

**ASURANSI TANGGUNG JAWAB HUKUM PIHAK KETIGA
DAN ASURANSI KECELAKAAN PENUMPANG DALAM
UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

SKRIPSI

**ANGELA E. SIMANJUNTAK
0606078802**



**UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
DEPOK
DESEMBER 2009**

**ASURANSI TANGGUNG JAWAB HUKUM PIHAK KETIGA
DAN ASURANSI KECELAKAAN PENUMPANG DALAM
UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Hukum**

**ANGELA E. SIMANJUNTAK
0606078802**



**UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
DEPOK
DESEMBER 2009**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Angela E. Simanjuntak

NPM : 0606078802

Tanda tangan :

Tanggal :

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : Angela E. Simanjuntak
NPM : 0606078802
Program Studi : Ilmu Hukum (Program Kekhususan
Hukum Tentang Kegiatan Ekonomi)
Judul Skripsi : Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak
Ketiga dan Asuransi Kecelakaan Penumpang
Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun
2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan
Jalan

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

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Brian Amy Prasetyo, S.H., MLI

Pembimbing : Myra R. Budi Setiawan S.H., M.H.

Penguji : Surini Ahlan Syarif, S.H., M.H.

Penguji : Afdol, S.H., M.H.

Penguji : Sofyan Pulungan, S.H., M.A.

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 6 Januari 2010

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Allah Yang Maha Kuasa yang telah melimpahkan rahmat dan karunianya atas diberikannya kesempatan dan kemampuan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Asuransi Tanggung Jawab Hukum dan Asuransi Kecelakaan Penumpang Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”**.

Penulisan skripsi ini dimaksudkan sebagai salah satu persyaratan dalam menyelesaikan kuliah pada Program Reguler Fakultas Hukum Universitas Indonesia Kekhususan Hukum Tentang Kegiatan Ekonomi. Penulisan ini diharapkan dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi yang membacanya.

Pada kesempatan ini juga penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak yang telah memberikan bantuan moril dan materil dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini, yaitu :

1. Papa tersayang, Kornelius Simanjuntak, papa nomor satu di dunia yang tidak pernah putus memberikan doa, ilmu, bimbingan, dukungan dan semangat, dan Mama tersayang, Grace Damanik, yang begitu besar memberikan doa, kasih sayang, dukungan dan semangat kepada Penulis. Adik-adikku, Jane, Kevin dan Kenneth, Ompung Blok H dan Ompung Cililitan, serta Keluarga Besar Simanjuntak dan Damanik, yang telah memberikan doa dan support kepada Penulis.
2. Bang Brian Amy Prastyo, S.H., MLI, Dosen Pembimbing I yang telah memberikan petunjuk dan bimbingan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

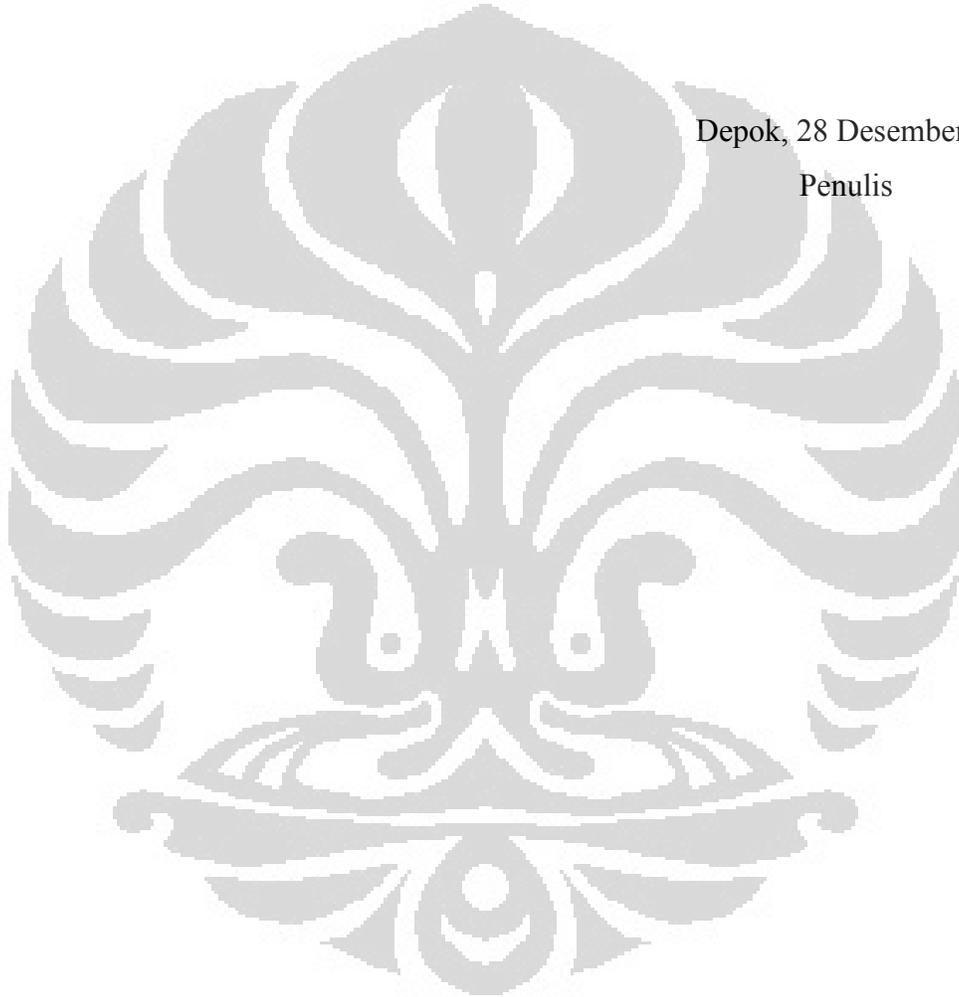
3. Ibu Myra R. Budi Setiawan, S.H., M.H., Dosen Pembimbing II yang selalu memberikan arahan, dorongan dan nasehat kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
4. Bapak Prof. Safri Nugraha S.H., LL.M., PhD, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
5. Ibu Surini Ahlan Syarif, S.H., M.H., selaku Ketua Program Studi Keprdataan Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
6. Ibu Gemala Dewi, selaku Dosen Pembimbing Akademis yang telah memberikan banyak hal yang sangat membantu Penulis hingga dapat menyelesaikan kuliah dan skripsi ini. Terimakasih atas segala waktu dan nasehat yang Ibu berikan.
7. Tim Pengajar Hukum Asuransi yakni Bapak Kornelius Simanjuntak, S.H. M.H., Bang Brian Amy Prasetyo, S.H., MLI, dan Ibu Myra R. Budi Setiawan, S.H., M.H. yang telah membimbing penulis.
8. Staf Pengajar, Pimpinan dan Sekretariat Fakultas Hukum Universitas Indonesia yang telah banyak membantu penulis dalam perkuliahan.
9. Teman-teman; khususnya teman seperjuangan di FHUI, sahabat-sahabat di SMA di Santa Ursula dan sahabat-sahabat kecil SD, SMP di Santo Vincentius yang selalu memberikan doa, dukungan dan semangat agar penulis tidak pantang menyerah dan berjuang menyelesaikan skripsi ini,
10. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan namanya satu persatu yang telah memberikan bantuan, dukungan, doa dan semangat untuk penyusunan skripsi ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis juga menyadari bahwa di dalam penyusunan skripsi ini masih belum sempurna, oleh karena itu penulis mengharapkan saran dan kritik yang sifatnya membangun untuk kesempurnaan skripsi ini.

Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih dan mohon maaf apabila ada kata-kata yang kurang berkenan dalam penulisan skripsi ini. Semoga dapat berguna bagi semua orang yang membacanya.

Depok, 28 Desember 2009

Penulis



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

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

Nama : Angela E. Simanjuntak
NPM : 0606078802
Program Studi : Ilmu Hukum
Fakultas : Hukum
Jenis Karya : Skripsi

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

Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga dan Asuransi Kecelakaan Penumpang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

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

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta
Tanggal : 28 Desember 2009

Yang menyatakan

(Angela E. Simanjuntak)

ABSTRAK

Nama : Angela E. Simanjuntak
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul : Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga dan Asuransi Kecelakaan Penumpang Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Skripsi ini membahas aspek asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga dan asuransi kecelakaan penumpang dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang baru diberlakukan pada tanggal 22 Juni 2009 yang lalu. Pokok permasalahan yang diteliti adalah asas atau teori tanggung jawab hukum apa yang dianut oleh UU tersebut dan apakah asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga dan asuransi kecelakaan penumpang sudah diatur secara baik jika dibandingkan dengan peraturan perundang-undangan yang sebelumnya yaitu Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Bagaimana perbandingan ketentuan yang mengatur aspek asuransi tanggung jawab hukum dan asuransi kecelakaan penumpang dalam UU No.22 tahun 2009 dengan UU No.14 tahun 1992; dan Bagaimana pelaksanaan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga sebelum UU No.22 diberlakukan.

Metode penelitian yang dipergunakan adalah penelitian yuridis normatif terhadap asas-asas hukum dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan pokok permasalahan khususnya UU No. 22 Tahun 2009. Dalam teknik pengumpulan data, peneliti menggunakan data sekunder dengan melakukan studi kepustakaan terhadap bahan-bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Data yang ada dianalisis secara kualitatif. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui teori tanggung jawab hukum yang dianut oleh UU No. 22 Tahun 2009 dan apakah aspek asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga sudah diatur baik di dalam UU tersebut. Hasil penelitian yang diperoleh adalah asas atau teori tanggung jawab hukum yang dianut oleh UU No 22 Tahun 2009 adalah asas atau teori tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan (fault liability) UU no. 22 tahun 2009 belum mengatur dengan baik, jelas dan tegas mengenai asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga, sedangkan untuk asuransi kecelakaan penumpang sudah diatur lebih baik; dan Asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga sebelum diberlakukan UU No.22 Tahun 2009 belum dilaksanakan.

Kata Kunci :

teori/asas tanggung jawab hukum, asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga, asuransi kecelakaan penumpang

ABSTRACT

Name : Angela E. Simanjuntak
Study Program : Ilmu Hukum
Title : Third Party Liability Insurance and Passenger Accident Insurance in the Law No. 22 Year 2009 concerning Traffic and Road Transportation

This undergraduate thesis discusses about aspects of third party liability insurance and passenger accident insurance in Law Number 22 Year 2009 concerning Traffic and Road Transportation that has been enacted on June 22, 2009. The issue of this research is what the legal liability doctrine or theory of law No 22 Year 2009 is and whether said law contains better rules and regulation for third party liability insurance in comparison to the previous Law Number 14 Year 1992 concerning Traffic and Road Transportation; What is the comparison of rules and regulation in Law No.22 Year 2009 and Law No.14 Year 1992; and How was the implementation of third party liability insurance prior to the enactment of Law No. 22 Year 2009. This law research is using normative legal research on principles of law and regulations relating to the subject and Law No 22 Year 2009 and Law No 14 Year 1992 in particular. For the data collection technique, researcher use secondary data by conducting literature study of the legal material of primary law material, secondary law material and tertiary law material. Data was analyzed in qualitative method. The purpose of this study is to establish conclusion of what is the doctrine or theory of the liability of the Law No 22 Year 2009 and whether the aspect of third party liability insurance has been well set up and arranged in that Law. The conclusion of this research is the legal liability doctrine or theory of Law No 22 Year 2009 is fault liability and the Law Number 22 Year 2009 has not well contained good, clear and firm rules and regulation for the third party liability insurance whilst for passenger accident insurance has been better arranged. Third party liability insurance prior to the enactment Law No.22 Year 2009 was not implemented yet.

