *Seluk-Beluk dan Teknik Perdagangan Luar Negeri*, PPM, Jakarta, 2000, hlm. 77.

## F. Pembahasan

### 1. Kewajiban Pemilik/Operator Kapal Memberikan Perlindungan Asuransi bagi Pihak Ketiga dalam Kegiatan Pelayaran Perdagangan Melalui Jalur Laut Menurut Hukum Indonesia

Pengaturan kewajiban pemilik/operator kapal untuk mengadakan perlindungan asuransi bagi pihak ketiga dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut di atur dalam Pasal 41 Ayat (3), Pasal 54, Pasal 203 Ayat (5), Pasal 231 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Pasal-pasal tersebut mengatur beberapa jenis tanggung gugat dari perusahaan pelayaran yang memiliki kewajiban untuk menjamin risiko maupun *evenemen* yang timbul akibat pengoperasian kapal. Kewajiban mengasuransikan yang harus dilaksanakan perusahaan angkutan terkait dengan tanggung jawab pengangkut dalam memberikan perlindungan kepada pihak-pihak yang menjadi bagian dari tanggung jawabnya.

Berdasarkan ketentuan KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, ada beberapa jenis asuransi tanggung gugat kapal bila terjadi risiko atau pun *evenemen* dalam akibat pengoperasian kapal, yakni tanggung gugat kapal terhadap keselamatan penumpang dan muatan, tanggung gugat pengangkut dalam angkutan multimoda, tanggung jawab kapal terhadap nakhoda dan/ atau anak buah kapal (ABK), serta *personal effect*, tanggung jawab kapal atas kerugian yang menyebabkan hilang/rusaknya properti pelabuhan dan sarana bantu navigasi/telekomunikasi-pelayaran, tanggung jawab kapal terhadap pencegahan pencemaran perairan laut .

Pertama, mengenai kewajiban asuransi oleh kapal terhadap keselamatan penumpang dan muatan. Berdasarkan ketentuan Pasal 41 dan 42 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, tanggung jawab pengangkut dalam menjaga keselamatan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya pada saat pengoperasian kapal, memiliki konsekuensi pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya itu.

Tanggung jawab kapal berupa kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang,

atau rusaknya barang yang diangkut, dan kerugian pihak ketiga. Namun, tanggung jawab itu dibatasi pada pengangkut, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian bukan disebabkan oleh kesalahannya, jika demikian perusahaan angkutan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.

Kedua, kewajiban asuransi tanggung gugat pengangkut dalam angkutan multimoda. Dalam pengangkutan multimoda (pengangkut penyedia jasa multimoda yang menggunakan lebih dari satu jenis sarana alat angkut), berdasarkan ketentuan Pasal 51 dan 53 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, pengangkut multimoda juga mempunyai kewajiban untuk mengasuransikan tanggung jawabnya dalam mengangkut barang sejak diterimanya barang sampai diserahkan kepada penerima barang. Risiko ataupun *evenemen* yang menjadi beban Pengangkut adalah kehilangan atau kerusakan yang terjadi pada barang serta keterlambatan penyerahan barang.

Dalam pengangkutan multimoda, pengangkut belum tentu pemilik/operator kapal yang mengangkut barang sebagaimana yang disebut dalam Dokumen *Bill of Lading*. Namun demikian, tetap saja setiap yang mempunyai izin untuk beroperasi sebagai pengangkut (*Non-Vessel Operating Carriers*) atau *Freight Forwarders* yang berliensi sebagai pengangkut.

Ketentuan mengenai tanggung gugat asuransi yang bukan pemilik/operator kapal diatur dalam Pasal 475 KUHD. Apabila si pengangkut itu bukanlah si yang mengusahakan kapal, maka kewajibannya untuk mengganti kerugian menurut Pasal 468. Sekadar mengenai pengangkutan melalui lautan, adalah terbatas pada jumlah yang mana, karena kerugian yang diderita, berdasarkan pasal yang lalu, dapat dimintakan penggantian dari si pengusaha kapal. Apabila ada perselisihan maka wajiblah si pengangkut membuktikan, sampai jumlah manakah tanggung jawabnya dibatasi.<sup>25</sup>

Ketiga, kewajiban asuransi tanggung gugat kapal terhadap nakhoda dan/atau anak buah kapal (*liability in respect of crew*). Jaminan perlindungan (*Protection and Indemnity*) ini adalah atas tanggung jawab hukum pemilik atau operator kapal untuk memberikan biaya-biaya pengobatan dan santunan akibat kecelakaan kerja atau sakit atau meninggal dunia dalam hubungan kerja kepada Nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK).<sup>26</sup>

<sup>25</sup> R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Op. Cit.* hlm. 137.

<sup>26</sup> Ditulis kembali dari berbagai sumber oleh Imam Musjab, *Crew Liability dan Tanggung Jawab atas Kecelakaan Kerja Laut*, <http://ahliasuransi.com/crew-liability-dan-tanggung-jawab-atas-kecelakaan-kerja-laut>, Jumat 4 Januari 2016 pukul 6:22, diakses pada Minggu 07 Februari 2016 pukul 12.45 WIB.

