



UNIVERSITAS INDONESIA

**PENERAPAN ASURANSI KERUGIAN DALAM PENYELESAIAN
MASALAH PENCEMARAN LINGKUNGAN HIDUP DI LAUT AKIBAT
KECELAKAAN KAPAL SEBAGAI BENTUK TANGGUNG JAWAB
PEMILIK KAPAL**

SKRIPSI

Frits John Patty

0806370015

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
KEKHUSUSAN HUKUM TENTANG KEGIATAN EKONOMI
DEPOK
JULI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

*Penerapan Asuransi Kerugian dalam Penyelesaian Masalah Pencemaran
Lingkungan Hidup di Laut akibat Kecelakaan Kapal sebagai bentuk Tanggung
Jawab Pemilik Kapal*

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum

Frits John Patty

0806370015

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
KEKHUSUSAN HUKUM TENTANG KEGIATAN EKONOMI
DEPOK
JULI 2012**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Frits John Patty

NPM : 0806370015

Tanda tangan : 

Tanggal : 16 Juli 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : **Frits John Patty**
NPM : **0806370015**
Program Studi : **Ilmu Hukum – Program Kekhususan IV**
Judul Skripsi : Penerapan Asuransi Kerugian dalam Penyelesaian Masalah Pencemaran Lingkungan Hidup di Laut akibat Kecelakaan Kapal sebagai bentuk Tanggung Jawab Pemilik Kapal

Telah berhasil dipertahankan dihadapan 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 (Penguji): Dr. Chandra Motik Yusuf, S.H., M.Sc. (.....) 

Penguji: R. M. Purnawidhi W. Purbacaraka S.H., M.H. (.....) 

Penguji: Myra Rosana B. Setiawan, S.H., M.H. (.....) 

Ditetapkan di: Depok, 16 Juli 2012

KATA PENGANTAR DAN UCAPAN TERIMA KASIH

Puji Tuhan karena atas berkat dan rahmat dan karunia-Nya, skripsi yang berjudul: Penerapan Asuransi Kerugian dalam Penyelesaian Masalah Pencemaran Lingkungan Hidup di Laut akibat Kecelakaan Kapal sebagai bentuk Tanggung Jawab Pemilik Kapal ini telah berhasil dipertahankan dalam sidang skripsi sebagai salah satu syarat mutlak untuk menyelesaikan gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Dalam kesempatan ini penulis ingin menyatakan rasa syukur dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Kepada yang terhormat Ibu Dr. Chandra Motik, S.H., M.Sc. yang ditengah kesibukannya masih bersedia membimbing serta membantu penulis dalam menyiapkan penelitian ini.
2. Bapak Purnawidhi, yang menjadi ayahnya anak-anak di kampus, terima kasih pak atas bimbingan serta waktu bapak untuk bisa mengarahkan dan mengayomi saya.
3. Ibu Myra, yang menyediakan waktu untuk menguji serta membimbing penulis dalam menyiapkan ujian sidang skripsi.
4. Kepada narasumber penulisan skripsi ini, yang karena informasi merekalah skripsi ini dapat menjadi lebih baik.
5. Kepada ibu pembimbing akademis saya, Ibu Ira yang senantiasa membimbing serta membantu saya selama 4 tahun perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
6. Kepada Papa dan Mama, berkat doa dan bimbingan mereka yang telah membuat saya menjadi percaya diri dan mampu untuk menyelesaikan penelitian ini, tanpa mereka saya tidak menjadi apa-apa. Juga tidak lupa saya ucapkan untuk adik-adik saya serta keluarga saya yang telah membantu saya untuk menyelesaikan skripsi ini.
7. Kepada teman-teman, Bang Deyvid, Ridwan, Bang Sam dan lain-lain seluruh angkatan 2008 serta keluarga besar FHUI, terima kasih saya haturkan atas dukungan kalian. Serta seluruh teman dan kerabat yang namanya tidak dapat disebutkan satu persatu.

DEPOK, 16 JULI 2012

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

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

Nama : Frits John Patty
NPM : 0806370015
Program Studi : Ilmu Hukum/Hukum Tentang Kegiatan Ekonomi
Fakultas : Hukum
Jenis Karya : Skripsi

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

Penerapan Asuransi Kerugian dalam Penyelesaian Masalah Pencemaran Lingkungan Hidup di Laut akibat Kecelakaan Kapal sebagai bentuk Tanggung Jawab Pemilik Kapal

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non eksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari 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 : 16 Juli, 2012

Yang menyatakan



(Frits John Patty)

ABSTRAK

Nama : Frits John Patty
Program Studi : Ilmu Hukum/Hukum Tentang Kegiatan Ekonomi
Judul Skripsi : Penerapan Asuransi Kerugian dalam Penyelesaian Masalah Pencemaran Lingkungan Hidup di Laut akibat Kecelakaan Kapal sebagai bentuk Tanggung Jawab Pemilik Kapal

Indonesia adalah negara maritim sekaligus negara kepulauan terbesar di dunia. Dengan predikat tersebut, Indonesia memiliki kekayaan hayati dan non hayati laut yang sangat berlimpah dan memiliki nilai yang tidak terhingga sehingga dapat dipertimbangkan sebagai salah satu kekayaan laut terbesar di Asia. Indonesia sebagai negara modern juga memiliki industri perkapalan dan pelayaran yang cukup maju, hal ini ditandai dengan banyaknya armada kapal yang dimiliki oleh perusahaan kapal nasional baik di sektor swasta maupun pemerintah serta banyaknya pelabuhan modern yang strategis yang menjadi pusat perlabuhan bagi kapal laut asing maupun domestik. Kemajuan tersebut tentu membawa dampak yang positif bagi semua pihak serta sebagai suatu indikator kemajuan perekonomian nasional, namun di sisi lain, lintas kapal yang melalui wilayah perairan Indonesia juga memiliki resiko yang dapat mengancam kepentingan nasional. Penelitian ini mencoba mengkaji salah satu resiko tersebut, yaitu resiko terhadap pencemaran lingkungan hidup di laut yang mungkin timbul akibat tumpahan minyak di laut yang bersumber dari kapal tanker sebagai pembawa muatan minyak. Mengambil contoh kapal pada umumnya, dan kapal tanker pada khususnya (kapal tanker membawa muatan minyak curah yang memiliki kadar konsentrasi yang cukup tinggi yang apabila tumpah dapat menyebabkan pencemaran lingkungan hidup di laut serta membahayakan biota di laut), penelitian ini mencoba untuk melakukan analisa terhadap bentuk pertanggung jawaban pemilik kapal tanker terhadap kerusakan lingkungan hidup di laut akibat kecelakaan kapal. Asuransi di satu sisi merupakan skema perlindungan terhadap resiko yang dapat merugikan kegiatan usaha & perekonomian nasional, sehingga asuransi adalah konsep yang sangat komprehensif, lengkap, dan menguntungkan bagi semua pihak. Penelitian ini mencoba menerapkan konsep asuransi sebagai mekanisme perlindungan yang wajib pada dunia industri pelayaran dan perkapalan di Indonesia agar dapat memberikan solusi perlindungan dan pertanggung jawaban yang lebih baik serta lebih efektif lagi sebagai bentuk solusi dari pertanggung jawaban pemilik kapal tanker terhadap kemungkinan timbulnya pencemaran lingkungan hidup di laut yang bersumber dari kapal tanker sebagai akibat tumpahan minyak.

Kata Kunci: Asuransi, Kapal, Pelayaran, Perkapalan, Indonesia, Tanggung Jawab, Sea, Maritime, Insurance, Protection, Indemnity, Club, Tanker, Maritim, Pencemaran, Laut, Tumbukan, Kecelakaan, Tabrakan, Collision.

ABSTRACT

Name : Frits John Patty
Study Program : Law/ Majoring Law On Economic Activity
Title : Penerapan Asuransi Kerugian dalam Penyelesaian Masalah Pencemaran Lingkungan Hidup di Laut akibat Kecelakaan Kapal sebagai bentuk Tanggung Jawab Pemilik Kapal

Indonesia is a maritime nation-state as well as one of the largest archipelago countries in the world. With that status, Indonesia has abundant biological and non-biological assets within its seas and thus possess unlimited values and considered to be one of the wealthiest nation-states in Asia in terms of its maritime's and richness. Indonesia as a modern state also possess a shipping and maritime industry that can be considered to be quite advanced, such matter is indicated through the modernisation and the large number of fleet owned by Indonesian national or private companies. Not only that, the high number of strategic ports built by the Indonesian government for the interest of both domestic and international ships are also the indication of how our maritime and shipping industry to be quite advanced. Such progress surely brings positive impact towards all stakeholders as well as being an indicator for the progress of national economy, yet on the other side, the shipping lines and traffic through Indonesian seas also possesses a risk that can threat national interest. This research attempts to analyze one of those aforementioned risks, which is the risk towards maritime environment pollution that might be occurred as an effect from oil spill within the seas that sourced from tankers as the carrier of the oils (oil as the main cargo). Using the examples of ships in general terms and tanker to be specific (tankers bring oils as cargo that has high concentration of damages if spilled to the seas and likely to create pollution within the environment that can threat the marine biota), this research attempts to undertake a comprehensive study regarding the liabilities of the tankers owners towards the damages of the sea environment that caused by accidents. Insurance on the other side is known to be a strategic scheme that can provide protection towards the risks which can cover both the business owners and the interest of the national economy, thus insurance can be considered to be a very comprehensive and complete concept that can benefits all stakeholders. This research also try to apply the insurance concept as a mandatory (obligatory) protection mechanism towards the shipping and maritime lines industry in Indonesia so it can provide better, improved and effective solution in terms of ship owners protection and liabilities in terms of engaging the possibilities of sea pollution environment that sourced from tankers' accidents causing oil spill.

Key Words: Insurance, Ship, Ships, Sea, Lines, Shipping, Indonesia, Liabilities, Maritime, Protection, Indemnity, Club, Tanker, Pollution, Accident, Incident, Collision.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	vi
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI	ix

Bab I

Pendahuluan

1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	12
1.3. Tujuan Penelitian.....	12
1.4. Manfaat Penelitian.....	13
1.5. Definisi Operasional.....	13
1.6. Metode Penelitian.....	16
1.7. Sistematika Penulisan.....	18

Bab II

Tanggung Jawab Perusahaan Pelayaran & Perkapalan

2.1 Pengertian Tanggung Jawab.....	19
2.1.1 <i>Liability Based on Fault</i>	20
2.1.2 <i>Strict Liability</i> – Pertanggungjawaban Mutlak Terbatas.....	26
2.1.3 <i>Absolute Liability</i> – Tanggung Jawab Absolut.....	28
2.2 Pencemaran Minyak di Laut.....	29
2.2.1 Pencemaran Minyak di Laut - Instrumen Hukum Nasional.....	29
2.2.1.1 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009.....	29

2.2.2 Pencemaran Minyak di Laut - Instrumen Hukum Internasional.....	30
2.2.2.1 <i>Civil Liability Convention</i> 1969.....	30
2.2.2.2 <i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i> 1982.....	31
2.2.3 Peranan Indonesia sebagai Peserta <i>UNCLOS</i> 1982.....	32
2.2.4 Tanggung Jawab dan Kewajiban Ganti Rugi oleh Negara.....	33
2.2.5 Sumber Pencemaran Laut.....	35
2.3 Penerapan Tanggung Jawab Pemilik Kapal atas Pencemaran Minyak.....	37
2.4 Kapal sebagai Alat Pelayaran.....	40
2.5 Jenis dan Penggolongan Kapal.....	41
2.5.1 Jenis Kapal.....	41
2.5.2 Penggolongan Kapal.....	42
2.6 Peranan Asuransi dalam Pencegahan & Penanggulangan Pencemaran Minyak terhadap Lingkungan Laut.....	42

Bab III
**Penerapan Hukum Asuransi di dunia Pelayaran dan Perkapalan di
Indonesia**

3.1 Perasuransian dan Asuransi.....	44
3.2 Definisi Asuransi atau Pertanggung.....	45
3.2.1 Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.....	45
3.2.2 Menurut <i>New York Insurance Law</i>	47
3.2.3 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Perasuransian.....	47
3.3 Tujuan Asuransi.....	48
3.3.1 Teori Pengalihan Resiko.....	48
3.3.2 Pembayaran Ganti Kerugian.....	48
3.4 Aspek-Aspek Penting Perjanjian Asuransi.....	49
3.5 Pengaturan Asuransi.....	50
3.5.1 Pengaturan dalam KUHD.....	50
3.5.2 Pengaturan dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian.....	51
3.6 Usaha Perasuransian.....	53

3.6.1 Jenis Usaha Perasuransian.....	53
3.6.2 Pengadaan Asuransi atas Obyek Asuransi.....	55
3.7 Syarat Sah Perjanjian Asuransi.....	57
3.7.1 Kesepakatan (<i>Consensus</i>).....	58
3.7.2 Kewenangan (<i>Authority</i>).....	59
3.7.3 Sesuatu Hal Tertentu atau Obyek Tertentu (<i>Fixed Object</i>).....	60
3.7.4 Kausa yang Halal (<i>Not Against the Law and the Norm</i>).....	61
3.7.5 Pemberitahuan Keadaan Obyek Asuransi (<i>Exposureness</i>).....	61
3.7.6 Perjanjian Asuransi Bersifat Tertulis.....	62
3.7.2 Syarat-Syarat atau Janji-Janji Khusus Asuransi di dalam Polis.....	63
3.8 Asuransi Maritim.....	64
3.8.1 Prinsip-prinsip Pokok Asuransi Maritim.....	64
3.8.1.1 Prinsip <i>Insurable Interest</i>	65
3.8.1.2 Prinsip <i>Utmost Good Faith</i>	66
3.8.1.3 Prinsip Indemnitas (Ganti Kerugian).....	68
3.8.1.4 Prinsip Subrogasi.....	69
3.9 Jenis dan Bentuk Usaha Asuransi Maritim dan Pengangkutan Laut.....	70
3.9.1 <i>Hull & Machinery Insurance</i>	70
3.9.2 <i>Increased Value Insurance</i> atau <i>Disbursement Insurance</i>	70
3.9.3 <i>Freight Insurance</i>	71
3.9.4 <i>Protection & Indemnity Club</i>	71

Bab IV

Pembahasan

Asuransi Kerugian di dunia Perkapalan & Pelayaran di Indonesia

4.1 Pencemaran Lingkungan Laut.....	73
4.1.1 Pencemaran Laut Akibat Kegiatan Operasional Kapal Laut.....	73
4.1.2 Pencemaran Laut Akibat Kecelakaan Kapal.....	77
4.2 Peranan <i>Protection & Indemnity Club</i>	78
4.2.1 Organisasi <i>Protection & Indemnity Club</i>	78
4.2.2 <i>Protection & Indemnity Club</i> sebagai <i>Mutual Insurance</i>	79

4.2.3 Peranan <i>Protection & Indemnity Club</i> sebagai Pelengkap <i>Hull & Machinery Insurance</i>	81
4.2.4 Peranan <i>Protection & Indemnity Club</i> sebagai Pemecahan Masalah akibat Pencemaran Laut oleh Kecelakaan Kapal.....	83
4.2.5 Limitasi atau Batasan dari <i>Protection & Indemnity Club</i>	84
4.3 Keadaan Pengaplikasian <i>Protection & Indemnity Club</i> di Indonesia.....	85
4.4 Kewajiban <i>Protection & Indemnity Club</i> di Indonesia.....	86
4.5 Keanggotaan <i>P&I Club</i>	87
4.6 Klaim, <i>Reimbursement</i> , dan Klaim <i>Recovery</i>	89
4.6.1 Klaim.....	89
4.6.2 Pengajuan Klaim Ganti Rugi.....	89
4.6.3 Pengajuan Klaim dalam <i>P & I Club</i>	91
4.6.4 Pembayaran Klaim Ganti Rugi (<i>reimbursement</i>).....	92
4.6.5 Klaim <i>Recovery</i> terhadap pihak ketiga yang bersalah.....	93
4.6.6 <i>Salvage Value</i>	94
4.7 Organisasi <i>P&I Club</i> di seluruh dunia.....	95
4.7.1 Organisasi <i>P&I Club</i> di Indonesia.....	96
4.8 Praktik Asuransi Maritim.....	96
4.8.1 <i>Hull & Machinery Insurance</i>	96
4.8.1.1 Penentuan Premi dalam <i>Hull & Machinery Insurance</i>	97
4.8.2 <i>Cargo Maritime Insurance</i>	98
4.8.2.1 Jenis Asuransi Pengangkutan Barang Laut.....	99
4.8.3 <i>Protection & Indemnity Club</i>	99

Bab V

Penutup

5.1 Kesimpulan.....	101
5.2 Saran.....	103

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

Bab I Pendahuluan

1.1. Latar Belakang

Secara geografis, Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia (*Maritime State*) dengan segala keunikan dan kekhususannya. Ternyata memang secara faktual yang didasarkan terhadap letak geografisnya yang merupakan negara kepulauan, Indonesia memiliki daerah kelautan yang lebih besar daripada wilayah daratannya Indonesia merupakan pusat lalu lintas perlintasan antara 2 samudera (yaitu samudera Hindia dan Pasifik), serta pusat lalu lintas perlintasan antara 2 benua (yaitu benua Asia dan Australia).¹

Pada awalnya berdasarkan keputusan *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie* (TZMKO) 1939, wilayah laut Indonesia, hanya 3 mil dari garis batas pantai pulau. Artinya, perairan diantara pulau-pulau yang jaraknya lebih dari 3 mil adalah laut Internasional. Wilayah territorial Indonesia didasarkan TZMKO sangat kecil, dan banyak kapal-kapal asing berlalu lalang diantara pulau-pulau Indonesia.²

Dengan semangat kebangsaan yang tinggi dan tekad bulat memperjuangkan kedaulatan Indonesia, maka tanggal 13 Desember 1957, Perdana Menteri Ir. Djoeanda, mendeklarasikan kepada dunia bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut di sekitar, di antara, dan di dalam Kepulauan Indonesia, yang dikenal dengan "*Deklarasi Djoeanda*". Deklarasi dengan (prinsip-prinsip) negara Nusantara (*Archipelagic State*) ini meskipun mendapat tantangan dari beberapa negara besar, melalui perjuangan panjang, akhirnya diterima dan ditetapkan di dalam konvensi hukum laut PBB (UNCLOS, 1982) bahwa Indonesia adalah negara Kepulauan Nusantara.³

Semenjak diadopsinya *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS 1982) yang sering dikenal dengan nama lain Konvensi

¹ http://file.upi.edu/Direktori/FPIPS/JUR._PEND._GEOGRAFI/195502101980021-DADANG_SUNGKAWA/letak_Indonesia.pdf, *Letak dan Keadaan Geografis Indonesia*, diakses tanggal 4 April 2012.

² Departemen Kelautan & Perikanan Indonesia, *Evaluasi Kebijakan dalam Rangka Implementasi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982) di Indonesia*, Dewan Kelautan Indonesia (Jakarta: 2008), Lembar Kata Pengantar, hal. i.

³ *Ibid.*,

Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Internasional yang mana konferensinya diadakan pada tanggal 30 April 1982 di *New York* dan telah ditandatangani oleh Negara Kesatuan Republik Indonesia bersama-sama dengan seratus delapan belas penandatanganan lain di *Montego Bay, Jamaica* pada tanggal 10 Desember 1982, yang telah diratifikasi dan diadopsi oleh Indonesia melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi *UNCLOS* 1982,⁴ maka luas wilayah laut Indonesia mengalami penambahan menjadi 5.8 juta km² (kilometer persegi) dengan kombinasi terdiri dari: 0.8 juta kilometer persegi laut territorial, 2.3 juta kilometer persegi perairan nusantara, dan 2.7 juta kilometer persegi ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif).⁵ Oleh karena itu, mengingat kekayaan hayati, kekayaan laut dan kekayaan lainnya yang terkandung di dalam perairan kelautan Indonesia, maka Indonesia memiliki kepentingan sebagai negara maritim untuk selalu melaksanakan fungsi perlindungan dan pelestarian lingkungan wilayah kelautannya, termasuk dari ancaman kerusakan lingkungan hidup di laut yang terjadi akibat suatu kegiatan ekonomi yang fokus terhadap kegiatan pelayaran.⁶

Pencemaran lingkungan laut telah terjadi semenjak digunakannya laut sebagai salah satu alat transportasi pelayaran serta menjadi perhatian masyarakat Internasional sejak lama,⁷ sehingga pencemaran laut (dalam skala kecil) telah terjadi semenjak ribuan tahun yang lalu, semenjak ketika eropa mempergunakan transportasi laut sebagai bentuk ekspedisi, eksploitasi, eksplorasi dan penjajahan. Namun pencemaran laut modern yang terjadi sekarang ini pada umumnya dalam skala besar yang melibatkan tumpahan minyak kapal tanker di laut atau kapal kargo yang muatan atau bahan bakarnya berupa minyak yang sudah pasti menyebabkan pencemaran terhadap lingkungan hidup di laut. Oleh karena itu, fungsi perlindungan dan pemroteksian terhadap lingkungan laut ini akan terasa lebih berat jika pengaturan antar rezim kelautan belum jelas. Terlebih lagi dengan

⁴ Indonesia (a), *Undang-Undang tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea*, UU No. 17 Tahun 1985, LN No. 76 Tahun 1985, TLN No. 3319.

⁵ Departemen Kelautan & Perikanan Indonesia, *Evaluasi Kebijakan dalam Rangka Implementasi Hukum Laut Internasional*, *op.cit.*, hal. 1.

⁶ Koesnadi Hardjasoemantri, *Hukum dan Lingkungan Hidup di Indonesia*, Cetakan Kedua, (Jakarta: Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2001), hal. 259-260.

⁷ Dikdik Mohamad Sodik, *Hukum Laut Internasional & Pengaturannya di Indonesia*, (Bandung: PT. Refika Aditama, 2011), hal. 211.

adanya kepentingan negara lain untuk melakukan pelayaran pada wilayah perairan suatu negara yang memang sejak dahulu telah diakui sebagai suatu hak dalam hukum laut internasional.⁸

Pada saat ini, terdapat berbagai rezim perundangan yang telah diberlakukan Indonesia untuk memberikan perlindungan secara komprehensif terhadap lingkungan hidup di laut utamanya terhadap kecelakaan kapal (yang kecelakaan atau tumbukannya menyebabkan adanya tumpahan minyak di laut yang mengotori serta mencemari lingkungan hidup di laut dan juga pantai). Rezim tersebut ditemukan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, serta Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut. Walaupun secara sambung menyambung banyak sekali perundangan atau instrumen hukum dibawah ketiga rezim ini, namun secara umum ketiga rezim inilah yang mengatur mengenai tanggung jawab industri perkapalan untuk dilakukannya perlindungan atas kerusakan lingkungan hidup di laut termasuk di dalamnya kewajiban untuk diterapkannya kewajiban asuransi terhadap suatu kerugian yang timbul akibat pencemaran lingkungan hidup di laut, sehingga terdapat penerapan solusi langsung atas suatu kerugian akibat pengoperasian kapal di laut yang menyebabkan pencemaran lingkungan hidup di laut melalui pertanggung jawaban asuransi dalam hal terjadinya kecelakaan kapal di laut.

Dengan adanya pengakuan terhadap suatu pengaturan khusus tentang negara kepulauan pada konvensi hukum laut internasional 1982 dengan diimbangi adanya kewajiban negara kepulauan untuk mengakui hak lintas damai dan hak lintas alur laut kepulauan bagi kapal-kapal asing yang melalui perairan Indonesia, maka merupakan salah satu potensi bagi pencemaran lingkungan laut yang dapat terjadi di Indonesia.⁹

Sumber utama pencemaran laut adalah berasal dari tumpahan minyak yang bersumber dari kegiatan operasional kapal, pengeboran lepas pantai (eksplorasi)

⁸ Hak Pelayaran Internasional atas Perairan Indonesia mencakup hak lintas damai (*right of innocent passage*) dan hak lintas alur laut kepulauan (*right of archipelagic sea lanes passage*). Lihat Pasal 52-54 KHL 1982.

⁹ Koesnadi Hardjasoemantri, *Hukum dan Lingkungan Hidup di Indonesia*, *op.cit.*, hal. 260.

maupun akibat kecelakaan kapal. Namun pencemaran dari tumpahan minyak di laut yang bersumber dari kapal merupakan pencemaran laut yang selalu menjadi fokus perhatian masyarakat, dikarenakan akibat yang akan sangat cepat dirasakan oleh masyarakat sekitar pantai dan secara signifikan sangat merusak makhluk hidup di sekitar pantai tersebut.¹⁰ Tidak hanya itu saja, kerugian dari pencemaran minyak di laut dan di pantai akibat kebocoran minyak kapal sebagai muatan kargo atau sebagai bahan bakar kapal juga merusak kekayaan hayati dari kehidupan di laut dan di pantai yang memang berada dekat di dalam satu kawasan dengan tumpahan minyak yang dimaksud.¹¹

Setiap tahunnya, perlu diperhatikan fakta bahwa 3 sampai 4 juta ton minyak bumi mencemari lingkungan laut,¹² dengan Indonesia sebagai negara pantai dan negara maritim, maka tumpahan minyak dimaksud dapat merusak kekayaan dan keadaan laut di Indonesia. Pencemaran minyak bumi paling banyak disebabkan oleh tumpahan minyak dari kapal akibat proses pembuangan minyak kotor atau tolak bara kapal atau pun pengangkutan oleh kapal-kapal tanker (*crude carrier ships*). Kapal-kapal tanker tersebut dalam beberapa tahun terakhir ini ukurannya dapat mencapai ratusan ribu ton daya muatnya, dengan ukuran yang paling besar dikenal dengan Nama *Very Large Crude Carrier* (VLCC) dan *Ultra Large Crude Carrier* (ULCC).¹³

Mengingat hal tersebut diatas, Indonesia memiliki posisi strategis dalam rute lintas laut kepulauan bagi kapal-kapal jenis VLCC dan ULCC, yaitu melalui Selat Malaka dan Selat Lombok serta Selat Makassar. Lintas pelayaran pada Selat Malaka mempunyai jarak yang cukup pendek dan kedalaman air yang cukup untuk dilalui kedua kapal tersebut.¹⁴

¹⁰ <http://elibrary.ub.ac.id/bitstream/123456789/20249/1/Tanggung-Jawab-Pemilik-Kapal-Tanker-Dalam-Pencemaran-minyak-di-laut-yang-bersumber-dari-kapal-tanker-%3A-analisa-yuridis-normatif-terhadap-Civil-Liability-Convention-1969-beserta-perubahannya-dalam-Prot-pdf>, *Tanggung Jawab Pemilik Kapal Tanker dalam Pencemaran Minyak di Laut yang bersumber dari Kapal Tanker*, diakses tanggal 15 April 2012.

¹¹ <http://scribd.com/doc/79070125/9/Tumpahan-Minyak>, *Naskah Akademis Dalam Rangka Menuju Perbaikan Kebijakan Lingkungan Pada Aktifitas Industri Maritim*, diakses tanggal 15 April 2012.

¹² Koesnadi Hardjasoemantri, *Hukum dan Lingkungan Hidup di Indonesia*, *op.cit.*, hal. 261.

¹³ *Tanggung Jawab Pemilik Kapal Tanker dalam Pencemaran Minyak di Laut yang bersumber dari Kapal Tanker*, *op.cit.*,

¹⁴ *Ibid.*,

Pada lintasan pelayaran Selat Malaka, negara yang berdaulat untuk mengatur adalah Malaysia, Singapura, dan Indonesia. Sedangkan untuk lintas pelayaran di Selat Lombok dan Selat Makassar, yang berdaulat sepenuhnya adalah Indonesia. Dalam perkembangannya, lintasan pelayaran di Selat Malaka semakin padat frekuensinya, dimana banyak kapal-kapal yang melalui Selat Malaka tidak hanya dilalui oleh kapal-kapal tanker dengan jenis ukuran VLCC dan ULCC, namun juga jenis kapal-kapal lainnya. Hal ini menyebabkan olah gerak untuk kapal-kapal super tanker dengan kedua jenis ukuran tersebut menjadi tidak leluasa untuk bergerak dengan aman sehingga rawan menimbulkan kecelakaan.¹⁵

Sebagai salah satu contoh kasus kecelakaan kapal tanker yang terkenal adalah karamnya kapal super tanker berbendera Jepang, Motor Tanker (MT) Showa Maru, pada tahun 1975 di perairan dangkal Selat Malaka yang termasuk wilayah perairan Indonesia. Kapal dengan muatan minyak mentah tersebut menumpahkan lebih dari 1 juta ton minyak muatannya di wilayah perairan Indonesia dan menimbulkan pencemaran laut.¹⁶ Kasus MT Showa Maru tersebut memunculkan ketentuan mengenai penetapan lintas pelayaran di Selat Malaka yang dikenal dengan nama *Traffic Separation Scheme* (TSS) di Selat Malaka oleh *International Maritime Consultative Organization* (IMCO) yang sekarang lebih dikenal dengan *International Maritime Organization* (IMO) berdasarkan Resolusi IMCO No. A.3759X, tertanggal 14 November 1977.¹⁷

Selain itu terdapat pula kasus MV Dona Paz yang bertabrakan dengan kapal tanker “*Vector*” yang menyebabkan kematian lebih dari 4.000 orang dan juga menyebabkan pencemaran di laut utara Indonesia dan selatan Filipina dengan tumpahan minyak yang membahayakan kawasan laut di utara Indonesia, berita ini Namun lebih besar akibat korban jiwanya ketimbang jumlah pencemaran yang terjadi dari kedua kapal tersebut yang tidak sedikit yang mencapai puluhan ribu ton minyak mentah.¹⁸

Pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari kapal dapat diakibatkan oleh kapal-kapal pengangkut minyak sebagai muatannya (*oil cargo*), atau yang

¹⁵ *Ibid.*,

¹⁶ *Ibid.*,

¹⁷ *Ibid.*,

¹⁸ <http://karodanet.blogspot.com/2008/08/10-kecelakaan-kapal-laut-terburuk.html>, 10
Kecelakaan Kapal Laut Terbesar Sepanjang Masa, diakses tanggal 15 April 2012.

lazim disebut sebagai kapal tanker, dan juga oleh kapal-kapal non tanker yang mengangkut minyak tapi bukan sebagai muatan kapal, seperti kapal pengangkut barang (*cargo ships*), *tug boat*, LCT (*Landing Craft Tank*), kapal-kapal penumpang, kapal penyeberangan (*feri*). Dengan adanya bahaya dari kapal-kapal tersebut (*Danger Accident by Ships*), maka bahaya yang akan timbul salah satunya adalah pencemaran lingkungan hidup di laut yang bersumber dari kapal, baik yang berasal dari tangki bahan bakar kapal itu sendiri atau minyak kotor yang terdapat dalam kamar mesin ataupun minyak sebagai kargo (muatan).¹⁹

Pencemaran laut dapat berupa akibat dari pengoperasian kapal atau kecelakaan kapal baik secara sengaja ataupun tidak disengaja. Namun akibat pencemaran laut berdampak sangat luas terhadap segala kehidupan baik di laut maupun di daratan yang terkena pencemaran, sehingga adanya pemikiran mengenai siapa yang akan memberikan ganti rugi apabila terjadi pencemaran di laut menjadi masalah.²⁰ Hal tersebut harus dianggap sebagai salah satu bentuk resiko yang dapat terjadi dari kegiatan bisnis yang melibatkan transportasi kelautan, sehingga untuk memberikan perlindungan serta sebagai bentuk minimalisasi kerugian terhadap tanggung jawab terhadap pihak-pihak yang berkepentingan tersebut, maka asuransi dalam hal ini menjadi sangat penting, bahkan menjadi wajib dalam menghadapi masalah akibat pencemaran lingkungan hidup di laut.

Resiko secara definitif diartikan sebagai akibat yang kurang menyenangkan (merugikan, membahayakan) dari suatu perbuatan atau tindakan.²¹ Hal ini dapat diartikan sebagai salah satu pendekatan yang menggarisbawahi pentingnya asuransi sebagai perlindungan terhadap suatu bentuk kerugian yang dapat disebabkan oleh perbuatan manusia ataupun perlindungan atas faktor alam atau faktor lain diluar kekuasaan manusia termasuk bencana. Salah satu cara untuk menghindari resiko tersebut yaitu dengan melimpahkannya kepada pihak lain diluar dirinya sendiri. Maka dari itu munculah lembaga pengambil alih resiko kerugian atau lembaga asuransi yang dalam hal ini diwakili oleh perusahaan-

¹⁹ *Tanggung Jawab Pemilik Kapal Tanker dalam Pencemaran Minyak di Laut yang bersumber dari Kapal Tanker, op.cit.*,

²⁰ *Ibid.*,

²¹ M. Suparman Sastrawidjaja, *Aspek-Aspek Hukum Asuransi dan Surat Berharga*, (Bandung: Alumni, 1997), hal. 4.

perusahaan asuransi. Hal ini telah dikenal dan dianggap sebagai salah satu aspek penting dalam keberlangsungan usaha asuransi dan juga usaha-usaha lainnya di bidang ekonomi yang dijalankan oleh berbagai bentuk badan usaha baik yang berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum.

Dalam masyarakat modern seperti sekarang ini perusahaan asuransi mempunyai peranan penting dan jangkauan yang sangat luas, karena perusahaan asuransi mempunyai jangkauan yang menyangkut kepentingan-kepentingan ekonomi maupun kepentingan-kepentingan sosial dan kepentingan-kepentingan individu serta masyarakat luas baik resiko tersebut adalah merupakan resiko individu maupun resiko kolektif. Disamping itu perusahaan asuransi dapat juga memberikan jaminan atas keberlangsungan perusahaan-perusahaan dari kerugian ekonomi, sehingga suatu resiko yang mungkin menciptakan kerugian besar dan dapat mengancam keberlangsungan aktifitas suatu perusahaan atau perseroan dapat dicegah.

Adapun jenis usaha asuransi menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 meliputi:²²

a. Usaha Asuransi terdiri dari:

- 1) Usaha asuransi kerugian merupakan usaha asuransi yang memberikan jasa dalam penanggulangan resiko atas kerugian, kehilangan manfaat, dan tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga, yang timbul dari suatu peristiwa tertentu yang tidak pasti.
- 2) Usaha asuransi jiwa merupakan usaha asuransi yang memberikan jasa dalam penanggulangan resiko yang dikaitkan dengan hidup atau meninggalnya seseorang yang dipertanggungkan.
- 3) Usaha reasuransi adalah jenis usaha asuransi yang memberikan jasa dalam pertanggungan ulang terhadap resiko yang dihadapi oleh Perusahaan Asuransi Kerugian dan atau Perusahaan Asuransi Jiwa.

b. Usaha Penunjang Usaha Asuransi terdiri dari:

- 1) Usaha Pialang Asuransi;
- 2) Usaha Pialang Reasuransi;
- 3) Usaha Penilai Kerugian Asuransi;

²² Indonesia (b), *Undang-Undang tentang Usaha Perasuransian*, UU No. 2 Tahun 1992, LN No. 13 Tahun 1992, TLN No. 3467.

- 4) Usaha Konsultan Aktuaria;
- 5) Usaha Agen Asuransi.

Lebih lanjut, dalam suatu industri, aplikasi dan penerapan asuransi bisa menjadi wajib dan diharuskan dikarenakan sifat dari industri yang dimaksud, asuransi menjadi suatu mekanisme yang dapat menjamin suatu kerugian dapat ditanggung dan dialihkan mengingat tingkat strategis dari industri tersebut, serta nilai kerugian yang dapat terjadi dan sangat besar risikonya. Di Indonesia, berdasarkan Undang-Undang dan Peraturan Perundang-undangan, maka Industri yang pelaksanaannya harus mewajibkan adanya asuransi adalah:

- a. Industri Penerbangan, sesuai dengan ketentuan Pasal 26 ayat (1) huruf d *jis* Pasal 62 ayat (1), Pasal 179, Pasal 190, Pasal 102 ayat (2) beserta penjelasannya dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- b. Industri Pelayaran & Perkapalan, angkutan Pelayaran untuk penumpang Pasal 41 ayat (3) *jis* Pasal 54, Pasal 203 ayat (5), Pasal 231 ayat (2), Pasal 292, Pasal 321, Pasal 327, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- c. Industri Perkapalan & Pengangkutan, angkutan pelayaran Barang berupa kargo atau minyak dan gas (tunduk pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran).

Penelitian ini secara khusus akan menyoroti dan menggarisbawahi mengenai bagaimanakah penerapan hukum asuransi dan sistem perasuransian dapat memberikan perlindungan material bagi kerusakan kekayaan hayati dan non hayati di dalam lingkungan laut, khususnya Indonesia, sebagai akibat dari pencemaran lingkungan hidup di laut sebagai akibat kecelakaan kapal dan atau insiden-insiden yang terjadi pada kapal-kapal yang berlayar di perairan Indonesia pada umumnya.

