



UNIVERSITAS INDONESIA

**TINJAUAN HUKUM PENUTUPAN ASURANSI DALAM
PERJANJIAN PEMBIAYAAN KENDARAAN BERMOTOR
PADA PT. ABDA DAN PT. OTO MULTIARTHA**

SKRIPSI

**RARAS MINERVA
0706278595**

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI HUKUM BISNIS**

**DEPOK
JANUARI, 2011**



UNIVERSITAS INDONESIA

**TINJAUAN HUKUM PENUTUPAN ASURANSI DALAM
PERJANJIAN PEMBIAYAAN KENDARAAN BERMOTOR
PADA PT. ABDA DAN PT. OTO MULTIARTHA**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum

**RARAS MINERVA
0706278595**

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI HUKUM BISNIS**

**DEPOK
JANUARI, 2011**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan benar.**

Nama : Raras Minerva
NPM : 0706278595
Tanda Tangan :
Tanggal : 7 Januari 2011



HALAMAN PENGESAHAN

**Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Raras Minerva
NPM : 0706278595
Proram Studi : Hukum Bisnis
Judul Skripsi : Tinjauan Hukum Asuransi Dalam
Perjanjian Pembiayaan Konsumen Dengan Obyek Kendaraan
Bermotor Pada PT. ABDA Dan PT. Oto Multiartha**

**Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan
diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk
memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Hukum
Bisnis, Fakultas Hukum, Universitas Indonesia**

DEWAN PENGUJI

**Pembimbing : Kornelius Simanjuntak, S.H., M.H. (.....)
Pembimbing : Brian Amy Prasetyo, S.H., M.H. (.....)
Penguji :
Penguji :**

Ditetapkan di :

Tanggal :

KATA PENGANTAR

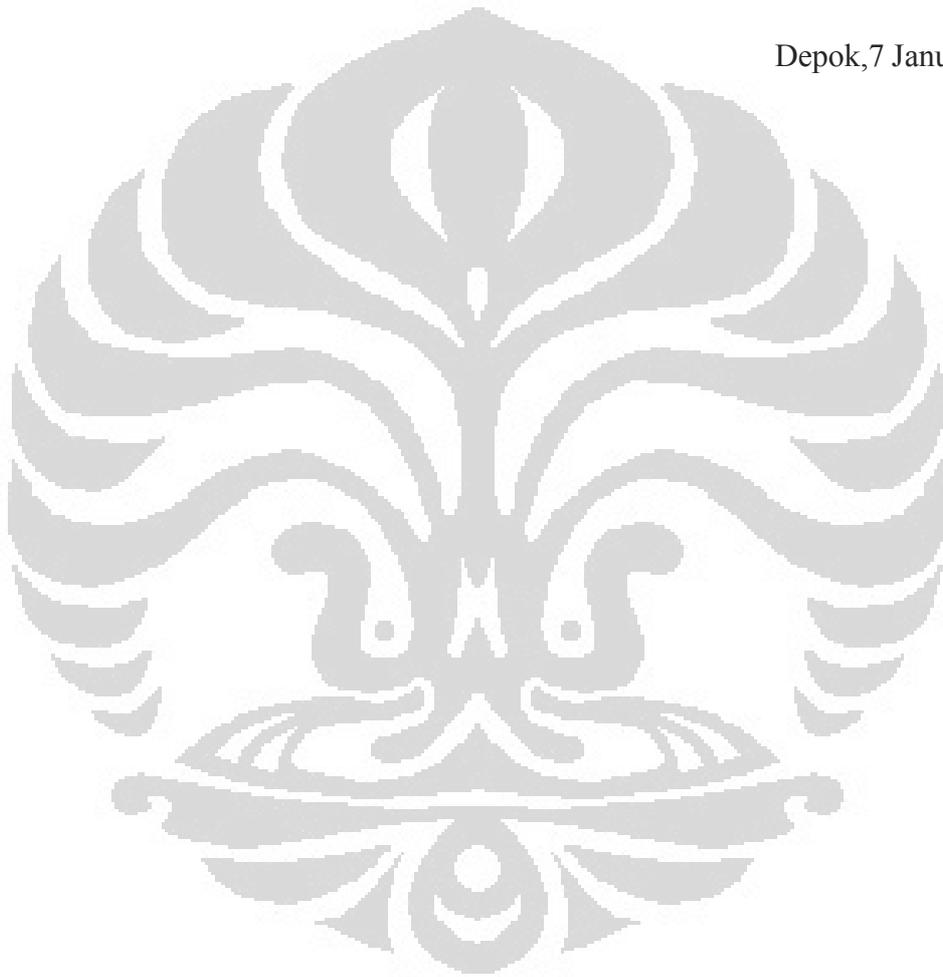
Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat dan bimbingan-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai penyusunan skripsi ini berakhir, saya tidak bisa menyelesaikan skripsi ini dengan baik dan tepat pada waktunya. Oleh karena itu, saya ucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Kornelius Simanjuntak dan Bapak Brian A. Prasetyo selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk membantu saya dalam penyusunan skripsi ini;
2. Mama dan Papa tercinta yang tiada pernah berhenti memberikan dukungan baik moril maupun materil, thank you very much. Both of you are my greatest gift from God;
3. Ibu Herlina Suyati Bachtiar, S.H., yang telah membantu memberikan informasi dan data-data pendukung dalam perusahaan PT.Asuransi Bina Dana Artha (PT. ABDA) serta tidak segan memberikan berbagai ilmu pengetahuan baru kepada saya;
4. Para legal dan karyawan PT.Asuransi Bina Dana Artha yang telah sangat terbuka dalam memebrikan petunjuk dan arahan bagi saya;
5. Empat wanita seperjuanganku, Maria, Cello, Nina, Ecy, serta semua dosen dan teman-teman civitas akademi fakultas hukum;
6. My best soulmates Fely, Rina, Claire, Valent, Dora ! Semangat dan sukses selalu, trims buat dukungan yang tidak ada habisnya;
7. My new family FILEGO Silvi, Ben, Mike, Roni, Caca, Inu, Stanley, Sabrina, Bryan, George, Arvin, Mimit, Shirke, Fritz, sayang kalian smua, terimakasih buat semangat dan doa-doanya;
8. Seluruh pihak-pihak yang namanya tidak dapat disebutkan satu persatu, yang telah turut membantu penyelesaian skripsi ini.

Kiranya Tuhan Yang Maha Esa membalas seluruh kebaikan semua pihak yang telah membantu dan mendukung dalam penyelesaian skripsi ini. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan khususnya di bidang hukum.

Depok, 7 Januari 2011

Penulis



**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Raras Minerva
NPM : 0706278595
Program Studi : Hukum Bisnis
Departemen : Hukum
Fakultas : Hukum
Jenis karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

Tinjauan Hukum Penutupan Asuransi Dalam Perjanjian Pembiayaan Kendaraan Bermotor Pada PT. ABDA Dan PT. Oto Multiartha.

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta
Pada tanggal : 7 Januari 2011
Yang menyatakan

(Raras Minerva)

ABSTRAK

Nama : Raras Minerva
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul : Tinjauan Hukum Penutupan Asuransi Dalam Perjanjian Pembiayaan Kendaraan Bermotor pada PT. ABDA dan PT. Oto Multiartha.

Mayoritas kegiatan pembelian kendaraan bermotor yang dilakukan oleh masyarakat di Indonesia menggunakan jasa perusahaan pembiayaan konsumen. Masyarakat selaku debitur harus menyetujui isi perjanjian pembiayaan konsumen yang telah disediakan oleh perusahaan pembiayaan, dimana klausulnya bersifat baku sehingga debitur tidak memiliki posisi tawar atas syarat dan kondisi perjanjian termasuk dalam hal kewajiban melakukan penutupan asuransi. Seringkali ditemukan keluhan konsumen terhadap persyaratan kewajiban tersebut yang dirasa tidak sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku, serta konsumen tidak mendapat kejelasan terkait penyelesaian klaim dan penggantian kerugian bila terjadi risiko di kemudian hari. Atas dasar hal tersebut dilakukan penelitian yang bersifat eksplanatoris untuk menjelaskan hal-hal terkait aspek perasuransian dalam perjanjian pembiayaan konsumen. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tindakan perusahaan pembiayaan yang mewajibkan konsumen untuk melakukan penutupan asuransi pada perusahaan tertentu tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pembayaran ganti kerugian dalam hal ini langsung diberikan kepada perusahaan pembiayaan karena kedudukan konsumen dikuasakan kepada perusahaan pembiayaan. Perusahaan asuransi juga wajib untuk mengcover ganti kerugian terhadap objek pembiayaan selama jangka waktu pertanggungan tersebut berlangsung meskipun pembayaran angsuran menunggak. Dengan demikian pelaku usaha baik perusahaan pembiayaan maupun perusahaan asuransi wajib memberikan penjelasan terkait isi perjanjian, maksud dan tujuan, serta kedudukan dan hak dan kewajiban para pihak sehingga tidak ada yang merasa dirugikan. Sebaliknya konsumen sebelum menyetujui perjanjian harus memiliki pemahaman yang baik atas klausul-klausul perjanjian dan bersikap kritis bila menemukan hal-hal yang kurang berkenan.

Kata kunci :

hukum asuransi, perjanjian pembiayaan konsumen, asuransi kendaraan bermotor

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vi
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Pokok Permasalahan	7
1.3 Tujuan Penulisan	8
1.4 Definisi Operasional	8
1.5 Metode Penelitian	10
BAB II KEGIATAN USAHA KONSUMEN DAN PERAN USAHA PERASURANSIAN	
2.1 Kegiatan Usaha Pembiayaan Konsumen	14
2.1.1 Pengertian Umum Kegiatan Usaha Pembiayaan Konsumen	14
2.1.2 Dasar Hukum Kegiatan Pembiayaan Konsumen	16
2.1.3 Perjanjian Baku dalam Pembiayaan Konsumen	17
2.1.4 Kedudukan Para Pihak dalam Kegiatan Pembiayaan Konsumen	18
2.1.4.1 Hubungan Perusahaan Pembiayaan Konsumen (Kreditur) dengan Konsumen (Debitur).....	19
2.1.4.2 Hubungan Konsumen dengan Supplier	20
2.1.4.3 Hubungan Perusahaan Pembiayaan Konsumen dengan Supplier	21
2.1.5 Jaminan dan Dokumentasi	21
2.1.6 Mekanisme Kegiatan Transaksi Pembiayaan Konsumen	23
2.2 Profil Singkat Perusahaan Pembiayaan PT.Oto Multiartha.....	28
2.3 Kegiatan Usaha Perasuransian	
2.3.1 Pengertian Umum Kegiatan Usaha Perasuransian	29
2.3.2 Tujuan Kegiatan Asuransi Secara Umum.....	31
2.4 Keterkaitan Peran Usaha Asuransi dalam Pembiayaan Konsumen	34
BAB III TINJAUAN UMUM TERHADAP ASURANSI KENDARAAN BERMOTOR DI INDONESIA	
3.1 Asuransi sebagai Suatu Perjanjian	40
3.2 Sejarah Awal Keberadaan Asuransi Kendaraan Bermotor.....	45
3.3 Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia (PSAKBI)	47
3.4 Subjek dan Objek Asuransi Kendaraan Bermotor	51
3.4.1 Subjek Asuransi Kendaraan Bermotor	51
3.4.2 Objek Asuransi Kendaraan Bermotor.....	54
3.5 Profil Singkat Perusahaan PT.Asuransi Bina Dana Artha (PT. ABDA)	56

3.6 Perjanjian Kerja Sama (PKS) antara PT. ABDA dengan PT. Oto Multiartha.....	57
3.7 Jenis-Jenis Pertanggungungan dalam Polis Asuransi Kendaraan Bermotor yang bekerja sama dengan Perusahaan Pembiayaan berdasarkan PKS/ 250/ABDA-OMA/III/2005.....	60

BAB IV ANALISA TENTANG ASPEK HUKUM ASURANSI DALAM PERJANJIAN PEMBIAYAAN KONSUMEN UNTUK OBYEK KENDARAAN BERMOTOR

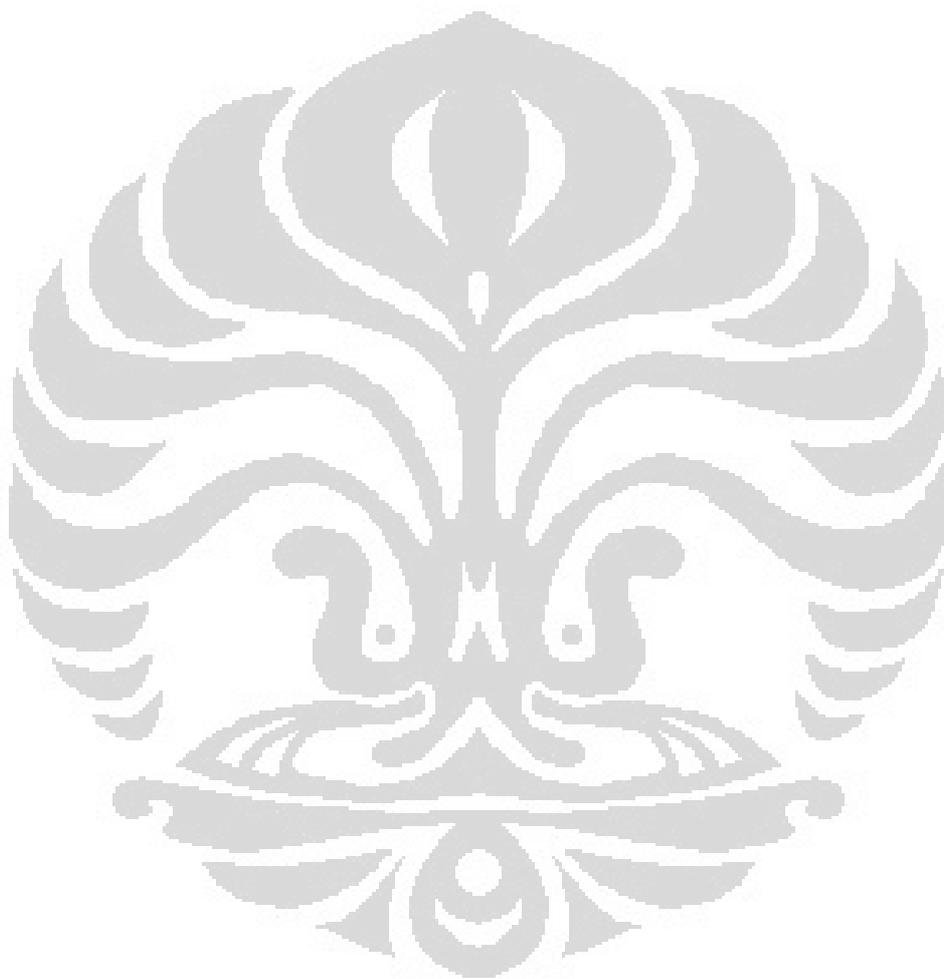
4.1 Dasar Hukum Penyelesaian Klaim Pertanggungungan.....	69
4.1.1 Prosedur Penyelesaian Klaim Asuransi Kendaraan Bermotor menurut Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia (PSAKBI)	70
4.1.1.1 Tahap Pelaporan.....	70
4.1.1.2 Tahap Penelitian Polis Tertanggung.....	72
4.1.1.3 Tahap Penelitian di Lapangan.....	74
4.1.1.4 Tahap Pembayaran Klaim.....	75
4.1.2 Prosedur Penyelesaian Klaim Asuransi Kendaraan Bermotor berdasarkan Perjanjian Kerjasama Penutupan Asuransi Kendaraan Bermotor antara PT.Oto Multiartha dengan PT.Asuransi Bina Dana Artha (PKS).....	76
4.1.2.1 Tahap Pelaporan	78
4.1.2.2 Tahap Penelitian Polis Tertanggung.....	80
4.1.2.3 Tahap Penelitian di Lapangan.....	81
4.1.2.4 Tahap Pembayaran Klaim.....	82
4.3 Analisa Terkait Kewajiban Konsumen dalam Melakukan Penutupan Asuransi Pada Perusahaan Asuransi yang Telah Ditentukan Oleh Perusahaan Pembiayaan.....	82
4.3.1 Menurut KUHPerduta.....	83
4.3.2 Undang Undang No.2 tahun 1992 tentang Perasuransian.....	83
4.3.3 Undang Undang No.5 tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.....	84
4.4 Penggantian Kerugian Dalam Hal terjadi Kerugian Total (<i>Total Loss</i>).....	86
4.4.1 Pihak yang Menjadi Tertanggung.....	86
4.4.2 Pihak yang Mengajukan Klaim.....	87
4.4.3 Pihak yang Mendapat Ganti Rugi.....	87
4.4.4 Jumlah Ganti Rugi yang Wajib Dibayar	88
4.5 Penggantian Kerugian Dalam Hal Angsuran Terjadinya Tunggalan Angsuran	
4.5.1 Pembayaran Angsuran dan Pembayaran Premi.....	88
4.5.2 Kewajiban Pembayaran Ganti Rugi dalam Kondisi Angsuran Menunggak.....	89

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan.....	90
5.2 Saran.....	91 ix

Daftar Refrensi.....93

LAMPIRAN



ABSTRACT

Name : Raras Minerva
Study Program : Business Law
Title : The Overview Of Insurance Law In Consumer Financing Agreement With Motor Vehicles as the Object Financing at PT. ABDA and PT. Oto Multiartha

Most of the purchases of motor vehicles in Indonesia are facilitated with consumer finance company. The customers of finance company as a debtor must agree to all the provisions of an existing contract that has been provided by finance companies, so they do not have bargaining power over the terms and conditions, included in provision about the obligation to cover an insurance which they assume it is contradiction with applicable law regulations. Moreover, consumers also frequently complain about the obscurity of claim settlement procedures if there are any risks in the future. Therefore this research was conducted with explanatory methods to clarify about the matters relating to the insurance aspects of the financing contract. The results of this study indicate that the act requires the consumer finance company to obligate their consumer in insurance coverage on certain insurance companies do not against with the any applicable law regulations. The payment of compensation in this case, was directly given to finance companies because they act on behalf of customers. Insurance company is also required to cover loss and damages to the object of financing during the period of coverage in spite of the installment payment in arrears. Thus, both finance companies and insurance companies are required to provide explanations relating to the contents of the agreement, the goals and objectives, as well as the position of the parties, and also the rights and obligations of the parties, so that no one get harmed. Instead of consumers before approving the agreement must have the best understanding of the provisions and get critical in things that are less satisfied.

Key words:

insurance law, consumer financing agreement, motor vehicles insurance

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Kepemilikan kendaraan bermotor, bagi masyarakat yang hidup di kota metropolitan, serta kota-kota besar lainnya di Indonesia sudah menjadi hal yang lumrah. Kendaraan bermotor turut berperan penting dalam menyokong kehidupan masyarakat sebagai sarana transportasi untuk mencari nafkah serta mengefisienkan waktu berpindahnya seseorang dari satu tempat menuju ke tempat yang lain. Selain itu, semakin meningkatnya jumlah penduduk terutama di kota-kota besar, mengakibatkan fasilitas transportasi yang disediakan oleh pemerintah pun dinilai sudah tidak memadai lagi untuk menampung volume manusia dalam jumlah sedemikian besarnya. Terlebih lagi kondisi fasilitas umum yang tersedia tidak terawat dengan baik serta tingkat keamanannya masih terbilang minim. Berdasarkan data Dinas Perhubungan (Dishub) DKI Jakarta tahun 2009, jumlah angkutan umum di Ibukota sebanyak 91.082 unit sebagian besar telah berusia tua dan bahkan 16.460 kendaraan diantaranya telah reyot.¹ Selain itu biaya transportasi terbilang mahal sebab transportasi publik belum terintegrasi dengan baik. Masyarakat masih harus berpindah-pindah dari satu angkutan ke angkutan lainnya untuk sampai ke tempat tujuan. Kriminalitas yang kerap terjadi di dalam alat transportasi umum seperti bis kota misalnya, bukanlah berita baru. Keadaan tersebut menyebabkan merosotnya kepercayaan publik terhadap kenyamanan bepergian dengan menggunakan transportasi umum hingga titik terendah. Melihat situasi yang demikian, kendaraan bermotor telah menjadi suatu alternatif sarana transportasi bagi masyarakat perkotaan. Masyarakat yang hidup di perkotaan baik golongan bawah, menengah, maupun atas, cenderung memilih untuk memiliki kendaraan pribadi baik berupa mobil atau motor yang dapat diperoleh dengan harga terjangkau, guna mempermudah menjalani keseharian mereka.

¹ Yudi Ali Masyahid, "Integrasi Transportasi Publik", *Kontan*, (2 Desember 2010): hlm.23

Kebutuhan masyarakat untuk memiliki kendaraan pribadi dengan harga yang terjangkau tidak lagi sulit untuk terwujud. Keberadaan industri pembiayaan (*multifinance*) yang tengah marak di tanah air telah menjadi salah satu sarana untuk mempermudah perolehan kepemilikan kendaraan pribadi tersebut. Berdasarkan laporan yang diperoleh dari Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) perkembangan penjualan mobil di Indonesia sepanjang tahun 2010 dari bulan Januari hingga bulan Juli terlihat cenderung fluktuatif, dimana sempat terjadi penurunan pada bulan April-Mei, namun kembali mengalami peningkatan pada bulan Juni. Meskipun demikian, selisih angka penurunan masih jauh lebih kecil daripada peningkatan penjualan. Pasar mobil nasional sepanjang bulan Juli diberitakan telah menembus 71.000 unit sebagai rekor tertinggi sepanjang tahun ini. Pertumbuhan penjualan tersebut didukung oleh semakin meningkatnya permintaan masyarakat menjelang lebaran dan kondisi ekonomi yang positif.² Selanjutnya berdasarkan data Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI), sepanjang bulan Januari-September 2010 angka penjualan sepeda motor mencapai 5,5 juta unit. Di ibukota dapat muncul sekitar 890 unit sepeda motor baru setiap harinya. jumlah sepeda motor yang beredar di ibukota per Mei 2010 telah melampaui angka 8 juta unit, hampir menyamai jumlah penduduk ibukota sebesar 8,5 juta jiwa.³ Situasi bisnis otomotif yang demikian bergairahnya merupakan salah satu faktor pendorong kinerja perusahaan pembiayaan. Bisnis *multifinance* sangat menjanjikan karena pangsa pasar semakin luas dan terlebih lagi kebutuhan produk pembiayaan semakin beragam. Hal ini dikarenakan perusahaan pembiayaan memperoleh sebagian besar laba dari segmen pembiayaan konsumen (*consumers finance*) khususnya pembiayaan kendaraan baik mobil maupun motor. Apabila permintaan masyarakat akan kendaraan bermotor meningkat, maka semakin tinggi pula penggunaan jasa perusahaan pembiayaan, sebab melalui perusahaan pembiayaan tersebut masyarakat dapat memperoleh dan menggunakan kendaraan pribadinya tanpa harus terlebih dahulu melunasi seluruh biaya atas kendaraan tersebut. Melalui

² Siti Munawaroh, "Pasar Mobil Tembus 71.000 Unit", *Bisnis Indonesia*, (3 Agustus 2010): hlm.i8

³ Yudi Ali Masyahid, *ibid.*

sistem pembiayaan konsumen, pembayaran atas kendaraan tersebut dapat dilakukan secara berkala sesuai perjanjian yang telah ditentukan sebelumnya dengan konsumen.

Adapun lahirnya pemberian kredit dengan sistem pembiayaan konsumen sebenarnya dilatarbelakangi oleh beberapa hal. Pertama, bank-bank kurang tertarik atau masih sedikit jumlah bank yang menyediakan kredit kepada konsumen terlebih kredit yang berukuran kecil. Kedua, sumber dana formal lainnya memiliki banyak keterbatasan atau sistemnya kurang sesuai dengan kebutuhan. Ketiga, sistem pembayaran informal seperti yang dilakukan oleh lintah darat dirasakan sangat mencekam masyarakat dan *usury oriented*, sehingga sistem ini sangat dibenci dan dianggap sebagai riba.⁴ Atas dasar hal-hal tersebut maka pada akhirnya dalam praktik mulai bermunculan suatu sistem pendanaan yang memiliki *terms and condition* yang lebih *business like* dan tidak jauh berbeda dengan sistem perkreditan biasa, tetapi menjangkau masyarakat luas selaku konsumen. Sistem pendanaan tersebutlah yang dikenal sekarang sebagai sistem pembiayaan konsumen (*consumers finance*), dimana saat ini tengah berkembang pesat dan diminati oleh masyarakat di Indonesia sebagai fasilitas untuk memenuhi kebutuhan akan kendaraan bermotor. Sistem pembiayaan konsumen, khususnya pembiayaan kendaraan bermotor baik mobil maupun motor telah terbukti menjadi pion utama pendukung kinerja industri perusahaan *multifinance*. Bisnis *multifinance* dinilai sangat menjanjikan karena pasar yang semakin luas dan kebutuhan produk pembiayaan yang semakin beragam. Sebagaimana yang diungkapkan oleh Ketua Asosiasi Perusahaan Pembiayaan Indonesia, Wiwie Kurnia, laba bersih perusahaan pembiayaan pada semester I/2010 mengalami peningkatan dibandingkan dengan realisasi semester I/2009 akibat penetrasi bisnis *multifinance* yang kian gencar melakukan kegiatan usaha pembiayaan konsumen.⁵ Selanjutnya, sebagai pendukung dari bisnis pembiayaan itu sendiri, perusahaan asuransi merupakan produk terkait yang memiliki peranan khusus, yakni sebagai

⁴ Munir Fuady, "*Hukum tentang Pembiayaan dalam Teori dan Praktek*", (Bandung: PT.Citra Aditya Bakti, 1995), hlm.206

⁵ M.Tahir Saleh, "*Laba multifinance naik 43,82%*", *Bisnis Indonesia*, (5 Agustus 2010): hlm.f8

suatu proteksi atas setiap jumlah rupiah kredit yang dikeluarkan oleh perusahaan pembiayaan.

Dalam penggunaan jasa pembiayaan konsumen tersebut, pihak perusahaan akan mengajukan suatu perjanjian tertulis yang harus disetujui oleh konsumen sebagai salah satu syarat agar pihak perusahaan setuju untuk mendanai objek pembiayaan tersebut. Adapun perjanjian tersebut dikategorikan sebagai perjanjian baku, dimana hampir seluruh kluasulnya sudah dibakukan oleh pihak perusahaan dan konsumen tidak memiliki peluang untuk merundingkan atau meminta perubahan atas isi klausulnya. Konsumen hanya akan memperoleh dua pilihan, *take it or leave it*. Salah satu klausula dalam perjanjian tersebut diantaranya mengatur mengenai kewajiban konsumen pengguna jasa perusahaan pembiayaan untuk melakukan penutupan asuransi atas objek pembiayaan melalui perusahaan asuransi yang telah menjadi rekanan dari perusahaan pembiayaan.