Jaminan asuransi perlindungan terhadap nakhoda dan ABK meliputi *bodily injury to crew*, *liability for loss of personal effects of crew*, dan *liability for crew wages following total loss*. Menurut Ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan, tanggung jawab pengusaha angkutan di perairan, meliputi:<sup>27</sup>

1. Tanggung jawab pembayaran pesangon bila terjadi kapal musnah atau tenggelam;
2. Tanggung jawab biaya perawatan dan pengobatan bagi awak kapal yang sakit atau cidera selama berada di atas kapal;
3. Tanggung jawab biaya pemulangan kembali ke tempat domisilinya jika kapal mengalami kecelakaan;
4. Tanggung jawab ganti rugi atas kehilangan barang-barang milik awak kapal akibat tenggelam atau terbakarnya kapal (*personal effect*);
5. Tanggung jawab pembayaran santunan cacat;
6. Tanggung jawab pembayaran santunan kematian dan biaya pemulangan dan penguburan jenazah ke tempat asalnya;
7. Tanggung jawab atas biaya perjalanan yang timbul untuk nakhoda dan kapal untuk menuju atau turun dari kapal setelah selesai perjalanan.

Keempat, kewajiban asuransi tanggung gugat kapal atas kerugian yang menyebabkan hilang/rusaknya properti pelabuhan dan sarana bantu navigasi/telekomunikasi-pelayaran. Menurut ketentuan Pasal 100 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, orang-perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kegiatannya.

Pemilik dan/atau operator kapal bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kapal. Untuk menjamin pelaksanaan tanggung jawab atas ganti kerugian, pemilik dan/atau operator kapal yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan wajib memberikan jaminan.

Badan Usaha Pelabuhan bertanggung jawab terhadap kerugian pengguna jasa atau pihak ketiga lainnya karena kesalahan dalam pengoperasian

pelabuhan. Pengguna jasa pelabuhan atau pihak ketiga berhak mengajukan tuntutan ganti kerugian.

Pemilik dan/atau operator kapal bertanggung jawab pada setiap kerusakan Telekomunikasi-Pelayaran dan hambatan di laut, sungai dan danau yang disebabkan oleh pengoperasian kapalnya. Tanggung jawab pemilik dan/atau operator kapal berupa kewajiban untuk segera memperbaiki atau mengganti sehingga fasilitas tersebut dapat berfungsi kembali seperti semula. Perbaikan dan penggantian dilakukan dalam batas waktu enam puluh hari kalender sejak kerusakan terjadi.<sup>28</sup>

Kelima, kewajiban asuransi tanggung gugat kapal terhadap pencegahan pencemaran perairan laut. Menurut ketentuan Pasal 231 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, pemilik atau operator kapal bertanggung jawab terhadap pencemaran yang bersumber dari kapalnya. Untuk memenuhi tanggung jawab itu, pemilik atau operator kapal wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.

Peraturan perundang-undangan di Indonesia, selain mengatur kewajiban untuk mengasuransikan tanggung jawab kapal terhadap kelima hal diatas, juga mengatur tentang asuransi bagi pihak ketiga (*legal liability insurance*) bila terjadi tubrukan kapal di laut dan tanggung jawab asuransi dalam penyingkiran penghalang dan bangkai kapal (*liability for obstruction and wreck removal*).

Ketentuan tentang tubrukan kapal dalam KUHD diatur dalam Bab VI Tentang Tubrukan Kapal mulai dari Pasal 534 sampai dengan 544a. Menurut ketentuan Pasal 534, tubrukan kapal berarti terjadi benturan atau sentuhan kapal yang satu dengan yang lainnya.

Ada beberapa ketentuan mengenai pertanggung-jawaban ganti kerugian bila terjadi tubrukan kapal, yaitu:<sup>29</sup>

1. Bila tubrukan kapal disebabkan oleh hal yang tidak disengaja, oleh hal di luar kekuasaan, atau bila terdapat keragu-raguan mengenai sebab tubrukan kapal, maka kerugian dipikul oleh mereka yang menderita.
2. Bila tubrukan kapal itu adalah akibat kesalahan dari salah sebuah kapal yang bertubrukan, atau kesalahan kapal lain, pengusaha kapal yang telah melakukan kesalahan bertanggungjawab untuk seluruh kerugian.

<sup>27</sup> Pasal 27, 28, 29, 30, 31 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan.

<sup>28</sup> Baca Pasal 100, 101, dan 181 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>29</sup> R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Op. Cit*, hlm. 177-179.

3. Bila tubrukan kapal itu adalah akibat kedua belah pihak, tanggung jawab kedua pengusaha kapal seimbang dengan kesalahan-kesalahan yang dilakukan oleh kedua belah pihak.
4. Bila sebuah kapal yang menyuruh diseret, karena kesalahan kapal yang menyeret bertubrukan, disamping pengusaha kapal itu, pengusaha kapal yang menyeret bertanggung jawab secara tanggung renteng terhadap kerugiannya.

