



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**ANALISIS HUKUM PEMBAYARAN KLAIM DALAM  
ASURANSI KERUGIAN MUATAN KAPAL (MARINE CARGO  
INSURANCE) TERKAIT DENGAN KEDUDUKAN PRINSIP  
INDEMNITAS DAN KONDISI *DEDUCTIBLE***

**(STUDI KASUS: HUBUNGAN ASURANSI PT ABC DENGAN PERUSAHAAN  
ASURANSI XYZ)**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana hukum**

**NANDA FEBRIANI**

**0806342812**

**FAKULTAS HUKUM**

**PROGRAM KEKHUSUSAN KEGIATAN EKONOMI**

**DEPOK**

**JANUARI 2012**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

**Nama : Nanda Febriani**

**NPM : 0806342812**

**Tanda Tangan :**



**Tanggal : 20 Januari 2012**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh:

Nama : Nanda Febriani

NPM : 0806342812

Program Studi : Ilmu Hukum

Judul Skripsi : Analisis Hukum Pembayaran Klaim dalam Asuransi Kerugian Muatan Kapal (Marine Cargo Insurance) Terkait Dengan Kedudukan Prinsip Indemnitas dan Kondisi *Deductible* (Studi Kasus: Hubungan Asuransi PT ABC Dengan Perusahaan Asuransi XYZ)

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

### DEWAN PENGUJI

Pembimbing I : Kornelius Simanjuntak S.H., M.H. (.....)

Pembimbing II: Brian Amy Prastyo. S.H., M.L.I. (.....)

Penguji : Henny Marlyna, S.H., M.H., ML.I. (.....)

Penguji : Rosewitha Irawati, S.H., ML.I. (.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 20 Januari 2012

## KATA PENGANTAR/UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur saya panjatkan kepada ALLAH SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat dan Salam semoga selalu tercurah kepada Nabi Muhammad SAW sebagai pembawa Islam yang sempurna dan pemberi peringatan yang nyata kepada setiap manusia. 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 berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Kornelius Simanjuntak dan Bang Brian A. Prasetyo, sebagai dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan skripsi ini;
2. Kedua orangtua tercinta, Oscar Boestami dan Endrial, Abang Osman, Abang Ade, Nadia, Ami, Nining, Tommy, Ka Oky, Dira dan semua keluarga saya yang telah memberikan bantuan dukungan material dan moral; dan
3. Sahabat yang telah banyak membantu saya dalam menyelesaikan skripsi ini Ika, Rinchi, Tiwie, Sellya, Dian, Ernis, Tia, Desti, Dita, Ve, Okta, Jane, Fani, Ananti, Madel, Anandhita, Egita, Upik. Dan lainnya yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Akhir kata, saya berharap Tuhan YME berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga skripsi ini membawa manfaat pengembangan ilmu.

Depok, 20 Januari 2012

Penulis

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

---

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

Nama : Nanda Febriani

NPM : 0806342812

Program Studi : Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Jenis Karya : Skripsi

demikian 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:

Analisis Hukum Pembayaran Klaim dalam Asuransi Kerugian Muatan Kapal (Marine Cargo Insurance) Terkait Dengan Kedudukan Prinsip Indemnitas dan Kondisi *Deductible* (Studi Kasus: Hubungan Asuransi PT ABC Dengan Perusahaan Asuransi XYZ)

berserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*data base*), 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: Depok

Pada tanggal: 20 Januari 2012

Yang menyatakan



(Nanda Febriani)



## ABSTRAK

Nama : Nanda Febriani  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Judul : Analisis Hukum Pembayaran Klaim dalam Asuransi Kerugian Muatan Kapal (Marine Cargo Insurance) Terkait Dengan Kedudukan Prinsip Indemnitas dan Kondisi *Deductible* (Studi Kasus: Hubungan Asuransi PT ABC Dengan Perusahaan Asuransi XYZ)

Pengangkutan barang merupakan salah satu unsur penopang lancarnya keberlangsungan suatu kegiatan usaha. Dalam proses pengangkutan laut pengusaha sering dihadapkan dengan adanya berbagai macam *risiko*. Oleh karena itu dibutuhkan suatu perjanjian asuransi berupa asuransi muatan laut (*marine cargo insurance*). Prinsip indemnitas adalah prinsip dasar atas asuransi kerugian, prinsip ini menjelaskan dalam hal tertanggung mengalami kerugian, ganti rugi yang diberikan mengembalikannya pada posisi keadaan semula sesaat sebelum kerugian terjadi, namun tidak lebih. Pengaturan prinsip indemnitas tercantum dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD). Polis terbuka dalam Asuransi muatan kapal (*marine cargo open cover*) memuat ketentuan terperinci. Klausul pengurang klaim (*deductible*) adalah kondisi dimana tertanggung menanggung atas *risiko* sendiri yakni atas kerugian yang kecil, adapun besaran kerugian kecil yang diperjanjikan telah dijelaskan dalam polis terbuka (*marine cargo open cover*). Dalam prakteknya, tertanggung sering kali mengajukan tuntutan ganti rugi dengan kurang memperhatikan ketentuan dalam polis, sehingga dalam pembayaran klaim ditemukan adanya perbedaan besaran. Pada akhirnya penelitian ini menjelaskan bahwa sebenarnya kondisi *deductible* dalam asuransi muatan kapal tidak bertentangan dengan prinsip indemnitas dalam KUHD.

Kata Kunci : Prinsip Indemnitas, asuransi muatan laut, kondisi *deductible*, pembayaran klaim.

## ABSTRACT

Nama : Nanda Febriani  
Study Program : Ilmu Hukum  
Title : Legal analysis of The Claims Payment in Marine Cargo Insurance Corresponds to The position of the Principle of Indemnity and Deductible Condition (Case Study: The Contract Insurance of PT ABC with insurance company XYZ)

Conveyance of goods is one of the elements that supports continuity of a business activity. In the process of marine conveyance, industrialist is often encountered several of risks. Therefore, marine conveyance needs the insurance in the form that is marine cargo insurance. Principle of indemnity is the basic principle of loss insurance, this principle explains in terms of the insured suffers a loss, indemnity given returns insured into the condition a moment before loss occurs, but is never to receive more. Arrangement of the principle of indemnity listed in KUHD. Open cover policy in marine cargo insurance contains detailed provisions. Deductible clause is a condition in which the insured bear the risk by it self of the small loss, the value of a small loss that agreed has been described in open policy. In practice, the insured is often makes a claim to insurer with less notice to the provisions in the insurance policy, so that the difference of value in claim payment is found. In the end this research explains that the actual condition of the deductible in marine cargo insurance is not conflict with the principle of indemnity in KUHD.

Key Words : Principle of indemnity, marine cargo insurance, deductible clause, claim payment.

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERYATAAN ORISINALITAS.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	v
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang Permasalahan.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	4
1.3 Tujuan Penulisan.....	5
1.4 Definisi Operasional.....	5
1.5 Metode Penulisan.....	6
1.6 Kegunaan Teoritis Dan Praktis.....	7
1.7 Sistematika Penulisan.....	8
<b>BAB II HAL-HAL KHUSUS YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERJANJIAN PERTANGGUNGAN KERUGIAN.....</b>	<b>10</b>
2.1 Pengertian Asuransi.....	10
2.2. Perjanjian Asuransi.....	11
2.2.1 Tujuan Asuransi Kerugian.....	16
2.2.1.1 Teori Pengalihan <i>Risiko</i> .....	16
2.2.1.2 Pembayaran Ganti Rugi.....	17
2.2.2 Polis.....	17
2.2.2.1 Makna dan Fungsi Polis.....	19
2.2.2.2 Syarat-syarat polis.....	21
2.2.3 Premi Asuransi.....	22
2.3 Prinsip-prinsip Asuransi.....	23
2.3.1 Prinsip Indemnitas.....	23
2.3.2 Prinsip Kepentingan.....	28
2.3.3 Prinsip Kejujuran yang Sempurna ( <i>utmost good faith</i> ).....	29
2.4 Macam Penutupan Pertanggungan.....	30
2.5 Penutupan Asuransi.....	33
<b>BAB III ASURANSI MUATAN KAPAL (<i>MARINE CARGO INSURANCE</i>).....</b>	<b>35</b>
3.1 Sejarah Asuransi Angkutan Laut.....	36
3.2 Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi (Prosedur Pengajuan Klaim).....	39

3.3 Jenis Polis Asuransi Muatan Kapal ( <i>Marine Cargo Insurance</i> ).....	42
3.3.1 <i>Open Cover Policy</i> .....	43
3.3.2 <i>Floating Policy</i> .....	45
3.4 Kondisi Standar Pertanggungan Asuransi Muatan Kapal ( <i>Marine Cargo Insurance</i> ).....	47
3.5 Kondisi <i>Franchise</i> dan Kondisi <i>Deductible</i> .....	54
3.5.1 Kondisi <i>Franchise</i> .....	54
3.5.2 Kondisi <i>Deductible</i> .....	55
3.6 Risiko Barang Cair.....	56
3.7 Klausul “ <i>All Risk</i> ” dalam hal pembuktian.....	57

**BAB IV ANALISIS BESARAN PEMBAYARAN KLAIM ASURANSI KERUGIAN PENGANGKUTAN LAUT DIKAITKAN DENGAN KEDUDUKAN PRINSIP INDEMNITAS DAN KLAUSUL PENGURANG KLAIM.....59**

4.1 Kasus Posisi.....	59
4.2 Kedudukan Prinsip Indemnitas pada Penerapan Klausul <i>Deductible</i> dalam Pembayaran Klaim .....	64
4.3 Klausul Pengurang Klaim yang lebih menguntungkan ( <i>deductible</i> atau <i>Franchise</i> ) dalam Asuransi Muatan Laut dalam Studi Kasus.....	69
4.4 Prosedur Pengajuan Klaim dalam Asuransi Kerugaian Muatan Laut..	72

**BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

5.1 Kesimpulan.....	75
5.2 Saran.....	76

**DAFTAR PUSTAKA**

## DAFTAR LAMPIRAN

1. Dokumen pengangkutan barang dengan kapal GZ dengan B/L No.2736-3: Polis pengangkutan barang (*marine cargo policy*); surat pernyataan subrogasi; surat pengajuan klaim (*claim letter*); konosemen (*bill of lading*); Faktur penjualan (*commercial invoice*).
2. Dokumen pengangkutan barang dengan kapal GZ dengan B/L No.2736-2: Polis pengangkutan barang (*marine cargo policy*); konosemen (*bill of lading*); Faktur penjualan (*commercial invoice*); Bukti pembayaran klaim.
3. Dokumen pengangkutan barang dengan kapal TS dengan B/L No. 495 051 515: Polis pengangkutan barang (*marine cargo policy*); surat pengajuan klaim (*claim letter*); surat pernyataan subrogasi; Packing list.
4. Dokumen pengangkutan barang dengan kapal TR dengan B/L No.455 081 3466: Polis pengangkutan barang (*marine cargo policy*); konosemen (*bill of lading*); Faktur penjualan (*commercial invoice*)
5. Dokumen pengangkutan barang dengan kapal TR dengan B/L No.455 0813472: Polis pengangkutan barang (*marine cargo policy*); surat pernyataan subrogasi; konosemen (*bill of lading*); Faktur penjualan (*commercial invoice*); Bukti pembayaran klaim.
6. Dokumen pengangkutan barang dengan kapal SK dengan B/L No. POBUSOHSPYK0221: Polis pengangkutan barang (*marine cargo policy*); surat pernyataan subrogasi; surat pengajuan klaim (*claim letter*); konosemen (*bill of lading*); Faktur penjualan (*commercial invoice*)
7. *Marine Cargo Open Policy* NO. MAR/OPEN/031/2011

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Permasalahan

Pengangkutan barang merupakan salah satu unsur penopang lancarnya keberlangsungan suatu kegiatan usaha yang diselenggarakan oleh pengusaha. Dalam prosesnya baik melalui darat, udara maupun laut, pengangkutan barang akan selalu dihadapi dengan risiko-risiko yang memungkinkan terjadinya berbagai macam kerugian. Dalam hal untuk menanggulangi kemungkinan terjadinya risiko-risiko tersebut, khususnya dalam proses pengangkutan barang melalui laut yang selanjutnya akan dibahas lebih mendalam, sudah sewajarnya pengguna jasa pengangkutan laut membutuhkan adanya suatu penjaminan yakni berupa asuransi kerugian muatan kapal (*marine cargo insurance*).

Asuransi atau pertanggungan, didalamnya selalu mengandung pengertian risiko. Risiko yang dimaksud adalah risiko yang belum pasti karena masih tergantung pada suatu peristiwa yang belum pasti pula.<sup>1</sup> Berbeda dengan perjanjian untung-untungan, dalam perjanjian asuransi terdapat pengalihan risiko dari tertanggung kepada penanggung diimbangi adanya pembayaran premi oleh tertanggung yang seimbang dengan beratnya risiko yang dialihkan, meskipun dapat diperjanjikan kemungkinan prestasi itu tidak perlu seimbang. Dalam perjanjian untung-untungan (*change agreement*) para pihak sengaja melakukan perbuatan untung-untungan yang tidak digantungkan pada prestasi yang seimbang, misalnya pada perjudian dan pertaruhan.<sup>2</sup>

Perjanjian asuransi pada dasarnya tidak mempunyai formalitas tertentu. Perjanjian ini termasuk semua syarat-syarat secara material benar-benar

---

<sup>1</sup>Sri Rejeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, (Jakarta: Sinar Grafika, 1995), hlm 12.

<sup>2</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2006), hlm. 16.

ditentukan oleh para pihak sepenuhnya. Jadi, kata sepakat pada perjanjian asuransi atau perjanjian pertanggungan merupakan dasar atau landasan bagi ada atau tidak adanya perjanjian asuransi. Namun disisi lain dengan tegas dan jelas undang-undang menyatakan bahwa perjanjian asuransi harus diadakan atas dasar adanya akta yang disebut polis.<sup>3</sup>

Dalam uraian di muka diutarakan bahwa fungsi asuransi adalah mengalihkan risiko atau membagi risiko yang kemungkinan diderita atau dihadapi oleh tertanggung karena terjadi sesuatu peristiwa yang tidak pasti. Oleh karena itu, besarnya ganti kerugian yang diterima oleh tertanggung harus seimbang dengan kerugian yang dideritanya. Hal ini yang merupakan inti dari prinsip indemnitas. Prinsip ini tercermin dari Pasal 246 KUHD, yaitu pada bagian kalimat "untuk memberikan pengantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa tertentu."

Didalam perjanjian pertanggungan itu adalah penting bagi penanggung sejak saat perjanjian itu diadakan untuk mengetahui berapakah jumlah maksimum dari prestasinya. Jumlah ini disebut jumlah yang dipertanggungkan atau uang pertanggungan. Di dalam suatu pertanggungan kerugian mengenai berapakah maksimum dari penggantian kerugian yang harus diberikan oleh penanggung, sangat perlu diketahui sebelumnya. Jumlah yang ditentukan ini yang disebut jumlah yang dipertanggungkan, berfungsi sebagai jumlah maksimum terhadap mana penanggung terikat untuk menggantikannya apabila kerugian telah terjadi.<sup>4</sup>

Dalam pengangkutan barang melalui laut, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya rentan menghadapi beraneka ragam risiko yang akan menimbulkan kerugian, mulai dari adanya risiko penyusutan barang hingga pada risiko adanya perang. Mengingat hal tersebut, merupakan suatu hal yang wajar apabila tertanggung menginginkan penutupan yang lengkap atas risiko yang mungkin

---

<sup>3</sup> Sri Rejeki Hartono, *op.cit.*, hal 123.

<sup>4</sup>Emmy Pangaribuan Simajuntak, *Hukum Pertanggungan (Pokok-pokok Pertanggungan Kerugian, Kebakaran dan Jiwa)*, (Yogyakarta: Seksi Hukum Dagang pada Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada), hlm. 43.

akan terjadi. Dengan pertimbangan tersebut, serta memang nilai dari barang-barang yang dimuat dalam suatu pengangkutan laut itu adalah bernilai besar maka tidak mengherankan suatu perjanjian asuransi kerugian muatan kapal, dalam mekanisme penghitungan-penghitungan aspek-aspek dalam perasuransianya adalah dengan adanya jumlah nominal yang besar-besar pula. Terkait dengan nominal yang besar tersebut, merupakan suatu hal yang menarik untuk diteliti ketika ada rincian tuntutan klaim yang diajukan oleh tertanggung pada kenyataannya dilapangan sering berbeda atau ada suatu selisih penghitungan dalam besaran pembayaran dikabulkan oleh penanggung.

Terkait dengan *Marine Cargo Insurance*, terdapat 3 (tiga) cara untuk mengasuransikan pengangkutan barang melalui laut. Pertama, fakultatif yaitu mempertanggungkan pengangkutan barang setiap terjadinya pengiriman. Kedua, *Floating Policy* yakni mengasuransikan untuk beberapa kali pengangkutan yang telah direncanakan dengan sekaligus<sup>5</sup>. Ketiga, *open cover* yaitu *Open Policy* adalah pengasuransian untuk periode 12 bulan yang berlaku untuk semua jenis pengiriman barang (*cargo*) dan ke tempat tujuan yang telah disepakati para pihak sebelumnya.<sup>6</sup> Adapun studi kasus yang akan dikemukakan dalam penelitian ini, yaitu perjanjian penanggungan asuransi muatan laut yang mengikat para pihak dalam bentuk polis *terbuka* yaitu *Marine Cargo Open Policy* No.MAR/OPEN/031/2011. Mengenai besaran pembayaran klaim yang akan dianalisis maka ketentuan dalam polis tersebutlah yang nantinya akan menjadi suatu dasar atas besaran ganti rugi yang dilakukan Perusahaan Asuransi XYZ selaku penanggung kepada PT ABC selaku tertanggung.

Berdasarkan penjabaran diatas, tulisan ini akan meneliti mengenai hubungan asuransi yang dibangun antara tertanggung dan penanggung yang tercermin dari perjanjian asuransi yang mengikat para pihak, dan akan dikaitkan

---

<sup>5</sup>PT. Procare Indonesia  
“<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:4jbOFR3bpzEJ:www.procare-indonesia.com/%3Fmodul%3Dproduct%26p%3Dmarine+tanggung+jawab+terkait+marine+cargo+open+policy&cd=5&hl=id&ct=clnk&gl=id>” diunduh 19 September 2011.

<sup>6</sup>Imam musjab, <http://ahliasuransi.com/asuransi-pengangkutan-barang-marine-cargo-insurance/> diunduh 19 September 2011.

dengan prinsip-prinsip yang menjadi dasar atas keberlakuan asuransi kerugian, salah satu prinsip yang menjadi karakteristik dari asuransi kerugian yakni adanya prinsip indemnitas yaitu adanya jaminan atas ganti rugi, dimana dalam prinsip ini memiliki pandangan bahwa perjanjian asuransi bukan untuk mendapatkan sesuatu yang lebih besar, lebih baru, lebih mendapatkan keuntungan melainkan untuk mengembalikan posisi keuangan tertanggung kepada posisi keuangan semula sebelum terjadi kerugian atas obyek yang diasuransikan. Dalam hal ini mencegah tertanggung memperoleh keuntungan yang tidak sah.<sup>7</sup>

## 1.2 Perumusan Masalah

Seuraian dengan permasalahan tersebut, maka pokok permasalahan yang dapat dirumuskan adalah sebagai berikut:

1. Apakah penerapan suatu ketentuan risiko sendiri (*deductible*) dalam perjanjian asuransi muatan kapal antara PT ABC dan Perusahaan Asuransi XYZ bertentangan dengan prinsip ganti kerugian (indemnitas)?
2. Klausul pengurang klaim manakah yang lebih menguntungkan bagi PT ABC (selaku tertanggung) mengingat nilai kerugian atas klaim yang diajukan dalam periode Maret s.d Oktober 2011 rata-rata besaran kerugian adalah berkisar dari 28.259 MT (0,564%) s.d 64.186 MT (1,954%)?
3. Bagaimana prosedur pengajuan klaim dalam perjanjian asuransi kerugian muatan laut (Marine Cargo Insurance) antara PT ABC dan Perusahaan Asuransi XYZ?

---

<sup>7</sup>Kornelius Simajuntak, Kuliah IV Hukum Asuransi, Fakultas Hukum Univesitas Indonesia, 2011

### 1.3 Tujuan Penulisan

Tujuan umum dari penelitian ini adalah untuk mengkaji pengaturan pembayaran klaim kepada tertanggung sesuai dengan ketentuan dalam polis yang telah dibuat.