Sebagai salah satu bentuk pertanggung jawaban dan pengalihan kerugian dalam kegiatan ekonomi pada umumnya dan kegiatan pelayaran pada khususnya, Asuransi belum ada definisi yang tepat dan seragam. Masing-masing penulis memberikan definisi sendiri-sendiri berdasarkan penafsirannya, namun demikian, dari berbagai definisi dapat ditangkap maksud dan tujuan yang sama, yaitu cara

atau alat pemindahan resiko. Apabila di masa mendatang terdapat kerugian-kerugian yang diderita seseorang akibat resiko yang dihadapinya, maka kerugian-kerugian tersebut dapat dialihkannya kepada pihak lain. Dalam definisi asuransi menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian Bab I, Pasal 1 angka 1:²³

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

Berdasarkan definisi tersebut dapat dikatakan bahwa asuransi merupakan salah satu cara pembayaran ganti rugi kepada pihak yang mengalami musibah, yang dananya diambil dari iuran premi seluruh peserta asuransi. Perjanjian Asuransi yang berupa pengalihan dan pembagian resiko dari perorangan kepada perusahaan asuransi mempunyai kegunaan yang positif bagi semua pihak, baik bagi perusahaan asuransi, bagi masyarakat pengguna asuransi maupun bagi kelanjutan pembangunan negara.

Yang dimaksud dengan luasan Perjanjian Pertanggungan asuransi di Indonesia menurut Pasal 247 KUHD berbunyi sebagai berikut: *“Pertanggungan itu antara lain dapat mengenai bahaya kebakaran, bahaya yang mengancam hasil-hasil pertanian yang belum dipanen, jiwa satu atau beberapa orang, bahaya laut dan perbudakan, bahaya yang mengancam pengangkutan di daratan, di sungai, dan di perairan darat”*.

Dengan adanya bahaya dari kapal-kapal laut yang mengalami tabrakan atau musibah (*danger of accident by ships*), maka bahaya yang timbul salah satunya adalah pencemaran lingkungan hidup di laut yang bersumber dari kapal,

²³ *Ibid.*, Pasal 1 angka 1.

baik yang berasal dari tangki bahan bakar kapal itu sendiri, atau minyak kotor yang terdapat di dalam kamar mesin, atau minyak sebagai kargo (muatan).

Pencemaran laut dapat berupa akibat dari pengoperasian kapal dan atau kecelakaan kapal baik secara sengaja dan atau tidak disengaja, namun akibat pencemaran laut berdampak sangat luas terhadap segala kehidupan baik di laut maupun daratan yang terkena pencemaran, sehingga adanya pemikiran siapa yang akan memberikan ganti rugi apabila terjadi pencemaran di laut, menjadi masalah.

Asuransi kelautan atau *Sea Insurance* merupakan salah satu solusi yang dapat diberikan untuk memberikan mekanisme ganti kerugian secara efektif dan efisien secara langsung atas kerugian yang timbul akibat kecelakaan kapal atau musibah pelayaran terhadap lingkungan hidup. Dalam Norma Hukum Internasional, Pengaturan mengenai tanggung jawab pencemaran laut bagi kapal-kapal yang mengangkut minyak sebagai muatan (*tanker*) terdapat dalam *Civil Liability Convention 1969/1992* (CLC 1969/1992). Dalam konvensi ini tidak diatur mengenai tanggung jawab pencemaran laut yang berasal dari kapal-kapal non tanker.²⁴

Secara domestik atau diatur dalam hukum nasional masing-masing negara, baik kapal-kapal non tanker berlaku ketentuan hukum negara bendera dari kapal tersebut atau hukum negara pantai tempat terjadinya pencemaran. Hal ini dapat menjadi masalah karena belum semua negara memiliki ketentuan hukum nasional yang mengatur masalah pencemaran laut oleh minyak yang bersumber dari kapal, baik kapal tanker maupun kapal kargo.²⁵ Indonesia dalam menanggulangi masalah pencemaran laut oleh kapal-kapal kargo, umumnya hanya menggunakan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Sedangkan kewajiban untuk melakukan perlindungan asuransi oleh perusahaan perkapalan, maka satu-satunya instrumen yang dapat ditemukan dan diaplikasikan adalah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam ketentuan hukum nasional Indonesia belum ada pengaturan tersendiri mengenai pencemaran laut oleh minyak, khususnya akibat kecelakaan atau

²⁴ *Tanggung Jawab Pemilik Kapal Tanker dalam Pencemaran Minyak di Laut yang bersumber dari Kapal Tanker, op.cit.,*

²⁵ *Ibid.,*

insiden yang terjadi antar kapal laut yang telah lalu yang menimbulkan kerugian bagi lingkungan hidup kelautan. Peraturan yang ada hanya bersifat sebatas mencegah terjadinya pengotoran laut dan bukan memberikan solusi penyelesaian atas suatu kejadian yang menyebabkan terjadinya pencemaran lingkungan laut, misalkan akibat terjadinya kecelakaan kapal atau musibah kapal. Memang harus diakui, terdapat Keppres No 52 Tahun 1999 tentang Pengesahan Protokol CLC 1992 Sebagai Amandemen CLC 1969 dan Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut yang keduanya mewajibkan adanya ganti kerugian untuk pencemaran laut, namun, permasalahan yang timbul adalah kedua instrumen tersebut tidak memberikan alternatif penyelesaian ganti kerugian bagi pemilik dan perusahaan pelayaran melalui prosedur asuransi. Penelitian ini berupaya menjadikan solusi Asuransi Maritim sebagai pertimbangan penyelesaian ganti kerugian pencemaran laut yang sangat mahal sehingga permasalahan ganti kerugian bagi perusahaan pelayaran dan perkapalan di Indonesia dapat diselesaikan tanpa menghancurkan keberlangsungan perusahaan pelayaran atau perkapalan itu sendiri.

Upaya pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut telah dilakukan Indonesia dengan meratifikasi beberapa konvensi internasional seperti *Civil Liability Convention 1969/1992* (CLC 1969/1992), termasuk protokol 1992 tentang amandemen CLC 1969, *International Oil Pollution Compensation Fund 1971*, *The Marine Pollution Convention 1973* (MARPOL 73/78), serta *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS 1982).²⁶ Selain itu, masalah kecelakaan laut melalui mekanisme perasuransian di Indonesia dapat dilihat pengaturannya melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup serta instrumen hukum nasional lainnya seperti Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut. Perlu ditambahkan, mengingat bahwa CLC 1969 telah diamendemen dan diperbaharui oleh melalui adanya CLC 1992 yang juga telah diakui dan juga diadopsi di Indonesia, maka CLC 1969 dianggap tidak lagi berlaku. Melalui Keputusan Presiden Nomor 52 Tahun 1999 tentang

²⁶ *Ibid.*,

Pengesahan Protokol CLC 1992 Sebagai Amandemen CLC 1969, Indonesia secara yuridis meratifikasi CLC 1992 sebagai Amandemen terhadap CLC 1969 sekaligus mencabut Keppres No 18 Tahun 1978. Namun yang perlu diperhatikan adalah Indonesia tidak lagi mengakui adanya *International Fund for Compensation For Oil Pollution Damage* yang mana hal ini tertuang dalam Keppres No 41 Tahun 1998 tentang Pencabutan Keppres No 19 Tahun 1978.

Sehingga, sampai saat ini Indonesia mengakui adanya dan terikat kepada CLC 1992 melalui ratifikasi yang tertuang dalam Keppres No 52 Tahun 1999, namun tidak menjadi bagian dari *International Fund for Compensation For Oil Pollution Damage 1971* yang telah dicabut ratifikasi atau komitmennya melalui Keppres Tahun 41 Tahun 1998 tentang Pencabutan Keppres No 19 Tahun 1978.

Penelitian atau skripsi ini, setelah menjabarkan latar belakang diatas, akan mengambil judul: ***“Penerapan Asuransi Kerugian dalam Penyelesaian Masalah Pencemaran Lingkungan Hidup di Laut akibat Kecelakaan Kapal sebagai bentuk Tanggung Jawab Pemilik Kapal”***

1.2. Rumusan Masalah

1. Apakah tanggung-jawab pemilik kapal tanker dalam pencemaran minyak di laut yang bersumber dari hukum nasional dan hukum internasional?
2. Bagaimana prosedur perasuransian dapat ditempuh oleh perusahaan pemilik kapal untuk menyelesaikan ganti rugi atas pencemaran minyak di laut akibat kecelakaan kapal?
3. Apakah penerapan dan pertanggungansian asuransi kerugian dalam hal terjadinya kecelakaan kapal merupakan penyelesaian yang paling efektif dalam hal terjadinya pencemaran lingkungan hidup di laut?

1.3. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengkaji tanggung jawab pemilik kapal tanker dalam hal terjadinya pencemaran lingkungan hidup di laut yang bersumber dari kapal tanker yang diatur dalam hukum nasional serta internasional.

2. Untuk menganalisa prosedur asuransi kelautan yang melibatkan proses klaim termasuk proses reasuransi yang seharusnya ditempuh untuk menyelesaikan klaim ganti rugi terhadap pencemaran lingkungan hidup di laut akibat kecelakaan kapal atau kegiatan operasional kapal di laut sehingga para pihak mendapatkan rasa keadilan.
3. Untuk mengkaji prinsip-prinsip dalam pertanggung jawaban asuransi kerugian yang dapat memberikan rasa keadilan dalam hal terjadinya pencemaran lingkungan hidup di laut akibat kecelakaan kapal.

1.4. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi semua pihak.

1. **Manfaat teoritis:** untuk menambah pengetahuan atau wacana mengenai instrumen hukum nasional dan instrumen hukum internasional dalam hal mengatasi pencemaran lingkungan hidup di laut yang bersumber dari kapal.

2. **Manfaat praktis:**

Bagi pemerintah: Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kejelasan mengenai pihak-pihak yang dapat dituntut pertanggung jawaban apabila terjadi pencemaran lingkungan hidup di laut.

Bagi masyarakat: Masyarakat dapat memahami hal-hal yang berkaitan dengan tanggung jawab para pihak beserta prosedur ganti rugi secara umum apabila terjadi pencemaran lingkungan hidup di laut, sehingga masyarakat dapat turut berperan aktif dalam hal pembantuan penegakan hukum lingkungan hidup di laut dalam hal terjadi pelanggaran-pelanggaran yang menyebabkan pencemaran lingkungan hidup di laut.

1.5. Definisi Operasional

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi UNCLOS: Undang-Undang yang menunjang penerapan Konvensi Hukum Laut 1982 menjadi salah satu instrumen hukum nasional.

2. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian: Undang-Undang tentang tata cara aplikasi asuransi dan pengaturan mengenai jenis asuransi dan syarat pendirian usaha perasuransian.
3. Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut yang secara garis besar sejalan dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. (Mengenai kewajiban pencegahan pencemaran laut oleh perusahaan dan operator kapal).
4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran: Undang-Undang mengenai pengaturan sistem pelayaran nasional beserta tanggung jawab dari industri transportasi laut dan pelayaran termasuk mengenai badan usaha dan syarat pendirian usaha pelayaran & perkapalan.
5. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Undang-Undang ini sudah mulai menerapkan Prinsip-Prinsip Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik, dimana Undang-Undang ini merupakan penyempurnaan dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1999 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup berikut peraturan pelaksanaannya yang tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999.
6. Asas *Cabotage* adalah pemberian hak istimewa oleh negara kepada kapal-kapal niaga berbendera negara yang bersangkutan untuk dapat sepenuhnya melakukan angkutan barang dan orang dari dan ke pelabuhan-pelabuhan negara yang bersangkutan sesuai dengan aturan hukum yang berlaku dimana kepemilikan armada tersebut wajib dimiliki dan dioperasikan oleh warga negara atau badan usaha yang dibentuk berdasarkan ketentuan hukum negara tersebut.²⁷
7. Tanggung Jawab: Yang dimaksud dengan tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatu apabila terjadi hal-hal yang

²⁷ Universitas Indonesia, "Evaluasi dan Resolusi Penerapan Asas *Cabotage* dalam Rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional sebagai Lokomotif Kebangkitan Ekonomi Bangsa", *INFACO* Iluni FTUI, (Makalah disampaikan dalam Pertemuan *Indonesian Cabotage Advocation Forum*, Ikatan Alumni Fakultas Teknik Universitas Indonesia, Depok, 1 Januari 2011).

tidak diinginkan dan para pihak dapat dituntut, dipersalahkan atau diperkarakan.²⁸

8. Pencemaran Lingkungan Laut adalah dimasukkannya oleh manusia secara langsung atau tidak langsung, bahan atau energi atau kuala ke dalam lingkungan laut yang mengakibatkan atau membawa akibat buruk sedemikian rupa sehingga membawa kerusakan pada kekayaan hayati laut dan kehidupan di laut, serta bahaya bagi kesehatan manusia gangguan terhadap kegiatan di laut termasuk penangkapan ikan dan penggunaan laut yang sah lainnya, penurunan kualitas kegunaan air laut dan pengurangan kenyamanan.²⁹
9. Perlindungan *Hull & Machinery Insurance*: Perlindungan terhadap bahaya laut seperti cuaca buruk, tenggelam, tabrakan kapal (*perils of the seas*), kebakaran, ledakan, pencurian dengan kekerasan oleh orang dari luar kapal, pembuangan ke laut (*jettison*), perompakan (*piracy*), *breakdown* atau kecelakaan pada instalasi nuklir atau reaktor (pada kapal), tabrakan dengan pesawat udara atau benda angkasa lainnya. Termasuk pula perlindungan dari keadaan alam: gempa bumi, letusan gunung berapi, sambaran petir, kecelakaan akibat *loading/unloading* kargo atau bahan bakar, *bursting of boilers* pada kapal, dsb, kelalaian nakhoda, *crew* atau pandu, kelalaian *repairer* dan *charterer*, pemberontakan atau pengambilalihan paksa oleh nakhoda dan *crew* (*barratry*), tindakan pihak berwenang dalam mencegah dan menanggulangi dampak polusi (*Pollution Hazard*), tanggung jawab hukum akibat tabrakan kapal (*Collision Liability*), kontribusi *General Average & Salvage* dan biaya-biaya penyelamatan (*Sue and Labour*).³⁰
10. Asuransi kelautan atau *Sea (Marine) Insurance*: merupakan salah satu solusi yang dapat diberikan untuk memberikan ganti kerugian secara efektif dan efisien secara langsung atas kerugian yang timbul akibat kecelakaan kapal atau musibah pelayaran terhadap lingkungan hidup.

²⁸ Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga.

²⁹ Pasal 1 angka (4) UNCLOS 1982.

³⁰ J. Tinggi Sianipar, *Asuransi Pengangkutan Laut (Marine Insurance): Prinsip-Prinsip Pokok Dalam Melaksanakan Penutupan Dan Pengurusan Claim Asuransi*, Edisi Ketiga, (Jakarta: Bastela Indah Prinindo, 1990), hal. 93.

11. Kapal Tanker: Kapal-kapal yang memiliki konstruksi yang ditujukan untuk mengangkut minyak sebagai muatan (*oil cargo*) maupun sebagai bahan bakar kapal.
12. Kapal Non-Tanker: Kapal-kapal yang konstruksinya tidak ditujukan untuk mengangkut minyak sebagai muatan (kargo), tetapi hanya sebatas sebagai bahan bakar kapal, seperti kapal pengangkut barang (*cargo ships*), tug boat, LCT, (*Landing Craft Tank*), kapal-kapal penumpang (*passenger ships*) dan kapal Penyeberangan (Feri).
13. *Civil Law*: Sumber hukum yang berasal dari hukum Roma yang bersumber dari kodifikasi *Corpus Juris Civilis Justinian* yang tersebar ke seluruh benua eropa daratan (*continental*), dan termasuk ke dalamnya koloni negara tersebut, hukum bersumber kepada peraturan perundang-undangan dan regulasi tertulis yang diterapkan di perancis dan juga jajahannya, seperti juga belanda dan indonesia sebagai bekas jajahan belanda.³¹
14. *Common Law*: *Common Law* sebagai suatu sistem hukum memiliki 3 (tiga) definisi sebagai: (1) Sistem hukum yang berbeda dengan bentuk *civil law*, dimana bersumber kepada perkembangan hukum di negara *anglo-saxon* dan kepulauan britania serta merupakan bagian dari Hukum Romawi yang tidak terkodifikasi; (2) cara/metode suatu putusan dibentuk bukan bersumber kepada suatu legislasi, namun kepada kebiasaan dan tata cara adat (*customs*) yang biasa disebut sebagai *jurisprudence* yang bersumber pada perspektif atau sudut pandang masyarakat; (3) suatu bentuk konsistensi hukum, dimana suatu putusan diambil berdasarkan prinsip hukum yang terbentuk dalam putusan hakim yang terdahulu.³²

1.6. Metode Penelitian

Penulisan skripsi ini akan menggunakan pendekatan tertentu (normatif yuridis & wawancara sebagai data primer) sebagaimana dijelaskan dibawah ini:

³¹ Ade Maman Suherman, *Pengantar Perbandingan Sistem Hukum*, Cet. 1, (Jakarta: PT. Raja Grafindo, 2004), hal 56-57.

³² *Ibid.*, hal. 75-77.

1. Metode kepustakaan yang bersifat yuridis, dimana penelitian ini termasuk penelitian di bidang hukum atau yuridis, maka penelitian yuridis normatif atau penelitian hukum kepustakaan adalah penelitian yang mengacu pada norma hukum dalam peraturan perundang-undangan serta norma-norma yang berlaku dan mengikat di dalam masyarakat.³³ Untuk mendapatkan data yang diperlukan bagi penulisan skripsi ini, alat pengumpulan data yang digunakan adalah studi dokumen atau bahan pustaka sehingga data yang didapatkan ditinjau dari sumbernya dinamakan data sekunder.

Data sekunder di dalam penelitian hukum normatif mencakup:

- a. Bahan hukum primer: bahan hukum yang mengikat³⁴ berupa peraturan perundang-undangan yang berkaitan erat dengan hukum di bidang Asuransi, Hukum Pelayaran Hukum Pengelolaan Lingkungan Hidup serta perundangan terkait di Indonesia.
 - b. Bahan hukum sekunder: buku artikel hasil-hasil penelitian. Bahan hukum sekunder ini menjelaskan bahan hukum primer.³⁵
 - c. Bahan hukum tersier: bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan atas bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder³⁶, seperti profil perusahaan pelayaran yang mengalami kerugian dalam permasalahan kelautan dan juga bahan-bahan yang berhubungan dengan asuransi kelautan seperti kamus dokumen yang diperoleh dari internet.
2. Di dalam skripsi ini, Penulis melakukan wawancara (sebagai data primer) dengan beberapa pihak yang terkait untuk mendapatkan sumber data yang memang memiliki validasi, narasumber: Jan Patty sebagai Direktur Operasional PT. Trada Maritime dengan pengalaman memadai sebagai ahli perkapalan, Sandy Trilaksono sebagai ahli asuransi yang berkerja dan di PT. Tugu (Asuransi Kapal Tanker dan Perminyakan Indonesia).

³³ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Ed. 1, Cet. 11, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2009), hal. 13-14.

³⁴ *Ibid.*,

³⁵ *Ibid.*,

³⁶ *Ibid.*,

1.7. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pemahaman keseluruhan hasil penelitian skripsi ini, maka penulis menyusun karya ilmiah ini dengan uraian berikut:

Bab I: Pendahuluan – Membahas mengenai latar belakang bagaimana kerugian dari suatu perusahaan pelayaran/transportasi kelautan yang membawa muatan berupa minyak yang dapat berpotensi merusak lingkungan karena merupakan cairan kimiawi yang dapat menjadi ancaman bagi suatu lingkungan hidup, dan bagaimana asuransi kerugian dapat melindungi serta memberikan solusi bagi pemecahan masalah dalam hal tanggung jawab perusahaan perkapalan yang muatannya berupa minyak yang dapat membawa kerusakan bagi lingkungan.

Bab II: Tanggung Jawab Perusahaan Pelayaran dan Perkapalan di Indonesia – berdasarkan peraturan perundang-undangan terkait akan dibahas secara menyeluruh bagaimana jenis tanggung jawab dari perusahaan perkapalan secara umum dan tanggung jawab mutlak terhadap kerugian yang timbul akibat tumpahan minyak yang membawa kerugian bagi lingkungan hidup di laut.

Bab III: Penerapan Hukum Asuransi di dunia Pelayaran dan Perkapalan di Indonesia – menitikberatkan kepada bagaimana hukum asuransi diatur di Indonesia termasuk mengenai asuransi kerugian akibat pencemaran terhadap lingkungan hidup yang terjadi di dunia Pelayaran dan Perkapalan di Indonesia.

Bab IV: Pembahasan – Pemecahan masalah dalam hal terjadinya pencemaran lingkungan hidup di laut akibat kebocoran, kecelakaan, dan kerusakan kapal. Dalam bab ini akan dibahas apakah penyelesaian melalui lembaga asuransi dapat menyelesaikan permasalahan secara komprehensif dan menyeluruh serta memuaskan semua pihak.

Bab V: Penutup – Konklusi & Rekomendasi terhadap pemecahan masalah.

Bab II

Tanggung Jawab Perusahaan Pelayaran dan Perkapalan di Indonesia

2.1. Pengertian Tanggung Jawab

Di Indonesia, dan negara lain pada umumnya, pertanggungjawaban dikenal juga dengan nama *liability*, yang mana pada hakikatnya terbagi atas 3 (tiga) hal, yaitu:

- a) *Liability Based on Fault* (pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan yang bersifat melawan hukum, Pasal 1365-Pasal 1367 KUHPerdara)
- b) *Strict Liability* (Pertanggungjawaban mutlak tanpa kesalahan)
- c) *Absolute Liability* (Pertanggungjawaban mutlak tanpa pembelaan)

Tanggung Jawab timbul dari suatu peristiwa hukum baik yang terjadi akibat perikatan atau timbul dari suatu peraturan perundang-undangan yang mewajibkan atasnya, termasuk untuk menjalankan asas kepatutan, ketelitian dan kehati-hatian. Suatu tanggung jawab hukum memiliki suatu konsekuensi berupa dimungkinkannya pertanggungjawaban hukum berupa tuntutan perkara maupun hukum berupa sanksi, denda atau lainnya. Namun, dalam peranannya sebagai perwakilan masyarakat, pelaksana perundangan dan organisasi subyek hukum tertinggi, negara melalui pemerintah dapat pula meminta, dimintakan ataupun melaksanakan pertanggungjawaban hukum melalui aparat penegak hukumnya baik yang bersumber dari perjanjian internasional maupun yang diatur dalam konstitusi negara yang dimaksud.

Melihat pembagian diatas, pertanggungjawaban itu sendiri dapat terbagi 3 (tiga), dilihat dari aspek pembuktian, jenis pertanggungjawabannya serta bentuk pertanggungjawabannya itu sendiri. Berdasarkan hal tersebut, skripsi ini pertama akan menjelaskan berbagai macam bentuk pertanggungjawaban hukum yang dapat dianalisa serta dibahas sebagai salah satu tinjauan utama dari penulisan skripsi ini.

2.1.1. *Liability Based on Fault* (Pertanggungjawaban Berdasarkan Kesalahan)

Liability Based on Fault (pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan), berbeda dengan konsep pertanggungjawaban yang timbul dari suatu hubungan hukum, *liability* adalah konsep terkait dengan penggantian kerugian atau memberikan perbaikan (*remedy*) atas suatu bentuk kerusakan yang terjadi. Di Amerika Serikat atau Negara *Common Law* pada umumnya, *liability* jenis ini dikenal juga dengan nama *Tort*.³⁷

Lebih lanjut, suatu pertanggungjawaban dapat timbul berdasarkan Perjanjian/Perikatan atau timbul karena Undang-Undang, yang dimaksud timbul dari Perjanjian/Perikatan dikarenakan tanggung jawab tersebut memang diatur dan dimandatkan melalui Perjanjian/Perikatan yang dimaksud. Sedangkan pertanggungjawaban yang timbul karena undang-undang maka hal tersebut adalah bentuk dari kewajiban karena memang diamanatkan oleh undang-undang misalnya karena menimbulkan kerugian misalnya akibat suatu perbuatan yang mana perbuatan itu mengandung kesalahan atau kelalaian yang secara khusus diatur dalam pasal 1365-1367 KUHPerdata.

Pasal 1365-1367 KUHPerdata merupakan pengaturan hukum dari 2 (dua) sisi, dikarenakan mengingat bahwa kedua ketentuan ini merupakan bentuk jaminan pertanggungjawaban hukum seseorang atas orang lain yang mengalami kerugian akibat perbuatan hukum seseorang yang dimaksud. Namun disisi lain, ketiga pasal ini memberikan jaminan berupa ganti kerugian sebagai pertanggungjawaban hukum dari orang yang berbuat dan menciptakan kerugian bagi orang lain tersebut, sepanjang pihak yang dirugikan dapat membuktikan adanya kesalahan dari pihak yang menyebabkan kerugian tersebut (*jo* Pasal 1866 KUHPerdata, yang berhubungan erat dengan prinsip “Praduga Tak Bersalah” yang menyatakan bahwa sebelum terbukti benar, maka setiap orang harus dianggap tidak bersalah).

³⁷ *Tort is: a civil wrong or wrongful act, whether intentional or accidental, from which injury occurs to another. Torts include all negligence cases as well as intentional wrongs which results in harm.* Terjemahannya adalah: suatu tindakan salah (*schuld*) yang bersifat sengaja ataupun lalai, dimana menyebabkan suatu kerugian bagi pihak lain. *Tort* termasuk di dalamnya: kesengajaan atau kelalaian yang menyebabkan kerugian (*schade*).

Secara definitif dan jelas Pasal 1365 KUHPerdara berbunyi: “*tiap-tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu untuk mengganti kerugian*”. Sehingga apabila diterjemahkan secara kasat mata, maka apabila ada seseorang (subyek hukum) yang melakukan Perbuatan Melawan Hukum (selanjutnya disebut PMH) maka diwajibkan untuk memberikan ganti kerugian. Sisi yang lain, orang yang mengalami kerugian tersebut dijamin haknya oleh undang-undang untuk menuntut ganti rugi. Hal itu diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara. KUHPerdara memberikan kejelasan unsur-unsur apa saja atau syarat-syarat apa saja yang harus dipenuhi sehingga suatu perbuatan dapat dimasukkan ke dalam kualifikasi Perbuatan Melawan Hukum (PMH), berikut adalah syarat-syaratnya:³⁸

- 1) Adanya perbuatan: dalam hal menentukan apa yang dimaksud dengan perbuatan, hal ini dapat dibagi menjadi:³⁹ (a) *Nonfeasance*, tidak berbuat sesuatu yang diwajibkan oleh hukum; (b) *Misfeasance*, yakni perbuatan yang dilakukan secara salah, perbuatan mana merupakan kewajibannya atau merupakan perbuatan yang dia mempunyai hak untuk melakukannya; dan (c) *Malfeasance*, yakni perbuatan yang dilakukan oleh seorang pelaku, padahal si pelaku dari perbuatan tersebut tidak berhak untuk melakukannya.
- 2) Perbuatan tersebut dikualifisir sebagai Perbuatan Melawan Hukum: Sebelum tahun 1919 yang dimaksud dengan melawan hukum adalah: (1) melanggar kewajiban hukum si pelaku; atau (2) melanggar hak subyektif orang lain yang telah diatur oleh undang-undang. Namun setelah tahun 1919 pengertian melawan hukum meluas tidak hanya melanggar peraturan perundang-undangan saja akan tetapi juga peraturan tidak tertulis; termasuk (3) bertentangan dengan norma

³⁸ Rosa Agustina, *Perbuatan Melawan Hukum*, (Jakarta: Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003), hal. 36.

³⁹ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum: Pendekatan Kontemporer*, Cetakan Ketiga, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2010), hal. 5.

kesusilaan; dan (4) bertentangan dengan norma kepatutan, ketelitian, dan kehati-hatian.⁴⁰

- 3) Adanya kerugian: bahwa perbuatan yang dimaksud diatas haruslah menyebabkan kerugian secara perdata, materiil maupun imateriil, sehingga kerugian dimaksud haruslah terhadap benda, tubuh, jiwa, dan kehormatan.
- 4) Adanya kesalahan: yang dimaksud dengan kesalahan adalah: Perbuatan yang dilakukan itu haruslah perbuatan salah, dapat berupa kelalaian ataupun kesengajaan. Kesengajaan sudah dianggap cukup memenuhi syarat dari suatu unsur kesalahan apabila pada waktu melakukan perbuatan atau melalaikan kewajibannya tersebut sudah mengetahui atau setidaknya dapat melakukan prediksi serta dapat memikirkan, bahwa akibat perbuatannya itu dapat timbul suatu kerugian. Sehingga harus diperhatikan, kesalahan dapat dianggap sebagai bagian dari PMH atau *Liability Based on Fault* selama memenuhi unsur: kesengajaan, kelalaian atau tidak adanya unsur pembeda atau pemaaf.
- 5) Adanya hubungan sebab-akibat (kausalitas) antara perbuatan melawan hukum dengan akibat yang ditimbulkan: Untuk dapat menuntut ganti rugi kerugian haruslah ada hubungan kausalitas antara Perbuatan Melawan Hukum dengan Kerugian yang ditimbulkan yang diderita Penggugat, hubungan itu harus jelas, dan dapat dibuktikan untuk dikabulkan.

Kelima syarat tersebut diatas bersifat kumulatif dan imperatif, artinya, semua unsur tersebut harus dipenuhi, satu unsur saja tidak dipenuhi maka akan mengakibatkan seseorang lepas dari tanggung jawab Perbuatan Melawan Hukum.

⁴⁰ *Hoge Raad* sebelum tahun 1919 menganut ajaran sempit antara lain dapat dilihat pada *Arrest* tanggal 6 Januari 1905 mengenai toko mesin jahit merek *Singer* dan *Arrest* tanggal 10 Juni 1910 tentang pipa air ledeng. Semenjak tahun 1919, *Hoge Raad* mulai menafsirkan perbuatan melawan hukum secara luas. Ajaran luas tersebut ditandai dengan *Arrest* tanggal 31 Januari 1919 dalam perkara *Lindenbaum* melawan *Cohen* dimana *Hoge Raad* berpendapat bahwa perbuatan melawan hukum harus diartikan sebagai berbuat atau tidak berbuat yang bertentangan dengan atau melanggar: (a) Hak Subyektif orang lain; (b) Kewajiban Hukum Pelaku; (c) Kaedah Kesusilaan; dan (d) Kepatutan dalam Masyarakat.

Lebih lanjut perlu dipastikan bahwa hukum yang dimaksud dalam Pasal 1365 KUHPdata telah diperluas menjadi termasuk bagian dari norma susila, kepatutan, ketelitian, dan kehati-hatian, sehingga perbuatan melawan hukum tidak selamanya identik dengan serta diartikan sebagai norma hukum tertulis saja namun juga sebagai suatu norma lain yang tidak tertulis yang berlaku dan mengikat di dalam masyarakat (Asas Pa-Ti-Ha).

Asas hukum bukan merupakan hukum konkrit, melainkan pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan konkrit yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim yang merupakan hukum positif. Asas hukum dapat diketemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan konkrit tersebut.⁴¹

Menurut Maris Feriyadi (2007), ada 5 (lima) asas dalam membuat perjanjian, yaitu:⁴²

1. Asas kebebasan berkontrak

Asas kebebasan berkontrak adalah suatu asas yang memberikan kebebasan kepada para pihak untuk:⁴³

- a. Membuat atau tidak membuat perjanjian;
- b. Mengadakan perjanjian dengan siapapun;
- c. Menentukan isi perjanjian, pelaksanaan dan persyaratannya;
- d. Menentukan bentuknya perjanjian, yaitu tertulis atau lisan.

2. Asas Konsensualisme

Asas konsensualisme berhubungan dengan saat lahirnya suatu perjanjian yang mengandung arti bahwa perjanjian itu terjadi sejak saat tercapainya kata sepakat antara pihak-pihak mengenai pokok perjanjian, mengenai saat terjadinya kesepakatan dalam suatu perjanjian, yaitu antara lain:

- a. Teori pernyataan (*utingstheorie*), kesepakatan (*toesteming*) terjadi pada saat yang menerima penawaran menyatakan bahwa ia

⁴¹ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum: Sebuah Pengantar*, (Yogyakarta: Liberty, 2001), hal. 5.

⁴² <http://blogmhariyanto.blogspot.com/2009/07/asas-asas-perjanjian.html>, *Asas-Asas Perjanjian*, diakses tanggal 12 Mei 2012.

⁴³ H.S. Salim, *Hukum Kontrak: Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, Cetakan Ketiga, (Jakarta: Sinar Grafika, 2006), hal. 9.

menerima penawaran itu. Jadi dilihat dari pihak yang menerima, yaitu pada saat menjatuhkan ballpoint untuk menyatakan menerima, kesepakatan sudah terjadi. Kelemahan teori ini adalah sangat teoritis karena dianggap kesepakatan terjadi secara otomatis.

- b. Teori pengiriman (*verzendingstheorie*), kesepakatan terjadi apabila pihak yang menerima penawaran mengirimkan telegram.
- c. Teori pengetahuan (*vernemingstheorie*), kesepakatan terjadi apabila yang menawarkan itu mengetahui adanya penerimaan, tetapi penerimaan itu belum diterimanya (tidak diketahui secara langsung).
- d. Teori penerimaan (*ontvangstheorie*), kesepakatan terjadi pada saat pihak yang menawarkan menerima langsung jawaban dari pihak lawan.

3. Asas *Pacta Sunt Servanda*

Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara, yang menyatakan bahwa: "*semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya*". Artinya bahwa kedua belah pihak wajib menaati dan melaksanakan perjanjian yang telah disepakati sebagaimana menaati undang-undang. Oleh karena itu, akibat dari asas *pacta sunt servanda* adalah perjanjian itu tidak dapat ditarik kembali tanpa persetujuan dari kedua belah pihak. Hal ini disebutkan dalam Pasal 1338 ayat (2) KUHPerdara yang berbunyi: "*suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu.*"

4. Asas itikad baik

Di dalam hukum perjanjian, itikad baik itu mempunyai 2 (dua) pengertian, yaitu:

- a. Itikad baik dalam arti subyektif, yaitu kejujuran seseorang dalam melakukan suatu perbuatan hukum yaitu apa yang terletak pada sikap batin seseorang pada waktu diadakan perbuatan hukum.

Itikad baik dalam arti subyektif ini diatur dalam Pasal 531 KUHPerduta.

- b. Itikad baik dalam arti obyektif, yaitu pelaksanaan suatu perjanjian harus didasarkan pada norma kepatutan di dalam masyarakat. hal ini dapat dilihat dalam Pasal 1338 ayat (3) KUHPerduta, dimana hakim diberikan suatu kekuasaan untuk mengawasi pelaksanaan perjanjian agar jangan sampai pelaksanaannya tersebut melanggar norma-norma kepatutan dan keadilan. Kepatutan dimaksudkan agar jangan sampai pemenuhan kepentingan salah satu pihak terdesak; harus adanya keseimbangan. Keadilan artinya bahwa kepastian untuk mendapatkan apa yang telah diperjanjikan dengan memperhatikan norma-norma yang berlaku.

5. Asas kepribadian

Asas ini berhubungan dengan subyek yang terikat dalam suatu perjanjian. Asas kepribadian dalam KUHPerduta diatur dalam Pasal 1340 ayat (1) yang menyatakan bahwa: *“suatu perjanjian hanya berlaku antara pihak yang membuatnya”*. Pernyataan ini mengandung arti bahwa perjanjian yang dibuat oleh para pihak hanya berlaku bagi mereka yang membuatnya. Ketentuan mengenai hal ini ada pengecualiannya, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1367 KUHPerduta, yaitu dapat pula perjanjian diadakan untuk kepentingan pihak ketiga, bila suatu perjanjian dibuat untuk diri sendiri, atau suatu pemberian kepada orang lain, mengandung suatu syarat semacam itu. Pasal ini memberi pengertian bahwa seseorang dapat mengadakan perjanjian untuk kepentingan pihak ketiga dengan suatu syarat yang telah ditentukan. Sedangkan dalam Pasal 1338 KUHPerduta, tidak hanya mengatur perjanjian untuk diri sendiri, tetapi juga untuk kepentingan ahli warisnya dan untuk orang-orang yang memperoleh hak dari padanya.

2.1.2. *Strict Liability* (Pertanggungjawaban Mutlak Tanpa Kesalahan)

Berbeda dengan jenis sebelumnya, *strict liability* atau pertanggungjawaban mutlak tanpa kesalahan adalah pertanggungjawaban tanpa perlu adanya pembuktian adanya unsur kesalahan yang berupa kelalaian atau kesengajaan. *Strict liability* muncul pertama kali di Inggris pada tahun 1868 dimana pertama kali diterapkan dalam kasus *Rylands vs. Fletcher*.⁴⁴

Ajaran utama dari *strict liability* adalah dalam hal seseorang menjalankan suatu aktifitas atau kegiatan usaha yang digolongkan sebagai aktifitas atau kegiatan usaha yang luar biasa berbahaya dan memerlukan suatu perhatian khusus (*a hazardous condition with high a level of risk*), maka orang atau subyek hukum tersebut harus memikul segala kerugian yang mungkin timbul walaupun ia telah bertindak dengan sangat hati-hati (*has been applying the most highest standard of care with utmost care*) untuk mencegah ancaman bahaya yang menyebabkan kerugian tersebut dan walaupun kerugian tersebut itu timbul tanpa adanya unsur kesalahan baik itu yang berupa kelalaian ataupun kesengajaan.⁴⁵

Hal ini jelas berbeda dengan konsep perbuatan melawan hukum dimana *strict liability* lebih mengutamakan perlindungan hukum dan bersifat mencegah adanya suatu kerugian dari suatu aktifitas atau kegiatan usaha yang luar biasa berbahaya sehingga apabila terjadi kerugian tanpa adanya unsur kesalahan pun kerugian tersebut tetap dapat dimintakan ganti rugi tanpa perlu adanya pembuktian unsur kesalahan.