Asuransi ditafsirkan dalam perundang-undangan sebagai perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak Penanggung mengikatkan diri kepada Tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada Tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, dan untuk pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungjawabkan. Melalui pengertian tersebut maka dapat disimpulkan bahwa tujuan dari asuransi adalah jaminan oleh Penanggung kepada Tertanggung untuk tidak akan dirugikan oleh suatu peristiwa yang belum tentu akan terjadi. Dengan demikian, hakikat asuransi adalah bahwa Penanggung hanya berkewajiban membayar sejumlah uang kepada Tertanggung apabila terdapat kerugian yang benar-benar nyata. Oleh karena adanya kepentingan yang nyata inilah yang membedakan asuransi dengan pertaruhan atau perjudian.⁶

Keberadaan perusahaan asuransi di Indonesia merupakan suatu kegiatan yang relatif baru, sebab asuransi bukanlah sesuatu yang orisinal berasal dari Indonesia. Asuransi digunakan sebagai suatu lembaga yang menjamin

⁶Djoko Prakoso, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Jakarta: PT Rineka Cipta, 2004), hlm.87.

kepentingan mereka dalam bidang perdagangan dan perekonomian. Secara autentik memang tidak dapat dibuktikan bahwa dasar-dasar asuransi telah dikenal dan terdapat dalam nilai-nilai kebudayaan dan tata pergaulan asli di Indonesia, tetapi kenyataannya asuransi dapat hidup dan diterima sebagai suatu hal yang wajar dalam tata pergaulan masyarakat di Indonesia. Bukti konkrit dapat diterimanya industri asuransi di Indonesia dapat dilihat dalam dua aspek. Pertama, dari sisi dan aspek nilai serta arti pentingnya asuransi dan lembaga asuransi dalam bidang perekonomian pada umumnya. Secara umum disebutkan bahwa asuransi dan lembaga asuransi merupakan lembaga ekonomi, yaitu sebagai lembaga peralihan risiko. Dengan demikian asuransi merupakan suatu kebutuhan dalam perekonomian, terutama perekonomian internasional. Kedua, dari sisi sosial budaya, meskipun asuransi belum dapat diterima secara mutlak, nilai manfaatnya dapat dirasakan masyarakat, khususnya melalui mekanisme kerja asuransi sosial. Hal ini dikarenakan pada asuransi sosial terdapat unsur-unsur kebersamaan atau gotong royong yang merupakan lambang masyarakat Indonesia.⁷ Pada masa sebelum kemerdekaan Indonesia, kegiatan usaha perasuransian masih didominasi oleh perusahaan-perusahaan Belanda. Sesudah masa kemerdekaan hingga menjelang tahun 1950, keadaan di Indonesia tidak memberikan peluang yang cukup baik bagi tumbuhnya industri dan perusahaan asuransi, sehingga hampir tidak ada usaha untuk mendirikan suatu perusahaan asuransi. Akan tetapi seiring berjalannya waktu, asuransi mulai diakui memiliki kedudukan yang penting dalam kegiatan perekonomian sehingga saat itu Bank Negara Indonesia mendirikan asuransi kerugian yang pertama kali di Indonesia pada tahun 1950 yang bernama Maskapai Asuransi Indonesia.⁸ Sejak saat itu, mulailah industri asuransi berkembang di tanah air dengan berbagai produk yang kian beragam mengikuti perkembangan masa dari waktu ke waktu. Hingga kini tercatat jumlah perusahaan asuransi di tanah air telah melebihi 145 perusahaan, yang terdiri baik asuransi kerugian maupun sosial, dimana jumlah tersebut telah melampaui jumlah perusahaan asuransi di negara tetangga, seperti Malaysia dan Singapura.⁹ Kinerja

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*, hlm. 52

mayoritas perusahaan asuransi di Indonesia hingga kini dinilai cukup positif. Selama tahun 2009, mayoritas perusahaan asuransi kerugian dinilai mencatatkan laba yang cemerlang, dimana kenaikan laba dipicu oleh peningkatan dana hasil pengelolaan risiko (*underwriting*) dan pendapatan investasi.¹⁰

Melihat bahwa diperlukannya peran usaha perasuransian sebagai perlindungan aset bagi perusahaan pembiayaan, maka perusahaan pembiayaan umumnya dapat bekerja sama dengan perusahaan asuransi. Asuransi sangat mendukung industri pembiayaan, sebaliknya sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya, industri pembiayaan juga memerlukan asuransi sehingga, keduanya bersimbiosis bersama-sama saling menguntungkan satu sama lain.

Pada umumnya, kerja sama antara dua institusi tersebut dituangkan dalam suatu perjanjian, yakni dalam bentuk Perjanjian Kerja Sama (PKS). Salah satu perusahaan asuransi yang bekerja sama dengan perusahaan pembiayaan di Indonesia adalah PT. Asuransi Bina Dana Artha (PT. ABDA), dimana perusahaan tersebut telah beroperasi selama lebih dari 25 tahun lamanya. PT. ABDA tercatat sebagai salah satu perusahaan asuransi yang memiliki kenaikan premi tertinggi pada semester I/2010 kemarin, sehingga tidak diragukan bahwa PT. ABDA memiliki kinerja yang cukup baik dalam bidang perasuransian.¹¹ PT. ABDA bekerja sama dengan beberapa perusahaan pembiayaan sebagai penunjang bisnis asuransinya. Pada umumnya jenis usaha asuransi yang ditawarkan kepada perusahaan pembiayaan adalah berupa asuransi kerugian dan asuransi kendaraan bermotor.

Pada kenyataannya, dengan adanya persyaratan wajib bagi konsumen untuk melakukan penutupan asuransi, dalam praktiknya konsumen tidak mendapat kejelasan mengenai pihak mana yang nantinya akan menerima ganti kerugian dan berapa jumlahnya ketika terjadi *total loss*, atau bilamana risiko menimpa

⁹Fahmi Achmad, "Semoga gunting itu kian tajam", *Bisnis Indonesia*, (23 Oktober 2010):hlm.4

¹⁰ M. Tahir Saleh dan Fahmi Achmad, "Ditopang underwriting & kecermatan investasi", *Bisnis Indonesia*, (Jumat, 30 Juli 2010), hlm. III.

¹¹ *Bisnis Indonesia*, " Klaim Asuransi naik 47,44%", *Bisnis Indonesia*, (5 Agustus 2010): hlm.

konsumen, pihak mana yang mengajukan klaim, serta ditemukan pula ketidakjelasan mengenai penggantian kerugian dalam hal terjadinya risiko ketika konsumen terlambat melakukan pembayaran angsuran pembiayaan.¹² Oleh karena itu penulis melakukan penelitian yang bersifat eksplanatoris untuk menjelaskan hal-hal di atas sekaligus yang terkait dengan aspek perasuransian dan perjanjian pembiayaan dengan judul **“Tinjauan Hukum Penutupan Asuransi dalam Perjanjian Pembiayaan Kendaraan Bermotor pada PT. ABDA (Asuransi Bina Dana Artha) Dan PT. Oto Multiartha”**.

1.2. Pokok Permasalahan

Penulis merumuskan beberapa pokok permasalahan yang hendak dibahas dalam penelitian ini agar penulisan menjadi lebih terarah. Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut:

- 1.2.1 Apakah tindakan perusahaan pembiayaan yang mewajibkan konsumen untuk melakukan penutupan asuransi pada perusahaan tertentu telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku?
- 1.2.2 Bagaimana hak tertanggung terkait penggantian kerugian asuransi dalam hal obyek asuransi/obyek pembiayaan mengalami kerugian total (*total loss*)?
- 1.2.3 Bagaimana hak tertanggung terkait penggantian kerugian asuransi jika terjadi keterlambatan pembayaran angsuran kepada perusahaan pembiayaan?

1.3 Tujuan Penulisan

1.3.1 Tujuan Umum

Penelitian ini secara umum bertujuan untuk memperkaya pengetahuan hukum para akademisi dan pihak-pihak yang tertarik atau berkecimpung dalam hukum bisnis, khususnya dalam bidang hukum perasuransian. Selain itu,

¹² “Bisakah Motor Kreditan Ditarik Begitu Saja?”, <http://www.hukumonline.com/berita/baca/hol17765/bisakah-motor-kreditan-ditarik-begitu-saja/page/1>., diunduh pada 12 November 2010.

penulis juga berharap dapat memberikan informasi yang bermanfaat bagi masyarakat luas sehubungan dengan pokok permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini.

1.3.2 Tujuan Khusus

Penelitian ini bertujuan secara khusus untuk memperoleh jawaban terkait dengan pokok permasalahan yang telah diuraikan sebelumnya, yaitu:

- a. Mengetahui kesesuaian tindakan perusahaan pembiayaan yang mewajibkan konsumen untuk melakukan penutupan asuransi pada perusahaan tertentu dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- b. Mengetahui hak-hak tertanggung terkait penggantian kerugian asuransi dalam hal obyek asuransi/obyek pembiayaan mengalami kerugian total (*total loss*).
- c. Mengetahui hak tertanggung terkait penggantian kerugian asuransi jika terjadi keterlambatan pembayaran angsuran kepada perusahaan pembiayaan.

1.4 Definisi Operasional

Definisi operasional merupakan penggambaran hubungan antara konsep-konsep khusus yang akan diteliti.¹³ Adapun dalam penelitian ini yang dimaksud dengan:

1. Asuransi

Asuransi adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, dan untuk pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungkan.¹⁴

¹³ Sri Mamudji et. al., *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005), hal. 67.

¹⁴ Indonesia, *Undang Undang Usaha Perasuransian*, UU Nomor 2 tahun 1992, LN No.13 tahun 1992, TLN No.3467, pasal 1 angka 1.

2. Perusahaan Perasuransian

Perusahaan yang dapat digolongkan sebagai perusahaan perasuransian antara lain adalah, perusahaan asuransi kerugian, perusahaan asuransi jiwa, perusahaan reasuransi, perusahaan pialang asuransi, perusahaan pialang reasuransi, agen asuransi, perusahaan penilai kerugian asuransi dan perusahaan konsultan aktuarial.¹⁵

3. Perusahaan Asuransi Kerugian

Perusahaan yang memberikan jasa dalam penanggungan resiko atas kerugian, kehilangan manfaat, dan tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga, yang timbul dari peristiwa yang tidak pasti.¹⁶

4. Lembaga Pembiayaan

Badan usaha yang melakukan kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan dana atau barang modal.¹⁷

5. Perusahaan Pembiayaan

Badan usaha yang khusus didirikan untuk melakukan Sewa Guna Usaha, Anjak Piutang, Pembiayaan Konsumen, dan/atau usaha Kartu Kredit.¹⁸

6. Pembiayaan Konsumen (*Consumers Finance*)

Kegiatan pembiayaan untuk pengadaan barang berdasarkan kebutuhan konsumen dengan pembayaran secara angsuran.¹⁹

7. Kendaraan bermotor

Kendaraan roda dua atau lebih yang digunakan oleh motor atau mekanik lain dan memiliki izin untuk digunakan di jalan umum yang menjadi objek pertanggungan.²⁰

¹⁵ *Ibid.*, pasal 1 angka 3.

¹⁶ Indonesia, *Undang Undang Usaha Perasuransian*, UU No.2 tahun 1992, LN No.13 tahun 1992, TLN No.3467, pasal 1 angka 5.

¹⁷ Indonesia, *Peraturan Presiden tentang Lembaga Pembiayaan*, PP NO.9 tahun 2009, pasal 1 angka 1.

¹⁸ *Ibid.*, pasal 1 angka 2.

¹⁹ *Ibid.*, pasal 1 angka 7.

1.5 Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan hal yang krusial dan merupakan *blueprint* suatu penelitian, artinya segala gerak dan aktivitas penelitian tercermin dalam metode penelitian.²¹ Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat yuridis normatif, dimana penelitian dilakukan dengan mengacu pada norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan serta norma-norma yang berlaku dan mengikat masyarakat. Selanjutnya berdasarkan sifatnya, tipe penelitian yang digunakan adalah penelitian eksplanatoris yang biasanya digunakan apabila telah terdapat informasi mengenai suatu permasalahan atau suatu keadaan akan tetapi informasi tersebut belum cukup terperinci, maka peneliti mengadakan penelitian untuk memperinci informasi yang tersedia. Tujuan dari metode eksplanatoris adalah menjelaskan atau memnggambarkan lebih dalam mengenai suatu gejala, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat serta hubungan antara fenomena yang diselidiki. Melalui penggunaan metode eksplanatoris, maka Penulis dapat menggambarkan dan menganalisis mengenai permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini, yakni mengenai tinjauan hukum asuransi dalam perjanjian pembiayaan konsumen dengan obyek kendaraan bermotor.

Adapun dalam melakukan penelitian ini, alat yang digunakan dalam pengumpulan data adalah studi kepustakaan, yaitu pengumpulan data yang dilakukan melalui data tertulis, serta melalui studi lapangan berupa wawancara dengan para ahli apabila data yang diperoleh belum mencukupi.²² Dalam studi kepustakaan ini, peneliti berusaha mempelajari dan menelaah berbagai literatur (buku-buku, jurnal, majalah, surat kabar, peraturan perundang-undangan, dan lain-lain) untuk menghimpun sebanyak mungkin ilmu pengetahuan, terutama yang berhubungan dengan masalah hukum perasuransian, khususnya asuransi kendaraan bermotor, serta mengenai leasing. Tujuan studi kepustakaan adalah

²⁰Indonesia, *Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia*, SK No.06/AAUI/2007, pasal 4 angka 1.

²¹ Sri Mamudi, dkk, *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, (Depok: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005), hlm.21

²² Soerjono Soekanto, *Pengantar Penulisan Hukum*, (Jakarta: UI Press, 1986), hlm. 21.

untuk mengoptimalkan teori dan bahan yang berkaitan dalam menentukan arah dan tujuan penelitian serta konsep-konsep dan bahan-bahan teoritis lain yang sesuai konteks permasalahan penelitian. Sementara itu, wawancara yang merupakan kegiatan komunikasi verbal, dilakukan dengan para ahli terkait dengan tujuan mendapatkan gambaran secara luas dan menyeluruh, terutama terkait informasi penting berkaitan dengan pokok permasalahan dalam penelitian ini.

Melalui studi kepustakaan yang dilakukan, penulis memperoleh data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier yang dapat dijadikan acuan untuk menganalisis pokok permasalahan yang diteliti, sebagai berikut.

1. Bahan Hukum Primer

Bahan-bahan hukum yang memiliki kekuatan mengikat terhadap masyarakat.

Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini antara lain :

- a. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Asuransi.
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 73 tahun 1992 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 63 tahun 1999 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 39 tahun 2008 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 81 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian.
- c. Peraturan-peraturan terkait Perusahaan Pembiayaan
 - Peraturan Presiden Nomor 9 tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan
 - Peraturan Menteri Keuangan Nomor 84 tahun 2006 tentang Perusahaan Pembiayaan
 - Keputusan Presiden Nomor 61 tahun 1988 tentang Lembaga Pembiayaan
 - SK Menteri Keuangan Nomor 1251/KMK.013/1988
- d. Kitab Undang Undang Hukum Perdata (KUHPer)

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum yang memberikan informasi atau hal-hal yang berkaitan dengan isi sumber primer seperti buku-buku, artikel dari surat kabar, dan makalah yang membahas mengenai leasing serta perasuransian, serta sumber tertulis lainnya yang masih terkait dengan permasalahan yang diteliti.

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer maupun hukum sekunder, atau disebut juga bahan penunjang dalam penelitian ini seperti kamus, bibliografi dan ensiklopedia.

Apabila data telah terkumpul, penulis menggunakan metode analisis kualitatif sebagai metode pendekatan analisis data, sebab dalam penelitian ini tidak ada rumusan yang bersifat mutlak untuk mengolah dan menginterpretasi data, sehingga data yang dihasilkan adalah laporan secara deskriptif analitis.

1.6 Sistematika Penulisan

Penulis membagi pembahasan skripsi dalam lima bab yang tiap-tiap babnya akan menjelaskan rumusan-rumusan masalah secara terpisah tapi keseluruhannya merupakan satu kesatuan yang utuh. Adapun sistematika penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

BAB 1 Pendahuluan

Pada bab ini penulis akan menjelaskan latar belakang, pokok permasalahan, tujuan penelitian, definisi operasional, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB 2 Kegiatan Usaha Pembiayaan Konsumen dan Peran Usaha Perasuransian

Pada bab ini penulis akan menjelaskan mengenai kegiatan usaha pembiayaan konsumen, profil singkat perusahaan pembiayaan PT.Oto Multiartha, kegiatan usaha perasuransian secara umum dan keterkaitan peran usaha asuransi dalam pembiayaan konsumen.

BAB 3 Tinjauan Umum terhadap Asuransi Kendaraan Bermotor

Pada bab ini, penulis akan menjelaskan mengenai asuransi sebagai suatu perjanjian sebagai pengantar dalam pembahasan asuransi yang lebih khusus sejarah awal keberadaan asuransi kendaraan bermotor, Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia (PSAKBI), subjek dan objek asuransi kendaraan bermotor menurut PSAKBI, profil singkat perusahaan PT.Asuransi Bina Dana

Artha (PT. ABDA), Perjanjian Kerja Sama (PKS) antara PT. ABDA dengan PT.Oto Multiartha, dan jenis-jenis pertanggung jawaban dalam Polis Asuransi Kendaraan Bermotor yang bekerja sama dengan Perusahaan Pembiayaan berdasarkan PKS/ 250/ABDA-OMA/III/2005

BAB 4 Analisa Tentang Aspek Hukum Asuransi Dalam Perjanjian Pembiayaan Konsumen Untuk Obyek Kendaraan Bermotor

Pada bab ini penulis akan membahas mengenai dasar hukum penyelesaian klaim pertanggung jawaban, prosedur penyelesaian klaim asuransi kendaraan bermotor menurut Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia (PSAKBI), prosedur penyelesaian klaim asuransi kendaraan bermotor berdasarkan Perjanjian Kerjasama Penutupan Asuransi Kendaraan Bermotor antara PT.Oto Multiartha dengan PT.Asuransi Bina Dana Artha (PKS), analisa terkait kewajiban bertanggung dalam melakukan penutupan asuransi pada perusahaan asuransi yang telah ditentukan oleh perusahaan pembiayaan, penggantian kerugian dalam hal terjadi kerugian total (*total loss*), dan penggantian kerugian dalam hal angsuran terjadinya tunggakan angsuran.

BAB 5 Penutup

Pada bab ini, penulis menguraikan kesimpulan serta memberikan saran-saran yang bermanfaat terkait rumusan masalah berdasarkan penelitian yang telah dilakukan

BAB II

KEGIATAN USAHA PEMBIAYAAN KONSUMEN DAN PERAN USAHA PERASURANSIAN

2.1 Kegiatan Usaha Pembiayaan Konsumen

2.1.1 Pengertian Umum Kegiatan Usaha Pembiayaan Konsumen

Pembiayaan konsumen merupakan salah satu model pembiayaan yang dilakukan oleh perusahaan finansial, di samping kegiatan seperti sewa guna usaha, anjak piutang, atau usaha kartu kredit. Pranata hukum “Pembiayaan Konsumen” merupakan terjemahan dari istilah “Consumer Finance” dan termasuk dalam jenis kredit konsumsi (*consumer credit*). Pengertian keduanya secara substansif adalah sama, hanya pihak pemberi kreditnya saja yang berbeda. Apabila pembiayaan konsumen dilakukan oleh perusahaan pembiayaan, kredit konsumsi diberikan oleh bank.²³ Kredit sendiri pada dasarnya dibagi ke dalam dua bentuk, yakni *sale credit* dan *loan credit*. *Sale credit* adalah pemberian kredit untuk pembelian suatu barang dan nasabah akan menerima barang tersebut, sedangkan pada *loan credit*, nasabah akan menerima uang tunai dan berkewajiban mengembalikan hutangnya secara tunai tersebut juga di kemudian hari. Dengan demikian, kegiatan pembiayaan konsumen dapat dikategorikan sebagai *sale credit*, sebab konsumen tidak menerima uang tunai, tetapi langsung menerima barang yang dibelinya melalui kredit tersebut.²⁴ Peraturan Presiden Nomor 9 tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan memberikan pengertian kegiatan pembiayaan konsumen sebagai suatu kegiatan pembiayaan untuk pengadaan barang berdasarkan kebutuhan konsumen dengan pembayaran secara angsuran.²⁵

Pada usaha pembiayaan konsumen, besarnya biaya yang dibebankan kepada konsumen relatif kecil, sebab barang-barang yang dijadikan objek

²³ Munir Fuady, “*Hukum tentang Pembiayaan dalam Teori dan Praktek*”, (Bandung: PT.Citra Aditya Bakti, 1995), hlm.204.

²⁴ *ibid.*, hlm. 206

²⁵ Indonesia. *Peraturan Presiden tentang Lembaga Pembiayaan*, PP No.9 tahun 2009, pasal 1 angka 7.

pembiayaan biasanya merupakan barang-barang keperluan konsumen yang digunakan untuk kebutuhan hidup sehari-hari antara lain adalah kendaraan bermotor, alat-alat rumah tangga, barang-barang elektronik, hingga kebutuhan akan perumahan.²⁶ Selain itu, pada sistem pembiayaan konsumen, suatu perusahaan pembiayaan diperbolehkan memberikan bantuan dana untuk pembelian barang-barang produk dari perusahaan dalam kelompoknya atau dengan kata lain sudah memiliki pasaran tertentu. Perusahaan pembiayaan yang demikian dikenal dengan sebutan *Captive Finance Company*.²⁷ Salah satu contoh perusahaan pembiayaan tersebut adalah seperti yang dilakukan oleh PT. Federal International Finance (PT. FIF) yang menyediakan pembiayaan konsumen terhadap penjualan produk-produk Honda.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat diidentifikasi karakteristik dari pembiayaan konsumen serta perbedaannya dengan kegiatan sewa guna usaha, khususnya dalam bentuk *financial lease*, yaitu:²⁸

- i. sasaran pembiayaan jelas, yaitu konsumen yang membutuhkan barang-barang konsumsi
- ii. objek pembiayaan berupa barang-barang untuk kebutuhan atau konsumsi konsumen
- iii. besarnya pembiayaan yang diberikan oleh perusahaan pembiayaan konsumen relatif kecil sehingga risiko pembiayaan relatif lebih aman karena pembiayaan tersebar pada banyak konsumen
- iv. pembayaran kembali oleh konsumen kepada perusahaan pembiayaan konsumen dilakukan secara berkala/angsuran.

Kegiatan pembiayaan konsumen memiliki beberapa perbedaan dengan beberapa praktik perjanjian yang telah ada sebelumnya. Pertama, pembiayaan konsumen tidak dapat dikategorikan sebagai jual beli. Pada pembiayaan konsumen, terdapat kreditur yang berperan selaku penyedia dana atau penengah keuangan (*finance intermmediary*) antara *supplier* dengan konsumen, sedangkan

²⁶ Menteri Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan tentang Perusahaan Pembiayaan*. Permenkeu No. 84/PMK. 012/2006, Pasal 6 ayat (2).

²⁷ Munir Fuady, *op.cit.*, hlm. 205.

²⁸ Sunaryo, *Hukum Lembaga Pembiayaan*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2007), hlm. 92

dalam jual beli tidak ada unsur penengah tersebut. Selain itu, pada jual beli, hak milik beralih secara hukum kepada pembeli atas barang yang bersangkutan setelah barang dibayarkan secara lunas oleh pembeli barulah penyerahan (*levering*) dilakukan atas barang tersebut oleh penjual, sedangkan pada pembiayaan konsumen, meskipun pembayaran belum lunas dilakukan oleh debitur, namun barang tersebut telah dapat diserahkan dan hak milik beralih kepada debitur meskipun barang tersebut masih dijadikan jaminan hutang lewat perjanjian fidusia.

Kedua, praktik pembiayaan konsumen berbeda dengan kegiatan sewa beli. Pada sewa beli, beralihnya hak kepemilikan terjadi pada saat pembayaran angsuran terakhir dimana penyerahannya dapat dilakukan melalui pernyataan saja karena barangnya sudah berada di tangan pembeli dalam kedudukannya sebagai penyewa (*traditio brevi manu*).²⁹ Pada umumnya pihak pemberi sewa adalah pemilik dari barang tersebut, sedangkan dalam pembiayaan konsumen barang tersebut berasal dari pihak ketiga (*supplier*) dan kepemilikannya telah beralih kepada debitur sebelum angsurannya berakhir.

Adapun yang terakhir, kegiatan pembiayaan konsumen berbeda dengan praktik dengan *sewa guna usaha*, dimana menurut Budi Rachmat perbedaannya adalah sebagai berikut:

- a. Pada pembiayaan konsumen, pemilikan barang/objek pembiayaan berada pada konsumen yang kemudian diserahkan secara fidusia³⁰ kepada perusahaan pembiayaan konsumen. Pada sewa guna usaha, pemilikan barang atau objek pembiayaan berada pada *lessor*

²⁹R. Subketi, *Aneka Perjanjian*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1995), hlm. 53.

³⁰ Penyerahan hak milik secara fidusia, artinya penyerahan hak milik (obyek pembiayaan) dilakukan atas dasar kepercayaan kepada konsumen (*customer*), hanya saja bukti kepemilikannya dipegang oleh kreditur. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 1 Undang – Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia yang menyebutkan bahwa : “ Fidusia adalah pengalihan hak kepemilikan suatu benda atas dasar kepercayaan, dengan ketentuan bahwa benda yang hak kepemilikannya dialihkan tetap berada dalam penguasaan pemilik benda.

- b. Pada pembiayaan konsumen, tidak ada batasan waktu pembiayaan dalam arti disesuaikan dengan umur ekonomis barang/objek pembiayaan. Sedangkan pada sewa guna usaha, jangka waktu diatur sesuai umur ekonomis objek/barang modal yang dibiayai *lessor*.
- c. Pada pembiayaan konsumen tidak dibatasi pembiayaan kepada calon konsumen yang telah memiliki NPWP, mempunyai kegiatan usaha dan/ atau pekerjaan bebas. Pada sewa guna usaha, calon *leese* diharuskan memiliki syarat-syarat tersebut.
- d. Pemberlakuan ketentuan mengenai pajak antara pembiayaan konsumen dan sewa guna usaha berbeda, baik dilihat dari sisi perusahaan pembiayaan maupun dari sisi konsumen / *leese*.
- e. Pada pembiayaan konsumen, kegiatan dalam bentuk *sale and leese back* belum diatur. Pada sewa guna usaha dimungkinkan adanya kegiatan tersebut.

Kegiatan usaha pembiayaan konsumen sebagai suatu bisnis tidak mungkin terlepas dari risiko, namun risiko dari kegiatan ini cenderung menyebar, mengingat jumlah konsumen yang akan terlibat dalam usaha ini cukup banyak. Salah satu risiko yang seringkali terjadi dalam kegiatan usaha ini adalah adanya kredit macet atau terjadinya penunggakan pembayaran oleh konsumen.

2.1.2 Dasar Hukum Kegiatan Pembiayaan Konsumen (Consumer Finance)

Ketentuan hukum mengenai kegiatan usaha pembiayaan konsumen hingga kini diatur dalam peraturan perundang-undangan terkait lembaga pembiayaan. Pengaturan mengenai lembaga pembiayaan terus disesuaikan dari waktu ke waktu agar bisnis pembiayaan dapat terus berkembang menuju arah yang semakin positif. Adapun urutan pengaturan perundang-undangan terkait pembiayaan konsumen sejak pertama kali hingga saat ini adalah sebagai berikut.

1. Keputusan Menteri Keuangan No.1251/KMK.013/1988 tentang Ketentuan dan Tata Cara Pelaksanaan Lembaga Pembiayaan
2. Keputusan Presiden No. 61 tahun 1988 tentang lembaga Pembiayaan

3. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 84 tahun 2006 tentang Perusahaan Pembiayaan
4. Peraturan Presiden No. 9 tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan

Berdasarkan ketentuan-ketentuan tersebut, pengertian mengenai pembiayaan konsumen tidak mengalami perubahan secara substantif, melainkan hanya redaksionalnya saja. Pada pokoknya dapat disimpulkan unsur-unsur kegiatan pembiayaan konsumen, yaitu; (1) suatu kegiatan pengadaan barang; (2) untuk kebutuhan konsumen; (3) dengan sistem pembayaran secara angsuran atau berkala.

Materi perjanjian pembiayaan konsumen tunduk pada asas-asas umum perjanjian, yakni asas kebebasan berkontrak. Dalam perjanjian tersebut, terdapat pihak-pihak yang terlibat yaitu perusahaan finansial sebagai kreditur dan konsumen sebagai debitur. Berdasarkan asas kebebasan berkontrak yang diatur dalam pasal 1338 ayat (1) KUHPdata, para pihak diperbolehkan membuat perjanjian yang berupa dan berisi apa saja (atau tentang apa saja) dan perjanjian tersebut akan mengikat mereka layaknya undang-undang.³¹ Akan tetapi tentunya tidak diperkenankan apabila bertentangan dengan prinsip-prinsip hukum yang berlaku.