Adapun tujuan khusus dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui kedudukan prinsip indemnitas (ganti kerugian) terhadap penerapan suatu ketentuan risiko sendiri (*deductible*) dalam asuransi muatan kapal (*marine cargo insurance*)
2. Mengetahui klausul pengurang klaim yang lebih menguntungkan bagi tertanggung.
3. Mengetahui prosedur pengajuan klaim dalam perjanjian asuransi muatan kapal.

### 1.4 Definisi Operasional

Dalam penulisan ini akan dibahas mengenai sistem pertanggungan asuransi kerugian pengangkutan laut. Menurut Pasal 246 KUHD, Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seseorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena sesuatu peristiwa yang tak tertentu.

Dari pasal 246 KUHD dapat disimpulkan bahwa premi merupakan kewajiban tertanggung untuk membayar kepada penanggung sebagai kontraprestasi dari ganti kerugian yang akan diberikan oleh penanggung, harus diketahui berapa nilai atau harga dari obyek yang diasuransikan.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup>Man Suparman Sastrawidjaja, *Aspek-Aspek Hukum Asuransi dan Surat Berharga*, (Bandung: Alumni, 2003), hal 30.

Polis dalam asuransi adalah suatu pertanggungan harus dibuat secara tertulis dalam suatu akta, hal ini sesuai dengan ketentuan pasal 255 KUHD.

Obyek Asuransi (*voorwerp der verzekering*), pasal 268 KUHD mengatakan bahwa yang dapat menjadi obyek asuransi ialah semua kepentingan yang:

- a) Dapat dinilai dengan sejumlah uang (*op geld waardeerbaar*),
- b) Dapat takluk pada macam-macam bahaya (*aan gevaar onderhevig*),
- c) Tidak dikecualikan oleh undang-undang.

Dalam Bab kelima A tentang pengangkutan barang, pada pasal 466 KUHD disebutkan bahwa pengangkutan dalam arti bab ini ialah barang siapa yang, baik dengan persetujuan penyewaan kapal menurut waktu atau penyewaan kapal menurut perjalanan, baik dengan sesuatu persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang seluruh bagian atau sebagian melalui lautan.

Asuransi muatan pengangkutan laut (*marine cargo insurance*) adalah suatu kontrak dalam mana pihak penanggung berjanji akan memberikan penggantian kepada tertanggung atas setiap kerugian laut setinggi-tingginya sejumlah yang disetujui (*Marine Insurance Act 1906 Article 1*).

*Deductible* berarti potongan. Kondisi *deductible*, penanggung hanya membayar ganti rugi kepada tertanggung atas kerugian diatas potongan.

### 1.5 Metode Penulisan

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif. Tujuan dari penelitian yuridis normatif adalah menelaah norma hukum tertulis. Adapun teknik pengumpulan data adalah dengan data sekunder yakni dengan studi dokumen. Jenis-jenis data sekunder dapat dikategorikan dalam dua

kelompok, data sekunder bersifat pribadi dan data sekunder yang bersifat publik.<sup>9</sup> Dalam penelitian yang akan digunakan data sekunder berupa peraturan yang tercantum dalam KUHD serta dokumen-dokumen terkait dengan perjanjian asuransi kerugian muatan pengangkutan laut yakni antara lain polis asuransi, kronologis kerusakan, *letter of statement* (atas kerusakan barang), *letter of indemnity*, *notice of claim* dan *claim note to insurance company*.

Tipe penelitian yang ada dilakukan adalah penelitian eksplanatoris. Adapun tujuan penelitian eksplanatoris adalah menggambarkan atau menjelaskan lebih dalam suatu gejala. Penelitian ini bersifat mempertegas hipotesa<sup>10</sup>. Oleh karena tipe penelitian adalah tipe penelitian eksplanatoris, maka bentuk hasil penelitian akan bersifat eksplanatoris analitis.<sup>11</sup>

Mengingat tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pelaksanaan pembayaran klaim perusahaan terhadap tuntutan klaim dari tertanggung, maka metode analisis data yang sesuai adalah kualitatif. Dari sudut penerapannya, penelitian ini adalah penelitian berfokus pada masalah, suatu penelitian yang menghubungkan penelitian murni dengan penelitian terapan. Dalam penelitian ini permasalahan yang diteliti didasarkan pada teori atau dilihat kaitannya antara teori dengan praktek. Penelitian ini disebut juga dengan *problem focused research*.<sup>12</sup>

## 1.6 Kegunaan Teoritis Dan Praktis

Kegunaan teoritis penelitian ini adalah untuk pengembangan pengetahuan ilmu hukum, khususnya mengenai asuransi kerugian dalam muatan pengangkutan laut di Indonesia.

Kegunaan praktis dari penelitian ini adalah mengkaji mengenai asuransi kerugian di Indonesia secara lebih komprehensif, terutama mengenai kegiatan

---

<sup>9</sup> Sri Mamudji, *et al.*, *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, (Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005), hlm. 31.

<sup>10</sup> Sri Mamudji, *et al.*, *op.cit.*, hal 4.

<sup>11</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press, 2008), hal. 50.

<sup>12</sup> Sri Mamudji, *et al.*, *op.cit.*, hal 5.

pembayaran klaim perusahaan asuransi dalam asuransi kerugian muatan pengangkutan laut yang didasari atas keberlakuan polis yakni *marine cargo open policy* dalam asuransi kerugian muatan pengangkutan laut tersebut.

### 1.7 Sistematika Penulisan

Dalam penulisan penelitian ini, adapun sistematika yang disajikan adalah sebagai berikut:

#### BAB I PENDAHULUAN

Bab ini akan menjelaskan mengenai latar belakang dari mengapa penelitian ditulis, serta dilengkapi dengan adanya latar belakang permasalahan, perumusan masalah, tujuan penulisan, kerangka konsepsi dan metode penelitian yang penulis lakukan serta adanya kegunaan teoritis dan praktis dalam penelitian ini.

#### BAB II ASURANSI KERUGIAN

Dalam bab ini akan dijelaskan mengenai pengertian dari asuransi kerugian, pengaturan, prinsip-prinsip mendasar dari asuransi kerugian terutama prinsip indemnitas (jaminan atas ganti rugi), macam penutupan pertanggungan dari asuransi kerugian, serta penjelasan mengenai prosedur pengajuan klaim dalam asuransi kerugian.

### BAB III ASURANSI MUATAN KAPAL (*MARINE CARGO INSURANCE*)

Bab ini akan menjelaskan mengenai sejarah asuransi muatan kapal, pengertian-pengertian terkait asuransi muatan kapal, pengaturan, jenis-jenis polis marine cargo insurance terkait mekanisme open cover, kondisi pertanggunggaan dalam asuransi muatan kapal terkait dengan adanya klausul-klausul dalam *marine cargo insurance*.

### BAB IV ANALISIS

Bab ini akan menjelaskan mengenai kasus posisi, kedudukan prinsip indemnitas terkait adanya kondisi *deductible*, Klausul pengurang klaim yang sesuai dengan kasus posisi dan prosedur pengajuan klaim dalam asuransi kerugian muatan laut.

### BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan atas kedudukan prinsip indemnitas dalam pelaksanaan pembayaran klaim dalam asuransi kerugian muatan pengangkutan laut (*marine cargo insurance*).

## BAB 2

### HAL-HAL KHUSUS YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERJANJIAN PERTANGGUNGAN KERUGIAN

#### 2.1 Pengertian Asuransi

Asuransi atau dalam bahasa Belanda “*verzekering*” berarti pertanggungan. Pengertian resmi atau otentik asuransi disebutkan dalam pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang menentukan bahwa asuransi pada umumnya adalah suatu persetujuan dimana pihak yang menjamin berjanji kepada pihak yang dijamin, untuk menerima sejumlah uang premi sebagai pengganti kerugian, yang mungkin akan diderita oleh yang dijamin, karena akibat dari suatu peristiwa yang belum jelas akan terjadi.<sup>1</sup>

Definisi yang lebih luas daripada definisi dalam pasal 246 KUHD adalah definisi asuransi dalam Pasal 41 New York *Insurance Law*. Menurut ketentuan pasal 41 New York *Insurance Law*:<sup>2</sup>

*“The insurance contract is any agreement or other transaction whereby one party herein called the insurer, is obligated to confer benefit of pecuniary value upon another party herein called the insured or beneficiary, dependent up on the happening of a fortuitous event in which the insured of beneficiary has, or expected to have at the time of such happening a material interest which will be adversely affected by happening of such event. A fortuitous event is any occurrence or failure to occur which is or is assumed by the parties to be, to a substantial extend beyond the control of either party.”*

Dalam definisi tersebut digunakan kata-kata *to confer benefit of pecuniary value*, tidak digunakan kata-kata *to confer indemnity of pecuniary value*. Pengertian benefit tidak hanya meliputi ganti kerugian terhadap harta kekayaan, tetapi juga meliputi pengertian “yang ada manfaatnya” bagi tertanggung. Jadi,

---

<sup>1</sup> Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*, (Jakarta: Intermasa, 1994), hal 1.

<sup>2</sup> Abdulkadir Muhammad, *op.cit* , hal 10.

termasuk juga pembayaran sejumlah uang pada asuransi<sup>3</sup> jiwa. Definisi dalam Pasal 41 New York *Insurance Law* meliputi asuransi kerugian dan asuransi jumlah. Rumusan tersebut lebih memuaskan dari pada rumusan Pasal 246 KUHD.<sup>4</sup>

## 2.2. Perjanjian Asuransi

Asuransi dalam terminologi hukum merupakan suatu perjanjian, oleh karena itu perjanjian itu sendiri perlu dikaji sebagai acuan menuju pada pengertian dari perjanjian asuransi. Pada dasarnya setiap perjanjian meliputi hal-hal tersebut dibawah ini:<sup>5</sup>

1. Perjanjian selalu menciptakan hubungan hukum.
2. Perjanjian menunjukkan adanya kemampuan atau kewenangan menurut hukum.
3. Perjanjian mempunyai atau berisikan suatu tujuan, bahwa pihak yang satu akan memperoleh dari pihak yang lain suatu prestasi yang mungkin memberikan sesuatu, melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu.
4. Dalam setiap perjanjian, kreditur berhak atas prestasi dari debitur, yang dengan suka rela akan memenuhinya.
5. Bahwa dalam setiap perjanjian debitur wajib dan bertanggung jawab melakukan prestasinya sesuai dengan isi perjanjian.

Asuransi merupakan salah satu jenis perjanjian khusus yang diatur dalam KUHD. Sebagai perjanjian, maka ketentuan syarat-syarat sah suatu perjanjian dalam KUH Perdata berlaku juga bagi perjanjian asuransi. Syarat-syarat sah suatu perjanjian diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata. Menurut ketentuan pasal

---

<sup>3</sup> *Ibid*, hal 10.

<sup>4</sup> *Ibid*, hal 11.

<sup>5</sup> Sri Rejeki Hartono, *op.cit.*, hal 82.

tersebut, ada 4 (empat) syarat sah suatu perjanjian, yakni sepakat mereka yang mengikatkan dirinya; kecakapan untuk berbuat suatu perikatan; suatu hal tertentu; dan suatu sebab yang halal.<sup>6</sup> Berikut penjelasan atas keempat syarat-syarat tersebut:

### 1. Kesepakatan

Tertanggung dan penanggung sepakat mengadakan perjanjian asuransi. Kesepakatan tersebut meliputi:<sup>7</sup>

- a. benda yang menjadi obyek asuransi;
- b. pengalihan risiko dan pembayaran premi;
- c. peristiwa tidak pasti (*evenemen*) dan ganti kerugian;
- d. syarat-syarat khusus asuransi;
- e. dibuat secara tertulis yang disebut polis.

Kesepakatan antara tertanggung dan penanggung dibuat secara bebas, artinya tidak berada dibawah pengaruh, tekanan, atau paksaan pihak tertentu. Kedua belah pihak sepakat menentukan syarat-syarat perjanjian asuransi sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Dalam Pasal 6 ayat (1) Undang-Undang No. 2 Tahun 1992 ditentukan bahwa penutupan asuransi atas objek asuransi harus didasarkan pada kebebasan memilih penanggung kecuali bagi Program Asuransi Sosial.<sup>8</sup>

### 2. Kecakapan pihak-pihak untuk mengikat diri

Kedua pihak tertanggung dan penanggung berwenang melakukan perbuatan hukum yang diakui undang-undang. Kewenangan itu ada yang bersifat subjektif dan ada yang bersifat objektif. Kewenangan subjektif artinya kedua pihak sudah dewasa, sehat ingatan, tidak berada dibawah

---

<sup>6</sup> Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, hal 49.

<sup>7</sup> *Ibid*, hal 49.

<sup>8</sup> *Ibid*.

perwalian (*trusteeship*), atau pemegang kuasa yang sah. Kewenangan objektif artinya bertanggung mempunyai hubungan yang sah dengan benda objek asuransi karena benda tersebut adalah kekayaan miliknya sendiri.<sup>9</sup> Penanggung adalah pihak yang sah mewakili Perusahaan Asuransi berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan. Apabila asuransi yang diadakan itu untuk kepentingan pihak ketiga, maka bertanggung yang mengadakan asuransi itu mendapat kuasa atau pembenaran dari pihak ketiga yang bersangkutan.<sup>10</sup>

### 3. Suatu hal tertentu

Objek tertentu dalam Perjanjian Asuransi adalah objek yang diasuransikan dapat berupa harta kekayaan dan kepentingan yang melekat pada harta kekayaan, dapat pula berupa jiwa atau raga manusia. Objek tertentu berupa harta kekayaan dan kepentingan yang melekat pada harta kekayaan terdapat pada Perjanjian Asuransi Kerugian. Pengertian objek tertentu adalah bahwa identitas objek asuransi tersebut harus pasti dan jelas. Karena yang mengasuransikan objek itu adalah bertanggung, maka dia harus mempunyai hubungan langsung atau tidak langsung dengan objek asuransi itu. Dikatakan ada hubungan langsung apabila bertanggung memiliki sendiri harta kekayaan yang menjadi objek asuransi itu. Dikatakan ada hubungan tidak langsung apabila bertanggung hanya mempunyai kepentingan atas objek asuransi. Bertanggung harus dapat membuktikan bahwa dia adalah benar sebagai pemilik atau mempunyai kepentingan atas objek tersebut.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> *Ibid*, hal 50.

<sup>10</sup> *Ibid*, hal 51.

<sup>11</sup> *Ibid*, hal 52.

Pada ketentuan Pasal 268 KUHD, dikatakan mengenai hal-hal apa saja yang dapat dijadikan objek asuransi, adapun hal-hal tersebut adalah semua kepentingan yang:<sup>12</sup>

- 1) dapat dinilai dengan jumlah uang (*op geld waardeerbaar*).
  - 2) dapat takluk pada macam-macam bahaya (*aan gevaar on derhevig*).
  - 3) tidak dikecualikan oleh Undang-undang.
4. Sebab yang diperbolehkan (kausa yang halal)

Kausa yang halal maksudnya adalah isi perjanjian asuransi itu tidak dilarang undang-undang, tidak bertentangan dengan ketertiban umum, dan tidak bertentangan dengan kesusilaan. Contoh, asuransi yang berkausa tidak halal adalah mengasuransikan benda yang dilarang undang-undang untuk diperdagangkan, mengasuransikan benda, tetapi bertanggung tidak mempunyai kepentingan, jadi hanya spekulasi yang sama dengan perjudian. Asuransi bukan perjudian atau pertaruhan.<sup>13</sup>

Perjanjian pertanggungguan itu adalah bebas dalam bentuknya. Untuk terjadinya Perjanjian itu tidak diharuskan adanya syarat-syarat yang lebih dari apa yang telah ditetapkan di dalam pasal 1320 BW. Menurut pasal 257 KUHD Perjanjian pertanggungguan itu ada, segera setelah tercapai persesuaian kehendak antara kedua pihak. Untuk berlaku sah Perjanjian Pertanggungguan, tidak tergantung pada adanya suatu syarat formalitas atau akta. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa sifat perjanjian pertanggungguan itu adalah konsensuil.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Djoko Prakoso, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2004), hal 83. Lihat juga Pasal 268 KUHD adalah sebagai berikut:

Suatu pertanggungguan dapat mengenai segala kepentingan yang dapat dinilai dengan uang, dapat diancam oleh suatu bahaya dan tidak dikecualikan oleh Undang-undang.

<sup>13</sup> Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, hal 52.

<sup>14</sup> Emmy Pangaribuan Simajuntak, *op.cit.*, hal 18.

Batasan perjanjian secara formal terdapat dalam Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Pasal 246 KUHD:

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

Menurut Prof. P.L. Wery dalam bukunya *Hoofzaken van het verzekingsrecht* bahwa dari batasan pasal 246 KUH Dagang Indonesia, yang sama dengan Pasal 246 juga dari *Wetboek van koophandel* menyimpulkan bahwa pasal tersebut mengandung tiga sifat pokok dari perjanjian asuransi atau pertanggungan sebagai berikut:<sup>15</sup>

1. Asuransi pada dasarnya merupakan kontrak atau perjanjian ganti kerugian atau kontrak indemnitas pihak yang satu (penanggung) mengingat dirinya terhadap pihak yang lain (pengambil asuransi atau tertanggung) untuk mengganti kerugian yang mungkin diderita olehnya.
2. Asuransi merupakan perjanjian bersyarat, dalam arti bahwa penanggung mengganti kerugian pihak tertanggung ditentukan atau tertanggung pada peristiwa yang tidak dapat dipastikan lebih dulu.
3. Asuransi merupakan perjanjian timbal balik. Dan penanggung terdapat ikatan bersyarat terhadap tertanggung untuk membayar ganti rugi, tetapi sebaliknya dari sisi tertanggung terdapat ikatan tidak bersyarat untuk membayar premi.

---

<sup>15</sup> Sri Rejeki Hartono, *op.cit.*, hal 84.

## 2.2.1 Tujuan Asuransi Kerugian

### 2.2.1.1 Teori Pengalihan Risiko

Dari segi asuransi, risiko adalah kemungkinan kerugian yang akan dialami, yang diakibatkan oleh bahaya yang mungkin akan terjadi, tetapi tidak diketahui lebih dahulu *apakah akan terjadi* dan kapan akan terjadi. Pada umumnya risiko diakibatkan oleh bahaya sedangkan bahaya diakibatkan oleh adanya peristiwa. Namun urutan ini tidak mutlak. Ada juga risiko tanpa diakibatkan adanya bahaya, misalnya risiko susut. Demikian juga risiko *natural loss*.<sup>16</sup>

Menurut teori pengalihan risiko (*risk transfer theory*), tertanggung menyadari bahwa ada ancaman bahaya terhadap harta kekayaan miliknya maupun terhadap jiwanya. Dalam dunia bisnis Perusahaan Asuransi siap menerima tawaran dari pihak tertanggung untuk mengambil alih risiko dengan imbalan pembayaran premi. Tertanggung mengadakan asuransi dengan tujuan mengalihkan risiko yang mengancam harta kekayaan atau jiwanya. Dengan membayar sejumlah premi kepada perusahaan asuransi (penanggung), sejak itu pula risiko beralih kepada penanggung. Apabila sampai berakhirnya jangka waktu asuransi tidak terjadi peristiwa yang merugikan, penanggung beruntung memiliki dan menikmati premi yang telah diterima dari tertanggung.<sup>17</sup>

Berbeda dengan asuransi kerugian, pada asuransi jiwa apabila sampai berakhirnya jangka waktu asuransi tidak terjadi peristiwa kematian atau kecelakaan yang menimpa diri tertanggung, maka tertanggung bila dalam perjanjian penanggungannya telah disepakati memperoleh pengembalian sejumlah uang, maka tertanggung dapat memperoleh pengembalian tersebut sesuai dengan isi perjanjian asuransi, namun hal ini tidak selalu terjadi bila tidak diperjanjikan.<sup>18</sup>

---

<sup>16</sup> Radiks Purba (A), *Memahami Asuransi di Indonesia*, (Jakarta: PT Pustaka Binaman Pressindo, 1992), hal 29.

<sup>17</sup> Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, hal 12.

<sup>18</sup> *Ibid*, hal 13.