Key words :

principle/doctrine of legal liability, third party liability insurance, passenger accident insurance.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	vii
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
1. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Pokok Permasalahan	7
1.3 Tujuan Penelitian	8
1.4 Definisi Operasional	9
1.5 Metode Penelitian	14
1.6 Sistematika Penulisan	16
2. TINJAUAN UMUM TENTANG ASURANSI DAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 1992 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN	
2.1 Tinjauan Umum Asuransi	
2.1.1 Sekilas Sejarah Asuransi	19
2.1.2 Pengertian Risiko dan Risiko yang Dapat Diasuransikan	23
2.1.3 Pengertian dan Pengaturan Asuransi.....	24
2.1.3.1 Pengertian Asuransi	24
2.1.3.2 Pengaturan Asuransi	29
2.1.4 Para Pihak Dalam Kontrak Asuransi	32
2.1.4.1 Subjek Dalam Asuransi	32
2.1.4.2 Objek Dalam Asuransi	32
2.1.5 Perjanjian Asuransi dan Syarat Sahnya Perjanjian Asuransi	
2.1.5.1 Perjanjian Asuransi	33
2.1.5.2 Syarat Sahnya Perjanjian Asuransi	34
2.1.6 Prinsip-Prinsip Asuransi (<i>Principle of Insurance</i>).....	39
2.1.7 Fungsi dan Manfaat Asuransi	45
2.2 Tinjauan Umum UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	
2.2.1 Latar Belakang dan Tujuan Yang Hendak Dicapai	46
2.2.2 Sistematika dan Materi Muatan	50

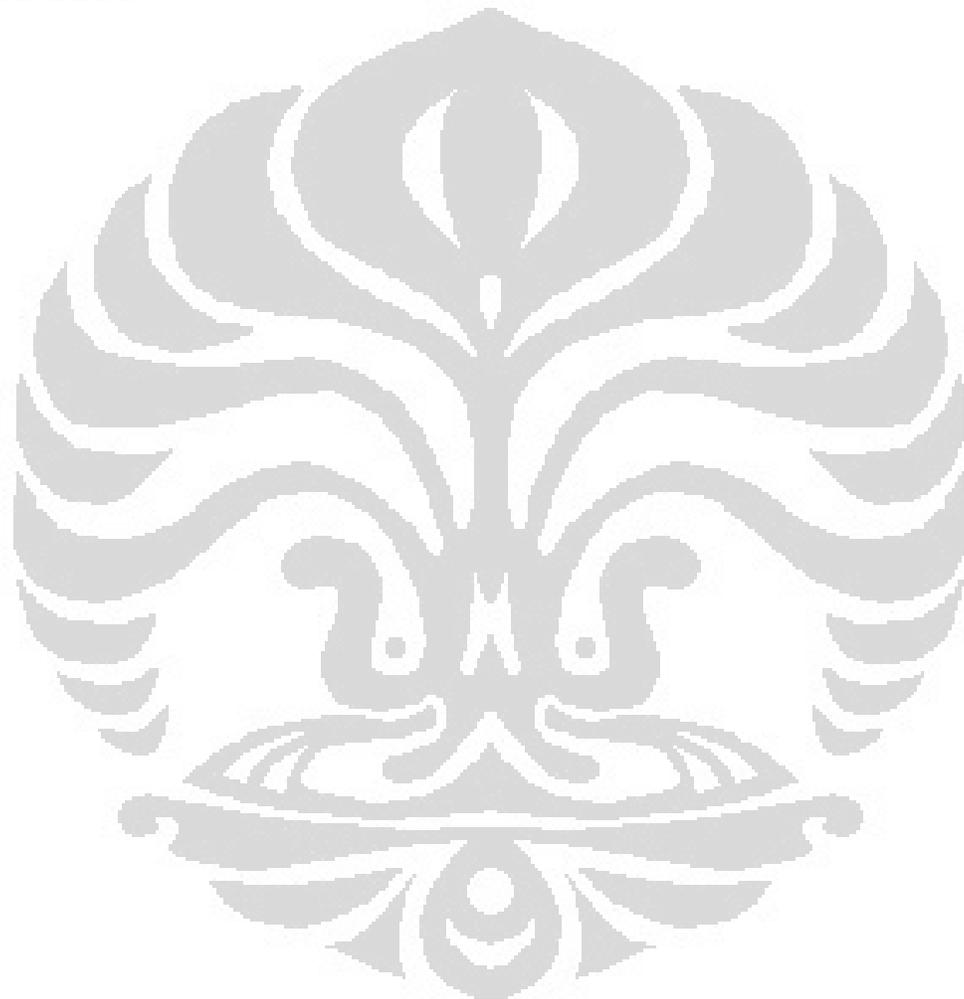
3. ASURANSI TANGGUNG JAWAB HUKUM PIHAK KETIGA DALAM POLIS STANDAR ASURANSI KENDARAAN BERMOTOR INDONESIA

3.1 Sejarah Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga Dalam Asuransi Kendaraan Bermotor	61
3.2 Jaminan Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga dalam Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia	63
3.2.1 Luas Jaminan Tanggung Jawab Hukum	63
3.3 Pengecualian Jaminan Tanggung Jawab Hukum Terhadap Pihak Ketiga.....	66
3.4 Hak dan Kewajiban Tertanggung dan Penanggung	68
3.4.1 Hak Tertanggung	68
3.4.2 Kewajiban Tertanggung	69
3.4.3 Hak Penanggung	72
3.4.4 Kewajiban Penanggung	73
3.5 Masa Berlakunya Polis dan Berakhirnya Polis	73
3.5.1 Masa Berlakunya Polis	73
3.5.2 Berakhirnya Polis	74
3.6 Hal-hal yang Membebaskan Penanggung dari Membayar Ganti Rugi	75
3.7 Prosedur Pengajuan Tuntutan Ganti Rugi Tanggung Jawab Hukum Terhadap Pihak Ketiga	77

4. ASURANSI TANGGUNG JAWAB HUKUM PIHAK KETIGA DAN ASURANSI KECELAKAAN PENUMPANG DALAM UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

4.1 Teori dan Asas Tanggung Jawab Hukum.....	79
4.2 Pengaturan Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga dan Asuransi Kecelakaan Penumpang dalam UU No. 22 Tahun 2009	82
4.2.1 Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga dan Asuransi Kecelakaan Penumpang	82
4.2.2 Ketentuan Tentang Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga dan Asuransi Kecelakaan Penumpang dalam UU No. 22 Tahun 2009	85
4.3 Asas Tanggung Jawab Hukum yang Dianut oleh UU No. 22 Tahun 2009	89
4.4 Perbandingan Ketentuan yang Mengatur Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga dan Asuransi Kecelakaan Penumpang dalam UU No. 14 Tahun 1992 dan UU No. 22 tahun 2009	92
4.4.1 Ketentuan Tentang Mewajibkan Mengasuransikan	92
4.4.2 Ketentuan Tentang Mewajibkan Mengasuransikan Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga	95
4.4.3 Ketentuan Sanksi Pidana	96

4.5 Pelaksanaan Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga Sebelum UU No. 22 Tahun 2009	98
5. KESIMPULAN DAN SARAN	
5.1 Kesimpulan	100
5.2 Saran	101
DAFTAR PUSTAKA	102
LAMPIRAN	106



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Tuhan menciptakan manusia dan menempatkannya sebagai makhluk ciptaannya yang paling tinggi diantara semua ciptaan-Nya¹, karena pada manusia Tuhan memberikan kemampuan berpikir atau intelektualitas yang tertinggi dibandingkan dengan makhluk ciptaan Tuhan yang lain. Kepada “Adam dan Hawa” sebagai manusia pertama, Tuhan memberikan suatu tempat yang sangat nyaman dan sempurna, sehingga tidak ada suatu ancaman bahaya atau risiko yang akan membahayakan mereka dalam menjalani kehidupannya, sepanjang mereka menaati dan tidak melanggar ketentuan dan aturan yang diberlakukan oleh Tuhan. Akan tetapi manusia melanggar aturan Tuhan dan sebagai konsekuensinya manusia kehilangan kenyamanan dan mulai saat itu manusia dalam kehidupannya selalu dihadapkan pada berbagai risiko yang mungkin terjadi setiap saat.

Oleh karena itu manusia dalam kehidupannya akan selalu berhadapan dengan dua macam kemungkinan peristiwa yang akan terjadi. Peristiwa-peristiwa tersebut dapat merupakan suatu hal yang menguntungkan namun dapat juga merupakan hal yang tidak menguntungkan. Apabila sesuatu yang tidak pasti itu menimbulkan kerugian, maka itulah sebuah risiko. Risiko adalah bahaya, akibat atau konsekuensi yang dapat terjadi akibat sebuah proses yang sedang berlangsung atau kejadian yang akan datang. Dalam bidang asuransi, risiko dapat diartikan sebagai suatu keadaan ketidakpastian, di mana jika terjadi suatu keadaan yang tidak dikehendaki dapat menimbulkan

¹ Lembaga Alkitab Indonesia, *Alkitab*, cet ke-33 (Jakarta : Percetakan Lembaga Alkitab Indonesia, 2007) Kejadian 1

suatu kerugian.² Risiko juga dapat diartikan sebagai “*uncertainty of loss*”³ yaitu suatu ketidakpastian akan terjadi kerugian atau kehilangan. Ditinjau dari frekuensi terjadinya dan nilai kerugian yang ditimbulkannya, risiko dapat dibagi menjadi 2 macam, yaitu :⁴

1. Risiko frekuensi (*low frequency risk*) rendah dengan nilai kerugian (*severity*) yang tinggi
2. Risiko frekuensi tinggi (*high frequency risk*) dengan nilai kerugian (*severity*) yang rendah.

Risiko frekuensi rendah contohnya adalah risiko bencana alam seperti tsunami, gempa bumi, yang dalam frekuensinya tidak sering terjadi, tetapi apabila risiko tersebut terjadi dapat menimbulkan nilai kerugian sangat besar, baik kerugian yang bersifat material dan immaterial. Sedangkan untuk risiko frekuensi tinggi contohnya, salah satunya adalah risiko yang berkaitan dengan kendaraan bermotor, yaitu kecelakaan lalu lintas seperti tabrakan antara kendaraan bermotor ataupun kecelakaan kendaraan bermotor dengan manusia langsung atau dengan benda.

Dalam upaya mengatasi kemungkinan terjadinya risiko tersebut, ada beberapa cara yang dapat dilakukan oleh manusia. Lima cara untuk mengatasi risiko adalah:⁵

- a. Menghindari risiko (*risk avoidance*), tidak melakukan kegiatan yang memberi peluang kerugian, misalnya seseorang menghindari mengemudikan dan mengendarai kendaraan bermotor, dengan sikap yang demikian maka dia sudah melakukan tindakan menghindari risiko tabrakan kendaraan bermotor.

² <http://id.wikipedia.org/wiki/Risiko>

³ G.C.A. Dickson & W.M Stein, *Insurance Practice*, Study Course P01, (London: The Chartered Insurance Institute: Publishing Division, 1999), hal 1/2

⁴ Pengertian oleh Kornelius Simanjuntak dalam mata kuliah hukum asuransi di Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Depok, pada semester 5.

⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia, Cet.4*, (Bandung : PT. Citra Aditya Bakti. 2006), hal.118-119.

- b. Mengurangi risiko (*risk reduction*), memperkecil peluang terjadinya kerugian, misalnya dengan melakukan perawatan dan pemeliharaan terhadap instalasi, listrik dan mesin-mesin, memasang alat penyemprot otomatis pemadam kebakaran;
- c. Menahan risiko (*risk retention*), memikul sendiri risiko dan kerugian yang timbul;
- d. Membagi risiko (*risk sharing*), membagi risiko dengan pihak lain;
- e. Mengalihkan risiko (*risk transfer*), memindahkan risiko kepada pihak lain.

Mekanisme pengalihan risiko dari satu pihak ke pihak lain dalam konsep manajemen risiko modern disebut asuransi. Pengertian asuransi dilihat dari sudut hukum merupakan perjanjian yang bertujuan untuk mengalihkan risiko dari orang yang khawatir akan menderita kerugian atas terjadinya risiko di masa yang akan datang kepada pihak lain yang bersedia menanggung risiko kerugian tersebut. Pihak yang menerima mengalihkan risiko disebut dengan tertanggung, sedangkan pihak yang mengalihkan risiko disebut dengan penanggung.

Risiko dapat terjadi karena faktor kegiatan manusia sendiri, dapat pula terjadi karena peristiwa alam, seperti banjir, gempa bumi, dll. Risiko dapat menimbulkan kerugian yang bersifat material maupun immaterial. Risiko selalu melekat di dalam segala aspek kehidupan manusia, termasuk juga dalam hal yang berhubungan dalam moda transportasi darat. Kendaraan bermotor adalah salah satunya yang merupakan sarana transportasi darat.

Direktorat Lalu-lintas Polda Metro Jaya mengungkapkan, jumlah kematian akibat kecelakaan di wilayah Jakarta dan sekitarnya mencapai rata-rata 3-4 orang per hari. Data Direktorat Lantas Polda Metro Jaya mencatat sebanyak 642 kematian akibat kecelakaan lalulintas sudah terjadi sepanjang Januari sampai Juli 2009 ini di wilayah Daerah Khusus Ibu Kota (DKI) Jakarta. "Korban kecelakaan sebagian besar menimpa pengendara roda dua.