Oleh karena itu, dalam ajaran *Strict Liability* terdapat suatu kewajiban dari subyek hukum sebagai pihak yang bertanggung jawab atas kerugian yang tidak dihubungkan dengan apa kesalahannya, selama terdapat perbuatan (terlepas dari faktor perbuatannya benar atau salah, lalai atau tidak, sengaja atau tidak).

Kewajiban subyek hukum yang memikul tanggung jawab atas kerugian ini timbul secara langsung dan seketika, begitu terdapat fakta bahwa memang telah

⁴⁴ P.H. Winfield, *A Text-book of The Law of Tort*, 4th ed., (London: Sweet & Maxwell, Limited 2&3 Chancery Lane. W.C.2, 1936), p. 475-476, seperti dikutip oleh Munadjat Danusaputro dalam *Hukum Lingkungan (Buku V: Sektor)*, (Bandung: Bina Cipta, 1986), hal. 58.

⁴⁵ M. Ramdan Andri G. W., “Masalah Ganti Kerugian dalam Penegakan Hukum Lingkungan secara Perdata: Beberapa Analisis atas teori Pertanggungjawaban (*Liability theories*), asuransi, dan Dana Ganti-Kerugian”, *Jurnal Hukum Lingkungan*, (Tahun V No. 1/1999: 3).

terjadi peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian tanpa harus adanya pembuktian atas fakta apakah peristiwa tersebut merupakan kesalahan atau bukan.

Melalui konsep *ultrahazardous, tort law* dengan fokus utama berupa *Strict Liability*, memberikan beban terhadap pembuktian kerugian bersumber *Strict Liability* pada aktifitas yang melibatkan tingkat derajat bahaya yang tinggi yang tidak dapat dicegah oleh pihak yang telah bertindak sangat hati-hati atau pihak yang mungkin menjadi korban.⁴⁶ Menurut Posner sebagai pengagas konsep *ultrahazardous*, contoh yang baik untuk *Strict Liability* adalah kerugian yang diakibatkan oleh tetangga yang menggunakan nuklir sebagai sumber listrik. Area *Strict Liability* telah mendorong pihak yang menjalankan usahanya yang digolongkan sebagai *ultrahazardous* untuk membuat beberapa alternatif untuk mengurangi derajat bahaya.⁴⁷

Subyek hukum pelaksana tindakan berbahaya atau berpotensi menyebabkan kerugian luar biasa akan melakukan tindakan pencegahan pada level yang optimal karena bila ia melakukan tindakan pencegahan dibawah level yang optimal akan ada *total accident cost* yang harus ditanggungnya yang mana akan sangat mahal apabila terjadi (konsep ini dikenal dengan istilah *utmost care* atau *highest standard of care*).

Undang-Undang Lingkungan Hidup Nomor 32 Tahun 2009 tentang PPLH Pasal 88 masih menerjemahkan asas *strict liability* sebagai tanggung jawab mutlak. Dapat dilihat dari bunyi pasal tersebut: “...menimbulkan ancaman serius terhadap lingkungan hidup bertanggung jawab mutlak atas kerugian yang terjadi...” terdapat perbedaan mendasar antara *strict liability* dengan *liability based on fault*, dimana dalam *strict liability* unsur mengenai perbuatan tersebut harus melawan norma dan bersifat lalai atau sengaja menjadi hilang karena tanggung jawab timbul sesaat setelah terjadinya kerugian berdasarkan perbuatan tanpa harus membuktikan kesalahan atau PMH dari perbuatan tersebut.⁴⁸

Dikaitkan dengan konsep CLC 1969 Brussel, maka terdapat rezim hukum internasional yang mengatur khusus mengenai ganti rugi bagi pihak yang

⁴⁶ Richard A. Posner, *Economic Analysis of Law*, (Canada: Little Brown & Company, 1986), p. 163.

⁴⁷ *Ibid.*,

⁴⁸ M. Ramdan Andri G. W., “Masalah Ganti Kerugian dalam Penegakan Hukum Lingkungan secara Perdata”. *op.cit.*,

dirugikan dalam pencemaran laut, perlu dikemukakan bahwa bersumber dari kandasnya kapal Torrey Canyon pada 1967 serta Amoco Cadiz pada tahun 1978 telah mempengaruhi ketentuan Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 khususnya mengenai ganti rugi tentang pencemaran laut yang diatur dalam Bab XII Pasal 235 tentang *Responsibility and Liability*.

2.1.3. *Absolute Liability* (Pertanggungjawaban Mutlak)

Definisi dari konsep dan asas *Absolute Liability* apabila diterjemahkan ke dalam Bahasa Indonesia secara langsung adalah “tanggung jawab secara mutlak tanpa pembelaan/pembatasan”. Menerjemahkan *absolute liability* sebagai tanggung jawab secara mutlak mengandung arti sebagai berikut:⁴⁹

- 1) Tidak boleh tidak – harus ada;
- 2) Bersifat *unconditional* atau tidak bersyarat dalam hal pemenuhan tanggung jawab dari pelaku atau pelaksana kegiatan;
- 3) Berhakekat penuh dan lengkap; artinya segala bentuk pertanggung jawaban ataupun ganti rugi dilakukan dengan skala penuh dan berkesinambungan serta merupakan satu instrumen dan kesatuan yang lengkap;
- 4) Harus terlaksana dan terwujud secara tepat atau *punctual*, sehingga tidak memerlukan sekian lama waktu untuk pelaksanaan penghitungan kerugian atau pembuktian pelaku kesalahan;
- 5) Tidak adanya posisi tawar menawar atau tarik ulur mengenai hal apapun juga karena begitu peristiwa penyebab kerugian terjadi dan menimbulkan kerugian, maka konsep ini menjadi relevan.

Berdasarkan kelima hal tersebut diatas, didapatkan gambaran mengenai hakikat dan arti dari *absolute liability*, hal ini karena terminologi “*absolute*” itu sendiri sudah menggambarkan/menunjukkan sifat dari *liability* yang dimaksud atau segi substantif *absolute liability*.

Strict liability memang dapat digolongkan ke dalam jenis *absolute liability* karena telah melampaui batas *liability based on risk*, tetapi isi dan lingkup dari *absolute liability* itu sendiri jauh lebih luas dan jauh lebih berat dari *strict liability*,

⁴⁹ Munadjat Danusaputro, *Hukum Lingkungan (Buku V: Sektoral)*, (Bandung: Binacipta, 1986), *op.cit.*, hal. 61.

sehingga perlu dibedakan secara tegas antara *absolute liability* dan *strict liability*.⁵⁰

2.2. Pencemaran Minyak di Laut

2.2.1. Pencemaran Minyak di Laut berdasarkan Instrumen Hukum Nasional

2.2.1.1. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

Sebelum membahas pengaturan mengenai Pencemaran pada umumnya dan pencemaran lingkungan laut secara khusus, ada baiknya penulis menyampaikan sekilas mengenai rezim UU No. 32 Tahun 2009 mengenai Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Dapat kita ketahui bahwa undang-undang ini merupakan bentuk penyempurnaan dari Undang-Undang No.23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, baik dilihat dari segi hukum maupun administrasi.

Penyempurnaan itu adalah adanya penguatan pada UU terbaru ini tentang Prinsip-Prinsip Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup yang didasarkan Pada tata kelola pemerintahan yang baik karena dalam setiap proses perumusan dan penerapan instrumen pencegahan pencemaran dan/atau kerusakan Lingkungan Hidup serta penanggulangan dan penegakan hukumnya mewajibkan pengintegrasian aspek transparansi, partisipasi, akuntabilitas, dan keadilan.

Di Indonesia, Pencemaran pada umumnya diatur dalam Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UU Lingkungan Hidup), dan secara definitif, UU Lingkungan Hidup menyatakan pencemaran sebagai:⁵¹ *“Pencemaran Lingkungan Hidup adalah masuk atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan hidup oleh kegiatan manusia sehingga melampaui baku mutu lingkungan hidup yang telah ditetapkan”*.

Dibandingkan dengan Undang-Undang No. 23 Tahun 1997, pencemaran laut dalam UU No. 32 Tahun 2009 memiliki cakupan yang sedikit lebih luas

⁵⁰ *Ibid.*, hal. 63-67.

⁵¹ Indonesia (c), *Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*, UU No. 32 Tahun 2009, LN No. 140 Tahun 2009, TLN No. 5059, Pasal 1 angka 14.

dengan diaturnya baku mutu lingkungan laut, walaupun secara umum, masih banyak terdapat kelemahan dan kekurangan dalam UU No. 32 Tahun 2009. Lebih lanjut, Pasal 1 angka 2 Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut, memberikan definisi yang lebih mendalam dibanding UU Lingkungan Hidup, dimana Pencemaran Laut dianggap sebagai: “*masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan laut oleh kegiatan manusia sehingga terjadinya penurunan kualitas sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan laut menjadi tidak sesuai lagi dengan baku mutu dan/atau fungsinya*”.

2.2.2. Pencemaran Minyak di Laut berdasarkan Instrumen Hukum Internasional

2.2.2.1. Civil Liability Convention 1969

Penelitian skripsi ini juga mempertimbangkan peraturan dan instrumen konvensi brussel 1969 tentang tanggung jawab perdata terhadap kerugian akibat pencemaran minyak di laut (*Civil Liability Convention*) dan konvensi internasional 1971 mengenai Pembentukan Dana Internasional untuk Kompensasi terhadap kerugian akibat pencemaran minyak. Pada tahun 1978 pemerintah Indonesia sepakat dan mengadopsi konsep dari *Strict Liability* sebagai Instrumen hukum Nasional sebagai bagian dari penegakan hukum dan perbaikan hukum perdata nasional, melalui ratifikasi terhadap *Civil Liability Convention* 1969 dan *Funds Convention* 1971 dalam instrumen hukum nasional dengan ditandatanganinya Keputusan Presiden Nomor 18 Tahun 1978 dan Keputusan Presiden Nomor 19 Tahun 1978 mengenai Ratifikasi dan Adopsi atas *Civil Liability Convention* 1969 dan *Funds Convention* 1971 (walaupun akhirnya Keputusan Presiden ini dicabut pada tahun 1998, namun pada tahun 2006 diterbitkan Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut yang secara garis besar sejalan dengan UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengenai Kewajiban Pencegahan Pencemaran Minyak di Laut oleh Perusahaan dan Operator Kapal).

2.2.2.2. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982

Konvensi Hukum Laut 1982 (selanjutnya disebut dengan Nama UNCLOS 1982) serta aturan tambahannya yang dimuat dalam 9 (Sembilan) lampiran serta resolusi terkait, merupakan hasil upaya masyarakat dan komunitas internasional yang bertujuan untuk memiliki suatu penyeragaman dalam hal pengaturan kegiatan berupa instrumen hukum internasional yang berkaitan dengan segala aktifitas di maritim atau berhubungan dengan niaga kelautan. UNCLOS 1982 merupakan pembaharuan serta perubahan dan kodifikasi dari ketentuan maritim sebelumnya yang mencakup peraturan dan instrumen hukum internasional yang berlaku sebelumnya.⁵²

Definisi UNCLOS 1982 mengenai pencemaran lingkungan laut adalah: *“dimasukkannya oleh manusia, secara langsung maupun tidak langsung, bahan, elemen, energi ke dalam lingkungan laut, termasuk kuala, yang mengakibatkan atau mungkin membawa akibat buruk sedemikian rupa seperti kerusakan pada kekayaan hayati laut dan kehidupan di laut, bahaya bagi kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan-kegiatan di laut termasuk penangkapan ikan dan penggunaan laut yang sah lainnya, penurunan kualitas kegunaan air laut dan pengurangan kenyamanan”*.⁵³ UNCLOS 1982 merupakan salah satu instrumen hukum internasional yang telah diratifikasi oleh banyak negara termasuk Indonesia dan sekaligus sebagai dasar hukum, referensi, dan acuan hukum dalam pemecahan masalah maritim dan kelautan secara Internasional.

Sebagaimana dijelaskan sebelumnya mengenai UNCLOS 1982 sebagaimana telah diadopsi dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 mengenai ratifikasi UNCLOS, maka dapat pula diartikan bahwa UNCLOS 1982 merupakan sumber hukum internasional bagi proses kehidupan kelautan yang juga sekaligus merupakan instrumen hukum nasional karena sifat ratifikasi yang melekat.

Adapun ketentuan progresif terhadap Konvensi Hukum Laut 1982, adalah:⁵⁴

⁵² Dikdik Mohamad Sodik, *Hukum Laut Internasional & Pengaturannya di Indonesia*, *op.cit.*, hal. 12-13.

⁵³ Pasal 1 angka 4, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, 1982.

⁵⁴ Dikdik Mohamad Sodik, *Hukum Laut Internasional & Pengaturannya di Indonesia*, *op.cit.*, hal. 12-13.

1. *Commission on the Limits of the Continental Shelf*;
2. *International Sea bed Authority*;
3. *Agreement relating to the Implementation of Part IX of the Convention* tahun 1994.

Adapun pengaturan yang dimaksud meliputi:⁵⁵

1. Pengaturan hukum (*regime*) yang akan mengatur: “*the area and the resources of the seabed and ocean floor and the subsoil beyond the limits of national jurisdiction,*”;
2. Ketentuan-ketentuan mengenai pengaturan laut lepas (*high seas*);
3. Landas Kontinen (*Continental Shelf*);
4. *Territorial Sea*, termasuk masalah lebar laut teritorial dan masalah selat internasional;
5. Perikanan dan perlindungan sumber daya hayati di laut lepas;
6. Pencemaran Lingkungan Laut; dan
7. Penelitian Ilmiah Kelautan.

Di Indonesia, keberlakuan hukum yang diatur dalam UNCLOS 1982 dan instrumen lainnya telah diadopsi oleh Indonesia melalui adanya Ratifikasi terhadap UNCLOS 1982 yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982 yang tak lain adalah merupakan konvensi dari Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut.

2.2.3. Peranan Indonesia sebagai Peserta *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*

Indonesia sebagai negara Peserta Konvensi Hukum Laut 1982 mempunyai kewajiban untuk menaati semua ketentuan Konvensi tersebut berkenaan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, yaitu antara lain sebagai berikut:⁵⁶

1. Kewajiban membuat peraturan perundang-undangan tentang perlindungan dan pelestarian lingkungan laut yang bersumber dari pencemaran, seperti pencemaran dari darat, kapal, *dumping*, dan lain

⁵⁵ *Ibid.*, hal. 11.

⁵⁶ Departemen Kelautan & Perikanan Indonesia, *Evaluasi Kebijakan dalam Rangka Implementasi Hukum Laut Internasional*, *op.cit.*, hal. 73.

sebagainya. Dalam peraturan perundang-undangan tersebut diatur pula proses penegakan hukumnya, termasuk pengadilannya.

2. Kewajiban melakukan upaya-upaya untuk mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut, yang berarti Indonesia mempunyai peralatan dan sumber daya manusia yang memadai.
3. Kewajiban melakukan kerjasama regional dan global, kalau kerjasama regional berarti kerjasama ditingkat negara-negara anggota ASEAN, dan kerjasama global berarti dengan negara lain yang melibatkan negara-negara diluar ASEAN, karena sekarang pencemaran laut adalah persoalan global sehingga penanganannya harus global juga.
4. Indonesia harus mempunyai peraturan dan peralatan sebagai bagian dari *contingency plan*.
5. Peraturan perundang-undangan tersebut disertai dengan proses mekanisme pertanggungjawaban dan kewajiban ganti-rugi bagi pihak yang dirugikan akibat terjadinya pencemaran laut.

2.2.4. Tanggung Jawab dan Kewajiban Ganti Rugi oleh Negara

Konvensi Hukum Laut 1982 mengatur persoalan tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi berkenaan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Pasal 235 Konvensi menegaskan bahwa setiap negara bertanggung jawab untuk melaksanakan kewajiban internasional mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, sehingga semua negara harus memikul kewajiban ganti rugi sesuai dengan hukum internasional. Setiap negara mempunyai peraturan perundang-undangan tentang kompensasi yang sesegera mungkin dan memadai atas kerugian (*damage*) yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut yang dilakukan orang (*natural person*) atau badan hukum (*juridical person*) yang berada di bawah pengawasannya atau di dalam yurisdiksinya. Oleh karena itu, setiap negara harus bekerjasama dalam mengimplementasikan hukum internasional yang mengatur tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi untuk kompensasi atas kerugian yang timbul akibat pencemaran minyak di laut, dan juga

prosedur pembayaran seperti apakah dengan adanya asuransi wajib atau dana kompensasi.⁵⁷

Tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi oleh negara atau disebut sebagai tanggung jawab negara (*state responsibility*), merupakan prinsip fundamental dalam hukum internasional, sehingga kalau terjadi pelanggaran kewajiban internasional akan timbul tanggung jawab negara. Pelanggaran kewajiban internasional tersebut seperti tidak melaksanakan ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam konvensi hukum laut 1982 yang sudah mengikat negaranya. Tanggung jawab negara dan kewajiban untuk memberikan ganti rugi sering terjadi dalam kasus-kasus pencemaran laut seperti dalam kasus *Torrey Canyon 1967*, *Showa Maru 1975*, *Amoco Cadiz 1978*, *Exxon Valdez 1989*, *Mox Plant 2001*, *Prestige 2002*, tetapi belum ada perjanjian yang secara khusus mengatur tanggung jawab negara dalam hukum internasional. Selama ini persoalan tanggung jawab negara mengacu pada draft articles on *Responsibility of States for International Wrongful Acts* yang dibuat oleh Komisi Hukum Internasional (*International Law Commission*) Majelis Umum PBB, *Draft Articles* yang terakhir adalah *Draft Articles* tahun 2001, tetapi sebenarnya tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi itu sudah tersebar dalam beberapa perjanjian internasional yang dibuat badan-badan khusus PBB maupun IMO.⁵⁸

IMO banyak mengeluarkan beberapa perjanjian internasional tentang tanggung jawab negara, tanggung jawab sipil, ganti rugi, atau kompensasi seperti yang terdapat dalam beberapa perjanjian berikut ini:⁵⁹

1. *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* 1969 (CLC) 1976, 1984.
2. *Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material*, 1971 (NUCLEAR) 1975.
3. *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*, 1971 (FUND) 1978
4. *Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*, 1974 (PAL) 1987.

⁵⁷ *Ibid.*, hal. 71-72.

⁵⁸ *Ibid.*, hal. 72.

⁵⁹ *Ibid.*, hal. 72-73.

5. *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC) 1986.*

2.2.5. Sumber Pencemaran Laut

Pencemaran laut pada umumnya diakibatkan oleh masuknya ke laut zat-zat atau elemen dan segala komponen pencemaran dari lautan sendiri dan yang dibawa dan berasal dari darat, namun dapat pula merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari kapal. Yang bersumber dari pencemaran di laut sendiri yang berasal dari kapal adalah:⁶⁰

1. Pembuangan minyak yang merupakan pembuangan rutin;
2. Pembersihan kapal tangki;
3. Kebocoran kapal;
4. Kecelakaan kapal seperti pecahnya kapal, kandasnya kapal, tabrakan kapal;

Pencemaran minyak yang bersumber dari kapal tanker dapat berasal dari muatan minyak yang dibawa dalam tangki kapal tersebut (*oil as the main cargo*) dan atau kegiatan aktifitas operasional kapal yang memang melibatkan penggunaan minyak sebagai kelengkapan atau bahkan merupakan bagian dari bahan bakar kapal. Sedangkan pencemaran minyak yang berasal dari kapal non tanker berasal dari kegiatan operasional kapal, hal ini menjadi sangat wajar karena kapal yang memang tidak membawa minyak sebagai kargo, maka sumber minyak yang terdapat dalam kapal tersebut adalah minyak sebagai bahan bakar.

Pada hakikatnya, terdapat 2 (dua) pencemaran laut yang ada pada kapal niaga non pengangkut minyak yang bersumber dari kegiatan kapal, *pertama*, yaitu pencemaran yang bersumber dari buangan minyak kotor atau dikenal juga dengan limbah dari aktifitas kegiatan operasional perkapalan, sehingga secara umum, hal ini berkaitan erat dengan teknis, hal ini juga termasuk segala aktifitas bongkar muat minyak kapal sebagai bahan bakar yang menyebabkan pencemaran secara tidak langsung, *kedua* adalah pencemaran minyak sebagai kargo (muatan) yang tumpah ke laut yang berkaitan dengan hal baik teknis maupun faktor-faktor lain di luar teknis akibat dari musibah atau kecelakaan kapal dan atau kesalahan-

⁶⁰ Komar Kantaatmadja, *Ganti Rugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut*, (Bandung: Alumni, 1981), hal. 14.

kesalahan kegiatan operasional kapal, misalnya: saat berolah gerak dalam berlayar, tabrakan, kandas membentur batu karang, serangan badai atau ombak besar yang mengakibatkan kapal tidak dapat dikendalikan dan atau tidak dipenuhinya standar konstruksi kapal pengangkut minyak.⁶¹

Pengertian pencemaran laut dimaksudkan sebagai terjadinya perubahan pada lingkungan laut yang terjadi sebagai akibat dimasukkannya oleh manusia secara langsung maupun tidak langsung bahan-bahan atau energi ke dalam laut (termasuk muara sungai) yang menghasilkan akibat yang sedemikian buruknya sehingga merupakan kerugian bagi kekayaan hayati, bahaya terhadap kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan di laut termasuk perikanan dan lain-lain. Penggunaan laut yang wajar, pemburuan dari pada kualitas air laut, dan menurunnya kualitas tempat pemukiman dan rekreasi.⁶²

Perlu diperhatikan bahwa terkait dengan penulisan skripsi ini, maka yang menjadi perhatian utama adalah pencemaran yang berhubungan dengan kecelakaan kapal yang telah lalu, yang sebagai akibat dari kecelakaan kapal tersebut, telah terjadi pencemaran lingkungan laut yang menimbulkan akibat yang luar biasa hebatnya terhadap lingkungan tersebut.

Oleh karena itu, pencemaran lingkungan laut dilihat dari aspek ini, dapat pula dibagi menjadi 2 (dua) macam, yaitu, *pertama*, pencemaran laut yang bersumber dari kesengajaan atau kelalaian yang mana hal ini dijelaskan sebelumnya berkaitan erat dengan aktifitas rutin dari operasional kapal termasuk buangan limbah, atau lalai dalam hal pengisian bahan bakar yang menyebabkan tumpahan minyak yang menyebabkan pencemaran lingkungan hidup di laut. Jenis pencemaran ini disebut juga dengan nama *voluntary/neglect acts*. Dalam aspek ini, pemerintah sebagai perpanjangan tangan negara, memiliki wewenang dan kekuasaan untuk mencegah dan menegakan hukum dengan cara pemberian sanksi atau hukuman berupa denda, pidana, atau pencabutan izin pelayaran terhadap pencemaran jenis ini, mengingat, terjadinya suatu peristiwa hukum tersebut adalah bersumber pada kesengajaan atau kelalaian.

⁶¹ *Tanggung Jawab Pemilik Kapal Tanker dalam Pencemaran Minyak di Laut yang bersumber dari Kapal Tanker, op.cit.,*

⁶² Komar Kantaatmadja, *Ganti Rugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut, op.cit.,* hal. 16.

Sedangkan yang *kedua* adalah pencemaran yang bersumber dari terjadinya kejadian yang tak terduga (*unforeseeable or unpredictable*), dalam hal terjadinya pencemaran seperti pencemaran yang bersumber dari karamnya kapal akibat faktor yang diluar kekuasaan manusia (*force majeure*) atau akibat terjadinya kecelakaan kapal. Selain itu, dalam hal yang kedua ini, pencemaran juga erat kaitannya terhadap pencemaran yang bersumber pada kebocoran-kebocoran di tempat eksplorasi dan eksploitasi sumber kekayaan alam di pantai atau lepas pantai (pengeboran minyak lepas pantai) yang mana negara-negara pantai tidak dapat selalu mencegah dengan larangan atau pembatasan.

Pencemaran lingkungan laut akibat dari kecelakaan sudah sepatutnya dan sewajarnya dianggap sebagai salah satu kejadian yang tidak dapat diduga dan tidak semudah itu dipersalahkan kepada salah satu pihak, oleh karena itu, dalam hal ini, peranan asuransi sebagai penanggung resiko sangatlah diperlukan dalam dunia perkapalan dan pelayaran di Indonesia.

2.3. Penerapan Tanggung Jawab Pemilik Kapal atas Pencemaran Minyak

Tentang pencemaran yang disebabkan oleh minyak yang berasal dari kapal kargo atau kapal jenis lain, maka perlu diperhatikan analisa serta pendapat dari *Intergovernmental Maritime Consultative Organization* (IMCO) atau yang sekarang lebih dikenal dengan nama IMO (*Intergovernmental Maritime Organization*) dalam konferensi di Brussel pada tahun 1969 yang akhirnya telah melahirkan suatu konvensi yang memberikan wewenang dan kekuatan hukum kepada negara-negara dengan kekuasaan territorial atau pantainya, untuk mengambil tindakan intervensi atau solusi di laut territorial atau zonanya demi mencegah meluasnya polusi karena kecelakaan kapal ataupun untuk mengurangi polusi yang telah terjadi (*Intervention Convention, 1969*). IMO lalu juga telah berhasil mengadakan serta menerbitkan suatu konvensi yang mengatur tanggung jawab sipil terhadap polusi yang ditimbulkan oleh kecelakaan kapal (*Civil Liability Convention, 1969*) yang kemudian diikuti oleh suatu konvensi yang

mendirikan suatu *International Fund* untuk membayar ganti rugi karena polusi yang disebabkan oleh kecelakaan kapal (*Fund Convention*, 1971).⁶³

Hal ini berlaku untuk: (1) kapal yang mengangkut minyak sebagai kargo atau muatan dari kapal tersebut, dan (2) minyak yang dimaksud dalam angka (1) dikategorikan sebagai minyak dengan jenis *persistent*, serta menyebabkan kerugian lingkungan tingkat tinggi. *CLC 1969* mengharuskan kapal tangki yang telah mengakibatkan timbulnya kerugian (*damage*) pada negara pantai untuk memberikan ganti kerugian bagi kerugian yang diderita oleh orang atau kepentingan yang telah menjadi korban dari pengotoran laut yang disebabkan.

Kewajiban ganti rugi dalam konvensi ini didasarkan atas prinsip *strict liability*, artinya, kewajiban membayar ganti rugi timbul sesaat setelah terjadinya kerugian yang bersangkutan, dengan tidak mempersoalkan salah atau tidaknya kapal tangki tersebut sebagaimana telah dijelaskan dalam subbab sebelumnya. *Strict liability* dari pemilik kapal selanjutnya dikaitkan pada sistem *compulsory insurance* bagi kapal tangki minyak yang mengangkut minyak dalam jumlah lebih dari 2000 ton ke atas (*CLC*, 1969).

Dalam perkembangannya, Indonesia sempat meratifikasi kedua konvensi ini, namun telah dicabut dan diperbaharui dengan diterbitkannya Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 mengenai penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut yang mewajibkan dan memaksa pemilik/operator kapal, serta penanggung jawab tertinggi atas kegiatan operasional di laut untuk mengganti rugi secara langsung terhadap pencemaran lingkungan laut yang terjadi tanpa perlu adanya pembuktian atas unsur kesalahan.

Hal ini diperkuat pula dengan adanya ketentuan dari Pasal 41 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang mewajibkan adanya penerapan asuransi bagi perusahaan pelayaran dan perkapalan yang beroperasi di Indonesia. Bahkan, penutupan asuransi sebagaimana diwajibkan tersebut harus memenuhi asuransi dengan unsur perlindungan terhadap: (a) kematian; (b) kerusakan, musnah, dan hilangnya barang yang diangkut; (c) keterlambatan angkutan penumpang atau barang yang muatannya diangkut; dan (d) kerugian terhadap

⁶³<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/SourcesAndCitationsOfIMOConventions/Pages/default.aspx>, *Sources and Citations of IMO Conventions*, diakses tanggal 15 Mei 2012.

pihak ketiga (Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran).

Setiap negara peserta konvensi, termasuk Indonesia sebagai negara anggota yang pernah meratifikasi CLC 1969 (sekarang telah meratifikasi CLC 1992) maka Indonesia diwajibkan untuk menjamin ditaatinya (melalui perundangan nasionalnya) ketentuan mengenai kewajiban ganti kerugian terhadap terjadinya pencemaran laut yang bersumber dari kegiatan maritim atau perkapalan..

Namun yang perlu disempurnakan bahwa CLC 1969 telah diamendemen dan diperbaharui oleh CLC 1992 yang juga telah diakui dan juga diadopsi di Indonesia. CLC 1992 merupakan instrumen yang hukum yang bersifat menyempurnakan CLC 1969 khususnya mengenai batas ganti kerugian yang lebih tinggi dari CLC 1969. Pada saat ini CLC 1969 dianggap tidak lagi berlaku lagi di Indonesia, melalui Keputusan Presiden Nomor 52 Tahun 1999 tentang Pengesahan Protokol CLC 1992 Sebagai Amandemen CLC 1969, Indonesia secara yuridis meratifikasi CLC 1992 sebagai Amandemen terhadap CLC 1969 sekaligus mencabut Keppres No 18 Tahun 1978. Tetapi, perlu digaris bawahi Indonesia tidak lagi mengakui adanya *International Fund for Compensation For Oil Pollution Damage* yang mana hal ini tertuang dalam Keppres No 41 Tahun 1998 tentang Pencabutan Keppres No 19 Tahun 1978. Sehingga, sampai saat ini Indonesia mengakui adanya dan terikat kepada CLC 1992 melalui ratifikasi yang tertuang dalam Keppres No 52 Tahun 1999, namun tidak menjadi bagian dari *International Fund for Compensation For Oil Pollution Damage 1971* yang telah dicabut ratifikasi atau komitmennya melalui Keppres Tahun 41 Tahun 1998 tentang Pencabutan Keppres No 19 Tahun 1978. Hal ini lebih disebabkan karena skema *International Fund for Compensation For Oil Pollution Damage 1971* telah membebani Anggaran Negara Indonesia. Namun, yang perlu digarisbawahi dalam hal ini adalah ternyata bahwa ketentuan mengenai asuransi wajib ini sekarang telah diatur dalam Undang-Undang Pelayaran Indonesia Nomor 17 Tahun 2008, sehingga penguatan terhadap kewajiban perasuransian terhadap kapal atau pengangkut minyak menjadi mutlak dan diharuskan untuk kepentingan

perusahaan kapal itu sendiri, terhadap resiko aktifitas operasionalnya, maupun terhadap kepentingan pihak ketiga.

2.4. Kapal sebagai Alat Pelayaran

Kapal secara luas diartikan sebagai semua alat yang berlayar sebagaimana dimaksud dalam ketentuan dari Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang atau KUHD,⁶⁴ Mess D, menerangkan, bahwa kapal sebagai:⁶⁵ *“Kapal adalah segala sesuatu yang dapat berlayar, dalam pengertian luas meliputi segala sesuatu yang terapung, dalam pengertian sempit diakibatkan kapal yang sedang dibangun dan dibeli dan dapat berlayar maka diartikan sebagai kapal”*. Pasal 309 ayat (2) KUHD dapat direferensikan dan dapat diartikan sebagai: *“kecuali apabila ditentukan lain atau diperjanjikan lain, maka kapal adalah dianggap meliputi segala alat perlengkapannya”*. Pengertian ini menggambarkan bagaimana unsur dari definisi kapal termasuk alat yang mampu berlayar, dan memiliki sifat terapung, dalam proses pembuatan, dan dapat dibeli serta memiliki kemampuan pelayaran, maka secara definitif, hal tersebut telah membuat definisi Kapal sebagaimana diatur dalam KUHD.

Berdasarkan ketentuan hukum yang lebih baru, dibawah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maka Kapal dianggap sebagai: *“Kapal adalah Kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”*.⁶⁶ Dapat dijelaskan, berdasarkan pasal tersebut, maka unsur-unsur yang dapat dianalisa adalah:

- i. Kendaraan Air dengan jenis dan bentuk tertentu;
- ii. Digerakkan oleh kekuatan angin, mekanik, dan energi lainnya;

⁶⁴ Pada Pasal 309 ayat (1) KUHD, Kapal diartikan sebagai semua perahu dengan nama apapun juga dan dari macam apapun juga, sehingga, terlepas dari jenis kapal tersebut, atau apa yang diangkutnya, selama alat atau perahu tersebut berlayar, maka jatuh dalam definisi Kapal.

⁶⁵ Wartini Soegeng, *Pendaftaran Kapal Indonesia*, (Bandung: PT. Eresco, 1988), hal. 6.

⁶⁶ Indonesia (d), *Undang-Undang tentang Pelayaran*, UU No. 17 Tahun 2008, LN No. 64 Tahun 2008, TLN No. 4849, Pasal 1 angka 36.

- iii. Didorong (ditunda) dan dapat pula ditarik & berdaya dukung dinamis;
- iv. Termasuk Kendaraan di bawah permukaan air; dan/atau
- v. Bangunan terapung yang bersifat tetap dan tidak berpindah-pindah.

2.5. Jenis dan Penggolongan Kapal

2.5.1. Jenis dan Tipe Kapal

Apabila dilihat dari jenis kapal laut niaga, maka harus diperhatikan pula pembagian yang paling mungkin dari Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1957 mengenai perizinan pelayaran kapal laut sebagaimana juga telah dilengkapi dengan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, dimana Kapal Laut terbagi atas Kapal Laut Pengangkutan dan Kapal Laut Niaga. Sementara itu, dilihat dari pembagian kapal yang meliputi sifat muatan, konstruksi, jumlah muatan, dan volume bangunan kapal, maka Kapal Niaga dapat diklasifikasikan menjadi:⁶⁷

- i) Kapal barang (*Cargo Vessel*), dimana jenis kapal ini adalah jenis kapal yang paling umum ditemukan dan dibangun khusus untuk tujuan pengangkutan barang berdasarkan jenis barang itu sendiri. Yang termasuk dalam jenis kapal ini adalah:
 - a. Kargo/Muatan Umum;
 - b. Pengangkutan Kargo Besar;
 - c. Tanker;
 - d. Kapal Desain Khusus;
 - e. Kontainer.
- ii) Kapal Penumpang (*Passenger Vessel*), yang desain, tujuan, dan sifatnya adalah untuk pengangkutan manusia sebagai penumpang.
- iii) Kapal Penumpang dan Barang (*Cargo & Passenger Vessel*), dimana jenis kapal ini dibuat, didesain, dan dibangun khusus untuk mengangkut penumpang dan barang sekaligus secara bersamaan.
- iv) Kapal Kargo Berpenumpang Terbatas (*Limited Passenger Accomodated Cargo Vessel*), dimana kapal jenis ini merupakan

⁶⁷ F.D.C. Sudjatmiko, *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*, (Jakarta: Akademika Pressindo, 1979), hal. 13-20.

kapal barang atau kapal kargo umum, atau kapal kargo besar, yang diizinkan dan diperbolehkan untuk membawa serta mengangkut penumpang kurang dari 12 orang.

2.5.2. Penggolongan kapal

Perlu diperhatikan, bahwa dari penggolongan diatas, bahwa Tanker merupakan salah satu dari jenis kapal niaga yang dapat dianggap sebagai Kargo Besar (*Bulk Cargo Carrier/Vessel*), namun karena adanya sifat khusus dari materi muatannya yang berupa minyak atau gas cair, maka Tanker digolongkan sebagai Kapal Khusus. Selain penentuan tentang jenis kapal yang disebutkan diatas, sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan, Klasifikasi Kapal merupakan kewajiban para pemilik kapal berbendera Indonesia yang menyatakan bahwa kapal-kapal yang wajib klas adalah kapal-kapal dengan ketentuan:⁶⁸

- i. Panjang sekurang-kurangnya 20 Meter; dan/atau
- ii. Tonase berat sekurang-kurangnya 100 Ton; dan/atau
- iii. Mesin penggerak sekurang-kurangnya 250 PK; dan/atau
- iv. Yang melakukan pelayaran internasional meskipun telah memiliki sertifikat dari Biro Klasifikasi Asing.

Lebih jauh, perlu diperhatikan bahwa dalam penelitian ini, penulis hanya akan menitikberatkan kepada kapal-kapal pengangkut minyak dengan muatan 2000 ton ke atas dengan segala resikonya terhadap kemungkinan terjadinya pencemaran lingkungan hidup di laut baik akibat kesengajaan maupun akibat terjadinya kecelakaan.

2.6. Peranan Asuransi dalam Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Minyak terhadap Lingkungan Laut

Sekarang ini, terdapat berbagai rezim perundangan yang telah diadopsi Indonesia untuk memberikan perlindungan secara komprehensif terhadap pencemaran dan pengerusakan terhadap lingkungan hidup di laut akibat kecelakaan kapal. Rezim tersebut ditemukan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang

⁶⁸ <http://www.klasifikasiindonesia.com/ajax/lain.php?menuku=mpat&idnya=415>, *Kegiatan Klasifikasi Kapal*, diakses tanggal 15 Mei 2012.

Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, serta Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut. Walaupun banyak sekali perundangan atau instrumen hukum yang berlaku di bawah ketiga rezim ini, namun secara umum, ketiga rezim inilah yang mengatur mengenai tanggung jawab industri pelayaran dan perkapalan di Indonesia untuk dilakukannya perlindungan atas pengerusakan lingkungan hidup di laut akibat kecelakaan kapal, utamanya kapal tanker sebagai kapal pengangkut minyak, termasuk di dalamnya kewajiban untuk diterapkannya asuransi kerugian terhadap suatu kemungkinan yang mungkin timbul di laut akibat kecelakaan kapal, sehingga terdapat pemecahan solusi langsung atas permasalahan yang timbul melalui mekanisme asuransi.