### 2.2.1.2 Pembayaran Ganti Rugi

Pasal 246 KUH Dagang dapat memberikan indikator bahwa perjanjian asuransi itu pada dasarnya adalah perjanjian yang mempunyai tujuan memberi ganti kerugian ialah sesuai dengan asas indemnitas.<sup>19</sup> Dalam hal terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka tidak ada masalah terhadap risiko yang ditanggung oleh penanggung. Dalam praktiknya tidak senantiasa bahaya mengancam itu sungguh-sungguh terjadi. Ini merupakan kesempatan baik bagi penanggung untuk mengumpulkan premi yang dibayar oleh beberapa tertanggung yang mengikatkan diri kepadanya. Jika pada suatu ketika sungguh-sungguh terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian (risiko berubah menjadi kerugian), maka kepada tertanggung yang bersangkutan akan dibayarkan ganti kerugian sesuai dengan jumlah asuransinya. Dalam praktiknya, kerugian yang timbul itu bersifat (*partial loss*), tidak semuanya berupa kerugian total (*total loss*). Dengan demikian, tertanggung mengadakan asuransi yang bertujuan untuk memperoleh pembayaran ganti rugi.<sup>20</sup>

### 2.2.2 Polis

Polis asuransi adalah suatu dokumen yang memuat kontrak antara pihak yang ditanggung dengan penanggung. Anatominya tertinggi dari deklarasi, perjanjian pertanggungan, pengecualian dan syarat-syarat. Deklarasi menguraikan sifat risiko, perjanjian pertanggungan menunjukkan dalam garis besar sifat penutupan (*coverage*), pengecualian (*exclusion*) mengurangi penutupan (*coverage*) dan syarat-syarat menetapkan aturan dasar dari asuransi itu.<sup>21</sup>

Sejak tahun 1764 para underwriter atau penanggung yang menjalankan bisnisnya di Llyod's London menyadari pentingnya suatu polis standar baik mereka sendiri maupun pihak yang ditanggung. Dalam tahun 1779 mereka

---

<sup>19</sup> Sri Rejeki Hartono, *op.cit.*, hal 86.

<sup>20</sup> Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, hal 13.

<sup>21</sup> A. Hasyim Ali, *Pengantar Asuransi*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2002), hal. 117.

sepakat untuk memakai formulir asuransi laut yang dibuat oleh sesama underwriter itu sebagai suatu polis tanda. Sejak itu formulir tersebut dikenal sebagai “polis standar Lloyd’s”. Oleh karena polis ini dipakai tahun demi tahun dan dari banyaknya putusan pengadilan mengenainya maka terbentuklah sekelompok hukum asuransi. Katanya hampir setiap perkataan dalam polis Lloyd’s ini ditafsirkan oleh pengadilan sehingga walaupun kata-kata yang dipakai kuno namun setiap perusahaan asuransi yang memakai polis tersebut tahu benar arti setiap ungkapannya.<sup>22</sup>

Di Inggris undang-undang asuransi laut 1899 dan 1906 mengakui polis Lloyd’s sebagai polis standar di Inggris. Di Amerika Serikat, polis asuransi laut sangat berbeda kata-katanya dari polis Lloyd’s. Namun jelas bahwa sebagian diambil dari polis Lloyd’s itu. Oleh karena itu polis Lloyd’s menjadi contoh yang baik sekali untuk segala macam standarisasi polis asuransi.<sup>23</sup>

Standardisasi ada kalanya merintangai kemajuan. Ia mencegah kebebasan membuat kontrak. Tindakan bersama itu jauh lebih lamban dari pada perseorangan. Ia tidak disukai karena tidak memungkinkan perusahaan secara sendiri-sendiri melakukan percobaan dan karenanya memperlambat perubahan-perubahan yang dibutuhkan. Ada perusahaan-perusahaan asuransi yang menolak ikut serta dalam organisasi kooperatif. Karena mereka berpendapat keikutan mereka akan membatasi usaha mereka dalam merintis penutupan-penutupan (*coverage*) baru jika usaha mereka sukses maka perusahaan asuransi-asuransi lain akan mengikuti jejak mereka karena tekanan persaingan dan karena hasrat untuk memperbaiki penutupan (*coverage*).<sup>24</sup>

Jika gagasan-gagasan baru tidak menguntungkan atau tidak populer maka industri ini secara keseluruhannya tidak begitu terkena oleh percobaan tersebut. Sebaliknya standarisasi menurut persetujuan juga membuka kemungkinan kepada perusahaan asuransi yang licik yang tidak memakai formulir standar untuk

---

<sup>22</sup> *Ibid*, hal 113.

<sup>23</sup> *Ibid*.

<sup>24</sup> *Ibid*, hal. 115.

mengeluarkan pihak yang ditanggung dengan menawarkan penutupan yang rendah kualitasnya.<sup>25</sup>

### 2.2.2.1 Makna dan Fungsi Polis

Untuk setiap perjanjian perlu dibuat bukti tertulis atau surat perjanjian antara pihak-pihak yang mengadakan perjanjian. Bukti tertulis untuk perjanjian disebut polis. Surat perjanjian itu dibuat dengan itikad baik dari kedua belah pihak yang mengadakan perjanjian. Surat perjanjian itu dibuat dengan itikad baik dari kedua pihak yang mengadakan perjanjian. Di dalam surat perjanjian itu disebutkan dengan tegas dan jelas mengenai hal-hal yang diperjanjikan kedua belah pihak, hak-hak masing-masing pihak, sanksi atas pelanggaran perjanjian, dan sebagainya redaksinya harus disusun sedemikian rupa sehingga dengan mudah dapat ditangkap maksud dari perjanjian itu juga tidak memberi peluang untuk menyalahafsirkannya.<sup>26</sup> Undang-undang menentukan bahwa perjanjian asuransi harus ditutup dengan suatu akta yang disebut polis (pasal 255 KUH Dagang).<sup>27</sup>

Pasal 255 KUHD:

“Suatu pertanggungan harus dibuat secara tertulis dalam suatu akta yang dinamakan polis”

Menurut Pasal 257 KUHD, hanya penanggung yang menandatangani polis, berarti semacam perjanjian unilateral, tetapi mengikat kedua belah pihak yang berkepentingan atas polis itu (penanggung dan tertanggung). Penanggung harus menyerahkan polis kepada tertanggung dalam jangka waktu sebagai berikut.<sup>28</sup>

---

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> Radiks Purba (A), *op.cit.*, hal 59.

<sup>27</sup> Sri Rejeki Hartono, *op.cit.*, hal 122.

<sup>28</sup> Radiks Purba (A), *op.cit.*, hal 59.

- (1) Bila perjanjian dibuat seketika dan langsung antara penanggung dan tertanggung atau yang dikuasakan tertanggung, maka polis yang telah ditandatangani oleh penanggung harus diserahkan kepada tertanggung dalam tempo 24 jam (pasal 259 KUHD).
- (2) Jika pertanggungan dilakukan melalui makelar asuransi (*broker*), maka polis yang telah ditandatangani oleh penanggung harus diserahkan kepada tertanggung paling lama dalam 8 hari (pasal 260 KUHD).

Fungsi umum polis bagi tertanggung:<sup>29</sup>

- (1) Perjanjian pertanggungan (*a contract of indemnity*).
- (2) Sebagai bukti jaminan dari penanggung kepada tertanggung untuk mengganti kerugian yang mungkin dialami oleh tertanggung akibat peristiwa yang tidak diduga sebelumnya, dengan prinsip:
  - a. Untuk mengembalikan tertanggung kepada kedudukannya semula sebelum mengalami kerugian; atau
  - b. Untuk menghindarkan tertanggung dari kebangkrutan (*total collapse*).
- (3) Bukti pembayaran premi asuransi oleh tertanggung kepada penanggung sebagai balas jasa atas jaminan penanggung.

Fungsi polis bagi tertanggung:<sup>30</sup>

- (1) Sebagai bukti tertulis atas jaminan penanggung untuk mengganti kerugian yang mungkin dideritannya yang ditanggung oleh polis.
- (2) Sebagai bukti (kwitansi) pembayaran premi kepada penanggung.
- (3) Sebagai bukti otentik untuk menuntut penanggung bila lalai atau tidak memenuhi jaminannya.

---

<sup>29</sup> *Ibid*, hal 60.

<sup>30</sup> *Ibid*.

Fungsi polis bagi penanggung:<sup>31</sup>

- (1) Sebagai bukti (tanda terima) premi asuransi dari tertanggung.
- (2) Sebagai bukti tertulis atas jaminan yang diberikannya kepada tertanggung untuk membayar ganti rugi yang mungkin diderita oleh tertanggung.
- (3) Sebagai bukti otentik untuk menolak tuntutan ganti rugi (klaim) bila yang menyebabkan kerugian tidak memenuhi syarat-syarat polis.

#### 2.2.2.2 Syarat-syarat polis

Undang-undang menentukan bahwa untuk setiap polis harus memenuhi syarat-syarat minimal sebagaimana diatur oleh pasal 256 KUH Dagang sebagai syarat-syarat umum. Pasal 256 KUH Dagang menentukan bahwa, setiap polis, kecuali yang mengenai suatu pertanggungan jiwa, harus menyatakan:<sup>32</sup>

1. Hari ditutupnya pertanggungan.
2. Nama orang yang menutup pertanggungan atas tanggungan sendiri atau atas tanggungan orang ketiga.
3. Suatu uraian yang cukup jelas mengenai barang yang dipertanggungkan.
4. Jumlah uang untuk berapa diadakan pertanggungan.
5. Bahaya-bahaya yang ditanggung oleh si penanggung.
6. Saat pada mana bahaya mulai berlaku untuk pertanggungan si penanggung dan saat berakhirnya.
7. Premi pertanggungan tersebut.

---

<sup>31</sup> *Ibid* 60.

<sup>32</sup> Sri Rejeki Hartono, *op.cit.*, hal 125.

8. Pada umumnya, semua keadaan yang kiranya penting; bagi si penanggung untuk diketahuinya, dan segala syarat yang diperjanjikan antara para pihak. Polis tersebut harus ditandatangani tiap-tiap penanggung.

### 2.2.3 Premi Asuransi

Premi merupakan prestasi tertanggung, yang menurut Pasal 246 KUHD dinikmati oleh penanggung sebagai pertukaran untuk kewajiban ganti rugi, yang dipikulnya terhadap tertanggung.<sup>33</sup> Dalam definisi Perjanjian Pertanggungan ternyata disebutkan tentang kata “premi”, sebagai suatu prestasi dari pihak tertanggung kepada penanggung. Premi ini biasanya ditentukan dalam suatu persentase dari jumlah yang dipertanggungkan, di dalam persentase mana tercermin penilaian risiko dari penanggung. Penilaian atau penghargaan dari penanggung mengenai risiko ini, dapat berbeda-beda pada beberapa penanggung, hal ini dipengaruhi fungsi dari premi itu merupakan harga pembelian dari tanggungan yang wajib diberikan oleh penanggung atau sebagai imbalan dari risiko yang diperalihkan kepada penanggung, yang termasuk didalamnya ialah.<sup>34</sup>

1. Banyaknya kerugian yang mungkin akan diderita itu, yang kebanyakan ini dipastikan di dalam suatu persentase dari jumlah pertanggungan.
2. Sejumlah uang sebagai penggantian ongkos-ongkos perusahaan dari penanggung.
3. Provisie untuk orang perantara misalnya makelar, dan juga untung bagi penanggung serta jumlah cadangan.

---

<sup>33</sup> H.Van Barneyeld, *Pengetahuan Umum Asuransi*, (Jakarta: Bhratara Karya Aksara, 1980), hal 330

<sup>34</sup> Emmy Pangaribuan Simajuntak, *op.cit.*, hal (41-42).

## 2.3 Prinsip-prinsip Asuransi

### 2.3.1 Prinsip Indemnitas

Prinsip indemnitas (jaminan ganti rugi) dinyatakan oleh Hakim Agung Inggis Brett L.J. dalam perkara *Castellain v Preston* (1883) 11 QBD 380:<sup>35</sup>

*“Every contract of marine or fire insurance is a contract of indemnity, and indemnity only, the meaning of which is that the assured in case of a loss is to receive a full indemnity, but is never to receive more. Every rule of insurance law is adopted in order to carry out this fundamental rule, and if ever any proposition is brought forward, the effect of which is opposed to this fundamental rule, it will be found to be wrong”*

Dijelaskan diatas bahwa dalam asuransi *asas* indemnitas adalah *fundamental sifatnya* dan bahwa suatu penyimpangan dari asas tersebut, yakni yang memungkinkan tertanggung memperoleh penggantian lebih besar daripada penggantian untuk kerugian yang telah dideritanya, ataupun yang menghalangi tertanggung untuk memperoleh penggantian sepenuhnya untuk kerugian tersebut, niscahaya salah.

Atas kerugian yang ditanggung oleh penanggung, tertanggung tidak boleh mencari (mendapat) keuntungan. Inilah yang merupakan dasar pertimbangan dari prinsip *indemnity*. Berpedoman kepada prinsip *indemnity*, maka tertanggung akan memperoleh ganti rugi dari penanggung untuk mengganti kerugian yang dideritanya dengan tujuan (prinsip):<sup>36</sup>

- (1) mengembalikan tertanggung ke keadaannya semula sebelum kerugian menimpanya; atau
- (2) menghindarkan tertanggung dari bangkrut sedemikian rupa sehingga dia masih tetap dapat berdiri di tempat semula.

---

<sup>35</sup> John Lowry and Philip Rawlings, *Insurance law: Doctrines and Principles*, (Oxford: Hart, 2005), hal 264.

<sup>36</sup> *Ibid*, hal 12.

Jadi, menurut prinsip *indemnity*, tertanggung hanya akan memperoleh ganti rugi maksimal sebesar kerugian yang dideritanya, yaitu sekedar mengembalikannya ke kedudukan semula. Berdasarkan prinsip *indemnity* terhadap barang-barang yang mengalami kerusakan seluruhnya (*total loss*), tertanggung memperoleh ganti rugi sebagai berikut.<sup>37</sup>

- (1) Jika harga pertanggungan yang tercantum pada polis *sama dengan* harga barang yang sebenarnya (*real value*), maka tertanggung memperoleh ganti rugi sebesar harga barang yang sebenarnya, yaitu sebesar kerugian yang dia derita.
- (2) Jika harga pertanggungan yang tercantum pada polis *lebih besar* dari harga barang yang sebenarnya, maka tertanggung memperoleh ganti rugi sebesar harga barang yang sebenarnya, yaitu sebesar kerugian yang dia derita.
- (3) Jika harga pertanggungan yang tercantum pada polis *lebih kecil* dari harga barang yang sebenarnya, berarti tidak ditutup pertanggungan untuk semua barang, maka tertanggung memperoleh ganti rugi sebesar harga pertanggungan, yaitu sebesar harga barang yang ditanggung. Sisa kerugian, yaitu sebesar harga barang yang tidak ditutup pertanggungannya, menjadi beban tertanggung.

Dalam uraian dimuka telah diutarakan bahwa fungsi asuransi adalah mengalihkan atau membagi risiko yang kemungkinan diderita atau dihadapi oleh tertanggung karena terjadi suatu peristiwa yang tidak pasti. Oleh karena itu, besarnya ganti kerugian yang diterima oleh tertanggung harus seimbang dengan kerugian yang dideritanya. Hal ini yang merupakan inti dari prinsip kerugian atau indemnitas. Prinsip ini tercermin dari pasal 246 KUHD, yaitu pada bagian kalimat “untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu.”<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> *Ibid.*

<sup>38</sup> Man Suparman Sastrawidjaja, *op.cit.*, hal 70.

Untuk dapat mengadakan keseimbangan antara kerugian yang diderita oleh tertanggung dengan ganti kerugian yang diberikan oleh penanggung, harus diketahui berapa nilai atau harga dari obyek yang diasuransikan. Sehubungan dengan hal tersebut, prinsip ganti kerugian atau indemnitas hanya berlaku bagi asuransi yang kepentingannya dapat dinilai dengan uang, yaitu asuransi kerugian (*schade-verzekering*).<sup>39</sup>

Kepentingan di dalam asuransi jumlah (*sommen verzekering*) tidak dapat dinilai dengan uang, sehingga diadakan tidak dengan tujuan mengganti suatu kerugian yang diderita oleh tertanggung. Dengan perkataan lain, prinsip ganti kerugian tidak berlaku untuk asuransi jumlah. Prinsip kepentingan yang dapat diasuransikan, yang telah diuraikan di depan, mempunyai kaitan erat dengan prinsip ganti kerugian. Hal itu disebabkan, apabila seseorang yang tidak mempunyai kepentingan, diperkenankan menutup perjanjian asuransi, orang tersebut tidak akan menderita kerugian dengan adanya peristiwa tersebut yang menimpa obyek yang diasuransikan. Seandainya orang yang dimaksud kemudian mendapat pembayaran dari penanggung, berarti mendapat sejumlah uang tanpa alasan atau dasar yang benar. Oleh sebab itu, dapat dikatakan, prinsip kepentingan yang diasuransikan diadakan untuk mempertahankan prinsip ganti kerugian. Kedua prinsip tersebut mempunyai tujuan yang sama, yaitu untuk mencegah asuransi menjadi permainan dan perjudian. Tepat pula yang disebutkan Emmy Pangaribuan Simajuntak bahwa sebagai dasar dimasukkan asas dalam hukum perdata, yaitu larangan memperkaya diri secara melawan hukum atau memperkaya diri tanpa hak (*onrechtmatige verrijking*). Demikian pula menurut Mollegraf dan Dorhout Mees, yang dikutip oleh Gunanto, perjanjian asuransi berbeda dengan permainan dan perjudian, karena asuransi bermaksud memberi suatu indemnitas, yakni mengganti kerugian yang diderita, sedangkan permainan dan perjudian tidak mengganti kerugian apapun.<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> *Ibid.*

<sup>40</sup> *Ibid*, hal 72.

Di dalam KUHD, terdapat beberapa ketentuan yang mencerminkan dipertahankan prinsip ganti kerugian diantaranya Pasal 252, 253 dan pasal 278 KUHD. Disebutkan dalam Pasal 252 KUHD:<sup>41</sup>

“Kecuali dalam hal-hal yang disebutkan dalam ketentuan undang-undang, maka tidak bolehlah diadakan suatu asuransi kedua, untuk jangka waktu yang sudah diasuransikan untuk harganya penuh, dan demikian itu atas ancaman batalnya asuransi kedua tersebut.”

Oleh ketentuan tersebut diatas, dilarang adanya asuransi berganda atau rangkap (*dobbleverzekering*) yang akan mengakibatkan seseorang mendapat ganti kerugian yang lebih dari kerugian yang dideritanya. Dalam kalimat pertama Pasal 252 KUHD disebutkan “kecuali dalam hal-hal yang disebutkan dalam ketentuan undang-undang”. Dari kalimat tersebut, dapat disimpulkan ada asuransi berganda yang diperkenankan oleh undang-undang. Adapun asuransi yang dimaksud adalah yang diatur dalam Pasal 277 KUHD.<sup>42</sup>

“Apabila berbagai asuransi, dengan itikad baik telah diadakan mengenai satu-satunya barang, sedangkan dalam asuransi yang pertama, harga sepenuhnya telah diasuransikan, maka hanya asuransi pertama itu sajalah yang mengikat, sedangkan para penanggung yang berikutnya dibebaskan. Apabila dalam asuransi yang pertama itu tidak diasuransikan harga sepenuhnya, maka para penanggung yang berikutnya bertanggung jawab untuk harga selebihnya, menurut tertib waktu ditutupnya asuransi-asuransi yang berikut itu.”

Dapat disimpulkan bahwa Pasal 277 KUHD mengatur asuransi berganda juga seperti halnya Pasal 252 KUHD, tetapi asuransi dimaksud dalam Pasal 277 KUHD dilakukan dengan itikad baik. Oleh sebab itu, meskipun tidak dinyatakan dengan tegas, dapat diartikan bahwa asuransi berganda yang diatur dalam Pasal 252 dilakukan dengan itikad buruk.<sup>43</sup> Hal itu didasarkan kepada pemikiran bahwa

---

<sup>41</sup> *Ibid.*

<sup>42</sup> *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, ps 277.