Mengenai penyingkiran penghalang dan bangkai kapal. Menurut ketentuan Pasal 1 Ayat (4) *Nairobi International Convention on The Removal Of Wrecks, 2007, "Wreck", following upon a maritime casualty, means:*<sup>30</sup>

- (a) *a sunken or stranded ship; or*
- (b) *any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or*
- (c) *any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or*
- (d) *a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.*

Pasal 1 Ayat (7), *"Removal" means any form of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck. "Remove", "removed" and "removing" shall be construed accordingly.*

Penyingkiran kapal dalam Konvensi Nairobi tentang Penyingkiran Kerangka Kapal adalah penyingkiran kapal karam atau kapal terdampar, termasuk benda-benda yang ada didalam kapal tersebut, akibat adanya kecelakaan atau tubrukan kapal, guna menghindari adanya kecelakaan pelayaran di laut akibat adanya bangkai atau kerangka kapal dimaksud.

Menurut ketentuan Pasal 202 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pemilik kapal dan/atau Nakhoda wajib melaporkan kerangka kapalnya yang berada di perairan Indonesia kepada instansi yang berwenang. Kerangka kapal yang posisinya mengganggu keselamatan berlayar, harus diberi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagai tanda dan diumumkan oleh instansi yang berwenang.

Pemilik kapal wajib menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran paling lama seratus delapan puluh hari kalender sejak kapal tenggelam. Pemerintah

wajib mengangkat, menyingkirkan, atau menghancurkan seluruh atau sebagian dari kerangka kapal dan/atau muatannya atas biaya pemilik apabila dalam batas waktu yang ditetapkan Pemerintah, pemilik tidak melaksanakan tanggung jawab dan kewajibannya.

Pemilik kapal yang lalai melaksanakan kewajiban dalam batas waktu yang ditetapkan Pemerintah, sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan pelayaran, wajib membayar ganti kerugian kepada pihak yang mengalami kecelakaan. Pemerintah wajib mengangkat dan menguasai kerangka kapal dan/atau muatannya yang tidak diketahui pemiliknya dalam batas waktu yang telah ditentukan. Untuk menjamin kewajiban pemillik kapal wajib mengasuransikan kapalnya.<sup>31</sup>

Kewajiban pemilik/operator kapal mengasuransikan tanggung jawabnya dalam penyingkiran bangkai/kerangka kapal telah ditentukan oleh Otoritas Jasa Keuangan. Otoritas jasa keuangan telah mengeluarkan Surat Edaran Nomor: S-32/ D.05/2015 dalam rangka untuk mengadakan Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal, yang juga diamanatkan dalam Pasal 203 Ayat (5) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Surat Edaran Menteri Perhubungan RI Nomor AL.801/1/2 Pbh 2014 hal Kewajiban Mengasuransikan Kapal dengan Asuransi Kerangka Kapal dan/atau Perlindungan Ganti Rugi. Lebih lanjut mengenai hal ini akan diuraikan pada asuransi tanggung gugat kapal dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut yang ada di Indonesia.<sup>32</sup>

## 2. Asuransi Tanggung Gugat Kapal dalam Kegiatan Pelayaran Perdagangan Melalui Jalur laut yang ada di Indonesia

Kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut tidak terlepas dari berbagai risiko yang mungkin terjadi terhadap objek perdagangan ataupun bisnis. Risiko yang dihadapi di laut bisa terjadi kapanpun, baik risiko akibat kejadian dari luar (*external cause*) yang tak terduga (*incidental & fortuitous*) maupun akibat dari pengoperasian kapal sendiri. Tentu hal tersebut dapat menyebabkan kegiatan bisnis menjadi terganggu.

Risiko itu dapat menyebabkan kerugian bagi pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan dagang/bisnis melalui jalur laut. Misalnya terjadi kapal tenggelam, atau rusak, hilangnya muatan kapal, kecelakaan yang

<sup>30</sup> <http://folk.uio.no/erikro/WWW/WreckRemovalConvention.pdf>. Diakses pada hari Senin, 08 Februari 2016 pukul 19.39 WIB.

<sup>31</sup> Pasal 203 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>32</sup> Baca penjelasan tentang Asuransi *Protection and Indemnity* pada pembahasan pertama tulisan ini.

mengakibatkan cacat atau kematian bagi penumpang, rusaknya kapal lain akibat tubrukan kapal, pencemaran perairan laut akibat pengoperasian kapal. Terhadap semua peristiwa itu, tentu harus ada pihak yang bertanggung jawab serta mengganti kerugian yang diderita para pihak.

Salah satu mekanisme untuk mengganti kerugian bila terjadi bahaya atau peristiwa tidak pasti yang terjadi di laut (*evenemen*) adalah dengan mengalihkan tanggung jawab terhadap risiko kerugian yang diderita para pihak. Pengalihan risiko tanggung jawab ini dapat dilakukan dengan menggunakan jasa perusahaan asuransi.