Lebih lanjut, dalam suatu industri, aplikasi dan penerapan asuransi bisa menjadi wajib dan diharuskan karena sifat dari industri yang dimaksud, asuransi menjadi suatu mekanisme yang dapat menjamin suatu kerugian dapat ditanggung dan dialihkan mengingat bahwa tingkat strategis dari industri tersebut, serta nilai kerugian yang dapat terjadi yang sangat besar resikonya. Sehingga harus diperhatikan, bahwa, berdasarkan analisa dan pertimbangan diatas, harus dianggap bahwa pertanggungjawaban dari pemilik kapal sebagai pelaku usaha di dunia kemaritiman di Indonesia sangatlah besar, sehingga diperlukan suatu mekanisme pertanggungungan asuransi atau *coverage* terhadap permasalahan dalam mencegah, menanggulangi, serta mengatasi pencemaran lingkungan hidup di laut akibat kecelakaan kapal.

Dalam dunia maritim dan kelautan, terdapat 3 (tiga) jenis asuransi utama yang menjadi pembahasan mendasar dari skripsi ini, utamanya bagi kapal tanker, yaitu: yang pertama, (1) asuransi terhadap kapal sebagai pengangkut itu sendiri yang meliputi kepentingan-kepentingan kapal laut itu sendiri, atau yang sering disebut juga dengan nama *Hull & Machinery Insurance*, kedua, (2) asuransi atas kargo muatan kapal yang berupa minyak atau yang sering dikenal dengan nama *cargo insurance*, dan yang ketiga, (3) asuransi perlindungan terhadap tanggung gugat oleh pihak ketiga terutama dalam menghadapi masalah pencemaran lingkungan hidup di laut akibat tumpahan minyak yang sering juga dikenal dengan nama *Protection & Indemnity Club*.

Bab III

Penerapan Hukum Asuransi di dunia Pelayaran dan Perkapalan di Indonesia

3.1. Perasuransian dan Asuransi

Secara bahasa, perasuransian merupakan bentuk istilah hukum (*legal term*) yang sering digunakan dalam perundang-undangan dan aktifitas perasuransian itu sendiri. Asuransi menurut Prof. Abdulkadir Muhammad merupakan bentuk pertanggungungan atau perlindungan atas suatu objek dari ancaman bahaya yang menimbulkan kerugian. Usaha asuransi terbagi atas 2 (dua) jenis, yaitu:⁶⁹

- a) Usaha di bidang kegiatan asuransi dikenal dengan usaha asuransi, sedangkan perusahaan yang bergerak di bidang ini disebut dengan nama Perusahaan Asuransi.
- b) Usaha di bidang kegiatan penunjang usaha asuransi disebut dengan usaha penunjang asuransi, sedangkan perusahaannya itu sendiri disebut dengan nama Perusahaan Penunjang Asuransi.

Elemen penting dari kegiatan perasuransian adalah Pertanggungungan dan Penjaminan, yang bahasa belandanya dikenal dengan nama *Verzkering* atau *Assurantie* yang lalu diterjemahkan oleh Prof R. Sukardono dengan nama “pertanggungungan”. Lebih lanjut, akibatnya terdapat konsep dasar berupa pertanggungungan dalam sistem perasuransian maka oleh karena itu dapat pula dinyatakan terdapat “tertanggung” sebagai pihak yang resikonya ditanggung atau dilindungi oleh “penanggung” dalam hal terjadinya hubungan pertanggungungan antara si penanggung resiko (yang dijalankan umumnya oleh Perusahaan Asuransi) dan si tertanggung resiko (pihak yang merasa dan perlu untuk melindungi kepentingan bisnisnya dengan mengalihkan resiko kepada pihak penanggung). Oleh karena itu, perlu untuk membahas mengenai definisi Asuransi atau Pertanggungungan.⁷⁰

⁶⁹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, Cetakan Kelima, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2011), hal. 5-6.

⁷⁰ *Ibid.*, hal. 6-7.

3.2. Definisi Asuransi atau Pertanggungan

3.2.1. Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Sebelum membahas mengenai definisi asuransi berdasarkan definisi modern yang terdapat dalam Undang-Undang Asuransi, penelitian ini perlu membahas mengenai definisi asuransi menurut dan atau berdasarkan ketentuan yang terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Menurut ketentuan Pasal 246 KUHD, pertanggungan dikenal sebagai: *“Pertanggungan adalah perjanjian dengan mana penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung dengan menerima premi untuk memberikan penggantian kepadanya karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin dideritanya akibat dari suatu evenemen (peristiwa tertentu yang tak pasti/tak tentu)”*. Sedangkan menurut Pasal 247 KUHD berbunyi sebagai berikut: *“Pertanggungan itu antara lain dapat mengenai bahaya kebakaran, bahaya yang mengancam hasil-hasil pertanian yang belum dipanen, jiwa satu atau beberapa orang, bahaya laut dan perbudakan, bahaya yang mengancam pengangkutan di daratan, sungai dan di perairan darat”*.⁷¹

Berdasarkan definisi dari ketentuan Pasal 246 KUHD mengenai pertanggungan, maka dapat ditarik unsur sebagai berikut dibawah ini:⁷²

- a) Pihak-Pihak: subyek asuransi adalah pihak-pihak dalam asuransi yaitu penanggung dan tertanggung yang mengadakan perjanjian asuransi. Penanggung dan tertanggung adalah pendukung kewajiban dan hak. Penanggung oleh karena itu diwajibkan memikul resiko yang dialihkan kepadanya dan berhak mendapatkan atau memperoleh pembayaran premi, sedangkan tertanggung wajib membayar premi dan berhak memperoleh penggantian jika timbul kerugian atas harta miliknya yang diasuransikan.
- b) Status para pihak: penanggung harus berstatus sebagai perusahaan badan hukum, dapat berbentuk Perseroan Terbatas, Persero atau Koperasi. Tertanggung dapat dikategorikan sebagai subyek hukum apapun baik berupa perorangan, persekutuan, badan hukum

⁷¹ *Ibid.*, hal. 8.

⁷² *Ibid.*, hal. 8-9.

perusahaan, atau bukan, selama bertanggung memiliki kepentingan (*insurable interest*) atas harta yang diasuransikan.

- c) Obyek asuransi: obyek dari asuransi dapat berupa benda, hak, kepentingan, yang melekat pada benda, uang premi, serta uang ganti kerugian. Melalui obyek dan subyek tersebut diatas, maka tujuan asuransi adalah pembayaran premi oleh bertanggung kepada penanggung sebagai imbalan pengalihan resiko sedangkan bertanggung sendiri bertujuan untuk membebaskan diri dari resiko dan memperoleh penggantian jika terjadi kerugian atas harta benda miliknya.
- d) Peristiwa asuransi: perbuatan hukum berupa persetujuan atau kesepakatan bebas antara penanggung dan bertanggung mengenai obyek asuransi tertentu, dengan terjadinya ancaman peristiwa yang tidak pasti terhadap benda atau obyek yang diasuransikan. Kesepakatan yang dimaksud adalah polis asuransi (akta polis asuransi) yang menjadi satu-satunya bukti yang mengatur dan merupakan bukti yang tertulis telah membuktikan terjadinya peristiwa asuransi.
- e) Hubungan asuransi: sejak terjadinya kesepakatan asuransi yang tertuang dalam polis asuransi sebagai bagian dari perjanjian pertanggungansian asuransi antara penanggung dan bertanggung mengenai obyek asuransi tertentu sebagai bagian dari perjanjian polis.

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat diidentifikasi beberapa unsur asuransi yang harus ada pada asuransi kerugian sebagai berikut:⁷³

- a. Penanggung dan bertanggung;
- b. Persetujuan bebas antara penanggung dan bertanggung;
- c. Obyek asuransi dan kepentingan bertanggung;
- d. Tujuan yang ingin dicapai;
- e. Resiko dan Premi.
- f. Evenemen dan ganti kerugian;
- g. Syarat-syarat yang berlaku;
- h. Bentuk akta polis asuransi.

⁷³ *Ibid.*, hal. 10.

3.2.2. Menurut *New York Insurance Law*

Definisi yang lebih luas dari definisi dalam Pasal 246 KUHD adalah definisi asuransi dalam Pasal 41 *New York Insurance Law*. Menurut ketentuan Pasal 41 *New York Insurance Law*:⁷⁴

“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 or beneficiary has, or expected to have at the time of such happening a material interest which will be adversely affected by the 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 extent 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 si tertanggung.

3.2.3. Menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian

Menurut ketentuan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang usaha Perasuransian:⁷⁵

“Asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara 2 (dua) pihak atau lebih dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung dengan menerima premi asuransi untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungkan”.

⁷⁴ *Ibid.*,

⁷⁵ *Ibid.*, hal. 11.

3.3. Tujuan Asuransi

3.3.1. Teori Pengalihan Resiko

Menurut teori pengalihan resiko (*risk transfer theory*), tertanggung menyadari bahwa ada ancaman bahaya terhadap harta kekayaannya atau terhadap jiwanya. Jika bahaya tersebut menimpa harta kekayaannya atau jiwanya, dia akan menderita kerugian atau korban jiwa atau cacat raganya. Secara ekonomi, kerugian material atau korban jiwa atau cacat raga akan mempengaruhi perjalanan hidup seseorang atau ahli warisnya. Tertanggung sebagai pihak yang terancam bahaya merasa berat memikul beban resiko yang sewaktu-waktu dapat terjadi. Dalam dunia bisnis, perusahaan asuransi selalu siap menerima tawaran dari pihak tertanggung untuk mengambil alih resiko dengan imbalan pembayaran premi. Tertanggung mengadakan asuransi dengan tujuan mengalihkan resiko yang mengancam harta kekayaannya atau jiwanya. Dengan membayar sejumlah premi tertentu kepada perusahaan asuransi (penanggung), sejak itu pula resiko beralih kepada penanggung.⁷⁶

Apabila sampai berakhirnya jangka waktu asuransi tidak terjadi peristiwa yang merugikan, dalam asuransi kerugian, penanggung beruntung memiliki dan menikmati premi yang telah diterimanya dari tertanggung. 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 tetap akan memperoleh pengembalian sejumlah uang dari penanggung sesuai dengan isi perjanjian asuransi. Premi yang dibayar oleh tertanggung itu seolah-olah sebagai tabungan pada penanggung.⁷⁷

3.3.2. Pembayaran Ganti Kerugian

Jika pada suatu ketika sungguh-sungguh terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian (resiko berubah menjadi kenyataan), maka kepada tertanggung yang bersangkutan akan dibayarkan ganti kerugian seimbang dengan jumlah asuransinya. Dalam praktiknya, kerugian yang timbul itu bersifat sebagian (*partial loss*), tidak semuanya berupa kerugian total (*total loss*). Dengan demikian, tertanggung mengadakan asuransi yang bertujuan untuk memperoleh

⁷⁶ *Ibid.*, hal. 12.

⁷⁷ *Ibid.*, hal. 13.

pembayaran ganti kerugian yang sungguh-sungguh dideritanya.⁷⁸ Dalam hal tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka tidak ada masalah terhadap resiko yang ditanggung oleh penanggung. Dalam praktiknya, tidak senantiasa bahaya yang mengancam itu akan timbul atau sungguh-sungguh terjadi. Ini merupakan kesempatan baik bagi penanggung untuk mengumpulkan premi dan memutar premi yang dibayarkan oleh sejumlah besar tertanggung yang mengikatkan diri kepadanya.⁷⁹

3.4. Aspek-Aspek Penting Perjanjian Asuransi

Berikut adalah beberapa hal penting yang dianggap sebagai aspek dari perjanjian asuransi, dimana terhadap asuransi, berlakulah ketentuan dari KUHD dan UU Asuransi No. 1 Tahun 1992 yang tertuang secara khusus dan mengikat para pihak dalam polis:⁸⁰

- 1) Pengalihan resiko diimbangi premi: dalam perjanjian asuransi, pengalihan resiko dari tertanggung kepada penanggung diimbangi pembayaran premi oleh tertanggung, yang seimbang dengan beratnya resiko yang ditanggung/dialihkan kepada penanggung.
- 2) Kepentingan sebagai syarat mutlak: dalam perjanjian asuransi, unsur kepentingan merupakan syarat mutlak yang harus ada pada tertanggung. Apabila syarat ini tidak ada, maka ancamannya adalah asuransi itu batal demi hukum (*void*). Dalam Pasal 250 KUHD, ditentukan: *“Apabila seseorang mengadakan asuransi untuk diri sendiri atau untuk kepentingan pihak ketiga, pada saat diadakan asuransi itu tertanggung atau pihak ketiga yang bersangkutan tidak mempunyai kepentingan atas benda asuransi, maka penanggung tidak berkewajiban mengganti kerugian”*. Jadi jelaslah disini bahwa kepentingan tertanggung atau pihak ketiga dalam perjanjian asuransi itu merupakan syarat mutlak, jika kepentingan itu tidak ada, maka asuransi tersebut batal.

⁷⁸ *Ibid.*,

⁷⁹ *Ibid.*,

⁸⁰ *Ibid.*, hal. 16-17.

- 3) Gugatan melalui pengadilan: dalam perjanjian asuransi, jika tertanggung tidak membayar premi, asuransi dapat dibatalkan (*voidable*) atau dapat ditunda pelaksanaannya (*delayable*). Dalam perjanjian asuransi berlaku asas “*apabila premi dibayar maka resiko beralih*”. Dalam hal terjadi evenemen yang menimbulkan kerugian, tertanggung dapat mengklaim ganti kerugian kepada penanggung apabila penanggung telah secara berkala telah tertib membayar premi. Jika penanggung tidak membayar ganti kerugian, tertanggung dapat menggugat penanggung melalui pengadilan negeri.

3.5. Pengaturan Asuransi

3.5.1. Pengaturan dalam KUHD

Dalam KUHD ada 2 (dua) cara pengaturan asuransi, yaitu pengaturan yang bersifat umum dan yang bersifat khusus. Pengaturan yang bersifat umum terdapat dalam Buku I Bab 9 Pasal 246-286 KUHD yang berlaku bagi semua jenis asuransi, baik yang sudah diatur dalam KUHD maupun yang diatur diluar KUHD, kecuali jika secara khusus ditentukan lain. Pengaturan yang bersifat khusus terdapat dalam Buku II Bab 9 dan Bab 10 Pasal 592-695 KUHD dengan rincian sebagai berikut:⁸¹

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

Pengaturan asuransi dalam KUHD mengutamakan segi keperdataan yang didasarkan pada perjanjian antara tertanggung dan penanggung. Perjanjian tersebut menimbulkan kewajiban dan hak tertanggung dan penanggung secara bertimbal balik. Sebagai perjanjian khusus, asuransi dibuat secara tertulis dalam

⁸¹ *Ibid.*, hal. 18.

bentuk akta yang disebut polis. Pengaturan asuransi dalam KUHD meliputi substansi berikut ini:⁸²

- a. Asas-asas asuransi;
- b. Perjanjian asuransi;
- c. Unsur-unsur asuransi;
- d. Syarat-syarat (klausula) asuransi;
- e. Jenis-jenis asuransi.

3.5.2. Pengaturan dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian

Jika KUHD mengutamakan pengaturan asuransi dari segi keperdataan, maka Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian Lembaran Negara Nomor 13 Tahun 1992 tanggal 11 Feb 1992 mengutamakan pengaturan asuransi dari segi bisnis dan publik administratif, yang jika dilanggar mengakibatkan pengenaan sanksi pidana dan administratif. Pengaturan dari segi bisnis artinya menjalankan usaha perasuransian harus sesuai dengan aturan hukum perasuransian dan perusahaan yang berlaku. Dari segi publik administratif artinya kepentingan masyarakat dan negara tidak boleh dirugikan. Jika hal ini dilanggar, maka pelanggaran tersebut diancam dengan sanksi pidana dan sanksi administratif menurut Undang-Undang Perasuransian. Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 diatur dengan Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian Lembaran Negara Nomor 120 Tahun 1992.⁸³

Pengaturan usaha perasuransian dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 terdiri dari 13 (tiga belas) Bab dan 28 (dua puluh delapan) pasal, dengan rincian substansi sebagai berikut:⁸⁴

- a. Bidang usaha perasuransian meliputi kegiatan:
 - i) Usaha asuransi, dan
 - ii) Usaha penunjang asuransi.
- b. Jenis usaha perasuransian meliputi:

⁸² *Ibid.*,

⁸³ *Ibid.*, hal. 19.

⁸⁴ *Ibid.*,

- i) Usaha asuransi, terdiri dari: asuransi kerugian, asuransi jiwa, dan reasuransi.
 - ii) Usaha penunjang asuransi, terdiri dari: pialang asuransi, pialang reasuransi, penilai kerugian asuransi, konsultan aktuarial, dan agen asuransi.
- c. Perusahaan perasuransian meliputi:
- i) Perusahaan asuransi kerugian;
 - ii) Perusahaan asuransi jiwa;
 - iii) Perusahaan reasuransi;
 - iv) Perusahaan pialang asuransi;
 - v) Perusahaan pialang reasuransi;
 - vi) Perusahaan penilai kerugian asuransi;
 - vii) Perusahaan konsultan aktuarial;
 - viii) Perusahaan agen asuransi.
- d. Bentuk hukum usaha perasuransian terdiri dari:
- i) Perusahaan Perseroan (Persero);
 - ii) Koperasi;
 - iii) Perseroan terbatas;
 - iv) Usaha bersama (mutual).
- e. Kepemilikan Perusahaan Perasuransian oleh:
- i) Warga negara Indonesia dan atau badan hukum Indonesia;
 - ii) Warga negara Indonesia dan atau badan hukum Indonesia bersama dengan perusahaan perasuransian yang tunduk pada hukum asing.
- f. Perizinan usaha perasuransian oleh Menteri Keuangan.
- g. Pembinaan dan pengawasan terhadap usaha perasuransian oleh Menteri Keuangan mengenai:
- i) Kesehatan keuangan Perusahaan Asuransi Kerugian, Perusahaan Asuransi Jiwa, dan Perusahaan Reasuransi.
 - ii) Penyelenggaraan usaha perasuransian dan modal usaha.
- h. Kepailitan dan likuidasi Perusahaan Asuransi melalui keputusan Pengadilan Niaga.
- i. Ketentuan Sanksi Pidana dan Sanksi Administratif meliputi:

- i) Sanksi Pidana Karena Kejahatan: menjalankan usaha perasuransian tanpa izin, menggelapkan premi asuransi, menggelapkan kekayaan Perusahaan Asuransi dan Reasuransi, menerima/menadah/membeli kekayaan Perusahaan Asuransi hasil penggelapan, pemalsuan dokumen Perusahaan Asuransi, Reasuransi.
- ii) Sanksi Administratif berupa: ganti kerugian, denda administratif, peringatan, pembatasan kegiatan usaha, pencabutan izin usaha perusahaan.

3.6. Usaha Perasuransian

3.6.1. Jenis Usaha Perasuransian

Istilah perasuransian melingkupi kegiatan usaha yang bergerak di bidang usaha asuransi dan usaha penunjang asuransi. Pasal 2 huruf (a) Undang-Undang Asuransi Nomor 2 Tahun 1992 menentukan: *“Usaha asuransi adalah usaha jasa keuangan yang dengan menghimpun dana masyarakat melalui pengumpulan premi asuransi memberikan perlindungan kepada anggota masyarakat pemakai jasa asuransi terhadap kemungkinan timbulnya kerugian karena suatu peristiwa yang tidak pasti atau terhadap hidup atau meninggalnya seseorang”*. Pasal 2 huruf (b) menentukan: *“Usaha penunjang asuransi adalah usaha yang menyelenggarakan jasa keperantaraan, penilaian kerugian asuransi, dan jasa aktuarial”*. Dalam Pasal 3 huruf (a) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, usaha asuransi dikelompokkan menjadi 3 (tiga) jenis usaha, yaitu:⁸⁵

- a. Usaha asuransi kerugian yang memberikan jasa dalam penanggulangan resiko atas kerugian, kehilangan manfaat, dan tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga, yang timbul dari peristiwa yang tidak pasti.
- b. Usaha asuransi jiwa yang memberikan jasa dalam penanggulangan resiko yang dikaitkan dengan hidup atau meninggalnya seseorang yang dipertanggungkan.

⁸⁵ *Ibid.*, hal. 23.

- c. Usaha reasuransi, yang memberikan jasa dalam pertanggungungan ulang terhadap resiko yang dihadapi oleh Perusahaan Asuransi Kerugian atau Perusahaan Asuransi Jiwa.

Dalam pasal 3 huruf (b) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, usaha penunjang asuransi dikelompokkan menjadi 5 (lima) jenis usaha, yaitu:⁸⁶

- a. Usaha pialang asuransi yang memberikan jasa keperantaraan dalam penutupan asuransi dan penanganan masalah penyelesaian ganti kerugian asuransi dengan bertindak untuk kepentingan tertanggung.
- b. Usaha pialang reasuransi yang memberikan jasa keperantaraan dalam penempatan reasuransi dan penanganan masalah penyelesaian ganti kerugian reasuransi dengan bertindak untuk kepentingan penanggung/Perusahaan Asuransi.
- c. Usaha penilai kerugian asuransi yang memberikan jasa penilaian terhadap kerugian pada obyek asuransi yang dipertanggungkan.
- d. Usaha konsultan aktuarial yang memberikan jasa konsultasi aktuarial.
- e. Usaha agen asuransi yang memberikan jasa keperantaraan dalam rangka pemasaran jasa asuransi untuk dan atas nama penanggung.

Pengelompokan jenis usaha perasuransian dalam Pasal 3 tersebut didasarkan pada pengertian bahwa perusahaan yang melakukan usaha asuransi adalah perusahaan yang menanggung resiko asuransi. Selain itu, di bidang perasuransian terdapat pula perusahaan-perusahaan yang kegiatan usahanya tidak menanggung resiko asuransi (perusahaan-perusahaan yang dikelompokkan sebagai perusahaan penunjang usaha asuransi). Walaupun demikian, sebagai sesama penyedia jasa di bidang perasuransian, perusahaan di bidang usaha asuransi dan usaha penunjang asuransi merupakan mitra usaha yang saling membutuhkan dan saling melengkapi, yang secara bersama-sama perlu memberikan kontribusi bagi kemajuan sektor perasuransian di Indonesia. Selain pengelompokan berdasarkan jenis usahanya, usaha asuransi dapat pula dikelompokkan berdasarkan sifat dari penyelenggaraan usaha asuransi tersebut menjadi 2 (dua) kelompok, yaitu:⁸⁷

⁸⁶ *Ibid.*, hal. 24.

⁸⁷ *Ibid.*, hal. 25.

- a. Usaha asuransi sosial dalam rangka penyelenggaraan Program Asuransi Sosial yang bersifat wajib (*mandatory*) berdasarkan undang-undang dan memberikan perlindungan dasar untuk kepentingan masyarakat.
- b. Usaha asuransi komersial dalam rangka Program Asuransi Kerugian dan Asuransi Jiwa yang bersifat sukarela (*voluntary*) atas dasar kesepakatan bersama berdasarkan kontrak asuransi (polis) dengan tujuan untuk memperoleh keuntungan bagi perusahaan asuransi sebagai pihak penanggung (motif ekonomi) dan juga sebagai alat pengalihan resiko bagi si tertanggung.

3.6.2. Pengadaan Asuransi atas Obyek Asuransi

Pengadaan asuransi atas obyek asuransi harus didasarkan pada kebebasan memilih penanggung, kecuali bagi program asuransi sosial (Pasal 6 ayat (1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian). Ketentuan ini dimaksudkan untuk melindungi hak tertanggung agar dapat secara bebas memilih perusahaan asuransi sebagai penanggungnya. Hal ini dipandang perlu mengingat tertanggung adalah pihak yang paling berkepentingan atas objek yang diasuransikannya, sehingga sudah selayaknya apabila mereka secara bebas tanpa ada pengaruh dan tekanan dari pihak manapun untuk dapat menentukan sendiri perusahaan asuransi mana yang akan menjadi penanggungnya.⁸⁸

Pengadaan asuransi atas obyek asuransi harus dilakukan dengan memperhatikan daya tampung perusahaan asuransi dan perusahaan reasuransi di Indonesia (Pasal 6 ayat (2) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang usaha perasuransian). Dalam asas kebebasan untuk memilih penanggung ini terkandung maksud: tertanggung bebas untuk menempatkan obyek asuransinya pada perusahaan asuransi jiwa atau asuransi kerugian yang memperoleh izin usaha di Indonesia. Agar pelaksanaan ketentuan ini dapat disesuaikan dengan perkembangan perasuransian di Indonesia, maka ketentuan lebih lanjut mengenai pengadaan asuransi atau penempatan reasuransinya diatur dalam peraturan

⁸⁸ *Ibid.*, hal. 27.

pemerintah (Pasal 6 ayat (3) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian).⁸⁹

Menurut ketentuan Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 1992 obyek asuransi di Indonesia hanya dapat diasuransikan pada Perusahaan Asuransi yang mendapat izin usaha dari menteri keuangan, akan tetapi dalam hal:⁹⁰

- a. Tidak ada perusahaan asuransi di Indonesia, baik secara sendiri-sendiri maupun bersama-sama yang memiliki kemampuan menanggung resiko asuransi dari obyek yang bersangkutan; atau
- b. Tidak ada perusahaan asuransi yang bersedia melakukan pengadaan asuransi atas obyek yang bersangkutan; atau
- c. Pemilik obyek asuransi yang bersangkutan bukan warga negara Indonesia atau bukan badan hukum Indonesia;

Maka pengadaan asuransinya dimungkinkan dilakukan oleh perusahaan asuransi luar negeri. Apabila asuransi diadakan melalui perantara, maka perusahaan Pialang asuransi wajib memberikan keterangan yang sejelas-jelasnya kepada penanggung tentang obyek asuransi yang diasuransikan, dan wajib menjelaskan secara benar kepada tertanggung tentang ketentuan isi polis, termasuk mengenai hak dan kewajiban tertanggung.⁹¹ Perusahaan Pialang asuransi dilarang menerbitkan dokumen penutupan sementara dan atau polis asuransi. Perusahaan Pialang Asuransi harus menjaga keseimbangan yang sehat antara jumlah premi yang belum disetor kepada Perusahaan Asuransi dan modal sendiri (Pasal 24 Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 1992).⁹²

Apabila reasuransi diadakan melalui perantara, maka perusahaan Pialang Reasuransi wajib memberikan keterangan yang sejelas-jelasnya kepada penanggung ulang tentang obyek asuransi yang diasuransikan serta kepada penanggung tentang hak dan kewajibannya. Perusahaan Pialang reasuransi yang menerima pembayaran premi dari penanggung wajib menyetorkan kepada penanggung ulang sesuai dengan tenggang waktu pembayaran premi sebagaimana

⁸⁹ *Ibid.*, hal. 28.

⁹⁰ *Ibid.*,

⁹¹ *Ibid.*,

⁹² *Ibid.*, hal. 29.

yang tertera di dalam perjanjian reasuransi (Pasal 25 Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 1992).⁹³

Untuk kepentingan pemasaran program asuransi, setiap perusahaan asuransi dapat menunjuk Agen Asuransi. Menurut ketentuan Pasal 27 Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 1992, setiap agen asuransi hanya dapat menjadi agen dari 1 (satu) perusahaan asuransi. Agen asuransi wajib memiliki perjanjian keagenan dengan perusahaan asuransi yang diageni. Semua tindakan agen asuransi yang berkaitan dengan transaksi asuransi menjadi tanggung jawab perusahaan asuransi yang diageni. Dalam menjalankan kegiatannya, agen asuransi harus memberikan keterangan yang benar serta jelas kepada calon tertanggung tentang program asuransi yang dipasarkan dan ketentuan isi polis, termasuk mengenai hak dan kewajiban calon tertanggung.⁹⁴

3.7. Syarat Sah Perjanjian Asuransi

Asuransi merupakan salah satu jenis perjanjian khusus yang diatur dalam KUHD. Sebagai suatu perjanjian, maka ketentuan syarat-syarat sah suatu perjanjian dalam KUHPerduta berlaku juga bagi perjanjian asuransi.⁹⁵ Karena perjanjian asuransi merupakan perjanjian khusus, maka disamping ketentuan syarat-syarat sah suatu perjanjian, berlaku juga syarat-syarat khusus yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Syarat-syarat sah suatu perjanjian diatur dalam Pasal 1320 KUHPerduta.⁹⁶

Menurut ketentuan Pasal 1320 KUHPerduta, ada 4 (empat) syarat sah suatu perjanjian, yaitu: kesepakatan para pihak, kewenangan (cakap), objek tertentu, dan kausa yang halal. Sedangkan syarat khusus tambahan yang diatur dalam KUHD adalah kewajiban pemberitahuan (*exposureness*) yang secara khusus diatur dalam Pasal 251 KUHD dan bahwa perjanjian Asuransi tersebut harus dibuat secara tertulis dalam suatu akta yang disebut polis (Pasal 255 KUHD), akan tetapi ada pengkhususannya lagi yang diatur dalam Pasal 257

⁹³ *Ibid.*,

⁹⁴ *Ibid.*,

⁹⁵ Pasal 1 KUHD menyatakan: "Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, seberapa jauh daripadanya dalam Kitab ini tidak khusus diadakan penyimpangan-penyimpangan, berlaku juga terhadap hal-hal yang dibicarakan dalam Kitab ini."

⁹⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia, op.cit.*, hal. 49.

KUHD yang menyebutkan bahwa perjanjian pertanggungan itu telah muncul seketika setelah perjanjian itu ditutup, yang cukup dibuktikan dengan bukti permulaan awal yang berupa *fixture note* (Pasal 258 KUHD).⁹⁷

3.7.1. Kesepakatan (*Concensus*)

Tertanggung dan penanggung sepakat mengadakan perjanjian asuransi, kesepakatan tersebut pada pokoknya meliputi:⁹⁸

- a. Benda yang menjadi obyek asuransi;
- b. Pengalihan resiko dengan pembayaran premi;
- c. Evenemen dan ganti kerugian;
- d. Syarat-syarat khusus tertentu;
- e. Dibuat secara tertulis dalam akta yang disebut polis.

Pengadaan perjanjian antara tertanggung dan penanggung dapat dilakukan secara langsung atau secara tidak langsung. Dilakukan secara langsung artinya kedua belah pihak mengadakan perjanjian asuransi tanpa melalui perantara. Dilakukan secara tidak langsung artinya kedua belah pihak mengadakan perjanjian asuransi melalui jasa perantara. Penggunaan jasa perantara memang dibolehkan menurut undang-undang.⁹⁹

Dalam Pasal 260 KUHD ditentukan, apabila asuransi diadakan dengan perantaraan seorang makelar, maka polis yang sudah ditandatangani harus diserahkan dalam waktu 8 (delapan) hari setelah perjanjian dibuat. Dalam Pasal 5 huruf (a) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 ditentukan perusahaan pialang asuransi dapat menyelenggarakan usaha dengan bertindak mewakili tertanggung dalam rangka transaksi yang berkaitan dengan kontrak asuransi. Perantara dalam KUHD disebut makelar, dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 disebut pialang.¹⁰⁰

Kesepakatan antara tertanggung dengan penanggung dibuat secara bebas artinya tidak berada dibawah pengaruh, tekanan, atau paksaan pihak tertentu. Kedua belah pihak sepakat menentukan syarat-syarat perjanjian asuransi sesuai

⁹⁷ *Ibid.*,

⁹⁸ *Ibid.*,

⁹⁹ *Ibid.*, hal. 50.

¹⁰⁰ *Ibid.*,

dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Dalam Pasal 6 ayat (1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 ditentukan bahwa penutupan asuransi atas obyek asuransi harus didasarkan pada kebebasan memilih penanggung kecuali bagi program asuransi sosial.¹⁰¹

Ketentuan ini dimaksudkan untuk melindungi hak tertanggung agar dapat secara bebas memilih perusahaan asuransi sebagai penanggungnya. Hal ini dipandang perlu mengingat tertanggung adalah pihak yang paling berkepentingan atas obyek yang diasuransikan, jadi sudah sewajarnya apabila mereka secara bebas tanpa pengaruh dan tekanan dari pihak manapun dalam menentukan penanggungnya.¹⁰²

3.7.2. Kewenangan (*Authority*)

Kedua pihak, tertanggung dan penanggung berwenang melakukan perbuatan hukum yang diakui undang-undang. Kewenangan berbuat tersebut ada yang bersifat subyektif dan ada yang bersifat obyektif. Kewenangan subyektif artinya kedua pihak sudah dewasa, sehat ingatan, tidak berada dibawah perwalian (*trusteeship*), atau dengan kata lain sebagai pemegang kuasa yang sah.¹⁰³

Kewenangan obyektif artinya tertanggung mempunyai hubungan yang sah dengan benda obyek asuransi karena benda tersebut adalah kekayaan miliknya sendiri. Penanggung adalah pihak yang sah mewakili perusahaan asuransi berdasarkan anggaran dasar perusahaan. Apabila asuransi yang diadakan itu untuk kepentingan pihak ketiga, maka tertanggung yang mengadakan asuransi itu mendapatkan kekuasaan atau pembenaran dari pihak ketiga yang bersangkutan.¹⁰⁴

Kewenangan pihak tertanggung dan penanggung tersebut tidak hanya dalam mengadakan perjanjian asuransi, tetapi juga dalam hubungan *internal* di lingkungan perusahaan asuransi (bagi penanggung) dan hubungan dengan pihak ketiga (bagi tertanggung), misalnya jual-beli obyek asuransi, asuransi untuk kepentingan pihak ketiga. Dalam hubungan dengan perkara asuransi di muka

¹⁰¹ *Ibid.*,

¹⁰² *Ibid.*,

¹⁰³ *Ibid.*,

¹⁰⁴ *Ibid.*, hal. 51.

pengadilan, pihak bertanggung dan penanggung adalah berwenang untuk bertindak mewakili kepentingan pribadinya atau kepentingan perusahaan asuransi.¹⁰⁵

3.7.3. Mengenai Sesuatu Hal Tertentu atau Obyek Tertentu (*Fixed Object*)

Obyek tertentu dalam perjanjian asuransi adalah obyek yang diasuransikan, dapat berupa harta kekayaan dan kepentingan yang melekat pada harta kekayaan, dapat pula berupa jiwa atau raga manusia. Obyek tertentu berupa harta kekayaan dan kepentingan yang melekat pada harta kekayaan terdapat pada perjanjian asuransi kerugian. Obyek tertentu berupa jiwa atau raga manusia terdapat pada perjanjian asuransi jiwa. Pengertian obyek tertentu adalah bahwa identitas obyek asuransi tersebut harus jelas dan pasti. Apabila berupa harta kekayaan, harta kekayaan apa, berapa jumlah dan ukurannya, dimana letaknya, apa mereknya, buatan mana, berapa nilainya dan sebagainya. Apabila berupa jiwa atau raga, atas nama siapa, berapa umurnya, apa hubungan keluarganya, dimana alamatnya dan sebagainya.¹⁰⁶

Karena yang mengasuransikan obyek itu adalah bertanggung, maka dia harus mempunyai hubungan langsung atau tidak langsung dengan obyek asuransi itu. Dikatakan ada hubungan langsung apabila bertanggung memiliki sendiri harta kekayaan, jiwa atau raga yang menjadi obyek asuransi. Dikatakan ada hubungan tidak langsung apabila bertanggung hanya mempunyai kepentingan atas obyek asuransi. Bertanggung harus dapat membuktikan bahwa dia adalah benar sebagai pemilik atau mempunyai kepentingan atas obyek asuransi.¹⁰⁷

Apabila bertanggung tidak dapat membuktikannya, maka akan timbul anggapan bahwa bertanggung tidak mempunyai kepentingan apa-apa, hal mana mengakibatkan asuransi batal demi hukum (*null and void*). Undang-undang tidak akan membenarkan, tidak akan mengakui orang yang mengadakan asuransi tetapi tidak mempunyai kepentingan (*interest*). Walaupun orang yang mengadakan asuransi itu tidak mempunyai hubungan langsung dengan obyek asuransi, dia

¹⁰⁵ *Ibid.*,

¹⁰⁶ *Ibid.*,

¹⁰⁷ *Ibid.*, hal. 52.

harus menyebutkan untuk kepentingan siapa asuransi itu diadakan. Jika tidak demikian maka asuransi itu dianggap tidak ada.¹⁰⁸

Menurut Pasal 599 KUHD, dianggap tidak mempunyai kepentingan adalah orang yang mengasuransikan benda yang oleh undang-undang dilarang diperdagangkan dan kapal yang mengangkut barang yang dilarang tersebut. Apabila diasuransikan juga, maka asuransi tersebut batal.¹⁰⁹

3.7.4. Kausa yang Halal (*Not Against the Law and the Norm*)

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 tertanggung tidak mempunyai kepentingan, jadi hanya spekulasi yang sama dengan perjudian, sedangkan asuransi bukan perjudian dan pertaruhan. Berdasarkan kausa yang halal itu, tujuan yang hendak dicapai oleh tertanggung dan penanggung adalah beralihnya resiko atas obyek asuransi yang diimbangi dengan pembayaran premi. Jadi, kedua belah pihak berprestasi. Tertanggung membayar premi, penanggung menerima premi, sekaligus menerima pengalihan resiko atas obyek asuransi. Jika premi dibayar, resiko beralih. Jika premi tidak dibayar, resiko tidak beralih.¹¹⁰

3.7.5. Pemberitahuan Mengenai Keadaan Obyek Asuransi (*Exposureness*)

Tertanggung wajib memberitahukan kepada penanggung mengenai keadaan obyek asuransi. Kewajiban ini dilakukan pada saat mengadakan asuransi. Apabila tertanggung lalai, maka akibat hukumnya asuransi batal. Menurut ketentuan Pasal 251 KUHD, semua pemberitahuan yang salah, atau tidak benar, atau penyembunyian keadaan yang diketahui oleh tertanggung tentang obyek asuransi, mengakibatkan asuransi itu batal. Kewajiban pemberitahuan itu berlaku

¹⁰⁸ *Ibid.*,

¹⁰⁹ *Ibid.*,

¹¹⁰ *Ibid.*,

juga apabila setelah diadakan asuransi terjadi pemberatan resiko atas obyek asuransi¹¹¹.