<sup>43</sup> Man Suparman Sastrawidjaja, *op.cit.*, hal 72.

untuk asuransi berganda yang dilakukan dengan itikad baik sudah diatur dalam Pasal 277 KUHD.<sup>44</sup>

Suatu hal yang patut dicatat adalah pendapat mengenai penerapan asas ganti kerugian dalam praktik perasuransian. Dikatakan oleh Gunanto bahwa dalam pelbagai bentuk asuransi kerugian, asas indemnititas tidak diterapkan secara ketat, yaitu:<sup>45</sup>

- 1) Dalam hal jumlah pertanggungan atau jumlah yang diasuransikan di bawah nilai barang yang sebenarnya yang menjadi obyek bahaya (*onderverzekering*), tertanggung harus menanggung sendiri kekurangannya, baik jika terjadi kemusnahan seluruhnya maupun kerusakan sebagian, kecuali dalam asuransi kerugian pertama. Sebagai contoh dari yang disebut terakhir ini adalah asuransi pencurian.
- 2) Penanggung hanya wajib mengganti kerugian material, tidak termasuk nilai sentimental barangnya.
- 3) Nilai riil barang merupakan pengertian yang penafsirannya dapat beraneka macam. Nilai tersebut dapat merupakan nilai pasar, jumlah biaya pemulihan atau pembangunan kembali.
- 4) Apabila dalam polis ditentukan nilai tetap, maka perbedaan harga taksiran sebagai nilai tetap dengan nilai riilnya tidak diperhatikan, asal tidak mencolok.

Mengenai hal ini terdapat kaitan dengan Pasal 274 dan 275 KUHD tentang polis taksir atau polis tertutup, yaitu suatu polis yang sudah menetapkan harga barang yang diasuransikan.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> *Ibid*, hal 73.

<sup>45</sup> *Ibid*.

<sup>46</sup> *Ibid*, hal 74.

### 2.3.2 Prinsip Kepentingan

Kepentingan yang dapat diasuransikan merupakan asas utama kedua dalam perjanjian asuransi/pertanggungan. Setiap pihak yang bermaksud mengadakan perjanjian asuransi, harus mempunyai kepentingan yang dapat diasuransikan, maksudnya ialah bahwa pihak tertanggung mempunyai keterlibatan sedemikian rupa dengan akibat dari suatu peristiwa yang belum pasti terjadinya dan yang bersangkutan menjadi menderita kerugian.<sup>47</sup>

Mengenai kepentingan KUHD mengaturnya dalam dua pasal yaitu pasal 250 dan pasal 268:

Pasal 250 KUHD<sup>48</sup>

“Apabila seorang yang telah mengadakan suatu pertanggungan untuk diri sendiri, atau apabila seorang, yang untuknya telah diadakan suatu pertanggungan, pada saat diadakannya pertanggungan itu tidak mempunyai suatu kepentingan terhadap barang yang dipertanggungkan itu, maka si penanggung tidaklah diwajibkan memberikan ganti rugi.”

Pasal 268 KUHD<sup>49</sup>

“Suatu pertanggungan dapat mengenai segala kepentingan yang dapat dinilai dengan uang, dapat diancam oleh sesuatu bahaya, dan tidak dikecualikan oleh undang-undang.”

Jadi pada hakikatnya, setiap kepentingan itu dapat diasuransikan/dipertanggungan, baik kepentingan yang bersifat kebendaan atau kepentingan yang bersifat hak; sepanjang memenuhi syarat yang diminta oleh Pasal 268 tersebut diatas, yaitu bahwa kepentingan itu dapat dinilai dengan uang, dapat diancam bahaya dan tidak dikecualikan oleh undang-undang.<sup>50</sup>

<sup>47</sup> Sri Rejeki Hartono, *op.cit.*, hal 100.

<sup>48</sup> *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, ps 250.

<sup>49</sup> *Kitab Undang-Undang Hukum dagang*, ps 268.

<sup>50</sup> Sri Rejeki Hartono, *op.cit.*, hal 101.

Prinsip kepentingan menegaskan bahwa orang yang menutup asuransi harus mempunyai kepentingan (*interest*) atas harta benda yang dapat diasuransikan (*insurable*). Jadi, pada hakekatnya yang diasuransikan bukanlah harta benda itu, tetapi kepentingan tertanggung atas benda itu.<sup>51</sup>

### 2.3.3 Prinsip Kejujuran yang Sempurna (*utmost good faith*)

Untuk istilah kejujuran yang sempurna dalam perjanjian asuransi, lazim juga dipakai istilah-istilah lain yaitu itikad baik yang sebaik-baiknya, *principle of utmost good faith* atau *uberrimae fidei*. Itikad baik merupakan satu dasar utama dan kepercayaan yang melandasi setiap perjanjian dan hukum pada dasarnya juga tidak melindungi pihak yang beritikad buruk. Meskipun secara umum itikad baik sudah diatur sebagaimana ketentuan-ketentuan dalam KUH Perdata khusus untuk perjanjian asuransi, masih dibutuhkan penekanan atas itikad baik sebagaimana diminta oleh Pasal 251 KUH Dagang.<sup>52</sup>

Pasal 251 KUH Dagang<sup>53</sup>

“Setiap keterangan yang keliru atau tidak benar, ataupun setiap tidak memberitahukan hal-hal yang diketahui oleh si tertanggung, betapapun itikad baik ada padanya, yang demikian sifatnya sehingga seandainya si penanggung telah mengetahui keadaan yang sebenarnya, perjanjian itu tidak akan ditutup atau tidak ditutup dengan syarat-syarat yang sama, mengakibatkan batalnya pertanggungan.”

Asas yang terkandung di dalam Pasal 251 KUH Dagang tersebut pada dasarnya merupakan asas *uberrima fides* atau *uberrimae fidei* yang dalam bahasa Inggris dipergunakan istilah “*the principle of utmost good faith*”. Asas itikad baik yang sempurna ini adalah merupakan *lex specialis* dari itikad baik berdasarkan ketentuan hukum Perdata.<sup>54</sup>

<sup>51</sup> Radiks Purba (A), *op.cit.*, hal 44.

<sup>52</sup> Sri Rejeki Hartono, *op.cit.*, hal 103.

<sup>53</sup> *Kitab Undang-Undang Hukum dagang*, ps 251.

<sup>54</sup> Sri Rejeki Hartono, *op.cit.*, hal 103.

Demikianlah kepercayaan dan itikad baik memegang peranan penting dalam bisnis asuransi. Kepercayaan dan itikad baik harus saling mengimbangi, bukan hanya dalam penutupan asuransi, tetapi juga selama polis berlaku maupun dalam penyelesaian tuntutan ganti rugi (klaim).

## 2.4 Macam Penutupan Pertanggungan

Dalam penutupan asuransi atas barang (interest), ada 3 macam harga yang dapat digunakan sebagai harga pertanggungan barang yang diasuransikan yaitu *insured value*, *real value* atau *agreed value*.<sup>55</sup>

*Insured value* barang yang dikirim dari satu tempat ke tempat lain, dapat ditetapkan sebesar *harga barang* itu di tempat pengiriman dan ketika pengiriman. Kepada harga ditempat pengiriman itu dapat ditambahkan biaya memuat ke dalam alat pengangkut dan premi asuransi. Seterusnya dapat ditambah dengan biaya pengangkutan, pajak/bea dan biaya lain-lain, yang wajib dibayar supaya barang itu bisa dikirim dan tiba ditempat tujuan, asalkan tentang hal itu dicantumkan di dalam surat perjanjian asuransi (pasal 612 dan 613 KUHD).<sup>56</sup>

Selanjutnya laba yang diharapkan dapat ditambahkan ke dalam harga barang, tetapi laba yang diharapkan haruslah *laba yang wajar* yang akan diperoleh dari transaksi perdagangan yang baik. Jumlah semuanya disebut *insured value* yaitu harga yang ditentukan menurut kepentingan pihak tertanggung. *Insured value* itulah yang digunakan sebagai harga pertanggungan dan dari harga pertanggungan itulah dihitung besarnya premi yang harus dibayar oleh tertanggung kepada penanggung ketika asuransi ditutup.<sup>57</sup>

Bila di kemudian hari barang yang diasuransikan mengalami kerugian disebabkan oleh bahaya yang dijamin, maka ganti rugi sesuai dengan harga yang sebenarnya (*real value*) dari barang yang mengalami kerugian dengan ketentuan

---

<sup>55</sup> Radiks Purba (A), *op.cit.*, hal 41.

<sup>56</sup> *Ibid*, hal 41.

<sup>57</sup> *Ibid*.

ganti rugi maksimal sebesar *insured value*. Yang dimaksud dengan *real value* adalah harga faktur penjualan atau harga (harga pasar) barang itu di tempat tujuan. Bila tidak ada harga faktur penjualan atau bila sulit diperoleh harga pasar di tempat tujuan, maka *real value* ditetapkan oleh para ahli taksir harga (*expertise*).<sup>58</sup>

Bila harga pertanggungan ditentukan berdasarkan (*agreed value*) antara penanggung dan tertanggung, maka besarnya premi maupun ganti rugi didasarkan kepada *agreed value* tanpa mengindahkan *real value* maupun *insured value* barang itu. Untuk harga pertanggungan kapal laut dan barang yang diangkut oleh kapal laut, umumnya digunakan *agreed value*.<sup>59</sup>

Bila digunakan *insured value*, maka terdapat kemungkinan *insured value* lebih kecil daripada *real value*, maka terdapat kemungkinan *insured value* lebih kecil dari *real value* disebut *under-insured* atau *insured value* lebih besar dari *real value*, disebut *over-insured*.<sup>60</sup>

- (1) *Insured value* Rp. 5.000.000,00 dan *real value* Rp. 5.000.000,00. Bila barang rusak sedemikian rupa sehingga tidak bermanfaat lagi (*total loss*), maka ganti rugi Rp. 5.000.000,00 sesuai dengan kerugian yang sebenarnya.

Bila harga sebenarnya yang rusak (*partial loss*), misalnya Rp. 2.000.000,00 maka ganti rugi Rp. 2.000.000,00 sesuai dengan kerugian yang sebenarnya.

Bila barang yang rusak itu masih dapat dijual dengan harga Rp. 500.000,00 maka ganti rugi sesuai dengan kerugian sebenarnya, yaitu Rp. 1.500.000,00 (selisih *partial loss* dengan harga jualnya).

- (2) *Insured value* Rp. 5.000.000,00 dan *real value* Rp. 6.000.000,00 (*under-insured*). Dalam hal ini, ganti rugi dihitung berdasarkan *syarat pro rata*, yaitu 5/6 dari kerugian. Bila dialami *total loss*, ganti rugi  $5/6 \times \text{Rp}$

---

<sup>58</sup> *Ibid*, hal 42.

<sup>59</sup> *Ibid*.

<sup>60</sup> *Ibid*, hal 42-43.

6.000.000,00 = Rp. 5.000.000,00 sesuai dengan *insured value*. Berarti, ganti rugi maksimal sebesar harga pertanggungan.

Selisih antara *insured value* dengan *real value* sebesar Rp. 1.000.000,00 dianggap tidak diasuransikan atau dianggap ditanggung sendiri oleh tertanggung. Bila dialami *partial loss* sebesar Rp. 2.400.000,00 maka besarnya ganti rugi  $\frac{5}{6} \times \text{Rp. } 2.400.000,00 = \text{Rp. } 2.000.000,00$ . Sisa kerugian yang Rp. 400.000,00 ditanggung sendiri oleh tertanggung.

Bila *partial loss* itu laku dijual seharga Rp. 600.000,00 maka besarnya ganti rugi  $\frac{5}{6} \times \text{Rp. } 1.800.000,00 = \text{Rp. } 1.500.000,00$ .

- (3) *Insured value* Rp. 5.000.000,00 dan *real value* Rp 4.000.000,00 (*over-insured*). Bila dialami *total loss*, ganti rugi Rp. 4.000.000,00 sesuai dengan kerugian yang diderita, yaitu maksimal sebesar harga barang (*real value*).

Bila dialami *partial loss* sebesar Rp. 1.000.000,00 maka besarnya ganti rugi Rp. 1.000.000,00 sesuai dengan kerugian yang diderita oleh tertanggung. Bila yang *partial loss* itu laku dijual Rp. 300.000,00 maka besarnya ganti rugi Rp. 700.000,00 sesuai dengan kerugian yang diderita oleh tertanggung.

Salah satu prinsip dalam asuransi kerugian adalah bahwa tertanggung tidak diperkenankan mencari keuntungan spekulasi dari asuransi. Itulah sebabnya ganti rugi hanya sebesar kerugian yang diderita oleh tertanggung, bila ganti rugi melebihi kerugian yang diderita, berarti tertanggung mendapat keuntungan. Menutup asuransi dengan harga pertanggungan lebih besar dari harga barang (*over-insured*) merupakan spekulasi mencari untung yang dilarang oleh undang-undang.<sup>61</sup>

---

<sup>61</sup> *Kitab Undang-Undang Hukum dagang*, ps 253.

## 2.5 Penutupan Asuransi

Dalam hal penutupan asuransi dilakukan melalui *broker*, maka secara yuridis, penanggung hanya berurusan dengan *broker* hingga ia memperoleh premi. Tetapi bila ada tuntutan ganti rugi (klaim), penanggung berurusan langsung dengan tertanggung. Pada praktiknya, *broker* juga mengurus klaim atas nama tertanggung.<sup>62</sup> Dalam hal penutupan asuransi dilakukan melalui agen, tugas agen hanya sebagai perantara untuk mencari dan memperoleh pos-pos pertanggungan atas nama penanggung yang menunjuknya (disebut *principal*).<sup>63</sup>

Terkait prosedur dalam penutupan asuransi. Apakah penutupan asuransi dilakukan langsung kepada penanggung ataukah melalui *broker* atau agen, yang pertama dilakukan oleh tertanggung adalah mengajukan permintaan penutupan asuransi dengan mengisi formulir yang tersedia.<sup>64</sup> Dalam hal tertanggung menyerahkan formulir tersebut kepada agen, maka agen tidak memiliki kewenangan untuk menyetujui permintaan penutupan tersebut. Agen hanya berperan untuk meneruskan formulir tersebut kepada penanggung. Kemudian, penanggunglah yang berhak menyetujui atau tidaknya permintaan penutupan.<sup>65</sup>

Berdasarkan permintaan penutupan itu dan terdapatnya suatu waktu yang dibutuhkan untuk terbitnya polis, maka penanggung mengeluarkan *nota penutupan sementara* (*provisional cover note*, lazim disebut *cover note* saja), yang isinya hanya mencakup pokok-pokok perjanjian. Dengan dikeluarkannya nota penutupan, maka secara yuridis perjanjian asuransi telah sah walau isinya hanya mencakup pokok-pokok perjanjian saja dan walau belum dikeluarkan polis.<sup>66</sup>

Namun, mengingat nota penutupan berlaku sah sebagai perjanjian asuransi sedangkan isinya hanya pokok-pokok perjanjian saja, maka sangat perlu

---

<sup>62</sup> Radiks Purba (A), *op.cit.*, hal 84

<sup>63</sup> *Ibid*, hal 85.

<sup>64</sup> *Ibid*, hal 87.

<sup>65</sup> Hardy Ivamy, *General Principles of Insurance Law*, (London: Butterworth & Co., 1975), hal 90.

<sup>66</sup> Radiks Purba (A), *op.cit.*, hal 88.

dikeluarkan polis segera mungkin, yang memuat syarat-syarat perjanjian secara terperinci sehingga hak-hak dan tanggung jawab masing-masing pihak diketahui dengan pasti. Sebenarnya nota penutupan bukanlah suatu keharusan. Bila polis dapat terus dikeluarkan oleh penanggung ketika tertanggung mengajukan permintaan penutupan asuransi, maka nota penutupan tidak perlu dibuat.<sup>67</sup>



---

<sup>67</sup> *Ibid.*

### BAB 3

#### ASURANSI MUATAN KAPAL (*MARINE CARGO INSURANCE*)

Asuransi laut pada dasarnya dibagi dalam tiga golongan. Adapun tiga golongan tersebut terdiri atas asuransi barang yang diangkut melalui laut (*marine cargo*), kemudian asuransi kapal (*marine hull*), dan yang terakhir adalah asuransi bersama tanggung gugat pemilik kapal (*P and I - Protection and Indemnity*).<sup>1</sup>

Keberadaan asuransi muatan kapal laut (*marine cargo insurance*) melindungi pemilik barang terhadap kemungkinan bahaya atau risiko yang menimpa muatan kapal. Yang ditanggung adalah barang-barang (*goods*) dan barang-barang dagangan (*merchandise*), yang diangkut dari/ke luar negeri (pengangkutan samudra) atau diangkut antar pelabuhan di dalam negeri (pengangkutan interinsulaer).<sup>2</sup>

Lamanya pertanggungan biasanya berlangsung atas dasar *dari gudang ke gudang*, tetapi dapat dipersempit menjadi *at and from* sehingga premi asuransinya lebih rendah. Selama barang-barang berada dalam gudang pelabuhan, ditutup asuransinya dengan menggunakan polis pelabuhan atau polis veem terhadap risiko kehilangan, kerusakan dan kebakaran. Menurut KUHD Indonesia, lamanya pertanggungan di pelabuhan pembongkaran di dalam negeri Indonesia, diperpanjang 15 hari untuk pengangkutan intersulaer dan 21 hari untuk pengangkutan samudra<sup>3</sup> (barang impor) atau hingga barang-barang selesai dibongkar dari kapal bila pembongkaran selesai lebih cepat dari 15 hari (21 hari). Namun dapat diperpanjang melebihi 15 hari (21 hari) asalkan untuk perpanjangan itu dibayar tambahan premi. Kondisi pertanggungan dalam asuransi pengangkutan

---

<sup>1</sup> Gunanto, *Perlindungan Penanggung Versus Perlindungan Tertanggung dan Ketidakstabilan Hukum Asuransi Laut (Marine Insurance) di Negara Kita Dewasa Ini*, (Jakarta: PT Pertija 1998), hal 55.

<sup>2</sup> Radiks Purba (A), *op.cit.*, hal 143.

<sup>3</sup> *Ibid.*

laut dipisah ke dalam kondisi pertanggung jawaban kapal dan kondisi pertanggung jawaban muatan kapal.<sup>4</sup>

### 3.1 Sejarah Asuransi Angkutan Laut

Hukum yang kita pakai dalam perdagangan atau bisnis, berasal dari Belanda, antara lain berhubung negara yang memberi bantuan teknik dan keuangan untuk pembaharuan hukum kita, ini sesuai dengan perjalanan sejarah negara kita. Hukum asuransi merupakan bagian dari hukum dagang.<sup>5</sup> Mengingat mengenai asuransi, hukum positif kita memberlakukan terjemahan dari *Wetboek van Koophandel* Belanda (sebelum ada perubahan di Belanda itu sendiri) selama tidak bertentangan dengan UUD 1945 dan GBHN, maka penting bagi kita mengetahui sejarah atas perkembangan asuransi di Belanda, karena pada dasarnya hukum positif kita memiliki keterkaitan yang erat.<sup>6</sup>

Hukum asuransi angkutan laut Belanda berasal dari kodifikasi hukum laut dan pertanggung jawaban laut Perancis "*Ordonance de la Marine*" yang kemudian merupakan dasar untuk menyusun "*Code de Commerce*" Perancis. Hukum Asuransi Belanda yang berasal dari "*Code de Commerce*" tersebut hanya mengatur asuransi laut. Setelah tahun 1838 Belanda menyusun Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang mengatur pula beberapa jenis asuransi lainnya. Kitab Undang-undang Hukum Dagang ini diberlakukan seutuhnya di Indonesia.<sup>7</sup>

Kira-kira pada waktu yang sama seluruh benua Eropa telah selesai pula mengkodifikasikan hukum asuransi mereka, terkecuali di Inggris. Baru dalam tahun 1894 Menteri Keuangan Inggris waktu itu Lord Herschell, memajukan satu Rencana Undang-Undang Pertanggung Jawaban Laut ke Parlemen. Dalam tahun 1906

---

<sup>4</sup> *Ibid* hal 144.

<sup>5</sup> Gunanto, *op, cit.*, hal 9.

<sup>6</sup> *Ibid*, hal 26.

<sup>7</sup> Tim Pembinaan Hukum Nasional, *Naskah akademis peraturan perundang-undangan tentang asuransi angkutan darat dan laut*, (Jakarta: Badan pembinaan hukum nasional departemen kehakiman, 1985), hal 14.