Adapun hal yang harus dipahami adalah bahwa ketentuan perundang-undangan tentang perbankan tidak dapat diberlakukan pula terhadap lembaga pembiayaan konsumen meskipun terdapat sistem yang serupa terkait pemberian kredit oleh bank dan kredit melalui pembiayaan konsumen. Hal ini dikarenakan hakikat dan keberadaan perusahaan finansial seperti lembaga pembiayaan konsumen sama sekali berbeda dengan bank, sehingga secara substantif yuridis tidak layak diberlakukan peraturan perbankan. Terlebih lagi secara yuridis formal, lembaga pembiayaan dikategorikan sebagai lembaga keuangan bukan bank, sehingga kegiatannya tidak mungkin tunduk pada peraturan perbankan.

2.1.3 Perjanjian Baku dalam Pembiayaan Konsumen

Perjanjian baku adalah perjanjian yang hampir seluruh klausul-klausulnya sudah dibakukan oleh salah satu pihak dan pihak yang lain pada dasarnya tidak

³¹ Subekti, *Hukum Perjanjian*, cet.20, (Jakarta: PT. Intermasa, 2004), hlm.14.

mempunyai peluang untuk merundingkan atau meminta perubahan³². Istilah klausula baku diambil dari bahasa Belanda “*standard contract* atau *standard noorwaarden*”. Konsumen dalam hal ini hanya dapat menerima syarat secara keseluruhan atau menolak syarat tersebut secara keseluruhan. Ketika konsumen menandatangani sebuah perjanjian, ia akan terikat pada syarat-syarat dalam perjanjian tersebut dan tidak dapat beralasan bahwa ia belum membaca atau tidak mengerti syarat-syarat perjanjian tersebut. Aturan-aturan dalam perjanjian baku dikenal dengan istilah klausula baku.³³ Dalam perjanjian baku, klausul yang belum dibakukan hanya beberapa hal yang spesifik dari objek yang diperjanjikan. Dengan kata lain yang dibakukan bukanlah bentuk/formulir perjanjian tersebut tapi klausul-klausulnya.

Keberadaan perjanjian baku dilatarbelakangi oleh keadaan sosial dan ekonomi dimana perusahaan-perusahaan besar, perusahaan pemerintah atau semi pemerintah bekerja sama dengan organisasi dan untuk kepentingannya menciptakan syarat-syarat tertentu yang secara sepihak diajukan kepada *contract partner*nya. Sementara pihak lawan yang pada umumnya memiliki kedudukan yang lebih rendah terpaksa menerima syarat-syarat tersebut.

Perjanjian pembiayaan konsumen seringkali merupakan suatu bentuk perjanjian baku. Biasanya pihak kreditur selaku penyedia dana telah menyiapkan form tersendiri kemudian para pihak tinggal mengisi data yang diperlukan dan data tentang *loan* yang diambil. Sedangkan *terms and condition* nya sudah dicetak secara baku.

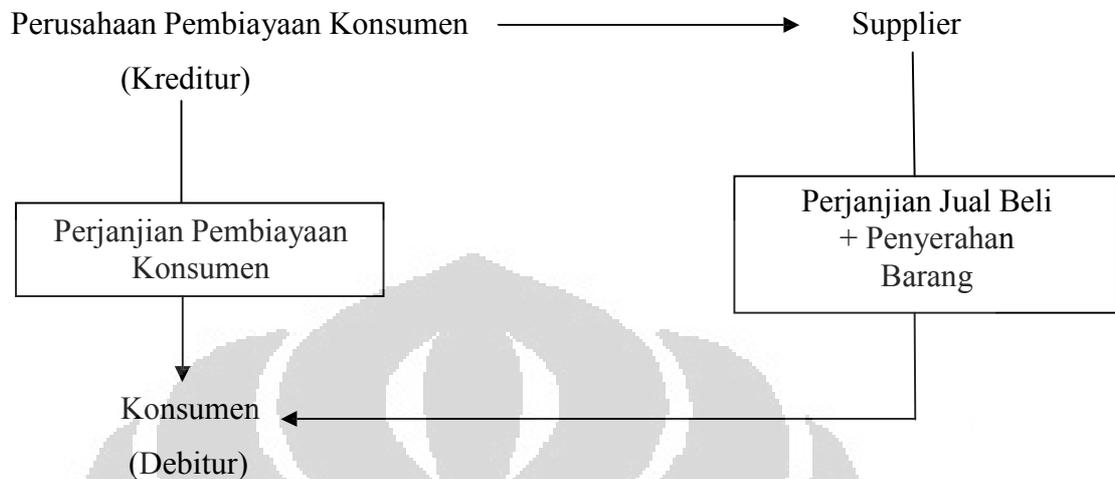
2.1.4 Kedudukan Para Pihak dalam Kegiatan Pembiayaan Konsumen

Pada suatu transaksi pembiayaan konsumen, terdapat tiga pihak yang terlibat, yaitu perusahaan pembiayaan (kreditur), konsumen (debitur), dan

³² Dewi Tenty Septi Artiany, *Reabilitas Perjanjian Baku*, (Depok: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2007), hlm.46

³³ Sutan Remy Sjahdeni, *Kebebasan Berkontrak dan Perlindungan yang Seimbang bagi Para Pihak dalam Perjanjian Kredit Bank di Indoensia*, (Jakarta: Institut Bankir Indoneisa, 1993), hlm. 66

supplier. Hubungan antara pihak yang satu dengan yang lainnya dapat digambarkan dalam skema sebagai berikut.³⁴



2.1.4.1. Hubungan Perusahaan Pembiayaan Konsumen (Kreditur) dengan Konsumen (Debitur)

Hubungan hukum antara pihak kreditur dengan konsumen merupakan hubungan kontraktual, dalam hal ini adalah kontrak pembiayaan konsumen. Perusahaan pembiayaan konsumen berkedudukan sebagai kreditur yang memiliki kewajiban utama untuk memberikan sejumlah uang untuk pembelian suatu barang konsumsi, sedangkan konsumen selaku penerima biaya berkedudukan sebagai debitur yang memiliki kewajiban utama untuk membayar kembali uang yang telah diberikan kreditur secara cicilan.

Adapun hubungan kontraktual yang demikian serupa dengan perjanjian kredit, sehingga ketentuan dasar terkait perjanjian kredit dalam KUHPerdara tetap berlaku. Akan tetapi ketentuan perkreditan dalam peraturan perbankan secara yuridis formal tidaklah dapat diberlakukan sebab pihak yang berkedudukan sebagai kreditur dalam hal ini bukanlah bank.

Dengan demikian, sebagai akibat hukum dari perjanjian kredit tersebut, apabila seluruh kontrak yang telah memenuhi syarat sah

³⁴ Munir Fuady, *op.cit.*, hlm. 209

perjanjian telah ditandatangani dan dana telah dicairkan serta barang sudah berpindah dari supplier kepada konsumen, maka kepemilikan hak atas barang yang bersangkutan tersebut secara yuridis juga ikut beralih kepada konsumen, walaupun pada umumnya barang tersebut dijadikan jaminan hutang lewat perjanjian fidusia³⁵.

Akibat hukum dalam perjanjian pembiayaan konsumen ini berbeda dengan perjanjian *leasing*³⁶, dimana secara yuridis kepemilikan atas barang yang bersangkutan tetap menjadi milik kreditur (*lessor*) untuk seterusnya atau semua hak opsi dijalankan oleh pihak debitur (*lessee*).

2.1.4.2 Hubungan Konsumen dengan Supplier

Hubungan hukum antara konsumen dengan pihak supplier merupakan hubungan jual beli, yang dalam hal ini dikategorikan sebagai jual beli bersyarat. Pihak supplier yang berkedudukan selaku penjual, menjual barang kepada pihak konsumen selaku pembeli, dengan persyaratan bahwa harga atas barang yang diperjual belikan tersebut akan dibayarkan oleh pihak ketiga, yakni pihak kreditur yang tidak lain adalah perusahaan pembiayaan konsumen. Melalui persyaratan tersebut menunjukkan bahwa apabila karena alasan apapun perusahaan pembiayaan tidak dapat menyediakan dananya, maka hubungan jual beli antara supplier dengan konsumen akan batal.

Oleh karena hubungan antara supplier dengan konsumen merupakan hubungan jual beli, maka seluruh ketentuan terkait jual beli yang relevan akan berlaku, misalnya tentang adanya kewajiban

³⁵ Perjanjian fidusia merupakan perjanjian hutang piutang kreditur kepada debitur yang melibatkan penjaminan, dimana jaminan tersebut kedudukannya masih berada dalam penguasaan pemilik jaminan. Akan tetapi untuk menjamin kepastian hukum bagi kreditur maka akan dibuatkan akta oleh notaris yang kemudian didaftarkan ke Kantor Pendaftaran Fidusia. Selanjutnya, kreditur akan memperoleh sertifikat jaminan fidusia tersebut.

³⁶ Setiap kegiatan pembiayaan perusahaan dalam bentuk penyediaan barang-barang modal untuk digunakan oleh suatu perusahaan untuk jangka waktu tertentu, berdasarkan pembayaran-pembayaran secara berkala disertai dengan hak pilih (*opsi*) bagi perusahaan tersebut untuk membeli barang-barang modal yang bersangkutan atau memperpanjang jangka waktu leasing berdasarkan nilai sisa yang telah disepakati bersama

“menanggung” dari pihak penjual, kewajiban purna jual (garansi) dan sebagainya.

2.1.4.3 Hubungan Perusahaan Pembiayaan Konsumen dengan Supplier

Selanjutnya antara perusahaan pembiayaan konsumen selaku penyedia dana dengan pihak supplier selaku penyedia barang tidak ada hubungan hukum yang khusus antara keduanya. Akan tetapi lain halnya apabila pihak yang berperan sebagai penyedia dana hanya merupakan pihak ketiga yang disyaratkan untuk menyediakan dana untuk digunakan dalam perjanjian jual beli antara supplier dengan konsumen.

Persyaratan demikian akan berakibat kontrak jual beli bersyarat antara supplier dengan konsumen akan batal bila pihak penyedia dana tersebut wanprestasi dalam menyediakan dananya sementara kontrak jual beli maupun kontrak pembiayaan konsumen telah dilaksanakan. Pihak konsumen dalam hal ini memiliki hak untuk menggugat pihak pemberi dana atas wanprestasi yang dilakukannya tersebut.

2.1.5 Jaminan dan Dokumentasi

Jaminan-jaminan yang berlaku dalam kegiatan usaha pembiayaan konsumen ini pada prinsipnya serupa dengan perjanjian kredit bank biasa, khususnya kredit konsumsi. Jaminan-jaminan tersebut antara lain adalah sebagai berikut.

1. Jaminan Utama

Selayaknya suatu kredit, maka jaminan utama sebagai modal tentunya adalah kepercayaan kreditur kepada debitur bahwa debitur dapat dipercaya untuk melakukan pembayaran atas hutang-hutangnya kepada kreditur. Dalam hal ini, keberlakuan prinsip 5C (*Collateral, Capacity, Character, Capital, Condition of Economy*) sudah barang tentu merupakan jaminan utama yang harus terpenuhi.

2. Jaminan Pokok

Selanjutnya, sebagai jaminan pokok terhadap transaksi pembiayaan konsumen tentunya adalah barang yang dibeli dengan dana tersebut. Hal ini dapat diumpamakan sebagai berikut, misal dana diberikan untuk membeli mobil, maka mobil tersebut adalah jaminan pokoknya. Pada umumnya jaminan tersebut dibuat dalam bentuk *Fiduciary Transfer of Ownership*. Oleh karena itu, seluruh dokumen yang berkenaan dengan kepemilikan barang yang bersangkutan akan dipegang oleh pihak kreditur (pemberi dana) hingga kredit tersebut lunas.

3. Jaminan Tambahan

Dalam transaksi pembiayaan konsumen ini seringkali pula dimintakan jaminan tambahan, walaupun pada praktiknya tidak seketat jaminan untuk pemberian kredit bank. Biasanya jaminan terhadap transaksi seperti ini berupa pengakuan hutang (*Promissory Notes*), atau *Acknowledgement of Indebtness, Kuasa Menjual Barang, dan Assignment of Proceed (Cessie) dari asuransi*. Di samping itu sering juga dimintakan persetujuan suami/istri untuk konsumen pribadi dan persetujuan komisaris/RUPS untuk konsumen perusahaan sesuai ketentuan Anggaran Dasarnya.

Selanjutnya, dalam kegiatan usaha pembiayaan konsumen terdapat beberapa kelompok dokumentasi yang berlaku, yaitu dokumen pendahuluan, dokumen pokok, dokumen jaminan, dokumen kepemilikan barang, dokumen pemesanan dan penyerahan barang, dan *supporting documents*.³⁷ Dokumen yang tergolong dalam dokumen pendahuluan adalah formulir pembiayaan konsumen, lampiran analisa kelayakan, serta *credit approval memorandum*. Sementara itu yang dimaksud dengan dokumen pokok adalah perjanjian pembiayaan konsumen itu sendiri, dimana isinya terdapat berbagai *terms* dan *conditions* yang mirip dengan kredit konsumsi perbankan. Pada dokumen jaminan, diantaranya terdapat perjanjian Fidusia, Cessie Asuransi, Kuasa Menjual, dan Pengakuan Hutang. Selanjutnya, pada dokumen kepemilikan barang biasanya memuat mengenai

BPKB fotokopi STNK dan/atau faktur-faktur pembelian, kuitansi pembelian, sertifikat kepemilikan. Dalam hal dokumen pemesanan dan penyerahan barang, biasanya diberikan suatu *certificate of delivery and acceptance* dan *delivery order*. Sedangkan untuk *supporting documents* di dalamnya berisikan dokumen-dokumen pendukung lain yang dimiliki oleh konsumen secara individu seperti fotokopi KTP, fotokopi Kartu Keluarga, pas foto, daftar gaji. Sedangkan untuk konsumen berupa perusahaan, dokumen pendukung ini dapat berupa Anggaran Dasar perusahaan beserta seluruh perubahan dan tambahannya, fotokopi KTP yang diberi hak untuk menandatangani, NPWP, SIUP, dan TDP. Akan tetapi dalam praktiknya, dokumentasi yang digunakan dapat bervariasi tergantung pada jenis barang yang menjadi objek pembiayaan, kepercayaan kreditur terhadap konsumen, dan faktor-faktor lainnya.

2.1.6 Mekanisme Kegiatan Transaksi Pembiayaan Konsumen

Mekanisme transaksi pembiayaan konsumen yang dilakukan perusahaan pembiayaan hampir sama dengan mekanisme transaksi sewa guna usaha dengan hak opsi untuk perorangan, antara lain:³⁸

1. Tahap Permohonan

Permohonan pembiayaan konsumen biasanya dilakukan oleh debitur di tempat *dealer/supplier* penyedia barang kebutuhan konsumen yang telah bekerja sama dengan perusahaan pembiayaan. Sebelum mengajukan permohonan untuk mendapatkan fasilitas pembiayaan konsumen, umumnya debitur harus mengajukan surat permohonan dengan melampirkan hal-hal sebagai berikut :

- a. fotokopi KTP calon peminjam
- b. fotokopi KTP suami/istri calon peminjam
- c. kartu keluarga
- d. rekening koran tiga bulan terakhir
- e. surat keterangan gaji jika calon peminjam bekerja

³⁸ Budi Rachmat, *Multifinance Handbook: Leasing, Factoring, Consumer Finance*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2004), hlm. 192

- f. surat keterangan lainnya dari perusahaan tempat calon peminjam bekerja

Adapun sebagai dokumen pendukung dalam pembiayaan konsumen terdapat diantaranya :

- a. fotokopi KTP suami dan istri
- b. Fotokopi KTP Direksi dan Komissaris
- c. Fotokopi Kartu Keluarga atau surat nikah
- d. Fotokopi Surat izin praktek
- e. Fotokopi rekening koran/tabungan
- f. Fotokopi laporan keuangan (neraca L/R)
- g. Slip gaji/ keterangan penghasilan

2. Tahap Pengecekan dan Pemeriksaan Lapangan

Berdasarkan aplikasi dari pemohon tersebut, *marketing department* akan melakukan pengecekan atas kebenaran dari pengisian formulir aplikasi tersebut dengan melakukan analisis dan evaluasi terhadap data dan informasi yang telah diterima, kemudian dilanjutkan dengan:

- a. melakukan kunjungan ke tempat calon peminjam (*plant visit*)
- b. pengecekan tempat lain (*credi checking*)
- c. observasi secara umum/ khusus lainnya

3. Tahap Pembuatan *Customer Profile*

Selanjutnya berdasarkan hasil pemeriksaan lapangan, *marketing department* akan membuat *customer profile* dimana isinya akan menggambarkan tentang;

- a. nama calon debitur dan istri/suami;
- b. alamat dan nomor telepon;
- c. nomor KTP;
- d. pekerjaan;
- e. alamat kantor;
- f. kondisi pembiayaan yang diajukan
- g. jenis dan tipe barang kebutuhan konsumen

4. Tahap pengajuan proposal kepada kredit komite

Marketing department selanjutnya akan mengajukan proposal terhadap permohonan yang diajukan oleh debitur kepada kredit komite.

Proposal yang diajukan biasanya terdiri dari:

- a. tujuan pemberian fasilitas pembiayaan konsumen;
- b. struktur fasilitas pembiayaan yang mencakup harga barang, uang muka, net pembiayaan, bunga, jangka waktu, tipe barang, jenis barang dan sebagainya;
- c. latar belakang debitur disertai keterangan mengenai kondisi pekerjaan dan lingkungan tempat tinggal;
- d. analisis risiko;
- e. saran dan kesimpulan.

5. Keputusan Kredit Komite

Keputusan kredit komite merupakan dasar bagi kreditur untuk melakukan pembiayaan atau tidak. Apabila permohonan debitur ditolak maka harus diberitahukan melalui surat penolakan, sedangkan apabila disetujui maka *marketing department* akan meneruskan tahap berikutnya.

6. Tahap pengikatan

Berdasarkan keputusan komite, biasanya bagian *legal* akan mempersiapkan pengikatan kontrak perjanjian pembiayaan konsumen sebagai berikut :

- a. perjanjian pembiayaan konsumen beserta lampiran-lampitannya;
- b. jaminan pribadi bila ada;
- c. jaminan perusahaan bila ada.

Pengikatan perjanjian pembiayaan konsumen dapat dilakukan secara bawah tangan, dilegalisir oleh notaris atau secara notariil.

7. Tahap pemesanan barang kebutuhan konsumen

Setelah proses penandatanganan perjanjian dilakukan oleh kedua belah pihak, selanjutnya kreditur akan melakukan hal-hal sebagai berikut:

- a. kreditur melakukan pemesanan barang kepada *supplier* yang dituangkan dalam penegasan pembelian/ *confirm purchase order* dan bukti pengiriman dan surat tanda penerimaan barang
- b. khusus untuk objek pembiayaan bekas pakai, baik kendaraan bermotor, tanah dan bangunan akan dilakukan pemeriksaan BPKB/ sertifikat oleh *Credit Administration Department* ke instansi pemerintah terkait
- c. penerimaan pembayaran dari debitur kepada kreditur (dapat melalui *supplier/dealer*) yang meliputi :
 - i. pembayaran pertama, antara lain :
 - a) uang muka;
 - b) angsuran pertama;
 - c) premi asuransi untuk tahun pertama;
 - d) biaya administrasi;
 - e) pembayaran pertama lainnya jika ada
 - ii. pembayaran berikutnya, antara lain :
 - a) angsuran berikutnya berupa *cheque/bilyet giro* mundur
 - b) pembayaran premi asuransi untuk tahun berikutnya
 - c) pembayaran lainnya jika ada

8. Tahap pembayaran kepada supplier

Setelah barang diserahkan oleh *supplier* kepada debitur, selanjutnya *supplier* akan melakukan penagihan kepada kreditur dengan melampirkan hal-hal sebagai berikut :

- a) kuitansi penuh;
- b) kuitansi uang muka dan/atau bukti pelunasan uang muka;
- c) *confirm purchase order*;
- d) bukti pengiriman dan surat tanda penerimaan barang;

- e) gesekan rangka dan mesin;
- f) surat pernyataan BPKB;
- g) kunci duplikat jika ada;
- h) surat jalan jika ada.

9. Tahap penagihan/*monitoring* pembayaran

Setelah seluruh proses pembayaran kepada *supplier/dealer* dilakukan, proses selanjutnya adalah pembayaran angsuran dari debitur sesuai jadwal yang telah ditentukan. Sistem pembayaran yang dapat dilakukan oleh perusahaan antara lain secara cash, *cheque*/bilyet giro, transfer dan dapat ditagih langsung. Penentuan sistem pembayaran sudah ditentukan pada waktu *marketing process* dilakukan.

Collection department akan memonitor pembayaran angsuran berdasarkan jatuh tempo pembayaran yang telah ditentukan dan berdasarkan sistem pembayaran yang diterapkan. Monitoring yang dilakukan kreditur tidak hanya sebatas monitoring pembayaran angsuran dari debitur saja, melainkan juga terhadap jaminan, jangka waktu berlakunya jaminan dan masa berlakunya penutupan asuransi.

2.2 Profil Singkat Perusahaan Pembiayaan PT.Oto Multiartha

PT. Oto Multiartha adalah salah satu perusahaan pembiayaan otomotif independen terkemuka. Pada mulanya, Perusahaan yang didirikan di Jakarta pada tanggal 28 Maret 1994 ini bernama PT. Manunggal Multi Finance. Bulan September 1994 perusahaan mengubah namanya menjadi PT. Oto Multiartha. Perubahan ini mencerminkan fokus usaha khusus pada pembiayaan mobil. Tahun 1996 *Sumitomo Corporation*, Jepang bergabung sebagai pemegang saham baru. Selanjutnya sebagai wujud komitmen, sejak September 1998 *Sumitomo Corporation* menjadi pemegang saham utama hingga sekarang. *Sumitomo Corporation* adalah perusahaan dagang Jepang yang terpadu (*sogo shosha*). Sebagai pemegang saham utama *Sumitomo Corporation* memberikan dukungan dan mengendalikan semua aspek usaha dari manajemen, treasury, keuangan

hingga operasional. Dengan dukungan dari *Sumitomo Corporation*, dalam lima tahun terakhir Oto Multiartha telah berhasil tumbuh dan meningkatkan pembiayaan mobil serta memiliki kantor jaringan ke seluruh Indonesia.

Usaha utama Oto Multiartha adalah pada pembiayaan kepemilikan mobil baik baru maupun bekas. Oto Multiartha juga menyediakan pembiayaan serba guna usaha berdasarkan permintaan pelanggan. Target utama Oto Multiartha adalah pelanggan perorangan, selain itu juga memberikan pembiayaan kepada badan usaha. Sebagai perusahaan pembiayaan yang independen, Oto Multiartha tidak ada keterkaitan dengan pabrikan, sehingga perusahaan memiliki keleluasaan untuk membiayai semua merek mobil yang ada di pasar. Oto Multiartha juga telah menikmati pertumbuhan pasar mobil domestik yang kuat dalam beberapa tahun terakhir, serta mampu mempertahankan posisinya sebagai salah satu pemain terkemuka dalam pembiayaan mobil.

Dalam usaha menyediakan layanan “*one-stop-service*”, Oto Multiartha mengembangkan web site www.oto.co.id, yang mana telah diakui sebagai portal otomotif pertama di Indonesia. Oto Multiartha terus memperkuat sistem Teknologi Informasi untuk memperluas pangsa pasar dengan cara meningkatkan efisiensi dan produktivitas di kantor-kantor cabang untuk melayani pelanggan.

PT Oto Multiartha senantiasa berkomitmen memberikan pelayanan terbaik kepada para pelanggan. Sampai akhir 2009 PT Oto Multiartha telah mengoperasikan 47 kantor yang tersebar diberbagai kota besar di Indonesia. Selain itu juga PT Oto Multiartha telah bekerjasama untuk penerimaan pembayaran angsuran dengan bank-bank berjaringan nasional dan PT Pos Indonesia, sehingga para Pelanggan semakin mudah dan nyaman membayar angsurannya.

Sumitomo Corporation, sebagai pemegang saham utama PT Oto Multiartha, berkomitmen untuk selalu memberikan dukungan pada PT Oto Multiartha, baik dalam hal manajemen, pendanaan, pemasaran maupun operasional perusahaan. Melalui dukungan modal yang kuat, tim manajemen yang handal, mitra usaha, pelanggan setia dan 2.020 karyawan, di tahun 2009 PT Oto Multiartha telah berhasil tumbuh dengan Total Aset sebesar Rp 9,83 triliun, Total

Ekuitas tumbuh menjadi Rp 2,28 triliun serta Laba Bersih tercatat sebesar Rp 464,4 miliar.

Pada bulan Maret 2009 Pemingkat Efek Indonesia (PEFINDO) memberikan peringkat idAA- (Double A Minus; Stable Outlook) untuk Perseroan dan Obligasi Oto Multiartha Adapun komposisi pemegang saham Oto Multiartha per 31 Desember 2009 adalah sebagai berikut: Sumitomo Corporation 83,54%, PT Sinar Mas Multiartha Tbk 16,14%, PT Summit Auto Group 0,32%.

2.3 Kegiatan Usaha Perasuransian

2.3.1 Pengertian Umum Kegiatan Usaha Perasuransian

Pengertian terkait kegiatan usaha perasuransian dapat ditelaah melalui definisi asuransi itu sendiri sebagaimana yang telah diatur dalam Kitab Undang Undang Hukum Dagang (KUHD). Asuransi didefinisikan dalam pasal 246 KUHD sebagai suatu perjanjian dengan mana penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung dengan menerima suatu premi untuk memberikan penggantian kepadanya karena kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin dideritanya akibat suatu *evenemen*. Berdasarkan uraian definisi tersebut, maka dapat disimpulkan unsur-unsur asuransi sebagai berikut.³⁹

1. Pihak-pihak

Subjek asuransi adalah pihak-pihak dalam asuransi yaitu penanggung dan tertanggung yang mengadakan perjanjian asuransi. Penanggung dan tertanggung merupakan pendukung kewajiban dan hak. Penanggung wajib memikul risiko yang dialihkan kepadanya dan berhak memperoleh pembayaran premi, sedangkan tertanggung wajib membayar premi dan berhak memperoleh penggantian jika timbul kerugian atas harta miliknya yang diasuransikan

2. Status Para Pihak

Penanggung wajib merupakan badan hukum yang dapat berupa Perseroan Terbatas (PT), Perusahaan Perseroan (Persero), atau Koperasi. Sedangkan Tertanggung dapat berupa perseorangan,

³⁹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2006), hlm. 8.

persekutuan, atau badan hukum, baik sebagai perusahaan ataupun bukan perusahaan. Tertanggung berstatus sebagai pemilik atau pihak berkepentingan atas harta yang diasuransikan.

3. Objek Asuransi

Objek asuransi dapat berupa benda, hak, atau kepentingan yang melekat pada benda dan sejumlah uang yang disebut premi atau ganti kerugian. Melalui objek asuransi tersebut ada tujuan yang ingin dicapai oleh para pihak. Penanggung bertujuan memperoleh pembayaran sejumlah premi atas imbalan pengalihan risiko, sedangkan Tertanggung bertujuan bebas dari risiko dan memperoleh penggantian jika timbul kerugian atas harta miliknya.

4. Peristiwa Asuransi

Peristiwa asuransi merupakan perbuatan hukum (*legal act*) berupa persetujuan atau kesepakatan bebas antara penanggung dan tertanggung mengenai objek asuransi, peristiwa tidak pasti (*evenemen*) yang mengancam benda asuransi, dan syarat-syarat yang berlaku dalam asuransi. Persetujuan atau kesepakatan bebas tersebut dibuat dalam bentuk tertulis berupa akta yang disebut polis. Polis ini merupakan satu-satunya alat bukti yang dipakai untuk membuktikan telah terjadi suatu kontrak asuransi.