Kewajiban pemberitahuan Pasal 251 KUHD tidak bergantung pada ada itikad baik atau tidak dari tertanggung. Apabila tertanggung keliru memberitahukan, tanpa kesengajaan, juga mengakibatkan batalnya asuransi, kecuali jika tertanggung dan penanggung telah memperjanjikan lain. Biasanya perjanjian seperti ini dinyatakan dengan dengan tegas dalam polis dengan klausula “sudah diketahui”.¹¹²

3.7.6. Perjanjian Asuransi Bersifat Tertulis

Perjanjian asuransi terjadi seketika setelah tercapainya kesepakatan antara tertanggung dan penanggung. Hak dan kewajiban timbul timbal balik sejak saat itu, bahkan sebelum polis ditandatangani (Pasal 257 ayat (1) KUHD). Asuransi tersebut harus dibuat secara tertulis dalam bentuk akta yang disebut polis (Pasal 255 KUHD). Polis ini merupakan satu-satunya alat bukti tertulis untuk membuktikan bahwa asuransi telah terjadi (Pasal 258 ayat (1) KUHD). Ketentuan-ketentuan yang telah diuraikan tadi dapat dipahami apabila sejak saat terjadi asuransi sampai diserahkan polis yang sudah ditandatangani tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian.¹¹³

Akan tetapi, jika setelah terjadi asuransi belum sempat dibuatkan polisnya, atau walaupun sudah dibuatkan polisnya tetapi belum ditandatangani atau walaupun sudah ditandatangani tetapi belum diserahkan kepada tertanggung, kemudian terjadi evenemen yang menimbulkan kerugian bagi tertanggung, dalam keadaan ini sulit membuktikan bahwa telah terjadi asuransi karena pembuktiannya harus secara tertulis berupa akta yang disebut polis.¹¹⁴

Untuk mengatasi kesulitan itu, Pasal 257 KUHD memberi ketegasan, walaupun belum dibuatkan polis, asuransi sudah terjadi sejak tercapainya kesepakatan antara tertanggung dan penanggung. Kesepakatan itu dibuktikan dengan nota persetujuan yang ditandatangani oleh tertanggung. Jadi, perjanjian

¹¹¹ *Ibid.*, hal. 54.

¹¹² *Ibid.*,

¹¹³ *Ibid.*, hal. 57.

¹¹⁴ *Ibid.*,

asuransi sudah terjadi walaupun kemudian baru dibuat secara tertulis dalam bentuk polis. Hak dan kewajiban tertanggung dan penanggung timbul sejak terjadinya kesepakatan berdasarkan nota persetujuan.¹¹⁵

Untuk membuktikan telah terjadi kesepakatan antara tertanggung dan penanggung, undang-undang mengharuskan pembuktian dengan alat bukti tertulis berupa akta yang disebut polis. Akan tetapi, apabila polis belum dibuat, pembuktian dilakukan dengan catatan, nota, surat perhitungan, telegram dan lain sebagainya. Surat-surat ini disebut permulaan bukti tertulis (*the beginning of written evidence*). Apabila permulaan bukti tertulis ini sudah ada, barulah digunakan alat bukti biasa yang diatur dalam hukum acara perdata. Inilah yang dimaksud oleh Pasal 258 ayat (1) KUHD dengan kalimat: “*namun demikian, semua alat bukti boleh digunakan apabila sudah ada permulaan pembuktian dengan surat*”.¹¹⁶

3.7.7. Syarat-Syarat atau Janji-Janji Khusus Asuransi di dalam Polis

Apabila terjadinya kesepakatan antara tertanggung dan penanggung sudah dapat dibuktikan, kemudian timbul perselisihan tentang syarat-syarat khusus dan janji-janji khusus asuransi, maka yang demikian ini boleh dibuktikan dengan menggunakan segala alat bukti.¹¹⁷

Akan tetapi, pembuktian syarat-syarat khusus dan janji-janji khusus asuransi yang menurut undang-undang “*diancam batal jika tidak dimuat dalam polis*” harus dibuktikan secara tertulis (Pasal 258 ayat (2) KUHD). Syarat-syarat khusus yang dimaksud dalam pasal 258 KUHD adalah mengenai esensi (inti isi) perjanjian asuransi yang telah dibuat itu, terutama mengenai realisasi hak dan kewajiban tertanggung dan penanggung, seperti:¹¹⁸

- a. Penyebab timbulnya kerugian (evenemen);
- b. Sifat kerugian yang menjadi beban penanggung;
- c. Pembayaran premi oleh tertanggung;
- d. Klausula-klausula tertentu.

¹¹⁵ *Ibid.*,

¹¹⁶ *Ibid.*, hal. 58.

¹¹⁷ *Ibid.*,

¹¹⁸ *Ibid.*,

Keadaan yang demikian ini hanya dapat diketahui dengan jelas jika tercantum dalam polis. Janji-janji khusus yang harus dibuktikan secara tertulis itu adalah janji-janji khusus yang menurut undang-undang harus dicantumkan dalam polis. Apabila tidak dicantumkan dalam polis, maka janji-janji khusus tersebut dianggap tidak ada, misalnya janji-janji khusus mengenai:¹¹⁹

- a. Reasuransi (Pasal 271 KUHD);
- b. Asuransi insolvabilitas (Pasal 280 KUHD);
- c. Asuransi kapal yang sudah berangkat berlayar (Pasal 603 KUHD);
- d. Asuransi kapal yang belum tiba di tempat tujuan (Pasal 606 KUHD);
- e. Asuransi atas keuntungan yang diharapkan (Pasal 615 KUHD).

3.8. Asuransi Maritim

3.8.1. Prinsip-Prinsip Pokok Asuransi Maritim

Dalam hal membahas asuransi pengangkutan laut atau asuransi maritim, skripsi ini menganggap penting 4 (empat) pengertian pokok (*principles*) penutupan asuransi pengangkutan laut secara umum:¹²⁰

- 1) Bahwa calon tertanggung (perusahaan pelayaran) hanya boleh menutup asuransi atas barang atau suatu tanggung jawab apabila ia mempunyai kepentingan atas benda tersebut (harus ada *principle of insurable interest*).
- 2) Penutupan asuransi hanya dapat dianggap sah dan berlaku apabila didasarkan pada prinsip itikad baik (*principle of utmost good faith*).
- 3) Dasar penggantian kepada tertanggung dalam hal kerugian adalah setinggi-tingginya sesuai dengan besarnya kerugian yang tertanggung derita, hal ini mengingat bahwa asuransi bukanlah prinsip untung-untungan, namun terbatas pada pertanggungan resiko yang dialihkan dari tertanggung kepada penanggung (*principle of indemnity*).
- 4) Tertanggung memiliki kewajiban untuk mengalihkan hak gugatnya kepada penanggung dalam hal penanggung telah memberikan penggantian ganti rugi kepada tertanggung sesuai dengan prinsip indemnitas, sehingga pihak ketiga yang bersalah yang dalam hal ini

¹¹⁹ *Ibid.*,

¹²⁰ J. Tinggi Sianipar, *Asuransi Pengangkutan Laut (Marine Insurance)*, *op.cit.*, hal. 43.

berkewajiban membayar ganti kerugian tersebut dapat dimintakan pertanggungjawabannya oleh penanggung (*principle of subrogation*).

Secara khusus, berikut adalah penjelasan dari poin-poin di atas mengenai 4 (empat) prinsip dasar atau prinsip utama dari perjanjian asuransi maritim yang harus dipenuhi sebagai syarat mutlak perjanjian asuransi pengangkutan laut.

3.8.1.1. Prinsip *Insurable Interest*

Prinsip kepentingan dalam menutup perjanjian asuransi sangat jelas, mengingat bahwa perjanjian pertanggung jawaban asuransi adalah memberikan penggantian kepada tertanggung apabila terjadi kerugian atas barangnya akibat resiko laut. Oleh karena itu, sangatlah logis apabila tertanggung dianggap mengalami kerugian apabila ia memang memiliki kepentingan terhadap barang yang memang dipertanggung jawabkan. Apabila tertanggung tidak memiliki kepentingan atas barang yang dipertanggung jawabkan sebagai obyek asuransi, maka tidak mungkin si tertanggung memiliki atau menderita kerugian, dan oleh karenanya tidak mungkin pula tertanggung menerima ganti kerugian. Dalam asuransi, disebutkan bahwa tertanggung harus memiliki *insurable interest* atas benda yang dipertanggung jawabkan agar perjanjian penutupan asuransi menjadi sah. Dalam penutupan asuransi pengangkutan laut, *insurable interest* menjadi timbul terhadap bahaya laut, apabila memenuhi syarat-syarat berikut ini:¹²¹

- a) Apabila tertanggung memperoleh keuntungan atas tibanya barang dengan selamat yang diangkut melalui laut;
- b) Apabila tertanggung bisa menderita kerugian akibat kehilangan barang atau kerusakan barang yang diangkut melalui laut;
- c) Apabila tertanggung dibebani tanggung jawab atas barang yang diangkut melalui laut yang dimaksud.

Secara yuridis, kepentingan dari pihak tertanggung untuk membuktikan adanya *insurable interest*, tertuang dalam Pasal 250 KUHD: “*seseorang yang telah menutupkan suatu pertanggung jawaban, pada saat diadakannya pertanggung jawaban*

¹²¹ *Ibid.*, hal. 44.

itu tidak memiliki kepentingan atas barang yang dipertanggungkan, maka si penanggung tidak wajib memberikan ganti rugi”.¹²²

Dilihat dari pasal diatas, maka perlu diperhatikan bahwa secara yuridis, tertanggung harus memiliki hubungan dengan benda yang menjadi obyek asuransi, sehingga perlu diperhatikan 2 (dua) aspek penting berupa: (1) ada benda yang secara fisik menghadapi resiko dari peristiwa laut; dan (2) tertanggung secara yuridis memiliki hubungan dengan benda yang dimaksud. Dan oleh karenanya akan memperoleh keuntungan dengan selamatnya benda tersebut dari resiko bahaya laut dan mengalami kerugian apabila ternyata barang tersebut mengalami kerusakan atau hilang.¹²³

Dilihat dari penjelasan diatas, maka dalam hal menentukan *insurable interest* serta ditilik dari pandangan pihak asuransi sebagai penutup pertanggungan yang juga memiliki kepentingan terhadap pertanggungan atas resiko yang ditutupnya, maka secara garis besar pihak yang memiliki *insurable interest* dalam asuransi pengangkutan laut adalah:¹²⁴

- 1) Pemilik dari barang yang menjadi obyek pertanggungan;
- 2) Orang yang dikuasakan oleh pemilik barang untuk menguasai dan bertindak untuk dan atas nama pemilik barang;
- 3) Orang dan atau pihak yang memberi pinjaman, dalam hal ini misalnya *bank* sebagai kreditur.
- 4) Orang dan atau pihak yang memiliki tanggung jawab akibat adanya kontrak (baik itu pihak reasuransi, pihak yang barangnya diangkut, dsb).

3.8.1.2. Prinsip *Utmost Good Faith*

Demi melaksanakan penutupan asuransi atau perjanjian pertanggungan pengangkutan laut, penanggung harus mendapatkan gambaran sepenuhnya mengenai fakta atau keadaan dan resiko yang ditutupnya untuk tujuan: (1) melakukan penutupan asuransi; dan (2) menentukan nilai premi yang dapat

¹²² *Ibid.*, hal. 45.

¹²³ *Ibid.*, hal. 46.

¹²⁴ *Ibid.*, hal. 47.

diminta atau dibayarkan terkait dengan perjanjian asuransi yang dimaksud. Hal ini dikenal dengan nama prinsip itikad baik atau *good faith*.¹²⁵

Secara normatif, atau berdasarkan ketentuan, maka harus diperhatikan Pasal 251 KUHD yang berbunyi: “*setiap keterangan yang keliru atau tidak benar, ataupun setiap tidak memberitahukan hal-hal yang diketahui oleh tertanggung, betapapun itikad baik yang ada padanya, yang demikian sifatnya, sehingga seandainya si penanggung mengetahui keadaan sebenarnya, perjanjian itu tidak akan ditutup dengan syarat-syarat yang sama, mengakibatkan batalnya pertanggungan*”. Pengaturan ini dengan sendirinya mengatur bahwa tertanggung berkewajiban untuk memberikan segala keterangan-keterangan dan fakta-fakta yang diketahuinya sebelum kontrak asuransi disetujui.¹²⁶

Berikut adalah keterangan-keterangan yang wajib diberikan oleh tertanggung kepada penanggung dalam asuransi maritim dan pengangkutan laut, dalam upaya pengesahan perjanjian pertanggungan:¹²⁷

- 1) Segala fakta yang diketahui oleh tertanggung, atau dianggap wajib diketahuinya dalam usaha sehari-hari. Dalam hal ini mencakup seluruh informasi umum dan khusus mengenai kapal yang digunakan dan jenis kapal yang menjadi obyek asuransi.
- 2) Segala keadaan-keadaan dan seluruh keterangan yang dapat mempengaruhi pertimbangan penanggung dalam menetapkan premi atau menentukan apakah ia mau menutup pertanggungan itu atau tidak.
- 3) Yang harus diberitahukannya pula adalah hal-hal yang menurut dugaan tertanggung akan terjadi atas keyakinannya akan sesuatu hal yang mungkin dapat mempengaruhi penilaian dari penanggung dalam melakukan penutupan. Khusus mengenai hal ini, walaupun di masa mendatang ternyata tidak terjadi sesuatu kejadian yang diduganya, maka hal tersebut tetap dianggap benar dan tidak mempengaruhi proses pertanggungan dan penutupan asuransi. Harus pula dianggap kebenaran ini termasuk kebenaran materiil yang mana memiliki efek dan pengaruh terhadap penutupan itu sendiri.

¹²⁵ *Ibid.*, hal. 49.

¹²⁶ *Ibid.*, hal. 50.

¹²⁷ *Ibid.*, hal. 50-52.

3.8.1.3. Prinsip Indemnitas (Ganti Kerugian)

Prinsip indemnitas pada hakekatnya adalah prinsip dimana tertanggung hanya berhak menerima penggantian dari asuransi atau pihak ketiga setinggi-tingginya sebesar kerugian yang dideritanya. Sehingga prinsip indemnitas ini merupakan pembatasan terhadap nilai ganti rugi yang diterima tertanggung dari penanggung dalam penutupan asuransi, mengingat justru apabila kepentingannya yang diasuransikan mengalami kerugian, maka nilai pertanggungan adalah setinggi-tingginya sebesar kerugian yang dideritanya. Hal ini menggambarkan bagaimana prinsip indemnitas sesuai dengan konsep asuransi sebagai bentuk pertanggungan dan ganti kerugian semata tanpa adanya keuntungan atau merupakan perjanjian untung-untungan.¹²⁸

Atas dasar ini pulalah, tertanggung tidak dimungkinkan mendapatkan keuntungan dari penutupan asuransi dengan jalan melalui penggantian kerugian yang lebih besar dari kerugian yang dideritanya. Penggantian yang diterima dari penanggung menjadi limitatif oleh jumlah pertanggungan yang dijanjikan dalam penutupan asuransi atau polis dan atau nilai barang yang sesungguhnya, tergantung mana yang lebih rendah.¹²⁹

Prinsip indemnitas mencegah penyalahgunaan dalam penutupan asuransi, sehingga andaikan tertanggung menutup jumlah pertanggungan untuk suatu barang lebih besar dari nilai barang yang sebenarnya, atau ia mempertanggungkan lebih dari satu kali, maka yang diterimanya hanyalah penggantian setinggi-tingginya sebesar kerugian yang dideritanya. Ketentuan ini sesuai dengan Pasal 253 KUHD, yang berbunyi sebagai berikut: *“suatu pertanggungan yang melebihi jumlah harga atau kepentingan yang sesungguhnya hanyalah sah untuk jumlah tersebut. Apabila harga penuh sesuatu barang tidak dipertanggungkan, maka apabila timbul kerugian si penanggung hanyalah diwajibkan menggantinya menurut imbangannya daripada bagian yang dipertanggungkan terhadap bagian yang tidak dipertanggungkan”*.¹³⁰

Ketentuan tersebutlah yang menjadi dasar pengertian umum dari pokok penutupan asuransi, khusus untuk asuransi kerugian. Hal ini selalu dianut secara

¹²⁸ *Ibid.*, hal. 54-55.

¹²⁹ *Ibid.*, hal. 55.

¹³⁰ *Ibid.*,

umum sebagai dasar perjanjian pertanggungan asuransi, selama tidak diatur khusus dalam polis perjanjian oleh para pihak. Bersumber dari konsep ini pulalah, dikenal istilah “*insured value*” atau yang disebut juga dengan nilai pertanggungan, yang secara definitif merupakan instrumen penentu nilai jumlah pertanggungan yang semata-mata diukur dan ditentukan berdasarkan nilai dari barang yang menjadi obyek pertanggungan tersebut.¹³¹

3.8.1.4. Prinsip Subrogasi

Asas subrogasi bagi penanggung, seperti diatur dalam Pasal 284 KUHD yang berbunyi: “*seorang penanggung yang telah membayar kerugian sesuatu barang yang dipertanggungkan, menggantikan si tertanggung dalam segala hak yang diperolehnya terhadap orang-orang ketiga berhubung dengan penerbitan kerugian tersebut; dan si tertanggung itu adalah bertanggung jawab untuk setiap perbuatan yang dapat merugikan hak si penanggung terhadap orang-orang ketiga itu*” adalah suatu asas yang berkaitan erat dengan asas indemnitas yang semula timbul dan eksis sebagai bagian dari konsep asuransi itu sendiri.¹³²

Dimana sebelumnya telah dijelaskan bahwa tujuan perjanjian asuransi itu adalah untuk memberi ganti kerugian, maka tidak adil apabila tertanggung, karena dengan terjadinya suatu peristiwa yang tidak diharapkan menjadi diuntungkan, artinya tertanggung disamping sudah mendapat ganti kerugian dari penanggung masih memperoleh lagi pembayaran dari pihak ketiga.¹³³ Subrogasi dalam asuransi adalah subrogasi berdasarkan undang-undang. Oleh karena itu, asas subrogasi hanya dapat ditegakkan apabila memenuhi 2 (dua) syarat berikut ini:¹³⁴

- a. Apabila tertanggung disamping mempunyai hak terhadap penanggung masih mempunyai hak-hak terhadap pihak ketiga;
- b. Hak tersebut timbul karena terjadinya suatu kerugian.

Jadi pada perjanjian asuransi, asas subrogasi dilaksanakan baik berdasarkan undang-undang maupun berdasarkan perjanjian, dimana hak penuntutan atau gugatan ganti rugi yang semula dimiliki oleh tertanggung menjadi

¹³¹ *Ibid.*,

¹³² *Ibid.*, hal. 60.

¹³³ *Ibid.*,

¹³⁴ *Ibid.*,

dialihkan ke penanggung begitu ganti kerugian atas pertanggung telah diberikan dari penanggung kepada tertanggung.¹³⁵

3.9. Jenis dan Bentuk Usaha Asuransi Maritim dan Pengangkutan Laut

Dalam dunia asuransi kelautan, secara umum terdapat 4 (empat) macam jenis asuransi kapal laut, yang mencakup *Hull & Machinery Insurance* (asuransi tubuh kapal & mesin), *Increased Value Insurance* atau *Disbursement Insurance*, *Freight Insurance* (Asuransi Uang Tambang) serta *Protection & Indemnity Club* (Asuransi Perlindungan & Indemnitas/Ganti kerugian terhadap pihak ketiga).

3.9.1. *Hull & Machinery Insurance*

Asuransi jenis ini adalah asuransi paling mendasar dan paling umum dimiliki oleh pemilik kapal, mengingat bahwa asuransi jenis ini memiliki luasan pertanggung atas kerugian atau kerusakan kapal secara fisik dalam hal terjadi tubrukan kapal. Pada umumnya, dan sebagaimana pula diatur secara khusus dalam Pasal 593 KUHD, maka yang menjadi obyek pertanggung ini adalah terbatas kepada tubuh kapal serta mesin dan bagian dari tubuh kapal.

3.9.2. *Increased Value Insurance* atau *Disbursement Insurance*

Dalam hal terjadi kerugian total umum, pemilik kapal mengalami kerugian langsung dengan hilangnya kapal yang rusak atau tidak dapat digunakan. Namun, untuk meminimalisir kerugian berlanjut dan kerugian yang terakumulasi atau imateriil, maka terdapat asuransi yang melindungi kerugian berlanjut akibat hilangnya mata pencaharian dari pemilik kapal akibat kerugian yang dialami. Dalam jenis asuransi ini, maka kerugian yang ditanggung bersifat abstrak dan dihitung atau diukur berdasarkan persentase tambahan yang mengikuti nilai kerugian utama yang ditanggung melalui mekanisme asuransi *Hull & Machinery*. Sehingga, asuransi jenis ini dikenal dengan nama *disbursement insurance* atau sebagai bentuk perlindungan terhadap resiko tidak langsung yang bersifat imateriil dan bersumber kepada kerugian yang terjadi akibat kerusakan total yang dialami oleh kapal yang dimiliki oleh tertanggung.

¹³⁵ *Ibid.*,

3.9.3. *Freight Insurance* (Asuransi Uang Tambang)

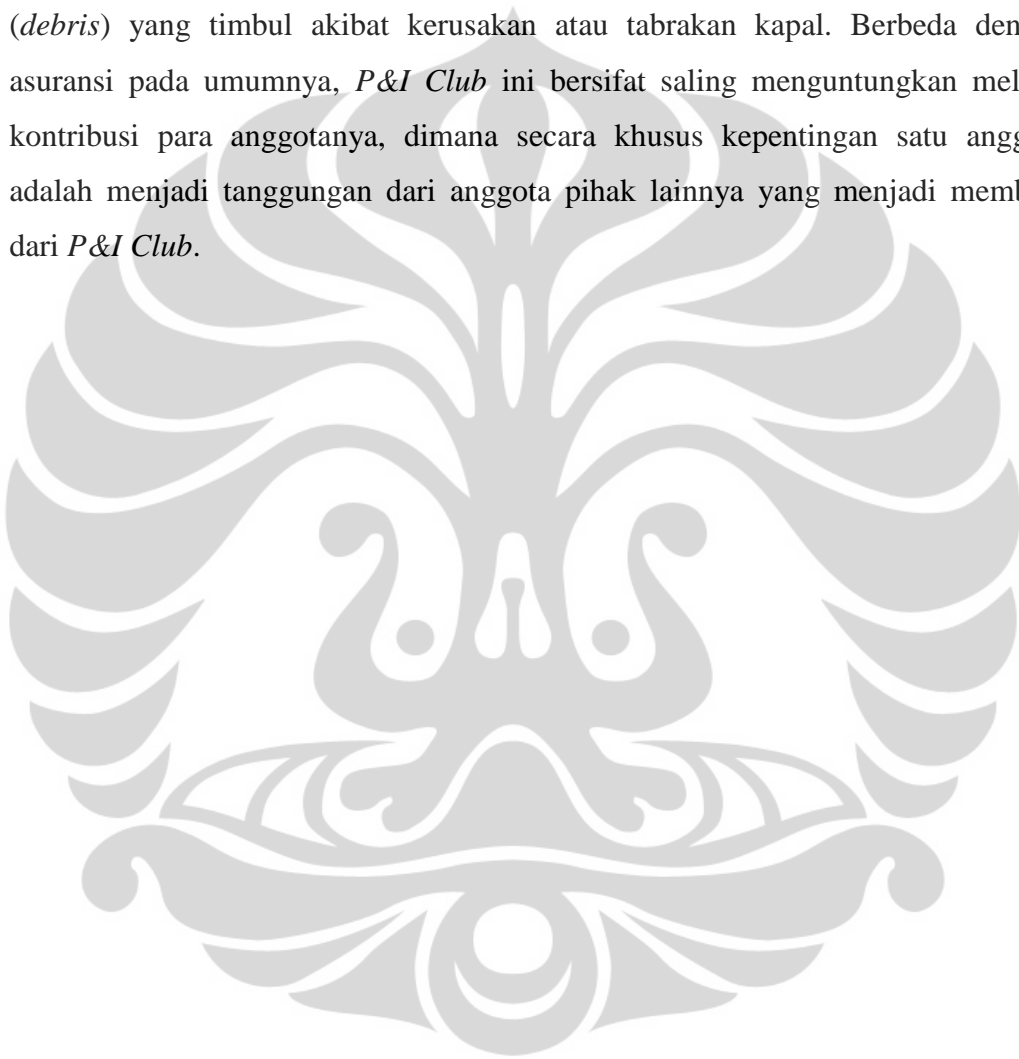
Asuransi uang tambang/*freight insurance* melindungi pemilik kapal/*carrier* atas hilangnya penghasilan *freight* sebagai akibat dari kerusakan atau kehilangan kapalnya atau barang-barang yang diangkut oleh kapalnya. Terhadap kehilangan penghasilan tersebut, maka *carrier* menurut kontrak angkutan, tidak memperoleh uang tambang dari pemilik barang. Biasanya *freight insurance* dinyatakan dalam satuan persen (%) dari harga pertanggungan *cargo insurance* dan biasanya tidak melebihi dari 10% dari nilai pertanggungan *cargo insurance*.

Asuransi jenis ini adalah jenis asuransi yang melindungi pengangkut atas kehilangan uang dan/atau pendapatan dan/atau penghasilan sebagai akibat dari kerusakan atau kehilangan kapal atau barang-barang yang diangkut oleh kapal milik tertanggung. Terhadap kehilangan pendapatan tersebut, asuransi jenis ini memberikan penggantian terhadap kehilangan pendapatan tersebut.

3.9.4. *Protection & Indemnity Club*

Berbagai perusahaan pemilik menyisihkan sejumlah dana untuk membiayai klaim yang seharusnya dapat diasuransikan, hal ini dibayarkan kepada suatu bentuk wadah asosiasi yang dikenal dengan nama *P&I Club*, dimana sifat dari wadah ini menawarkan bentuk asuransi atau pertanggungan tanpa melalui perusahaan asuransi, namun melalui pertanggungan di dalam wadah itu sendiri (*self insurance approach*). Keputusan ini dibuat tentunya berdasarkan pertimbangan bahwa perusahaan sedemikian besarnya dan sanggup memikul kerugian tersebut. Mereka dapat melakukan penghematan karena tidak harus membayar biaya operasional serta keuntungan perusahaan asuransi. Dalam jenis asuransi ini, nilai pertanggungan tidak dibatasi, namun obyek pertanggungan adalah terhadap bentuk tanggung jawab akibat dari tindakan atau peristiwa yang melibatkan anggota dari asosiasi yang tergabung dalam *P&I Club* sebagai penyedia bentuk pertanggungan seperti asuransi pada umumnya. Lebih lanjut, nilai pertanggungan dari kerugian akibat evenemen yang melibatkan kerugian terhadap pihak ketiga akan menjadi bagian dari jenis asuransi ini, dimana kerugian tersebut adalah timbul dari kewajiban akibat ketentuan hukum dan atau akibat perjanjian.

Resiko yang dijamin dalam asuransi ini adalah segala macam resiko atau bahaya yang mungkin timbul dan mengancam pemilik kapal atau pengguna kapal yang disebabkan sebagai konsekuensi dari operasional kapal tersebut. Namun, resiko yang dimaksud tidak termasuk dalam penutupan bagian *Third Party Liabilities* dari penutupan asuransi *Hull & Machinery* dan muatannya. Sehingga, kerugian dimaksud hanya meliputi kerugian pembersihan tumpahan minyak (*debris*) yang timbul akibat kerusakan atau tabrakan kapal. Berbeda dengan asuransi pada umumnya, *P&I Club* ini bersifat saling menguntungkan melalui kontribusi para anggotanya, dimana secara khusus kepentingan satu anggota adalah menjadi tanggungan dari anggota pihak lainnya yang menjadi members dari *P&I Club*.



Bab IV

Pembahasan

Asuransi Kerugian di dunia Perkapalan & Pelayaran di Indonesia

4.1. Pencemaran Lingkungan Laut

Dalam Bab 2 penelitian ini, penulis telah menyampaikan berbagai macam bentuk pertanggungjawaban terkait dengan pencemaran lingkungan, namun, secara garis besar, pencemaran lingkungan kelautan hanya terbagi ke dalam 2 (dua) jenis utama, yaitu: (1) pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari perbuatan dan sebagai akibat dari pelaksanaan kegiatan maritim berupa pengangkutan, operasional kapal, dan pengangkutan muatan, dan (2) pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari tumbukan atau kecelakaan kapal yang menimpa kapal laut dalam melaksanakan tugas dan atau kegiatan dan atau aktifitas maritimnya.

Masalah pencemaran minyak di laut yang bersumber dari kecelakaan atau pencemaran kapal menjadi masalah yang sangat memerlukan perhatian dari berbagai elemen, baik pengusaha perkapalan, pengusaha swasta pengguna perusahaan perkapalan, pemerintah, dan pihak lainnya. Hal ini menjadi sangat penting mengingat bagaimana dampak atau efek yang ditimbulkan oleh pencemaran minyak tersebut terhadap kehidupan-kehidupan di sekitar pantai yang dekat dengan sumber pencemaran itu terjadi. Selain itu, pencemaran yang terjadi juga dapat dipastikan akan merusak serta menghancurkan biota yang ada di laut yang pada akhirnya juga akan mengancam kehidupan manusia.

4.1.1. Pencemaran Laut Akibat Kegiatan Operasional Kapal Laut

Seperti telah dijelaskan sebelumnya, mengenai arti pencemaran pada umumnya, dimana di Indonesia, Pencemaran secara definitif telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UU Lingkungan Hidup), yang mana, pada Pasal 1 angka 14 dari UU Lingkungan Hidup tersebut telah dinyatakan, bahwa:¹³⁶

¹³⁶ Indonesia (c), *Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*, Pasal 1 angka 14.

“Pencemaran Lingkungan Hidup adalah masuk atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan hidup oleh kegiatan manusia sehingga melampaui baku mutu lingkungan hidup yang telah ditetapkan”.

Diangkat dan diambil dari substansi Pasal tersebut, maka dapat diuraikan unsur berikut ini:

- i) Pencemaran Lingkungan Hidup adalah masuk atau dimasukkannya;
- ii) Makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan hidup;
- iii) Oleh kegiatan manusia; sehingga;
- iv) Melampaui baku mutu lingkungan hidup yang telah ditetapkan.

Sebagai bagian dari suatu kegiatan aktifitas operasional maritim, maka pencemaran minyak yang bersumber dari kapal tanker dapat pula berasal dari muatan minyak yang dibawa dalam tangki kapal tersebut (*oil as the main cargo*), dan atau kegiatan aktifitas operasional kapal yang memang melibatkan penggunaan minyak sebagai kelengkapan atau bahkan merupakan bagian dari bahan bakar kapal, sebagai contoh, yaitu dalam melaksanakan pelayaran, maka asap karbon atau buangan sisa minyak dapat mengakibatkan atau berpotensi menyebabkan pencemaran. Sedangkan pencemaran minyak yang berasal dari kapal non tanker berasal dari kegiatan operasional kapal, hal ini menjadi sangat wajar karena kapal yang memang tidak membawa minyak sebagai kargo, maka sumber minyak yang terdapat dalam kapal tersebut adalah minyak sebagai bahan bakar.¹³⁷

Namun, untuk memenuhi unsur pencemaran, maka kegiatan pembuangan dari limbah atau komponen lainnya ke dalam laut sebagai ekosistem maritim dan lingkungan hidup harus dibuktikan dahulu bahwa mereka telah melewati baku mutu yang telah ditetapkan sehingga dapat memenuhi unsur sebagai bentuk pencemaran lingkungan sebagaimana dimaksud dalam UU Lingkungan Hidup¹³⁸

Terhadap jenis pencemaran ini, maka pencegahan dan penanggulangan pencemaran bersumber langsung dari UU Lingkungan Hidup selama unsur Pasal

¹³⁷ Komar Kantaatmadja, *Ganti Rugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut*, op.cit., hal. 14.

¹³⁸ *Ibid.*,

1 angka 14 dari UU Lingkungan Hidup terpenuhi, termasuk terhadap baku mutu dari lingkungan laut akibat kegiatan pembuangan limbah secara sengaja ataupun tidak dari pelaksanaan kegiatan operasional maritim kapal laut. Berikut sanksi dari berbagai macam pengaturan ganti rugi dalam UU Lingkungan Hidup terhadap pencemaran lingkungan yang bersumber dari tindakan yang disengaja:

- i) Sanksi Pidana yang merupakan tindak kejahatan, ketentuan Pasal 98 jis Pasal 99 dan Pasal 100 UU Lingkungan Hidup dengan ancaman pidana kurungan dan denda.
- ii) Terdapatnya sanksi administratif dalam rezim UU Lingkungan Hidup.
- iii) Pengajuan Gugatan Perdata untuk mendapatkan ganti kerugian atas terjadinya pencemaran lingkungan hidup.

Ketentuan pidana dalam perkara lingkungan hidup ditentukan dengan memperhatikan niat serta tindakan logis dari pelaku atau pelaksana dari tindak pidana yang dimaksud (*mens rea* atau *mental elements*) yang sering disebut sebagai kesalahan yang berupa kesengajaan atau kelalaian pelaku tindak pidana (*schuld-verband*). Niat atau rencana pelaksanaan kejahatan seseorang/badan hukum di dalam pertanggung jawaban pidana di dalam hukum lingkungan dibedakan atas kesengajaan dan kelalaian. Dalam hukum lingkungan, tindak pidana dalam pencemaran lingkungan hidup dianggap sebagai tindakan kejahatan (Pasal 97-100 UU Lingkungan Hidup *jo* Pasal 87 UU Lingkungan Hidup).

Lebih lanjut, apabila terjadi pencemaran laut akibat bentuk kesengajaan, maka UU Lingkungan Hidup dapat menjerat si Pelaku Pencemaran termasuk badan hukum yaitu pemilik atau pengguna kapal laut, sedangkan dalam hal terjadi kecelakaan, yang menyebabkan pencemaran, maka penyelesaian perdata sesuai dengan ketentuan dari Pasal 2 ayat (1) Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut yang berbunyi:

“Setiap nakhoda atau pimpinan kapal dan/atau pemilik atau operator kapal wajib menanggulangi terjadinya keadaan darurat tumpahan minyak di laut yang bersumber dari kapalnya serta melaporkan kejadian tersebut kepada pejabat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8”.

Dibawah ini adalah beberapa hal terkait dengan pemidanaan yang tersedia dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Lingkungan Hidup:

Kejahatan Pencemaran Lingkungan berdasarkan Kesengajaan (Delik Formiil, tidak menimbulkan akibat):

Pasal 98

(1) Setiap orang yang dengan sengaja melakukan perbuatan yang mengakibatkan dilampauinya baku mutu udara ambient, baku mutu air laut, atau kriteria baku kerusakan lingkungan hidup, dipidana dengan pidana penjara paling singkat 3 (tiga) tahun dan paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling sedikit Rp. 3.000.000.000,00 (tiga miliar rupiah) dan paling banyak Rp. 10.000.000.000,00 (sepuluh miliar rupiah).

Selama tindakan pidana atau kejahatan tersebut mengakibatkan luka atau merusak kesehatan (terdapat unsur akibat tertentu), maka ancaman pidananya menjadi minimal 4 (empat) tahun dan maksimal 12 (dua belas) tahun, dan apabila tindakan tersebut mengakibatkan kematian atau luka berat maka ancaman minimum pidana menjadi paling singkat 5 (lima) tahun dan paling lama 15 (lima belas) tahun.¹³⁹ Pasal 98 ini dapat pula dianggap sebagai salah satu pasal yang menyertakan delik formiil dan delik materiil secara sekaligus, karena mengatur mengenai masalah perbuatan sekaligus ancaman terhadap akibat.

Kejahatan Pencemaran Lingkungan berdasarkan kelalaian (Delik Formiil, tidak menimbulkan akibat):

Pasal 99

(1) Setiap orang yang karena kelalaiannya mengakibatkan dilampauinya baku mutu udara ambient, baku mutu air laut, atau kriteria baku kerusakan lingkungan hidup, dipidana dengan pidana penjara paling singkat 1 (satu) tahun dan paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling sedikit Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah) dan paling banyak Rp. 3.000.000.000,00 (tiga miliar rupiah).