Sebagaimana yang telah dijelaskan pada uraian di atas, bahwa asuransi laut lebih kepada pertanggungjawaban ganti kerugian kepada pihak ketiga dari pemilik/operator kapal. Ketentuan mengenai asuransi laut memang diatur dalam Bab Kesembilan KUHD Tentang Pertanggungungan terhadap Segala Bahaya Laut dan Bahaya Perbudakan. Dalam Pasal 592 KUHD, Polis asuransi laut, selain syarat-syarat umum disebut dalam pasal 256, polis juga harus memuat ketentuan sebagai berikut:<sup>33</sup>

1. Nama nakhoda, nama kapal, dengan menyebutkan macamnya, dan pada pertanggungungan kapalnya, pernyataan apakah kapal itu terbuat dari kayu cemara, atau keterangan bahwa tertanggung tidak mengetahui tentang keadaan itu;
2. Tempat barang-barang dimuat atau harus dimuat;
3. Pelabuhan tempat kapal seharusnya berangkat, atau harus berangkat;
4. Pelabuhan atau pantai tempat kapal harus memuat atau membongkar;
5. Pelabuhan atau pantai yang harus disinggahi kapal;
6. Tempat permulaan berlangsungnya bahaya yang menjadi beban penanggung;
7. Nilai kapal yang dipertanggungkan.

Objek Pertanggungungan laut yang diatur dalam ketentuan Pasal 593 KUHD berpokok khusus pada badan dan lunas kapal, kosong atau bermuatan, dipersenjatai atau tidak, berlayar sendirian atau bersama-sama dengan kapal lain; alat-alat perlengkapan dan tali-temali; alat-alat perlengkapan perang; bahan makanan, dan pada umumnya semua biaya yang telah dikeluarkan untuk kapal itu, sampai kepada

penurunan kapal ke laut; barang-barang muatannya; keuntungan yang diharapkan; biaya angkutan yang akan diperoleh; bahaya perbudakan.<sup>34</sup>

Asuransi pelayaran laut dapat diadakan pada keseluruhan atau sebagian barang, bersama-sama atau sendiri; dalam waktu damai atau dalam waktu perang, sebelum atau selama perjalanan kapal; untuk perjalanan pergi-pulang; untuk salah satu dari kedua itu; untuk seluruh perjalanan, atau untuk waktu tertentu; untuk semua bahaya laut; untuk berita baik dan buruk.

Terkait dengan penelitian ini, asuransi tanggung gugat (*protection and indemnity*) pertama kali berkembang di Eropa atau tepatnya Inggris. Negara Inggris sebagai tempat berkembangnya perniagaan internasional dengan kapal laut, untuk pertama kali pula awal berkembangnya berbagai asuransi kelautan.

Asuransi tanggung gugat merupakan jenis asuransi ganti rugi sebagai bentuk pertanggungjawaban terhadap gugatan pihak ketiga atau lebih dikenal dengan *legal liability insurance*. Jenis asuransi ini menjamin segala macam jenis risiko tanggung gugat pemilik atau operator kapal sebagai konsekuensi dari tanggung jawabnya atas perjanjian yang menyangkut bidang jasa kelautan dengan:<sup>35</sup>

1. Nakhoda dan/atau anak buah kapal (ABK) dalam suatu perjanjian kerja laut;
2. Penyewa kapal yang terikat dalam perjanjian sewa-menyewa kapal atau ruang kapal dengan pelanggannya (*charter party*) berdasarkan waktu (*time charter party*), berdasarkan perjalanan (*voyage charter party*), ataupun perjanjian pengangkutan barang melalui laut dimana dalam pemberian jasa pengangkutan laut diterbitkan dokumen angkut (B/L).

Jenis asuransi tanggung gugat pada dasarnya sama sekali tidak menjamin dan memberikan ganti rugi atas hilangnya atau kerusakan yang diderita oleh tertanggung atas kerugian akibat kehilangan atau kerusakan barang tertanggung sendiri. Akan tetapi, jenis asuransi ini justru menjamin pembayaran terhadap ganti rugi yang diderita pihak lain.<sup>36</sup>

Ada dua jenis tanggung gugat yang dijamin oleh asuransi tanggung gugat, yaitu *contractual liability* dan *third party liability*. *Contractual liability* dalam hal pihak tertanggung (pemilik/operator kapal) dalam melak-

<sup>33</sup> R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Op. Cit*, hlm. 186-187.

<sup>34</sup> *Ibid.*

<sup>35</sup> F.X. Sugiyanto, *Op. Cit*, hlm. 1.

<sup>36</sup> *Ibid.*

sanakan janjinya menyebabkan timbulnya kerugian kepada pihak kedua, baik disebabkan oleh kesalahan sendiri maupun orang-orang yang menjadi tanggung jawabnya saat melaksanakan kewajiban dari suatu perjanjian untuk melakukan suatu pekerjaan tertentu, tetapi disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian sehingga menyebabkan janji tersebut tidak dapat dilaksanakan. Hal ini disebut sebagai ingkar janji/cedera janji (*wanprestasi*). Tanggung jawab pemilik/operator kapal yang demikian, untuk kerugian yang ditimbulkannya atau perbuatan orang yang bekerja untuknya, disebut sebagai pelanggaran kontrak perjanjian. Pemilik operator kapal ini harus bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi.<sup>37</sup>