5. Hubungan Asuransi

Hubungan asuransi yang terjadi antara penanggung dan tertanggung merupakan keterikatan (*legally bound*) yang timbul karena persetujuan atau kesepakatan bebas. Keterikatan tersebut berupa kesediaan secara sukarela dari penanggung dan tertanggung untuk memenuhi kewajiban dan hak masing-masing terhadap satu sama lain (secara timbal balik). Artinya sejak tercapainya suatu kesepakatan asuransi, tertanggung terikat dan wajib membayar premi asuransi kepada penanggung dan sejak itu pula penanggung menerima pengalihan risiko. Apabila terjadi evenemen yang menimbulkan kerugian atas benda asuransi, penanggung wajib membayar ganti kerugian sesuai dengan ketentuan polis asuransi. Akan tetapi jika tidak

terjadi evenemen, premi yang sudah dibayar oleh tertanggung tetap menjadi milik penanggung.

Salah satu unsur penting dalam peristiwa asuransi yang terdapat dalam rumusan pasal 246 KUHD adalah *ganti kerugian*. Akan tetapi perlu diingat bahwa unsur tersebut tentunya hanya merujuk pada asuransi kerugian (*loss insurance*), dimana objeknya merupakan harta kekayaan. Asuransi jiwa tidak termasuk dalam asuransi sebagaimana yang dirumuskan dalam pasal 246 KUHD, karena jiwa manusia bukanlah harta kekayaan. Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa pengaturan dalam pasal 246 KUHD hanya mencakup bidang asuransi kerugian, tidak termasuk asuransi jiwa. Adapun berdasarkan uraian pengertian asuransi di atas, maka beberapa unsur yang wajib ada pada asuransi kerugian adalah sebagai berikut⁴⁰:

1. penanggung dan tertanggung
2. persetujuan bebas antara penanggung dan tertanggung
3. benda asuransi dan kepentingan tertanggung
4. tujuan yang ingin dicapai
5. risiko dan premi
6. evenemen dan ganti kerugian
7. syarat-syarat yang berlaku
8. bentuk akta polis asuransi

2.3.2 Tujuan Kegiatan Asuransi Secara Umum

Lingkup dari tujuan kegiatan asuransi diantaranya adalah :

4 Teori Pengalihan Risiko

Berdasarkan teori pengalihan risiko (*risk transfer theory*), tertanggung menyadari bahwa terdapat ancaman bahaya terhadap harta kekayaan miliknya atau terhadap jiwanya. Apabila bahaya tersebut menimpa harta kekayaan atau jiwanya, ia akan menderita kerugian atau korban jiwa atau cacat raganya. Secara ekonomis, kerugian material atau korban jiwa atau cacat raga akan mempengaruhi perjalanan hidup

⁴⁰ Abdulkadir Muhammad, *ibid.*, hlm. 10.

seseorang atau ahli warisnya. Tertanggung sebagai pihak yang terancam bahaya merasa berat memikul beban risiko yang sewaktu-waktu dapat terjadi.

Sebagai upaya untuk menghilangkan beban risiko tersebut, maka pihak tertanggung berupaya mencari jalan apabila ada pihak lain yang bersedia mengambil alih beban risiko ancaman bahaya dan memiliki kesanggupan untuk membayar kontra prestasi yang disebut premi. Dalam dunia bisnis perasuransian, perusahaan asuransi selalu siap untuk menerima tawaran dari pihak tertanggung untuk mengambil alih risiko dengan imbalan pembayaran premi. Tertanggung mengadakan asuransi dengan tujuan mengalihkan risiko yang mengancam harta kekayaannya tersebut. Melalui pembayaran sejumlah premi kepada perusahaan asuransi, sejak itu pula risiko beralih kepada penanggung. Apabila hingga berakhirnya jangka waktu asuransi tidak terjadi peristiwa yang merugikan, penanggung beruntung memiliki dan menikmati premi yang diterimanya dari Tertanggung.

5 Pembayaran Ganti Kerugian

Apabila tidak terjadi suatu peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka tidak ada masalah terhadap risiko yang ditanggung oleh penanggung. Dalam praktiknya tidak senantiasa bahaya yang mengancam itu sungguh-sungguh terjadi. Hal ini merupakan kesempatan baik bagi penanggung untuk mengumpulkan premi yang dibayar oleh beberapa tertanggung yang mengikatkan diri kepadanya. Jika di kemudian hari sungguh-sungguh terjadi suatu peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka tertanggung yang bersangkutan akan menerima suatu pembayaran ganti kerugian yang seimbang dengan jumlah asuransinya. Pada praktiknya, kerugian dapat timbul bersifat sebagian (*partial loss*) atau kerugian total (*total loss*). Dengan demikian, maka tertanggung perlu mengadakan asuransi yang bertujuan untuk memperoleh pembayaran ganti kerugian yang sungguh-sungguh dideritanya.

Apabila dibandingkan dengan jumlah premi yang diterima dari beberapa tertanggung, maka jumlah ganti rugi yang dibagikan kepada tertanggung yang menderita kerugian tidaklah begitu besar jumlahnya. Kerugian yang diganti oleh penanggung merupakan sebagian kecil dari jumlah premi yang diterima seluruh tertanggung. Hal inilah yang merupakan salah satu faktor pendorong perkembangan kegiatan usaha perasuransian.

6 Pembayaran Santunan

Asuransi kerugian dan asuransi jiwa diadakan berdasarkan perjanjian bebas (sukarela) antara penanggung dan tertanggung (*voluntary insurance*). Akan tetapi undang-undang mengatur asuransi yang bersifat wajib (*compulsory insurance*), dimana tertanggung terikat dengan penanggung karena perintah undang-undang, bukan karena perjanjian. Asuransi jenis ini dikenal dengan asuransi sosial (*social security insurance*) yang bertujuan untuk melindungi masyarakat dari ancaman bahaya kecelakaan yang mengakibatkan kematian atau cacat tubuh. Melalui pembayaran sejumlah kontribusi, tertanggung berhak memperoleh perlindungan dari ancaman bahaya.

7 Kesejahteraan Anggota

Apabila beberapa orang terhimpun dalam suatu perkumpulan dan membayar kontribusi kepada perkumpulan, maka perkumpulan tersebut akan berkedudukan layaknya penanggung. Jika di kemudian hari terjadi peristiwa yang mengakibatkan kerugian atau kematian bagi anggotanya (tertanggung), perkumpulan tersebut akan membayar sejumlah uang kepada anggota yang bersangkutan. Prof. Wirjono Prodjodikoro menyebut asuransi serupa dengan “perkumpulan koperasi”, dimana kegiatan asuransi semacam ini dikenal sebagai asuransi usaha bersama (*mutual insurance*) yang bertujuan mewujudkan kesejahteraan anggotanya. Asuransi usaha bersama dalam praktiknya dikenal dalam bentuk Asuransi Takaful berdasarkan prinsip syari’ah Islam.

2.4 Keterkaitan Peran Usaha Asuransi dalam Pembiayaan Konsumen

Asuransi memberikan perlindungan atas resiko yang mendatangkan kerugian kepada Tertanggung, yang dalam hal ini merupakan konsumen dari perusahaan pembiayaan. Apabila dikaitkan dengan teori pengalihan risiko, maka perusahaan pembiayaan selaku kreditur menyadari bahwa terdapat ancaman bahaya terhadap asetnya yang merupakan objek pembiayaan, yang dapat terjadi kapan saja. Perusahaan pembiayaan pun membutuhkan perusahaan asuransi untuk mengambil alih beban risiko ancaman bahaya terhadap objek pembiayaan tersebut. Sebaliknya, perusahaan asuransi berkewajiban mengambil alih risiko tersebut dengan suatu imbalan berupa pembayaran premi yang akan dibayarkan konsumen (debitur) dari perusahaan pembiayaan konsumen. Dengan demikian, kegiatan usaha perasuransian sangat mendukung kegiatan pembiayaan konsumen, keduanya saling melengkapi satu sama lain. Perusahaan pembiayaan memerlukan proteksi asuransi untuk setiap rupiah kredit yang dikucurkannya. Pada umumnya, diadakan suatu perjanjian kerja sama (PKS) antara perusahaan pembiayaan dengan perusahaan asuransi yang dikenal dengan Perjanjian Kerjasama Penutupan Asuransi Kendaraan Bermotor. Pada PKS tersebut, dinyatakan bahwa perusahaan pembiayaan selaku Tertanggung menunjuk perusahaan perasuransian selaku Penanggung untuk melakukan penutupan asuransi kerugian terhadap objek pembiayaan yang diperoleh *customer*⁴¹ dari perusahaan pembiayaan tersebut.

Asuransi merupakan alat manajemen risiko yang cocok dalam hal frekuensi atau probabilitas kerugian rendah tapi potensi kerugiannya tinggi.⁴² Selain itu perusahaan asuransi juga dikenal sebagai institusi yang profesional dan memiliki kompetensi untuk mengelola risiko. Terlebih banyak sekali situasi yang dihadapi oleh individu maupun badan usaha memenuhi kriteria sebagaimana

⁴¹ Berdasarkan Pasal 1 huruf (d) PKS Penutupan Asuransi Kendaraan Bermotor antara PT.Oto Multiartha dengan PT.Asuransi Bina Dana Artha, PKS.250/ABDA-OMA/III/2005, *customer* merupakan pihak, baik perorangan maupun badan yang mendapatkan fasilitas pembiayaan untuk kendaraan bermotor dari perusahaan pembiayaan dan oleh sebab itu ia berhutang sebesar hutang pokok berikut bunga dan/atau biaya-biaya lainnya.

⁴² Sentanoe Kertonegoro, *Manajemen Risiko dan Asuransi*, (Jakarta: PT.Toko Gunung Agung, 1996), hlm. 24.

disebutkan di atas, termasuk perusahaan pembiayaan konsumen. Oleh karena itulah jasa usaha asuransi sangat besar manfaatnya.

Pada umumnya, jenis asuransi yang diperjanjikan dalam kegiatan pembiayaan konsumen adalah berupa penutupan asuransi kerugian. Adapun yang seringkali menjadi objek dalam pembiayaan konsumen adalah berupa kendaraan bermotor. Hal ini tercermin dari penjualan mobil yang mencapai 500.000 unit dan sepeda motor yang menembus angka 7,5 juta unit hingga kuartal II tahun 2010, dimana penjualan tersebut sebagian besar difasilitasi oleh perusahaan pembiayaan.⁴³ Dalam asuransi kerugian, berlaku suatu doktrin yaitu doktrin indemnitas. Berdasarkan doktrin tersebut, Tertanggung hanya berhak untuk mendapat ganti rugi sebesar yang ia derita dengan tujuan untuk mengembalikan posisi keuangan dari Tertanggung atas objek asuransi ke posisi awal saat sebelum terjadi kerugian⁴⁴. Sehubungan dengan hal itu, uang pertanggungan untuk risiko tersebut diperjanjikan untuk ditanggung oleh konsumen selaku debitur dalam perjanjian pembiayaan konsumen. Kemudian sebagai bukti otentik bahwa kendaraan bermotor yang dibiayai oleh perusahaan pembiayaan konsumen telah diasuransikan, perusahaan asuransi akan menerbitkan polis pertanggungan kendaraan bermotor yang isinya menyatakan bahwa perusahaan asuransi tersebut akan memberikan ganti kerugian terhadap risiko konsumen selaku Tertanggung sesuai ketentuan dan syarat-syarat yang telah dicantumkan dalam polis asuransi.

Risiko yang ditanggung melalui asuransi merupakan risiko murni, bukan risiko spekulatif⁴⁵ maupun risiko fundamental⁴⁶. Dalam asuransi, apabila risiko itu tidak terjadi, bukan berarti akan menimbulkan keuntungan hanya saja tidak

⁴³ Hery Trianto, "Benny Wennas Incar Asuransi", *Bisnis Indonesia* (28 September 2010): hlm.f3

⁴⁴ Salim Abbas, *Dasar-Dasar Asuransi*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 1993), hlm.15.

⁴⁵ Risiko spekulatif merupakan risiko yang tidak hanya berakibat kerugian atau *breakeven*, tetapi juga memiliki kemungkinan mendapatkan keuntungan seperti dalam risiko membeli saham di bursa efek. Seseorang mungkin menderita kerugian apabila saham tersebut turun, tapi mungkin pula mendapatkan suatu keuntungan bila saham tersebut naik.

⁴⁶ Risiko fundamental menimbulkan akibat tidak bersifat personal (individual) tetapi akibatnya bersifat massif, menelan korban jiwa dan kerusakan material dalam jumlah besar seperti perang.

terjadi suatu kerugian. Akan tetapi, tidak semua risiko murni dapat diasuransikan. Risiko harus memenuhi karakteristik tertentu agar dapat diasuransikan, diantaranya adalah sebagai berikut:⁴⁷

a) *Fortuitous*

Risiko tidak dapat diketahui secara pasti kapan terjadinya. Apabila suatu peristiwa menjadi pasti terjadinya maka sama halnya tidak ada risiko dan tidak dapat diasuransikan karena faktor *uncertainty of loss* tidak terpenuhi.

b) *Financial Value*

Kerugian yang ditimbulkan suatu risiko harus dapat diperhitungkan secara finansial, dimana karakteristik ini dapat diidentifikasi dengan mudah dalam asuransi kerugian, misal kehilangan kendaraan bermotor dapat dikalkulasikan dengan kerugian yang diderita dengan kompensasi dalam bentuk penggantian (*replacement*) atau pembayaran uang (*cash*).

c) *Insurable Interest*

Bahwa diharuskan adanya relasi finansial yang sah secara hukum antara objek pertanggungan dengan tertanggung.

d) *Homogeneous Exposures*

Risiko yang diasuransikan harus bersifat homogen yang memiliki kesamaan sifat atau karakter dalam jumlah besar. Apabila suatu risiko terlalu memiliki sifat yang khusus (unik) atau hanya satu-satunya maka umumnya tidak dapat diasuransikan karena terlalu sedikit risiko yang ditutup dan asuransi menjadi tidak berfungsi.

e) *Pure Risks*

Asuransi hanya menjamin risiko murni yang apabila terjadi tidak ada unsur keuntungan di dalamnya, hanya menimbulkan kerugian semata bagi Tertanggung.

f) *Particular Risks*

⁴⁷ Kun Wahyu Wardana, *Hukum Asuransi: Proteksi Kecelakaan Transportasi*, (Bandung: Mandar Maju, 2009), hlm.26.

Risiko bersumber dari peristiwa yang bersifat individual dan dampaknya bersifat lokal atau terbatas. Misalnya kerusakan mobil akibat kecelakaan.

g) *Against Public Policy*

Tindakan yang bertentangan dengan *public policy* tidak dapat kontrak asuransi melanggar hukum.

h) *Reasonable Premium*

Premi yang ditetapkan seharusnya sepadan dengan risiko yang dipertanggungjawabkan.

Melalui parameter tersebut, risiko kerugian yang kelak dapat dialami perusahaan pembiayaan atas objek pembiayaannya yakni kendaraan bermotor, merupakan risiko yang dapat diasuransikan (*insurable risk*). Hal ini dikarenakan risiko kehilangan maupun kerusakan kendaraan bermotor merupakan risiko yang bersifat *fortuitous* dimana tidak seorangpun dapat mengetahui kapan terjadinya. Selain itu, akibat kerugian yang ditimbulkan juga dapat diperkirakan dengan menggunakan pendekatan *financial value*, serta merupakan *pure risk* yang tidak memungkinkan seorang pun mendapat keuntungan dari kecelakaan yang menimpa kendaraan bermotor tersebut. Karakteristik risikonya bersifat homogen, tidak bertentangan dengan hukum dan preminya pun *reasonable* sehingga menjadi suatu hal yang tepat apabila perusahaan pembiayaan melindungi asetnya dengan mekanisme asuransi.

Persyaratan atas risiko yang dapat diasuransikan sebagaimana yang diuraikan di atas merupakan kondisi yang menyebabkan kegiatan usaha perasuransian dinilai sebagai suatu usaha yang wajar, layak, dan bermanfaat bagi pihak Tertanggung, Penanggung, dan masyarakat. Oleh karena itulah maka pada pokoknya dalam kegiatan usaha pembiayaan konsumen perlu mengadakan kerja sama dengan usaha perasuransian sebagai perlindungan atas aset yang dimiliki perusahaan pembiayaan tersebut, dimana aset tersebut masih merupakan hutang konsumen yang belum dibayar lunas⁴⁸, di lain pihak perusahaan asuransi akan

⁴⁸ kutipan wawancara dengan Bpk.Dennis Frimansjah selaku *Advisor* dari Asosiasi Perusahaan Pembiayaan Indonesia (APPI)

memperoleh banyak nasabah dan tentunya melibatkan banyak proses *underwriting* sehingga mendatangkan laba bagi perusahaan asuransi, serta memenuhi *The Law of Large Number*. Inti dari kerja sama antara keduanya adalah agar keduanya sama-sama memperoleh benefit.

Dengan demikian, apabila di kemudian hari terjadi sesuatu dengan objek pembiayaan, perusahaan pembiayaan tidak perlu bersusah payah untuk mengalokasikan dana khusus sebagai retensi apabila terjadi kecelakaan. Konsumen pembiayaan cukup membayarkan sejumlah premi kepada perusahaan asuransi dan risiko kerugian maka risiko yang mungkin timbul tersebut dapat dialihkan ke perusahaan asuransi.



BAB III

TINJAUAN UMUM TERHADAP ASURANSI KENDARAAN BERMOTOR DI INDONESIA

3.1 Asuransi sebagai Suatu Perjanjian

Semua pembelian dalam asuransi menyangkut kontrak, yakni perjanjian yang mengikat secara hukum dan menimbulkan hak serta kewajiban bagi para pihak yang bersangkutan. Kontrak yang berlaku (*valid contract*) adalah kontrak yang dapat ditegakkan oleh pengadilan. Agar kontrak dapat berlaku, maka diperlukan empat persyaratan, yaitu⁴⁹:

a. Penawaran dan penerimaan

Kontrak dimulai bila seseorang mengajukan usulan untuk mempertukarkan sesuatu yang berharga dengan orang lain. Usul untuk melakukan pertukaran disebut penawaran. Selanjutnya jika pihak lainnya setuju untuk melakukan pertukaran maka disebut sebagai penerimaan. Penawaran dan penerimaan tersebut harus cukup terperinci dan dikomunikasikan secara jelas. Semua pihak dalam suatu kontrak harus sepakat atas syarat-syarat yang tepat sama, harus terjadi kesamaan pikiran (*meeting of the minds*).

Dalam pembelian asuransi, seseorang mengisi permohonan yang merupakan penawaran untuk membeli asuransi. Jika agen atau penjual asuransi memasarkan asuransi maka secara hukum ia mengundang calon tertanggung untuk melakukan penawaran. Jika penanggung menerima tawaran tersebut, dengan mengeluarkan polis, maka hal itu menunjukkan penerimaan.

b. Pertimbangan (*consideration*)

Nilai yang berpindah tangan antara para pihak dalam kontrak disebut kompensasi yang dapat dibentuk tampak seperti uang, atau janji

⁴⁹ Sentanoe Kertonogero, *op.cit.*, hlm. 86

untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu. Untuk terjadinya kontrak yang berlaku, harus ada pertukaran kompensasi.

Dalam kontrak asuransi, penanggung memberikan kompensasi berupa janji bersyarat (*contingent promise*) untuk membayar tertanggung. Artinya penanggung sepakat membayar hanya jika peristiwa tertentu terjadi. Jika peristiwa tersebut tidak terjadi, penanggung tidak perlu melakukan pembayaran. Sebagai gantinya untuk janji penanggung, tertanggung memberikan dua hal yaitu uang dan janji untuk menepati ketentuan dalam kontrak asuransi.⁵⁰

c. Kemampuan (*capacity*)

Tidak semua orang secara hukum memiliki kemampuan untuk melakukan kontrak. Anak di bawah umur, orang yang sakit jiwa, dan pemabuk/pecandu tidak dapat melakukan perjanjian yang mengikat.

Perusahaan asuransi juga harus memenuhi syarat untuk melakukan kontrak, yaitu harus memiliki izin usaha. Penanggung yang tidak memiliki izin usaha akan terkena ancaman hukuman dan denda.

d. Tujuan legal (*lawful objective*)

Kontrak yang mengandung maksud antisosial secara hukum tidak bisa ditegakkan. Polis asuransi yang dibeli untuk judi, misalnya atas hidup/matinya seorang pemimpin, merupakan contoh kontrak yang tidak dapat ditegakkan. Usaha untuk memperoleh keuntungan dari asuransi melalui tindakan melawan hukum seperti pembunuhan atau pembakaran, pengadilan dapat menyatakan kontrak cacat hukum (*void*).

Kontrak asuransi memiliki beberapa ciri khusus yang membedakannya dengan kontrak lainnya. Ciri khusus tersebut diantaranya adalah :

a. Adanya kepentingan yang dapat diasuransikan (*insurable interest*)

⁵⁰ Kontrak asuransi pada umumnya merupakan kontrak unilateral, yaitu bahwa hanya penanggung yang membuat janji yang dapat ditegakkan. Tertanggung tidak berjanji untuk membayar premi, dan tidak dapat dituntut atas keagalannya membayar. Hanya saja tertanggung tidak dapat mendapatkan klaim yang dijanjikan jika premi tidak dibayar pada waktunya.

Insurable interest merupakan syarat mutlak untuk dapat diadakannya suatu kontrak asuransi. Ketiadaan *insurable interest* menyebabkan suatu kontrak asuransi batal demi hukum⁵¹. *Insurable interest* merupakan hak hukum bagi seseorang untuk mengasuransikan objek pertanggung jawaban karena adanya hubungan atau kepentingan keuangan yang diakui hukum antara tertanggung dengan objek pertanggung jawaban tersebut.⁵² Adapun indikator untuk menilai apakah seseorang memiliki *insurable interest* dapat dilihat berdasarkan dua hal :

- i. seberapa jauh keterkaitan antara tertanggung terhadap objek pertanggung jawaban asuransi terhadap terjadinya peristiwa yang diperjanjikan
- ii. apakah peristiwa yang terjadi menyebabkan kerugian atau tidak bagi tertanggung

Teori ini memiliki keunggulan yakni sebagai upaya untuk mencegah terjadinya perbuatan memperkaya diri tanpa hak dengan mengharapkan perolehan ganti rugi dari Penanggung dalam hal terjadi *evenemen* melalui asuransi tanpa kepentingan. Dengan demikian, Penanggung dilindungi dari perbuatan spekulatif pihak yang tidak jujur.

b. Indemnitas (*indemnity*)

Penerapan prinsip indemnitas dalam asuransi sekaligus menjadi pembeda bahwa asuransi tidak identik dengan perjudian. Dalam perjudian tidak dikenal adanya ganti rugi bagi pihak yang kalah. Sedangkan dalam asuransi, ganti rugi merupakan suatu tujuan. Asuransi berperan sebagai *risk transfer mechanism* dengan mengalihkan atau membagi risiko yang memungkinkan diderita atau dihadapi oleh tertanggung atas suatu peristiwa yang tidak dikehendaki dan belum pasti terjadi. Namun perlu

⁵¹ Kun Wahyu Wardana, *Hukum Asuransi: Proteksi Kecelakaan Transportasi*, (Bandung: Mandar Maju, 2009), hlm. 31.

⁵² *Insurable interest* dinyatakan oleh Chris Parsons, David Green dan Mike Mead sebagai “*legal right to insure arising out of financial relationship, recognized at law, between the insured and the subject-matter of insurance.*”

ditekankan bahwa dalam prinsip indemnitas, tertanggung tidak diperkenankan untuk memperoleh keuntungan dari ganti rugi yang diberikan oleh penanggung. Besarnya ganti rugi yang diterima tertanggung harus seimbang dengan kerugian yang dideritanya, sehingga perlu diketahui terlebih dahulu nilai atau harga objek yang diasuransikan. Oleh karena itu, prinsip indemnitas hanya diterapkan dalam asuransi umum yang berkaitan dengan kerugian material.⁵³

c. Nilai tunai aktual (*actual cash value*)

Nilai tunai aktual (NTA) merupakan biaya penggantian pada saat terjadi peristiwa yang merugikan dikurangi penyusutan. Biaya penggantian adalah sejumlah uang yang diperlukan untuk membangun kembali struktur yang sama sebagaimana konstruksi semula. Biaya penggantian tidak sama dengan nilai pasar properti yang bersangkutan, karena nilai pasar akan menyangkut nilai tanah dan lokasinya.⁵⁴

d. Subrogasi (*subrogation*)

Subrogasi merupakan pendukung konsep indemnitas karena subrogasi mencegah tertanggung untuk mendapatkan *recovery* lebih dari kerugian yang dideritanya. Subrogasi seringkali dikenal dengan istilah *corollary of indemnity*.⁵⁵ Subrogasi merupakan peralihan hak dari tertanggung kepada penanggung untuk menuntut ganti rugi kepada pihak lain yang mengakibatkan timbulnya kerugian terhadap objek pertanggunganan dari tertanggung sesaat setelah penanggung membayar ganti rugi kepada tertanggung sesuai jaminan polis.

Apabila penggantian kerugian hanya sebagian diberikan oleh penanggung, maka tertanggung mensubrogasikan haknya hanya untuk sejumlah kerugian yang telah di-*recovery* dari penanggung. Hak-hak

⁵³ *ibid.*, hlm.38.

⁵⁴ Sentanoe Kertonogero, *op.cit.*, hlm. 89

⁵⁵ Kun Wahyu, *op.cit.*, hlm.42

selebihnya dari bertanggung terhadap pihak ketiga yang menyebabkan terjadinya kerugian masih tetap di tangan bertanggung.

e. Kontrak yang melekat (*contract of adhesion*)

Kontrak dalam asuransi pada umumnya dibuat oleh ahli hukum yang bekerja pada perusahaan asuransi yang bersangkutan. Para ahli hukum tersebut tentunya telah memahami istilah-istilah serta pengertian kata-kata yang digunakan dalam kontrak. Konsumen pada dasarnya tidak memiliki pengetahuan pada bidang ini, serta tidak dapat bernegosiasi dengan penanggung mengenai isi kontrak tersebut. Konsumen selaku bertanggung hanya memiliki pilihan untuk menerima kontrak atau menolak kontrak tersebut. Kontrak asuransi merupakan perjanjian baku sepihak (perjanjian adhesi), dimana isinya ditentukan oleh pihak yang kuat kedudukannya dalam perjanjian itu (kreditur).⁵⁶

Oleh karena terdapat ketidakseimbangan dalam kekuatan bernegosiasi, maka bila terjadi ketidakjelasan dalam kontrak asuransi, interpretasinya dipilih yang lebih menguntungkan bertanggung.⁵⁷

f. Peristiwa yang dapat ditentukan penyebabnya (Proximate Cause)

Penggantian kerugian oleh perusahaan asuransi hanya akan dibayarkan apabila peristiwa yang dominan menimbulkan kerugian termasuk dalam jaminan polis dalam kontrak asuransi yang bersangkutan. *Proximate cause* merupakan sebab utama yang aktif dan efisien yang menyebabkan timbulnya suatu kerugian dalam suatu rangkaian peristiwa yang terjadi secara berkesinambungan dan tidak terputus oleh suatu sebab yang baru.⁵⁸ *Proximate cause* tidak semata-mata ditentukan suatu sebab

⁵⁶ Dewi Tenty Septi Artiany, *op.cit.* hlm.46

⁵⁷ Sentanoe, *loc.cit.*, hlm. 90

⁵⁸ Pernyataan ini merupakan pendapat dari Lord Shaw dalam kasus *Leyland Shipping Company v. Norwich Union Fire Insurance Society* yang menyatakan bahwa “*To treat proximate cause as if it was the cause which is proximate in time is, as I have said, out of the question. The cause which is truly proximate is that which is proximate in efficiency. That efficiency may have been preserved although other causes may meantime have sprung up which have yet not destroyed*”

yang terjadi dalam waktu dekat atau yang terdekat dari suatu peristiwa, tetapi dimungkinkan efisiensi suatu sebab tetap eksis meskipun sebab lain timbul dalam rangkaian suatu peristiwa tersebut.⁵⁹ Ganti kerugian tidak diberikan oleh penanggung apabila peristiwa yang terjadi dikecualikan dalam *peril*⁶⁰ yang berada dalam polis asuransi.

g. Itikad baik (*utmost good faith*)

Utmost good faith atau *uberrima fides* diterjemahkan sebagai itikad baik yang terbaik. Dalam kontrak asuransi, itikad baik saja belum cukup, yang dituntut adalah yang terbaik dari itikad baik calon tertanggung atau tertanggung. Tertanggung dinilai memahami tentang objek yang akan dipertanggung⁶¹, maka tertanggung harus mengungkapkan seluruh fakta maaterial yang berkaitan dengan objek pertanggungan tersebut secara akurat dan lengkap kepada *underwriter*⁶².