Tiap hari rata-rata 3 sampai 4 orang meninggal akibat kecelakaan lalulintas,” ujar Direktur Lalu-lintas Polda Metro Jaya Kombes Pol Condro Kirono dalam pemaparannya pada Rapat Koordinasi (RAKOR) Operasi Zebra 2009 di Polda Metro Jaya, tanggal 7 Agustus 2009.⁶

Seiring dengan perkembangan tingkat peradaban manusia, moda transportasi juga semakin berkembang. Pada awal mulanya manusia dalam hal transportasi, hanya menggunakan kedua kakinya sendiri, dimana risiko yang mungkin terjadi adalah kecil karena dengan kedua kaki tersebut sangat jarang akan terjadi tubrukan antara kedua manusia yang berjalan, kecuali mereka berlari dan tidak hati-hati. Kemudian dengan adanya perkembangan pengetahuan manusia menciptakan sarana transportasi selain daripada kedua kakinya sendiri. Contohnya, dengan menggunakan binatang untuk sarana transportasi, yaitu kuda dan onta, dimana dalam hal kemungkinan mengalami risiko bertambah sedikit, namun tetap dengan tingkat risiko yang kecil, misalnya jatuh dari kuda dan onta. Seiring dengan perkembangan pengetahuan dan teknologi, sarana transportasi yang ada juga semakin berkembang yaitu dengan diciptakannya oleh manusia kendaraan bermotor yang setiap saat selalu mengalami peningkatan perkembangan yang pesat baik dari jenisnya maupun kecepatannya. Kendaraan bermotor sebagai sarana transportasi memiliki risiko yang jauh lebih tinggi dibandingkan dengan berjalan kaki dan dengan naik kuda atau onta yang dijelaskan di atas. Dengan kendaraan bermotor yang bervariasi dalam bentuk, kecepatan dan keunggulannya, kemungkinan risiko kecelakaan yang dialami manusia adalah semakin besar, meskipun manusia dalam membuat kendaraan bermotor khususnya mobil atau kendaraan roda empat selalu berupaya meningkatkan tingkat keamanan dan kenyamanan seperti adanya mobil yang dilengkapi dengan *air bag safety*.

⁶ Jakarta, 7/8/2009 (Kominfo-Newsroom)
<http://www.depkominfo.go.id/2009/08/07/3-4-orang-tewas-perhari-akibat-kecelakan-lalu-lintas-di-jakarta/>

Dalam kehidupan manusia, manusia bebas memakai harta benda yang dimilikinya, dalam hal ini konkritnya kendaraan bermotor, manusia sebagai pemilik mempunyai hak yang penuh untuk melakukan apa saja dan memakai kendaraan bermotor tersebut, tetapi ada satu batasan yang penting. Batasan tersebut adalah dalam pemakaian hak mereka terhadap harta bendanya itu, tidak boleh merugikan orang lain. Dalam hal terjadi kecelakaan kendaraan bermotor, peristiwa tersebut dapat menimbulkan kerugian, baik luka badan bahkan kematian atas manusia ataupun kerugian pada harta benda. Kecelakaan tersebut apabila menimbulkan kerugian, maka manusia sebagai pengemudi dan atau pemilik kendaraan bermotor, apakah kecelakaan tersebut terjadi karena sengaja, tidak disengaja, ataupun merupakan suatu kelalaian, haruslah tetap bertanggung jawab terhadap kerugian yang ditimbulkannya. Konsep ini adalah sesuai dengan konsep Perbuatan Melawan Hukum (*onrechtmatigedaad*) yang diatur dalam pasal 1365 sampai dengan pasal 1380 KUH Perdata. Dinamakan perbuatan melawan hukum apabila perbuatan itu bertentangan dengan hukum pada umumnya. Hukum bukan saja berupa ketentuan-ketentuan undang-undang, tetapi juga aturan-aturan hukum tidak tertulis, yang harus ditaati manusia dalam kehidupan bermasyarakat.

Tanggung jawab sebagai pemilik atau yang mengemudikan kendaraan bermotor untuk membayar ganti kerugian kepada pihak ketiga (korban) yang mengalami kerugian harta benda, luka badan atau bahkan kematian, risiko tersebut dapat dialihkan kepada lembaga asuransi. Pengaturan mengenai asuransi telah diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Dalam KUHD, terdapat 2 (dua) cara pengaturan asuransi, yaitu pengaturan yang bersifat umum dan bersifat khusus. Pengaturan yang bersifat umum terdapat dalam Buku I Bab 9 Pasal 246 sampai dengan Pasal 268 KUHD yang berlaku bagi semua jenis asuransi, baik asuransi yang diatur di KUHD maupun jenis asuransi yang diatur di luar KUHD, kecuali jika secara khusus ditentukan lain. Sedangkan pengaturan yang bersifat khusus terdapat

dalam Buku I Bab 10 Pasal 287 sampai dengan Pasal 308 KUHD dan Buku II Bab 9 dan Bab 10 Pasal 592 sampai dengan pasal 695 KUHD. Sejak tahun 1992 pengaturan penyelenggaraan usaha asuransi di Indonesia mengalami perkembangan yang signifikan karena pada tanggal 11 Februari 1992, Pemerintah Indonesia memberlakukan Undang-Undang No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian.⁷

Pada masa sekarang, lembaga asuransi memegang peranan penting dalam memberikan kepastian perlindungan bagi manusia dari kemungkinan terjadinya risiko seperti yang mungkin dialami pengemudi, pemilik kendaraan bermotor. Asuransi tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga merupakan salah satu jenis asuransi kerugian yang timbul karena kebutuhan.

Dalam hal terjadi peristiwa perbuatan melawan hukum yang mengakibatkan kerugian kepada orang lain, timbullah tanggung jawab hukum pelaku untuk membayar/mengganti kerugian yang diderita pihak korban. Kewajiban hukum untuk mengganti kerugian kepada pihak ketiga inilah yang dapat diasuransikan.

Jenis asuransi yang dapat menjamin tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga yang atas kerugian yang diderita tertanggung karena ada tuntutan dari korban atau pihak ketiga atas kerugian harta benda, biaya pengobatan akibat cedera badan, santunan meninggal dunia, dan biaya bantuan hukum, dikenal dengan Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga atau dalam bahasa Inggris disebut dengan "*Third Party Liability Insurance*".

Ditinjau dari aspek hukum perdata, maka dasar hukum dari asuransi tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga ada dalam Pasal 1365 KUH Perdata sampai dengan Pasal 1367 KUH Perdata. Menurut pasal 1365 KUH Perdata bahwa jika seseorang dikarenakan tindakannya yang merugikan orang

⁷ Indonesia, Undang-undang tentang Usaha Perasuransian, *UU No. 2 Tahun 1992, LN No. 13, TLN No. 3467*

lain, diwajibkan untuk membayar ganti kerugian terhadap orang yang dirugikan tersebut. Ketentuan Pasal 1365 KUH Perdata sifatnya adalah sebagai ketentuan umum atau hukum umum (*general rules*). Pengaturan khusus untuk asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga untuk asuransi kendaraan bermotor juga diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam kaitan ini dan sehubungan dengan Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan⁸ yang dianggap pemerintah sudah ketinggalan jaman, maka pada tanggal 22 Juni 2009 telah diundangkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan⁹. Penulis ingin meneliti aspek asuransi tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga pada asuransi kendaraan bermotor untuk perlindungan kepada pihak ketiga dan asuransi kecelakaan penumpang yang menjadi korban dari kecelakaan lalu lintas, mengingat hal tersebut adalah begitu penting dewasa ini, karena itulah penulis menulis Skripsi ini dengan judul “Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga dan Asuransi Kecelakaan Penumpang Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

1.2. Pokok Permasalahan

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan diatas, maka pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Apakah asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga (*third party liability insurance*) dan asuransi kecelakaan penumpang (*passenger accident liability*) sudah diatur dengan baik dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

⁸ Indonesia, Undang-undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *UU No. 14 Tahun 1992, LN No. 49, TLN No. 3480*

⁹ Indonesia, Undang-undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *UU No. 22 Tahun 2009, LN No. 96, TLN No. 5025*

2. Asas atau teori tanggung jawab hukum yang manakah dianut oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
3. Bagaimana perbandingan ketentuan yang mengatur aspek asuransi asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga dan asuransi kecelakaan penumpang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
4. Bagaimana pelaksanaan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga sebelum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian ini adalah untuk :

1. Mengetahui apakah aspek asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga (*third party liability insurance*) dan asuransi kecelakaan penumpang (*passenger accident liability*) sudah diatur dengan baik di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Mengetahui Teori Tanggung Jawab Hukum yang dianut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
3. Mengetahui perbandingan ketentuan aspek asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga dengan asuransi kecelakaan penumpang yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dengan Undang-Undang 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
4. Mengetahui bagaimana pelaksanaan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga sebelum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

1.4 Definisi Operasional

Untuk menghindari perbedaan penafsiran dari istilah-istilah yang digunakan dalam penelitian ini, maka definisi operasional dari istilah-istilah tersebut adalah sebagai berikut :

Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan;

1. Asuransi atau Pertanggungan

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 meninggalnya atau hidupnya seseorang yang dipertanggungjawabkan.¹⁰

2. Objek Asuransi

Objek asuransi adalah benda dan jasa, jiwa dan raga, kesehatan manusia, tanggung jawab hukum, serta semua kepentingan lainnya yang dapat hilang, rusak, rugi, dan atau berkurang nilainya.¹¹

3. Asuransi Wajib

Asuransi Wajib dalam bahasa Inggris disebut sebagai “*compulsory insurance*” adalah asuransi yang diselenggarakan secara wajib berdasarkan suatu undang-undang.¹²

4. Asuransi Tanggung Gugat atau Tanggung Jawab Hukum

Asuransi Tanggung Gugat atau Tanggung Jawab Hukum pihak ketiga adalah asuransi atau perjanjian pertanggungan yang menjamin tanggung

¹⁰ Indonesia, Undang-undang tentang Usaha Perasuransian, *op.cit*, Pasal 1 angka (1).

¹¹ *Ibid.* Pasal.1 angka 2

¹² Bryan A. Garner (Ed), *Black 's Law Dictionary, 8th Ed*, (Minessota: Thompson West, 2004), hal.816.

jawab bertanggung untuk membayar ganti kerugian yang dialami pihak ketiga yang timbul karena kelalaian bertanggung.¹³

5. Kerugian

Kerugian dalam bahasa Inggris disebut sebagai *loss* yang diartikan sebagai (1) akibat yang tidak diharapkan terjadi dari suatu risiko; (2) hilangnya atau berkurangnya nilai atas suatu hal.¹⁴

6. Perbuatan Melawan Hukum

Terminologi “Perbuatan Melawan Hukum” merupakan terjemahan dari kata *onrechtmattigedaad*, yang diatur dalam KUH Perdata Buku III tentang perikatan, pasal 1365 sampai dengan pasal 1380. Beberapa sarjana ada yang menggunakan istilah ‘melanggar’ dan ada yang mempergunakan istilah ‘melawan’. Wirjono Projodikoro dan Subekti adalah ahli hukum yang menggunakan istilah “perbuatan melanggar hukum”.

“Pasal 1365 KUHPerdata menentukan bahwa setiap perbuatan yang melawan hukum yang membawa kerugian kepada seorang lain mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian ini mengganti kerugian tersebut.”¹⁵

7. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.¹⁶

8. Lalu Lintas

Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.¹⁷

¹³ *Ibid*, hal.817.

¹⁴ *Ibid*. hal.963.

¹⁵ Rosa Agustina, *Perbuatan Melawan Hukum*, (Jakarta : Universitas Indonesia Fakultas Hukum Pascasarjana, 2004), hal.6

¹⁶ *Indonesia Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, op.cit*, Pasal 1 angka 1

¹⁷ *Ibid*. Pasal 1 angka 2

9. Angkutan

Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.¹⁸

10. Kendaraan

Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.¹⁹

11. Kendaraan Bermotor (versi UULLAJ Nomor 22 Tahun 2009)

Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.²⁰

12. Kendaraan Bermotor (versi Polis Standar Kendaraan Bermotor Indonesia)

Kendaraan Bermotor adalah kendaraan roda dua atau lebih yang digerakkan oleh motor atau mekanik lain dan memiliki izin untuk digunakan di jalan umum yang menjadi obyek pertanggungungan.²¹

13. Kendaraan Bermotor Umum

Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.²²

14. Sepeda Motor

Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.²³

15. Perusahaan Angkutan Umum

Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.²⁴

¹⁸ *Ibid.* Pasal 1 angka 3

¹⁹ *Ibid.* Pasal 1 angka 7

²⁰ *Ibid.* Pasal 1 angka 8

²¹ *Polis Standar Kendaraan Asuransi Bermotor Indonesia*, Pasal 4 angka 1

²² *Indonesia Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, op.cit*, Pasal 1 angka 10

²³ *Ibid.* Pasal 1 angka 20

16. Pengguna Jasa

Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum.²⁵

17. Pengemudi

Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.²⁶

18. Tabrakan atau Benturan

Tabrakan atau Benturan adalah kontak fisik antara Kendaraan Bermotor dengan benda lain, yang berada di luar Kendaraan bermotor.²⁷

19. Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.²⁸

20. Pihak Ketiga

Pihak ketiga adalah semua pihak yang bukan Tertanggung, suami atau istri, anak, orang tua, dan saudara sekandung dari Tertanggung, orang-orang yang bekerja pada dan orang-orang yang berada di bawah pengawasan Tertanggung.