*Third party liability* yang umumnya dikenal Asuransi *protection and indemnity* (P & I) adalah jenis asuransi tanggung gugat (*legal liability insurance*) yang bersifat *mutual* (timbang balik yang saling menguntungkan). Yang dimaksudkan mutual disini adalah usaha untuk kepentingan bersama dari para anggotanya. Hal ini didasari oleh adanya suatu kepentingan bersama dan risiko masing-masing dalam mengatasi bahaya yang timbul dengan modal yang dikumpulkan oleh para anggotanya, dalam semangat saling menguntungkan bagi para anggotanya, serta hampir mirip dengan bentuk usaha koperasi.<sup>38</sup>

Dalam asuransi P & I, pihak yang dijamin risikonya oleh perusahaan asuransi tidak disebut sebagai pihak tertanggung (*insured*) sebagaimana asuransi kerugian pada umumnya, tetapi disebut *member*. Asuransi tanggung gugat menjamin segala jenis risiko tanggung gugat (*legal liability*) yang menjadi kewajiban *member* sebagai konsekuensi atau akibat yang timbul dari pengoperasian kapal laut oleh pemilik/penyewa/manajer kapal terhadap segala tanggung gugat dari pihak kedua. Member terikat dalam suatu ikatan perjanjian (*contractual liability*) dan tanggung jawab hukum atau tuntutan pembayaran ganti kerugian terhadap pihak ketiga (*third party liability*) yang disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian dari diri sendiri, maupun orang lain yang dipekerjakannya. Risiko-risiko bahaya yang dijamin oleh asuransi tanggung gugat adalah segala risiko yang mungkin mengancam pemilik/operator kapal yang disebabkan dari konsekuensi pengoperasian kapal.<sup>39</sup>

Risiko-risiko asuransi tanggung gugat yang menjamin segala risiko tanggung jawab hukum dari pemilik/operator kapal, meliputi:<sup>40</sup>

1. Tanggung jawab terhadap biaya yang timbul serta santunan sebagai akibat terjadinya kecelakaan atau karena sakitnya nakhwa dan awak kapal yang sedang bertugas, serta kecelakaan dan sakit yang diderita penumpang atau pihak ketiga, antara lain *stevedore, surveyor*, dan pihak yang sedang berada di kapal.
2. Tanggung jawab atas tuntutan kehilangan atau rusaknya muatan yang berhubungan dengan perjanjian pengangkutan barang.

Pihak-pihak (subjek) dalam perjanjian asuransi adalah Penanggung selaku pihak yang bersedia menerima beban risiko kerugian dan Tertanggung yang telah mengalihkan beban risiko kepada perusahaan asuransi. Dalam asuransi laut, ganti kerugian yang dialihkan oleh Tertanggung yang dalam hal ini adalah pemilik/operator kapal tidak untuk kepentingannya sendiri, melainkan untuk mengganti kerugian pihak ketiga akibat yang ditimbulkan karena pengoperasian kapal miliknya.

Asuransi untuk pihak ketiga ini dalam dunia asuransi laut (*insurance marine*) dikenal dengan istilah "*Protection and Indemnity*", yakni asuransi ganti rugi sebagai pertanggungjawaban terhadap gugatan dari pihak lain. Jenis asuransi ini tergolong sebagai asuransi tanggung gugat (tanggung jawab hukum-*legal liability insurance*).

Asuransi tanggung gugat atau tanggung jawab hukum (*legal liability insurance*) adalah suatu pertanggungjanaan dimana penanggung akan membayar ganti rugi sejumlah nilai, karena tertanggung secara hukum wajib membayar kerugian keuangan yang diderita seseorang (pihak ketiga) akibat adanya kelalaian yang dilakukan oleh tertanggung.<sup>41</sup>

Asuransi tanggung gugat sama sekali tidak menjamin dan memberikan ganti rugi atas hilangnya atau kerusakan yang diderita oleh Tertanggung atas kerugian akibat kehilangan atau kerusakan barang tertanggung sendiri. Akan tetapi, menjamin pembayaran ganti rugi yang diderita oleh pihak lain.<sup>42</sup>

<sup>37</sup> *Ibid*, hlm. 2.

<sup>38</sup> *Ibid*, hlm. 4

<sup>39</sup> *Ibid*, hlm. 5.

<sup>40</sup> *Ibid*, hlm. 9

<sup>41</sup> <http://sikapiuangmu.ojk.go.id/id/article/119/asuransi-tanggung-gugat>

<sup>42</sup> F.X. Sugiyanto, *Op. Cit*, hlm. 1.

Tertanggung sendiri dalam asuransi tanggung gugat kapal disebut *member*.

Asuransi tanggung gugat ini diadakan bagi pihak ketiga yang dirugikan akibat pengoperasian kapal di laut. Asuransi ini selain yang berbeda pihak yang menerima pembayaran ganti kerugian (bukan Tertanggung langsung), juga berbeda Penanggung yang mengganti kerugian. Penanggung dalam asuransi tanggung gugat akibat risiko dan evenemen yang timbul karena pengoperasian kapal di laut umumnya adalah berbentuk perkumpulan, namun di Indonesia karena berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, Penanggung harus berbentuk perusahaan yang berbadan hukum.