Rencana Undang-undang tersebut menjadi Undang-undang, yang dikenal sebagai “*Marine Insurance Act*” (1906) yang diberlakukan pada tanggal 1 Januari 1907).<sup>8</sup>

*Marine Insurance Act* dianggap sebagai Undang-undang asuransi yang paling baik dan jelas pada zamannya. *Marine Insurance Act* (1906) diamandemen dengan Act 1909, yang disebut juga “*Gambling Policies Act*” 1909; Undang-undang ini melarang pertaruhan atau perjudian atas kerugian karena berbagai bahaya laut dan merupakan penegasan pasal 4 MIA 1906.<sup>9</sup>

Telah sejak lama London, ibu kota Inggris, merupakan pusat perdagangan dan pelayaran dunia dan Lloyd’s adalah pusat perasuransian dunia. Hal demikian ialah antara lain sebagai akibat keadaan bahwa Inggris mempunyai daerah jajahan diseluruh dunia yang demikian luasnya, sehingga dikatakan bahwa diwilayah Kerajaan Inggris matahari tidak pernah terbenam. Pelayaran dan perdagangan antara Inggris dan daerah jajahannya inilah yang membuat London berkembang menjadi pusat perekonomian dunia waktu itu. Tidak mengherankan lagi bahwa *Marine Insurance Act* (1906) menjadi pegangan dalam asuransi angkutan laut dan darat diseluruh dunia dan London berkembang menjadi pusat perasuransian dunia.<sup>10</sup>

Indonesia pun sampai saat ini pada umumnya memberlakukan *Marine Insurance Act* (1906) tersebut, khususnya dalam kegiatan-kegiatan asuransi yang langsung berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan internasional kita dan dalam kegiatan asuransi ulangan (*re-insurance*) yang diadakan di Luar Negeri. Keadaan di Indonesia sekarang ialah bahwa walaupun kita telah mempunyai seperangkat hukum asuransi angkutan laut dan angkutan darat, tetapi yang dipraktekkan untuk angkutan lain dan angkutan darat yang berkaitan dengan pelayaran atau perdagangan internasional ialah *Marine Insurance Act* (1906). Untuk angkutan laut dan angkutan darat yang tidak berkaitan dengan pelayaran

---

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> *Ibid*, hal 15.

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

atau perdagangan internasional maka hukum asuransi seperti terdapat dalam KUHD lah yang diterapkan.<sup>11</sup>

Polis yang tertua dalam asuransi pengangkutan laut, yang mulai digunakan tahun 1779 adalah *S.G Policy* dari Lloyd's. Apa yang dimaksud dengan S.G dalam polis itu, ada yang mengartikannya sebagai *Somme Grande (sum insured), Ship Goods, Sterling Gold, Security Guaranteed*.<sup>12</sup>

*S.G Policy* mencakup asuransi barang dan kapal (satu polis). Kemudian sejalan dengan perkembangan perdagangan didunia, maka dengan maksud supaya lebih praktis, polis yang diturunkan dari *S.G Policy* dibagi kedalam polis untuk barang (*marine cargo policy*) dan polis untuk kapal (*marine hull policy*). Banyak negara di dunia, termasuk di Indonesia, yang menggunakan turunan *S.G Policy* dalam asuransi pengangkutan laut. Penggunaan turunan *S.G Policy* menyebabkan perjanjian asuransi mengikatkan diri kepada hukum yang berlaku di Inggris, karena di dalam pasal 19 ditetapkan: *This insurance is subject to English law and practice*.<sup>13</sup>

Berarti, bila terjadi perselisihan antara penanggung dan tertanggung yang tidak berhasil diselesaikan secara kompromi atau dengan bantuan arbitrase sehingga terpaksa diselesaikan melalui pengadilan, maka hukum yang digunakan oleh hakim adalah hukum dan kelaziman yang berlaku di Inggris. Tetapi pada akhir tahun 1981, diadakan revisi atas *S.G Policy*. Salah satu yang direvisi adalah pasal 19 sehingga untuk polis *marine cargo* yang digunakan di Indonesia berbunyi: *This insurance is subject to English law and practice as far as not in contradiction with Indonesian coercive law*.<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup> *Ibid.*

<sup>12</sup> Radiks Purba (A), *op.cit.*, hal 60.

<sup>13</sup> *Ibid.*

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

### 3.2 Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi (Prosedur Pengajuan Klaim)

Klaim merupakan suatu peristiwa penuntutan ganti rugi dari seseorang tertanggung kepada penanggung berdasarkan perjanjian asuransi yang telah mereka setuju bersama. Dari peristiwa ini akan berakhir pada suatu penyelesaian klaim.<sup>15</sup>

1. Pembayaran ganti rugi.
2. Penolakan ganti rugi (karena kejadian diluar masa berlakunya polis, kejadian kerugian bukan disebabkan oleh bahaya atau sebab yang dipertanggungkan, tidak memenuhi persyaratan dalam polis atau melanggar warranty tertentu, besarnya kerugian tersebut tidak mencapai *franchise* atau *deductible*).

Pada dasarnya meskipun tertanggung mengalami suatu kerugian yang memang telah diatur sesuai dengan ketentuan dalam polis, kedepannya akan ada suatu keterikatan untuk persyaratan klaim yang harus tertanggung lakukan agar mendapati suatu besaran klaim yang benar. Adapun salah satu keterikatan atas persyaratan tersebut yakni tertanggung harus memberikan kesempatan kepada penanggung untuk melakukan investigasi terhadap besaran klaim yang diajukan.<sup>16</sup>

Dalam hal pengiriman formulir bukti kerugian oleh perusahaan asuransi kepada *claimant* (yang mengajukan klaim), belum berarti bahwa penanggung telah mengakui kewajibannya (*liability*). Ini hanya berarti bahwa dalam penyelidikan fakta-fakta yang diserahkan oleh tertanggung dalam pemberitahuan kerugian tidak dijumpai sesuatu faktor yang jelas-jelas mendiskualifikasi klaim itu. Untuk dapat menentukan kewajibannya kepada *claimant*, perlu penyelidikan yang lebih lengkap.<sup>17</sup> Penyelidikan klaim ini meliputi:<sup>18</sup>

---

<sup>15</sup> Arie Setiawan, Slide pelatihan Prosedur Impor: *Marine Cargo Insurance*, Jakarta: Pendidikan dan Pelatihan Ekspor Indonesia, 12 Mei 2011.

<sup>16</sup> Ray Hodgkin, *Insurance law: Text and Materials*, (London: Cavendish, 1998), hal 526.

<sup>17</sup> A. Hasyim Ali, *op.cit*, hal 269.

<sup>18</sup> *Ibid*.

1. Memastikan bahwa memang ada suatu kerugian.
2. Menentukan apakah tindakan-tindakan bertanggung membatalkan klaimnya.
3. Menentukan jumlah kerugian.

Sesuai dengan Prinsip kepentingan menegaskan bahwa orang yang menutup asuransi harus mempunyai kepentingan (*interest*) atas harta benda yang dapat diasuransikan (*insurable*). Jadi, pada hakekatnya yang diasuransikan bukanlah harta benda itu melainkan kepentingan bertanggung atas benda itu. Selain itu agar kepentingan itu dapat diasuransikan (*insurable interest*), kepentingan itu harus legal dan patut (*legal and equitable*).<sup>19</sup> Contoh yang paling sederhana dari seseorang yang memiliki *insurable interest* yaitu seseorang yang memang berkedudukan sebagai pemilik property seperti kapal dan muatan. Kelompok lainnya yang memiliki *insurable interest* seperti pengadai, penerima gadai, awak kapal, dan agen pengangkut.<sup>20</sup> Dalam hal tersebut, dilihat kembali yakni jika memang ada kepentingannya atas obyek asuransi tersebut.

Berdasarkan hal tersebut maka dalam mengajukan penutupan klaim, pihak bertanggung melakukan beberapa prosedur untuk menuntut ganti rugi atas kerugian/ kerusakan dari pihak bertanggung. Adapun mekanisme atau prosedur pengajuan klaim secara singkat adalah sebagai berikut:<sup>21</sup>

1. Bertanggung wajib memberitahukan peristiwa yang menyebabkan kerugian kepada penanggung melalui surat tertulis dan atau telepon untuk konfirmasi awal.
2. Membuat *notice of claim* kepada pihak pengangkut (*carrier*), port *authorities* atau *bailees*.

---

<sup>19</sup> Radiks Purba (B), *op.cit.*, hal 44.

<sup>20</sup> Peter Koh Soon Kwang, *Marine insurance and The New Institute Cargo Clauses*, (Singapore: Longman, 1989), hal 52.

<sup>21</sup> Arie Setiawan, *op.cit.*,

3. Tertanggung wajib menyerahkan dokumen-dokumen pendukung claim.
4. Pihak Penanggung akan menunjuk independen *survey* atau juga bisa *join survey* atas claim barang.
5. Pihak penanggung akan menentukan apakah klaim tersebut diterima atau ditolak berdasarkan hasil *survey*.
6. Jika diterima, penanggung akan membayar sejumlah nilai claim sesuai dengan besaran claim.
7. Jika ditolak, penanggung akan memberitahukan tertanggung atas ditolaknya klaim.

Adapun dokumen-dokumen yang diperlukan dalam prosedur pengajuan klaim tersebut dalam hal ini klaim atas barang untuk *partial loss*. Data-data yang biasanya diperlukan untuk proses sebuah klaim tersebut (d disesuaikan keperluan secara *case by case*) adalah:<sup>22</sup>

- Polis asli dan surat subrogasi
- Surat muatan yang dikeluarkan oleh pengangkut sebagai bukti bahwa barang yang bersangkutan benar-benar diangkut ke tempat tujuan.
- Faktur penjualan (*commercial invoice*), daftar pengemasan (*packing list*) dan daftar perincian berat (*weight list*), yang menunjukkan harga barang, cara pengemasan apakah memenuhi syarat pengemasan menurut kelaziman atau tidak, dan kuantitas (berat dan banyaknya koli) barang.
- Bila kerusakan terjadi dalam perjalanan (pelayaran), diperlukan laporan kerusakan barang (*cargo damage report*) dan pernyataan kekurangan barang (*statement of short delivery*) yang dibuat oleh pengangkut.

---

<sup>22</sup> Radiks Purba (A), *op.cit.*, hal 136-137.

- Laporan survey yang dibuat oleh *independent surveyor*, yang melakukan survey atas kerusakan barang. Pelaksanaan survey harus dihadiri oleh tertanggung, penanggung, dan pengangkut atau wakilnya masing-masing.
- Perincian dari barang-barang yang rusak dan perhitungan besarnya kerugian, yang dibuat oleh tertanggung.
- Surat penolakan dari pengangkut
- Bukti-bukti lain yang dianggap perlu untuk memperkuat klaim.

Selanjutnya perlu diketahui pada dasarnya pembayaran klaim itu ada beberapa macam. Pertama, *pembayaran klaim murni*, yakni pembayaran klaim karena klaim tersebut telah memenuhi persyaratan-persyaratan yang ditentukan yang dilampiri dengan dokumen-dokumen yang lengkap. Kemudian, *pembayaran klaim exgratia* yaitu pembayaran klaim yang atas suatu risiko yang dijamin dalam polis sebenarnya kurang memenuhi persyaratan teknis yang diperlukan. Pembayaran klaim tetap dilakukan mengingat adanya hubungan baik, namun dalam jumlah yang tidak sepenuhnya. Terakhir *pembayaran klaim kompromis* yakni pembayaran klaim yang besarnya didasarkan kepada kesepakatan para pihak yang bersangkutan karena terdapatnya perbedaan penafsiran teknis atas kerugian yang terjadi.<sup>23</sup>

### 3.3 Jenis Polis Asuransi Muatan Kapal (*Marine Cargo Insurance*)

Dalam dunia asuransi, biasanya yang dijadikan sebagai bukti tertulis dari perjanjian asuransi yang telah disepakati antara pihak penanggung dengan pihak tertanggung adalah polis, yang didahului dengan nota penutupan (*cover note*).<sup>24</sup>

Setiap perusahaan pertanggungan atau perkumpulan perusahaan pertanggungan biasanya membuat polisnya secara sendiri-sendiri. Polis yang

---

<sup>23</sup> Agus Prawoto, *Hukum Asuransi dan Kesehatan Perusahaan Asuransi*, (Yogyakarta: BPFE, 1995), hal 136.

<sup>24</sup> Radiks Purba (B), *op.cit.*, hal 39.

tertua, yang dikeluarkan sejak abad ke-18 (1779) adalah *S.G Policy*, yang merupakan polis *standard Lloyds* di Inggris, *S.G Policy* banyak dianut dan ditiru dalam penyusunan polis untuk angkutan laut di negara-negara lain, termasuk Indonesia dengan mengadakan perubahan-perubahan disana sini untuk disesuaikan dengan kondisi masing-masing negara.<sup>25</sup>

*S.G Policy* mencakup pertanggungan barang dan kapal (satu polis). Agar lebih praktis maka polis yang diturunkan dari *S.G. Policy* dibagi dua, yaitu polis untuk barang (*cargo policy*) dan polis untuk kapal (*hull policy*). Indonesia juga mengeluarkan polis *standart Indonesian Hull Form* untuk pertanggungan kapal (*hull policy*) merupakan turunan dari *S.G. Policy*. Karena merupakan turunan dari *S.G. Policy*, maka kondisi yang digunakan sebagai syarat (*clause*) pertanggungan yang dilekatkan pada polis pada umumnya adalah syarat-syarat (*clauses*) yang dikeluarkan oleh perkumpulan Penanggung Angkutan Laut (*Institute Marine Underwriter*) di pasaran di Inggris.<sup>26</sup>

Pemakaian polis turunan dari *S.G. Policy* dan penerapan syarat-syarat (*clauses*) yang dikeluarkan oleh para penanggung di London menyebabkan perjanjian pertanggungan pada umumnya mengikatkan diri kepada hukum yang berlaku di Inggris. Jadi jika terjadi perselisihan antara penanggung dan tertanggung, penyelesaiannya didasarkan pada hukum dan kelaziman yang berlaku di Inggris.<sup>27</sup>

### 3.3.1 *Open Cover Policy*

Polis terbuka (*open cover policy*) menanggung barang untuk tiap-tiap pengapalan selama suatu jangka waktu tertentu (biasanya) selama 12 bulan) atas dasar *limit per bottom* atau *a certain limit per vessel*), artinya jumlah harga pertanggungan dibatasi untuk setiap pengapalan, dan setiap pengapalan

---

<sup>25</sup> *Ibid*, hal 39.

<sup>26</sup> *Ibid*, hal 40.

<sup>27</sup> *Ibid*.

diberitahukan (deklarasi) kepada penanggung. Berdasarkan pemberitahuan itu, dibuat polis perjalanan, maka polis terbuka hanya memuat persetujuan pokok saja sebagai berikut:<sup>28</sup>

- (1) Jangka waktu polis berlaku (jam, tanggal, bulan, tahun).
- (2) Harga pertanggungan maksimal untuk setiap pengapalan.
- (3) Kondisi pertanggungan. Jika barang-barang terdiri dari beberapa jenis, maka disebutkan kondisi pertanggungan untuk masing-masing jenis barang (jika diperlukan demikian).
- (4) Premi (%) untuk masing-masing kondisi pertanggungan.
- (5) Kapal yang akan digunakan mengangkut barang harus diklasifikasikan pada suatu Biro Klasifikasi yang diakui. Nama kapal tidak perlu disebutkan pada polis terbuka karena belum diketahui (belum ditentukan). Nama kapal akan disebutkan nanti pada polis perjalanan untuk setiap pengapalan. Oleh karena itu, dalam polis terbuka hanya disyaratkan bahwa kapal yang akan digunakan harus diklasifikasikan pada suatu Biro Klasifikasi yang diakui.

Tujuan dan manfaat dari polis terbuka adalah sebagai berikut:<sup>29</sup>

- (1) Premi (%) tidak berubah selama polis berlaku sekalipun terjadi perubahan premi dalam pasaran asuransi.
- (2) Tertanggung tetap ditanggung sekalipun pemberitahuan barang-barang yang dikapalkan terlambat, asalkan diberitahukan sesegera mungkin setelah diketahui pengapalan barang-barang. Bahkan mungkin pemberitahuan suatu pengapalan baru dilakukan setelah peristiwa terjadi yang menimpa barang, asalkan yang demikian dilakukan dalam batas-batas yang wajar dan dengan itikad baik (*good faith*).

---

<sup>28</sup> *Ibid*, hal 45.

<sup>29</sup> *Ibid*, hal 46.

- (3) Penanggung memperoleh kepastian bahwa setiap pengapalan yang akan datang selama polis berlaku dipertanggungkan kepadanya, berarti kepastian akan memperoleh premi (sumber hidupnya).

Ada kemungkinan berlakunya polis berakhir, tetapi kapal yang mengangkut pengapalan terakhir yang telah diberitahukan kepada penanggung masih berada di lautan atau sedang dalam perjalanan ke pelabuhan tujuan. Jika memang demikian, maka berlakunya polis dapat diperpanjang maksimal 30 hari dengan membayar imbalan premi. Perjanjian pertanggungan atas dasar polis terbuka dapat dibatalkan seluruhnya atau hanya sebagian kondisi pertanggungan yang dibatalkan, dengan pemberitahuan lebih dulu kepada pihak lain dalam jangka waktu yang wajar. Jika jangka waktu berlakunya polis telah berakhir, tapi tertanggung ingin pertanggungan diteruskan karena pengapalan barang-barangnya masih berlangsung terus, tertanggung dapat meminta polis terbuka yang baru kepada penanggung.<sup>30</sup>

### 3.3.2 *Floating Policy*

Polis penghapusan (*Floating Policy*) menanggung kepentingan yang dapat dipertanggungkan (*insurable interest*), yaitu barang untuk suatu jumlah tertentu yang memerlukan berkali-kali pengapalan. Untuk setiap pengapalan ditentukan jumlah maksimal harga pertanggungan. Setiap pengapalan barang tertanggung harus diberitahukan kepada penanggung.<sup>31</sup>

Misalkan jumlah harga pertanggungan 500 juta rupiah dan untuk setiap pengapalan ditetapkan harga pertanggungan maksimal sebesar 50 juta rupiah. Pengapalan pertama (kapal A) berjumlah 40 juta rupiah sehingga sisa harga 460 juta rupiah. Pengapalan kedua (kapal B) berjumlah 48 juta rupiah sehingga sisa harga pertanggungan 412 juta rupiah. Demikian seterusnya hingga harga pertanggungan sebanyak 500 juta rupiah tersebut habis dikapalkan. Setelah yang 500 juta rupiah tersebut habis dikapalkan, berarti masa berlakunya polis telah

---

<sup>30</sup> *Ibid.*

<sup>31</sup> *Ibid*, hal 47.

berakhir. Jika ingin diteruskan, dibuka lagi polis penghapusan yang baru untuk suatu jumlah harga pertanggungan tertentu. Karena pertanggungan berlangsung terus (dibuka) tanpa ditentukan batas waktunya hingga jumlah harga pertanggungan sebanyak 500 juta rupiah seperti dalam contoh diatas habis dikapalkan, maka polis penghapusan (*Floating Policy*) disebut juga polis terbuka (*open policy*).<sup>32</sup>

Seperti halnya pada polis terbuka dan pada polis penghapusan perlu dibuat polis perjalanan untuk setiap pengapalan. Polis perjalanan yang demikian disebut juga “polis pengapalan sebagian” (*partshipment policy*). Oleh karena perlu dibuat polis perjalanan untuk setiap pengapalan, maka polis penghapusan hanya memuat persetujuan-persetujuan pokok saja, sama halnya dengan polis terbuka. Demikian juga manfaat dari polis penghapusan sama dengan manfaat dari polis terbuka. Seperti halnya dengan polis terbuka, polis penghapusan juga dapat dibatalkan keseluruhan atau sebagian kondisi yang tercantum di dalamnya dengan pemberitahuan lebih dulu kepada pihak lain dalam jangka waktu yang wajar.<sup>33</sup>

Perbedaan pokok kedua macam polis tersebut adalah mengenai lamanya polis berlaku. Pada polis terbuka ditentukan lama berlakunya, misalnya selama 1 (satu) tahun tanpa menentukan jumlah keseluruhan pertanggungan; sedangkan pada polis penghapusan ditentukan jumlah keseluruhan pertanggungan selesaikan dikapalkan tanpa mempersoalkan berapa lama waktu yang terpakai. Pada polis terbuka diperlukan syarat perpanjangan berlakunya polis (*continuation clause*), sedangkan pada polis penghapusan tidak diperlukan syarat tersebut. Mengenai pembayaran premi untuk polis terbuka dan polis penghapusan dapat dilakukan sebagai berikut:<sup>34</sup>

- (1) Dibayar lebih dulu sejumlah uang, kemudian dikurangi dengan premi untuk setiap pengapalan. Jika telah habis, dibayar lagi sejumlah uang.