Jika Tertanggung adalah Badan Hukum maka Pengurus, Pemegang Saham, Komisaris dan Karyawan/wati tidak termasuk dalam pengertian Pihak Ketiga.²⁹

²⁴ *Ibid.* Pasal 1 angka 21

²⁵ *Ibid.* Pasal 1 angka 22

²⁶ *Ibid.* Pasal 1 angka 23

²⁷ PSKBI, *op.cit.*, Pasal 4 angka 2

²⁸ *Indonesia Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, op.cit.*, Pasal 1 angka 24

²⁹ PSKBI, *op.cit.*, Pasal 4 angka 3

21. Penumpang

Penumpang adalah orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan.³⁰

22. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan Jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas.³¹

23. Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.³²

24. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan.³³

25. Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap Pengguna Jalan.³⁴

26. Risiko Sendiri

Risiko Sendiri adalah jumlah tertentu yang menjadi tanggungan Tertanggung untuk setiap kejadian.³⁵

³⁰ *Indonesia Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, op.cit*, Pasal 1 angka 25

³¹ *Ibid.* Pasal 1 angka 29

³² *Ibid.* Pasal 1 angka 30

³³ *Ibid.* Pasal 1 angka 31

³⁴ *Ibid.* Pasal 1 angka 32

³⁵ PSKBI, *op.cit*, Pasal 4 angka 8

27. Penggunaan Pribadi

Penggunaan Pribadi adalah penggunaan atas Kendaraan Bermotor tersebut untuk kepentingan angkutan pribadi pengguna kendaraan.³⁶

28. Pengguna Komersial

Pengguna Komersial adalah penggunaan atas Kendaraan Bermotor tersebut untuk disewakan atau menerima balas jasa.³⁷

1.5 Metode Penelitian

Penulisan skripsi ini merupakan penelitian yuridis normatif, yaitu penelitian hukum yang meneliti kaidah-kaidah atau norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan³⁸, dimana penelitian yuridis normatif ini adalah merupakan studi dokumentasi dengan mempergunakan sumber-sumber data sekunder, seperti peraturan perundang-undangan, putusan-putusan pengadilan, teori-teori hukum, dan pendapat sarjana hukum terkemuka. Oleh karena itu, analisis yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah analisis normatif kualitatif karena data-datanya bersifat kualitatif. Penelitian hukum normatif dapat berupa inventarisasi hukum positif, usaha-usaha penemuan asas-asas dan dasar falsafah atau doktrin hukum positif, dan usaha penemuan hukum *in concreto* yang sesuai untuk diterapkan bagi penyelesaian suatu perkara tertentu.³⁹

Metode pendekatan yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah pendekatan perundang-undangan, pendekatan konsep, dan pendekatan analisis.⁴⁰ Pendekatan perundang-undangan, digunakan berkenaan dengan peraturan hukum yang mengatur mengenai asuransi pada umumnya yakni Kitab

³⁶ *Ibid.* Pasal 4 angka 9

³⁷ *Ibid.* Pasal 4 angka 10

³⁸ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum Suatu Pengantar, cet.2*, (Yogyakarta : Liberty, 2001), hal.29.

³⁹ Rianto Adi, *Metodologi Penelitian Sosial dan Hukum, Cet.1*, (Jakarta : Granit, 2004), hal. 92.

⁴⁰ Johnny Ibrahim, *Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif, cet.1*, (Malang : Bayumedia Publishing, 2005), hal.390.

Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) yang memuat ketentuan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga dan aspek asuransi kecelakaan penumpang pada khususnya. Pada umumnya, pendekatan konsep digunakan sehubungan dengan konsep-konsep yuridis yang berkaitan dengan asuransi kendaraan bermotor dan subrogasi dalam asuransi. Pendekatan analisis digunakan untuk mengetahui makna yang dikandung oleh istilah-istilah yang digunakan oleh peraturan perundang-undangan secara konseptual, serta untuk mengetahui penerapannya dalam praktik dan putusan hakim yang berkaitan dengan tema penelitian

Dalam teknik pengumpulan data, penulis menggunakan metode penelitian kepustakaan selain itu penulis juga melakukan wawancara dengan pelaku usaha asuransi dan praktisi hukum asuransi untuk mendukung data sekunder atau penelitian literatur (*library research*), dimana bahan-bahan pustaka hukum tersebut dikelompokkan dalam 3 (tiga) kelompok, yaitu :

1. Bahan hukum primer, yakni bahan-bahan yang mempunyai kekuatan mengikat, seperti norma dasar, peraturan perundang-undangan, KUH Perdata, dan khususnya KUHD, UU Nomor 14 Tahun 1992 dan Nomor 22 Tahun 2009 dan putusan hakim.
2. Bahan hukum sekunder, yang menjelaskan seperti bahan hukum primer dan isinya tidak mengikat, seperti bahan-bahan kepustakaan berupa bahan buku resmi pada instansi-instansi pemerintahan serta bahan hukum lain yang dipublikasikan berupa buku pedoman, buku, jurnal, majalah, makalah, tesis, disertasi, yang diperoleh dari beberapa perpustakaan seperti perpustakaan Fakultas Hukum Indonesia dan Perpustakaan Nasional RI. Disamping itu, penulis juga berusaha mencari data-data untuk bahan penelitian melalui situs internet.

3. Bahan hukum tersier, yang sifatnya melengkapi kedua bahan hukum di atas, seperti kamus bahasa Indonesia, bahasa Inggris-Indonesia, bahasa Belanda-Indonesia, kamus umum asuransi, kamus terminologi hukum, dan aneka istilah hukum.

Adapun obyek penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah aspek Asuransi Tanggung Jawab Hukum Kepada Pihak Ketiga dan Asuransi Kecelakaan Penumpang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Sedangkan analisis data dilakukan dengan metode kualitatif yaitu dengan mengumpulkan data-data yang ada, kemudian dianalisis secara kualitatif, yang artinya data-data itu akan dianalisis secara mendalam, holistik, dan komprehensif.

1.5.Sistematika penulisan

Untuk memberikan gambaran yang komprehensif, penulis menguraikan sistematika penelitian sebagai berikut :

BAB 1

PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan latar permasalahan yang diteliti, pokok permasalahan, tujuan penulisan, kegunaan penulisan, metode penulisan, definisi operasional.

BAB 2

TINJAUAN UMUM TENTANG ASURANSI DAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Bab ini menguraikan tentang gambaran umum tentang asuransi yang meliputi

definisi atau pengertian asuransi; sejarah asuransi; jenis, fungsi dan manfaat asuransi. Asas-asas asuransi; asas kepentingan, asas itikad baik, asas ganti rugi, asas subrogasi; peraturan asuransi, syarat-syarat sahnya perjanjian asuransi; fungsi dan manfaat asuransi.

BAB 3 ASURANSI TANGGUNG JAWAB HUKUM PIHAK KETIGA DALAM POLIS STANDAR ASURANSI KENDARAAN BERMOTOR INDONESIA

Bab ini menguraikan tentang jaminan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga dalam Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia, tanggung jawab terhadap pihak ketiga akibat perbuatan melawan hukum jika terjadi kecelakaan yang mengakibatkan pihak ketiga menderita kerugian, dan prosedur penyelesaian klaim asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga.

BAB 4 ASURANSI TANGGUNG JAWAB HUKUM PIHAK KETIGA DAN ASURANSI KECELAKAAN PENUMPANG DALAM UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009

TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Bab ini menguraikan tentang pengaturan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga, asas tanggung jawab Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ), perbandingan ketentuan yang mengatur asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga dan asuransi kecelakaan penumpang dalam UULLAJ Nomor 14 Tahun 1992 dan UULLAJ Nomor 22 Tahun 2009, dan pelaksanaan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga sebelum UULLAJ Nomor 22 Tahun 2009.

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

Sebagai bab terakhir maka di dalamnya akan dirumuskan secara singkat, padat dan jelas, hal-hal yang dapat disimpulkan dan juga saran dari hasil penelitian.

BAB 2
TINJAUAN UMUM TENTANG ASURANSI DAN UNDANG-UNDANG
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
JALAN

2.1 Tinjauan Umum Asuransi

2.1.1 Sekilas Sejarah Asuransi

Manusia dalam perjalanan kehidupan sehari-hari selalu dihadapkan pada berbagai peristiwa yang dapat terjadi dan peristiwa-peristiwa tadi jika benar-benar terjadi, akan dapat menimbulkan dua macam dampak yaitu :

- a) peristiwa tersebut membawa dampak yang menguntungkan atau baik, atau
- b) peristiwa tersebut membawa dampak yang merugikan atau buruk

Peristiwa atau risiko yang menimbulkan dampak yang merugikan dapat dialihkan kepada perusahaan asuransi, sehingga kerugian yang dialami atau diderita dapat diganti oleh perusahaan asuransi. Asuransi yang pada mulanya sebagai suatu gagasan akan terpenuhinya kebutuhan proteksi, tumbuh dan berkembang terus sesuai dengan perkembangan kebutuhan manusia yang sejalan dengan tingkat perkembangan kebudayaan, sehingga sampai pada tingkat kemajuan ekonomi tertentu seperti sekarang ini dalam perkembangannya.

Sebelum Masehi

Pada zaman kebesaran Yunani di bawah kekuasaan Alexander The Great (356-323 SM) seorang pembantunya yang bernama Antimenes memerlukan sangat banyak uang guna membiayai pemerintahannya pada waktu itu. Untuk mendapatkan uang tersebut Antimenes mengumumkan kepada para pemilik budak belian supaya mendaftarkan budak-budaknya

dan membayar sejumlah uang tiap tahun kepada Antimenes. Sebagai imbalannya, Antimenes menjanjikan kepada mereka jika ada budak yang melarikan diri, maka dia akan memerintahkan supaya budak itu ditangkap, dibayar dengan sejumlah uang sebagai gantinya.⁴¹

Apabila ditelaah dengan teliti, uang yang diterima oleh Antimenes untuk menangkap budak yang melarikan diri atau membayar ganti kerugian karena budak yang hilang adalah semacam risiko yang dipikul oleh penanggung. Perjanjian ini mirip dengan perjanjian asuransi kerugian.

Juga pada zaman Yunani, banyak juga orang yang meminjamkan sejumlah uang kepada pemerintah kotapraja dengan janji bahwa pemilik uang tersebut diberi bunga setiap bulan sampai wafatnya dan bahkan setelah wafat diberi bantuan biaya penguburan. Jadi, perjanjian ini mirip dengan asuransi jiwa. Bedanya hanya pada premi dan santunan. Pada asuransi jiwa, tertanggung yang membayar premi setiap bulan, bila terjadi kematian atau asuransi jiwanya berakhir tanpa kematian, tertanggung memperoleh pembayaran dari penanggung. Pada pinjaman pemerintah kotapraja, pemerintah membayar bunga setiap bulan kepada pemilik uang serta biaya penguburan bila pemilik uang meninggal dunia.⁴²

Abad Pertengahan

Di Inggris, sekelompok orang yang mempunyai profesi sejenis membentuk 1 (satu) perkumpulan yang disebut *gilde*. Perkumpulan ini mengurus kepentingan anggota-anggotanya dengan janji apabila ada anggota yang kebakaran rumah, *gilde* akan memberikan sejumlah uang yang diambil dari dana *gilde* yang terkumpul dari anggotanya. Perjanjian ini banyak terjadi abad ke-9 dan mirip dengan asuransi kebakaran.⁴³

⁴¹ Indonesian Senior Executives Association, *Sejarah Perasuransian Di Indonesia, cet. 1* (Jakarta: PT. Wahana Semesta Intermedia, 2008), hal 23-26

⁴² *Ibid.*

⁴³ *Ibid.* hal 27-32

Bentuk perjanjian seperti ini lebih lanjut berkembang di Denmark, Jerman, dan Negara-negara Eropa lainnya sampai abad ke-12. Pada abad ke-13 dan abad ke-14 perdagangan melalui laut mulai berkembang pesat. Keadaan ini mulai terpikir oleh para pedagang waktu itu untuk mencari upaya yang dapat mengatasi kemungkinan kerugian yang timbul melalui laut. Untuk kepentingan perjalanan melalui laut, pemilik kapal meminjam sejumlah uang dari pemilik uang dengan bunga tertentu, sedangkan kapal dan barang muatannya dijadikan jaminan. Dengan ketentuan, apabila kapal dan barang muatannya rusak atau tenggelam, uang dan bunganya tidak usah dibayar kembali. Akan tetapi, apabila kapal dan barang muatannya tiba dengan selamat di tempat tujuan, uang yang dipinjam itu dikembalikan ditambah dengan bunganya. Ini disebut *bodemerij*. Dengan demikian, dapat dipahami bawa bunga yang dibayar itu seolah-olah berfungsi premi, sedangkan pemilik uang berfungsi sebagai pihak yang menanggung risiko kehilangan uang dalam hal terjadi bahaya yang menimbulkan kerugian. Jadi, uang hilang itu dianggap seolah-olah ganti kerugian kepada pemilik kapal dan barang muatannya.⁴⁴

Demikianlah permulaan asuransi, asuransi ini berkembang pesat terutama di Negara-negara pantai, seperti Inggris, Perancis, Belanda, Jerman dan Denmark.