Perkumpulan itu terdiri dari perkumpulan para pemilik kapal yang didirikan dengan tujuan untuk menanggung kerugian yang diderita anggotanya (Tertanggung: *Member*). Perkumpulan yang sangat mendunia di bidang asuransi tanggung gugat kapal ini diberi nama Perkumpulan Perlindungan dan Jaminan (*Protection and Indemnity Club* disingkat *P&I Club*).<sup>43</sup>

Setiap pemilik kapal, khususnya kapal-kapal yang beroperasi ke luar negeri dapat menjadi anggota *P & I Club* dengan membayar iuran setiap tahun. Tercatat ada sekitar 13.000 kapal Indonesia yang menjadi anggota dan membeli polis asuransi P & I di Singapura atau London karena saat itu Indonesia belum menggabungkan diri dalam Konsorsium P & I Club.<sup>44</sup>

Namun, sejak 2010 lalu, P & I Club telah hadir di Indonesia, walau Otoritas Jasa Keuangan baru memberi lampu hijau untuk diadakannya konsorsium asuransi Protection and Indemnity karena usia OJK yang belum terlalu lama juga. Protection and Indemnity di Indonesia di amanatkan oleh Otoritas Jasa Keuangan melalui Surat Edaran Nomor: S-32/ D.05/2015 dalam rangka untuk mengadakan Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal, yang juga diamanatkan dalam Pasal 203 Ayat (5) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 119 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian, Pasal 18 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 Tentang Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air, Surat Edaran Menteri Perhubungan RI Nomor AL.801/1/2 Pbh 2014 hal Kewajiban Meng-

asuransikan Kapal dengan Asuransi Kerangka Kapal dan/atau Perlindungan Ganti Rugi.

Berdasarkan peraturan perundang-undangan sebagaimana tersebut di atas, Perkumpulan *Protection and Indemnity* terbentuk di Indonesia dengan nama Perkumpulan Maritim Indonesia (Promindo). Persyaratan anggota Perkumpulan harus mempunyai izin usaha dari Otoritas Jasa Keuangan, tidak sedang dikenai sanksi oleh Otoritas Jasa Keuangan, mempunyai modalan sesuai ketentuan perundang-undangan, mempunyai produk asuransi *Hull and Machinery* dan memiliki program *treaty* atas produk tersebut.

Promindo mengambil alih tanggung jawab ganti rugi dari pihak pemilik kapal, jika ada kejadian kecelakaan. Misalnya ada kapal menabrak dermaga dan lain sebagainya. Layaknya asuransi, dana penggantian tersebut diberikan Promindo dari premi yang dibayarkan anggotanya setiap tahun. Jika perusahaan yang bersangkutan membutuhkan dana tersebut karena mengalami risiko, maka dana itu akan dikucurkan. Menurut Oentoro Surya, salah satu pendiri Promindo, premi yang dibayarkan perusahaan kapal bervariasi tergantung dari usia kapal, jenis kapal, berat kapal dan asuransi lain yang sudah diikuti perusahaan yang bersangkutan.<sup>45</sup>

Bisnis Pandi menggeliat setelah Otoritas Jasa Keuangan (OJK) mendorong perusahaan asuransi kerugian di Indonesia membentuk konsorsium asuransi pandi. Konsorsium ini akan menjadi penanggung untuk aktivitas asuransi penyingkiran kerangka kapal dan asuransi perlindungan serta ganti rugi bagi 13.000 kapal di Indonesia.

Namun yang menarik perhatian adalah, meski kehadiran Perkumpulan P & I di Indonesia memiliki peran yang sangat penting untuk penyelesaian ganti kerugian bila terjadi risiko atau evenemen di laut akibat pengoperasian kapal, P & I yang notabene berbentuk perkumpulan, jelas tidak konsisten dengan amanat Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 yang mewajibkan Penanggung asuransi harus berbentuk perusahaan berbadan hukum yang memiliki struktur tertentu. Hal ini berarti, ada yang berbeda pengaturan asuransi pada umumnya dengan asuransi khusus menangani kerugian yang timbul akibat pengoperasian kapal.<sup>46</sup>

<sup>43</sup> Baca Radiks Purba, *Op. cit*, hlm. 25.

<sup>44</sup> Firdaus Djaelani, Kepala Eksekutif Pengawas Industri Keuangan Non Bank OJK, *Konsorsium asuransi kapal akan dibentuk*, Selasa 02 Januari 2016 pukul 00:57, [www.kontan.co.id](http://www.kontan.co.id). Diakses pada hari Rabu 10 Februari 2016 pukul 01.23 WIB.

<sup>45</sup> Editor: Gentur Putro Jati, *Indonesia punya P&I club untuk amankan operasi kapal*, <http://industri.kontan.co.id>, Kamis, 28 Oktober 2010, 09:29 WIB, diakses tanggal 02 Februari 2016 pukul 15.10 WIB.

<sup>46</sup> Baca juga Tulisan Siswanto Rusdi, *Direktur The National Maritime Institute (Namarin)*, Mengkritisi Praktik P&I, Koran SINDO, <http://nasional.sindonews.com> Rabu 8 April 2015 pukul 09:21 WIB, diakses tanggal 02 Februari 2016 Pukul 22:14 WIB.