Selama fakta material dinilai dapat mempengaruhi keputusan *underwriter* untuk menerima atau menolak risiko yang akan dipertanggung, maka wajib hukumnya bagi calon tertanggung atau penanggung untuk menyampaikannya. *Good Faith* terletak pada itikad baik untuk selalu menjawab atau mengungkapkan secara jujur setiap pertanyaan

it, or trully impaired it, and it may culminate in a result of which it still remains the real efficient cause to which that can be ascribed." Pendapat ini yang seringkali dijadikan rujukan dalam berbagai putusan pengadilan dalam menentukan *proximate caus* suatu peristiwa.

⁵⁹ Kun Wahyu, *op.cit.*, hlm.41

⁶⁰ Peril merupakan suatu peristiwa yang menjadi penyebab terjadinya kerugian. Misalnya tabrakan kendaraan, bencana alam, perang, dan sebagainya. Peril berbeda dengan hazard. Hazard merupakan kondisi atau situasi yang dapat memperkecil dan memperbesar terjadinya peril. Misalnya *physical hazard*, rumah yang kosntruksinya terbuat dari kayu akan memperbesar kemungkinan terjadinya kebakaran, sedangkan *moral hazard*, berkendara sambil mabuk memperbesar kemungkinan terjadinya kecelakaan.

⁶¹ Penalaran *utmost good faith* sebagaimana yang disimpulkan oleh Scrutton LJ dalam perkara Rozannes v. Bowen (1928), bahwa "*as the underwriter knows nothing and the man who comes to him yo ask him to insure knows evverything, it is the duty of the assured..., to make a full disclosure to the underwriter without being asked of all the material circumstances.*"

⁶² *Underwriter* merupakan sebutan yang dilekatkan kepada orang yang bertanggung jawab dalam perusahaan asuransi untuk menilai suatu risiko yang akan dipertanggung, menentukan apakah menerima atau menolak risiko atau menerima sebagian, menetapkan suatu *terms and conditions* dan *scope of cover* yang ditawarkan, dan mengkalkulasi besaran premi yang wajar untuk suatu risiko yang dipertanggung.

yang disampaikan oleh *underwriter*, sedangkan *utmost* menekankan pada inisiatif dari tertanggung untuk mengungkapkan juga fakta penting yang tidak ditanyakan atau diminta oleh *underwriter*.

Prinsip ini menyangkut kewajiban yang harus dipenuhi para pihak sebelum kontrak ditutup dan bukan dipenuhi dalam rangka pelaksanaan kontrak yang sudah ditutup seperti itikad baik yang dimaksud dalam pasal 1338 KUHPerdara.⁶³

3.2 Sejarah Awal Keberadaan Asuransi Kendaraan Bermotor

Sejarah mengenai asuransi kendaraan bermotor ditulis oleh Mr.J.J.Van Der Wanssem dalam bukunya yang berjudul *Motorrijtuig Verzekering*. Dalam literaturinya tersebut disebutkan bahwa asuransi kendaraan bermotor sudah dikenal sejak tahun 1898 di Swiss, Austria, dan Inggris dengan jaminan terhadap ganti rugi kepada pihak ketiga (*Third Party Liabilities*), dimana perusahaan yang melakukan penutupan jaminan tersebut diantaranya adalah *De Zurich* (Swiss), *De Eerste Oostenrijkse* (Austria), dan *Law Accident Insurance Society, Ltd.* (London, Inggris).⁶⁴

Selanjutnya pada tahun 1903 salah seorang pendiri *Law Accident Insurance Society Ltd.*, Frederick Thoresby, membentuk *Car and General Insurance Corporation Ltd.*, yang secara khusus bergerak di bidang asuransi kendaraan bermotor.⁶⁵ Pada tahun 1906 *Motor Union Insurance Company* dan *The Red Cross Indemnity Association* (yang mengubah namanya menjadi *White Cross* pada tahun 1912), mengikuti jejak *Car and General Insurance Corporation* dengan melakukan kegiatan penutupan asuransi kendaraan bermotor dengan jaminan *all risks (physical damage and third party liabilities)* yang kemudian

⁶³ *Ibid.*, hlm. 35.

⁶⁴ D.B. Permadi, *Asuransi Kendaraan Bermotor*, (Jakarta: Lembaga Pendidikan Asuransi Indonesia, 1992), hlm. 45.

⁶⁵ H.A.L. Cockerell and G.M. Dickinson, *Motor Insurance and The Customer*, (London : Sentry Motor Insurance Company Ltd., 1980), hlm.7.

diperkenalkan di negeri Belanda dan mendapat respon yang baik dari masyarakat dan perusahaan asuransi di negeri tersebut. Sebelumnya, pada tahun 1900 di Belanda terdapat perusahaan asuransi yang pertama kali menyelenggarakan penutupan asuransi yang hanya menjamin *Casco* (*wagenschade* = pertanggung jawaban kerangka kendaraan) yang diberi nama *De Transport Verzekering van de Nederlanden Van*.⁶⁶ Mengingat bangsa Indonesia pernah menjadi negara jajahan Belanda, maka asuransi kendaraan bermotor tersebut dibawa dan dipasarkan pula di Indonesia semasa penjajahan oleh perusahaan-perusahaan asuransi Belanda hingga Indonesia merdeka.

Pengaturan mengenai asuransi di Indonesia pada awalnya tertera dalam Kitab Undang Undang Hukum Dagang (KUHD) dalam Buku I bab 9 Pasal 246 hingga pasal 286 KUHD, dimana pengaturannya bersifat umum mencakup semua jenis asuransi. Pengaturan yang bersifat khusus terdapat dalam Buku I Bab 10 pasal 287 hingga pasal 308 KUHD dan Buku II bab 9 dan bab 10 pasal 592 hingga pasal 695 KUHD, dengan rincian sebagai berikut:⁶⁷

- a. Asuransi kebakaran (pasal 287- 298 KUHD)
- b. Asuransi hasil pertanian (pasal 299-301 KUHD)
- c. Asuransi jiwa (pasal 302-308 KUHD)
- d. Asuransi pengangkutan laut dan perbudakan (pasal 592- 685 KUHD)
- e. asuransi pengangkutan dasar, sungai dan perairan pedalaman (pasal 686-695 KUHD)

Meskipun menurut pasal 247 Kitab Undang Undang Hukum Dagang (KUHD), hanya dikenal lima macam usaha perasuransian, yakni asuransi kebakaran, asuransi terhadap bahaya hasil-hasil pertanian, asuransi terhadap kematian orang, asuransi terhadap bahaya di laut dan perbudakan, asuransi terhadap bahaya dalam pengangkutan di darat dan sungai-sungai. Akan tetapi, penentuan yang telah diuraikan dalam pasal tersebut secara yuridis tidak membatasi atau menghalangi timbulnya jenis-jenis asuransi lain menurut kebutuhan masyarakat. Salah satu dasarnya adalah penggunaan kata “antara lain”

⁶⁶ D.B. Permadi, *ibid*.

⁶⁷ Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, hlm. 18

yang terdapat dalam pasal tersebut, sehingga sifat dari pasal tersebut hanyalah humeratif.⁶⁸ Dengan demikian keberadaan asuransi dalam bentuk lain di luar pasal tersebut tidaklah bertentangan dengan KUHD.

Adapun sesungguhnya bentuk lain usaha asuransi bermunculan dilatarbelakangi oleh perkembangan kebutuhan masyarakat untuk memperoleh jaminan-jaminan menghadapi risiko yang mungkin semakin besar akibat perkembangan teknologi modern. Kepentingan yang dirasakan masyarakat akibat dari peristiwa-peristiwa yang dapat menimbulkan kerugian atas diri dan harta kekayaan, yang semuanya dapat digolongkan dalam salah satu golongan besar yakni asuransi kerugian atau *Sommenverzekering*⁶⁹. Asuransi kendaraan bermotor merupakan salah satu bagian dari pembedaan asuransi kerugian tersebut.

Pada pengaturan terbaru terkait asuransi kendaraan bermotor, asuransi kendaraan bermotor didefinisikan sebagai produk asuransi kerugian yang melindungi Tertanggung dari risiko kerugian yang mungkin timbul sehubungan dengan kepemilikan dan pemakaian kendaraan bermotor.⁷⁰

3.3 Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia (PSAKBI)

Perjanjian asuransi harus dibuat secara tertulis dalam bentuk akta yang disebut polis. Ketentuan ini telah ditetapkan sebagaimana terurai dalam pasal 255KUHD. Polis berikut lampiran yang merupakan satu kesatuan dengannya tidak boleh mengandung kata, kata-kata, atau kalimat yang dapat menimbulkan penafsiran yang berbeda mengenai risiko yang ditutup asuransinya, kewajiban penanggung dan kewajiban tertanggung, atau mempersulit tertanggung mengurus haknya.⁷¹ Polis juga berfungsi sebagai alat bukti tertulis yang menyatakan bahwa telah terjadi perjanjian asuransi antara tertanggung dan penanggung. Dalam polis dimuat kesepakatan mengenai syarat-syarat khusus dan janji-janji khusus yang

⁶⁸ Djoko Prakoso, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Jakarta: PT Rineka Cipta, 2004), hlm. 41

⁶⁹ *Ibid.*, hlm.43.

⁷⁰ Indonesia, *Peraturan Menteri Keuangan tentang Penyelenggaraan pertanggung Asuransi Pada Lini Usaha Asuransi Kendaraan Bermotor*, PMK No.74/PMK.010/2007, pasal 1 angka 2.

⁷¹ Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, hlm.59.

menjadi dasar pemenuhan hak dan kewajiban untuk mencapai tujuan asuransi. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa polis merupakan syarat mutlak suatu perjanjian asuransi. Apabila tulisan layaknya polis tersebut tidak ada, maka tidak ada pula suatu perjanjian asuransi. Tulisan tersebut merupakan syarat mutlak, yang dikenal dengan sebutan *constitutief vereichte*, sebagaimana yang dikemukakan oleh Mr. H.J.Scheltem.⁷²

Polis sesungguhnya mempunyai arti penting bagi pihak Tertanggung, sebab polis merupakan bukti yang sempurna (*volledigbewijs*) tentang apa yang diperjanjikan di dalam perjanjian asuransi. Tanpa polis, pembuktian akan menjadi lebih sulit dan terbatas. Menurut ketentuan pasal 259 ayat 1 KUHD, polis harus ditawarkan kepada Penanggung supaya ditandatangani dan dalam waktu 24 jam setelah ditawarkan harus diserahkan kembali kepada Tertanggung. Berdasarkan isi pasal tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa yang membuat polis adalah pihak Tertanggung. Akan tetapi dalam praktiknya yang terjadi justru sebaliknya. Pada umumnya perusahaan asuransi memakai formulir polis mereka sendiri dan mengisinya menurut kepentingan-kepentingan keadaan atau memakai standar polis yang telah ditetapkan oleh pemerintah.⁷³ Klausula yang tertera dalam standar polis tersebut merupakan undang-undang bagi para pihak apabila telah disepakati sebelumnya. Tertanggung perlu meneliti dengan seksama syarat-syarat atau kondisi-kondisi atau klausula-klausula yang disodorkan kepadanya dalam polis itu, sebab bagaimanapun syarat tersebut dibuat oleh Penanggung selaku perusahaan-perusahaan besar yang tentunya dalam dunia bisnis memiliki kepentingan untuk memperoleh keuntungan.

Polis asuransi kendaraan bermotor di Indonesia pada dasarnya adalah polis yang telah ditetapkan oleh pemerintah, sehingga bagi seluruh perusahaan asuransi yang menyediakan asuransi kendaraan bermotor isi polisnya wajib untuk tunduk mengikuti ketentuan dalam polis standar tersebut. Polis standar asuransi kendaraan bermotor di Indonesia telah mengalami beberapa perubahan dan hingga saat ini yang berlaku adalah perubahan terakhir yang telah ditetapkan oleh Pengurus

⁷² Djoko Prakoso, *op.cit.*, hlm. 58

⁷³ *Ibid.*, hlm.59.

Asosiasi Asuransi Umum Indonesia (AAUI) ⁷⁴ dalam Surat Keputusan No.06/AAUI/2007. Sebelumnya, polis standar asuransi kendaraan bermotor Indonesia mengalami perubahan pertama pada tahun 2005⁷⁵ dan diberlakukan pada tanggal 1 Oktober 2005 hingga akhirnya mengalami perubahan kedua di tahun 2007 dan mulai diberlakukan pada tanggal 29 Juni 2007. Seluruh perubahan yang terjadi merupakan upaya penyesuaian perkembangan masyarakat pengguna jasa asuransi. Selain itu juga merupakan penyesuaian terhadap Peraturan Menteri Keuangan tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Asuransi Pada Lini Usaha Asuransi Kendaraan Bermotor.⁷⁶

⁷⁴ Polis standar asuransi kendaraan bermotor di Indonesia pertama kalinya diterbitkan oleh suatu badan perkumpulan atau organisasi dalam bidang usaha perasuransian yang dikenal dengan sebutan Asosiasi Asuransi Umum Indonesia (AAUI). AAUI dibentuk pada tanggal 23 Januari 2002 sebagai satu-satunya wadah bagi perusahaan asuransi dan reasuransi yang berkedudukan di Indonesia. Adapun sebelum AAUI terbentuk, perusahaan asuransi dan reasuransi nasional berada dalam satu wadah yang dikenal dengan Dewan Asuransi Indonesia (DAI). DAI secara sah berdiri pada tanggal 6 Januari 1958 dengan penetapan Menteri Kehakiman No. J.A.5/2/24 tahun 1958. Namun ketika itu yang menjadi anggota DAI hanyalah perusahaan asuransi kerugian dan reasuransi nasional saja, mengingat perusahaan asuransi jiwa relatif masih sangat sedikit jumlahnya.

Perubahan struktur organisasi yakni dari DAI menjadi AAUI dibuat dalam suatu Keputusan Kongres DAI X No.6/Kongres/DAI/2002 tentang Penyempurnaan Anggaran Dasar DAI dan Pernyataan Berdirinya Asosiasi Perusahaan Asuransi Jiwa di Indonesia (AAJI), Asosiasi Asuransi Umum Indonesia (AAUI), dan Asosiasi Asuransi dan Jaminan Sosial di Indonesia (AAJSI).

AAUI memiliki tujuan menciptakan iklim usaha perasuransian yang sehat dan bertanggung jawab dalam lingkup tertib hukum, etika berusaha dan tatanan pencatatan pasar global serta menjaga kelestarian industri Asuransi Umum Nasional (Bab III Pasal 6 Anggaran Dasar AAUI pada Kongres I tentang Penyempurnaan Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga AAUI). Adapun berdasarkan pasal 7 AD/ART AAUI, AAUI memiliki 5 (lima) fungsi utama yakni sebagai :

1. Badan persatuan dan musyawarah untuk kepentingan industri asuransi
2. Wadah komunikasi, informasi, dan konsultasi antar anggota mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang timbul dalam industri asuransi untuk mencari pemecahan yang sebaik-baiknya
3. Badan yang *menetapkan tarif, standarisasi polis dan klausula* sesuai kebutuhan industri
4. Badan yang membantu pemerintah atau lembaga yang berwenang dalam pembinaan dan pengawasan usaha perasuransian
5. Wadah kerja sama dalam penanganan risiko khusus yang karena sifatnya memerlukan penanganan bersama.

⁷⁵ “Direvisi, Polis Asuransi Kendaraan dan Kebakaran”, <http://www.suaramerdeka.com/harian/0509/03/eko04.htm>, diunduh pada tanggal 24 November 2010.

⁷⁶ PSAKBI yang direvisi pada tahun 2005 merupakan hasil penyesuaian dari Keputusan Menteri Keuangan No 422/KMK06/LK/2003 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Reasurans, sedangkan revisi PSAKBI pada tahun 2007 merupakan

Polis standar yang kini berlaku terdiri dari 4 (empat) bab dan total terdapat tiga puluh pasal di dalamnya. Adapun struktur Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia (PSAKBI) secara lengkap dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Pada Bab I ditetapkan mengenai Jaminan, yang terdiri dari dua pasal. Pasal 1 mengatur mengenai jaminan terhadap kendaraan bermotor, sedangkan dalam pasal 2 diatur mengenai jaminan tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga
2. Pada Bab II ditetapkan mengenai Pengecualian yang terdiri dari satu pasal, yakni pasal 3. Dalam pasal 3 tersebut dirincikan keseluruhan hal-hal yang dikecualikan atau yang tidak dijamin dalam penupan pertanggungan asuransi kendaraan bermotor.
3. Pada Bab III ditetapkan mengenai Definisi, yang terdiri dari satu pasal yakni pasal 4. Definisi merupakan suatu bagian yang penting untuk dijabarkan dengan tujuan agar para pihak memiliki kesatuan pengertian terhadap istilah-istilah yang akan selalu disebut dalam polis yang bersangkutan.
4. Pada Bab IV ditetapkan mengenai Syarat Umum, merupakan bab terakhir dalam polis yang terdiri dari 26 (dua puluh enam) pasal, yakni pasal 5 hingga pasal 30.
 - i. Pasal 5 ditetapkan mengenai wilayah keberlakuan PSAKBI
 - ii. Pasal 6 ditetapkan mengenai kewajiban Tertanggung mengungkapkan fakta
 - iii. Pasal 7 ditetapkan mengenai pembayaran premi
 - iv. Pasal 8 ditetapkan mengenai perubahan risiko
 - v. Pasal 9 ditetapkan mengenai pemeriksaan
 - vi. Pasal 10 ditetapkan mengenai pengalihan kepemilikan
 - vii. Pasal 11 ditetapkan mengenai kewajiban Tertanggung dalam hal terjadi kerugian dan atau kerusakan
 - viii. Pasal 12 ditetapkan mengenai sisa barang
 - ix. Pasal 13 ditetapkan mengenai laporan tidak benar
 - x. Pasal 14 ditetapkan mengenai dokumen pendukung klaim

penyesuaian dari Peraturan Menteri Keuangan No. 74/PMK.010/2007 Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Asuransi Pada Lini Usaha Asuransi Kendaraan Bermotor.

- xi. Pasal 15 ditetapkan mengenai penentuan nilai ganti rugi
- xii. Pasal 16 ditetapkan mengenai cara penyelesaian dan penetapan ganti rugi
- xiii. Pasal 17 ditetapkan mengenai pertanggungjawaban di bawah harga
- xiv. Pasal 18 ditetapkan mengenai biaya yang diganti
- xv. Pasal 19 ditetapkan mengenai pertanggungjawaban lain
- xvi. Pasal 20 ditetapkan mengenai ganti rugi pertanggungjawaban rangkap
- xvii. Pasal 21 ditetapkan mengenai risiko sendiri
- xviii. Pasal 22 ditetapkan mengenai subrogasi
- xix. Pasal 23 ditetapkan mengenai pembayaran ganti rugi
- xx. Pasal 24 ditetapkan mengenai pemulihan harga pertanggungjawaban
- xxi. Pasal 25 ditetapkan mengenai hilangnya hak ganti rugi
- xxii. Pasal 26 ditetapkan mengenai penggunaan mata uang asing
- xxiii. Pasal 27 ditetapkan mengenai penghentian pertanggungjawaban
- xxiv. Pasal 28 ditetapkan mengenai pengembalian premi
- xxv. Pasal 29 ditetapkan mengenai penyelesaian perselisihan
- xxvi. Pasal 30 ditetapkan mengenai dua ketentuan tambahan sebagai penutup. *Pertama* adalah mengenai keberlakuan naskah PSAKBI yang terdapat di Kantor Sekertariat AAUI apabila terdapat perbedaan isi naskah yang tertera dalam Surat Keputusan PSAKBI ini dengan naskah asli. *Kedua* adalah mengenai keberlakuan KUHD dan peraturan perundang-undangan lainnya apabila terdapat hal-hal yang tidak diatur dalam PSAKBI.

3.4 Subjek dan Objek Asuransi Kendaraan Bermotor

3.4.1 Subjek Asuransi Kendaraan Bermotor

Pada dasarnya, suatu subjek dalam suatu persetujuan terdiri dari dua pihak, dimana pihak yang satu merupakan seorang atau badan hukum yang mendapat beban kewajiban untuk berbuat sesuatu dan di pihak lain merupakan seorang

atau badan hukum yang mendapatkan hak atas pelaksanaan kewajiban itu. Dengan demikian dalam setiap persetujuan selalu ada pihak yang berkewajiban dan pihak yang memiliki hak. Namun lain halnya dalam suatu persetujuan asuransi yang merupakan persetujuan timbal balik (*wederkering ovreenkomst*), salah satu pihak tidak selalu menjadi pihak yang memiliki hak, melainkan dalam sudut lain mempunyai kewajiban pula terhadap pihak yang lain, sehingga pihak berkewajiban juga dapat menjadi pihak yang berhak pula terhadap kewajiban yang dilakukan oleh pihak lainnya.⁷⁷ Pada perjanjian asuransi dikenal dua pihak utama yang terlibat, yakni penanggung dan tertanggung. Penanggung dalam hal ini adalah perusahaan asuransi, sedangkan tertanggung adalah masyarakat pengguna jasa asuransi. Dalam hubungan hukum asuransi, Penanggung menerima pengalihan risiko dari Tertanggung dan sebaliknya Tertanggung memiliki kewajiban untuk membayarkan premi kepada Penanggung. Apabila premi tidak dibayarkan, asuransi dapat dibatalkan atau setidaknya asuransi tidak dapat berjalan. Premi harus dibayarkan lebih dahulu oleh Tertanggung sebab Tertanggung merupakan pihak yang berkepentingan dalam penutupan asuransi. Asuransi baru berjalan jika kewajiban Tertanggung membayar premi telah terpenuhi. Dengan demikian, risiko atas benda beralih kepada Penanggung sejak premi dibayarkan oleh Tertanggung. Premi sesungguhnya dapat dikatakan sebagai kunci utama dalam perjanjian asuransi.

Perlu diketahui bahwa pada perjanjian asuransi yang diadakan untuk jangka waktu tertentu, premi dibayarkan terlebih dahulu pada saat asuransi diadakan. Akan tetapi pada asuransi yang diadakan untuk jangka panjang, pembayaran premi dapat dilakukan secara periodik, umumnya setiap awal bulan. Pada asuransi yang demikian, jika pada suatu periode tertentu premi belum dibayarkan, asuransi akan dihentikan. Setelah premi dalam periode yang tertunggak tersebut dibayarkan barulah asuransi berjalan kembali.⁷⁸ Premi yang tidak dibayarkan menyebabkan asuransi tersebut batal.

⁷⁷ Djoko Prakoso. *loc.cit.*, hlm.102

⁷⁸ Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, hlm.104

Asuransi kendaraan bermotor merupakan salah satu asuransi yang diadakan dalam jangka waktu tertentu. Sebagaimana yang telah diatur dalam Bab IV pasal 7 PSAKBI, premi harus dibayar lunas dan secara nyata diterima seluruhnya oleh Penanggung dalam tenggang waktu 14 (empat belas) hari bila jangka waktu pertanggungannya selama 30 (tiga puluh) hari atau lebih. Selanjutnya apabila jangka waktu pertanggungan kurang dari 30 (tiga puluh) hari maka premi harus dilunasi pada saat polis diterbitkan. Pembayaran premi dapat dilakukan melalui pembayaran secara tunai, cek, bilyet giro, transfer, atau menggunakan metode pembayaran lainnya sesuai kesepakatan antara Penanggung dan Tertanggung. Selain itu ditentukan bahwa Penanggung dianggap telah menerima pembayaran premi pada saat diterimanya pembayaran secara tunai dari Tertanggung, atau premi tersebut telah masuk dalam rekening bank Penanggung atau Penanggung telah menyepakati premi bersangkutan secara tertulis. Apabila Tertanggung tidak memenuhi kewajibannya untuk membayar premi sesuai ketentuan tersebut, maka Penanggung bebas dari seluruh tanggung jawab yang telah diperjanjikan dalam polis. Akan tetapi, Tertanggung tetap diwajibkan membayar premi sebagai jaminan selama tenggat waktu pembayaran premi tersebut sebesar 20% (dua puluh persen) dari premi satu tahun. Sebaliknya, apabila terjadi kerugian yang dijamin polis selama tenggat waktu, Penanggung akan bertanggung jawab kepada Tertanggung bila Tertanggung telah melunasi premi dalam tenggat waktu sebagaimana telah diuraikan sebelumnya.

Tertanggung sebelum melakukan prosedur pembayaran premi tersebut, diwajibkan untuk mengisi Surat Permintaan Pertanggungan Kendaraan Bermotor (SPPKB) yang berisikan data-data pribadi Tertanggung serta keadaan kendaraan bermotor selaku objek yang diasuransikan. SPPKB ini kelak akan dijadikan dasar untuk pembuatan polis dan merupakan suatu kesatuan yang tidak terpisahkan dari polis. SPPKB pada intinya berisikan fakta material yang harus disampaikan oleh Tertanggung kepada Penanggung, karena pihak Tertanggung yang paling mengetahui kondisi kendaraan bermotor yang diasuransikan. Pada dasarnya setiap Penanggung memiliki hak untuk merumuskan *wording* polismya sendiri-sendiri sesuai dengan kebijakan masing-masing perusahaan. Akan tetapi

perusahaan yang telah menjadi anggota Dewan Asuransi Indonesia memiliki kewajiban untuk menggunakan *wording* standar yang telah dirumuskan dan disusun oleh Asosiasi Asuransi Umum Indonesia, khususnya dalam hal penutupan asuransi kendaraan bermotor, asuransi kebakaran, asuransi gempa bumi dan asuransi penjaminan.

3.4.2 Objek Asuransi Kendaraan Bermotor

Benda yang menjadi objek perjanjian asuransi (*object of insurance*) adalah harta kekayaan yang mempunyai nilai ekonomi, yang dapat dinilai dalam sejumlah uang. Benda asuransi tersebut erat kaitannya dengan prinsip kepentingan (*insurable interest*) yang telah diuraikan sebelumnya, bahwa *insurable interest* merupakan hak hukum bagi seseorang untuk mengasuransikan objek pertanggungannya karena adanya hubungan atau kepentingan keuangan yang diakui hukum antara tertanggung dengan objek pertanggungannya tersebut. Atau dengan kata lain apabila objek pertanggungannya tersebut musnah atau rusak, maka Tertanggung lah yang benar-benar menderita kerugian atas peristiwa tersebut.⁷⁹ Kepentingan itu harus sudah ada pada benda asuransi pada saat asuransi diadakan atau setidaknya pada saat terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. (*evenemen*).⁸⁰ Adapun berdasarkan ketentuan dalam pasal 268 KUHD, terdapat beberapa persyaratan bahwa yang dapat menjadi objek asuransi adalah semua kepentingan yang:

1. dapat dinilai dengan jumlah uang (*op geld waardeerbaar*)
2. dapat terancam bahaya (*aan gevaar on derhevig*)
3. tidak dikecualikan oleh undang-undang

Pada asuransi kendaraan bermotor, sesuai dengan judul asuransi tersebut maka yang menjadi objek pertanggungannya ialah kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor dalam Bab III pasal 4 PSAKBI didefinisikan berupa kendaraan roda dua atau lebih yang digerakkan oleh motor atau mekanik lain dan

⁷⁹ Kun Wahyu, *op.cit.*, hlm 26.