---

<sup>32</sup> *Ibid.*

<sup>33</sup> *Ibid*, hal 48.

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

Setelah semua pengapalan selesai dan ternyata masih ada sisanya, maka sisa ini akan dikembalikan oleh penanggung kepada tertanggung.

- (2) Premi dihitung untuk setiap pengapalan dan dibayar pada waktu pemberitahuan disampaikan atau pada waktu polis perjalanan dikeluarkan.

### **3.4 Kondisi Standar Pertanggung Asuransi Muatan Kapal (*Marine Cargo Insurance*)**

Kondisi standar pertanggung muatan kapal (barang) yang digunakan secara luas oleh para penanggung di seluruh dunia adalah kondisi standar Lloyd's, yang diberi judul *Institute Cargo Clauses (ICC)*, terdiri dari *Kondisi A (full cover)*, *Kondisi B (restricted full cover)*, dan *Kondisi C (standing cover)*. Kondisi standar yang terakhir dikeluarkan oleh Lloyd's yang masih berlaku hingga kini adalah yang dikeluarkan dengan kode 1/1/82 (tanggal 1 Januari 1982). Berikut disajikan kondisi standar Lloyd's untuk asuransi pengangkutan barang, yang dikutip dari teks bahasa Inggris. Kondisi-kondisi yang disajikan di sini hanya yang diperlukan sebagai bahan pelajaran.<sup>35</sup>

#### ***Risiko-risiko yang Ditanggung***

*Full cover* (ICC A.1/1/82) menjamin (kecuali risiko-risiko yang dikecualikan yang disebut dibawah):<sup>36</sup>

- (1) Semua kerugian atau kerusakan atas barang yang ditanggung, yang disebabkan oleh bahaya yang ditanggung dari luar
- (2) Pembiayaan *general average* dan *salvage*, yang ditentukan menurut kontrak pengangkutan dan/atau peraturan pemerintah atau kelaziman;
- (3) Tanggung jawab terhadap pihak ketiga bila menurut kontrak pengangkutan, tertanggung bertanggung jawab atas kerugian pihak ketiga.

---

<sup>35</sup> *Ibid*, hal 123.

<sup>36</sup> *Ibid*, hal 123-124.

*Restricted Full Cover* (ICC.B.1/1/82) menjamin (kecuali risiko-risiko yang dikecualikan yang disebutkan di bawah):<sup>37</sup>

(1) Kerugian atau kerusakan atas barang yang ditanggung, yang disebabkan oleh:

- a. Kebakaran atau peledakan pada kapal;
- b. Kapal atau perahu (yang mengangkut barang yang ditanggung) terdampar, terkandas, tenggelam, atau dirampas;
- c. Runtuhnya atau hancurnya tempat penyimpanan barang;
- d. Tabrakan atau kontak dengan kapal atau perahu lain, menabrak dan atau dermaga pelabuhan atau menabrak benda yang terapung di laut;
- e. Pembongkaran barang di pelabuhan darurat (pengungsian);
- f. Gempa bumi, erupsi gunung berapi, atau halilintar.

(2) Kerugian atau kerusakan atas barang yang ditanggung yang disebabkan oleh:

- a. Pengorbanan kerugian laut umum (*general average*);
- b. Pembuangan barang dari kapal ke laut dalam upaya menyelamatkan kapal beserta seluruh kepentingan didalamnya (*jettison*);
- c. Mencuci geladak kapal (air masuk ke dalam palka tempat barang disimpan ketika geladak kapal dicuci);
- d. Kapal memasuki danau atau sungai.

(3) *Total loss* setiap koli ketika pemuatan atau pembongkaran terbangun atau terlepas dari kapal atau dari perahu;

---

<sup>37</sup> *Ibid*, hal 124.

- (4) Pembiayaan *general average* dan pertolongan (*salvage*), yang ditentukan menurut kontrak pengangkutan dan/atau peraturan pemerintah atau kelaziman;
- (5) Tanggung jawab terhadap pihak ketiga bila menurut kontrak pengangkutan, tertanggung bertanggung jawab atas kerugian pihak ketiga.

*Stranding cover* (ICC.C.1/1/82) menjamin (kecuali risiko-risiko yang dikecualikan yang disebutkan dibawah):

- (1) Kerugian atau kerusakan atas barang yang ditanggung, yang disebabkan oleh:
  - a. Kebakaran atau peledakan pada kapal;
  - b. Kapal atau perahu (yang mengangkut barang yang ditanggung) terdampar, terkandas, tenggelam, atau dirampas;
  - c. Runtuhnya atau hancurnya tempat penyimpanan barang;
  - d. Tabrakan atau kontak dengan kapal atau perahu lain, menabrak dam atau dermaga atau menabrak benda terapung di laut;
  - e. Pembongkaran barang di pelabuhan darurat (pengungsian).
- (2) Kerugian atau kerusakan atas barang yang ditanggung, yang disebabkan oleh:
  - a. Pengorbanan *general average* (kerugian laut umum);
  - b. Jettison (Pembuangan barang dari kapal ke laut dalam upaya menyelamatkan kapal beserta seluruh kepentingan didalamnya);
- (3) Pembiayaan *general average* dan *salvage*, yang ditentukan menurut kontrak pengangkutan atau peraturan pemerintah atau kelaziman;
- (4) Tanggung jawab terhadap pihak ketiga bila menurut kontrak pengangkutan, tertanggung bertanggung jawab atas kerugian pihak ketiga.

Ketika menutup asuransi pengangkutan barang, tertanggung memilih salah satu kondisi tersebut diatas, apakah *full cover* atau *restricted full cover* atau *stranding cover*. Premi untuk kondisi *full cover* yang lebih tinggi, dan yang paling rendah adalah premi untuk kondisi *stranding cover*.

Kondisi-kondisi berikutnya berlaku untuk *full cover*, *restricted full cover*, dan *stranding cover*.

### ***Risiko-risiko yang Dikecualikan***

(1) Asuransi ini tidak menjamin kerugian, kerusakan, atau biaya atas barang yang ditanggung yang disebabkan oleh:<sup>38</sup>

- a. Kerugian atau kerusakan atau biaya yang diakibatkan oleh kesalahan yang disengaja oleh tertanggung (*Willful-misconduct*);
- b. Kebocoran yang wajar, berkurangnya berat atau *volume* yang wajar dari obyek yang diasuransikan;
- c. Kerugian kerusakan atau biaya yang disebabkan tidak memadainya atau tidak sesuainya pembungkus atau penyiapan obyek yang diasuransikan (“pembungkus” dianggap penyusunan dalam *container* atau *box*)  
 Pengemasan barang tidak baik atau bahan pengemas tidak cocok untuk barang yang bersangkutan sekalipun barang dimuat dalam *container* dan *liftvan*;
- d. Kerugian kerusakan atau biaya yang disebabkan oleh kerusakan sendiri atau sifat alamiah dari obyek yang diasuransikan (*inherent vice*);
- e. Kelambatan (*delay*) pengiriman barang sekalipun kelambatan disebabkan oleh bahaya yang dijamin (kecuali *general average*

---

<sup>38</sup> Tim Ad Hoc Penerjemah Polis Non Standar AAUI, *ahli asuransi.com*, diunduh 21 September 2011

dan *salvage*), kecuali kelambatan itu tidak diketahui (di luar pengawasan) bertanggung;

- f. Tidak tersedia uang atau kesalahan pengelolaan keuangan oleh kapal, pengangkut (pencharter) atau operator untuk membiayai kapal.
- g. Dengan sengaja orang-orang jahat merusak barang yang ditanggung (pengecualian ini tidak berlaku untuk kondisi *full cover*);
- h. *Bahaya nuklir*, yaitu setiap senjata perang yang menggunakan fisi dan/atau fusi atom atau nuklir atau yang lain seperti reaksi atau kekuatan radioaktif atau unsur radioaktif;

(2) Asuransi ini juga tidak menjamin kerugian, kerusakan, atau biaya atas barang yang ditanggung karena;

- a. Kapal atau perahu (yang mengangkut barang) tidak laik laut;
- b. *Container* atau *liftvan* dari kapal atau perahu tidak cocok untuk pengangkutan barang;

*Kecuali* bila bertanggung atau pegawai-pegawainya tidak mengetahui ketika barang-barang dimuat bahwa kapal atau perahu tidak laik laut, atau container atau liftvan tidak cocok untuk pengangkutan barang.

(3) *Bahaya perang*. Asuransi ini tidak menjamin kerugian, kerusakan, atau biaya atas barang yang ditanggung yang disebabkan oleh:

- a. Peperangan, perang sipil, revolusi, pemberontakan, perlawanan bersenjata, atau kegaduhan sipil yang diakibatkan, atau setiap tindakan permusuhan oleh atau terhadap kekuasaan yang berperang (*belligerent power*);

- b. Perampasan, penyitaan, penahanan, penawanan, penangkapan maupun akibat-akibatnya atau setiap perbuatan untuk tujuan yang demikian;
- c. Ranjau, torpedo, bom atau senjata perang lainnya yang terlantar.

(4) *Bahaya pemogokan*. Asuransi ini juga tidak menjamin kerugian, kerusakan, atau biaya atas barang yang ditanggung yang disebabkan oleh:

- a. Pemogokan, pencegahan buruh-buruh bekerja atau orang-orang yang ambil bagian dalam kerusuhan buruh, huru-hara atau kegaduhan sipil;
- b. Setiap perbuatan teroris atau setiap perbuatan yang bermotif politik.

Walaupun asuransi tidak menjamin bahaya perang dan pemogokan, tetapi dengan membayar premi sendiri, dapat ditutup asuransi untuk kedua macam bahaya itu, yaitu dengan menggunakan kondisi *Institute War Clause* untuk bahaya perang, dan *Institute SRCC Clause* untuk bahaya pemogokan.

#### ***Kewajiban tertanggung***

- (1) Bila barang-barang yang ditanggung menghadapi bahaya, adalah menjadi kewajiban dari tertanggung dan pegawai-pegawainya dan agen-agensya untuk:<sup>39</sup>
  - a. Melakukan tindakan-tindakan yang pantas dengan tujuan melindungi atau memperkecil kerugian;
  - b. Menjamin bahwa hak atas pengangkut atau pihak-pihak lain yang (mungkin) bertanggung jawab atas kerugian itu, dapat dituntut sepentasnya; penanggung akan mengganti biaya-biaya yang pantas digunakan oleh tertanggung dalam menjalankan tugasnya itu.

---

<sup>39</sup> Radiks Purba (A), *op.cit.*, hal 163.

- (2) Tindakan yang dilakukan oleh tertanggung untuk menyelamatkan atau melindungi atau menemukan kembali barang yang ditanggung tidak boleh dianggap sebagai penolakan abandonmen oleh penanggung, demikian juga tindakan yang serupa yang dilakukan oleh penanggung tidak boleh dianggap sebagai penerimaan abandonmen oleh tertanggung, atau anggapan lainnya atas hak masing-masing pihak.<sup>40</sup>
- (3) Bila tertanggung menyadari akan adanya bahaya yang dijamin oleh asuransi ini, maka kewajiban dari tertanggung untuk segera memberitahukan kepada penanggung atas bahaya itu, dan hak tertanggung atas jaminan penanggung atas bahaya itu tergantung dari pemenuhan kewajiban ini.

Bila tertanggung mengetahui (dari pengangkut atau dari pihak lain) bahwa barang yang ditanggung akan menghadapi bahaya maka seketika itu juga tertanggung harus memberitahukan kepada penanggung. Bila tertanggung lalai untuk memberitahukan kepada penanggung, maka haknya untuk memperoleh ganti rugi bisa gugur bila barang yang ditanggung menderita kerugian/kerusakan disebabkan oleh bahaya yang lalai diberitahukannya kepada penanggung. Tujuan dari segera diberitahukan kepada penanggung adalah agar penanggung menyelamatkan atau melindungi barang yang ditanggungnya setidak-tidaknya memperkecil kerugian, misalnya dengan meminta batuan dari Llyod's Agents setempat atau bekerja sama dengan pengangkut.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> *Ibid*, hal 164.

<sup>41</sup> *Ibid*.

### 3.5 Kondisi *Franchise* dan Kondisi *Deductible*

#### 3.5.1 Kondisi *Franchise*

Kondisi *franchise* umumnya ditemui dalam *marine insurance policies*, atas dampak kondisi ini maka membebaskan penanggung dari kewajiban penuh terkecuali apabila kerugian yang dimaksud memang melampaui suatu batas yang ditetapkan maka penanggung akan bertanggung jawab sepenuhnya mengganti kerugian.<sup>42</sup>

Adapun kerugian yang dimaksud dalam kondisi *franchise* ini adalah kerugian-kerugian kecil yang sering terjadi dalam pengangkutan. Batas kerugian yang ditetapkan dalam *franchise* oleh polis biasanya dinyatakan dalam persen dari harga pertanggungan. Misalnya, harga pertanggungan Rp. 25.000.000,00 dan *franchise* 3% atau 750.000,00.<sup>43</sup>

Bila kerugian yang diderita Rp 500.000,00 atau 2% dari harga pertanggungan, tidak ada ganti rugi dari penanggung. Bila kerugian Rp 750.000,00 atau 3% dari harga pertanggungan, juga tidak ada ganti rugi. Bila kerugian Rp 775.000,00 atau 3,1% dari harga pertanggungan, berarti diatas *franchise*, maka ganti rugi dari penanggung besarnya Rp 775.000,00. Dan bila kerugian Rp 900.000,00 maka ganti rugi besarnya Rp 900.000,00.<sup>44</sup>

Besarnya *franchise* biasanya berkisar antara 3%-5% dari harga pertanggungan, tergantung dari jenis barang dan pengemasannya. Kerugian-kerugian kecil itu sering diderita oleh barang dalam angkutan dari satu tempat ke tempat lain, yang bukan diakibatkan oleh suatu peristiwa. Misalnya karena kurang hari-hati penanganannya atau pengemasannya kurang baik. Terhadap barang secara alamiah dapat berkurang beratnya seperti barang yang berdebu (semen,

---

<sup>42</sup> John Lowry and Philip Rawlings, *op.cit.*, hal 270.

<sup>43</sup> Radiks Purba (B), *op.cit.*, hal 161.

<sup>44</sup> *Ibid*, hal 162.

tepung) maupun butiran-butiran (beras, kacang) dan lain-lain, selalu dikenakan *franchise*. Demikian juga zat cair dalam drum atau tong (*natural leakage*).<sup>45</sup>

### 3.5.2 Kondisi *Deductible*

*Deductible* berarti potongan. Menurut kondisi *deductible* penanggung hanya membayar ganti rugi kepada tertanggung atas kerugian *diatas potongan*. Berarti kerugian sebesar *deductible* atau kurang, tidak diganti oleh penanggung.<sup>46</sup>

Misalkan harga pertanggungan Rp 25.000.000,00 dengan *deductible* 3% atau 750.000,00. Bila kerugian Rp 500.000,00, tidak ada ganti rugi karena kerugian lebih kecil dari *deductible*. Bila kerugian Rp 750.000,00, juga tidak ada ganti rugi karena kerugian sama dengan *deductible*. Bila kerugian Rp 800.000,00 maka ganti rugi Rp 500.000,00, yaitu kerugian yang diatas *deductible*.<sup>47</sup>

Pada prakteknya sering kali kerusakan-kerusakan yang ada mengganggu administrasi perusahaan untuk merealisasikan pembayarannya.<sup>48</sup> Dikarenakan adanya hal tersebut, maka keberadaan kondisi *deductible* dan *franchise* memiliki tujuan agar mengurangi biaya administrasi dari transaksi besaran klaim yang kecil.<sup>49</sup> Adapun tujuan lain yakni agar kerugian-kerugian kecil atas interest yang diasuransikan dipikul sendiri oleh tertanggung sebagai risiko sendiri.<sup>50</sup>

---

<sup>45</sup> *Ibid.*

<sup>46</sup> *Ibid.*

<sup>47</sup> *Ibid* hal 163.

<sup>48</sup> Abbas Salim, *Dasar-dasar Asuransi: Principles of Insurance*, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 1993), hal 65.

<sup>49</sup> John Lowry and Philip Rawlings, *op.cit.*, hal 270.

<sup>50</sup> Radiks Purba (B), *op.cit.*, hal 163.

### 3.6 Risiko Barang Cair (Barang-barang Cair (*Vloeibare Waren*))

Penjelasan mengenai barang-barang yang cair dalam asuransi disebutkan dalam Pasal 643 KUHD, yaitu apabila yang diasuransikan itu berupa barang-barang yang cair, seperti anggur, minyak, madu, gajih, sirup atau lain sebagainya, atau garam, dan gula, maka pihak yang menanggung tidaklah bertanggung jawab untuk sesuatu kerugian yang disebabkan karena kebocoran atau melelehnya barang-barang tersebut, kecuali apabila itu terjadi karena penyentuhan, pecahnya kapal, ataupun terdamparnya kapal, ataupun karena barang-barang yang diasuransikan tersebut telah dibongkar disuatu pelabuhan darurat dan kemudian dimuat lagi.<sup>51</sup>

Apabila terjadi hal-hal yang mewajibkan yang menanggung mengganti kerugian yang disebabkan karena kebocoran atau melelehnya barang-barang tadi, maka kerugian yang harus dibayar itu harus dikurangi dengan jumlah barang-barang yang satu jenis, menurut pendapat para ahli lazimnya merosot harganya.<sup>52</sup>

Pasal 644 KUHD menjelaskan, jika dalam masalah-masalah yang diperbolehkan menurut undang-undang, telah dibuat suatu asuransi atas barang-barang dagangan atau barang-barang seumumnya, ataupun atas barang berupa apa saja yang penting bagi pihak yang bertanggung, sedangkan bahaya yang diasuransikan itu berlaku atas barang-barang yang mudah dapat menjadi busuk atau berkurang, maka pihak yang menanggung tidak diwajibkan memikul kerugian yang demikian. Menurut adat istiadat setempat asuransi tidak seharusnya dipikul oleh para *asurandor*. Jika terjadi perselisihan, maka hal itu akan ditetapkan oleh hakim setelah mendengar para ahli.<sup>53</sup>

Apabila di antara barang-barang yang tersebut di atas itu ada barang-barang yang di tempat dibuatnya asuransi tersebut, lazimnya tidak diasuransikan selain itu dengan bebas dari *avary*, kebocoran atau melelehnya barang-barang itu,

---

<sup>51</sup> *Kitab Undang-Undang Hukum dagang*, ps 643.

<sup>52</sup> Djoko Prakoso, *op.cit.*, hal 118.

<sup>53</sup> *Kitab Undang-Undang Hukum dagang*, ps 644.

maka sama sekali bebaslah pihak yang menanggung dari pembayaran kerugian tersebut.<sup>54</sup>

### 3.7 Clausul “*All Risk*” dalam hal pembuktian

Definisi *all risk* sendiri adalah suatu kondisi yang menggambarkan kondisi bahwa suatu asuransi kerugian menanggung semua kerugian atau kerusakan yang tidak disebutkan pengecualiannya dalam polis.<sup>55</sup>

Dalam polis tercantum suatu klausul yang berbunyi *all risk from warehouse to warehouse*. Dalam hal pembuktian ini, diperkirakan ada dua penafsiran. Yang satu mengharapakan pihak asurandor wajib menanggung kerusakan pada barang-barang yang ditanggung itu, walaupun kesalahan dari pihak tertanggung sendiri atau kerusakan pada barang yang ditanggung, asurandor wajib mengembalikan kerugiannya.<sup>56</sup>

Penafsiran yang lain mengharapakan, bahwa klausul ini hanya mempunyai makna, bahwa seandainya mengalami kejadian-kejadian yang sudah membuat asuransi sehingga kejadian ini menimbulkan kerugian yang sudah nyata, maka pihak *asurandor* dapat bebas untuk membuktikan bahwa kerugian tersebut ditimbulkan oleh kekeliruan pihak tertanggung sendiri atau kerusakan pada barangnya.<sup>57</sup>

Diantara para ahli hukum antara lain Dorhout Mees dan Scheltema dalam, para ahli tersebut condong pada penafsiran kedua, karena dalam pasal 249 KUHD memperlihatkan bahwa dalam asuransi terhadap rusaknya barang itu sendiri diwajibkan ada persetujuan yang tersendiri, sedangkan dalam Pasal 276 KUHD

---

<sup>54</sup> Djoko Prakoso, *op.cit.*, hal 118.