Selanjutnya mengenai perjanjian asuransi. Perjanjian asuransi pada umumnya tertuang ke dalam bentuk akta yang disebut Polis. Polis asuransi laut yang diterbitkan Promindo berbentuk *Certificate of Entry* (sama dengan Polis dalam asuransi umum) dapat menutup (cover) beberapa jenis risiko. Risiko atau peristiwa yang tidak pasti (Evenemen) yang dapat diselesaikan/ditutup oleh Promindo (*P & I Insurance*), adalah:<sup>47</sup>

1. *Personal injury to or illness or loss of life of crew members*
2. *Personal injury to or loss of life of stevedores*
3. *Personal injury to or illness or loss of life of passengers and others*
4. *Loss of personal effects*
5. *Diversion expenses*
6. *Life salvage*
7. *Collision Liabilities*
8. *One-fourth collision liability*
9. *Other risks excluded from the Running Down Clause*
10. *Excess collision liabilities*
11. *Loss or damage to property other than cargo*
12. *Pollution*
13. *Towage contract liabilities*
14. *Liabilities under contract and indemnities*
15. *Wreck liabilities*
16. *Cargo liabilities*
17. *Cargo's proportion of general average or salvage*
18. *Certain expenses of salvors*
19. *Fines*
20. *Legal costs*
21. *"Omnibus" cover*
22. *Overall conditions of cover*
23. *Exclusions of war risks*
24. *Selection by ship owners of particular head of cover and of deductibles*
25. *Cover for charterers*
26. *Additional Covers*

Sebagaimana yang telah diuraikan di atas, bahwa asuransi laut yang ditangani Promindo berbentuk Perkumpulan yang beranggotakan pemilik-pemilik kapal. Dalam asuransi umum, ada pihak Penanggung dan Tertanggung. Penanggung yang menanggung segala beban risiko kerugian dan Tertanggung yang mengalihkan risiko. Dalam *P & I Insurance*, Penanggung adalah Perkumpulan *P & I* (Promindo), Tertanggung adalah anggota perkumpulan (*member*).

*Member* Promindo menyetorkan sejumlah iuran kepada perkumpulan seperti layaknya premi dalam

asuransi umum. Dengan begitu, Perkumpulan mempunyai kewajiban memberikan pembayaran ganti kerugian bila risiko dan/atau evenemen terjadi sesuai dengan objek yang ter-cover dalam Polis.

Berdasarkan uraian di atas, hal ini berarti perasuransian diadakan dalam rangka meningkatkan perlindungan bagi masyarakat dari derita kerugian atas peristiwa yang tidak pasti terjadi di masa depan. Terkait dengan asuransi laut, maka asuransi laut diadakan dalam rangka untuk memberikan perlindungan berupa pembayaran ganti kerugian terhadap pihak-pihak yang dirugikan yang timbul akibat pengoperasian kapal di laut.

## G. Penutup

Berdasarkan uraian yang telah dijabarkan dalam hasil penelitian dan pembahasan, mengenai pengaturan kewajiban pemilik operator kapal untuk mengasuransikan tanggung jawabnya kepada pihak ketiga dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui laut telah ditentukan baik dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang maupun Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepe-lautan. KUHD ada telah mengatur tentang kewajiban mengganti kerugian bagi pemilik/operator kapal dalam hal bila terjadi tubrukan kapal akibat pengoperasian kapal di laut. Sedangkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran secara umum memberikan ketentuan agar pemilik/operator kapal dapat mengasuransikan tanggung jawab kepada pihak ketiga bila terjadi risiko/bahaya di laut seperti kecelakaan kapal yang merugikan penumpang, hilang/rusaknyamuatan, hilang/rusaknya properti pelabuhan dan sarana bantu navigasi/telekomunikasi-pelayaran, pencemaran laut akibat pengoperasian kapal, tubrukan kapal, dan penyingkiran penghalang dan bangkai/kerangka kapal. Sedangkan kecelakaan terhadap nakhoda dan anak buah kapal diatur secara rinci dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kelautan.

Kegiatan asuransi laut secara umum telah terlaksana di Indonesia dengan mengacu kepada ketentuan yang diatur dalam KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran. Namun, ketentuan asuransi secara umum diatur dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian. Menurut hemat penulis, mengingat dalam praktiknya asuransi laut memiliki sistem tersendiri yang sedikit berbeda dari pelaksanaan

<sup>47</sup> <http://promindo.or.id/index.php/produk-dan-layanan/basic-p-i-cover>, diakses pada hari Selasa, 02 Februari 2016 pukul 22:23 WIB.

asuransi umum, sudah saatnya asuransi laut memiliki pranata hukum tersendiri dengan membuat suatu bentuk peraturan perundang-undangan di bidang asuransi laut. Karena meskipun asuransi di bidang pelayaran perdagangan melalui jalur laut telah diatur dalam KUHD, namun peraturan tersebut sudah sangat jauh tertinggal dibandingkan perkembangan pelaksanaan asuransi laut saat ini. Terlebih kegiatan

perdagangan di Indonesia banyak dilakukan melalui jalur laut, melewati antar pulau, antarnegara, antar samudera, dan bahkan antar benua, yang tentu saja memerlukan pranata hukum yang dapat diterima di semua pihak tersebut. Untuk itu sudah sesuatu yang mendesak, sebagai bentuk dukungan membangun ekonomi di wilayah kemaritiman Indonesia, pranata hukumnya pun harus turut diperbaharui.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku-buku