⁸⁰ Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, hlm 87.

memiliki izin untuk digunakan di jalan umum yang menjadi objek pertanggung. Dengan kata lain objek pertanggung dalam asuransi kendaraan bermotor terbagi dalam kendaraan bermotor roda empat atau lebih (mobil) dan kendaraan bermotor roda dua (sepeda motor).

Adapun pembagian jenis-jenis kendaraan bermotor dapat dilihat dari beberapa aspek, diantaranya adalah sebagai berikut⁸¹.

a) Pemakaiannya

Kendaraan bermotor berdasarkan pemakaiannya dapat dibedakan menjadi kendaraan bermotor pribadi dan kendaraan bermotor komersil.

b) Karakteristiknya

Kendaraan bermotor berdasarkan karakteristiknya dapat dibedakan menjadi kendaraan bermotor pengangkut penumpang dan kendaraan bermotor pengangkut barang

c) Jenisnya

Berdasarkan jenisnya, kendaraan bermotor dapat dibedakan menjadi kendaraan sedan, *jeep*, *station wagon*, dan sejenisnya; kendaraan bis dan sejenisnya; termasuk pula kendaraan roda tiga.

Sedangkan berdasarkan tarif pertanggung kendaraan bermotor di Indonesia, jenis-jenis kendaraan bermotor dibagi dalam empat kelompok besar, yaitu⁸²:

1. Kelompok kendaraan bermotor pengangkut penumpang seperti sedan, *jeep*, *station wagon*, dan sejenisnya yang penggunaannya untuk pribadi atau dinas serta disewakan baik dengan pengemudi orang lain atau dikemudikan sendiri
2. Kelompok kendaraan pengangkut penumpang seperti bis, kendaraan pariwisata (*touring car*), baik digunakan sendiri atau

⁸¹Sonni Dwiharsono, *Prinsip-Prinsip dan Praktik Asuransi*, (Jakarta: Jakarta Insurance Institute, 1996), hlm. 284.

⁸²*Ibid.*, hlm. 285

disewakan dengan batasan jumlah penumpang yang kurang dari 10 (sepuluh) penumpang dan yang lebih dari 10 (sepuluh) penumpang. Penggunaannya disini dapat diperuntukkan kepentingan perusahaan ataupun sewa kendaraan golongan empat seperti bemo, heliacak, dan sebagainya.

3. Kelompok kendaraan bermotor pengangkut barang, baik yang disewakan atau yang tidak disewakan, dengan klasifikasi daya angkut sampai dengan 1 (satu ton); 1 (satu) hingga 5 (lima) ton; dan diatas 5 (lima) ton.
4. Kelompok kendaraan bermotor roda dua dengan isi silinder sampai dengan 50 cc, lebih dari 50 cc hingga 125 cc, lebih dari 125 cc sampai 350cc, dan diatas 350 cc.

3.5 Profil Singkat Perusahaan PT.Asuransi Bina Dana Artha (PT. ABDA)

PT Asuransi Bina Dana Arta Tbk. didirikan dan berkedudukan di Jakarta sesuai dengan akte Notaris Kartini Mulyadi SH No.78 tertanggal 12 Oktober 1982. Perusahaan ini bergerak dalam bidang Asuransi kerugian dengan jenis pertanggungan: Kebakaran, Kendaraan Bermotor, Rekayasa, Tanggung Gugat, Pengangkutan, Alat Berat, Kesehatan, Aneka dan lain-lain.

Pada awal berdiri, perusahaan ini bernama PT Asuransi Bina Dharma Artha dan pada tahun 1994 berubah nama menjadi PT Dharmala Insurance Tbk. Selanjutnya, pada tahun 1999, perusahaan kembali mengubah namanya menjadi PT Asuransi Bina Dana Arta Tbk., juga dikenal sebagai Asuransi ABDA atau ABDA *Insurance*. Saat ini perusahaan berkedudukan di Plaza ABDA, Jl. Jend. Sudirman Kav. 59 Jakarta dan memiliki 32 kantor cabang dan pemasaran. Selain itu perusahaan juga akan memperluas jejaring di seluruh Indonesia.

Perusahaan pertama kali menawarkan sahamnya pada tanggal 6 Juli 1989 dan merupakan Perusahaan Jasa Asuransi Kerugian pertama yang melaksanakan penjualan saham melalui Bursa Efek Jakarta dan Surabaya.

Saat ini jumlah saham tercatat adalah 275.914.080 lembar saham dengan total nilai sebesar Rp. 89.848.944.000,-.

Di tahun 2004 tepatnya pada tanggal 15 Desember 2004 PT Asuransi Bina Dana Arta Tbk. melakukan Right Issue sehingga jumlah saham menjadi 275.914.080 lembar saham dengan total nilai sebesar Rp. 89.848.944.000,-. Pada akhir tahun 2008 total modal sendiri sebesar Rp. 118.810.079.000,- yang berarti telah memenuhi peraturan perundangan yang berlaku dimana pada tahun 2014 modal sendiri disyaratkan minimum Rp.100 milyar.

Setelah lebih dari 25 tahun beroperasi, PT Asuransi Bina Dana Arta Tbk. telah memperoleh kepercayaan dan apresiasi dari para pemegang saham, karyawan dan para pelanggan. Saat ini, perusahaan memiliki 32 kantor cabang dan pemasaran yang berlokasi diberbagai kota besar di Indonesia guna mendekatkan diri dan memberikan layanan terbaik kepada semua pelanggan. Perusahaan didukung oleh 434 karyawan yang profesional dan berdedikasi tinggi.

Adapun visi perusahaan PT.ABDA adalah menjadi perusahaan asuransi kerugian yang disegani dan terpercaya di Indonesia dengan kredibilitas Internasional, sedangkan misi perusahaan diantaranya adalah sebagai berikut:

Mengembangkan ABDA Insurance menjadi institusi asuransi yang kompeten.

Melakukan inovasi produk secara terus menerus dan memberikan pelayanan yang berkualitas dalam hal memenuhi kebutuhan berasuransi masyarakat yang meningkat.

Menjadikan ABDA Insurance sebagai suatu perusahaan yang aktif dan tanggap terhadap perubahan lingkungan serta tuntutan pasar.

Meningkatkan produktifitas untuk menghasilkan keuntungan yang optimal dengan tetap menjaga keseimbangan kepentingan antara pelanggan, pemegang saham dan karyawan.

3.6 Perjanjian Kerja Sama (PKS) antara PT. ABDA dengan PT.Oto Multiartha

PT.Oto Multiartha selaku perusahaan pembiayaan konsumen perlu mengadakan suatu kerja sama dengan perusahaan asuransi sebagai institusi yang berperan untuk memberikan perlindungan atas aset yang dimiliki perusahaan pembiayaan tersebut, dimana aset tersebut masih merupakan hutang konsumen yang belum sepenuhnya dibayar lunas. Berdasarkan hukum perjanjian, apabila barang tersebut belum dibayar lunas oleh debitur, maka hak kepemilikan atas aset tersebut masih berada dalam tangan kreditur, yakni perusahaan pembiayaan itu sendiri. Oleh karena itu, PT.Oto Multiartha menunjuk PT. ABDA selaku perusahaan yang bergerak di bidang perasuransian sebagai pelindung dari aset miliknya tersebut. Adapun PT/ABDA dipilih bukanlah tanpa alasan. Sebelum memutuskan untuk memilih perusahaan asuransi mana yang akan dijadikan partner untuk bekerja sama, PT.Oto Multiartha tentunya memilih berdasarkan beberapa pertimbangan, antara lain :

1. Ranking perusahaan, dimana hal tersebut dapat diketahui dari beberapa media informasi seperti majalah keuangan, info bank, dan lain-lain yang memang secara konsisten mempublikasikannya secara berkesinambungan. Media informasi tersebut secara akan melakukan riset tentang ranking perusahaan, dimana tentunya akan dibahas mengenai aset, *income*, dan profit perusahaan yang bersangkutan
2. Usia perusahaan, dimana hal tersebut akan mencerminkan seberapa besar komitmen dan integritas dari sebuah perusahaan yang dapat melewati berbagai krisis ekonomi global sekalipun atau permasalahan besar lainnya. Selain itu, usia perusahaan yang sudah cukup tua tentunya membuat suatu perusahaan terus melakukan inovasi baru agar lebih mendekati diri kepada konsumen. Jangan sampai perusahaan asuransi tersebut gulung tikar terlebih dahulu daripada konsumen yang diproteksi olehnya.
3. Jaringan perusahaan, dimana semakin luas dan memiliki banyak cabang, tentunya memudahkan konsumen mendapatkan layanan

yang baik. Bisnis asuransi merupakan bisnis kepercayaan yang dituangkan dalam perjanjian tertulis yang mengikat untuk memenuhi tujuan bersama. Apabila target pemasaran perusahaan asuransi semakin luas, maka perusahaan asuransi akan lebih segan untuk memperlakukan atau menelantarkan konsumen. Permasalahan tersebut dapat muncul ke media yang pada akhirnya dapat mempengaruhi image perusahaan dan kepercayaan konsumen lainnya, terlebih lagi bila telah memasuki ranah hukum.

4. Kinerja finansial perusahaan, dimana dapat dilihat pada laporan keuangan tahunan yang dipublikasikan dalam berbagai media nasional atau dalam website perusahaan asuransi tersebut. Laporan tersebut akan memperlihatkan besarnya aset, income, profit, dan *Risk Based Capital* (RBC). Jumlah RBC yang optimum akan menentukan besarnya efektivitas perusahaan dalam mengelola keuangan dan investasinya. RBC yang besar menunjukkan semakin besar pula ketersediaan dana cadangan untuk mengantisipasi risiko bila terjadi klaim atau masih sangat minim jumlah potensi klaim dibandingkan modal yang ada, sebaliknya RBC yang terlalu kecil akan menunjukkan rendahnya kemampuan pembayaran bila terjadi klaim
5. Standar layanan customer service, dimana tentunya diinginkan kualitas layanan yang cepat tanggap, mudah dihubungi dan memberikan solusi kepada konsumen, karena bagaimanapun perusahaan asuransi tersebut nantinya akan berhubungan langsung dengan konsumen perusahaan pembiayaan tersebut
6. Performance perusahaan, dimana hal ini bisa dilihat dari prestasi, *sponsorship* yang monumental dan berkesinambungan, aktivitas sosial yang dilakukannya terhadap masyarakat. Hal-hal tersebut merupakan wujud nyata dari perusahaan untuk selalu menjaga reputasi dan integritasnya pada masyarakat luas, sehingga perusahaan pembiayaan pun tidak segan dan bangga untuk menjalin bisnis dengan perusahaan asuransi tersebut.

7. Visi dan misi perusahaan, dimana hal tersebut akan menunjukkan seberapa cepat perusahaan berinovasi dan berkompetisi dalam mencapai tujuan bisnisnya, sehingga pada akhirnya dapat terlihat apakah perusahaan tersebut akan bertahan untuk jangka panjang atau tidak.
8. Kerjasama pemasaran produk, dimana hal tersebut juga dijadikan pertimbangan sebab semakin banyak perusahaan yang telah berkomitmen untuk bekerja sama, terlebih perusahaan-perusahaan besar, dengan perusahaan asuransi tersebut, maka tentunya memberikan perkiraan bahwa perusahaan asuransi tersebut telah memenuhi kelayakan bisnis (*fit & proper test* yang mendalam)

Atas dasar pertimbangan-pertimbangan tersebut, PT. ABDA dipercaya menjadi salah satu dari sekian banyak perusahaan asuransi untuk dijadikan perusahaan asuransi rekanan yang bekerja sama dengan PT. Oto Multiartha. Perjanjian kerjasama antara keduanya dituangkan dalam PKS/250/ABDA-OMA/III/2005 pada hari Senin, 28 Maret 2005. Adapun perjanjian tersebut terdiri dari 18 pasal (delapan belas pasal) dan mengalami adendum pertama terkait standard premi/ rate asuransi yang kemudian diberlakukan pada 11 November 2005.

3.7 Jenis-Jenis Pertanggung dalam Polis Asuransi Kendaraan Bermotor yang bekerja sama dengan Perusahaan Pembiayaan berdasarkan PKS/250/ABDA-OMA/III/2005

Jenis-jenis pertanggung yang dapat dijamin termuat dalam pasal 4 PKS/250/ABDA-OMA/III/2005. Berdasarkan ketentuan dalam pasal tersebut, jenis pertanggung adalah sesuai dengan yang telah ditetapkan dalam Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia (PSAKBI). Ketika perjanjian kerjasama dibuat, PSAKBI yang berlaku masih PSAKBI tahun 2005. Setelah PSAKBI mengalami beberapa perubahan pada *wordings*-nya dan diterbitkan yang baru pada tahun 2007, ketentuan yang digunakan sekarang tentunya adalah PSAKBI yang terbaru.

Pada dasarnya terdapat dua macam penutupan asuransi kendaraan bermotor, yakni Comprehensive (gabungan) atau biasa disebut juga All Risks dan Total Loss Only yang lazim disingkat TLO.⁸³

1. Comprehensive (All Risks)

Comprehensive (All Risks) atau gabungan adalah penggantian kerugian/kerusakan pada kendaraan bermotor dari segala risiko selain yang dikecualikan oleh polis. Misalkan kaca spion/lampu depan pecah, *velg* dicuri maling, dan kerusakan-kerusakan asesoris lainnya. Klaim *Comprehensive* bisa dilakukan berulang-ulang selama kendaraan berada dalam masa pertanggungan. Total Loss Only dalam hal ini maka secara otomatis sudah termasuk dalam jaminan *All Risks*.

2. Total Loss Only (TLO)

Penutupan pertanggungan TLO untuk kasus-kasus kecelakaan berat yang menimbulkan kerugian atau kerusakan kendaraan lebih dari 75 % dari total nilai pertanggungan. Termasuk dalam TLO adalah kehilangan kendaraan karena pencurian atau perampokan. Klaim TLO hanya berlaku sekali saja, setelah itu polis otomatis akan berakhir.

Pada prinsipnya semua jenis kendaraan bermotor dapat diasuransikan, namun masing-masing perusahaan asuransi mempunyai kebijakan tersendiri. Beberapa perusahaan membuat pembatasan terhadap usia kendaraan, misalnya untuk penutupan *All Risks* dibatasi hingga lima tahun sedangkan *Total Loss Only* hingga sepuluh tahun.⁸⁴ Selain itu, aksesoris non-standar seperti radiom tape, *CD Changer* yang terdapat dalam mobil dapat pula diasuransikan sejauh barang-barang tersebut dinyatakan secara rinci berikut nilainya di dalam Surat Permintaan Pertanggungan Kendaraan Bermotor (SPPKB) atau *Proposal Form*.

Berdasarkan PKS antara kedua perusahaan, terkait penutupan pertanggungan TLO, penilaian terhadap kerusakan kendaraan ditentukan oleh 2 (dua) bengkel

⁸³ Dewan Asuransi Indonesia, *Panduan Memilih Asuransi Kerugian*, (Jakarta: PT Gramedia, 2000), hlm.34

⁸⁴ Pasal 3 angka 2 PKS/ 250/ABDA-OMA/III/2005

yakni satu bengkel ditentukan oleh pihak perusahaan pembiayaan, PT.Oto Multiartha dan satu bengkel lagi ditentukan oleh pihak perusahaan perasuransian, yakni oleh PT.ABDA.

Adapun jenis-jenis pertanggungan yang dapat dijamin sesuai dengan PKS, merujuk sesuai Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia (PSAKBI), diantaranya adalah ;

1. Jaminan atas kerugian dan atau kerusakan kendaraan bermotor yang secara langsung disebabkan oleh:
 - a) tabrakan, benturan, terbalik, tergelincir atau terperosok dari jalan
 - b) perbuatan jahat orang lain
 - c) pencurian, termasuk pencurian yang didahului, disertai atau diikuti dengan kekerasan atau ancaman sebagaimana yang dimaksud pasal 362, 363 ayat (3), (4), (5), dan 365 KUHP.
 - d) kebakaran, termasuk kebakaran benda atau kendaraan bermotor lain yang berdekatan atau karena air dan alat-alat lain yang digunakan untuk memadamkan kebakaran dan juga karena perintah yang berwenang dalam upaya pencegahan menjalarnya kebakaran, sambaran petir
2. Jaminan tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga bahwa Penanggung akan memberikan ganti rugi atas :
 - a) Kerugian yang secara langsung disebabkan oleh kendaraan bermotor berupa:
 - kerusakan atas harta benda;
 - biaya pengobatan, cedera badan, dan atau kematian
 sebagai akibat risiko yang dijamin sebagaimana diuraikan dalam nomor 1(a) dan (d), dimana penyelesaiannya dapat dilakukan melalui musyawarah, arbitrase maupun melalui pengadilan, namun telah mendapat persetujuan tertulis terlebih dahulu dari Penanggung.

Ganti rugi yang diberikan maksimum sebesar harga pertanggungan untuk jaminan Tanggung Jawab Hukum (TJH) terhadap pihak ketiga sebagaimana yang dicantumkan dalam polis.
 - b) Biaya perkara atau biaya bantuan para ahli yang berkaitan dengan tanggung jawab hukum Tertanggung yang terlebih dahulu disetujui oleh

Penanggung secara tertulis. Adapun besarnya tanggung jawab Penanggung atas biaya tersebut, setinggi-tingginya adalah 10% dari limit pertanggungan Tanggung Jawab Hukum (TJH) kepada pihak ketiga tersebut

Selain mengatur mengenai hal-hal yang dapat dijamin dalam pertanggungan tersebut, dalam PSAKBI juga ditentukan mengenai pembatasan tanggung jawab atau kewajiban dari salah satu pihak yang biasa disebut sebagai klausul eksonerasi. Pada umumnya klausul eksonerasi memiliki beberapa ciri diantaranya adalah⁸⁵:

- ◆ isinya ditetapkan secara sepihak oleh penjual yang posisinya relatif lebih kuat daripada pembeli
- ◆ pembeli sama sekali tidak ikut menentukan isi perjanjian
- ◆ terdorong oleh kebutuhannya pembeli terpaksa menerima perjanjian tersebut
- ◆ bentuknya tertulis
- ◆ disiapkan terlebih dahulu secara massal atau individu

Klausula eksonerasi merupakan bagian dari klausula baku yang terdapat dalam perjanjian standar, maka wajar apabila klausula eksonerasi juga terlampir dalam PSAKBI. Mengingat perjanjiannya dibuat sepihak, maka klausulanya pun ditentukan secara sepihak oleh pelaku usaha. Klausulanya pada umumnya mengandung kondisi yang membatasi, atau bahkan menghapus sama sekali tanggung jawab yang semestinya dibebankan kepada pihak penanggung.

Berdasarkan pengertian dari klausula eksonerasi sebagaimana yang telah diuraikan di atas, bentuk pembatasan tanggung jawab penanggung pada asuransi kendaraan bermotor sesuai PSAKBI diantaranya adalah bahwa penanggung tidak menjamin hal-hal sebagai berikut:

1. Kerugian, kerusakan, biaya atas kendaraan bermotor dan atau tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga yang disebabkan oleh:

⁸⁵ Miriam Darus Badruzaman, *Aneka Hukum bisnis*, (Bandung: Alumni, 1994), hlm.90.

- penggunaan kendaraan untuk menarik/mendorong kendaraan atau benda lain, memberi pelajaran mengemudi, mengikuti perlombaan/karnaval/pawai/kampanye, melakukan tindakan kejahatan penggelapan/penipuan/hipnotis, dimana perbuatan jahat dilakukan oleh Tertanggung atau anggota keluarga Tertanggung, atau oleh orang bekerja pada Tertanggung,
 - kerusuhan, pemogokan, penghalangan kerja, tawuran, huru-hara, perang saudara, bencana alam dan gejala geologi /meteorologi lainnya, reaksi nuklir
 - tindakan sengaja oleh Tertanggung atau pengemudi, oleh pengemudi yang tidak memiliki SIM atau masa berlaku SIM nya telah habis, dikendarai pengemudi yang sedang dalam keadaan mabuk atau berada di bawah pengaruh minuman keras atau obat-obat terlarang, dikemudikan secara paksa, memasuki/melewati area jalan tertutup serta tidak diperuntukan untuk kendaraan bermotor
2. Penanggung juga tidak menjamin kerugian dana atau kerusakan atas:
- perlengkapan tambahan yang tidak disebutkan pada Polis, ban,velg,dop yang tidak disertai kerusakan pada bagian lain kendaraan bermotor, kunci dan atau bagian lainnya dari kendaraan bermotor pada saat tidak melekat atau berada pada kendaraan tersebut, bagian /material kendaraan bermotor yang aus karena pemakaian, sifat kekurangan material sendiri atau salah dalam penggunaannya, STNK,BPKB dan atau surat-surat kendaraan bermotor lainnya
3. Penanggung tidak menjamin tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga yang secara langsung atau tidak langsung disebabkan oleh kendaraan bermotor atas :

- kerusakan, kehilangan harta benda yang berada di dalam kendaraan bermotor, kerusakan jalan, jembatan viaduct yang terdapat di samping/atas/bawah jalan sebagai akibat getaran berat kendaraan bermotor atau muatannya.
- kerugian atau kerusakan atau biaya yang langsung maupun tidak langsung yang disebabkan oleh, akibat dari, ditimbulkan oleh : barang/hewan, serta zat kimia, air atau benda cair lainnya yang berada pada kendaraan bermotor.
- kehilangan keuntungan, upah, berkurangnya harga atau kerugian keuangan lainnya yang diderita Tertanggung.

Selain memberikan jaminan pertanggungan sesuai ketentuan yang tertera dalam PSAKBI, dalam PKS diperjanjikan bahwa PT.ABDA juga memberikan perluasan pertanggungan yang berlaku untuk kendaraan roda empat melalui pembayaran penambahan premi, diantaranya adalah :

1. *Third Party Liability* (TPL)/ Tanggung Jawab Hukum (TJH)

Tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga merupakan pertanggungan yang menjamin kerugian yang diakibatkan oleh kendaraan Tertanggung yang menabrak atau mengakibatkan kerusakan sehingga menimbulkan kerugian pada kendaraan pihak lain (pihak ketiga). Jumlah besaran nilai pertanggungan TJH bervariasi berdasarkan jenis kendaraan penanggung, baik kendaraan baru maupun bekas, serta bergantung pula pada kondisi pertanggungan, apakah *All Risk* atau *Total Loss Only*⁸⁶.

2. *Personal Accident*⁸⁷

⁸⁶ Besaran nilai TPL/TJH tersebut dapat dilihat dalam Lampiran V PKS PKS/250/ABDA-OMA/III/2005 .

⁸⁷ Jenis pertanggungan *Personal Accident* pada awalnya merupakan ide dari Hugh Elder Chamberlain pada tahun 1964, dimana ketika itu beliau mengusulkan adanya polis yang meng-cover pemasukan keluarga apabila kepa keluarganya mengalami kecelakaan. Hingga akhirnya di tahun 1800 ide beliau terwujud. Padal tahun 1850, *The Franklin Health Insurance*, sebuah perusahaan asuransi di Massachusettes menawarkan untuk pertama kalinya polis asuransi yang mengcover luka-luka yang diakibatkan karena kecelakaan kereta atau kapal.

Pertanggungjawaban ini merupakan jaminan terhadap cedera badan atau kematian dan atau biaya pengobatan terhadap pengemudi dan atau penumpang di dalam kendaraan bermotor yang secara langsung disebabkan oleh kecelakaan kendaraan bermotor sebagai akibat risiko yang dijamin oleh polis.

a. *Personal Accident for Driver (PA Driver)*

PA Driver merupakan pertanggungjawaban yang memberikan jaminan kepada pengemudi yang mengalami kecelakaan saat mengendarai kendaraan bermotor yang diasuransikan. Melalui pertanggungjawaban ini, Penanggungjawab akan menanggung kerugian dengan membayarkan sejumlah uang, yakni maksimal sebesar Rp 5.000.000,- (lima juta rupiah), apabila pengemudi mengalami kecelakaan yang mengakibatkan dirinya cacat tetap atau bahkan meninggal dunia.

b. *Personal Accident for Passenger (PA Passenger)*

Sama halnya dengan PA Driver, hanya saja pertanggungjawaban ini memberikan jaminan kepada penumpang yang mengalami kecelakaan saat berada dalam kendaraan bermotor yang diasuransikan. Adapun jumlah maksimal penumpang yang akan diberikan ganti kerugian maksimal adalah sebanyak 4 (empat) orang penumpang.

3. *Passenger Legal Liability (PLL)*

PLL merupakan pertanggungjawaban yang menjamin kecelakaan yang menimpa pihak yang merupakan penumpang dari kendaraan yang diasuransikan sebagai tamu perusahaan, seperti penumpang dalam *touring car* (contohnya: bus pariwisata). Dalam hal ini Penanggungjawab meng-cover tanggung jawab hukum yang mungkin muncul akibat kecelakaan atau peristiwa yang mungkin terjadi pada penumpang yang berada dalam kendaraan tersebut.

4. Huru-Hara (RSCC)

Melalui klausul ini, Penanggungjawab memberikan perlindungan kepada kendaraan bermotor Tertanggung apabila terjadi huru-hara, dimana hal ini

seharusnya merupakan pengecualian tanggung jawab penanggung. Namun apabila Tertanggung sepakat untuk memperluas jaminan pertanggungan maka kendaraan bermotornya dapat terlindungi dari kerugian, kerusakan, dan atau biaya atas kendaraan bermotornya yang disebabkan oleh huru-hara.

Huru-hara didefinisikan dalam PSAKBI sebagai suatu keadaan di satu kota di mana sejumlah besar massa secara bersama-sama atau dalam kelompok-kelompok kecil menimbulkan suasana gangguan ketertiban dan keamanan masyarakat dengan kegaduhan dan menggunakan kekerasan serta rentetan pengrusakan sejumlah besar harta benda, sedemikian rupa sehingga timbul ketakutan umum, yang ditandai dengan terhentinya lebih dari separuh kegiatan normal pusat perdagangan/pertokoan atau perkantoran atau sekolah atau transportasi umum di kota tersebut selama minimal 24 (duapuluh empat) jam secara terus-menerus yang dimulai sebelum, selama atau setelah kejadian tersebut.

BAB IV

ANALISA KESESUAIAN PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI KENDARAAN BERMOTOR

4.1 Dasar Hukum Penyelesaian Klaim Pertanggung

Berdasarkan ketentuan dalam peraturan perundang-undangan di bidang perasuransian, khususnya dalam pasal 23 Peraturan Pemerintah No.73 tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian jo. pasal 25 Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 422/KMK.06/2003 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Asuransi Dan Perusahaan Reasuransi, diatur ketentuan penting mengenai larangan bagi perusahaan asuransi untuk melakukan tindakan yang dapat memperlambat penyelesaian atau pembayaran klaim. Tindakan-tindakan tersebut diantaranya adalah sebagai berikut:

- a. memperpanjang proses penyelesaian klaim dengan meminta penyerahan dokumen tertentu, yang kemudian diikuti dengan meminta penyerahan dokumen lain yang pada dasarnya berisi hal yang sama;
- b. menunda penyelesaian dan pembayaran klaim dengan mengaitkannya pada penyelesaian dan atau pembayaran klaim reasuransinya;
- c. tidak melakukan penyelesaian klaim yang merupakan bagian dari penutupan asuransi dengan mengaitkannya pada penyelesaian klaim yang merupakan bagian lain dari penutupan asuransi dalam 1 (satu) polis yang sama;
- d. memperlambat penunjukan Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi, apabila jasa Penilai Kerugian Asuransi dibutuhkan dalam proses penyelesaian klaim; atau
- e. menerapkan prosedur penyelesaian klaim yang tidak sesuai dengan praktek usaha asuransi yang berlaku umum.