Selama kelalaian atau kejahatan yang tidak disengaja tersebut mengakibatkan luka atau merusak kesehatan (terdapat unsur akibat tertentu),

¹³⁹ Indonesia (c), *Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*, Pasal 98 ayat (2) dan ayat (3).

maka ancaman pidananya menjadi minimal 2 (dua) tahun dan maksimal 6 (enam) tahun, dan apabila tindakan tersebut mengakibatkan kematian atau luka berat maka ancaman minimum pidana menjadi paling singkat 3 (tiga) tahun dan paling lama 9 (Sembilan) tahun.¹⁴⁰ Pasal 99 ini dapat pula dianggap sebagai salah satu pasal yang menyertakan delik formil dan delik materiil secara sekaligus, karena mengatur mengenai masalah perbuatan sekaligus ancaman terhadap akibat.

Pasal 100

- (1) *Setiap orang yang melanggar baku mutu air limbah, baku mutu emisi, atau baku mutu gangguan dipidana, dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp. 3.000.000.000,00 (tiga miliar rupiah).*
- (2) *Tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat dikenakan apabila sanksi administratif yang telah dijatuhkan tidak dipatuhi atau pelanggaran dilakukan lebih dari satu kali.*

Pasal 100 dengan jelas menggambarkan bentuk delik formil, dimana tidak memerlukan suatu akibat agar pasal pemidanaan ini terpenuhi selama terdapat pelanggaran atas baku mutu air limbah (limbah dari kapal ke dalam laut), namun dalam hal terjadi pelanggaran baku mutu air limbah kelautan, maka perlu diberlakukan sanksi administratif sebagai syarat mutlak untuk dapat dilakukannya pemidanaan.¹⁴¹

4.1.2. Pencemaran Laut Akibat Kecelakaan Kapal

Selain akibat kesengajaan atau kelalaian, pencemaran laut yang bersumber dari kapal tanker yang beroperasi di laut dapat pula berasal dari tumbukan atau kecelakaan atau karamnya kapal tersebut karena berbagai alasan. Terhadap hal ini, pendekatan penyelesaian masalah tidak dapat dianggap sama dengan pendekatan pemidanaan atau sanksi administratif sebagaimana dijelaskan sebelumnya.

Namun perlu dipertimbangkan bahwa terhadap industri perkapalan dan pengangkutan minyak (*tanker*) maka berlakulah konsep *strict liability* (Pasal 88 UUPPLH) dimana tidak perlu ditentukan unsur kesalahan demi membuktikan atau menuntut ganti rugi dari pengangkut, sehingga musibah kecelakaan yang

¹⁴⁰ *Ibid.*, Pasal 99 ayat (2) dan ayat (3).

¹⁴¹ *Ibid.*, Pasal 100 ayat (2).

menyebabkan pencemaran lingkungan sekalipun, dapat dimintakan pertanggung jawaban dan ganti kerugian sekaligus melalui gugatan perdata sesuai konsep pertanggung jawaban mutlak seperti yang telah dijelaskan dalam Bab 2 Penelitian ini. Oleh karena itu, perlindungan asuransi menjadi salah satu alternatif solusi untuk penyelesaian ganti kerugian yang menyebabkan kerugian dalam pencemaran lingkungan hidup di laut akibat kecelakaan, mengingat bagaimana kerugian yang dialami oleh perusahaan perkapalan sangatlah besar apabila sampai hal itu terjadi dan terkadang tidak sebanding dengan nilai atau aset perusahaan tersebut. Hal ini juga telah diatur dan ditekankan dalam ketentuan hukum publik Indonesia yang mengatur mengenai kewajiban pembayaran ganti rugi bagi pemilik kapal atau operator kapal yang terkena musibah tersebut yang menyebabkan terjadinya pencemaran lingkungan hidup di laut sesuai dengan bunyi ketentuan Pasal 11 Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut:

“Setiap pemilik atau operator kapal, pimpinan tertinggi perusahaan minyak dan gas bumi atau penanggung jawab tertinggi kegiatan perusahaan minyak lepas pantai atau pimpinan atau penanggung jawab kegiatan lain, yang karena kegiatannya mengakibatkan terjadinya tumpahan minyak di laut, bertanggung jawab mutlak atas biaya:”

- a. *Penanggulangan tumpahan minyak di laut;*
- b. *Penanggulangan dampak lingkungan akibat tumpahan minyak di laut;*
- c. *Kerugian masyarakat akibat tumpahan minyak di laut; dan*
- d. *Kerusakan lingkungan hidup akibat tumpahan minyak di laut.*

4.2. Peranan *Protection & Indemnity Club*

4.2.1. Organisasi *Protection & Indemnity Club*

P&I Club sebagai organisasi yang dibentuk oleh para pemilik kapal dibentuk atas dasar kepentingan bersama dan dengan maksud untuk saling membantu para pemilik kapal itu sendiri. Asosiasi atau klub ini bergerak dan beroperasi tanpa tujuan keuntungan karena visinya adalah menjamin dan menutup perlindungan resiko dari anggotanya (para pemilik kapal) yang mana pendapatan atau uang pertanggungannya diambil dari iuran tahunan dari para anggota dan

uang tersebut dapat digunakan dan disiapkan sebagai uang ganti rugi apabila anggota dari klub (pemilik kapal) mengalami kerugian akibat resiko yang tidak ditanggung oleh perusahaan asuransi.¹⁴² Nilai iuran dan jumlah ganti rugi juga dihitung berdasarkan *certificate of entry* yang diterbitkan oleh *P&I Club* (bersifat seperti polis asuransi) karena mengatur mengenai nilai pertanggungan, iuran, dan hal teknis lainnya.¹⁴³

Mengingat sifat dari *P&I Club* yang bersumber dari anggota pemilik kapal sebagai member dan juga untuk kepentingan bagi pemilik kapal terhadap resiko kerugian, maka dapat ditarik suatu analisa bahwa sifat P&I lebih kepada kooperatif (koperasi) yang berkarakter sebagai *risk sharing approach* dan bukan *transfer of risk approach* yang menjadi karakter utama dari perusahaan asuransi dan perasuransian itu sendiri.

4.2.2. *Protection & Indemnity Club sebagai Mutual Insurance*

P&I Club, sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya adalah jenis asuransi tanggung gugat (*legal liability insurance*) yang bersifat mutual (timbal balik yang saling menguntungkan). Yang dimaksud dengan mutual disini adalah usaha untuk kepentingan bersama dari para anggotanya.

Hal ini didasari oleh adanya suatu kepentingan bersama dan resiko masing-masing dalam mengatasi bahaya yang timbul dengan modal yang dikumpulkan oleh para anggotanya, dalam semangat yang saling menguntungkan bagi para anggotanya, serta hampir mirip dengan bentuk usaha koperasi. Motto utamanya adalah: “*dari anggota untuk anggota*”.¹⁴⁴

Apabila dalam tahun penutupan yang berjalan terjadi kerugian, maka nilai kerugian akan ditanggung bersama oleh para anggotanya dengan cara menambah iuran yang berupa *additional premium* atau premi tambahan diluar iuran tahunan. Besar nilai premi tambahan yang diperlukan untuk menutup kerugian akan ditentukan pada setiap akhir tahun buku, yang jatuh tempo setiap tanggal 20 Februari, yaitu dalam satu forum perwakilan para anggota yang terpilih. Hal ini

¹⁴² F.X. Sugiyanto, *Hukum Asuransi Maritim: Protection & Indemnity (P&I) Insurance*, Cet. Kesatu, (Jakarta: Salemba Humanika, 2009), hal. 25.

¹⁴³ *Ibid.*, hal. 63.

¹⁴⁴ *Ibid.*, hal. 4.

tidak terdapat dalam asuransi kerugian pada umumnya. Pada semua jenis asuransi kerugian yang pada umumnya, apabila dalam penutupan tahun berjalan terjadi kerugian ataupun keuntungan, maka kerugian ataupun keuntungan tersebut adalah menjadi resiko usaha dari perusahaan asuransi itu sendiri, yang dalam hal ini adalah para pemegang sahamnya.¹⁴⁵

Dalam *P&I Club*, pihak yang dijamin resikonya oleh organisasi *P&I* tidak disebut sebagai pihak tertanggung (*insured*) sebagaimana asuransi kerugian pada umumnya, tetapi disebut *member*. Asuransi tanggung gugat menjamin segala resiko tanggung gugat (*legal liability*) yang menjadi kewajiban *member* sebagai konsekuensi atau akibat yang timbul dari pengoperasian kapal laut oleh pemilik kapal/penyewa kapal/manajer kapal terhadap segala tanggung gugat dari pihak ketiga.

Member terikat dalam suatu perikatan perjanjian (*contractual liability*) atas tanggung jawab hukum dan tuntutan pembayaran ganti kerugian terhadap pihak ketiga (*third party liabilities*), yang disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian dari diri sendiri maupun orang lain yang diperkerjakannya.¹⁴⁶

Resiko-resiko dari bahaya yang dijamin oleh *P&I Club* adalah segala macam resiko atau bahaya yang mungkin timbul yang mengancam pemilik kapal/operator kapal yang disebabkan dari konsekuensi pengoperasian kapalnya. Akan tetapi resiko-resiko umum yang tidak termasuk dalam penjaminan oleh *P&I Club* adalah resiko-resiko yang sudah termasuk atau sudah ditutup dalam bagian *third party liability* dari asuransi kerangka kapal (*hull & machinery insurance*) atau asuransi muatannya (*marine cargo insurance*), misalnya dalam hal kasus tubrukan kapal tanker dengan kapal tanker lainnya atau muatan yang terjatuh dari kapal yang sudah termasuk dalam penjaminan resiko yang sudah ditutup dalam asuransi *hull & machinery insurance* atau *cargo insurance*.¹⁴⁷

P&I Club bersifat *mutual*, dimana hubungan antara tertanggung dengan penanggung tidak didasarkan pada perhitungan komersial dan juga tidak menanggung resiko atas hilangnya atau rusaknya property atau barang miliknya sendiri. Akan tetapi, berdasarkan prinsip hubungan mutual (saling

¹⁴⁵ *Ibid.*, hal. 5.

¹⁴⁶ *Ibid.*,

¹⁴⁷ *Ibid.*,

menguntungkan), mirip dengan hubungan yang ada dalam koperasi (dari anggota untuk kepentingan anggota).¹⁴⁸

Secara khusus, *P&I Club* hanya menjamin segala macam resiko tanggung gugat yang mengancam pemilik kapal/operator kapal dalam pengoperasian kapal atas segala macam tuntutan dari pihak ketiga.

4.2.3. Peranan *Protection & Indemnity Club* sebagai Pelengkap Perlindungan Asuransi *Hull & Machinery Insurance*

Yang menjadi analisa dan fokus dari penelitian ini adalah perlindungan asuransi dari *P&I Club* yang termasuk di dalamnya adalah kerugian atas terjadinya kecelakaan kapal yang menyebabkan kerugian terhadap kapal lain yang juga menyebabkan pencemaran di laut (*oil pollution*) sebagai dampak eksternal. Dan dapat dikategorikan sebagai peristiwa yang menyebabkan kerugian substansial bagi lingkungan yang tidak di-*cover* oleh perlindungan asuransi jenis *hull & machinery insurance*.

Tanggung jawab member terhadap ganti rugi kepada pemilik kapal lain dalam hal tubrukan meliputi segala biaya yang timbul sebagai akibat tubrukan langsung antara kapal member dengan kapal orang lain serta ganti kerugian atas resiko-resiko lainnya termasuk di dalamnya seperti resiko atas adanya pencemaran laut, pengangkatan bangkai kapal, kerusakan infrastruktur, dan lain-lain.

Resiko tanggung jawab ini dijamin oleh *P&I Club*, tetapi hanya resiko yang tidak termasuk atau tidak ditanggung oleh asuransi *Hull & Machinery* dan asuransi *Cargo Insurance*, dimana resiko-resiko tersebut adalah:¹⁴⁹

1. $\frac{3}{4}$ bagian resiko/nilai kerugian dari tubrukan kapal dijamin oleh asuransi *Hull & Machinery*, sesuai dengan isi polis yang telah dibuat antara pihak penanggung & pihak tertanggung. Sedangkan sisanya lagi yang $\frac{1}{4}$ lagi dapat diperoleh dari *P&I Club*.
2. Penyingkiran bangkai kapal atas perintah penguasa setempat yang dapat menghambat atau menghalangi jalur pelayaran yang telah ditentukan.

¹⁴⁸ *Ibid.*,

¹⁴⁹ *Ibid.*, hal. 93.

3. Timbulnya tuntutan ganti rugi dari pihak lain semisal ada kapal-kapal nelayan yang ikut tenggelam akibat tabrakan kapal dsb.
4. Kewajiban membayar santunan kematian, penggantian biaya rumah sakit, pengobatan dan lain sebagainya yang disebabkan oleh kecelakaan kapal terhadap pihak ketiga yang tidak di-*cover* asuransi.
5. Sanksi atau denda *penalty* yang diberikan atau dibebankan oleh pemerintah setempat akibat dari adanya pencemaran yang ditimbulkan oleh kapal serta terancamnya kehidupan biota laut atau keamanan yang dapat mengancam proses pelayaran sebagaimana telah diatur oleh UU Lingkungan Hidup. Namun perlu diperhatikan bahwa hal ini mengecualikan biaya melakukan perbaikan atas kerusakan yang diderita oleh kapal anggota P&I itu sendiri akibat dari karamnya atau kecelakaan kapal. Hal itu dianggap wajar, karena mengingat bahwa kerusakan dari tubuh kapal dan seluruh bagian dari kapal telah dilindungi dan ditanggung oleh asuransi *Hull & Machinery*.
6. Pembayaran upah atau kompensasi yang dibayarkan oleh *P&I Club* kepada pihak yang telah memberikan bantuan atau pertolongan dan pemasangan tanda keselamatan terdamparnya kapal agar tidak menimbulkan lebih banyak korban, dan biaya-biaya penyelamatan lainnya (*Sue & Labour Cost*). Hal ini berkesesuaian dengan klausul *Special Compensation P&I Club* (SCOPIE) yang terkait dengan penyelamatan dari kapal anggota *P&I Club* sehubungan dengan kecelakaan atau karamnya kapal.
7. Tanggung jawab kerusakan terhadap dok, anjungan kapal, harbor, jetty, serta benda bergerak atau tidak bergerak lainnya sebagai akibat terjadinya kecelakaan kapal
8. Tanggung jawab atas terjadinya pencemaran minyak yang mana limbah atau tumpahannya telah menyebabkan dan mengakibatkan pencemaran terhadap lingkungan laut.
9. Seluruh kerugian terhadap pihak ketiga sebagai akibat dari tubrukan kapal atau kandasnya kapal atau karamnya kapal selama tidak ditutup atau dilindungi oleh asuransi *Hull & Machinery*.

4.2.4. Peranan *Protection & Indemnity Club* sebagai Pemecahan Masalah akibat Pencemaran Laut oleh Kecelakaan Kapal

Sistem kelembagaan asuransi sebagaimana dimaksud dan diusulkan diatas salah satunya adalah kumpulan lembaga asuransi luar negeri yang diakui secara internasional yang disebut *P&I Club* yang berpusat di London, dengan kantor cabang keanggotaan meliputi kota-kota utama di negara besar termasuk New York, Kuala Lumpur, Singapore, Tokyo, dan banyak lagi.

Terhadap pemilik kapal tanker, terdapat pula asosiasi TOVALOP (*Tanker Owner Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution*) dan CRISTAL (*Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution*) yang merupakan kumpulan dari orang-orang pemilik minyak yang diangkut oleh kapal tanker.¹⁵⁰

Sifat dari wadah *P&I Club* itu sendiri ialah proaktif dengan menawarkan bentuk asuransi atau pertanggungan tanpa melalui perusahaan asuransi, namun melalui pertanggungan di dalam wadah itu sendiri (*self insurance approach*). Keputusan ini dibuat tentunya berdasarkan pertimbangan bahwa perusahaan adalah sedemikian besarnya dan sanggup memikul kerugian tersebut. Mereka dapat melakukan penghematan karena tidak harus membayar biaya operasional serta keuntungan perusahaan asuransi. Dalam jenis asuransi ini, nilai pertanggungan tidak dibatasi, namun obyek pertanggungan adalah terhadap bentuk tanggung jawab akibat dari tindakan atau peristiwa yang melibatkan anggota dari asosiasi yang tergabung dalam *P&I Club*, sehingga terdapat perbedaan antara *P&I Club* sebagai penyedia bentuk pertanggungan dengan asuransi pada umumnya.

Pencemaran lingkungan yang dimaksud dalam UU Lingkungan Hidup terjadi apabila terdapat limbah atau bahan pencemar lainnya ke dalam perairan laut sehingga dapat mengakibatkan terjadinya pencemaran di perairan yang dapat mengotori dan merusak fasilitas pelabuhan, membahayakan biota perairan dan mengancam ekosistem kelautan. Hal ini diakibatkan oleh kesalahan, kelalaian atau perbuatan dari anggota *P&I Member* yang bersumber dari atau diakibatkan dari terjadinya kecelakaan kapal atau karamnya kapal. Yang dimaksud sebagai bahan

¹⁵⁰ Komar Kantaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional*, (Bandung: Alumni, 1982), hal. 83-88.

pencemar dan dianggap sebagai elemen yang dapat mengancam biota laut serta diklasifikasikan sebagai jenis yang menyebabkan pencemaran laut adalah:¹⁵¹

- i) Minyak dari operasional kapal itu sendiri berikut minyak sisa yang dibuang ke laut;
- ii) Minyak yang merupakan obyek pengangkutan;
- iii) Sisa pelumas mesin yang dibuang ke laut;
- iv) Limbah kotoran kapal;
- v) Limbah makanan dan minuman;
- vi) Minyak atau limbah yang berakibat dari kecelakaan atau tumbukan kapal;
- vii) Dan lain-lain.

Namun, khusus terhadap topik dan fokus dari penelitian ini terbatas kepada kecelakaan kapal, maka dari itu, dalam hal terjadi tumbukan atau kecelakaan kapal, yang menjadi pencemaran adalah minyak berjenis *persistent* dan bersifat mengancam biota laut serta dianggap sebagai bahan yang sangat berbahaya dan dapat dipastikan akan mengancam ekosistem laut. Sehingga elemen pencemar yang menjadi titik berat penelitian ini adalah poin (vi) diatas adalah mengenai minyak atau limbah yang bersumber dari kecelakaan atau tumbukan kapal.

4.2.5. Limitasi atau Batasan dari *Protection & Indemnity Club*

Perlu diperhatikan bahwa aplikasi atau penerapan perlindungan pemilik kapal dalam hal terjadi pencemaran akibat kecelakaan kapal yang dilindungi oleh *P&I Club* juga memiliki limitasi atau pembatasan tertentu, yang meliputi:¹⁵²

1. Bahwa pengaturan *Certification of Entry* yang membuktikan keanggotaan pemilik kapal tidak serta merta menjamin perlindungan pemilik kapal dari resiko kerugian pencemaran laut dan segala tanggung gugatnya. Untuk resiko khusus ini, mutlak diperlukan adanya persetujuan yang berupa izin tertulis dari pihak *P&I Club* yang menyatakan akan memberi perlindungan atas resiko yang dimaksud.

¹⁵¹ Komar Kantaatmadja, *Ganti Rugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut*, *op.cit.*, hal. 14.

¹⁵² F.X. Sugiyanto, *Hukum Asuransi Maritim*, *op.cit.*, hal. 104

2. Jumlah kerugian untuk pembersihan atau penanggulangan bencana atas pencemaran laut akibat terjadinya kecelakaan kapal pun terbatas pada jumlah tertentu. Batasan ini ditentukan oleh keputusan *board of director* dalam pertemuan *annual general meeting* dan akan dicantumkan pada setiap *certificate of entry*.

4.3. Keadaan Pengaplikasian *Protection & Indemnity Club* di Indonesia

Meskipun *P&I Club* ini telah diterapkan dan dipraktekkan di berbagai penjuru dunia lebih dari satu setengah abad lamanya, ternyata di Indonesia masih sedikit sekali pelaku bisnis perkapalan nasional yang telah mengambil manfaat dengan menutup resiko *P&I Club*. Hampir semua pengusaha perkapalan yang melayani niaga domestik tidak melakukan pendaftaran dan menjadi bagian dari *P&I Club*, kecuali kapal-kapal samudera yang melayani perniagaan internasional dengan rute mencapai negara lain dan kapal-kapal pengangkut minyak dan peti kemas yang secara rutin melakukan niaga atau pelayaran ke negara-negara tetangga seperti Singapura, Malaysia dan Thailand. Mereka pasti tidak lupa untuk menutup tanggung jawab hukum mereka dengan *P&I Club*, karena apabila kapal tidak bisa menunjukkan *certificate of entry*, yaitu sertifikat sebagai bukti telah dilakukan penutupan tanggung jawab hukum dengan *P&I Club*, kapal-kapal tersebut tidak diperbolehkan berlabuh di pelabuhan-pelabuhan manapun di negara-negara tetangga tersebut.¹⁵³

Sejalan dengan itu, kita dapat mengerti kenapa negara tetangga tersebut mewajibkan kapal-kapal yang berlabuh di pelabuhan mereka untuk menutup tanggung gugat dengan *P&I Club*, sebab apabila kapal tidak dijamin dengan *P&I Club* dan hanya dijamin dengan asuransi *Hull & Machinery*, maka apabila terjadi pencemaran dan kewajiban untuk menyingkirkan bangkai kapal ditambah lagi dengan muatannya, maka resiko-resiko tersebut tidak dijamin dalam asuransi *Hull & Machinery*. Padahal, biaya penanggulangan pencemaran di laut dan penyingkiran bangkai kapal tersebut sangatlah mahal dan bahkan dapat melampaui dari harga kapal itu sendiri.¹⁵⁴

¹⁵³ *Ibid.*, hal. 6.

¹⁵⁴ *Ibid.*,

Oleh karena itu, tanpa *P&I Club*, perusahaan perkapalan-lah yang pertama-tama wajib untuk menanganinya. Walaupun dalam undang-undang disebutkan bahwa apabila pemilik kapal tidak dapat melaksanakannya, maka pemerintah yang akan melaksanakan penyingkiran atau pengangkatan bangkai kapal tersebut. Akan tetapi, biaya dan ongkosnya tetap akan dibebankan kepada pemilik kapal. Apabila resiko tersebut terjadi, sudah dapat dipastikan pemilik kapal atau pemerintah akan menghadapi kesulitan keuangan yang luar biasa jika pemilik kapal tidak mengasuransikan dengan *P&I Club*, terlebih lagi jika kapal yang tenggelam tersebut merupakan satu-satunya milik si pengusaha kapal. Sudah dapat dibayangkan, pemilik kapal tidak akan sanggup untuk membiayainya.¹⁵⁵

4.4. **Kewajiban *Protection & Indemnity Club* di Indonesia**

Di dalam Undang-Undang Pelayaran Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008, diantaranya Pasal 41 ayat (3), Pasal 54, Pasal 203 ayat (5), Pasal 231 ayat (2), Pasal 292, Pasal 321, Pasal 327, mengatur bahwa beberapa jenis tanggung gugat dari pengusaha pelayaran wajib untuk dijamin dengan asuransi “tanggung jawab/*liability insurance*”. Hal ini merupakan suatu keharusan dan peraturan tersebut bersifat mengikat. Semua pelaku bisnis perkapalan pun seharusnya menyadari betapa pentingnya resiko tanggung jawab keuangan yang timbul dari pengoperasian kapal.¹⁵⁶

Tanggung jawab ini sedemikian luas dan besar sehingga dirasakan perlu dan wajib dijamin dengan jenis asuransi tanggung jawab/*liability insurance*, disamping asuransi kerugian hilang/rusaknya kapal dan peralatan kapal itu sendiri yang dijamin oleh Asuransi *Hull & Machinery*.¹⁵⁷ Dengan adanya PROMINDO sebagai organisasi lokal yang menjalankan *P&I Club* dengan fungsi *P&I Club* pada umumnya, maka hal ini merupakan amanat dari UU No 17 Tahun 2008.

Walaupun Indonesia memiliki PROMINDO. Akan tetapi dalam prakteknya tidak semua perusahaan pelayaran apalagi perusahaan pelayaran yang pola niaganya hanya domestik merasa peduli meskipun terdapat sanksi pidana yang bisa diterima jika tidak mengindahkan ketentuan undang-undang tersebut.

¹⁵⁵ *Ibid.*, hal. 7.

¹⁵⁶ *Ibid.*,

¹⁵⁷ *Ibid.*,

Undang-Undang Pelayaran RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjatuhkan sanksi pidana dan denda jika pengusaha kapal mengabaikan ketentuan undang-undang tersebut, khususnya kewajiban penutupan asuransi terhadap resiko tanggung gugat. Perlu diperhatikan bahwa kewajiban penutupan asuransi tanggung jawab tersebut dalam undang-undang pelayaran bersifat wajib dan *mandatory*.¹⁵⁸

Apabila pengusaha kapal lalai dan tidak menutupnya, pemilik/operator kapal menghadapi ancaman sanksi pidana berupa ancaman hukuman badan paling lama satu tahun dan denda setinggi-tingginya Rp 200 juta rupiah (Pasal 292, Pasal 321, Pasal 327, Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008).¹⁵⁹ Menurut analisa penulis, ancaman pidana yang sedemikian ringannya menjadi sangat kontra produktif untuk memaksa implementasi Asuransi P&I terhadap perusahaan pemilik kapal. Sudah sepatutnya terdapat paksaan yang mengharuskan implementasi P&I terhadap pengguna kapal, khususnya kapal dengan tonase tertentu atau yang berfungsi sebagai pengangkut muatan yang berbahaya atau bernilai tinggi.

Walaupun Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut memberikan terobosan baru mengenai kewajiban bagi pemilik kapal yang diharuskan membayar ganti rugi dalam terjadinya pencemaran laut, namun pada faktanya tidak ada kewajiban dalam peraturan tersebut untuk memaksa pemilik atau operator kapal untuk mengasuransikan kapalnya dalam hal terjadinya kerugian yang membutuhkan pertanggunggaan. Sehingga peraturan ini tidak dapat dianggap sebagai sumber hukum yang mengharuskan adanya kewajiban pemilik kapal untuk menutup Asuransi P&I, dan oleh karenanya, pemilik kapal tetap menjalankan operasinya dengan resiko pencemaran laut bila terjadi musibah atas kapalnya tersebut.

4.5. Keanggotaan *P&I Club*

Certificate of Entry adalah bukti tertulis penutupan Asuransi P&I kapal yang telah didaftarkan untuk mendapat perlindungan Asuransi P&I, seperti halnya

¹⁵⁸ *Ibid.*,

¹⁵⁹ *Ibid.*,

polis asuransi untuk asuransi jiwa dan asuransi kerugian pada umumnya. Berbagai hal yang termuat dalam *Certificate of Entry* antara lain adalah kapan dimulainya penutupan resiko, serta data-data pokok yang diambil dari data-data yang wajib dilaporkan oleh calon *member* selaku pemilik/operator kapal. Data-data pokok ini wajib dilaporkan oleh pemilik kapal (dalam hal ini adalah calon *member*) meskipun tidak semuanya dicantumkan dalam *Certificate of Entry*. Berikut ini adalah data-data pokok tersebut:¹⁶⁰

1. Nama dan alamat lengkap pemilik, operator, atau *ship's manager* kapal yang akan dicantumkan sebagai *member*.
2. Nama kapal, nomor IMO (*International Maritime Organization*) kapal, dan nama panggilan (*call sign*) kapal.
3. Data pendaftaran kapal (*port of registry*).
4. Bendera kebangsaan kapal.
5. Klasifikasi kelas kapal (*class society*).
6. *Gross registered tonnage* (GRT) dan *net registered tonnage* (NRT) kapal.
7. Tanggal pembuatan kapal.
8. Tipe atau jenis kapal, misalnya kapal kargo atau kapal penumpang.
9. Kapasitas kapal.
10. *Trading Area*.
11. Jenis muatan, barang, atau kargo.
12. Jumlah dan kebangsaan nakhoda atau anak buah kapal (ABK), serta Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang digunakan.
13. Tipe dan luas penutupan yang dikehendaki. Hal ini termasuk besarnya nilai tanggungan sendiri (*deductible*), pembatasan jumlah maksimum tanggungan (khusus untuk resiko pencemaran laut), dan kelas penutupan resiko Asuransi P&I. Jika di kemudian hari dalam periode penutupan, terdapat kesepakatan tentang penambahan atau pengurangan resiko dari resiko yang semula telah disetujui, maka penutupan selanjutnya dikoreksi dengan penerbitan surat perubahan kondisi penutupan, yang disebut *endorsement*.

¹⁶⁰ *Ibid.*, hal. 63.

4.6. Klaim, *Reimbursement*, dan *Klaim Recovery*

4.6.1. Klaim

Klaim dalam pengertian asuransi umumnya adalah pengajuan permintaan pembayaran ganti rugi dari pihak tertanggung kepada pihak penanggung yang timbul dari hubungan perjanjian asuransi antara tertanggung dan penanggung. Pengajuan ini timbul karena adanya kejadian/kecelakaan yang menimbulkan kerugian tertanggung atas barang atau obyek asuransi bilamana resikonya termasuk sebagai resiko yang dijamin dalam polis asuransi.¹⁶¹

Dalam asuransi tanggung gugat dan asuransi tanggung gugat professional, pengertian klaim secara umum adalah tuntutan permintaan pembayaran ganti rugi dari pihak yang dirugikan kepada seseorang atau badan atas suatu perbuatan dalam menjalankan pekerjaan atau profesinya (*professional liability insurance* dan *legal liability insurance*) menyebabkan timbulnya kerugian pada pihak yang membeli jasa dan terikat kontrak dengannya atau pada orang lain yang disebabkan oleh karena suatu tindakan yang disebabkan karena kesalahan/kelalaiannya. Dengan telah ditutupnya resiko tanggung jawab hukum maupun tanggung jawab professional oleh pihak tertanggung, maka klaim atau tuntutan hukum tersebut diteruskan kepada pihak penanggung sesuai dengan ketentuan polis asuransi tanggung gugat professional atau *certificate of entry* (Asuransi P&I dan *Through Transport Liability Insurance*).¹⁶²

4.6.2. Pengajuan Klaim Ganti Rugi

Umumnya, sebagian besar masyarakat Indonesia belum merasakan pentingnya untuk menutup asuransi. Bahkan, sebagian besar masyarakat belum berorientasi pada asuransi (*not insurance minded yet*), terlebih lagi asuransi tanggung gugat professional, kecuali bagi (1) perusahaan yang menyadari bahwa perlunya untuk melindungi aset yang musnah atau rusak disebabkan kebakaran, kecelakaan, bencana alam (gempa bumi, banjir, dan sebagainya), dan kejadian lain yang bisa membuat perusahaan akan mengalami kebangkrutan jika usahanya

¹⁶¹ *Ibid.*, hal. 148.

¹⁶² *Ibid.*, hal. 149.

tidak ditutup dengan asuransi; atau (2) perusahaan yang menghadapi resiko yang kemungkinan besar menimbulkan tanggung gugat dari kegiatan usahanya.¹⁶³

Hampir tidak ada kesadaran dari masyarakat Indonesia untuk menutup resiko tanggung jawab hukum mereka dengan asuransi tanggung gugat. Hal ini mungkin juga disebabkan karena masih sedikitnya perusahaan asuransi di Indonesia yang memasarkan jenis asuransi tanggung gugat. Hanya pihak pengusaha saja yang memikirkan atau berorientasi kepada asuransi tanggung gugat. Mereka menutup resikonya dengan asuransi tanggung gugat untuk menyelesaikan klaim yang timbul akibat kesalahan/kelalaian mereka sendiri. Hal ini dapat dilihat pada pengusaha pelayaran samudera dan pengirim barang internasional (*freight forwarder*) yang menutup resikonya, seperti resiko timbulnya tuntutan ganti rugi dari pemilik muatan apabila alat angkut mengalami kecelakaan, tuntutan masyarakat yang dirugikan sehubungan dengan timbulnya pencemaran dari kegiatan usahanya, dan lain-lain.¹⁶⁴

Didasari dengan banyaknya pengalaman *member* asuransi (pihak tertanggung) di Indonesia yang mengalami kesulitan dalam penyelesaian klaim jika terjadi suatu musibah akibat banyaknya prosedur penyelesaian klaim, maka hal ini menyebabkan kesadaran masyarakat untuk berasuransi menjadi semakin rendah. Tidak ada maksud dari penulis untuk membela perusahaan asuransi. Sebenarnya tindakan yang perlu dilakukan untuk menyelesaikan masalah klaim bukanlah sesuatu pekerjaan yang rumit dan sulit, asalkan pihak tertanggung melaksanakan pedoman yang diatur oleh ketentuan dalam polis yang diterbitkan oleh asuransi dan segera melengkapi dokumen pendukung klaim.¹⁶⁵

Berikut, secara umum disuguhkan dokumen pendukung klaim yang dibutuhkan untuk penyelesaian klaim:¹⁶⁶

1. Polis asli. Apabila polis belum diterbitkan, maka cukup dengan *fixture note*.
2. Laporan kejadian yang resikonya dijamin oleh polis yang bersangkutan secepatnya begitu kejadian diketahui. Biasanya, dalam polis

¹⁶³ *Ibid.*,

¹⁶⁴ *Ibid.*,

¹⁶⁵ *Ibid.*, hal. 150.

¹⁶⁶ *Ibid.*,

disebutkan, laporan kejadian paling lambat diterima 3 (tiga) hari setelah kejadian. Laporan ini dapat disampaikan melalui *broker* asuransi, agen, atau langsung kepada perusahaan asuransi. Sebutkan nama tertanggung, tanggal, waktu, tempat, dan sebab kejadian secara jelas dan terperinci.

3. Sebutkan perkiraan nilai kerugian yang diderita. Ambil foto dan siapkan sketsa barang-barang yang rusak sebagai akibat langsung maupun tidak langsung dari kejadian tersebut.
4. Apabila tidak dapat membuat sendiri laporan terperinci, segeralah tunjuk *independent surveyor*. Laporkan dan minta persetujuan asuransi tentang penunjukannya. Apabila asuransi yang menunjuk *independent surveyor*, instruksikan kepada surveyor untuk melakukan *survey* dan memberikan hasilnya beserta faktur kepada pihak tertanggung. Perusahaan asuransi akan menerima dokumen ini dalam bentuk salinan (*copy*).
5. Kumpulkan bukti-bukti pengeluaran biaya yang langsung berkenaan dengan kejadian tersebut. Biaya yang timbul untuk mencegah kerusakan agar tidak meluas, termasuk faktur dari *independent surveyor* sebagai biaya tambahan yang dapat diminta penggantian kerugiannya kepada perusahaan asuransi.
6. Dalam asuransi kerugian yang menanggung hilang/rusaknya *property*, mintalah perusahaan asuransi untuk segera menyelesaikan pembayaran klaim jika tertanggung sudah melengkapi dengan dokumen pendukung.

4.6.3. Pengajuan Klaim dalam *P&I Club*

Prosedur pengajuan klaim pada dasarnya tidaklah berbeda, yaitu memerlukan dokumen pendukung klaim sebagai bukti bahwa *member* selaku pemilik/operator kapal (tertanggung) secara sah/legal diharuskan membayar ganti rugi kepada pihak lain sebagai akibat dari kesalahan/kelalaiannya. Dokumen pendukung juga membuktikan bahwa *member* telah serta merta menyelesaikan

kewajibannya dalam hal ini pembayaran klaim secara tuntas. Dokumen pendukung ini seperti faktur dan kuitansi serta *claim release*.¹⁶⁷

Pada prinsipnya klaim asuransi *P&I* yang dianggap sah atau legal jika tergolong sebagai tanggung gugat, dimana dalam kategori tersebut yang dianggap sah atau legal adalah sebagai berikut:¹⁶⁸

1. Ketetapan final/putusan tetap dari pengadilan negeri yang bersifat mengikat.
2. Ketetapan final dari Arbitrase (*Arbitration Award*) jika kedua belah pihak sepakat untuk menyelesaikan persengketaan melalui Badan Arbitrase.
3. Penyelesaian final dari klaim (*final claim settlement*) atas klaim yang dapat diselesaikan secara musyawarah dengan persyaratan bahwa penyelesaian klaim tersebut telah mendapat persetujuan dari *P&I Club* atau melalui *local correspondent*.

Perlu disadari, perjanjian asuransi *P&I* adalah jenis asuransi tanggung gugat atau penggantian kerugian, yaitu *member* hanya berhak menerima *reimbursement* dari *P&I Club* setelah *member* mendapatkan pembebasan kewajiban dari pihak ketiga atau *claimant*. Terdapat pengecualian, yaitu dalam masa pertanggungan atau tahun tutup buku (*underwriting year*), *member* mengalami kebangkrutan, maka penuntut klaim bisa melakukan tuntutan langsung kepada *P&I Club*.¹⁶⁹

4.6.4. Pembayaran Klaim Ganti Rugi (*reimbursement*)

Berbeda dengan asuransi *P&I*, asuransi kerugian umum atas hilang/rusaknya *property* yang diasuransikan, dimana pembayaran oleh perusahaan asuransi (penanggung) atas klaim kerugian yang diajukan oleh tertanggung setelah bukti yang diperlukan cukup dan kerugian termasuk ke dalam resiko yang dijamin, maka penanggung akan langsung menyelesaikan masalah pembayaran klaim kepada tertanggung.¹⁷⁰

¹⁶⁷ *Ibid.*, hal. 151.

¹⁶⁸ *Ibid.*,

¹⁶⁹ *Ibid.*, hal. 152.