Sesudah Abad Pertengahan

Sesudah abad pertengahan, bidang asuransi laut dan asuransi kebakaran mengalami perkembangan yang pesat, terutama di Negara-negara Eropa, seperti di Inggris pada abad ke-17, kemudian di Perancis pada abad ke-18, dan terus di negeri Belanda.

Pada waktu pembentukan *Code de Commerce* Prancis awal abad ke-19, asuransi laut dimasukkan dalam kodifikasi. Pada waktu

⁴⁴ *Ibid.*

pembentukan *Wetboek van Koophandel Belanda*, disamping asuransi laut, diatur juga asuransi kebakaran, hasil panen, dan asuransi jiwa. Sementara di Inggris, asuransi laut diatur secara khusus dalam undang-undangan asuransi laut (*marine insurance act*) yang dibentuk pada tahun 1906. Berdasarkan asas konkordansi, *Wetboek van Koophandel* diberlakukan pula di Hindia Belanda melalui Staatsblad Nomor 23 tahun 1847.

Di Indonesia tidak diketahui secara pasti kapan penutupan asuransi dilakukan untuk pertama kalinya. Yang diketahui bahwa asuransi sudah dikenal pada masa penjajahan Belanda. Secara formal masuknya asuransi adalah sejak berlakunya Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) pada tahun 1848, karena di dalam KUHD diatur mengenai perjanjian asuransi.

Di Indonesia, masyarakat menggunakan kata Asuransi atau pertanggungan sebagai terjemahan dari *Insurance* (bahasa Inggris) atau *Verkezering* (bahasa Belanda). Penggunaan kedua kata atau istilah tadi mempunyai landasan yang kuat karena KUHD yang memuat hukum materil asuransi menggunakan istilah Pertanggungan, sedangkan Undang-Undang No.2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian menggunakan istilah Asuransi.

Asuransi, sejak abad ke-20 mengalami perkembangan yang sangat pesat di dunia ini khususnya pada masyarakat dan Negara yang sudah mencapai kemajuan yang tinggi (*developed countries*), sehingga asuransi menembus ke seluruh aspek aktivitas individu, korporasi dan Negara.

2.1.2 Pengertian Risiko dan Risiko yang Dapat Diasuransikan

Di dalam kehidupan manusia dan dalam dunia usaha/bisnis, macam, ragam, dan jumlah risiko ada begitu banyak, sehingga kita tidak mungkin membuat satu daftar risiko yang sempurna, karena macam risiko juga berkembang seiring dengan perkembangan zaman, ilmu pengetahuan dan teknologi.

Risiko dapat diartikan sebagai *uncertainty of loss*, suatu ketidak-pastian kerugian, ketidak-pastian dalam hal suatu peristiwa yang dapat menimbulkan kerugian itu belum tentu atau belum pasti akan terjadi . Dan jika peristiwa itu ternyata pasti akan terjadi, yang tidak pasti diketahui adalah kapan atau waktu kejadiannya.

Risiko yang dapat diasuransikan adalah risiko yang belum pasti tadi atau disebut sebagai *fortuitous event*. Jika suatu risiko sudah terjadi, atau sudah diketahui bahwa risiko itu akan terjadi dan diketahui pula kapan terjadi, maka risiko seperti itu tidak dapat diasuransikan (*uninsurable risks*).

Ada beberapa macam risiko yaitu sebagai berikut :⁴⁵

a. *Pure Risk* atau Risiko Murni adalah risiko yang bila terjadi akan menimbulkan kerugian dan bila tidak terjadi maka tidak akan menimbulkan kerugian. Contoh : kebakaran rumah menimbulkan kerugian namun bila tidak terjadi kebakaran maka tidak menimbulkan kerugian. *Pure risks* dapat diasuransikan.

b. *Speculative Risk* adalah risiko yang mengandung unsur spekulasi yaitu untung atau rugi. Contoh : risiko bermain saham di pasar modal; risiko rugi dalam bisnis/usaha. Risiko *speculative* pada dasarnya tidak dapat diasuransikan.

c. *Particular Risk* adalah risiko yang sifatnya *localize* atau tidak meluas dimana risiko ini bersifat pada seseorang atau individu. Contoh : Rumah yang terbakar maka yang menderita adalah individu dari pemilik rumah tersebut.

d. *Fundamental Risk* adalah terjadinya risiko ini disebabkan oleh hal-hal di luar kemampuan manusia secara individu dengan skala kerugian yang dapat sangat besar jumlahnya. Contoh : banjir, gempa bumi, bencana alam, huru hara.

Selain penggolongan di atas, risiko juga dapat dikelompokkan berdasarkan sering tidaknya (frekuensi) terjadi yaitu *High Frequency Risks* dengan *Low Frequency Risks*.

⁴⁵ Pengertian diberikan oleh Kornelius Simanjuntak dalam mata kuliah Hukum Asuransi di FH UI, Depok, semester 5.

Dari segi besarnya dampak kerugian yang ditimbulkannya risiko dapat dikelompokkan sebagai *High Severity Risks* dengan *Low Severity Risks* sebagaimana telah diuraikan pada bab pendahuluan.

2.1.3 Pengertian dan Pengaturan Asuransi

2.1.3.1 Pengertian Asuransi

Pengertian Asuransi Menurut Sarjana Hukum.

Di Indonesia, selain istilah asuransi digunakan juga istilah pertanggungan. Pemakaian kedua istilah itu tampaknya mengikuti istilah dalam bahasa Belanda yaitu *assurantie* yang berarti asuransi dan *verzekering* yang berarti pertanggungan, karena asuransi di Indonesia berasal dari negeri Belanda.⁴⁶ Namun sejak jaman Hindia Belanda sampai saat ini, pada prakteknya banyak orang yang menggunakan istilah asuransi. Dalam bahasa Inggris asuransi disebut juga dengan istilah *insurance*.

Asuransi menurut Wirjono Prodjodikoro adalah:

“Dalam suatu asuransi terlibat dua pihak, yaitu yang satu sanggup menanggung atau menjamin, bahwa pihak lain akan mendapatkan penggantian suatu kerugian yang mungkin akan ia derita sebagai akibat dari suatu peristiwa yang semula belum akan terjadi atau semula belum dapat ditentukan saat terjadinya. Adanya asuransi ini menimbulkan kontraprestasi. Suatu kontraprestasi dari pertanggungan ini, pihak yang ditanggung itu diwajibkan untuk membayar sejumlah uang kepada pihak yang menanggung. Uang tersebut akan tetap menjadi milik pihak yang menanggung, apabila kemudian yang ternyata peristiwa yang dimaksud itu tidak terjadi.”⁴⁷

Adapun pendapat dari H.M.N Purwosutjipto, pertanggungan adalah:

“Perjanjian timbal balik antara penanggung dengan penutup asuransi, dimana penanggung mengikatkan diri untuk mengganti kerugian da/atau membayar sejumlah uang (santunan) yang ditetapkan pada waktu penutupan perjanjian, kepada penutup asuransi atau orang lain yang ditunjuk, pada waktu terjadinya

⁴⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, Cet. 4, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti. 2006), hal. 6

⁴⁷ Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi Di Indonesia*, (Jakarta : PT Intermedia, 1991), hal.1.

evenemen. Sedangkan penutup asuransi mengikatkan diri untuk membayar uang premi.”⁴⁸

Sedangkan Emmy Panagaribuan Simanjuntak juga berpendapat bahwa pertanggunggunaan adalah :

“Suatu perjanjian, dimana penanggung dan menikmati suatu premi mengikat dirinya terhadap tertanggung untuk membebaskan dari kerugian karena kehilangan, kerugian atau ketidadaan keuntungan yang diharapkan akan dapat diderita olehnya, karena suatu kejadian yang belum terjadi.”⁴⁹

E. R. Hardy Ivamy, ahli hukum asuransi dari University of London, memberi definisi asuransi:⁵⁰

“A contract of insurance in the widest sense of the term may be defined as a contract whereby one person, called the “insurer” undertakes, in return for the agreed consideration, called the “premium”, to pay to another person, called the “assured”, a sum of money, or its equivalent, on the happening of a specified event.”

Pada prinsipnya juga istilah asuransi dapat mempunyai berbagai arti dan batasan :

Williams, Jr dan Heins, asuransi dirumuskan dalam 2 sudut pandang. Pertama dikatakan bahwa :

“Insurance is the protection against financial loss provided by insurer.”

Kemudian disebutkan pula :

*“Insurance is a device by means of which the risk of two or more persons or firm are combined through actual or promises contribution fund out of which claimants are paid.”*⁵¹

⁴⁸ H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia jilid 6, Hukum Pertanggunggunaan*, cet.3, (Jakarta: Djambatan, 1990), hal.10.

⁴⁹ Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Hukum Pertanggunggunaan dan Perkembangannya*, cet.2, (Yogyakarta:Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada, 1982), hal.22.

⁵⁰ Prof. E.R. Hardy Ivamy, *General Principle of Insurance Law*, Third Edition, (London: Butterworths, 1922), hal. 3

⁵¹ M. Suparman Sastrawidjaja. *Aspek-aspek Hukum dan Surat Berharga*. Cet 2, (Bandung: PT. Alumni, 2003), hal 10.

Berdasarkan pengertian diatas dapat dikemukakan dua hal : Pertama bahwa asuransi merupakan alat untuk melindungi kerugian keuangan yang diberikan oleh Penanggung, dengan perkataan lain, asuransi merupakan alat pengalihan risiko. Kedua menitik beratkan kepada sudut pandang penanggung atau perusahaan asuransi, yaitu sebagai alat penerimaan risiko yang dialihkan kepadanya dengan menerima iuran berupa premi.

Pengertian Berdasarkan Peraturan Perundang-undangan.

Pengertian asuransi berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang adalah :

“Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu.”⁵²

Apabila ditelaah secara redaksional, rumusan yang terdapat dalam pasal 246 KUHD lebih mengutamakan kepada asuransi kerugian.⁵³ Disebut asuransi kerugian karena dalam batas pengertian kerugian, penanggung hanya membayar ganti rugi kepada tertanggung sesuai dengan kerugian yang diderita oleh tertanggung.⁵⁴

Seharusnya, definisi atau pengertian asuransi yang diberikan KUHD berlaku umum untuk semua golongan dan jenis asuransi. Hal itu mengingat sifat dan fungsi definisi itu sendiri. Demikian pula, rumusan tersebut terletak dalam bab atau title IX dari buku I KUHD tentang asuransi atau pertanggungan seumumnya . (*van assurantie of verzekering in het algemene*)

⁵² R. Subekti dan R Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*, cet.31, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2006), ps. 246 KUHD

⁵³ M. Suparman Sastrawidjaja, *Op.cit.* hal. 14.

⁵⁴ Radiks Purba, *Memahami Asuransi di Indonesia*. Cet . 1 (Jakarta : PT. Pustaka Binaman Pressindo, 1992), hal.41

Pengertian asuransi juga diatur dalam Undang-undang No. 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian. Dalam pasal 1 angka (1) disebutkan bahwa:

“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 dipertanggungjawabkan.”

Dilihat dari pengertian asuransi berdasarkan KUHD dengan pengertian asuransi berdasarkan Undang-Undang No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian dapat disimpulkan bahwa rumusan asuransi pada pasal 1 angka (1) Undang-undang No. 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian di atas ternyata lebih luas jika dibandingkan dengan rumusan pasal 246 KUHD karena Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tersebut tidak hanya melingkupi asuransi kerugian, tetapi juga asuransi jiwa. Hal ini diketahui dari kata-kata pada bagian akhir, yaitu: *untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggalnya atau hidupnya seseorang yang dipertanggungjawabkan.*

Selain itu, dalam Undang-undang No. 2 Tahun 1992 juga mengatur secara eksplisit mengenai asuransi tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang dapat dilihat dari kalimat “tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga”.

Definisi asuransi tanggung jawab hukum adalah pertanggungan dimana perusahaan asuransi berjanji atas nama tertanggung membayar ganti kerugian yang diderita oleh pihak ketiga dimana tertanggung secara hukum wajib membayar kerugian karena tertanggung yang menyebabkan terjadinya kerugian (pihak yang bersalah). Sedangkan dalam definisi asuransi berdasarkan KUHD tidak terdapat pengertian asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga (*liability insurance*).

Dengan memperhatikan pasal 246 KUHD dan pasal 1 angka (1) dalam Undang-undang No. 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian, maka dapat diuraikan unsur-unsur dari suatu asuransi atau pertanggungan sebagai berikut:

- (1) Adanya pihak tertanggung, yaitu pihak yang kepentingannya diasuransikan;
- (2) Adanya pihak penanggung, yaitu pihak perusahaan asuransi yang menjamin akan membayar ganti rugi;
- (3) Adanya perjanjian asuransi antara tertanggung dengan penanggung;
- (4) Adanya pembayaran premi oleh tertanggung kepada penanggung;
- (5) Adanya kerugian, kerusakan, kehilangan keuntungan yang diderita oleh tertanggung;
- (6) Adanya suatu peristiwa yang tidak pasti terjadinya.