Selain itu, sebagai syarat untuk mengajukan klaim, Penanggung hanya dapat meminta dokumen sesuai dengan yang tertera dalam polis asuransi. Jika polis asuransi mencantumkan syarat lain sebagai persyaratan pengajuan klaim, syarat-

syarat tersebut harus relevan dengan pertanggung jawaban serta wajar dalam proses penyelesaian klaim. Adapun pembayaran klaim yang dilakukan oleh penanggung jawab paling lambat adalah 30 hari sejak diketahui kepastian mengenai jumlah klaim yang harus dibayarkan.

Dengan demikian, rangkaian penyelesaian klaim atas objek kendaraan bermotor yang terikat dengan perjanjian pembiayaan konsumen sekalipun tidak diperkenankan melanggar ketentuan dalam peraturan perundang-undangan ini.

4.1.1 Prosedur Penyelesaian Klaim Asuransi Kendaraan Bermotor menurut Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia (PSAKBI)

Bagi para Tertanggung pemegang polis asuransi kendaraan bermotor, mengetahui dan memahami tata cara pengurusan klaim merupakan suatu kewajiban. Hal ini dikarenakan tingkat risiko kejadian sangat tinggi dan dapat terjadi berulang-ulang. Apabila para Tertanggung telah mengetahui prosedurnya dengan rinci dan jelas, maka tentunya akan sangat membantu mempercepat pengurusan klaim apabila terjadi kerugian atau kerusakan yang menimpa kendaraan bermotor milik Tertanggung.

Terkait dengan prosedur penyelesaian klaim kendaraan bermotor, pengaturannya tidak lain terdapat dalam PSAKBI. Secara garis besar, prosedur penyelesaian klaim terbagi dalam empat tahap, yakni tahap pelaporan, tahap penelitian polis, tahap penelitian lapangan, dan tahap pembayaran klaim.

4.1.1.1 Tahap Pelaporan⁸⁸

Tahap ini merupakan tahap awal dimana Tertanggung telah mengetahui adanya kerugian atau kerusakan terhadap kendaraan bermotor yang diasuransikannya. Tindakan awal yang harus dilakukan oleh Tertanggung adalah melaporkan kejadian tersebut kepada Penanggung secara tertulis dalam kurun waktu selambat-lambatnya 5 (lima) hari kalender sejak

⁸⁸ Ketentuan mengenai tahapan ini dimuat dalam Pasal 11 PSAKBI, dimana pasal tersebut membahas mengenai kewajiban Tertanggung dalam hal terjadinya kerugian dan atau kerusakan pada kendaraan bermotor yang diasuransikan.

terjadinya kerugian atau kerusakan tersebut. Adapun keterangan tertulis tersebut memuat hal-hal mengenai tempat, tanggal dan jam terjadinya kerugian; sebab-sebab kerugian; besarnya kerugian menurut taksiran Tertanggung; serta informasi lain yang menurut Tertanggung perlu diketahui oleh Penanggung.

Apabila kerugian atau kerusakan sebagian yang diakibatkan oleh pihak ketiga, maka Tertanggung wajib lapor dan meminta surat keterangan kepada Kepolisian Sektor (Polsek) setempat agar memiliki dasar untuk menuntut ganti rugi kepada pihak ketiga tersebut. Namun apabila Tertanggung mengalami kerugian total akibat pencurian, Tertanggung wajib lapor dan meminta surat keterangan dari Kepolisian Daerah (Polda) di tempat kejadian tersebut.

Selanjutnya, apabila yang terjadi adalah pihak ketiga mengalami kerugian atau kerusakan akibat kendaraan bermotor Tertanggung, Tertanggung juga diwajibkan untuk memberitahu Penanggung mengenai tuntutan pihak ketiga tersebut selambat-lambatnya 5 (lima) hari kalender sejak tuntutan tersebut diterima. Tertanggung kemudian memberikan surat kuasa kepada Penanggung yang menyatakan bahwa Penanggung merupakan pihak yang mengurus ganti rugi dari pihak ketiga tersebut, namun hal ini bukanlah suatu kewajiban, tergantung dari kesepakatan masing-masing pihak.

Setelah pihak Tertanggung mengirimkan pemberitahuan mengenai adanya kerugian atau kerusakan atas kendaraan bermotor miliknya, maka selanjutnya Tertanggung juga wajib memberikan dokumen-dokumen pendukung klaim kepada Penanggung sebagai berikut:

- a. Dalam hal Tertanggung menderita kerugian sebagian maka dokumen-dokumen yang wajib diserahkan adalah:
 - 1) Laporan kerugian dan kronologis kejadian
 - 2) Fotokopi polis, sertifikat, lampiran/ endosemen
 - 3) Fotokopi Surat Izin Mengemudi (SIM) milik Pengemudi pada saat kejadian, Surat Tanda Nomor Kendaraan, Kartu Tanda Penduduk (KTP) milik Tertanggung.

b. Dalam hal Tertanggung menderita kerugian total maka dokumen yang wajib diserahkan adalah:

- 1) Laporan kerugian beserta kronologis kejadian
- 2) Dokumen asli dari Polis, Sertifikat, Lampiran/Endosemen
- 3) Dokumen asli Surat Tanda Nomor Kendaraan, Buku Pemilik Kendaraan Bermotor, Fraktur Pembelian, Blanko kuitansi dan surat penyerahan hak milik yang sudah ditanda-tangani Tertanggung
- 4) Dokumen Asli surat Keterangan Kepolisian Daerah (dalam hal kehilangan keseluruhan)
- 5) Dokumen asli bukti pemblokiran Surat Tanda Nomor Kendaraan (dalam hal kehilangan keseluruhan)

Selain dokumen-dokumen tersebut, dalam hal kendaraan Tertanggung mengalami kerusakan karena kecelakaan (tidak termasuk pencurian) Penanggung dapat meminta foto-foto kerusakan kendaraan Tertanggung hingga estimasi biaya perbaikan apabila Penanggung mengkehendaknya.

Kemudian apabila terdapat pihak ketiga mengalami kerugian atau kerusakan akibat kendaraan bermotor Tertanggung, dipastikan pihak ketiga tersebut menyampaikan surat tuntutan kepada pihak Penanggung agar bisa dilaksanakan proses penyelesaian klaimnya.

4.1.1.2 Tahap Penelitian Polis Tertanggung

Selain melakukan penelitian atas dokumen pendukung klaim tertanggung, Penanggung tentunya diwajibkan untuk melakukan penelitian mengenai validitas dari polis Tertanggung tersebut. Adapun validitas yang dimaksud adalah hal-hal sebagai berikut:

1. Apakah Tertanggung memiliki kepentingan terhadap objek yang mengalami kerugian atau kerusakan.

Sebagaimana diketahui, syarat mutlak untuk dapat diadakannya suatu kontrak asuransi adalah adanya kepentingan yang diakui oleh hukum antara Tertanggung dengan objek yang diasuransikannya. Hal ini tentunya merupakan hal mendasar yang wajib diteliti oleh Penanggung

dalam hal terjadinya pengajuan klaim oleh Tertanggung. Apabila terbukti bahwa benar Tertanggung memiliki hubungan kepentingan tersebut (*insurable interest*) maka barulah kemudian Penanggung dapat mempertimbangkan untuk memberikan ganti kerugian sesuai hak Tertanggung. Penanggung masih perlu mempertimbangkan hal-hal lainnya yang akan diuraikan pada poin selanjutnya.

2. Apakah kecelakaan atau kerusakan yang terjadi berada dalam jangka waktu pertanggungan.

Sebagaimana diketahui bahwa terdapat suatu perjanjian asuransi yang diadakan dalam jangka waktu tertentu dan ada perjanjian asuransi yang diadakan dalam jangka panjang. Asuransi kendaraan bermotor merupakan salah satu asuransi yang digolongkan sebagai perjanjian asuransi yang diadakan dalam jangka waktu tertentu. Apabila terjadi kerugian yang dijamin dalam polis selama tenggat waktu tersebut, Penanggung akan bertanggung jawab kepada Tertanggung bila untuk memberikan ganti rugi atas klaim Tertanggung. Oleh sebab itu, Penanggung harus meneliti kembali polis asuransi antara Penanggung dan Tertanggung karena tanggal berakhirnya suatu pertanggungan jelas tertera di dalam polis. Apabila kecelakaan atau kerusakan yang terjadi sudah lewat dari masa pertanggungan, maka sudah barang tentu klaim Tertanggung tidak dapat diproses lebih jauh lagi.

3. Apakah premi telah dibayar lunas oleh Tertanggung

Sebagaimana diketahui bahwa Premi harus dibayarkan lebih dahulu oleh Tertanggung, sebab Tertanggung merupakan pihak yang berkepentingan dalam penutupan asuransi. Asuransi baru berjalan jika kewajiban Tertanggung membayar premi telah terpenuhi. Dengan demikian, risiko atas benda beralih kepada Penanggung sejak premi dibayarkan oleh Tertanggung. Pada perjanjian asuransi kendaraan bermotor, premi dibayarkan terlebih dahulu pada saat asuransi diadakan. Pengaturan akan hal ini dijelaskan dalam Bab IV pasal 7 PSAKBI,

bahwa premi harus dibayar lunas dan secara nyata diterima seluruhnya oleh Penanggung dalam tenggang waktu 14 (empat belas) hari bila jangka waktu pertanggungannya selama 30 (tiga puluh) hari atau lebih. Selanjutnya apabila jangka waktu pertanggungan kurang dari 30 (tiga puluh) hari maka premi harus dilunasi pada saat polis diterbitkan. Melihat bahwa tertera secara jelas pengaturan mengenai kewajiban pembayaran premi tersebut, maka Penanggung tentu tidak mau memproses klaim Tertanggung jika pembayaran premi sebagaimana yang telah diperjanjikan belum dipenuhi oleh Tertanggung, sebab secara otomatis risiko belum beralih kepada Penanggung.

Tahap penelitian polis Tertanggung merupakan salah satu tahapan krusial dalam menilai layak atau tidaknya Penanggung untuk memproses klaim Tertanggung. Rangkaian tindakan untuk menguji validitas dari polis Tertanggung merupakan salah satu upaya untuk mencegah terjadinya perbuatan Tertanggung untuk mengharapkan perolehan ganti rugi dari Penanggung dalam suatu *evenemen* secara tanpa hak dengan tujuan untuk memperkaya dirinya sendiri. Dengan kata lain merupakan suatu proteksi bagi Penanggung dari perbuatan spekulatif pihak Tertanggung yang telah bersikap tidak jujur.

4.1.1.3 Tahap Penelitian di Lapangan

Selanjutnya merupakan tahap dimana validitas polis telah terkonfirmasi dimana pada tahapan ini, Penanggung akan melakukan penelitian mengenai sejumlah hal terkait kebenaran laporan klaim tersebut dengan melakukan pemeriksaan di lapangan sebelum akhirnya membuat keputusan mengenai keabsahan klaim yang diajukan oleh Tertanggung tersebut. Penanggung dapat melakukan penelitian itu sendiri apabila tidak dirasa rumit. Apabila rumit, pihak Penanggung bisa menggunakan jasa *Loss Adjuster*⁸⁹. Dengan

⁸⁹*Loss Adjuster* adalah badan yang berfungsi mengadakan investigasi atas penyebab kerugian dan menghitung besarnya kerugian yang menjadi tanggung jawab Penanggung berdasarkan ketentuan polis. *Loss adjuster* bertugas atas instruksi perusahaan asuransi untuk menangani klaim asuransi segera setelah timbulnya kejadian dan kemudian membuat atau menerbitkan laporan akhir yang berisi *adjustment* yang diperuntukkan bagi perusahaan asuransi

demikian, untuk menangani proses klaim dapat dilakukan baik oleh Penanggung sendiri ataupun melalui *Loss Adjuster*. Berdasarkan hasil penilaian tersebut maka dapat diputuskan apakah suatu klaim *valid* (absah) atau justru *invalid* (cacat).

Apabila hasil akhir klaim tersebut dinilai *invalid* (cacat), maka Penanggung akan memberitahukan mengenai penolakan pemberian ganti kerugian atas klaim tersebut disertai dengan alasan penolakan kepada Tertanggung. Tertanggung yang merasa tidak puas dengan penilaian akhir tersebut dapat mengajukan keberatan atau menyelesaikan masalah ini melalui arbitrase atau upaya hukum lainnya dalam waktu 6 (enam) bulan sejak Penanggung memberitahukan secara tertulis bahwa Tertanggung tidak berhak untuk mendapatkan ganti rugi. Apabila Tertanggung tidak mengajukan keberatan, maka hak Tertanggung atas ganti rugi tersebut akan hilang secara otomatis.⁹⁰

Sebaliknya, apabila hasilnya klaim tersebut *valid* (absah), Penanggung akan memberikan ganti rugi kepada Tertanggung yang jumlah maupun bentuk ganti ruginya ditentukan dengan penilaian-penilaian tertentu.

4.1.1.4 Tahap Pembayaran Klaim

Setelah pihak Penanggung meneliti validitas dokumen dan Polis Tertanggung hingga pada akhirnya dinyatakan valid, maka berdasarkan pasal 15 PSAKBI, Penanggung akan memberitahukan kepada Tertanggung jumlah ganti rugi yang disetujui atau yang menjadi beban tanggung jawab Penanggung.

Jika estimasi biaya perbaikannya mencapai 75% atau lebih dari harga pertanggungan dalam arti lain Tertanggung mengalami kerugian total (*total*

yang menunjuknya, disertai dengan rekomendasi tentang jumlah kerugian sewajar mungkin sehingga pihak asuransi dapat menyelesaikan klaim dari pemegang polisnya. Rekomendasi yang dibuat oleh seorang Loss Adjuster setelah semua tugasnya selesai mempunyai sifat yang tidak mengikat pihak asuransi dalam menyelesaikan klaim tersebut. Oleh karena itu, *Loss Adjuster* merupakan badan yang imparial dan independen, tetapi karena ia ditunjuk oleh Penanggung, maka kadangkala kenetralannya diragukan oleh sebagian Tertanggung. Beruntung bahwa saat ini, sebagian polis asuransi telah memuat ketentuan tentang *siapa loss adjuster* yang akan bekerja bila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian

⁹⁰ Pasal 25 PSAKBI

loss), maka ganti rugi akan dibayarkan sesuai dengan harga pasar kendaraan bermotor pada saat itu, atau maksimal sebesar harga pertanggungan, dan kendaraan tersebut akan menjadi milik Penanggung. Namun apabila kerusakan yang dialami oleh kendaraan Tertanggung masih dapat diperbaiki maka tentunya akan diberikan ganti rugi sesuai biaya perbaikan yang pantas.

Selain itu berdasarkan pasal 16 PSAKBI, Penanggung diberikan kebebasan untuk memberikan ganti rugi kepada Tertanggung dalam berbagai bentuk, diantaranya adalah:

- ◆ perbaikan kendaraan bermotor Tertanggung di bengkel yang mejandi rujukan Penanggung
- ◆ pembayaran sejumlah nominal uang kepada Tertanggung
- ◆ penggantian suku cadang atau kendaraan sesuai dengan merk, tipe, model, dan tahun yang sama sebagaimana tercantum dalam polis

Penanggung diwajibkan untuk menyelesaikan pembayaran ganti rugi kepada Tertanggung dalam kurun waktu 30 (tiga puluh hari) kalender sejak adanya kesepakatan tertulis antara Penanggung dan Tertanggung mengenai jumlah ganti rugi yang harus dibayar.⁹¹

Hak Tertanggung atas ganti rugi Penanggung akan hilang dengan sendirinya apabila Penanggung tidak mengajukan tuntutan ganti rugi dalam waktu 12 (dua belas) bulan sejak terjadinya kerugian dan atau kerusakan walaupun pemberitahuan tentang adanya kejadian telah disampaikan kepada Penanggung.

4.1.2 Prosedur Penyelesaian Klaim Asuransi Kendaraan Bermotor berdasarkan Perjanjian Kerjasama Penutupan Asuransi Kendaraan Bermotor antara PT.Oto Multiartha dengan PT.Asuransi Bina Dana Artha (PKS)

Sebelum diadakan pembahasan lebih lanjut terkait prosedur penyelesaian klaim asuransi berdasarkan pada Perjanjian Kerja Sama (PKS) penutupan asuransi kendaraan bermotor antara PT.Oto Multiartha dengan PT. Asuransi Bina Dana

⁹¹ Pasal 23 PSAKBI

Artha (PT. ABDA), sebaiknya sedikit diulas kembali mengenai hubungan kontraktual antara para pihak yang terlibat dalam kegiatan pembiayaan konsumen.

Sebagaimana diketahui bahwa kegiatan pembiayaan konsumen merupakan suatu kegiatan pembiayaan untuk pengadaan barang berdasarkan kebutuhan konsumen dengan pembayaran secara angsuran. Hubungan hukum antara pihak perusahaan pembiayaan selaku kreditur dengan konsumen merupakan hubungan kontraktual, dalam hal ini adalah kontrak pembiayaan konsumen. Perusahaan pembiayaan konsumen berkedudukan sebagai kreditur yang memiliki kewajiban utama untuk memberikan sejumlah uang untuk pembelian suatu barang konsumsi, sedangkan konsumen selaku penerima biaya berkedudukan sebagai debitur yang memiliki kewajiban utama untuk membayar kembali uang yang telah diberikan kreditur secara cicilan. Pada hubungan kontraktual ini menimbulkan akibat hukum bahwa apabila seluruh kontrak yang telah memenuhi syarat sah perjanjian telah ditandatangani dan dana telah dicairkan serta barang sudah berpindah dari *supplier* kepada konsumen, maka kepemilikan hak atas barang yang bersangkutan tersebut secara yuridis juga ikut beralih kepada konsumen, walaupun pada umumnya barang tersebut dijadikan jaminan hutang lewat perjanjian fidusia. Hal ini sangat krusial dan perlu diperhatikan bahwa hak milik telah beralih kepada konsumen.

Selanjutnya, perusahaan pembiayaan selaku kreditur menyadari bahwa terdapat ancaman bahaya terhadap asetnya yang merupakan objek pembiayaan, yang tentunya dapat terjadi kapan saja. Mengingat pembayaran atas objek pembiayaan dilakukan secara angsuran, perusahaan pembiayaan pun membutuhkan suatu proteksi agar tidak terjadi kerugian bila terjadi sesuatu pada objek pembiayaannya tersebut. Metode perusahaan asuransi sebagai *risk sharing* dan *risk transfer* merupakan solusi tepat yang berperan dalam pemberian proteksi tersebut. Perusahaan asuransi berkewajiban mengambil alih risiko dengan suatu imbalan berupa pembayaran premi yang akan dibayarkan konsumen (debitur) perusahaan pembiayaan konsumen.

Dengan demikian, meskipun konsumen tidak termasuk sebagai para pihak dalam PKS, namun beberapa ketentuan dalam PKS tersebut berlaku pula bagi para konsumen yang merupakan *customer* yang mendapatkan fasilitas

pembiayaan konsumen untuk kendaraan bermotor karena konsumen lah yang berkedudukan sebagai Tertanggung nantinya dalam proses penutupan asuransi kendaraan bermotor tersebut.

Berdasarkan ketentuan dalam PKS tersebut, prosedur penyelesaian klaim secara garis besar relatif sama dengan ketentuan dalam PSAKBI, yakni terbagi dalam empat tahap yaitu tahap pelaporan, tahap penelitian polis, tahap penelitian klaim, dan tahap pembayaran klaim. Akan tetapi terdapat beberapa perbedaan yang harus diperhatikan pula karena ternyata tidak sepenuhnya ketentuan prosedur dalam PSAKBI sama halnya dengan ketentuan dalam PKS.

4.1.2.1 Tahap Pelaporan

Pada tahap pelaporan ini, apabila mengalami suatu kerugian, konsumen selaku Tertanggung dapat mengajukan laporan klaim baik secara langsung kepada pihak perusahaan asuransi, yakni PT.ABDA, atau dapat juga memberikan laporan kepada perusahaan pembiayaan baru kemudian perusahaan pembiayaan tersebut yang akan menghubungi perusahaan asuransi khususnya kepada petugas bagian klaim.⁹² Tertanggung atau melalui perusahaan pembiayaan, juga diwajibkan untuk mengisi formulir laporan kerugian yang telah disediakan oleh pihak asuransi serta menyerahkan beberapa dokumen pendukung lainnya guna melengkapi prosedur tahap pelaporan klaim. Dokumen-dokumen tersebut diantaranya adalah:

- a) Keterangan Polisi apabila kendaraan motor tersebut hilang akibat pencurian
- b) Fotokopi surat-surat kendaraan seperti BPKB, Faktur, blanko kuitansi.
- c) Polis asli milik Tertanggung
- d) Surat subrogasi yang telah ditanda-tangani Tertanggung, dimana surat tersebut telah disediakan oleh perusahaan asuransi
- e) Fotokopi SIM, STNK, dan surat keterangan lainnya yang dianggap perlu.

4.1.2.2 Tahap Tahap Penelitian Polis Tertanggung

⁹² Pasal 13 PKS

Setelah melakukan penelitian atas dokumen pendukung klaim Tertanggung tersebut, Penanggung tentunya diwajibkan untuk melakukan penelitian mengenai validitas dari polis Tertanggung tersebut. Adapun validitas yang dimaksud adalah hal-hal sebagai berikut:

1. Apakah Tertanggung memiliki kepentingan terhadap objek yang mengalami kerugian atau kerusakan.

Syarat mutlak untuk dapat diadakannya suatu kontrak asuransi adalah adanya kepentingan yang diakui oleh hukum antara Tertanggung dengan objek yang diasuransikannya. Hal ini tentunya merupakan hal mendasar yang wajib diteliti oleh Penanggung dalam hal terjadinya pengajuan klaim oleh Tertanggung. Berdasarkan ketentuan yang tertera dalam PKS, ketentuan mengenai kepentingan yang diasuransikan diuraikan dalam suatu pasal tersendiri, yakni pasal 6. Dalam pasal tersebut dikatakan bahwa syarat dari kepentingan yang diasuransikan adalah merupakan kendaraan bermotor yang dibiayai oleh perusahaan pembiayaan. Dengan demikian, Penanggung dalam meneliti polis Tertanggung harus memastikan terlebih dahulu bahwa benar kendaraan yang diajukan Tertanggung merupakan kendaraan bermotor yang dibiayai oleh perusahaan pembiayaan tersebut.

2. Apakah kecelakaan atau kerusakan yang terjadi berada dalam jangka waktu pertanggungan.

Asuransi kendaraan bermotor merupakan salah satu asuransi yang digolongkan sebagai perjanjian asuransi yang diadakan dalam jangka waktu tertentu. Berdasarkan pasal 9 dalam PKS, jangka waktu pertanggungan asuransi adalah sama dengan jangka waktu pemberian fasilitas pembiayaan yang dilakukan antara perusahaan pembiayaan dengan konsumen. Namun apabila ketika jangka waktu penutupan asuransi telah berakhir sedangkan fasilitas pembiayaan belum dilunasi oleh konsumen, atas permintaan tertulis dari perusahaan pembiayaan, dimungkinkan bagi perusahaan asuransi untuk memperpanjang penutupan asuransi tersebut secara otomatis (*automatic roll over*).

Dengan demikian, Penanggung tentunya harus meneliti kembali polis asuransi antara Penanggung dan Tertanggung apakah terdapat perpanjangan otomatis dalam polis Tertanggung tersebut. Jangan sampai penolakan klaim terjadi karena kelalaian Penanggung dalam membaca polis. Penanggung wajib bertanggung jawab kepada Tertanggung untuk memberikan ganti rugi atas klaim Tertanggung selama berada dalam masa pertanggungan.

3. Apakah premi telah dibayar lunas oleh Tertanggung

Risiko atas benda beralih kepada Penanggung sejak premi dibayarkan oleh Tertanggung. Pada penutupan asuransi kendaraan bermotor yang terikat dengan perusahaan pembiayaan, pembayaran premi dilakukan oleh perusahaan pembiayaan melalui pembayaran tagihan yang dikirimkan secara tertulis oleh perusahaan asuransi setiap 10 (sepuluh) hari kerja. Perusahaan pembiayaan melakukan pembayaran paling lambat 5 (lima) hari kerja setelah menerima surat tagihan tersebut. Ketentuan mengenai pembayaran premi ini diatur dalam pasal 10 PKS.

4.1.2.3 Tahap Penelitian Lapangan

Selanjutnya, sebelum melakukan persetujuan pembayaran klaim, Penanggung akan melakukan pemeriksaan/penelitian di lapangan (*survey on the spot*) untuk mengetahui beberapa hal yang patut diketahui oleh Penanggung sebelum akhirnya membuat keputusan mengenai keabsahan klaim yang diajukan oleh Tertanggung tersebut, diantaranya adalah mengenai:

1. penyebab terjadinya kerugian atau kerusakan
2. tempat terjadinya kerugian atau kerusakan
3. jumlah kerugian yang dialami (taksiran sementara)
4. jumlah nilai harga sisa dari kendaraan bermotor tersebut
5. usaha yang dilakukan oleh Tertanggung untuk menyelamatkan, memelihara, dan menjaga kendaraan bermotor tersebut pada saat setelah terjadi kerugian atau kerusakan.

Dalam proses penelitian klaim ini, penilaian kerusakan atas kendaraan bermotor akan ditentukan minimal dari dua bengkel yang masing-masing ditunjuk oleh perusahaan asuransi dan perusahaan pembiayaan. Apabila secara keseluruhan hasil akhir klaim tersebut dinilai *invalid* (cacat), maka Penanggung akan memberitahukan mengenai penolakan pemberian ganti kerugian atas klaim tersebut disertai dengan alasan penolakan kepada Tertanggung.

4.1.2.4 Tahap Pembayaran Klaim

Apabila hasilnya klaim tersebut *valid* (absah), Penanggung akan memberikan pembayaran klaim paling lambat 14 (empat belas) hari kerja terhitung dari sejak keseluruhan persyaratan dan kelengkapan dokumen pendukung klaim terpenuhi. Pembayaran ganti rugi dilakukan langsung kepada pihak perusahaan pembiayaan dan bukan kepada konsumen penerima pembiayaan. Adapun pihak perusahaan pembiayaan dalam hal ini berhak meminta ganti rugi yang diberikan oleh Penanggung berupa kendaraan yang nilainya sama dengan nilai ganti kerugian dalam bentuk uang. Apabila dalam bentuk uang, pembayaran klaim dilakukan dengan cara menyetorkan sejumlah uang ke rekening perusahaan pembiayaan tersebut. Selanjutnya ditentukan pula bahwa dengan telah dibayarkannya klaim TLO maka kendaraan bermotor tersebut akan menjadi milik Penanggung.

Dengan adanya Perjanjian Kerjasama antara perusahaan asuransi dan perusahaan pembiayaan, terdapat beberapa hal yang pengaturannya sedikit berbeda dengan yang telah diatur dalam PSAKBI. Hal ini merupakan hal yang wajar mengingat dalam kegiatan pembiayaan konsumen, terdapat keterlibatan tiga pihak di dalamnya, yakni perusahaan asuransi, perusahaan pembiayaan, dan konsumen yang berhutang pada perusahaan pembiayaan, sementara pada umumnya pada perjanjian penutupan asuransi biasa hanya melibatkan penanggung dan tertanggung saja. Berdasarkan isi klausul-klausul dalam PKS yang telah ditelaah, meskipun terdapat beberapa perbedaan, tidak ditemukan ketentuan yang bertentangan dengan pengaturan perundang-undangan khususnya

dalam hal penyelesaian klaim sebagaimana yang diatur dalam Pasal 23 Peraturan Pemerintah No.73 tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian jo. pasal 25 Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 422/KMK.06/2003 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Asuransi Dan Perusahaan Reasuransi. Ketentuannya juga tidak memberatkan konsumen meskipun konsumen bukanlah pihak yang terlibat dalam pembuatan perjanjian kerjasama tersebut. Dengan demikian, para pihak dalam PKS, yakni perusahaan asuransi dan perusahaan pembiayaan, tetap memperhatikan hak-hak konsumen selaku pengguna jasa kedua perusahaan tersebut.