<sup>55</sup> C. Bennett, *Dictionary of Insurance*, (London: Pearson education limited, 2004), hal 17.

<sup>56</sup> Djoko Prakoso, *op.cit.*, hal 203.

<sup>57</sup> *Ibid.*

menegaskan, bahwa pada umumnya *asurandor* tidak mempunyai tanggung jawab.<sup>58</sup>



---

<sup>58</sup> *Ibid.*

## BAB 4

### ANALISIS BESARAN PEMBAYARAN KLAIM ASURANSI KERUGIAN PENGANGKUTAN LAUT DIKAITKAN DENGAN KEDUDUKAN PRINSIP INDEMNITAS DAN KLAUSUL PENGURANG KLAIM

#### 4.1 Kasus Posisi

##### *Pembayaran Klaim atas Pengangkutan barang melalui Kapal TS*

Pada tanggal **14 Mei 2011**, PT ABC (tertanggung) mengirimkan barang dengan kapal TS dari Cilacap ke Merak, adapun polis pengangkutan barang (*marine cargo policy*) atas pengangkutan tersebut yakni dibuat pada tanggal yang sama dengan tanggal diberangkatkannya kapal, tanggal 14 Mei 2011. No. Polis atas pengangkutan ini adalah 11-00-11AM007, sesuai dengan tanggal diberangkatkannya kapal dan tanggal dibuatnya polis pengangkutan barang (*marine cargo policy*) tersebut maka polis pengangkutan barang (*marine cargo policy*) ini tunduk pada marine cargo open cover tahun 2011 yaitu No. Open Cover MAR/OPEN 031/2011. Sesuai keterangan dalam polis yakni:

*“KAMI bersama ini menyetujui, dengan pertimbangan pembayaran kepada oleh atau atas nama tertanggung premi sebagai mana yang telah diatur, menanggung kerugian kerusakan tanggung jawab atau biaya sesuai dengan lingkup dan cara yang diatur disini”*

Keterangan diatas tersebut menyatakan bahwa pihak perusahaan asuransi PT XYZ (penanggung) berdasarkan keberadaan polis ini, disertai adanya pembayaran premi yang dibayarkan tertanggung kepada penanggung maka PT XYZ selaku penanggung akan bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi sesuai dengan lingkup yang diatur. Adapun besaran kewajiban pembayaran premi oleh tertanggung disebutkan dalam polis adalah sebesar USD 1,364.18.

Terkait dengan harga pertanggungan yakni sebesar USD 4,704,062.21, nilai barang yang diasuransikan adalah sebesar USD 5,174,463.43 (CIF Value+ 10%). Disebutkan pula dalam polis pengangkutan barang tersebut, bahwa yang

menjadi obyek tanggungan adalah bahan kimia cair sesuai dengan faktur penjualan (*invoice*) BUN007166 dengan B/L No. 495 051 515.

Pada tanggal **14 Juni 2011**, PT ABC (tertanggung) mengajukan klaim kepada PT XYZ (penanggung) dengan rincian klaim atas 3 kapal sekaligus, salah satu kapal yang diajukan adalah kapal TS tersebut dengan rincian:

<i>Vessel</i>	: TS
<i>B/L No.</i>	: 495 051 515
<i>B/L Quantity</i>	: 2,997.841 MT
<i>Actual Receive on shore</i>	: 2,971.318 MT
<i>Discrepancy</i>	: 26.163 MT (0,873%)
<i>Policy No.</i>	: 11-00-11AM007
<i>Declared for Insurance</i>	: USD 5,174,463.43 (110% of CFR value)
<i>Claim amount should have been:</i> (26.163 MT x USD 1569.15) x 110% =	
	<b>USD 41,053.45</b>

Pada tanggal **2 Agustus 2011** pihak PT ABC selaku tertanggung melalui surat pernyataan (*letter of discharge*) tersebut menyatakan setuju dan telah menerima uang sejumlah **USD 19,908.43** dari penanggung (PT XYZ) sebagai pembayaran atas klaim kerugian yang dipertanggungkan dibawah polis No.11-00-11-AM007 sehubungan dengan musibah yang terjadi pada tanggal 15 Mei 2011. Adapun rincian atas pembayaran klaim tersebut dari pihak penanggung PT XYZ adalah:

<i>Qty B/L No. 495 051 515</i>	: 2,997.841 MT
<i>Shore Qty Received</i>	: <u>2,971.318 MT</u>
<i>CARGO SHORT</i>	: 26.523 MT
<b><u>Deductible</u></b> 0.50% of 2,997.841 MT	: 14.989 MT

*NET SHORTAGE* : 11,534 MT

Harga per MT sesuai *Invoice* per MT : USD 1,569.15

*Claim amount* : USD 18,098.58

IP 10% : USD 1,809.86

***TOTAL CLAIM*** : **USD 19,908.43**

Berikut keterangan yang didapat dari surat pengajuan klaim (*claim letter*) kepada penanggung atas beberapa pengangkutan barang. Dari keberadaan surat pengajuan klaim (*claim letter*) tersebut dapat diketahui perihal besaran kerugian yang sering terjadi atas barang yang diangkut dalam beberapa perjalanan pengangkutan barang yang dimiliki oleh tertanggung.

***Pengajuan klaim oleh tertanggung (PT ABC) dalam periode Maret s.d Oktober 2011, rinciannya adalah sebagai berikut:***

1. Pengajuan klaim tertanggal 25 Maret 2011

*Vessel* : GZ

*B/L No* : 2736-2

*B/L Quantity* : 5,330.920 MT

*Actual Received On Shore* : 5,266.734 MT

*Discrepancy* : 64.186 MT **(1,954%)**

*Policy No.* : 11-81-07-00000229

*Declaire for insurance* : USD 8,209,616.68 (110% of CFR Value)

*Claim amount should have been:* (64.186 MT x USD 1,400.00) x 110% =

**USD 98,846.44.**

2. Pengajuan klaim tertanggal 25 Maret 2011

*Vessel* : GZ

*B/L No* : 2736-3

*B/L Quantity* : 5,250.000 MT

*Actual Received On Shore* : 5,186.789 MT

*Discrepancy* : 63.211 MT **(1.204%)**

*Policy No.* : 11-81-07-00000230

*Declaire for insurance* : USD 8,262,350.25 (110% of CFR Value)

*Claim amount should have been:* (63.211 MT x USD 1,430.71) x 110% =  
**USD 99,480.27.**

3. Pengajuan klaim tertanggal 14 Juni 2011

*Vessel* : TR

*B/L No* : 4550813472

*B/L Quantity* : 2,400.956 MT

*Actual Received On Shore* : 2,386.267 MT

*Discrepancy* : 14.689 MT **(0,612%)**

*Policy No.* : 11-00-10-AM0046

*Declaire for insurance* : USD 4,357,735.14 (110% of CFR Value)

*Claim amount should have been:* (14.689 MT x USD 1,650.00) x 110% =

**USD 26,660.53.**

4. Pengajuan klaim tertanggal 14 Juni 2011

*Vessel* : TR

*B/L No* : 4550813466

*B/L Quantity* : 2,400.955 MT

*Actual Received On Shore* : 2,386.266 MT

*Discrepancy* : 14.689 MT **(0,612%)**

*Policy No.* : 11-00-10-AM0050

*Declaire for insurance* : USD 4,357,733.33 (110% of CFR Value)

*Claim amount should have been:* (14.689 MT x USD 1,650.00) x 110% =

**USD 26,660.53**

5. Pengajuan klaim tertanggal 7 Oktober 2011

*Vessel* : SK

*B/L No* : POBUSOHSPYK02201

*B/L Quantity* : 5,013.431 MT

*Actual Received On Shore* : 4,985.172 MT

*Discrepancy* : 28.259 MT **(0,564%)**

*Policy No.* : 11-00-11-AM0021

*Declaire for insurance* : USD 7,875,097.42 (110% of CFR Value)

*Claim amount should have been:* (28.259 MT x USD 1,428.00) x 110% =

**USD 44,389.237**

Adapun total besaran jumlah tuntutan klaim dalam periode Maret s.d Oktober 2011 adalah sebesar USD 296,037.007. kemudian, sesuai dengan bukti pembayaran dari data yang diperoleh, adapun besaran jumlah pembayaran yang dilakukan oleh penanggung (PT XYZ) adalah sebesar USD 150,631.34.

#### **4.2 Kedudukan Prinsip Indemnitas pada Penerapan Klausul *Deductible* dalam Pembayaran Klaim**

Berdasarkan kasus posisi yang telah diuraikan sebelumnya yakni terkait dengan kasus posisi *pengangkutan barang melalui kapal TS*, terjadi perbedaan atas penghitungan besaran klaim antara penanggung (PT XYZ) dan tertanggung (PT ABC). Walaupun, pada kenyataan akhirnya yakni melalui surat pernyataan (*letter of discharge*), penanggung yang telah menandatangani dan menyetujui besaran klaim tersebut.

Dari rincian penghitungan yang didapat dari data, adanya perbedaan penghitungan tersebut pada dasarnya bersumber dari adanya kondisi *deductible* (ketentuan risiko sendiri) yang menjadi unsur yang tidak diperhitungkan oleh pihak tertanggung (PT ABC). Melihat adanya perbedaan dari besaran rincian klaim tersebut, analisis ini berkenaan dengan kondisi *deductible* itu sendiri dihubungkan kedudukan atas prinsip indemnitas yang menjadi salah satu prinsip dasar dari keberadaan asuransi kerugian.

Prinsip indemnitas dalam asuransi kerugian merupakan salah satu prinsip dasar. Keberadaan prinsip ini, tidak membiarkan seseorang tertanggung mendapat keuntungan lebih atas diadakannya suatu perjanjian pertanggungan. Karena pada dasarnya prinsip indemnitas ini bukanlah untuk memberikan keuntungan kepada pihak tertanggung, melainkan memberikan jaminan ganti kerugian dengan tujuan untuk mengembalikan posisi keuangan tertanggung kepada posisi keuangan semula sesaat sebelum terjadinya kerugian. Tujuan lain dari prinsip ini agar tertanggung tidak begitu saja mengalami kondisi kebangkrutan atas kerugian yang

tiba-tiba ia derita, dengan uraian diatas maka sudah jelas bahwa prinsip indemnitas tidak sekali-kali menjanjikan keuntungan atas jaminan ganti rugi yang diberikan, karena pada dasarnya prinsip tersebut tidak akan memberikan ganti rugi berlebih kepada tertanggung, sehingga ia mendapat keuntungan atas kelebihan besaran ganti rugi tersebut.

Terkait adanya ketentuan dalam KUHD yakni pasal 252, pasal 253, pasal 274, pasal 277 dan pasal 278, sesuai dengan keberadaan prinsip indemnitas. Beberapa ketentuan tersebut menjelaskan terkait kondisi asuransi berganda, perjanjian asuransi dengan harga pertanggungan berlebih serta mekanisme pembagian pertanggungan yang bagi penanggung yang menanggung tertanggung yang sama. Dari pasal-pasal KUHD ini dapat terlihat bahwa dalam prinsip indemnitas tersebut, dalam pengaturannya adalah menjaga agar tidak terjadi suatu perjanjian penanggungan dengan kondisi yang dapat memungkinkan tertanggung menerima ganti rugi berlebih.

Selanjutnya, bagaimana dengan adanya kondisi dimana seseorang tertanggung menerima ganti rugi, namun dalam hal setelah diterimanya ganti rugi tersebut tertanggung tidak mendapatkan suatu kondisi semula sesaat sebelum terjadinya kerugian, seperti apa yang telah diuraikan sebelumnya terkait dengan tujuan dari prinsip indemnitas tersebut. Dikaitkan dengan penjabaran dalam posisi kasus yakni *pengangkutan barang melalui kapal TS*. Dalam pembayaran klaim atas kerugian yang terjadi dalam pengangkutan tersebut, pihak tertanggung (PT ABC) menerima pembayaran ganti rugi dengan adanya pengurangan yakni adanya kondisi *deductible*. Merujuk pada ketentuan dalam polis yang berkedudukan sebagai perjanjian yang mengikat antara para pihak yakni penanggung dan tertanggung. Terdapat klausul sebagaimana tertera dibawah ini:

*“INSTITITUTE CARGO CLAUSE (A) CL 252 1/1/82 extended to include leakage and/or shortage and/or difference in weight (or volume) and/or contamination howsoever arising.*

KLAUSUL INSTITITUTE CARGO (A) CL 252 1.1.82 diperluas untuk mencakup kebocoran dan / atau kerugian dan / atau perbedaan dalam berat (atau volume) dan / atau kontaminasi apapun yang timbul.

*Claims for leakage and/or shortage and/or difference in weight (volume) however arising shall be payable only in excess of ordinary loss which shall be deemed to be 0,5% calculated on each bank of vessel or the whole at the option of The Assured, notwithstanding that craft may be used to effect delivery.*

Klaim untuk kebocoran dan/atau kekurangan dan/atau perbedaan dalam berat (volume) bagaimanapun yang timbul hanya akan dibayarkan pada kelebihan dari kerugian biasa yang akan dianggap 0,5% dihitung pada masing-masing pengangkutan kapal atau keseluruhan dari pilihan tertanggung, meskipun kapal mungkin dapat digunakan untuk pengangkutan.

*However, in respect of co-mingled shipment, such excess shall be 0.50% applied to each Bill of Lading or, in the case of several Bill of Lading being issued, the total volume of interests reflected in such Bill of Lading insured hereunder by this open policy.*

Namun, sehubungan dengan campuran pengiriman, kelebihan harus 0,50% diterapkan pada setiap bill of lading atau, dalam kasus beberapa lading diterbitkan, total bunga yang tercermin di dalam bill of lading bawah ini disediakan oleh kebijakan *open policy*.

*Notwithstanding the foregoing, should a loss occur during loading operation which result in a Bill of Lading figure lower than the invoiced shore tank load then the excess in the respect of ordinary loss of 0.50% shall not apply*

Sekalipun demikian, kerugian harus terjadi selama dilaksanakannya operasi pemuatan yang tercatat di B/L memperlihatkan tingkat yang lebih rendah dari pada faktur tangki untuk pengangkutan (invoiced shore tank) kemudian kelebihan atas kerugian biasa sebesar 0,50% tidak perlu di bayarkan.

*Further, claim recoverable under the Institute Cargo Clauses (B), the Institute War, the Institute Strike and Institute Malicious Damage Clauses, and claim for General Average, Salvage Charges and Sue and Labour Charges shall be payable in full. In the event of contamination and/or major shortage all available load and discharge samples shall be retained indefinitely for re-analysis if required."*

Selanjutnya, klaim diperbarui di bawah Institut Klausul Kargo (B), *Institute War, Institute Strike* dan *Institute Malicious Damage Clauses*, dan klaim untuk kerugian umum, biaya penyelamatan barang dan Sue and Biaya Buruh harus dibayarkan secara penuh. Dalam hal terjadi kontaminasi dan atau kekurangan utama semua muatan yang tersedia dan

sample harus disimpan dalam batas waktu yang tidak pasti untuk dianalisis kembali jika diperlukan.

Dengan adanya klausul pengurang klaim dalam polis *Open Cover* MAR/OPEN 031/2011 yang tertera diatas maka pada dasarnya keberlakuan kondisi *deductible* itu sendiri adalah sah menurut hukum, karena pada dasarnya kedua belah pihak harus tunduk pada perjanjian yang mereka buat, dalam hal ini bentuk perjanjian tersebut adalah *marine cargo open policy* yang mengikat kedua belah pihak yakni tertanggung dan penanggung, hal ini terkait dengan syarat sah perjanjian (1320 KUHPerdara) dan perjanjian yang dibuat sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya (1338 KUHPerdara).

Klausul pengurang klaim yang diterapkan dalam *marine cargo open policy* tersebut, apabila ditelusuri keberadaannya klausul diatas sejalan dengan ketentuan KUHD Buku Kedua Bagian Keempat tentang Hak-hak dan Kewajiban-kewajiban si Penanggung dan si Tertanggung yang tercantum dalam pasal 645 dimana terkait dengan obyek barang dalam pengangkutan laut pada studi kasus yakni berupa barang cair.

Pasal 645 KUHD

“Apabila barang-barang dari macam sebagaimana disebutkan dalam pasal yang lalu di dalam polis disebutkan dengan namanya masing-masing, maka, ***dengan tidak adanya sesuatu janji yang khusus***, si penanggung tidaklah bertanggung jawab untuk sesuatu *avary* yang kurang dari pada tiga persen”

Mengingat bahwa barang yang dijadikan obyek penanggungan adalah barang cair, dan pada pengangkutan barang melalui laut ini adalah barang cair bahan baku kimia, kemudian dalam polis pengangkutan barang tersebut juga telah disebutkan bahwa yang menjadi obyek tanggungan sesuai dengan faktor penjualan dengan nomor *invoice* BUN007166 dengan B/L No. 495 051 515. Maka merujuk pada pasal diatas dengan adanya *perjanjian khusus* yakni melalui klausul yang tercantum dalam polis *Open Cover* MAR/OPEN 031/2011, sesungguhnya klausul

tersebut jelas tidak bertentangan dengan ketentuan dalam KUHD, yang tanpa adanya perjanjian khusus pun penanggung dalam kondisi ini tidak bertanggung jawab untuk suatu kerugian yang kurang dari pada tiga persen. Kembali pada ketentuan dalam polis, adapun kondisi *deductible* yang diterapkan atas dasar adanya perjanjian khusus yang mengikat para pihak tersebut, disana besaran persentase yang diatur untuk kondisi *deductible* ini adalah sebesar 0,50% atas kerugian dalam pengangkutan obyek pertanggungan tersebut.

Dari kedua penjelasan sebelumnya terkait prinsip indemnitas dan kondisi *deductible*, peneliti akan menjelaskan hubungan atas keberlakuan kondisi *deductible* sebenarnya adakah pertentangan dengan prinsip indemnitas dalam asuransi kerugian. Untuk menjawab hal ini, harus mengetahui apakah dalam studi kasus, tujuan dari prinsip indemnitas itu sendiri tercapai atau tidak. Untuk menjelaskannya maka kembali pada penjelasan lebih mendalam mengenai latar belakang atas keberlakuan kondisi *deductible* itu sendiri yang sangat terkait dengan keberadaan sifat barang cair yakni mudah mengalami suatu penyusutan, kebocoran ataupun kondisi kekurangan lainnya akibat adanya proses pemindahan dalam suatu pengangkutan. Atas konsekuensi dari sifat barang cair ini yakni memiliki kemungkinan yang besar dalam artian yakni sering terjadinya kerugian, namun dalam jumlah kerugian yang kecil. Jadi, wajar saja atas kerugian kecil yang sering terjadi atas konsekuensi sifat barang cair tersebut, diberlakukan suatu risiko sendiri bagi tertanggung. Dalam pelaksanaannya, perwujudan dari risiko sendiri itu adalah dengan penerapan potongan atas pembayaran klaim yang dilakukan oleh penanggung. Atas latar belakang keberlakuan kondisi *deductible* (risiko sendiri) tersebut maka menjadi hal yang mendukung prinsip indemnitas yakni agar tertanggung tidak memperoleh ganti rugi berlebih sehingga mendapatkan keuntungan. Maka pada dasarnya keberlakuan kondisi *deductible* dalam polis tidak bertentangan dengan prinsip indemnitas dalam asuransi kerugian.

### 4.3 Klausul Pengurang Klaim yang lebih menguntungkan (*deductible* atau *Franchise*) dalam Asuransi Muatan Laut dalam Studi Kasus

Dari data (surat pengajuan klaim) yang diajukan oleh pihak tertanggung (PT ABC) kepada pihak penanggung (PT XYZ) dalam periode Maret s.d Oktober 2011, dapat dilihat bahwa kerugian yang dialami tertanggung (PT ABC) adalah sebesar 26.163 MT (0,873%); 28.259 MT (0,564%); 14.689 MT (0,612%); 14.689 MT (0,612%); 63.211 MT (1,204%); 64.186 MT (1,954%). Dalam bentuk persen disini adalah besaran perbandingan (persentase) atas seluruh barang yang dimuat dalam pengangkutan.