Selain itu, terdapat banyak pendapat dari para sarjana mengenai pengertian dari asuransi. Salah satunya adalah pendapat yang diutarakan oleh Crawford seperti yang dikutip oleh Magee dan Bickelhaupt, yang memberikan pengertian asuransi sebagai berikut:

“Insurance is a contract by which the one party, in consideration of price paid to him adequate to the risk, becomes security to the other that he shall not suffer loss, damage, or prejudice by the happening of the perils specified to certain things may be exposed to them.”⁵⁵

Dari pendapat di atas, dapat diketahui bahwa asuransi merupakan perjanjian antara satu pihak yang akan mendapat imbalan pembayaran sesuai risikonya dengan pihak lain yang akan menanggung risiko tersebut, sehingga pihak pertama mendapat perlindungan dari kemungkinan menderita kehilangan, kerusakan, atau kerugian dari suatu peristiwa yang menimbulkan kerugian baginya.

⁵⁵ Suparman Sastrawidjaja, *Aspek-Aspek Hukum Asuransi dan Surat Berharga, Cet.1*, (Bandung: PT. Alumni, 1997), hal.2.

Mengacu kepada pengertian asuransi yang telah diuraikan di atas, dapat dikatakan bahwa pada dasarnya asuransi atau pertanggungan dalam pengertian hukum merupakan suatu perjanjian yang melibatkan dua pihak yaitu penanggung dan tertanggung yang bertujuan untuk memberikan proteksi dimana perjanjian asuransi ini sebenarnya menawarkan suatu kepastian dari suatu ketidakpastian, yaitu mengenai kerugian-kerugian yang mungkin timbul karena suatu peristiwa yang belum tentu terjadi atau tidak diketahui kapan akan terjadi. Perjanjian asuransi merupakan perjanjian yang mempunyai tujuan yang spesifik, yaitu memberikan manfaat ekonomi bagi kedua pihak yang mengadakan perjanjian dengan mendapatkan suatu kepastian atau kembalinya keadaan keuangan sesuai dengan keadaan semula seperti pada saat sebelum terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian.

2.1.3.2 Pengaturan Asuransi

Pengaturan asuransi di Indonesia terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian yang berlaku efektif tanggal 11 Februari 1992.

Pengaturan Asuransi Dalam KUHD

Dalam KUHD terdapat 2 (dua) macam pengaturan asuransi, yaitu pengaturan yang bersifat umum dan pengaturan yang bersifat khusus. Pengaturan asuransi dalam KUHD mengutamakan segi keperdataan yaitu berdasarkan pada perjanjian antara tertanggung dengan penanggung. Adapun pengaturan asuransi dalam KUHD adalah sebagai berikut:

1. Buku I Bab 9 mengatur asuransi kerugian pada umumnya
2. Buku I Bab 10 terbagi atas beberapa bagian, yaitu:
 - i. Bagian pertama mengatur asuransi terhadap bahaya kebakaran;

- ii. Bagian kedua mengatur asuransi terhadap bahaya-bahaya yang mengancam hasil-hasil pertanian di sawah;
 - iii. Bagian ketiga mengatur asuransi jiwa.
3. Buku II Bab 9 terbagi atas beberapa bagian, yaitu:
- i. Bagian pertama mengatur tentang bentuk dan isi dari asuransi;
 - ii. Bagian kedua mengatur tentang anggaran barang-barang yang diasuransikan;
 - iii. Bagian ketiga mengatur tentang awal dan akhir bahaya;
 - iv. Bagian keempat mengatur tentang hak dan kewajiban penanggung;
 - v. Bagian kelima mengatur tentang pelepasan atas hak milik atas barang yang dipertanggungkan (*abandon*);
 - vi. Bagian keenam mengatur tentang hak dan kewajiban makelar di dalam asuransi laut;
4. Buku II Bab 10 mengatur asuransi terhadap bahaya dalam pengangkutan di darat, di sungai, dan di perairan darat.

Pengaturan Asuransi Dalam UU No. 2 Tahun 1992

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:⁵⁶

- a. Bidang usaha perasuransian meliputi kegiatan usaha asuransi dan usaha penunjang asuransi
- b. Jenis usaha perasuransian yang meliputi

⁵⁶ Muhammad, *op. cit.*, hal. 19

- Usaha asuransi yang terdiri dari: asuransi kerugian, asuransi jiwa, dan reasuransi;
 - Usaha penunjang asuransi terdiri dari: pialang asuransi, pialang reasuransi, penilai kerugian asuransi, konsultan aktuarial, dan agen asuransi
- c. Perusahaan perasuransian yang meliputi perusahaan asuransi kerugian, perusahaan asuransi jiwa, perusahaan reasuransi, perusahaan pialang asuransi, perusahaan pialang reasuransi, perusahaan penilai kerugian asuransi, perusahaan konsultan aktuarial, dan perusahaan agen asuransi.
- d. Bentuk hukum usaha perasuransian yang terdiri dari perusahaan perseroan (Persero), koperasi, Perseroan Terbatas (PT), dan usaha bersama (mutual).
- e. Kepemilikan perusahaan perasuransian oleh Warga Negara Indonesia dan/atau Badan Hukum Indonesia dan 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 mengenai:
- Kesehatan keuangan perusahaan asuransi kerugian, perusahaan asuransi jiwa, dan perusahaan reasuransi
 - Penyelenggaraan usaha perasuransian dan modal usaha.
- h. Kepailitan dan likuidasi perusahaan asuransi melalui keputusan Pengadilan Niaga
- i. Ketentuan sanksi pidana dan sanksi administratif yang meliputi antara lain:
- Sanksi pidana karena kejahatan: menjalankan usaha perasuransian tanpa izin, menggelapkan premi asuransi,

menggelapkan kekayaan perusahaan asuransi dan reasuransi, menerima/menadah/mebeli kekayaan perusahaan asuransi hasil penggelapan, pemalsuan dokumen perusahaan asuransi, reasuransi

- Sanksi administrative berupa: ganti kerugian, denda administrative, peringatan, pembatasan kegiatan usaha, pencabutan izin usaha perusahaan.

2.1.4 Para Pihak Dalam Kontrak Asuransi

2.1.4.1 Subjek dalam Asuransi

Subjek asuransi adalah pihak-pihak dalam asuransi, yaitu tertanggung dan penanggung yang mengadakan perjanjian asuransi. Penanggung adalah pihak yang wajib memikul risiko yang dialihkan kepadanya dan berhak untuk menerima pembayaran premi. Sedangkan tertanggung adalah pihak yang mengalihkan risiko dengan membayar suatu premi dan mempunyai hak untuk mendapat ganti kerugian atas risiko yang terjadi kepadanya. Menurut pasal 7 angka (1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992, usaha perasuransian hanya dapat dilakukan oleh badan hukum yang berbentuk perusahaan persero (persero), koperasi, perseroan terbatas, dan usaha bersama (mutual). Berdasarkan pasal tersebut maka status pihak penanggung harus mempunyai status badan hukum seperti yang diatur dalam undang-undang tersebut. Sementara itu, tertanggung dalam asuransi dapat berstatus sebagai perseorangan, persekutuan, atau badan hukum, baik perusahaan maupun bukan perusahaan.

2.1.4.2 Objek Dalam Asuransi

Objek asuransi dapat berupa benda, hak, atau kepentingan yang melekat pada benda, dan sejumlah uang. Berdasarkan pasal 268 KUHD disebutkan tentang hal-hal yang dikatakan sebagai objek asuransi, yaitu

semua kepentingan yang dapat dinilai dengan uang, dapat diancam oleh suatu bahaya, dan tidak dikecualikan oleh undang-undang. Selain itu, objek asuransi dari asuransi jumlah, misalnya asuransi kecelakaan dan asuransi jiwa. Objek asuransi jumlah tidak dapat dinilai dengan uang, tetapi sejumlah uang dapat dijadikan ukuran pembayaran santunan jika terjadi peristiwa yang menjadi sebab kematian atau kecelakaan. UU No. 2 Tahun 1992 menyatakan bahwa objek asuransi adalah benda dan jasa, jiwa dan raga, kesehatan manusia, tanggung jawab hukum, serta semua kepentingan lainnya yang dapat hilang, rusak, rugi, dan atau berkurang nilainya.⁵⁷

2.1.5 Perjanjian Asuransi dan Syarat Sahnya Perjanjian Asuransi

2.1.5.1 Perjanjian Asuransi

Suatu perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada seseorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal.⁵⁸ Berdasarkan pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih. Selain itu, secara umum perjanjian dapat diartikan sebagai suatu hubungan hukum antara pihak, atas dasar mana pihak yang satu (berpiutang/kreditur) berhak untuk suatu prestasi dari yang lain (yang berhutang/debitur) yang juga berkewajiban melaksanakan dan bertanggungjawab atas suatu prestasi.⁵⁹

Dari pengertian perjanjian di atas maka dapat disimpulkan bahwa setiap perjanjian akan meliputi hal-hal tersebut di bawah ini, yaitu:⁶⁰

1. Perjanjian selalu menciptakan hubungan hukum

⁵⁷ Indonesia, Undang-undang tentang Usaha Perasuransian, *op.cit*, Pasal 1 angka 2

⁵⁸ Subekti, *Hukum Perjanjian, cet.20*, (Jakarta: PT Intermasa, 2004), hal.1

⁵⁹ Sri Rejeki Hartono, *Hukum Asuransi Dan Perusahaan Asuransi*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2008), hal. 82

⁶⁰ *Ibid.*

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

Kelima unsur tersebut di atas pada dasarnya selalu terkandung dalam setiap jenis perjanjian, termasuk perjanjian asuransi. Perjanjian asuransi merupakan suatu bentuk perjanjian khusus, sehingga selain perjanjian asuransi harus memenuhi kelima unsur tersebut di atas, perjanjian asuransi juga mengandung unsur-unsur lain yang menunjukkan ciri-ciri khususnya tersebut.

2.1.5.2 Syarat Sahnya Perjanjian Asuransi

Asuransi merupakan salah satu jenis perjanjian khusus yang diatur dalam KUHD. Sebagai suatu bentuk perjanjian, maka ketentuan syarat-syarat sah suatu perjanjian dalam KUH Perdata berlaku juga bagi perjanjian asuransi. Syarat-syarat sah suatu perjanjian diatur dalam pasal 1320 KUH Perdata, yaitu sepakat mereka mengikatkan dirinya, kecakapan untuk membuat suatu perikatan, suatu hal tertentu, dan suatu sebab yang halal. Selain harus memenuhi syarat seperti yang tercantum dalam KUH Perdata, dalam asuransi, setiap perjanjian dinyatakan sah apabila memenuhi syarat yang terdapat dalam KUHD, yaitu kepentingan yang dapat diasuransikan (pasal 250 KUHD) dan pemberitahuan fakta materiil (pasal 251 KUHD)

Syarat sahnya perjanjian asuransi menurut pasal 1320 KUH Perdata :

1. Kesepakatan

Kesepakatan yang terjadi antara pihak yang membuat perjanjian mempunyai arti bahwa telah terjadi pertemuan atau kesesuaian kehendak yang terjadi diantara pihaknya. Kesepakatan harus diberikan secara bebas, artinya bebas dari paksaan, kekhilafan, dan penipuan sebagaimana tercantum dalam pasal 1321 KUH Perdata.⁶¹ Bebas dari paksaan termasuk didalamnya paksaan fisik dan paksaan rohani. Kekhilafan atau kekeliruan terjadi apabila salah satu pihak khilaf tentang hal-hal pokok dari apa yang diperjanjikan atau tentang sifat-sifat yang penting dari barang yang menjadi objek perjanjian ataupun mengenai orang dengan siapa diadakan perjanjian itu. Sedangkan penipuan terjadi apabila salah satu pihak dengan sengaja memberikan keterangan-keterangan palsu yang disertai dengan tipu muslihat untuk membujuk pihak lawannya memberikan persetujuannya.

Dalam perjanjian asuransi, pihak penanggung dan tertanggung harus sepakat dalam mengadakan perjanjian, yang mana kesepakatan antara para pihak dibuat secara bebas, artinya tidak berada di bawah pengaruh, tekanan, atau paksaan pihak tertentu. Dalam mengadakan perjanjian antara tertanggung dan penanggung dapat dilakukan secara langsung maupun tidak langsung. Pengadaan perjanjian secara langsung maksudnya adalah kedua belah pihak mengadakan perjanjian melalui jasa perantara. Adapun yang dimaksud dengan perantara dalam perjanjian asuransi adalah makelar/pialang asuransi.