4.2 Analisa Terkait Kewajiban Konsumen dalam Melakukan Penutupan Asuransi Pada Perusahaan Asuransi yang Telah Ditentukan Oleh Perusahaan Pembiayaan

Bahwa sebagaimana diketahui dalam perjanjian pembiayaan konsumen, telah tertera klausula-klausula yang telah dibakukan secara sepihak yakni oleh pihak perusahaan pembiayaan. Konsumen dalam hal ini tidak memiliki peluang untuk merundingkan maupun meminta perubahan. Dalam hal ini, konsumen yang ingin menikmati jasa perusahaan pembiayaan harus menerima syarat-syarat dalam perjanjian tersebut secara keseluruhan.

Pada salah satu klausula dalam perjanjian tersebut berbunyi ketentuan bahwa konsumen diwajibkan untuk melakukan penutupan asuransi atas objek pembiayaan yakni berupa kendaraan bermotor tersebut. Adapun dalam praktiknya, perusahaan pembiayaan akan memberikan rekanan perusahaan asuransi yang merupakan partner kerja sama dari perusahaan pembiayaan tersebut untuk bertindak selaku penanggung. Hal ini dikarenakan objek pembiayaan tersebut masih berstatus sebagai hutang yang belum dibayar lunas oleh konsumen, sehingga perusahaan pembiayaan memerlukan jaminan perlindungan atas asetnya tersebut.

Untuk melihat lebih jauh apakah tindakan perusahaan pembiayaan yang mewajibkan konsumen untuk melakukan penutupan asuransi pada perusahaan tertentu telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan, maka penulis

menganalisa berdasarkan tiga ketentuan perturan perundang-undangan, yaitu menurut KUHPerdata, Undang Undang No.2 tahun 1992 tentang Perasuransian, serta dalam Undang Undang No.5 tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

4.2.1 Menurut KUHPerdata

Hukum perjanjian menganut sistem terbuka yang memberikan kebebasan seluas-luasnya kepada masyarakat untuk mengadakan perjanjian yang berisi apa saja, asalkan tidak melanggar ketertiban umum dan kesusilaan. Sistem terbuka tersebut menganut suatu asas kebebasan berkontrak sebagaimana yang diuraikan dalam pasal 1338 ayat (1) KUHPerdata, yang berbunyi:

“Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”

Berdasarkan bunyi ketentuan tersebut, maka dalam hal ini tindakan perusahaan pembiayaan yang mewajibkan konsumennya untuk melakukan penutupan asuransi pada perusahaan rekanannya tidaklah melanggar ketentuan yang diatur dalam KUHPerdata. Hal ini dikarenakan sesuai dengan bunyi pasal 1338 ayat (1), perusahaan pembiayaan diperbolehkan membuat perjanjian dengan ketentuan apapun asalakan tidak bertentangan dengan ketentuan yang berlaku. Apabila konsumen tidak menyetujui ketentuan tersebut, konsumen dibebaskan untuk tidak teikat dengan perusahaan pembiayaan tersebut dan dapat memilih perusahaan pembiayaan lainnya.

4.2.2 Undang Undang No.2 tahun 1992 tentang Perasuransian

Undang undang terkait perasuransian ini memberikan ketentuan mengenai kebebasan untuk memilih penanggung dalam hal suatu penutupan asuransi. Ketentuan tersebut diatur dalam pasal 6 ayat (1) yang berbunyi:

“Penutupan asuransi atas objek asuransi harus didasarkan pada kebebasan memilih penanggung. kecuali bagi program asuransi sosial.”

Berdasarkan ketentuan tersebut, maka tertanggung memiliki hak untuk dapat secara bebas memilih perusahaan asuransi sebagai penanggungnya. Hal ini dikarenakan bahwa tertanggung merupakan pihak yang berkepentingan atas objek yang dipertanggungkannya, sehingga sudah sewajarnya apabila mereka secara bebas tanpa adanya pengaruh dan tekanan dari manapun dapat menentukan sendiri perusahaan asuransi yang akan menjadi penanggungnya.

Apabila kembali melihat esensi dari kegiatan pembiayaan konsumen, konsumen selaku debitur memiliki sejumlah hutang yang belum lunas dibayarkan kepada perusahaan pembiayaan selaku kreditur, sehingga dalam hal ini perusahaan pembiayaan lah yang mengucurkan dana untuk pembelian suatu barang, dalam hal ini yaitu berupa kendaraan bermotor. Barang tersebut memang telah diserahkan kepada konsumen dan kepemilikannya pun beralih. Namun demikian, pihak perusahaan pembiayaan merupakan pihak yang memiliki kepentingan utama atas kendaraan bermotor tersebut sebab mereka membutuhkan kepastian akan jaminan setiap rupiah kredit yang dikeluarkannya, sehingga tindakan perusahaan pembiayaan yang mewajibkan konsumennya untuk melakukan penutupan asuransi pada perusahaan rekanannya tidaklah melanggar ketentuan perasuransian sebab selama pembayaran masih belum dilunasi konsumen, perusahaan pembiayaan merupakan pihak yang paling berkepentingan atas objek kendaraannya tersebut.

4.2.3 Undang Undang No.5 tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat

Dalam UU No.5 tahun 1999 ini terdapat 11 macam perjanjian yang dilarang untuk dibuat oleh pelaku usaha dengan pelaku usaha lain, sebagaimana yang diatur dalam pasal 4 hingga pasal 16. Apabila perjanjian tersebut tetap dibuat oleh pelaku usaha, maka perjanjian tersebut dianggap tidak pernah ada karena yang dijadikan objek perjanjian merupakan hal-hal yang tidak halal yang dilarang oleh

undang-undang.⁹³ Pada pasal 15 ayat (2) terdapat suatu perjanjian yang dilarang yakni perjanjian tertutup atau yang dikenal dengan *tying agreement*. Adapun bunyi ketentuannya adalah sebagai berikut:

“ (2) Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pihak lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok.”

Untuk menyatakan suatu pelaku usaha melakukan *tying agreement* harus dilihat terlebih dahulu apakah terdapat *market power* yang signifikan untuk suatu produk tertentu sehingga dapat memaksakan kekuatannya untuk produk lainnya tersebut. Selain itu dengan memiliki kekuatan monopoli untuk kedua produk sekaligus (*tying product* dan *tyied product*) oleh pelaku usaha tersebut, dapat menciptakan hambatan bagi calon pelaku usaha pesaing untuk masuk ke dalam pasar, serta membuat konsumen harus membeli barang yang sebenarnya tidak dibutuhkan. Terdapat dua alasan yang menyebabkan praktek *tying agreement* tersebut dilarang, yaitu⁹⁴:

- a. pelaku usaha yang melakukan praktek *tying agreement* tidak menghendaki pelaku usaha lain memiliki kesempatan yang sama untuk bersaing secara fair dengan dia terutama pada *tyied product*
- b. pelaku usaha yang melakukan praktek *tying agreement* juga telah menghilangkan hak konsumen untuk memilih secara merdeka barang yang ingin mereka beli.

Berdasarkan hal tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa tindakan perusahaan pembiayaan yang mewajibkan konsumennya untuk melakukan penutupan asuransi pada perusahaan rekanannya, bukanlah termasuk dalam praktik *tying agreement* yang merupakan perjanjian yang dilarang berdasarkan ketentuan dalam pasal 15 tersebut. Hal ini dikarenakan perusahaan pembiayaan yang memasarkan produk pembiayaan konsumen

⁹³ Rachmadi Usman, *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*, (Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2004), hlm. 40

⁹⁴ Slide Hukum Persaingan Usaha, *Perjanjian yang Dilarang*, <http://staff.ui.ac.id/internal/050203007/material/Perjanjianyangdilarang.pdf>, diunduh 30 Desember 2010.

di Indonesia jumlahnya sangat banyak, sehingga tidak terdapat *market power* yang signifikan yang dapat memaksakan kekuatannya untuk produk lainnya tersebut, dalam hal ini perusahaan asuransi. Konsumen masih memiliki banyak pilihan lain dan tidak harus menggunakan fasilitas perusahaan pembiayaan tersebut. Selain itu, penutupan asuransi tersebut sebagaimana diuraikan sebelumnya, sangat diperlukan dalam hal kegiatan pembiayaan konsumen sehingga bukanlah suatu produk jasa yang dipaksakan untuk dibeli namun sebenarnya tidak dibutuhkan.

4.3 Penggantian Kerugian Dalam Hal terjadi Kerugian Total (*Total Loss*)

Penutupan pertanggungan TLO pada kendaraan bermotor diberlakukan untuk kasus-kasus kecelakaan berat yang menimbulkan kerugian atau kerusakan kendaraan lebih dari 75 % dari total nilai pertanggungan. Adapun termasuk dalam TLO adalah kehilangan kendaraan karena pencurian atau perampokan.

4.3.1 Pihak yang Menjadi Tertanggung

Dalam penutupan asuransi atas kendaraan bermotor yang terikat dengan pembiayaan konsumen, pihak yang tertera selaku Tertanggung dalam polis dituliskan dengan format *Nama Perusahaan Pembiayaan qq. Nama Customer*. Penulisan *qualiteit qua* atau yang biasa disingkat qq, memiliki pengertian sebagai “pernyataan kedudukan seseorang sebagai kuasa dari” atau dapat dikatakan pihak yang mewakili secara legal. Dalam hal ini perusahaan pembiayaan yang bertindak selaku kuasa dari konsumen, sebab perusahaan pembiayaan yang memiliki kepentingan asuransi (*insurable interest*). Sebagaimana diketahui bahwa *insurable interest* merupakan kepentingan yang sah oleh hukum antara tertanggung dengan objek yang diasuransikannya, dimana dapat lahir berdasarkan kepemilikan, kontrak/perjanjian, Undang Undang, atau hubungan darah. Dalam hal ini dikarenakan objek kendaraan tersebut telah diberikan sebagai jaminan dari *customer* kepada perusahaan pembiayaan maka, perusahaan pembiayaan memiliki kepentingan terhadap jaminan tersebut terutama bila debitur wanprestasi. Oleh karena itulah pihak

yang menjadi Tertanggung dalam hal ini adalah perusahaan pembiayaan, dimana kepentingannya timbul akibat adanya kontrak.

4.3.2 Pihak yang Mengajukan Klaim

Dalam hal terjadinya klaim, pihak yang harus mengajukan klaim adalah perusahaan pembiayaan. Adapun laporan mengenai klaim tersebut sebelumnya disampaikan terlebih dahulu dari *Customer* kepada perusahaan pembiayaan, baru kemudian perusahaan akan melaporkan kepada perusahaan asuransi. Hal ini demikian adanya mengingat perusahaan pembiayaan yang berperan selaku tertanggung dalam penutupan asuransi. Selain itu dalam Perjanjian Kerjasama antara perusahaan pembiayaan dan perusahaan asuransi memang telah diatur ketentuan terkait pihak yang bertindak untuk mengajukan klaim tersebut, yakni perusahaan pembiayaan.

4.3.3 Pihak yang Mendapat Ganti Rugi

Berdasarkan Perjanjian Kerjasama antara PT.Oto Multiartha selaku perusahaan pembiayaan dengan PT.ABDA selaku perusahaan asuransi, maka pihak yang menerima ganti rugi dalam hal terjadinya *total loss* ini adalah perusahaan pembiayaan. Hal ini dikarenakan kedudukan tertanggung dikuasakan kepada perusahaan pembiayaan, sehingga pembayaran ganti kerugian langsung diberikan kepada perusahaan pembiayaan. Adapun hak-hak ganti rugi kepada *customer* akan dibayarkan dari perusahaan pembiayaan sesuai dengan bagiannya setelah dilakukan penghitungan terlebih dahulu oleh perusahaan pembiayaan.

4.3.4 Jumlah Ganti Rugi yang Wajib Dibayar

Jumlah penggantian kerugian yang akan diberikan oleh PT.ABDA kepada PT.Oto adalah sesuai dengan ketentuan teori indemnitas, dimana besarnya ganti rugi yang diterima Tertanggung harus seimbang dengan kerugian yang dideritanya, sehingga perlu diketahui terlebih dahulu nilai atau harga objek yang diasuransikan. Oleh karena itu, prinsip indemnitas hanya

diterapkan dalam asuransi umum yang berkaitan dengan kerugian material, tidak berlaku dalam asuransi jiwa.

Jumlah penggantian kerugian yang dibayarkan adalah berdasarkan harga pasar sesaat sebelum terjadinya kerugian atau kerusakan. Namun apabila terjadi pertanggungan di bawah harga, dimana harga pertanggungan kendaraan bermotor lebih kecil daripada harga sebenarnya dari kendaraan bermotor sesaat sebelum terjadinya kerusakan, maka Tertanggung dianggap sebagai penanggungnya sendiri atas selisihnya dan menanggung sebagian kerugian yang dihitung secara proporsional.

4.4 Penggantian Kerugian Dalam Hal Angsuran Terjadinya Tunggakan Angsuran

Dalam perjanjian pembiayaan konsumen pada PT.Oto Multiarta, setelah proses penandatanganan perjanjian pembiayaan dilakukan oleh *customer* selaku debitur dan PT.Oto selaku kreditur, kreditur sudah harus menerima pembayaran premi asuransi di muka yang jumlahnya sesuai dengan ketentuan yang dipersyaratkan perusahaan asuransi, PT.ABDA.

4.4.1 Pembayaran Angsuran dan Pembayaran Premi

Pembayaran angsuran wajib dilakukan oleh *customer* kepada perusahaan pembiayaan dalam waktu yang telah ditentukan secara berkala sesuai dengan jangka waktu penggunaan fasilitas pembiayaan konsumen atau disesuaikan dengan jadwal pembayaran yang telah ditetapkan oleh perusahaan pembiayaan. Perlu diketahui bahwa pembayaran premi kepada PT.ABDA selaku perusahaan asuransi pada praktiknya sudah dilaksanakan di muka senilai jangka waktu kredit. Adapun dalam hal ini, *customer* melakukan pembayaran premi tersebut kepada PT.Oto, baru kemudian PT.Oto menyerahkan sejumlah premi tersebut kepada PT.ABDA. Dengan demikian, keterlambatan pada pembayaran angsuran sudah tidak lagi mempengaruhi perhitungan pembayaran premi atas objek pembiayaan tersebut sebab pembayaran premi sudah dibayarkan di muka. Asuransi wajib untuk mengcover ganti kerugian yang diderita konsumen selama jangka waktu

pertanggung jawaban tersebut berlangsung. Adapun jangka waktu pertanggung jawaban adalah sama dengan jangka waktu pemberian fasilitas pembiayaan tersebut.

4.4.2 Kewajiban Pembayaran Ganti Rugi dalam Kondisi Angsuran Menunggak

Berdasarkan perjanjian pembiayaan, apabila pihak debitur tidak memenuhi kewajibannya untuk membayar angsuran tepat pada waktunya, maka debitur akan dikenakan sanksi untuk membayar kerugian kepada pihak perusahaan pembiayaan sekian persen per hari dari jumlah angsuran yang tertunggak. Namun apabila dalam jangka waktu kurang lebih selama tiga bulan berturut-turut debitur mengalami keterlambatan pembayaran, maka kendaraan tersebut akan ditarik oleh perusahaan pembiayaan. Kreditur memang berhak untuk menarik kembali kendaraan yang menjadi objek perjanjian bila *customer* terlambat membayar angsuran. Akan tetapi, mengingat bahwa pembayaran atas premi kendaraan tersebut telah dilakukan di muka, maka PT.ABDA selaku perusahaan asuransi tetap diwajibkan untuk membayar ganti rugi atas risiko-risiko yang mungkin menimpa kendaraan tersebut.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dan analisa mendalam yang telah diuraikan oleh penulis, maka penulis memperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Tindakan perusahaan pembiayaan yang mewajibkan konsumen untuk melakukan penutupan asuransi pada perusahaan tertentu tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, baik ketentuan dalam :
 - a. pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara mengenai kebebasan berkontrak.
 - b. pasal 6 ayat (1) Undang Undang No.2 tahun 1992 tentang Perasuransian mengenai kebebasan memilih Penanggung.
 - c. pasal 15 Undang Undang No.5 tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat mengenai *tying agreement*.
2. Dalam hal obyek asuransi yang merupakan obyek pembiayaan mengalami kerugian total (*total loss*), maka laporan mengenai klaim tersebut sebelumnya disampaikan terlebih dahulu dari *Customer* kepada perusahaan pembiayaan, baru kemudian perusahaan pembiayaan akan melaporkan kepada perusahaan asuransi. Pihak yang berkedudukan selaku tertanggung bukanlah *customer*, melainkan perusahaan pembiayaan, sebab perusahaan pembiayaan yang memiliki kepentingan asuransi (*insurable interest*) atas objek kendaraan yang telah diberikan sebagai jaminan dari *customer* kepada perusahaan pembiayaan, dimana perusahaan pembiayaan memiliki kepentingan terhadap jaminan tersebut terutama bila debitur wanprestasi. Oleh karena itu pembayaran ganti kerugian akan langsung diberikan kepada perusahaan pembiayaan. Adapun hak-hak ganti rugi kepada *customer* akan dibayarkan dari perusahaan pembiayaan sesuai dengan bagiannya setelah dilakukan penghitungan terlebih dahulu oleh perusahaan pembiayaan.

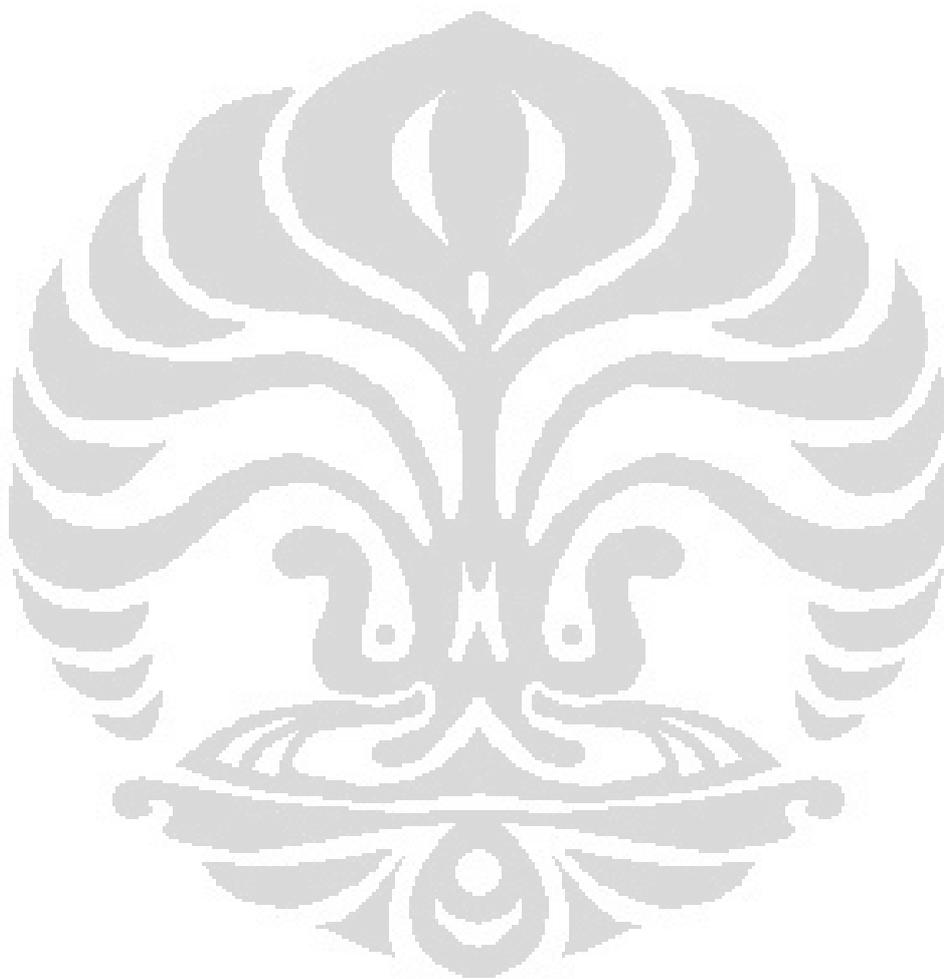
3. Dalam hal risiko terjadi pada saat tertanggung terlambat dalam membayar angsuran, keadaan tersebut sudah tidak lagi mempengaruhi perhitungan pembayaran premi atas objek pembiayaan tersebut sebab pembayaran premi sudah dibayarkan di muka oleh *customer*. Asuransi wajib untuk mengcover ganti kerugian yang menimpa objek pembiayaan tersebut selama jangka waktu pertanggungan tersebut berlangsung.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan penulis, penulis mengemukakan beberapa saran guna mengkritisi permasalahan yang timbul, antara lain sebagai berikut.

1. Bagi pemerintah, perlu disosialisasikan kepada masyarakat luas bahwa tindakan perusahaan pembiayaan yang mewajibkan konsumen untuk melakukan penutupan asuransi pada perusahaan tertentu bukanlah suatu pelanggaran hukum yang dilakukan oleh perusahaan pembiayaan. Hal ini diperuntukkan agar masyarakat luas tidak memiliki persepsi yang salah terkait tindakan perusahaan pembiayaan tersebut serta memiliki pemahaman yang tepat terkait pentingnya melakukan penutupan asuransi.
2. Bagi para pelaku usaha, baik perusahaan pembiayaan maupun perusahaan asuransi wajib menjelaskan isi perjanjian tersebut kepada konsumennya masing-masing secara terperinci, terutama dalam hal kedudukan para pihak dalam perjanjian penutupan asuransi. Siapa yang berkedudukan sebagai Tertanggung harus diperjelas, sehingga pada saat permohonan klaim, *customer* tidak merasa dirugikan. Begitu juga dalam hal terkait risiko yang terjadi saat konsumen terlambat membayar angsuran, harus dipahami betul bahwa asuransi tetap berfungsi melindungi objek kendaraan tersebut sebab premi telah dilunasi di awal proses pembiayaan. Apabila segala sesuatu telah disampaikan secara jelas, maka hal tersebut akan mengurangi kesalahpahaman yang terjadi dan konsumen pun tidak dirugikan.
3. Bagi masyarakat pengguna fasilitas pembiayaan konsumen, harus menyadari hak dan kewajibannya secara jelas baik dalam perjanjian dengan perusahaan pembiayaan maupun dengan perusahaan asuransi. Klausul-klausul dalam

perjanjian harus dibaca secara teliti dan jangan ragu untuk bertanya apabila menemukan kejanggalan atau pemahaman yang minim terhadap isi klausul perjanjian.



Daftar Refrensi

Buku

Abbas, Salim . *Dasar-Dasar Asuransi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 1993.

Artiany, Dewi Tenty Septi. *Reabilitas Perjanjian Baku*. Depok: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2007.

D.B. Permadi, *Asuransi Kendaraan Bermotor*. Jakarta: Lembaga Pendidikan Asuransi Indonesia, 1992.

Fuady, Munir. *Hukum tentang Pembiayaan dalam Teori dan Praktek*. Bandung: PT.Citra Aditya Bakti, 1995.

H.A.L. Cockerell and G.M. Dickinson. *Motor Insurance and The Customer*. London : Sentry Motor Insurance Company Ltd., 1980.

Hartono, Sri Rejeki. *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*. Jakarta: Sinar Grafika, 1997.

Kertonegoro, Sentanoe. *Manajemen Risiko dan Asuransi*. Jakarta: PT.Toko Gunung Agung, 1996.

Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Asuransi Indonesia*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2006.

Prakoso, Djoko. *Hukum Asuransi Indonesia*. Jakarta: PT Rineka Cipta, 2004.

Rachmat, Budi. *Multifinance Handbook: Leasing, Factoring, Consumer Finance*. Jakarta: Pradnya Paramita, 2004.

Sjahdeni, Sutan Remy. *Kebebaasan Berkontrak dan Perlindungan yang Seimbang bagi Para Pihak dalam Perjanjian Kredit Bank di Indoensia*. Jakarta: Institut Bankir Indonesia, 1993.

- Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penulisan Hukum*. Jakarta: UI Press, 1986.
- Sonni Dwiharsono, *Prinsip-Prinsip dan Praktik Asuransi*, (Jakarta: Jakarta Insurance Institute, 1996)
- Sri Mamudji et. al.,. *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*. Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005.
- Subekti. *Hukum Perjanjian*. cet.20. Jakarta: PT. Intermasa, 2004.
- Sunaryo. *Hukum Lembaga Pembiayaan*. Jakarta: Sinar Grafika, 2007.
- Wardana, Kun Wahyu. *Hukum Asuransi: Proteksi Kecelakaan Transportasi*. Bandung: Mandar Maju, 2009

Peraturan Perundang-undangan

- Indonesia. *Undang Undang Usaha Perasuransian*. UU No.2 tahun 1992, LN No.13 tahun 1992, TLN No.3467
- Indonesia, *Peraturan Presiden tentang Lembaga Pembiayaan*, PP No.9 tahun 2009.
- Indonesia, *Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia*, SK No.06/AAUI/2007.
- Menteri Keuangan. *Peraturan Menteri Keuangan tentang Perusahaan Pembiayaan*. Permenkeu No. 84/PMK. 012/2006.
- Indonesia, *Peraturan Menteri Keuangan tentang Penyelenggaraan pertanggung jawaban Asuransi Pada Lini Usaha Asuransi Kendaraan Bermotor*, PMK No.74/PMK.010/2007.

Surat Kabar

Achmad, Fahmi. “Semoga Gunting Itu Kian Tajam”. *Bisnis Indonesia*, (23 Oktober 2010): Hlm.4.

Asworo, Hendry. “Benny Wennas Incar Asuransi”. *Bisnis Indonesia* (28 September 2010): Hlm.f3.

Elisabeth, Berliana. “Asuransi Didesak Fokus *Underwriting*”. *Bisnis Indonesia*, (22 Oktober 2010): Hlm.f8.

Masyahid, Yudi Ali. “Integrasi Transportasi Publik”. *Kontan*, (2 Desember 2010): Hlm.23.

Munawaroh, Siti. “Pasar Mobil Tembus 71.000 Unit”. *Bisnis Indonesia*, (3 Agustus 2010): Hlm.i8.

Saleh, M.Tahir. “Laba Multifinance Naik 43,82%”. *Bisnis Indonesia*, (5 Agustus 2010): Hlm. f3

Saleh, M. Tahir dan Fahmi Achmad. “Ditopang *Underwriting* & Kecermatan Investasi”. *Bisnis Indonesia*, (Jumat, 30 Juli 2010): Hlm. III.

Trianto, Hery “Klaim Asuransi Naik 47,44%”, *Bisnis Indonesia*, (5 Agustus 2010): Hlm. f8

Internet

“Direvisi, Polis Asuransi Kendaraan dan Kebakaran”.
<http://www.suaramerdeka.com/harian/0509/03/eko04.htm>. Diunduh
 pada 24 November 2010.

“Bisakah Motor Kreditan Ditarik Begitu Saja?”.

<http://www.hukumonline.com/berita/baca/h0117765/bisakah-motor->

[kreditan-ditarik-begitu-saja/page/1](http://www.hukumonline.com/berita/baca/h0117765/bisakah-motor-kreditan-ditarik-begitu-saja/page/1). Diunduh pada 12 November 2010.