Terkait data tersebut, dapat terlihat manakah kondisi atau klausul pengurang klaim yang menguntungkan bagi pihak tertanggung sebenarnya. Pada dasarnya kedua kondisi pengurang klaim baik *deductible* dan *franchise*, keduanya memiliki dasar hukum yang sah yang diatur dalam ketentuan Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Maka disini sebenarnya ada kebebasan memilih kondisi tersebut bagi tertanggung jika ia menyadari kondisi mana yang tepat bagi kepentingan perusahaannya dengan mengingat besaran kerugian yang sering terjadi. Namun, hal ini tentunya kembali pada adanya unsur kesepakatan antara kedua belah pihak.

Pertama, kondisi *franchise* dimana pihak penanggung akan menentukan batas kerugian dimana apabila terjadi kerugian dibawah batas yang ditentukan maka penanggung tidak akan membayar kerugian yang dialami oleh tertanggung. Sebaliknya, jika kerugian yang dimaksud besarnya adalah lebih besar dari batas kerugian yang ditetapkan, maka penanggung akan membayar penuh atas kerugian yang dialami tertanggung tersebut tanpa adanya potongan. Mengenai besaran batas kerugian yang dimaksud diluar dari kebebasan berkontrak yang biasanya ditemukan dalam praktek adalah berkisar dari 3% s.d 5% dari harga pertanggungan, namun apabila merujuk pada ketentuan dalam pasal 645 KUHD dan pasal 719 KUHD.

#### Pasal 645 KUHD

“Apabila barang-barang dari macam sebagaimana disebutkan dalam pasal yang lalu di dalam polis disebutkan dengan namanya masing-masing, maka, dengan tidak adanya sesuatu janji yang khusus, si penanggung tidaklah bertanggung jawab untuk sesuatu *avary* yang kurang dari pada *tiga persen*”

#### Pasal 719 KUHD

“Dengan tidak mengurangi ketentuan-ketentuan pasal 643, 644 dan 645, maka si penanggung tidaklah diwajibkan memiliki sesuatu kerugian laut umum maupun khusus, apabila kerugian laut ini, selain biaya-biaya untuk pemeriksaan, perkiraan atau perhitungan tidak berjumlah lebih daripada *satu persen* dari harga barang yang telah rusak itu; demikian itu tidak mengurangi kekuasaan para pihak untuk mengenai ini mengadakan perjanjian lain.”

Dengan adanya dasar hukum tersebut, maka dapat diketahui bahwa kondisi *franchise* apabila tidak diperjanjikan secara khusus oleh para pihak dalam asuransi kerugian, maka besaran kerugian yang diterapkan untuk batasan atas *franchise* yakni bagi barang-barang yang masuk dalam ketentuan pasal 643 dan 644 adalah sebesar tiga persen. Sedangkan kerugian atas barang-barang yang umum yang terjadi baik akibat dari kerugian laut umum maupun khusus maka sesuai dengan pasal 719 KUHD besaran kerugian yang diterapkan atas *franchise* adalah sebesar satu persen.

Adapun dalam studi kasus, apabila yang diterapkan adalah ketentuan *franchise* sebagai mana sesuai dengan ketentuan dalam KUHD bukan perjanjian yang dibuat khusus antara para pihak, maka terkait dengan objek barang tanggungan adalah barang cair (bahan baku kimia) yang dalam hal ini terjadi kekurangan ketika barang diterima. Adapun ketentuan yang berlaku adalah pasal 645 KUHD yakni besaran batas kerugian jika melebihi tiga persen maka penanggunglah yang bertanggung jawab. Dalam studi kasus ini, yang apabila menerapkan klausul *franchise*, penanggung tidak membayar klaim atas pengangkutan barang oleh keenam kapal tersebut. Mengingat klaim atas keenam pengangkutan barang melalui kapal tersebut kerugiannya adalah sebesar 26.163

MT (0,873%); 28.259 MT (0,564%); 14.689 MT (0,612%); 14.689 MT (0,612%); 63.211 MT (1,204%); 64.186 MT (1,954%), jadi dikarenakan tidak ada kerugian yang melebihi tiga persen maka konsekuensi jika diterapkan kondisi *franchise*, klaim atas keenam pengangkutan tersebut tidak akan dibayarkan oleh penanggung karena tidak melebihi batas tiga persen kerugian.

Kedua, kondisi *deductible* merupakan kondisi dimana ada klausul yang akan selalu mengurangi besaran pembayaran klaim oleh penanggung kepada tertanggung. Adapun kondisi ini diberlakukan adalah untuk para pihak agar tidak terepotkan dalam pengurusan administrasi apabila pengajuan klaim atas besaran yang cenderung kecil, karena mengingat bahwa dalam pengajuan klaim terdapat proses administrasi yang dilakukan oleh para pihak, dikhawatirkan proses administrasi tersebut lebih memakan biaya besar dibandingkan dengan klaim yang nantinya akan didapat. Tujuan lainnya adalah terkait dengan tanggung jawab pihak tertanggung atas kepemilikan barangnya sendiri, dimana ia memang harus bertanggung jawab atas kerugian-kerugian yang kecil yang sering terjadi akibat dari sifat barang itu sendiri.

Sesuai dengan klausul yang berlaku dalam polis atas studi kasus *Pembayaran Klaim atas Pengangkutan barang melalui Kapal TS*, disana yang berlaku adalah keberlakuan kondisi *deductible*. Besaran atas kondisi *deductible* itu adalah 0,50%. Terkait dasar hukum keberlakuan kondisi *deductible* ini sebenarnya kondisi ini tidak diatur secara khusus seperti yang jelas bagi keberlakuan kondisi *franchise*. Dengan tidak adanya pengaturan khusus atas kondisi *deductible* ini maka kondisi ini sebenarnya merupakan perluasan dalam praktek yang dilakukan para pihak yang mengadakan perjanjian penanggungan atas kondisi *franchise* yang memang nyatanya terdapat pengaturan dalam KUHD. Jadi kondisi *deductible* ini merupakan perwujudan dari kebebasan berkontrak dan sebagai perluasan atau bentuk lain dari kondisi *franchise* yang diatur dalam pasal 645 dan 719 KUHD, yakni sebagai perjanjian khusus.

Pada data yang terlampir, terdapat pengangkutan melalui enam kapal adapun kondisi kerugian yang terjadi adalah sebesar 26.163 MT (0,873%); 28.259 MT (0,564%); 14.689 MT (0,612%); 14.689 MT (0,612%); 63.211 MT

**(1.204%);** 64.186 MT **(1,954%)**. Berdasarkan keberlakuan atas kondisi *deductible* itu maka semua dari klaim yang diajukan atas pengangkutan keenam kapal tersebut adalah ditanggung oleh penanggung dengan pembayaran dikurangi besaran risiko sendiri (*deductible*) yakni sebesar 0,50% sesuai dengan klausul yang diatur dalam polis *open cover* tercantum.

Menurut hemat peneliti setelah menelaah lebih jauh data yang terkait dan menghubungkan dengan kondisi pengurang klaim yang dapat diberlakukan, maka untuk studi kasus ini yang terdiri atas pengangkutan keenam kapal dengan mempertimbangkan kerugian yang sering dialami tertanggung (PT ABC) dan besaran klaim yang nantinya akan ditanggung (PT XYZ), maka keberlakuan kondisi *deductible* memang sudah tepat dalam artian lebih menguntungkan. Mengingat kondisi *deductible* adalah kondisi yang menguntungkan dibandingkan *franchise* ketika tertanggung sering mengalami suatu kerugian yang cenderung kecil dari batasan kerugian yang biasa diterapkan *franchise* pada umumnya ataupun menurut KUHD.

#### **4.4 Prosedur Pengajuan Klaim dalam Asuransi Kerugian Muatan Laut**

Dalam polis *marine cargo open policy* NO.MAR/OPEN/031/2011 tidak ditentukan secara rinci mengenai prosedur pengajuan klaim. Adapun ketentuannya dalam polis tersebut jika tertanggung mengalami suatu kerugian maka yang tertanggung lakukan adalah menghubungi pihak *broker* yang memperantarai antara tertanggung (PT ABC) dan penanggung (PT XYZ).

Dalam proses pengajuan klaim tertanggung membutuhkan data-data yang mendukung bahwa ia berhak atas pengajuan klaim tersebut. Dari data studi kasus yang dilakukan dapat diketahui data-data apa saja yang dibutuhkan dalam proses pengajuan klaim tersebut dan bagaimana proses pengajuan klaim hingga didapatinya pembayaran atas pengajuan klaim tersebut.

Dalam studi kasus yang dilakukan, pada pengajuan klaimnya PT ABC selaku tertanggung dibantu oleh jasa dari *broker*. Disana *broker* berperan membantu proses pengajuan klaim tersebut, pada tanggal 14 juni 2011

tertanggung mengabarkan kepada *broker* terkait adanya pengajuan klaim atas kerugian dalam tiga pengangkutan yakni oleh kapal TS (B/L No. 495 051 515), TR (B/L No. 4550813472), TR (B/L No. 4550813466), adapun pengabaran tersebut melalui email yang berisikan surat pengajuan tuntutan klaim kepada penanggung. Selanjutnya, pada tanggal yang sama *broker* menginformasikan kepada tertanggung dokumen-dokumen yang diperlukan untuk pengajuan klaim. Dokumen-dokumen yang perlu dilengkapi tersebut adalah:

- c. *Loading survey report for each of the claimed shipment.* (laporan survey pemuatan dari setiap pengangkutan kapal yang diajukan klaimnya).
- d. *Unloading survey report for; ex. TS (B/L no. 495 051 515) and ex. TR (B/L no. 4550813472).* (laporan survey ketika barang yang diangkut dikeluarkan atau ditempatkan pada tempat tujuan).
- e. *Claim letter/notes (draft attached).* (surat pengajuan klaim kepada penanggung).
- f. *Hold the originals of the shipping documents and Insurance certificate for further inquiry.* (dokumen asli pengapalan dan sertifikat asuransi (polis pengangkutan barang dan polis *open cover*) untuk penyelidikan lebih lanjut bagi kepentingan penanggung).

Selanjutnya *broker* dalam kasus posisi pada *Pembayaran Klaim atas Pengangkutan barang melalui Kapal TS 22 Juni 2011* pukul 14.00 WIB mendatangkan pihak adjustor untuk bertemu tertanggung sekaligus untuk keperluan penghitungan atau pemeriksaan atas kerugian yang terjadi pada barang, dalam kasus ini yakni kekurangan (*shortage*) penerimaan barang yang dilakukan pengangkutan.

Pada tanggal 1 Agustus 2011, *broker* menginformasikan besaran pembayaran yang akan dibayarkan oleh pihak penanggung (PT XYZ) kepada pihak tertanggung. Adapun besaran pembayaran tersebut ditetapkan setelah adanya *survey* penelitan atas kerugian yang terjadi, dan penanggung

menginformasikan besaran pembayaran klaim dengan detail dan terperinci. Pada informasi tersebut juga dilengkapi dengan keterangan bahwa:

*“Again, we also have checked the calculation and basically have found it in good, nonetheless we urge you to scrutinize the calculation once again before share us you comments.*

*Should you agree on the amount offered, please do fill in the attached draft Discharge Letter and Subrogation Form for further claim processes.*

*Look forward to have your comments in due course and please do not hesitate to contact us for queries and/or discussions.”*

Dengan adanya keterangan sebagaimana diatas, tertanggung jika pada kenyataannya setuju atas rincian pembayaran klaim tersebut maka tertanggung membuat surat pernyataan subrogasi dan dalam hal ini pembayaran akan segera dilunasi oleh penanggung. Jika tertanggung tidak setuju atas hasil rincian besaran klaim tersebut tertanggung dapat menghubungi pihak penanggung dan mendiskusikannya kembali. Adapun hal yang didiskusikan atau dinegosiasikan adalah terkait atas kesamaan persepsi mengenai besaran kerugian yang ditanggung, atau dapat pula mengenai penilaian harga barang yang mengalami kerugian (nilai aktualnya). Bukan mengenai klausul yang telah ditetapkan pada polis misalnya terkait dengan klausul *deductible*, mengingat keberadaan polis beserta klausul-klausul didalamnya adalah telah disetujui oleh para pihak ketika mengadakan perjanjian pertanggungan tersebut.

## BAB 5

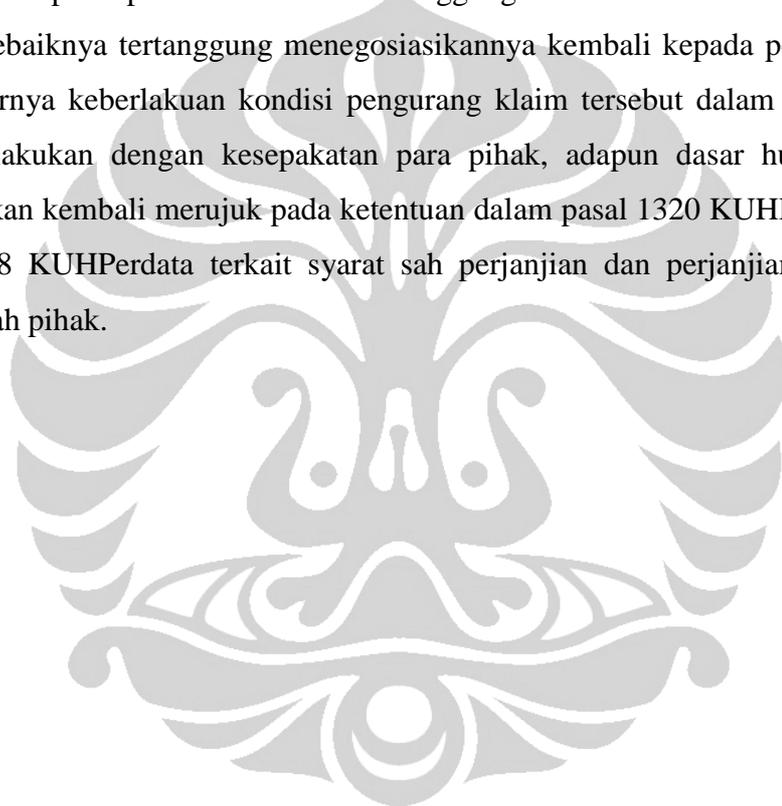
### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

1. Penerapan klausul risiko sendiri (*deductible*) yang berlaku dalam *marine cargo open cover policy* NO.MAR/OPEN/031/2011 yang mengikat kedua belah pihak yakni PT ABC selaku tertanggung dan PT Asuransi XYZ selaku penanggung adalah tidak bertentangan dengan prinsip ganti kerugian (prinsip *indemnitas*) yang diatur dalam KUHD.
2. Klausul pengurang klaim yang lebih menguntungkan bagi PT ABC selaku tertanggung yang melakukan tuntutan klaim dalam periode Maret s.d Oktober 2011 dengan kerugian yang dialami berkisar antara 0,564% s.d 1,954% adalah dengan bersepakat menerapkan kondisi *deductible* dibandingkan dengan menerapkan kondisi *franchise*.
3. Prosedur pengajuan klaim dalam perjanjian asuransi kerugian muatan laut dalam *marine cargo open cover policy* NO.MAR/OPEN/031/2011 yang berlaku, hanya memberitahukan kepada PT ABC selaku tertanggung kemana ia harus memberitahukan perihal kerugian yang ia alami. Adapun pemberitahuan dalam studi kasus ini adalah kepada *broker* yang menjadi perantara PT ABC dan Perusahaan Asuransi XYZ. Disini *broker* memiliki peranan yang aktif untuk membantu PT ABC selaku tertanggung dalam proses pengajuan klaim hingga diterimanya ganti kerugian atas klaim tersebut.

## 5.2 Saran

Tertanggung (PT ABC) seharusnya dapat lebih memperhatikan secara keseluruhan ketentuan dalam polis yang *marine cargo open cover policy* NO.MAR/OPEN/031/2011 yang berlaku sebagai perjanjian pertanggungan antara para pihak, terlebih mengenai kondisi pengurang klaim yang ada (kondisi *deductible*). Mengingat yang terjadi adalah dalam setiap tuntutan-tuntutan klaim yang diajukan dalam periode Maret s.d Oktober 2011, tertanggung selalu tidak memperhitungkan kondisi *deductible* tersebut dalam rincian tuntutan klaim yang diajukan. Adapun apabila dalam hal tertanggung merasa keberatan atas kondisi tersebut sebaiknya tertanggung menegosiasikannya kembali kepada penanggung. Pada dasarnya keberlakuan kondisi pengurang klaim tersebut dalam suatu polis adalah dilakukan dengan kesepakatan para pihak, adapun dasar hukum yang diberlakukan kembali merujuk pada ketentuan dalam pasal 1320 KUHPerdara dan pasal 1338 KUHPerdara terkait syarat sah perjanjian dan perjanjian mengikat kedua belah pihak.



## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU

- Ali, A. Hasyim. *Pengantar Asuransi*. Jakarta: Bumi Aksara. 2002.
- Bennett, C. *Dictionary of Insurance*. London: Pearson education limited. 2004.
- Barneyeld, H.Van. *Pengetahuan Umum Asuransi*. Jakarta: Bhratara Karya Aksara. 1980.
- Gunanto. *Perlindungan Penanggung Versus Perlindungan Tertanggung dan Ketidakstabilan Hukum Asuransi Laut (Marine Insurance) di Negara Kita Dewasa Ini*. Jakarta: PT Pertija 1998.
- Hartono, Sri Rejeki. *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*. Jakarta: Sinat Grafika. 1995.
- Hodgin, Ray. *Insurance law: Text and Materials*. London: Cavendish, 1998.
- Ivamy, Hardy. *General Prinsiples of Insurance Law*. London: Butterworth & Co., 1975.
- Lowry, John and Philip Rawlings. *Insurance law: Doctrines and Principles*. Oxford: Hart, 2005.
- Kwang, Peter Koh. *Marine insurance and The New Institute Cargo Clauses*. Singapore: Longman. 1989.
- Mamudji, Sri. *et al. Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*. Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia. 2005).
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Asuransi Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti. 2006.
- Prakoso, Djoko. *Hukum Asuransi Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta. 2004.
- Prawoto, Agus. *Hukum Asuransi dan Kesehatan Perusahaan Asuransi*, Yogyakarta: BPFE. 1995.
- Prodjodikoro, Wirjono. *Hukum Asuransi di Indonesia*. Jakarta: Intermasa. 1994.
- Purba, Radiks. *Memahami Asuransi di Indonesia*. Jakarta: PT Pustaka Binaman Pressindo. 1992.
- \_\_\_\_\_. *Asuransi Angkutan Laut*. Jakarta : Rineka Cipta. 1998.
- Salim, Abbas. *Dasar-dasar Asuransi: Principles of Insurance*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada. 1993.

Sastrawidjaja, Man Suparman. *Aspek-Aspek Hukum Asuransi dan Surat Berharga*. Bandung: Alumni. 2003.

Simajuntak, Emmy Pangaribuan. *Hukum Pertanggung (Pokok-pokok Pertanggung Kerugian, Kebakaran dan Jiwa)*. Yogyakarta: Seksi Hukum Dagang pada Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada. 1982.

Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press. 2008.

Tim Pembinaan Hukum Nasional. *Naskah akademis peraturan perundang-undangan tentang asuransi angkutan darat dan laut*. Jakarta: Badan pembinaan hukum nasional departemen kehakiman. 1985.

#### LAIN-LAIN

<http://www.singaporelaw.sg/content/InsuranceLawIndon.html>, diunduh 29 Oktober 2011.

Arie Setiawan, Slide pelatihan Prosedur Impor: *Marine Cargo Insurance*, Jakarta: Pendidikan dan Pelatihan Ekspor Indonesia, 12 Mei 2011.

Musjab, Imam. <http://ahliasuransi.com/asuransi-pengangkutan-barang-marine-cargo-insurance/> diunduh 19 September 2011.

PT. Procare Indonesia  
“<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:4jbOFR3bpzEJ:www.procare-indonesia.com/%3Fmodul%3Dproduct%26p%3Dmarine+tanggung+jawab+terkait+marine+cargo+open+policy&cd=5&hl=id&ct=clnk&gl=id>”  
diunduh 19 September 2011.

Simajuntak, Kornelius. Kuliah IV Hukum Asuransi. Fakultas Hukum Universitas Indonesia. 2011.

Tim Ad Hoc Penerjemah Polis Non Standar, *ahli asuransi.com*, diunduh 21 September 2011