2. Kecakapan dalam membuat perjanjian

Dalam membuat suatu perjanjian, para pihak yang terlibat didalamnya haruslah cakap menurut hukum. Pengertian cakap menurut hukum adalah seseorang memiliki kewenangan untuk melakukan

⁶¹ Sri Soesilowati Mahdi, Surini Ahlan Sjarif, Akhmad Budi Cahyono, Hukum Perdata (Suatu Pengantar), cet.1, (Jakarta: CV. Gitama Jaya, 2005), hal. 141

perbuatan hukum baik untuk kepentingan diri sendiri maupun pihak lain yang diwakili. Pasal 1330 KUH Perdata telah menentukan siapa saja para pihak yang tidak cakap, yaitu:⁶²

- Orang-orang yang belum dewasa
- Mereka yang ditaruh di bawah pengampuan
- Orang-orang perempuan (sudah dihapuskan dengan berlakunya UU No. 1 Tahun 1974 Tentang Perkawinan) dan orang-orang tertentu yang dilarang untuk membuat perjanjian tertentu.

Pada perjanjian asuransi, kedua pihak, yaitu tertanggung dan penanggung, yang berwenang melakukan perbuatan hukum yang diakui oleh undang-undang adalah orang yang cakap menurut hukum. Selain itu, dalam perjanjian asuransi terdapat kewenangan berbuat yang bersifat subjektif dan ada yang bersifat objektif. Kewenangan subjektif artinya kedua pihak sudah dewasa, sehat ingatan, tidak berada di bawah perwalian, atau pemegang kuasa yang sah. Kewenangan objektif artinya tertanggung mempunyai hubungan yang sah dengan benda objek asuransi karena benda tersebut adalah miliknya sendiri.⁶³ Apabila asuransi yang diadakan itu diperuntukkan kepada kepentingan pihak ketiga, maka tertanggung yang mengadakan asuransi itu harus mendapat kuasa atau pbenaran dari pihak ketiga yang bersangkutan.

3. Suatu hal tertentu

Suatu hal tertentu maksudnya adalah objek perjanjian atau prestasi yang diperjanjikan harus jelas, dapat dihitung, dan dapat ditentukan jenisnya.⁶⁴ Objek tertentu dalam perjanjian asuransi adalah objek yang diasuransikan, yang dapat berupa harta kekayaan, atau dapat pula berupa jiwa atau raga manusia. Pihak yang mengasuransikan objek dalam

⁶² *Ibid.*, hal 142

⁶³ Muhammad, *op. cit.*, hal. 50-51

⁶⁴ Sri Soesilowati Mahdi, *op.cit.*, hal. 143

perjanjian asuransi adalah tertanggung, oleh karena itu ia harus mempunyai hubungan langsung atau tidak langsung dengan objek asuransi itu. Tertanggung harus dapat membuktikan bahwa benar ia adalah pemilik atau pihak yang mempunyai kepentingan atas objek asuransi. Apabila tertanggung tidak dapat membuktikannya, maka akan muncul anggapan bahwa tertanggung tidak mempunyai kepentingan atas objek asuransi tersebut, sehingga asuransi menjadi batal. Undang-undang tidak akan membenarkan dan tidak akan mengakui orang yang mengadakan asuransi tetapi tidak mempunyai kepentingan. Setiap orang yang mengadakan asuransi, walaupun ia tidak mempunyai hubungan langsung dengan objek asuransi, ia harus menyebutkan untuk kepentingan siapa asuransi tersebut diadakan.

4. Suatu sebab yang halal

Suatu sebab yang halal disini maksudnya adalah isi suatu perjanjian tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum, dan kesusilaan. Dalam asuransi, setiap perjanjian yang diadakan oleh para pihak haruslah merupakan suatu sebab yang halal. Maksud suatu sebab yang halal dalam perjanjian asuransi adalah isi perjanjian asuransi itu tidak dilarang oleh undang-undang, tidak bertentangan dengan ketertiban umum, dan tidak bertentangan dengan kesusilaan. Berdasarkan kausa yang halal, tujuan yang hendak dicapai oleh para pihak, yaitu tertanggung dan penanggung, adalah beralihnya risiko atas objek asuransi yang diimbangi dengan pembayaran premi. Dengan demikian kedua belah pihak saling berprestasi, yaitu pihak tertanggung harus membayar premi, sedangkan pihak penanggung harus menerima peralihan risiko atas objek asuransi jika premi sudah dibayar oleh tertanggung.

Syarat khusus (tambahan) sahnya perjanjian asuransi ada 2 (dua) :

1. Adanya Kepentingan yang Dapat Diasuransikan (*Insurable Interest*)

Dalam perjanjian asuransi, syarat khusus pertama agar suatu perjanjian asuransi dinyatakan sah adalah adanya kepentingan yang dapat diasuransikan (*insurable interest*). Setiap pihak yang mengadakan perjanjian asuransi harus mempunyai kepentingan yang dapat diasuransikan, maksudnya adalah bahwa pihak tertanggung mempunyai keterlibatan sedemikian rupa dengan akibat dari suatu peristiwa yang belum pasti terjadinya dan yang bersangkutan menderita kerugian. Untuk mendeteksi apakah tertanggung mempunyai kepentingan terhadap objek yang diasuransikan dapat diketahui dengan melihat sejauh mana keterikatan tertanggung dengan objek perjanjian asuransi terhadap terjadinya suatu peristiwa yang diperjanjikan dan apakah peristiwa yang terjadi tersebut menyebabkan kerugian atau tidak terhadap penanggung. Kepentingan yang dapat diasuransikan diatur dalam pasal 250 KUHD yang pada intinya mensyaratkan bahwa kepentingan terhadap benda/objek asuransi yang dipertanggungjawabkan harus sudah ada pada saat perjanjian asuransi ditutup.

2. Pemberitahuan Fakta Materiil (Penerapan Doktrin *Utmost Good Faith*)

Pemberitahuan merupakan syarat terjadinya perjanjian asuransi yang diatur dalam pasal 251 KUHD. Pasal 251 KUHD ini berbunyi :

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

Berdasarkan pasal tersebut di atas maka tertanggung wajib memberitahukan dengan jujur dan jelas kepada penanggung mengenai sifat objek asuransi kepada penanggung tanpa ada yang disembunyikan. Pemberitahuan tersebut wajib dilakukan pada saat mengadakan asuransi. Apabila tertanggung lalai, maka akibat hukumnya adalah asuransi menjadi batal. Kewajiban pemberitahuan itu juga berlaku apabila setelah diadakan asuransi terjadi pemberatan risiko atas objek asuransi. Kewajiban pemberitahuan dalam pasal 251 KUHD tidak bergantung pada ada atau tidaknya itikad baik dari tertanggung. Apabila tertanggung keliru memberitahukan, walaupun tanpa kesengajaan, tetap mengakibatkan asuransi menjadi batal, kecuali telah diperjanjikan lain, yang biasanya dinyatakan tegas dalam polis dengan klausula “sudah diketahui”.

2.1.6 Prinsip-Prinsip Asuransi (*Principle of Insurance*)

Prinsip-prinsip atau asas asuransi adalah ketentuan-ketentuan yang sangat penting dan berlaku dalam penutupan asuransi.

Principle of Insurable Interests

Prinsip (asas) kepentingan dalam penutupan asuransi, artinya bahwa tertanggung harus mempunyai kepentingan keuangan atas objek yang diasuransikan. Hubungan kepentingan keuangan tersebut harus diakui sah menurut hukum.

Dari putusan pengadilan di Inggris dalam perkara *Castellain v. Preston* (1883) didapat suatu penjelasan dan pengertian dari *insurable interests*:

“...what is it that is insured in a fire policy? Not the bricks and materials used in building the house but the interest of the insured in the subject matter of insurance.”

*Insurable interest can be defined as “the legal right to insure arising out of a financial relationship, recognized at law, between the insured and the subject matter of insurance.”*⁶⁵

Dengan demikian ada 4 (empat) unsur dari *insurable interests* dalam kontrak asuransi:⁶⁶

1. Harus ada suatu benda, hal, nyawa/jiwa, tanggung jawab hukum (*the subject matter of insurance*) yang dapat diasuransikan.
2. Benda, hak dan seterusnya yang disebut dalam butir 1 di atas harus menjadi objek kontrak asuransi
3. Tertanggung harus mempunyai hubungan dengan *the subject matter of insurance* sedemikian rupa bahwa dia tidak akan mengalami kerugian jika objek asuransi tersebut tidak mengalami risiko dan dia akan mengalami kerugian jika objek asuransi mengalami risiko (kerugian).
4. Hubungan kepentingan keuangan antara tertanggung dengan objek asuransi harus diakui dan sah menurut hukum (*recognized at law*).

Jika tertanggung tidak mempunyai kepentingan dalam kontrak asuransi, maka kontrak asuransi adalah batal demi hukum (*null and void*),⁶⁷ sedangkan menurut hukum Indonesia, batal demi hukum dengan demikian perusahaan asuransi (penanggung tidak wajib membayar kerugian (klaim)).⁶⁸

⁶⁵ Chris Parsons, David Green, Mike Mead and Wolfgang Korner, *Company and Contract Law and Their Application To Insurance*, (London, 1995), hal 6/1 – 6/2

⁶⁶ Ibid.

⁶⁷ Marine Insurance Act 1906 (6 Edw.7.ch.41) under the title of Insurable Interests, Chapter 4.1 diuraikan/diatur mengenai *insurable interests*.

⁶⁸ Pasal 250 KUHD menyatakan : “Apabila seseorang yang telah mengadakan suatu pertanggungan untuk diri sendiri atau apabila seseorang, yang untuknya telah diadakan suatu pertanggungan... tidak mempunyai suatu kepentingan terhadap barang yang dipertanggungkan itu, maka si penanggung tidaklah diwajibkan memberikan ganti kerugian.”

Principle of Utmost Good Faith

Prinsip (asas) itikad baik, artinya pihak tertanggung harus mempunyai itikad baik dalam penutupan asuransi. Tertanggung wajib memberikan keterangan-keterangan, informasi, dan fakta (*material facts*) yang sebenar-benarnya atas objek yang diasuransikan (*full disclosure*) dan juga pada waktu terjadi klaim. Sesungguhnya dalam kontrak asuransi, para pihak wajib dan harus tunduk pada asas dan itikad baik (*utmost good faith*).⁶⁹

Akan tetapi, menurut penulis, KUHD mengatur asas itikad baik secara kurang adil (*fair*), karena pasal 251 KUHD yang mengatur asas itikad baik, hanya mewajibkan tertanggung dalam kontrak untuk memegang dan melaksanakan itikad baik, tetapi sama sekali tidak mewajibkan perusahaan asuransi (penanggung) untuk beritikad baik.

Sesuai pasal 251 KUHD, asas itikad baik mewajibkan tertanggung untuk memberitahukan semua keterangan dan keadaan yang sebenarnya dari objek asuransi (risiko) yang hendak dijamin oleh perusahaan asuransi dengan sanksi yang cukup berat atas pelanggaran, keterangan atau keadaan yang dimaksudkan disini adalah semua keterangan dan keadaan yang penting (*material facts*) yang akan mempengaruhi seorang penanggung yang bijaksana dalam mengambil keputusan apakah dia akan menerima (mau menjamin) suatu risiko yang ditawarkan kepadanya dan menghitung besarnya premi asuransi yang akan dikenakan, yang selanjutnya akan diuraikan di bawah ini.

⁶⁹ Sebagaimana dikatakan oleh Farwell L.J., yang dikutip oleh Prof. R.L. Carter bahwa “*Contracts of insurance are contracts in which uberrima fides (utmost good faith) is required, not only from the assured, but also from the company assuring.*” Dalam buku R.L. Carter. Reinsurance, (Great Britain : Reaction Publishing Group, 1995), hal. 123

Pelanggaran Asas Itikad Baik Oleh Tertanggung dan Akibatnya

Kalau kita simak pasal 251 KUHD, maka ada 2 (dua) macam pelanggaran terhadap asas itikad baik oleh tertanggung :

1. Penipuan (*Fraudulent Non-disclosure/Misrepresentation*)

Tertanggung dengan sengaja tidak memberitahukan keterangan/keadaan yang sebenarnya (*material facts*) dari risiko yang akan diasuransikan dengan maksud untuk menipu perusahaan asuransi sehingga perusahaan asuransi mempunyai gambaran yang keliru mengenai risiko yang dijaminnya. Hal ini disebut juga *Concealment*.

2. Kekhilafan (*Innocent Non-disclosure/Misrepresentation*)

Tertanggung tidak memberitahukan keterangan/keadaan yang sebenarnya dari risiko yang akan diasuransikan, akan tetapi dalam hal ini tertanggung sebenarnya tidak sengaja dan tidak ada sama sekali maksud untuk menipu perusahaan asuransi. Hal itu terjadi semata-mata karena kekhilafan.