¹⁷⁰ *Ibid.*,

Tetapi dalam asuransi P&I yang ditujukan terutama terhadap kerugian pihak ketiga (*third party liabilities*) berlaku prinsip *paid to be paid*, dimana *member* harus menyelesaikan terlebih dahulu penyelesaian klaim dan melakukan pembayaran kepada pihak penuntut klaim yang sesungguhnya. Kemudian *member* (pihak tertanggung) bisa mengajukan *reimbursement* atas klaim yang telah diselesaikannya dan dibayarkannya, kepada *P&I Club* atau pihak asuransi P&I (penanggung), dengan memperhitungkan nilai *deductible* yang berlaku.¹⁷¹

Untuk memenuhi ketentuan tersebut, sebelum *member* menyelesaikan klaim, *member* harus memperoleh persetujuan terlebih dahulu dari *P&I Club*, baik secara langsung atau melalui *local correspondent*. *Member* bisa menyelesaikan pembayaran klaim jika sudah mendapatkan persetujuan dari *P&I Club*. Dengan bukti pembayaran (faktur dan/atau kuitansi), *member* diharuskan meminta surat pernyataan yang ditandatangani oleh penuntut klaim yang menyatakan klaim sudah tuntas dan tidak akan ada lagi tuntutan untuk kejadian tersebut, dikenal sebagai “*claim release*”, yang ditandatangani oleh penuntut klaim. Setelah semua dokumen pendukung ini terkumpul, maka *member* dapat mengajukan *reimbursement* kepada *P&I Club*.¹⁷²

4.6.5. Klaim Recovery terhadap pihak ketiga yang bersalah

Apabila dalam penyelidikan terjadinya kejadian/kecelakaan yang dialami oleh *member P&I Club* terjadi karena sepenuhnya atau sebagian merupakan kesalahan/kelalaian pihak lain, atau dengan kata lain *member* mempunyai hak untuk melakukan klaim kepada pihak lain, maka asuransi P&I berhak untuk melakukan pengendalian klaim (*claim recovery*), yaitu timbulnya hak subrogasi untuk menuntut kerugian yang diderita membeinya sebagai akibat kesalahan/kelalaian dari pihak lain sehingga menyebabkan kerugian kepada *member*.¹⁷³ Mengingat penyelesaian klaim pada asuransi tanggung jawab tidak mudah dan memerlukan waktu yang lama, *member* harus selalu mengingat bahwa jangka waktu untuk penyelesaian klaim terbatas pada ketentuan kadaluwarsa. Jadi, *member* harus memperhatikan masa jatuh tempo supaya klaim tidak gugur (karena

¹⁷¹ *Ibid.*,

¹⁷² *Ibid.*,

¹⁷³ *Ibid.*, hal. 153.

lewatnya masa jatuh tempo). *Member* sebaiknya mengajukan perpanjangan waktu dari pihak lawan sebelum masa jatuh tempo.¹⁷⁴

Sebagai upaya untuk menjaga agar klaim atau tuntutan hukum tersebut tidak gugur sehubungan dengan lewatnya jangka waktu yang telah diatur dalam perundang-undangan, sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, maka pihak yang mempunyai kepentingan bisa meminta persetujuan perpanjangan waktu dari pihak dimana member sedang mengajukan tuntutan hukum. Apabila tidak disetujui, maka pihak yang mempunyai kepentingan dapat mengajukan gugatan hukum melalui pengadilan negeri untuk menjaga agar klaim atau tuntutan tidak gugur.¹⁷⁵ Dengan diterima dan terdaftarnya gugatan di pengadilan negeri, maka klaim atau tuntutan hukum tersebut akan tetap berlaku, tidak menjadi kadaluwarsa hingga putusan pengadilan negeri yang bersifat tetap dijatuhkan.¹⁷⁶

Dengan selesainya pembayaran klaim kepada *member*, maka *P&I Club* akan dibebaskan dari segala tanggung jawab atas klaim yang bersangkutan. Akan tetapi, tidak demikian halnya dengan proses *claim recovery*. Asuransi P&I dengan hak subrogasi akan terus mengusahakan *claim recovery* dari pihak yang dinilai secara sah dan legal dinyatakan bersalah atas terjadinya kecelakaan. Hak untuk mengajukan klaim ini sepenuhnya akan beralih kepada *P&I Club* jika pembayaran klaim telah diselesaikan dan diterima oleh *member*. Namun demikian, pengajuan klaim ini (sehubungan dengan *claim recovery*) pertama-tama akan menjadi kewajiban *member* sebelum beralih kepada *P&I Club*.¹⁷⁷

4.6.6. *Salvage Value*

Pengertian umum *salvage* adalah pertolongan atau upah pertolongan, baik dalam status menolong ataupun ditolong. *Salvage value* dalam dunia perasuransian, khususnya dalam asuransi *Hull & Machinery* dan asuransi *Marine Cargo*, adalah barang milik tertanggung yang berhasil diselamatkan sehubungan dengan terjadinya kejadian/kecelakaan dan masih memiliki nilai untuk dijual. Jadi, dengan diselesaikannya *reimbursement* oleh pihak asuransi kepada

¹⁷⁴ *Ibid.*,

¹⁷⁵ *Ibid.*, hal. 144.

¹⁷⁶ Lihat Pasal 741-746 KUHD mengenai ketentuan Kadaluwarsanya suatu tuntutan hukum.

¹⁷⁷ F.X. Sugiyanto, *Hukum Asuransi Maritim, op.cit.*, hal. 153.

tertanggung, hak kepemilikan atas barang tersebut berpindah kepada penanggung atau pihak asuransi.¹⁷⁸ Apabila ada bunga yang diperoleh dari hasil penjualan barang-barang tersebut, maka hasilnya akan diperhitungkan secara prorata antara *member* dan *P&I Club*.¹⁷⁹

4.7. Organisasi P&I Club di seluruh dunia¹⁸⁰

1. *American Steamship Owner's Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.*
2. *Assuranceforeningen Gard (Gjensidig)*
3. *Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)*
4. *The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited.*
5. *The Japan Ship Owner's Mutual Protection & Indemnity Association.*
6. *Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association.*
7. *The London Steam Ship Owner's Mutual Insurance.*
8. *The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited, Association Limited.*
9. *The Newcastle Protection and Indemnity Association.*
10. *The North of England Protection and Indemnity Association Limited.*
11. *The Standard Steamship Owner's Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited.*
12. *The Standard Steamship Owner's Protection and Indemnity Association (Europe) Limited.*
13. *The Standard Steamship Owner's Protection and Indemnity Association Limited.*
14. *The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited.*
15. *The Steamship Mutual Underwriting Association (Europe) Limited.*
16. *The Steamship Mutual Underwriting Association Limited.*
17. *Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club).*
18. *The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association*

¹⁷⁸ *Ibid.*,

¹⁷⁹ *Ibid.*,

¹⁸⁰ *Ibid.*, hal. 18.

19. *The West of England Shipowners Mutual Insurance Association*
20. *The Sunderland Steamship Protection and Indemnity Association.*
21. *The Shipowner's Mutual Protection and Indemnity Association*

4.7.1. Organisasi *P&I Club* di Indonesia

Pendirian *P&I Club* di Indonesia baru terbentuk belakangan ini, tepatnya pada tanggal 28 Oktober 2010 yang lebih dikenal dengan nama PROMINDO (Perkumpulan Proteksi Maritim Indonesia) sebagai Perkumpulan *P&I* Indonesia. Seperti dijelaskan sebelumnya dan telah dianalisa, mirip dengan organisasi *P&I Club* di negara lain, kontribusi anggotanya pun dikenal dengan nama “*Call*” dan bukan bagian dari Premi, sedangkan bukti keanggotaan dan jenis perlingkungannya juga dikenal dengan nama *Certificate of Entry*. Adanya PROMINDO membuktikan bahwa Indonesia mengalami kemajuan drastis dalam hal perlindungan terhadap gugatan pihak ketiga (kerugian) termasuk didalamnya kerugian akibat terjadinya pencemaran laut.¹⁸¹ Apa yang menjadi tanggung jawab dari PROMINDO pada hakikatnya perlindungan dari kerugian dan gugatan pihak ketiga sekaligus menutup asuransi yang tidak menjadi bagian dari *Hull & Machinery Insurance*. Sehingga secara sifat, PROMINDO memiliki kesamaan dengan *P&I Club* pada umumnya di negara-negara lain.

4.8. Praktik Asuransi Maritim

Sebagaimana telah dijelaskan di dalam Bab 3 sebelumnya mengenai berbagai jenis asuransi maritim yang terdapat di Indonesia secara umum, sub-bab ini akan membahas mengenai aplikasi serta praktik asuransi maritim secara khusus yang terbagi dalam 3 aspek penting; *Hull & Machinery Insurance*, *Cargo Insurance* dan *Protection & Indemnity Club (P&I Club)*.

4.8.1. *Hull & Machinery Insurance*

Sebagaimana dijelaskan sebelumnya pada Bab 3, Asuransi *Hull & Machinery* adalah jenis asuransi pertanggunggaan yang paling mendasar dan

¹⁸¹ <http://proteksimaritimindonesia.com/>, Pengukuhan Pengurus PROMINDO diambil dari website Proteksi Maritim Indonesia, diakses tanggal 10 Juni 2012.

menjadi kewajiban pemilik kapal serta pada hakikatnya merupakan asuransi yang paling mendasar terhadap kapal itu sendiri yang terancam resiko dari aktivitas atau operasional kapal tersebut. Yang menjadi pertanggung dalam penutupan asuransi jenis *Hull & Machinery* ini termasuk namun tidak terbatas kepada:

- 1) Kerangka atau tubuh kapal yang menjadi bagian utama kapal termasuk dak kapal dan *frame* kapal.
- 2) Mesin induk kapal (*engine*) dan termasuk didalamnya mesin-mesin pendukung serta mesin penggerak kapal.
- 3) Mesin bantu (*auxiliary engine*) yang termasuk mesin palka, bongkar muat dan lain-lain.
- 4) Kerugian umum yang ditanggung demi menyelamatkan kapal dari kerugian yang lebih besar (*General Average*); dalam penentuan terjadinya (*General Average*) maka dikenal 2 (dua) macam kerugian yaitu: Pengorbanan dan Biaya yang harus dikeluarkan.¹⁸² Apabila bagian dari kapal atau sebagian barang sengaja dilakukan atau dikorbankan untuk kepentingan penyelamatan yang lain yang bernilai lebih besar, hal tersebut dikenal dengan nama pengorbanan. Namun apabila dilakukan pengeluaran biaya untuk penyelamatan, maka hal itu dikenal dengan nama biaya pengeluaran.
- 5) *Salvage value* dalam dunia perasuransian, khususnya dalam asuransi *Hull & Machinery* dan asuransi *Marine Cargo*, adalah barang milik tertanggung yang berhasil diselamatkan sehubungan dengan terjadinya kejadian/kecelakaan dan masih memiliki nilai untuk dijual.

4.8.1.1. Penentuan Premi dalam *Hull & Machinery Insurance*

Dalam menentukan nilai premi atas penutupan asuransi *Hull & Machinery Insurance*, penanggung/perusahaan asuransi mempertimbangkan hal-hal berikut dibawah ini yang dianggap oleh penulis sebagai faktor penentu resiko:

- 1) Harga Kapal atau Nilai Kapal: harga kapal merupakan faktor penting dari nilai pertanggung, sehingga menjadi perhatian yang sangat penting bagi perusahaan asuransi sebagai penanggung.

¹⁸² J. Tinggi Sianipar, *Asuransi Pengangkutan Laut (Marine Insurance)*, *op.cit.*, hal. 353.

- 2) Jenis Kapal: jenis kapal menjadi sangat penting karena resiko dari setiap kapal berbeda dari jenis lainnya, dalam kasus atau contoh penelitian ini, kapal jenis tanker jelas memiliki resiko yang lebih besar dari jenis kapal kargo yang resikonya lebih kecil.
- 3) Bobot Kapal: ukuran kapal menentukan dan berkaitan erat dengan nilai kapal yang dimaksud.
- 4) Area Operasi Kapal: apabila kapal tersebut memiliki cakupan operasi yang luas dan mencakup daerah konflik dan berbahaya (rawan pembajakan) maka resiko atas kerusakan atau pembajakan menjadi lebih tinggi. Termasuk apabila daerah tersebut memiliki tingkat navigasi yang sulit, maka resiko tersebut menjadi tinggi dan oleh karena itu nilai premi menjadi terpengaruh.
- 5) Bendera Kapal & Badan Klasifikasi: asuransi menilai bendera dari mana kapal tersebut berasal serta dari Badan Klasifikasi Kapal tersebut terdaftar yang oleh karenanya berkaitan erat dengan nilai asuransi dari kapal yang akan menjadi tertanggung.
- 6) Tahun Pembuatan: hal ini menjadi penting karena usia kapal dapat menentukan seberapa barunya peralatan, mesin dan tubuh kapal, semakin tua kapal tersebut, maka resiko kerusakan menjadi besar dan mempengaruhi nilai premi.

4.8.2. *Cargo Marine Insurance*

Asuransi ini dikenal juga dengan nama Asuransi Angkutan Barang (Pengangkutan Barang) dan mencakup asuransi multimoda dan kapal laut merupakan salah satu dari proses transportasi itu sendiri. Asuransi Pengangkutan adalah asuransi yang memberikan jaminan ganti rugi kepada Tertanggung yang timbul karena bahaya dan/atau kecelakaan/kerugian yang terjadi selama pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat lainnya, terutama dengan alat pengangkutnya seperti kapal laut, truck, kereta api, pesawat udara atau kapal-kapal danau/sungai sesuai dengan kelaziman pada perdagangan.¹⁸³ Penelitian ini tidak menggaris bawahi secara khusus mengenai Asuransi Pengangkutan Barang

¹⁸³ <http://www.asuransiraya.com/content/product/detail.php?id=1&l=1>, Definisi dari Asuransi pengangkutan Barang, diakses tanggal 11 Juli 2012.

ini, karena umumnya yang menjadi bertanggung dalam asuransi ini adalah pemilik barang dan bukan pemilik kapal, sehingga kepentingan pemilik kapal atas kargo atau muatan tidak sebesar pemilik muatan itu sendiri (*minimum insurable interest*).

4.8.2.1. Jenis Asuransi Pengangkutan Barang Laut

Dalam menentukan jenis asuransi pengangkutan barang (kargo) melalui laut, maka harus dipertimbangkan beberapa jenis asuransi tersebut, yang pada umumnya termasuk jenis berikut dibawah ini:¹⁸⁴

- 1) *Total Loss Only* (TLO): asuransi ini hanya mencakup atau menanggung apabila barang bertanggung hilang pada saat diangkut oleh kapal, jenis asuransi ini tidak menjamin kerusakan dan terbatas hanya pada kehilangan.
- 2) *Institute Cargo Clause "C"* (Kode: ICC "C"): Menjamin kerugian/kerusakan atas barang yang dipertanggung sebagai akibat alat angkutnya mengalami suatu kecelakaan seperti: tabrakan, terguling, tergelincir, terbalik, kebakaran/peledakan, kapal kandas/tenggelam.
- 3) *Institute Cargo Clause "B"* (Kode: ICC "B"): Menjamin seperti pada klausula ICC "C" dilengkapi dengan jaminan resiko gempa bumi, letusan gunung berapi, sambaran petir, masuknya air kedalam alat angkut peti kemas.
- 4) *Institute Cargo Clause "A"* (Kode: ICC "A") Menjamin kerugian seperti pada klausula ICC "B" namun diperluas dengan risiko pencurian.

4.8.3. *Protection & Indemnity Club (Insurance)*

Secara umum *P&I Club* merupakan perkumpulan atau organisasi atau asosiasi yang bertujuan untuk memberikan perlindungan pertanggung jawaban bagi pihak ketiga dalam hal terjadi kerugian akibat tuntutan dari pihak ketiga. Di dalam Undang-Undang Pelayaran Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008, diantaranya Pasal 41 ayat (3), Pasal 54, Pasal 203 ayat (5), Pasal 231 ayat (2),

¹⁸⁴ <http://www.asuransi-slu.co.id/document/MC%20INSURANCE.pdf>, *Jenis Asuransi pengangkutan Barang yang termasuk dalam Kargo Pengangkutan Laut*, diakses tanggal 11 Juli 2012.

Pasal 292, Pasal 321, Pasal 327, mengatur bahwa beberapa jenis tanggung gugat dari pengusaha pelayaran wajib untuk dijamin dengan asuransi “tanggung jawab/*liability insurance*”. Semua pelaku bisnis perkapalan pun seharusnya menyadari betapa pentingnya resiko tanggung jawab keuangan yang timbul dari pengoperasian kapal.¹⁸⁵ Jenis asuransi ini menjamin segala macam jenis resiko tanggung gugat (*liability insurance*) yang dialamatkan kepada pemilik atau operator kapal sebagai konsekuensi dari tanggung jawab pelaksana perkapalan. Mengenai hal-hal yang ditanggung dan menjadi resiko bagian dari *P & I Club* ini telah dibahas secara umum sebelumnya, khususnya pada sub-bab 4.2.3 penelitian ini. Namun sebagai pelengkap, penulis akan menjabarkan pengecualian atas pertanggungan yang diberikan oleh *P&I Club* yang meliputi hal berikut:

- 1) Jika klaim berdasarkan pada kerusakan atas dasar suatu hal yang termasuk dalam perlindungan *Hull & Machinery insurance* sehingga dalam hal ini terdapat pencegahan terjadinya ganti kerugian ganda (*Double Insurance*).
- 2) Pemilik kapal gagal atau tidak melakukan langkah-langkah pencegahan yang semestinya dilakukan serta tidak mentaati peraturan yang berlaku dan seharusnya dilakukan oleh pemilik kapal.
- 3) Pemilik kapal tidak mengamankan kapal padahal bahaya yang mengancam dapat diperkirakan, sehingga dapat dihindari oleh pemilik kapal
- 4) Pertanggungan tidak diperbolehkan oleh peraturan perundang-undangan.

¹⁸⁵ F.X. Sugiyanto, *Hukum Asuransi Maritim, op.cit.*, hal. 7.

Bab V

Penutup

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan serta analisa menyeluruh yang dilakukan oleh penulis, maka penulis telah menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut untuk menjadi 3 (tiga) poin utama dari kesimpulan isi pembahasan penelitian ini:

1. Bahwa berdasarkan analisa mengenai bermacam-macam tanggung jawab yang bersumber pada tiga hal utama yaitu: pertanggungjawaban berdasarkan pada kesalahan, pertanggung jawaban tanpa unsur kesalahan, dan pertanggung jawaban mutlak (absolut), maka dapat disimpulkan sifat dari industri perkapalan dan pengangkutan/angkutan laut, harus mewajibkan adanya perlindungan hukum kepada para pihak yang berkepentingan mengingat besarnya resiko nilai kerugian industri tersebut yang mungkin saja dapat terjadi, biaya operasional, kepentingan para pihak, bahaya dari muatan yang diangkut (untuk kapal pengangkut minyak atau bahan kimia lainnya) serta banyak pertimbangan lainnya. Berdasarkan ketentuan instrumen hukum nasional serta internasional, maka kewajiban perlindungan lingkungan laut dari bahaya pencemaran yang bersumber dari tubrukan kapal, maka jenis pertanggungjawaban yang diadopsi adalah jenis pertanggung jawaban mutlak tanpa unsur kesalahan (*strict liability*), dimana seluruh tindakan pencemaran adalah menjadi tanggung jawab perusahaan atau pemilik kapal tersebut atau operator kapal tersebut. Hal ini secara jelas diatur dalam Pasal 11 Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 mengenai penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut *juncto* Pasal 231 ayat (2) dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengenai harusnya implementasi asuransi di dunia perkapalan *juncto* Pasal 88 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup yang mengatur tentang *strict liability* itu sendiri, yang dalam hal ini untuk mengantisipasi kemungkinan terjadinya pencemaran

lingkungan hidup di laut yang bersumber dari tubrukan kapal. Selain itu adopsi CLC 1969/1992 beserta konvensi Hukum Laut 1982 (UNCLOS 1982) sebagai bagian dari instrumen hukum nasional juga menjelaskan dan mengatur mengenai bagaimana sifat dari industri maritim dan perkapalan itu sendiri untuk memberikan perlindungan kepada pihak eksternal dalam hal ini lingkungan, mengingat bahwa tanggung jawab pemilik atau operator kapal adalah tanggung jawab mutlak tanpa perlu adanya pembuktian atas unsur kesalahan apabila sampai terjadi pencemaran lingkungan hidup di laut akibat tubrukan kapal (di luar PMH/*tort* sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 87 *jis* Pasal 97-100 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup).

2. Asuransi sebagaimana telah dijelaskan dalam Penelitian ini merupakan bentuk sistem yang memberikan perlindungan kepada resiko melalui skema pembayaran iuran yang kita kenal dengan nama premi, namun apabila terjadi resiko atau kecelakaan, maka si tertanggung pembayar premi akan mendapat pertanggungan sesuai dengan nilai pertanggungan yang diperjanjikan di dalam polis (sesuai isi polis). Asuransi kerugian kelautan di laut secara umum terbagi atas 3 (jenis), yaitu: (1) Asuransi *Hull & Machinery* yang memberikan perlindungan atas tubuh kapal beserta mesin-mesin kapal, juga perlindungan terhadap pihak ketiga (walaupun tidak penuh) terhadap kapal lain yang ditabrak oleh kapal yang di-*cover* oleh Asuransi tersebut, (2) asuransi kargo (muatan) yang memberikan perlindungan terhadap kargo itu sendiri, dan (3) Asuransi *Protection & Indemnity* yang memberikan perlindungan atas resiko-resiko yang tidak di-*cover* oleh asuransi *hull & machinery* dan asuransi kargo (muatan). Selain ketiga jenis asuransi *utama* tersebut juga terdapat jenis asuransi: (4) *increased value insurance* atau sering yang disebut juga dengan nama *disbursement insurance* dan (5) asuransi uang tambang (*freight insurance*) yang memberikan perlindungan atas kehilangan penghasilan/pendapatan akibat dari wanprestasi yang disebabkan oleh kecelakaan kapal di laut.

3. Menilik dan mempertimbangkan bahwa pada saat ini asuransi *P&I Club* adalah jenis asuransi yang paling komprehensif dalam memberikan perlindungan terhadap pihak ketiga yang diluar daripada mereka-mereka yang ditanggung dalam Asuransi jenis *Hull & Machinery* dan juga Asuransi Kargo, utamanya dalam menghadapi masalah pencemaran lingkungan hidup di laut akibat tabrakan kapal, maka Penulis menganggap bahwa asuransi jenis ini sangat penting dan sudah selayaknya diterapkan dalam dunia industri Pelayaran & Perkapalan di Indonesia.

5.2. Saran

Terhadap permasalahan mengenai implementasi asuransi kerugian maritim sebagai bagian pemecahan masalah terhadap kerugian lingkungan hidup di laut akibat kecelakaan kapal sebagai bagian dari tanggung jawab pemilik kapal, maka penelitian ini mengajukan 3 (tiga) saran utama untuk dipertimbangkan:

1. Izin Pelayaran sudah seharusnya berjalan secara sinkron, bersamaan, dan konsisten dengan penutupan asuransi, sehingga, tanpa adanya penutupan asuransi kerugian maritim yang lengkap (*H&M & P&I*), maka izin pelayaran tidak dapat dijalankan atau diberikan kepada perusahaan pelayaran dalam hal ini pemilik kapal untuk menjalankan kegiatan usahanya. Hal ini telah berhasil diberlakukan terhadap izin usaha di darat yang terintegrasi dengan izin lingkungan (sebagaimana pola penerapan asas-asas umum pemerintahan yang baik yang membedakan antara undang-undang lingkungan yang lama dengan undang-undang lingkungan yang baru), sehingga dalam undang-undang lingkungan yang baru, izin usaha tidak dapat diberikan tanpa adanya izin lingkungan. Konsep dan prinsip ini dapat pula diterapkan di dalam dunia pelayaran dan perkapalan Indonesia dalam hal pemberian izin usaha pelayaran, *disamping surat-surat pas kapal yang lengkap*.
2. Sanksi dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran terhadap tidak dilakukannya penutupan asuransi tanggung

gugat sangatlah lemah (ancaman maksimal 1 tahun penjara dan denda maksimal sebesar 200 juta rupiah), sehingga tidak membuat pelaku usaha perkapalan rela untuk menutup skema asuransi tanggung gugat secara lengkap (dalam hal ini utamanya asuransi *P&I Club*) sebagai salah satu skema perlindungan yang paling penting terhadap adanya ancaman resiko pencemaran lingkungan hidup di laut yang mungkin saja terjadi.

3. Asuransi kerugian maritim (jenis *H&M* serta *P&I*) harus disosialisasikan sehingga memaksa pelaku industri pelayaran dan perkapalan di Indonesia untuk menerapkan penutupan asuransi jenis ini (*di luar asuransi kargo*, karena biasanya asuransi kargo *sudah* diurus oleh pemilik kargo) untuk melindungi kapal dari bahaya kerugian (baik itu kerugian terhadap badan kapal atau pun kerugian akibat pencemaran lingkungan hidup di laut).
4. Adanya perkumpulan *P&I Club* di Indonesia adalah merupakan sebagai langkah awal yang bagus untuk perkembangan industri dunia kemaritiman di Indonesia, sehingga kapal-kapal Indonesia cukup menjadi bagian dari *P&I Club* di Indonesia, dan bukan menjadi bagian dari *P&I Club* di negara lain, hanya saja pada awalnya perlu diperhatikan juga kesanggupan dari P&I yang baru berdiri ini agar disesuaikan dengan kemampuannya dalam menutup pertanggung jawaban kapal. Hanya saja sebenarnya *P&I Club* ini *bukan insurance company* melainkan hanya perkumpulan para pemilik kapal saja yang membayarkan iuran tahunannya. Jadi penulis merasa bahwa Indonesia sebenarnya bisa asal para pemilik kapalnya konsisten dalam mendirikan organisasi klub ini. Untuk kepentingan di masa mendatang. Sebaiknya dimulai dari sekarang didirikannya dengan masing-masing pemilik kapal di Indonesia menyisihkan sebagian dari pendapatannya dalam bentuk iuran tahunan untuk dapat dikelola oleh klub untuk kepentingan kapal-kapal di Indonesia di masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

I. Buku

Agustina, Rosa. *Perbuatan Melawan Hukum*. Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Indonesia Program Pascasarjana, 2003.

Danusaputro, Munadjat. *Hukum Lingkungan (Buku V: Sektor)*. Bandung: Binacipta, 1986.

Fuady, Munir. *Perbuatan Melawan Hukum: Pendekatan Kontemporer*. Cetakan Ketiga. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2010.

Hardjasoemantri, Koesnadi. *Hukum dan Lingkungan Hidup di Indonesia*. Cetakan Kedua. Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Indonesia Program Pasca Sarjana, 2001.

Kantaatmadja, Komar. *Ganti Rugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut*. Bandung: Alumni, 1981.

Kantaatmadja, Komar. *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional*. Bandung: Alumni, 1982.

Mertokusumo, Sudikno. *Penemuan Hukum: Sebuah Pengantar*. Yogyakarta: Liberty, 2001.

Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Asuransi Indonesia*. Cetakan Kelima. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2011.

Posner, Richard A. *Economic Analysis of Law*. Canada: Little Brown & Company, 1986.

Salim, H.S. *Hukum Kontrak: Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*. Cetakan Ketiga. Jakarta: Sinar Grafika, 2006.

Sastrawidjaja, M. Suparman. *Aspek-Aspek Hukum Asuransi dan Surat Berharga*. Bandung: Alumni, 1997.

Sianipar, J. Tinggi. *Asuransi Pengangkutan Laut (Marine Insurance): Prinsip-Prinsip Pokok Dalam Melaksanakan Penutupan Dan Pengurusan Claim Asuransi*. Edisi Ketiga. Jakarta: Bastela Indah Prinindo, 1990.

Sodik, Dikdik Mohamad. *Hukum Laut Internasional & Pengaturannya di Indonesia*. Bandung: PT. Refika Aditama, 2011.

Soengeng, Wartini. *Pendaftaran Kapal Indonesia*. Bandung: PT. Eresco, 1988.

Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*. Ed. 1. Cet. 11. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2009.

Sudjatmiko, F.D.C. *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: Akademika Pressindo, 1979.

Sugiyanto, F.X. *Hukum Asuransi Maritim: Protection & Indemnity (P&I) Insurance*. Cet. Kesatu. Jakarta: Salemba Humanika, 2009.

Suherman, Ade Maman. *Pengantar Perbandingan Sistem Hukum*. Cet. 1. Jakarta: PT. Raja Grafindo, 2004.

II. Undang-Undang serta Konvensi Internasional

Indonesia (a), *Undang-Undang tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea*. UU No. 17 Tahun 1985. LN No. 76 Tahun 1985. TLN No. 3319.

Indonesia (b), *Undang-Undang tentang Usaha Perasuransian*. UU No. 2 Tahun 1992. LN No. 13 Tahun 1992. TLN No. 3467.

Indonesia (d), *Undang-Undang tentang Pelayaran*. UU No. 17 Tahun 2008. LN No. 64 Tahun 2008. TLN No. 4849.

Indonesia (c), *Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*. UU No. 32 Tahun 2009. LN No. 140 Tahun 2009. TLN No. 5059.

Indonesia (e), *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [Burgerlijk Wetboek]*. Diterjemahkan oleh Prof R. Subekti, S.H. dan R. Tjitrosudibio. Jakarta: Pradnya Paramita, 2007.

Indonesia (f), *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang [Wetboek Van Koophandel]*. Diterjemahkan oleh Prof. R. Subekti, S.H. dan R. Tjitrosudibio. Jakarta: Pradnya Paramita, 2008.

Keputusan Presiden Nomor 41 Tahun 1998. Tentang: Pencabutan Keputusan Presiden Nomor 19 Tahun 1978 Tentang: Pengesahan *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* 1971.

Keputusan Presiden Nomor 52 Tahun 1999. Tentang: Pengesahan *Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* 1969 (Protokol 1992 Tentang

Perubahan Terhadap Konvensi Internasional Tentang Tanggung Jawab Perdata Untuk Kerusakan Akibat Pencemaran Minyak 1969.

Konvensi Hukum Laut. *United Nations Convention on the Law of the Sea* [UNCLOS] 1982.

III. Jurnal

M. Ramdan Andri G. W. “*Masalah Ganti Kerugian dalam Penegakan Hukum Lingkungan secara Perdata: Beberapa Analisis atas teori Pertanggungjawaban (Liability theories), Asuransi, dan dana Ganti-Kerugian*”. *Jurnal Hukum Lingkungan*. Tahun V No. 1/1999: 3.

IV. Artikel

Departemen Kelautan & Perikanan Indonesia. *Evaluasi Kebijakan dalam Rangka Implementasi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982) di Indonesia*. Dewan Kelautan Indonesia. Jakarta: 2008.

Universitas Indonesia. “*Evaluasi dan Resolusi Penerapan Asas Cabotage dalam Rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional sebagai Lokomotif Kebangkitan Ekonomi Bangsa*”. *INFACO Iluni FTUI*. Makalah disampaikan dalam Pertemuan *Indonesian Cabotage Advocation Forum*. Ikatan Alumni Fakultas Teknik Universitas Indonesia. Depok, 1 Januari 2011.

V. Internet

Letak & Keadaan Geografis Indonesia,

http://file.upi.edu/Direktori/FPIPS/JUR._PEND._GEOGRAFI/195502101980021-DADANG_SUNGKAWA/letak_Indonesia.pdf,

diakses tanggal 4 April 2012.

Tanggung Jawab Pemilik Kapal Tanker dalam Pencemaran Minyak di Laut yang bersumber dari Kapal Tanker,

<http://elibrary.ub.ac.id/bitstream/123456789/20249/1/Tanggung-Jawab-Pemilik-Kapal-Tanker-Dalam-Pencemaran-minyak-di-laut-yang-bersumber-dari-kapal-tanker-%3A-analisa-yuridis-normatif-terhadap-Civil-Liability-Convention-1969-beserta-perubahannya-dalam-Prot-pdf>, diakses tanggal 15 April 2012.

Naskah Akademis Dalam Rangka Menuju Perbaikan Kebijakan Lingkungan Pada Aktifitas Industri Maritim,

<http://scribd.com/doc/79070125/9/Tumpahan-Minyak>, diakses tanggal 15 April 2012.

10 Kecelakaan Kapal Laut Terbesar Sepanjang Masa,

<http://karodalnet.blogspot.com/2008/08/10-kecelakaan-kapal-laut-terburuk.html>, diakses tanggal 15 April 2012.

Asas-Asas Perjanjian, <http://blogmhariyanto.blogspot.com/2009/07/asas-asas-perjanjian.html>, diakses tanggal 12 Mei 2012.

Sources and Citations of IMO Conventions,

<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/SourcesAndCitationsOfIMOConventions/Pages/default.aspx>, diakses tanggal 15 Mei 2012.

Kegiatan Klasifikasi Kapal,

<http://www.klasifikasiindonesia.com/ajax/lain.php?menuku=mpat&idnya=415>, diakses tanggal 15 Mei 2012.

Pendirian Perkumpulan Proteksi Maritim Indonesia

<http://proteksimaritimindonesia.com/>, diakses tanggal 10 Juni 2012.

Definisi dari Asuransi pengangkutan Barang

<http://www.asuransiraya.com/content/product/detail.php?id=1&l=1>

diakses tanggal 11 Juli 2012.

Jenis Asuransi pengangkutan Barang yang termasuk dalam Kargo

Pengangkutan Laut [http://www.asuransi-](http://www.asuransi-slu.co.id/document/MC%20INSURANCE.pdf)

[slu.co.id/document/MC%20INSURANCE.pdf](http://www.asuransi-slu.co.id/document/MC%20INSURANCE.pdf), diakses tanggal 11

Juli 2012.



**Keputusan Presiden No. 41 Tahun 1998
Tentang : Pencabutan Keputusan Presiden No. 19
Tahun 1978 Tentang Pengesahan International
Convention On The Establishment Of An International
Fund For Compensation For Oil Pollution Damage,
1971**

Presiden Republik Indonesia,

Menimbang:

- a. bahwa Pemerintah Indonesia telah menjadi pihak pada International Convention on the Establishment of an International fund for Compensation for oil Pollution Damage, 1971, dengan Keputusan Presiden Nomor 19 Tahun 1978 tentang Pengesahan International Convention on the Establishment of an International fund for Compensation for oil Pollution Damage, 1971 ;
- b. bahwa keanggotaan Pemerintah Indonesia pada Convention tersebut pada huruf a telah dibebani kontribusi yang memberatkan anggaran Negara;
- c. bahwa Pemerintah Indonesia telah menjadi pihak pada the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damge, 1969;
- d. bahwa keanggotaan Pemerintah Indonesia pada the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damge, 1969 dapat menyediakan jaminan dana ganti rugi bagi pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari tumpahan minyak dari kapal;
- e. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana tersebut dalam huruf b, dab c, serta mempertimbangkan pula bahwa selama Pemerintah Indonesia menjadi pihak pada International Convention on the Establishment of an International fund for Compensation for oil Pollution Damage, 1971 dapat dinilai tidak efisien dan tidak ekonomis, dipandang perlu untuk mencabut Keputusan Presiden Nomor 19 tahun 1978 tentang Pengesahan International Convention on the Establishment of an International fund for Compensation for oil Pollution Damage, 1971, tersebut dengan Keputusan Presiden;

Mengingat:

1. Pasal 4 ayat (1) dan pasal 11 Undang-Undang Dasar 1945;
2. Keputusan Presiden Nomor 18 Tahun 1978 tentang Pengesahan International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (Lembaran Negara Tahun 1978 Nomor 28);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan:

Keputusan Presiden Republik Indonesia Tentang : Pencabutan Keputusan Presiden No. 19 Tahun 1978 Tentang Pengesahan International Convention On The Establishment Of An International Fund For Compensation For Oil Pollution Damage, 1971

Pasal 1

Mencabut Keputusan Presiden Nomor 19 Tahun 1978 Tentang : Pencabutan Keputusan Presiden No. 19 Tahun 1978 Tentang Pengesahan International Convention On The Establishment Of An International Fund For Compensation For Oil Pollution Damage, 1971.

Pasal 2

Keputusan Presiden ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Keputusan Presiden ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 10 Maret 1998
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

ttd.

SOEHARTO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 10 Maret 1998
MENTERI NEGARA SEKRETARIS NEGARA
REPUBLIK INDONESIA

ttd.

MOERDIONO



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

**KEPUTUSAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 52 TAHUN 1999**

TENTANG

**PENGESAHAN *PROTOCOL OF 1992 TO AMEND THE INTERNATIONAL
CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL
POLLUTION DAMAGE, 1969*
(PROTOKOL 1992 TENTANG PERUBAHAN TERHADAP
KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG TANGGUNGJAWAB
PERDATA UNTUK KERUSAKAN AKIBAT
PENCEMARAN MINYAK, 1969)**

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang :

- a. bahwa di London, Inggris, pada tanggal 27 Nopember 1992 telah dihasilkan *Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969* (Protokol 1992 tentang Perubahan terhadap Konvensi Internasional tentang Tanggungjawab Perdata untuk Kerusakan Akibat Pencemaran Minyak, 1969), sebagai hasil perundingan antara Delegasi-delegasi Pemerintah negara anggota *International Maritime Organization*;
- b. bahwa sehubungan dengan itu, dan sesuai dengan Amanat Presiden Republik Indonesia kepada Ketua Dewan Perwakilan Rakyat Nomor 2826/HK/1960 tanggal 22 Agustus 1960 tentang Pembuatan Perjanjian-perjanjian dengan Negara Lain, dipandang perlu untuk mengesahkan *Protocol* tersebut dengan Keputusan Presiden;

Mengingat :

Pasal 4 ayat (1) dan Pasal 11 Undang-Undang Dasar 1945;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan :

KEPUTUSAN PRESIDEN TENTANG PENGESAHAN *PROTOCOL OF 1992 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1969* (PROTOKOL 1992 TENTANG PERUBAHAN TERHADAP KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG TANGGUNGJAWAB PERDATA UNTUK KERUSAKAN AKIBAT PENCEMARAN MINYAK, 1969).