- Amir, M.S. *Seluk-beluk dan Teknik Perdagangan Luar Negeri*. PPM. Jakarta. 2000.
- Atmadjaja, Djoko Imbawani, *Hukum Dagang Indonesia: Sejarah, Pengertian, dan Prinsip-prinsip Hukum Dagang*. Setara Press. Malang. 2012.
- C.S.T. Kansil dan Christine S.T. Kansil 2013. *Pokok-Pokok Pengetahuan Hukum Dagang Indonesia Edisi Kedua*, Sinar Grafika. Jakarta. 2013.
- Fuady, Munir, *Pengantar Hukum Bisnis: Menata Bisnis Modern di Era Global*. Citra Aditya Bakti. Bandung. 2008.
- F.X. Sugiyanto, *Hukum Asuransi Maritim: Protection & Indemnity (P&I) Insurance*. Salemba Humanika. Jakarta. 2009.
- Ghazali, Djoni S. dan Rachmadi Usman, *Hukum Perbankan*. Sinar Grafika. Jakarta, 2010.
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum dan Penelitian*. Citra Aditya Bakti. Bandung. 2004.
- , *Hukum Asuransi Indonesia Cetakan Kelima*. Citra Aditya Bakti. Bandung, 2011.
- , dan Rilda Murniati, *Segi Hukum Lembaga Keuangan dan Pembiayaan Edisi Revisi*. Citra Aditya Bakti. Bandung, 2004.
- P.N.H. Simanjuntak, *Pokok-Pokok Hukum Perdata Indonesia*. Djambatan. Jakarta. 2009.
- Purba, Radiks. *Asuransi Angkutan Laut*. Rineka Cipta. Jakarta, 1988.
- R. Subekti dan R. Tjitrodusibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*. Pradnya Paramita Jakarta, 2000.
- Salim H.S. *Hukum Kontrak: Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*. Sinar Grafika. Jakarta, 2003.
- Saliman, Abdul R, *Hukum Bisnis untuk Perusahaan*. Kencana Prenada Media. Jakarta, 2011.
- Widijowati, Rr. Dijan, *Hukum Dagang*. Penerbit Andi. Yogyakarta, 2012.

### Peraturan Perundang-undangan

- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kelautan.

### Bahan Penunjang

- Firdaus Djaelani. Kepala Eksekutif Pengawas Industri Keuangan Non Bank OJK. *Konsorsium asuransi kapal akan dibentuk*. Selasa 02 Januari 2016 pukul 00:57. [www.kontan.co.id](http://www.kontan.co.id). Diakses pada hari Rabu 10 Februari 2016 pukul 01.23 WIB.
- Gentur Putro Jati. *Indonesia punya P&I club untuk amankan operasi kapal*. <http://industri.kontan.co.id>. Kamis 28 Oktober 2010, 09:29 WIB. diakses tanggal 02 Februari 2016 pukul 15.10 WIB.
- Imam Musjab. *Crew Liability dan Tanggung Jawab atas Kecelakaan Kerja Laut*. <http://lahliasuransi.com/crew-liability-dan-tanggung-jawab-atas-kecelakaan-kerja-laut>. Jumat 4 Januari 2016 pukul 6:22. Diakses pada Minggu 07 Februari 2016 pukul 12.45 WIB.
- Siswanto Rusdi. *Direktur The National Maritime Institute (Namarin). Mengkritisi Praktik P&I*. Koran SINDO, <http://nasional.sindonews.com> Rabu 8 April 2015 pukul 09:21 WIB. diakses tanggal 02 Februari 2016 Pukul 22:14 WIB.
- Nairobi International Convention on The Removal Of Wrecks. 2007. <http://folk.uio.no/erikro/WWW/WreckRemovalConvention.pdf>. Diakses pada hari Senin, 08 Februari 2016 pukul 19.39 WIB. [http://www.jus.uio.no/pace/transfer\\_of\\_risk\\_contract\\_of\\_sale\\_involving\\_carriage\\_of\\_goods\\_comparative\\_study.dionysios\\_flambouras/landscape.pdf](http://www.jus.uio.no/pace/transfer_of_risk_contract_of_sale_involving_carriage_of_goods_comparative_study.dionysios_flambouras/landscape.pdf).
- <http://folk.uio.no/erikro/WWW/WreckRemovalConvention.pdf>. Diakses pada hari Senin, 08 Februari 2016 pukul 19.39 WIB.
- <http://promindo.or.id/index.php/produk-dan-layanan/basic-p-i-cover>, diakses pada hari Selasa, 02 Februari 2016 pukul 22:23 WIB.
- <http://sikapiuangmu.ojk.go.id/id/article/119/asuransi-tanggung-gugat>