Pasal 1

Mengesahkan *Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969* (Protokol 1992 tentang Perubahan terhadap Konvensi

Internasional tentang Tanggung-jawab Perdata untuk Kerusakan Akibat Pencemaran Minyak, 1969), sebagai hasil perundingan antara Delegasi-delegasi Pemerintah negara anggota *International Maritime Organization* pada tanggal 27 Nopember 1992 di London, Inggris yang salinan naskah aslinya dalam bahasa Inggris dan terjemahannya dalam bahasa Indonesia sebagaimana terlampir pada Keputusan Presiden ini.

Pasal 2

Apabila terjadi perbedaan penafsiran antara naskah terjemahan *Protocol* dalam bahasa Indonesia dengan salinan naskah aslinya dalam bahasa Inggris sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1, maka yang berlaku adalah salinan naskah aslinya dalam bahasa Inggris.

Pasal 3

Keputusan Presiden ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Keputusan Presiden ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 28 Mei 1999
PRESIDEN REPUBLIK
INDONESIA

ttd

BACHARUDDIN JUSUF HABIBIE

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 28 Mei 1999
MENTERI NEGARA SEKRETARIS NEGARA
REPUBLIK INDONESIA

ttd

PROF. DR. H. MULADI, S.H.

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1999 NOMOR 99



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 109 TAHUN 2006

TENTANG

PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT

TUMPAHAN MINYAK DI LAUT

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa kegiatan di laut yang meliputi kegiatan pelayaran, kegiatan perusahaan minyak dan gas bumi, serta kegiatan lainnya mengandung risiko terjadinya kecelakaan yang dapat mengakibatkan terjadinya tumpahan minyak yang dapat mencemarkan dan/atau merusakkan lingkungan laut sehingga memerlukan tindakan penanggulangan secara cepat, tepat, dan terkoordinasi;
- b. bahwa dengan telah diundangkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut), Pemerintah Indonesia berkewajiban mengembangkan suatu kebijakan dan mekanisme yang memungkinkan tindakan secara cepat, tepat, dan terkoordinasi dalam penanggulangan tumpahan minyak di laut dan penanggulangan dampak lingkungan akibat tumpahan minyak di laut dengan mengerahkan potensi lokal, daerah, dan nasional secara efektif;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Presiden tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut;

Mengingat ...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 2 -

- Mengingat :
1. Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1973 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2994);
 3. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 44, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3260);
 4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut) (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319);
 5. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3493);
 6. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1997 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3699);
 7. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 136, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4152) sebagaimana telah berubah dengan putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 002/PUU-I/2003 pada tanggal 21 Desember 2004 (Berita Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2005);
 8. Undang-Undang ...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 3 -

8. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2005 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2005 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 108, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4548);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 32, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3816);
10. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 127, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4145);
11. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 95, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4227);
12. Keputusan Presiden Nomor 18 Tahun 1978 tentang Mengesahkan *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969* (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1978 Nomor 28);
13. Keputusan Presiden Nomor 46 Tahun 1986 tentang Pengesahan *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973*, beserta Protokol (*the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973*) (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1986 Nomor 59);

14. Keputusan ...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 4 -

14. Keputusan Presiden Nomor 52 Tahun 1999 tentang Pengesahan *Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969* (Protokol 1992 tentang Perubahan terhadap Konvensi Internasional tentang Tanggung Jawab Perdata untuk Kerusakan Akibat Pencemaran Minyak, 1969) (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 99);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN PRESIDEN TENTANG PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT TUMPAHAN MINYAK DI LAUT.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Presiden ini yang dimaksud dengan:

1. Penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut adalah tindakan secara cepat, tepat, dan terkoordinasi untuk mencegah dan mengatasi penyebaran tumpahan minyak di laut serta menanggulangi dampak lingkungan akibat tumpahan minyak di laut untuk meminimalisasi kerugian masyarakat dan kerusakan lingkungan laut.
2. Tumpahan minyak di laut adalah lepasnya minyak baik langsung atau tidak langsung ke lingkungan laut yang berasal dari kegiatan pelayaran, kegiatan perusahaan minyak dan gas bumi, atau kegiatan lain.

3. Minyak ...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 5 -

3. Minyak adalah minyak bumi dan berbagai hasil olahannya, dalam bentuk cair atau padat, mudah berubah bentuk atau tidak mudah berubah bentuk.
4. Minyak Bumi adalah hasil proses alami berupa hidrokarbon yang dalam kondisi tekanan dan temperatur atmosfer berupa fasa cair atau padat, termasuk aspal, lilin mineral atau ozokerit, dan bitumen yang diperoleh dari proses penambangan, tetapi tidak termasuk batubara atau endapan hidrokarbon lain yang berbentuk padat yang diperoleh dari kegiatan yang tidak berkaitan dengan kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi.
5. Laut adalah perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial, dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.
6. Dampak lingkungan laut adalah pengaruh perubahan pada kualitas lingkungan laut akibat tumpahan minyak.
7. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhanan, serta keamanan dan keselamatannya.
8. Pengusahaan minyak dan gas bumi adalah kegiatan usaha hulu dan/atau kegiatan usaha hilir minyak dan gas bumi.
9. Kegiatan lain adalah kegiatan di luar kegiatan pelayaran dan kegiatan pengusahaan minyak dan gas bumi.
10. Koordinator Misi adalah pejabat yang bertanggung jawab atas penyelenggaraan operasi penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut.
11. Administrator Pelabuhan, yang selanjutnya disebut ADPEL, adalah kepala unit pelaksana teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada pelabuhan laut yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

12. Kepala ...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 6 -

12. Kepala Kantor Pelabuhan, yang selanjutnya disebut KAKANPEL, adalah kepala unit pelaksana teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada pelabuhan laut yang tidak diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.
13. ADPEL Koordinator adalah ADPEL tertentu yang bertugas selaku koordinator dalam rangka pengawasan dan pembinaan serta mempertanggungjawabkan kinerja pelaksanaan tugas dari segi keselamatan pelayaran.
14. Pusat Komando dan Pengendali Nasional Operasi Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut, yang selanjutnya disebut PUSKODALNAS, adalah pusat komando dan pengendalian operasi dalam penanggulangan tumpahan minyak di laut dan penanggulangan dampak lingkungan akibat tumpahan minyak di laut.
15. Prosedur Tetap Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut, yang selanjutnya disebut PROTAP, adalah pengaturan mengenai struktur, tanggung jawab, tugas, fungsi dan tata kerja organisasi operasional, sistem pelaporan dan komunikasi, serta prosedur dan pedoman teknis operasi penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut.
16. Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan, yang selanjutnya disebut DLKR Pelabuhan, adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan umum yang dipergunakan secara langsung untuk kegiatan kepelabuhanan.
17. Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan, yang selanjutnya disebut DLKP Pelabuhan, adalah wilayah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan umum yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.

18. Tier ...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 7 -

18. Tier 1 adalah kategorisasi penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak yang terjadi di dalam atau di luar DLKP dan DLKR Pelabuhan, atau unit perusahaan minyak dan gas bumi atau unit kegiatan lain, yang mampu ditangani oleh sarana, prasarana dan personil yang tersedia pada pelabuhan atau unit perusahaan minyak dan gas bumi atau unit kegiatan lain.
19. Tier 2 adalah kategorisasi penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak yang terjadi di dalam atau di luar DLKP dan DLKR Pelabuhan, atau unit perusahaan minyak dan gas bumi atau unit kegiatan lain, yang tidak mampu ditangani oleh sarana, prasarana dan personil yang tersedia pada pelabuhan atau unit perusahaan minyak dan gas bumi atau unit kegiatan lain berdasarkan tingkatan tier 1.
20. Tier 3 adalah kategorisasi penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak yang terjadi di dalam atau di luar DLKP dan DLKR Pelabuhan atau unit perusahaan minyak dan gas bumi atau unit kegiatan lain, yang tidak mampu ditangani oleh sarana, prasarana dan personil yang tersedia di suatu wilayah berdasarkan tingkatan tier 2, atau menyebar melintasi batas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
21. Orang adalah orang perseorangan, dan/atau kelompok orang, dan/atau badan hukum.

BAB II...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 8 -

BAB II

KEWAJIBAN NAKHODA, PIMPINAN KAPAL, ADPEL, KAKANPEL, PIMPINAN UNIT PENGUSAHAAN MINYAK DAN GAS BUMI, DAN PIMPINAN ATAU PENANGGUNG JAWAB KEGIATAN LAIN

Pasal 2

- (1) Setiap nakhoda atau pimpinan kapal dan/atau pemilik atau operator kapal wajib menanggulangi terjadinya keadaan darurat tumpahan minyak di laut yang bersumber dari kapalnya serta melaporkan kejadian tersebut kepada pejabat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8.
- (2) Setiap ADPEL atau KAKANPEL wajib menanggulangi terjadinya keadaan darurat tumpahan minyak di laut di dalam DLKR dan DLKP Pelabuhan yang menjadi tanggung jawabnya.
- (3) Setiap pimpinan unit perusahaan minyak dan gas bumi atau penanggung jawab unit kegiatan perusahaan minyak lepas pantai wajib menanggulangi terjadinya keadaan darurat tumpahan minyak di laut yang bersumber dari usaha dan/atau kegiatannya serta melaporkan kejadian tersebut kepada pejabat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8.
- (4) Setiap pimpinan atau penanggung jawab kegiatan lain wajib menanggulangi terjadinya keadaan darurat tumpahan minyak di laut yang bersumber dari usaha dan/atau kegiatannya serta melaporkan kejadian tersebut kepada pejabat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8.

BAB III...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 9 -

BAB III
KELEMBAGAAN

Pasal 3

- (1) Dalam rangka keterpaduan penyelenggaraan penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut tingkatan tier 3, dibentuk Tim Nasional Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut, yang selanjutnya disebut Tim Nasional.
- (2) Tim Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
- Ketua : Menteri Perhubungan;
- Wakil Ketua : Menteri Negara Lingkungan Hidup;
- Anggota :
1. Menteri Energi dan Sumberdaya Mineral;
 2. Menteri Dalam Negeri;
 3. Menteri Luar Negeri;
 4. Menteri Kelautan dan Perikanan;
 5. Menteri Kesehatan;
 6. Menteri Kehutanan;
 7. Menteri Keuangan;
 8. Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia;
 9. Panglima Tentara Nasional Indonesia;
 10. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia;
 11. Kepala Badan Pelaksana Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi;
 12. Kepala Badan Pengatur Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak dan Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi melalui Pipa;
 13. Gubernur, Bupati/Walikota yang sebagian wilayahnya mencakup laut.

(3) Tim...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 10 -

- (3) Tim Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden.
- (4) Ketua Tim Nasional wajib melaporkan hasil pelaksanaan tugasnya secara berkala kepada Presiden.
- (5) Tim Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (2) bertanggung jawab atas penyelenggaraan penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut tingkatan tier 3.
- (6) Tim Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (2) bertugas :
 - a. melaksanakan koordinasi penyelenggaraan penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut tingkatan tier 3;
 - b. memberikan dukungan advokasi kepada setiap orang yang mengalami kerugian akibat tumpahan minyak di laut.
- (7) Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (6), Tim Nasional berfungsi menetapkan pedoman pengembangan sistem kesiagaan dan penyelenggaraan penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut, meliputi:
 - a. menetapkan PROTAP tier 3;
 - b. menjamin ketersediaan sarana, prasarana dan personil terlatih untuk mendukung pelaksanaan operasi penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut;
 - c. menetapkan persyaratan minimal kesiagaan sarana, prasarana, dan personil di pelabuhan, terminal atau platform untuk penanggulangan tumpahan minyak di laut;
 - d. menetapkan persyaratan minimal kesiagaan sarana, prasarana, dan personil di daerah untuk penanggulangan dampak lingkungan akibat tumpahan minyak di laut.

Pasal 4...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 11 -

Pasal 4

- (1) Untuk membantu terlaksananya penyelenggaraan penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut tingkatan tier 3 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (5), Tim Nasional membentuk dan membina PUSKODALNAS.
- (2) Keanggotaan PUSKODALNAS terdiri atas wakil dari instansi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2).
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai PUSKODALNAS sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Ketua Tim Nasional.

Pasal 5

- (1) Dalam rangka keterpaduan penyelenggaraan penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut tingkatan tier 2, Bupati/Walikota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) wajib membentuk Tim Daerah Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut, yang selanjutnya disebut Tim Daerah.
- (2) Untuk Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Tim Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibentuk oleh Gubernur.
- (3) Dalam membentuk Tim Daerah dan melaksanakan penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Bupati/Walikota wajib berkoordinasi dengan Gubernur.
- (4) Susunan keanggotaan Tim Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit terdiri atas wakil dari instansi yang tugas dan tanggung jawabnya meliputi perhubungan, lingkungan hidup, energi dan sumber daya mineral, kelautan dan perikanan, kesehatan, kehutanan, kepolisian, dan ADPEL Koordinator yang bertindak sebagai Koordinator Misi tier 2.

Pasal 6...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 12 -

Pasal 6

- (1) Dalam rangka kesiagaan penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut tingkatan tier 1, ADPEL atau KAKANPEL atau pimpinan unit perusahaan minyak dan gas bumi atau penanggung jawab kegiatan lain wajib membentuk Tim Lokal Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut, yang selanjutnya disebut Tim Lokal.
- (2) Dalam pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut tingkatan tier 1, Tim Lokal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib berkoordinasi dengan ADPEL terdekat.

Pasal 7

- (1) Bupati/Walikota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) menetapkan PROTAP tier 2 untuk daerahnya masing-masing, kecuali untuk DKI Jakarta PROTAP tier 2 ditetapkan oleh Gubernur.
- (2) ADPEL atau KAKANPEL atau pimpinan unit perusahaan minyak dan gas bumi atau penanggung jawab kegiatan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) menetapkan PROTAP tier 1.
- (3) Dalam menyusun PROTAP sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), Gubernur atau Bupati/Walikota dan ADPEL atau KAKANPEL atau pimpinan unit perusahaan minyak dan gas bumi atau penanggung jawab kegiatan lain berpedoman pada PROTAP tier 3.

BAB IV...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 13 -

BAB IV

TATA CARA PELAPORAN DAN PENANGGULANGAN

Pasal 8

- (1) Setiap orang yang mengetahui terjadinya tumpahan minyak di laut wajib segera menginformasikan kepada:
 - a. PUSKODALNAS;
 - b. Kantor pelabuhan;
 - c. Direktorat yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang teknik dan lingkungan minyak dan gas bumi, pada departemen yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang kegiatan usaha minyak dan gas bumi;
 - d. Pemerintah Daerah; atau
 - e. Unsur pemerintah lain yang terdekat.
- (2) Setelah menerima informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pejabat dari instansi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, huruf d, atau huruf e wajib segera menginformasikan kepada :
 - a. ADPEL;
 - b. KAKANPEL; atau
 - c. Kepala PUSKODALNAS.
- (3) Setelah menerima informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan/atau ayat (2), ADPEL atau KAKANPEL wajib segera menginformasikan kepada Kepala PUSKODALNAS.
- (4) ADPEL, KAKANPEL, atau Kepala PUSKODALNAS setelah menerima informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan/atau ayat (2) wajib segera melakukan pengecekan atas kebenaran laporan yang diterima.

(5) Dalam...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 14 -

- (5) Dalam hal tumpahan minyak yang terjadi masuk dalam kategori tier 1, Tim Lokal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) wajib segera melakukan operasi penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut, dan ADPEL bertindak selaku Koordinator Misi tier 1.
- (6) Dalam hal tumpahan minyak yang terjadi masuk dalam kategori tier 2, Tim Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) wajib segera melakukan operasi penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut, dan ADPEL Koordinator bertindak selaku Koordinator Misi tier 2.
- (7) Dalam hal tumpahan minyak yang terjadi masuk dalam kategori tier 3, PUSKODALNAS wajib segera melakukan koordinasi pelaksanaan operasi penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut, dan Kepala PUSKODALNAS bertindak selaku Koordinator Misi tier 3.

Pasal 9

Dalam hal sumber daya nasional tidak memadai dalam penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut tingkatan tier 3, Ketua Tim Nasional dapat meminta bantuan internasional.

Pasal 10

- (1) Kepala PUSKODALNAS, dalam kapasitas selaku Koordinator Misi penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut tingkatan tier 3, wajib memberikan laporan pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut kepada Ketua Tim Nasional.

(2) Ketua...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 15 -

- (2) Ketua Tim Daerah wajib memberikan laporan pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut tingkatan tier 2 kepada Kepala PUSKODALNAS dan Ketua Tim Nasional.
- (3) Ketua Tim Lokal wajib memberikan laporan pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut tingkatan tier 1 kepada Ketua Tim Daerah dengan tembusan kepada Kepala PUSKODALNAS dan Ketua Tim Nasional.

BAB V

BIAYA PENANGGULANGAN

Pasal 11

Setiap pemilik atau operator kapal, pimpinan tertinggi perusahaan minyak dan gas bumi atau penanggung jawab tertinggi kegiatan perusahaan minyak lepas pantai atau pimpinan atau penanggung jawab kegiatan lain, yang karena kegiatannya mengakibatkan terjadinya tumpahan minyak di laut, bertanggung jawab mutlak atas biaya:

- a. penanggulangan tumpahan minyak di laut;
- b. penanggulangan dampak lingkungan akibat tumpahan minyak di laut;
- c. kerugian masyarakat akibat tumpahan minyak di laut; dan
- d. kerusakan lingkungan akibat tumpahan minyak di laut.

Pasal 12...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 16 -

Pasal 12

- (1) Biaya pelaksanaan operasional untuk Tim Nasional dan PUSKODALNAS dibebankan kepada APBN.
- (2) Biaya pelaksanaan operasional untuk Tim Daerah dibebankan kepada APBD.

BAB VI
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 13

Selama belum ada pengaturan tersendiri, mekanisme sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden ini dapat diberlakukan terhadap penanggulangan keadaan darurat tumpahan bahan bukan minyak di laut.

Pasal 14

Segala peraturan pelaksanaan di bidang penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan peraturan yang baru berdasarkan Peraturan Presiden ini.

Pasal 15...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 17 -

Pasal 15

Peraturan Presiden ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 29 Desember 2006
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

ttt.

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Salinan sesuai dengan aslinya

Kaputi Sekretaris Kabinet
Bidang Hukum,



Lambrock V. Nahattands
Lambrock V. Nahattands



STEAMSHIP MUTUAL

CERTIFICATE OF ENTRY AND ACCEPTANCE

This is to certify that the ship below has been entered for insurance in
The Steamship Mutual Underwriting Association Limited
for

Class 1 - Protection and Indemnity

With effect from

10/11/2011 to Noon G.M.T 20/02/2012

until sold, lost, withdrawn or the entry is terminated in accordance with the Rules, to the extent specified and in accordance with the Act, Bye-Laws and the Rules from time to time in force and the special terms specified overleaf.

For the account of:

PT Trada Maritime Tbk (Owner)

and Joint Members, if any, under Rule 9 (i) as listed overleaf

whose names have been entered in the Register of Members of the Club as a Member.

Vessel Name:	"PELITA BANGSA"	Built:	1986
Gross Tonnage:	38,241	IMO no:	8308795
Class:	BKI		
Port of Registry:	JAKARTA		

THIS CERTIFICATE OF ENTRY IS EVIDENCE ONLY OF THE CONTRACT OF INDEMNITY INSURANCE BETWEEN THE ABOVE NAMED MEMBER(S) AND THE ASSOCIATION AND SHALL NOT BE CONSTRUED AS EVIDENCE OF ANY UNDERTAKING, FINANCIAL OR OTHERWISE, ON THE PART OF THE ASSOCIATION TO ANY OTHER PARTY. IN THE EVENT THAT A MEMBER TENDERS THIS CERTIFICATE AS EVIDENCE OF INSURANCE UNDER ANY APPLICABLE LAW RELATING TO FINANCIAL RESPONSIBILITY, OR OTHERWISE SHOWS OR OFFERS IT TO ANY OTHER PARTY AS EVIDENCE OF INSURANCE, SUCH USE OF THIS CERTIFICATE BY THE MEMBER IS NOT TO BE TAKEN AS ANY INDICATION THAT THE ASSOCIATION THEREBY CONSENTS TO ACT AS GUARANTOR OR TO BE SUED DIRECTLY IN ANY JURISDICTION WHATSOEVER. THE ASSOCIATION DOES NOT SO CONSENT.

NOTES

1. REFERENCE IS REQUESTED TO THE RULES AS TO THE CIRCUMSTANCES OF ENTRY BEING CANCELLED AND AS TO THE CIRCUMSTANCES OF AN ALTERATION IN THE RULES OR BYE-LAWS.
2. THE RULES ARE PRINTED ANNUALLY IN BOOK FORM, INCORPORATING ALL PREVIOUS ALTERATIONS AND A COPY IS SENT TO EACH MEMBER. ALTERATIONS CAN BE MADE BY ORDINARY RESOLUTION FOLLOWING A GENERAL MEETING NOTIFIED TO ALL MEMBERS.
3. THIS CERTIFICATE OF ENTRY SUPERSEDES ANY PREVIOUS CERTIFICATE OF ENTRY IN RESPECT OF THESE RISKS AND ENTERED SHIP(S). SAVE AS OTHERWISE EXPRESSLY PROVIDED HEREIN ANY SUCH PREVIOUS CERTIFICATE OF ENTRY SHALL REMAIN IN FULL FORCE AND EFFECT UP TO THE DATE OF THIS CERTIFICATE OF ENTRY.

STEAMSHIP INSURANCE MANAGEMENT SERVICES LIMITED.
MANAGERS

London, UK - 29/11/2011



STEAMSHIP MUTUAL

Inclusions of Cover

Cover as per Rules including but not limited to:

Liability to Persons including Crew for illness, injury or death in accordance with Rule 25 i-iii, and/save as may be more particularly set out in this Certificate of Entry.

Liabilities in respect of Pollution in accordance with Rule 25 vi and/save as may be more particularly set out in this Certificate of Entry.

Liabilities in respect of Wreck Removal in accordance with Rule 25 xi and/save as may be more particularly set out in this Certificate of Entry.

Liabilities in respect of Cargo in accordance with Rule 25 xiii and/save as may be more particularly set out in this Certificate of Entry.

Exclusions of Cover

Claims arising out of any incident to which the United States Oil Pollution Act 1990 is applicable.

Liabilities in respect of 4/4ths collision and fixed and floating objects insofar as these liabilities fall within the scope and limits of the Member's Hull and Machinery insurance policy, under which the Member warrants these risks have been placed.

Warranties

Vessel to be anchored at Bangka Straits, Sumatra, where it will be used as a storage vessel only.

The entered ship is not engaged in production operations.

When used as a storage vessel the entered ship

(i) will not be receiving oil directly from a producing well and/or

(ii) has no oil and gas separation equipment on board and gas is not being separated from oil whilst on board other than by natural venting.

(iii) will only receive cargo that has been first stored in the production units storage tank(s) before being transferred.

There shall be no right to recover from the Club for claims, costs, liabilities and expenses incurred as a result of the use of the vessel in production operations and/or as a storage vessel in breach of conditions (i) or (ii) or (iii) of this warranty.

Condition Surveys

J. Ardum



STEAMSHIP MUTUAL

It is a requirement for cover hereunder that, in accordance with Rule 26(ii)(a), the vessel be made available for a condition survey on an annual basis as agreed with the Managers but otherwise no later than 30 days after inception of each policy year.

Deductibles

US\$3,000 - from crew claims, any one accident or occurrence.

US\$11,000 - from all other claims, any one accident or occurrence.

Other Conditions

Sanctions Clause

It is a condition of this insurance that no coverage will be provided and no entries will be accepted in respect of:

1. Vessels owned, managed, operated or chartered by a party (who need not be a Member or prospective Member of the Club); and/or

2. Vessels;

designated under any legislation, regulation or order of any State or International Organisation which howsoever exposes those vessels and/or the Club and/or the Member entering such vessels and/or any other Member of the Club to the risk of being or becoming subject to any sanction, prohibition or adverse action whatsoever.

If, notwithstanding this condition,

(a) a vessel, in relation to which cover has been provided, or the entry of which has been accepted by the Club (whether or not a certificate of entry has been issued) ; or

(b) such vessel's owner, manager, operator or charterer, (whether or not a Member of the Club)

is or becomes so designated, the entry of that vessel and/or the coverage provided to the Member, shall cease forthwith and no claims, liabilities, costs or expenses shall be paid by or recoverable from the Club in relation thereto.

In the event that any vessel entered (whether or not a certificate of entry has been issued), or a vessel in relation to which cover has been provided, is employed on any voyage, in any trade, or for the carriage of cargo in breach of any legislation, regulation or order of any State or International Organisation which howsoever exposes the Club to the risk of being or becoming subject to any sanction, prohibition or adverse action whatsoever, the insurance of that vessel and/or the coverage provided to the Member shall cease forthwith and no claims, liabilities, costs or expenses in relation thereto, and arising after the date of such cessation, shall be recoverable hereunder. Save that at any time after such cessation, if the Directors in their absolute discretion so determine, that vessel's entry in the Club or the coverage in relation to that vessel, may be reinstated on such terms and conditions and from such date and time as the Directors or the Managers direct.

J. Anderson



STEAMSHIP MUTUAL

Addenda

Owner's Address

PT Trada Maritime Tbk
Trada Building
Jl. Kyai Maja No.4
Kebayoran Baru
Jakarta
Selatan
12120
INDONESIA

Bio-Chem Clause

1.1 Subject to the terms and conditions and exclusions set out herein, cover is extended to include the liability of the Member:

(a) To pay damages, compensation or expenses in consequence of the personal injury to or illness or death of any seaman (including diversion expenses, repatriation and substitute expense and shipwreck unemployment indemnity),

(b) For the legal costs and expenses incurred solely for the purpose of avoiding or minimising any liability or risk insured by an Association (other than under the Omnibus Rule)

1.2 Where such liability is not recoverable under either:

(a) cover provided by the Club for such liabilities, costs, losses and expenses as would be covered under the Rules but for the exclusion of war risks in Rule 21, or

(b) Any underlying war risk policies covering the same risks,

1.3 Solely by reason of the operation of an exclusion of liabilities, costs, losses and expenses directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from :

(a) Any chemical, biological, bio-chemical or electromagnetic weapon

(b) the use or operation, as a means for inflicting harm, of any computer, computer system, computer software program, malicious code, computer virus or process or any other electronic system,

1.4 Other than liabilities, costs, losses and expenses arising from:

(i) Explosives or the methods of the detonation or attachment thereof

(ii) The use of the entered ship or its cargo as a means for inflicting harm, unless such cargo is a chemical or bio-chemical weapon.

(iii) the use of any computer, computer system or computer software program or any other electronic system in the launch and/or guidance system and/or firing mechanism of any weapon or missile.

2. Excluded Areas

2.1 The Directors may in their discretion decide that there shall be no recovery in respect of any liabilities, costs, losses and expenses directly or indirectly caused by or contributed to by or arising out of any event, accident or occurrence within such ports, places, zones or areas, or during such period as they may specify.

2.2 At any time or times before, or at the commencement of, or during the Policy Year, the Club may by notice to the Member change, vary, extend, add to or otherwise alter the ports, places, countries, zones and periods specified in Clause 2.1 from a date and time specified by the Club not being less than 24 hours from midnight on the day the notice is given to the Member.

3. Cancellation

Cover hereunder may by notice to the Member be cancelled by the Club from a date and time

J. Ardian



STEAMSHIP MUTUAL

specified by the Club, not being less than 24 hours from midnight on the day notice of cancellation is given to the Member.

4. Limit of Liability

4.1 Subject to Clause 4.2 the limit of liability of the Club under this extension of cover in respect of all claims shall be in the aggregate US\$30 million each ship any one accident or occurrence or series thereof arising from any one event.

4.2 In the event that there is more than one entry by any person for Bio-Chem cover as provided herein in respect of the same ship with the Club and/or any other insurer which participates in the Pooling Agreement or General Excess Loss Reinsurance Contract, the aggregate recovery in respect of all liabilities, costs, losses and expenses arising under such entries shall not exceed the amount stipulated in Clause 4.1 and the liability of the Club under each such entry shall be limited to such proportion of that amount as the claims arising under that entry bear to the aggregate of all such claims recoverable from the Club and any such other insurer.

5. Deductible

The deductible shall be the deductible applicable to the relevant cover set out in the Certificate of Entry.

6. Law and Practice

This clause is subject to English law and practice.

War Risk Extension Clause

1) Cover excluded under Rule 21 is hereby reinstated subject to the terms set out in this Certificate of Entry and any Endorsement thereto, and to the following conditions.

2) This special cover shall be subject to an excess of either:

- a) the "proper value" of the entered ship as defined in the Note to Rule 25 xv, (which, for the purpose of this War Risk Extension only, shall be deemed not to exceed US\$100 million), or
- b) the amount recoverable in respect of the claim under any other policy of insurance, whether of war risks or otherwise,

whichever shall be the greater, save that such excess shall not apply where the entry of the ship is solely in the name of or on behalf of a Charterer other than a Charterer by Demise or Bareboat Charterer, provided that the Directors may authorise the payment, in whole or in part, of any claim or part of a claim which falls within such excess, if in their discretion and without having to give any reasons for their decision they decide that the Owner should recover from the Club.

3) Subject to the exception set out below, the limit applying to this special cover shall be US\$500 million, any one event each vessel or any limit set out elsewhere in this Certificate, whichever shall be the lesser.

4) All perils included in the special cover shall be subject to the following:

Chemical, Biological, Bio-chemical, Electromagnetic Weapons and Computer Virus Clause:

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from

- a) any chemical, biological, bio-chemical or electromagnetic weapon;
- b) the use or operation, as a means for inflicting harm, of any computer virus.

J. Ardman



STEAMSHIP MUTUAL

5) At any time or times before, or at the commencement of, or during the currency of any Policy Year of the Club, the Directors may in their discretion determine that any ports, places, countries, zones or areas (whether of land or sea) be excluded from the insurance provided by this P&I war risks cover. Save as otherwise provided by the Directors, this P&I war risks cover shall cease in respect of such ports, places, countries, zones or areas at midnight on the seventh day following the issue to the Members of notice of such determination in accordance with the terms of the cover provided pursuant to Rule 21 of the Club's Rules. Unless and to the extent that the Directors in their discretion otherwise decide there shall be no recovery from the Club under this P&I war risks cover in respect of any claim howsoever arising out of any event, accident or occurrence within the said area after such date.

6) Whether or not notice has been given under Clause (5) above, this P&I war risks cover shall terminate automatically:

i) upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:

United Kingdom, United States of America, France, the Russian Federation, the People's Republic of China and this insurance excludes loss, damage, liability or expense arising from such outbreak of war;

ii) in respect of any vessel, in connection with which cover is granted hereunder, in the event of such vessel being requisitioned either for title or use and this insurance excludes loss, damage, liability or expense arising from such requisition.

7) Notwithstanding any other term or condition of this insurance, the Directors may in their discretion cancel this special cover giving 7 days' notice to the Members (such cancellation becoming effective on the expiry of 7 days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by the Club and the Directors may at any time after the issue of notice of such cancellation resolve to reinstate special cover pursuant to the proviso to the terms of the cover issued pursuant to Rule 21 on such terms and conditions and subject to such limit as the Directors in their discretion may determine.

8) When either a Demise, Time, Voyage, Space or Slot Charterer and/or the Owner of the Entered Ship are separately insured for losses, liabilities, or the costs and expenses incidental thereto covered under Rule 21 of the Club and/or the equivalent Rule of any other Association which participates in the Pooling Agreement and General Excess Loss Reinsurance Contract, the aggregate of claims in respect of such losses, liabilities, or the costs and expenses incidental thereto covered under Rule 21 of the Club and/or the equivalent Rule of such other Association(s), shall be limited to the amount set out in the Certificate of Entry in respect of any one ship, any one incident or occurrence. If such claims exceed this limit, the liability of the Club in respect of each Certificate of Entry shall be limited to that proportion of the limit that claims recoverable from the Club under that Certificate bear to the aggregate of the said claims recoverable from the Club and from such other Association(s), if any.

9) Cover for acts of terrorism as defined in the U.S. Terrorism Risk Insurance Act of 2002 (TRIA) is included hereunder, subject to the conditions set out above, the estimated cost of this element of coverage being US0.25 cents per entered gross ton.

10) The Club shall not provide insurance hereunder for any losses, liabilities, costs or expenses if the provision of such insurance would create a liability for the (Insured Owner) under the Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006 to contribute to the IOPC Supplementary Fund.

J. Anderson



STEAMSHIP MUTUAL

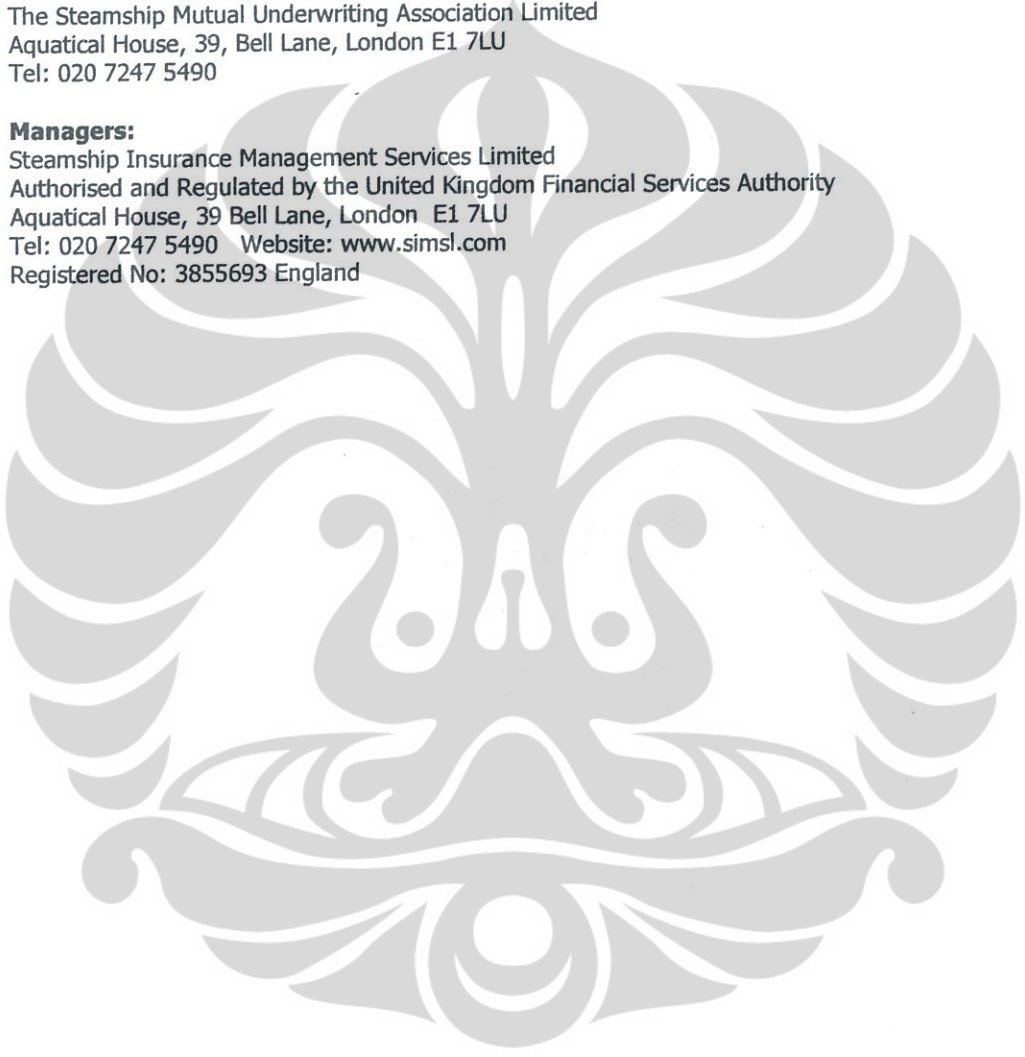
11) Sanctions Clause - Excluding coverage for liabilities, costs and expenses to the extent that the payment of any claim or the provision of any benefit in respect of those liabilities, costs and expenses would expose the Club and/or their reinsurers hereunder to any sanction, prohibition or restriction under United Nations Resolutions or the trade or economic sanctions, laws or regulations of the European Union, United Kingdom or United States of America.

Association:

The Steamship Mutual Underwriting Association Limited
Aquatical House, 39, Bell Lane, London E1 7LU
Tel: 020 7247 5490

Managers:

Steamship Insurance Management Services Limited
Authorised and Regulated by the United Kingdom Financial Services Authority
Aquatical House, 39 Bell Lane, London E1 7LU
Tel: 020 7247 5490 Website: www.simsl.com
Registered No: 3855693 England



J. Ardour