Apabila terjadi pelanggaran terhadap asas itikad baik, apakah pelanggaran itu berupa penipuan atau kekhilafan, kedua-duanya akan mengakibatkan kontrak polis asuransi menjadi batal demi hukum.⁷⁰

Yang berbeda hanyalah dalam pengembalian premi (*refund premium*). Dalam pelanggaran asas itikad baik berupa kekhilafan (*Innocent Non-disclosure/Misrepresentation*), penanggung wajib mengembalikan premi seluruh atau sebagian menurut proporsi.

⁷¹Sedangkan dalam pelanggaran asas itikad baik berupa penipuan (*Fraudulent Non-disclosure/Misrepresentation*), maka penanggung tidak wajib mengembalikan premi, bahkan penanggung dapat

⁷⁰ Pasal 251 KUHD

⁷¹ Pasal 281 KUHD

meminta pengadilan untuk mengadakan tuntutan pidana terhadap tertanggung atas dasar penipuan dengan ancaman hukuman penjara paling lama satu tahun empat bulan.⁷²

Dari uraian tersebut di atas, apabila kita tinjau dari segi keadilan, kelihatannya bahwa ketentuan-ketentuan KUHD yang mengatur asas itikad baik masih kurang seimbang dan kurang adil (*fair*) bagi tertanggung di satu pihak dan bagi perusahaan asuransi pihak lain. Karena pasal-pasal KUHD, khususnya pasal 251 KUHD yang mengatur secara khusus asas itikad baik hanya mewajibkan tertanggung untuk memegang dan melaksanakan asa itikad baik dengan sanksi yang tegas dan cukup berat atas pelanggarannya, sedangkan perusahaan asuransi tidak diwajibkan untuk beritikad baik.

Principle of Indemnity

Prinsip (asas) ganti kerugian, artinya tertanggung hanya berhak atas ganti kerugian sebesar kerugian yang benar-benar diderita sesuai jaminan asuransi. Tujuan pemberian ganti kerugian asuransi adalah untuk mengembalikan posisi keuangan tertanggung atas objek yang diasuransikan, pada posisi sesaat sebelum terjadi risiko (klaim). Asuransi tidak dimaksudkan untuk mendapatkan keuntungan.

Didalam asuransi jiwa prinsip ganti kerugian agak berbeda dari asuransi kerugian, karena jiwa/nyawa atau manusia tidak dapat dinilai dengan uang.⁷³

⁷² Pasal 282 KUHD dan Pasal 381 KUHP

⁷³ Pasal 253 KUHD menyatakan “Suatu pertanggungan yang melebihi jumlah harga atau kepentingan yang sesungguhnya, hanyalah sah sampai jumlah tersebut. Apabila harga penuh sesuatu barang tidak dipertanggungkan, maka apabila timbul kerugian, si penanggung hanyalah diwajibkan menggantinya menurut imbalan daripada bagian yang dipertanggungkan terhadap bagian yang tidak dipertanggungkan. Namun demikian

Principle of Proximate Cause

Prinsip (asas) *proximate cause*, artinya agar suatu kerugian/klaim dijamin oleh polis adalah bahwa penyebab terjadinya (*Proximate Cause*) kerugian/klaim tersebut adalah risiko yang dijamin oleh polis asuransi.

Jika risiko yang menjadi penyebab (*Proximate Cause*) dari kerugian tidak dijamin atau dikecualikan oleh polis asuransi, maka kerugian/klaim yang dialami tertanggung tidak dijamin.

Principle of Contribution

Prinsip (asas) kontribusi, artinya jika terdapat beberapa penutupan asuransi (polis) untuk objek asuransi yang sama, tertanggung hanya akan menerima ganti kerugian sebesar ganti kerugian yang dialami dan perusahaan-perusahaan asuransi tersebut akan membagi beban kerugian di antara mereka secara berimbang sesuai dengan besarnya jumlah uang pertanggungan atau polis yang terdahulu berlaku yang akan membayar klaim (asas kronologis).⁷⁴

Principle of Subrogation

Prinsip (asas) subrogasi, artinya jika tertanggung sudah mendapat ganti kerugian dari perusahaan asuransi maka hak untuk menuntut pihak ketiga yang menimbulkan kerugian beralih kepada penanggung. Ini perlu agar tertanggung tidak mendapat ganti kerugian dua kali.

bolehlah para pihak memperjanjikan dengan tegas, bahwa dengan tak mengingat harga lebihnya barang yang dipertanggungkan, kerugian yang menimpa barang itu, akan diganti sepenuhnya sampai jumlah yang dipertanggungkan.”

⁷⁴ Pasal 277 KUHD

Banyak faktor penyebab terjadinya kerugian (klaim) atas objek yang diasuransikan, karena suatu kerugian dapat terjadi secara alamiah, tetapi dapat pula terjadi karena perbuatan melanggar hukum (*onrechtmatige daad* atau *tort*) dari pihak ketiga.⁷⁵

Kalau suatu kerugian terjadi karena perbuatan melanggar hukum dari pihak ketiga, maka ada 2 (dua) kemungkinan dari pihak mana bertanggung akan menuntut ganti kerugian, yaitu:

1. Dari penanggung atas dasar kontrak polis asuransi.
2. Dari pihak ketiga yang menimbulkan kerugian atas dasar perbuatan melanggar hukum.

Akan tetapi sesuai dengan asas indemnitas bahwa bertanggung hanya berhak mendapat ganti kerugian sebesar kerugian yang diderita sesungguhnya dan sesuai jaminan kontrak polis asuransi, dari sebab itu, jika bertanggung sudah mendapat ganti kerugian sebesar kerugian yang diderita, bertanggung tidak boleh lagi menuntut kerugian dari pihak ketiga yang menimbulkan kerugian tersebut. Penanggung akan menggantikan hak dan kedudukan bertanggung untuk menuntut dan mendapatkan ganti kerugian dari pihak ketiga sebesar jumlah kerugian yang telah dibayarnya kepada bertanggung, dan hak ini disebut hak subrogasi.⁷⁶

2.1.7 Fungsi dan Manfaat Asuransi

Fungsi dan manfaat asuransi sangat erat kaitannya.

Fungsi dan peranan asuransi antara lain adalah untuk:⁷⁷

- a. Asuransi berfungsi sebagai mekanisme *risk transfer* (pengalihan risiko).

⁷⁵ Pasal 1365 KUH Perdata

⁷⁶ Pasal 284 KUHD

⁷⁷ G.C.A. Dickson, *Risk and Insurance, Study Course 510*, (London: The Chartered Insurance Institute, 1993), hal 2/2-2/5

- b. Asuransi juga berfungsi menciptakan/membentuk wadah penghimpun dana dari sejumlah anggota masyarakat atau institusi yang kemudian membantu anggota yang mengalami musibah karena suatu peristiwa yang tidak diharapkan dan atau yang tidak diketahui sebelumnya. (*creation of the common pool*).
- c. Asuransi bermanfaat memberikan rasa aman (*peace of mind*).
- d. Asuransi bermanfaat untuk mengendalikan kerugian yang mungkin dialami (*loss control*).
- e. Asuransi juga bermanfaat sebagai sarana investasi. Dana yang dihimpun berupa premi dapat diinvestasikan di dalam berbagai instrumen investasi (*investment of funds*).
- f. Manfaat sosial, khususnya dalam asuransi sosial yang sifatnya wajib oleh pemerintah.
- g. Asuransi menciptakan lapangan kerja.

Dengan adanya ganti kerugian dari perusahaan asuransi, maka jika suatu pabrik, misalnya mengalami kebakaran dan mendapat ganti kerugiandari perusahaan asuransi, maka pabrik tersebut akan dapat dibangun kembali dan karyawan-karyawannya tidak akan kehilangan pekerjaan. Jika tidak ada ganti kerugian dari asuransi maka kemungkinan perusahaan tersebut akan tutup.

2.2 Tinjauan Umum UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Latar Belakang dan Tujuan Yang Hendak Dicapai

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan masyarakat umum. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan

kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Selain itu dalam perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional, menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara.⁷⁸

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional juga mempunyai peran dalam keberhasilan pembangunan di bidang ekonomi yang dicapai selama ini. Karena setiap pelaksanaan kegiatan ekonomi dalam suatu Negara tentunya membutuhkan sebuah sistem transportasi atau moda transportasi untuk penjalanannya. Diperlukan tingkat pelayanan transportasi yang lebih optimal baik dari tinjauan waktu, biaya, keamanan dan kenyamanan. Disamping itu upaya peningkatan kesejahteraan rakyat masih perlu diimbangi dengan laju pertumbuhan di bidang ekonomi yang cukup memadai. Dalam kaitan ini diperlukan adanya peningkatan sarana dan prasarana angkutan sebagai salah satu infrastruktur ekonomi. Salah satu prasarana angkutan yang diharapkan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi regional adalah jalan raya. Jaringan jalan sebagai salah satu prasarana infrastruktur merupakan komponen penting untuk menunjang pertumbuhan ekonomi. Sebagaimana diketahui, jaringan jalan di Indonesia, selain jumlah panjangnya dibandingkan dengan jumlah penduduk yang masih terbatas, juga umumnya jaringan tersebut terbentuk secara alamiah tanpa melalui perencanaan menyeluruh.

Penyelenggaraan transportasi jalan harus diwujudkan sesuai dengan asas dan tujuan dari transportasi, dimana transportasi jalan sebagai salah satu moda transportasi nasional dalam hal ini khususnya Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan atas asas.⁷⁹

⁷⁸ *Indonesia Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, op.cit*, Penjelasan Umum, alinea ke-2

⁷⁹ *Indonesia Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, op.cit*, Pasal 2

- a. asas transparan;
- b. asas akuntabel;
- c. asas berkelanjutan;
- d. asas partisipatif;
- e. asas bermanfaat;
- f. asas efisiensi dan efektif;
- g. asas seimbang;
- h. asas terpadu;
- i. asas mandiri.

Dalam penyelenggaraan transportasi jalan tersebut perlu adanya suatu pembinaan dari pemerintah selaku pemegang otoritas lalu lintas dan angkutan jalan, yang dimaksudkan untuk meningkatkan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam keseluruhan moda transportasi secara terpadu dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat. Maka dari itu sangat signifikan keberlakuan sebuah instrumen pengaturan yang berbentuk undang-undang untuk mengatur ketentuan dan pengaturan terhadap transportasi jalan yaitu mencakup Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dimana yang pertama kali diberlakukan yaitu Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1980 Tentang Jalan⁸⁰ dan kemudian Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam hal Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka undang-undang tersebut diganti dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam undang-undang ini disempurnakan terminologi mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan

⁸⁰ Indonesia, Undang-undang tentang Jalan, *Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1980 Tentang Jalan, LN No. 83, TLN No. 3186*

jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya. Asas dan tujuan dalam Undang-Undang ini juga dimuat dengan lebih jelas dan tajam yaitu untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain.

Tujuan konkret yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini terdapat dalam Pasal 3 yaitu :⁸¹

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika lalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat

Dalam hal undang-undang ini mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa dan untuk mengantisipasi perkembangan lingkungan strategis global yang membutuhkan ketangguhan bangsa untuk berkompetisi dalam persaingan global serta untuk memenuhi tuntutan paradigma baru yang mendambakan pelayanan Pemerintah yang lebih baik, transparan, dan akuntabel, di dalam Undang-Undang ini dirumuskan berbagai terobosan yang visioner dan perubahan yang cukup signifikan jika dibandingkan dengan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁸¹ Indonesia Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan *Jalan*, *op.cit*, Pasal 3

Sistematika dan Materi Muatan

Undang – Undang ini terdiri dari 22 (dua puluh dua) Bab dan terdiri dari 326 pasal.

Sistematika dari undang-undang ini adalah sebagai berikut :

BAB I	KETENTUAN UMUM
BAB II	ASAS DAN TUJUAN
BAB III	RUANG LINGKUP KEBERLAKUAN UNDANG-UNDANG
BAB IV	PEMBINAAN
BAB V	PENYELENGGARAAN
BAB VI	JARINGAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
BAB VII	KENDARAAN
BAB VIII	PENGEMUDI
BAB IX	LALU LINTAS
BAB X	ANGKUTAN
BAB XI	KEAMANAN DAN KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
BAB XII	DAMPAK LINGKUNGAN
BAB XIII	PENGEMBANGAN INDUSTRI DAN TEKNOLOGI SARANA DAN PRASARANA LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
BAB XIV	KECELAKAAN LALU LINTAS
BAB XV	PERLAKUAN KHUSUS BAGI PENYANDANG CACAT, MANUSIA USIA LANJUT, ANAK-

	ANAK, WANITA HAMIL, DAN ORANG SAKIT
BAB XVI	SISTEM INFORMASI DAN KOMUNIKASI LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
BAB XVII	SUMBER DAYA MANUSIA
BAB XVIII	PERAN SERTA MASYARAKAT
BAB XIX	PENYIDIKAN DAN PENINDAKAN PELANGGARAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
BAB XX	KETENTUAN PIDANA
BAB XXI	KENTENTUAN PERALIHAN
BAB XXII	KETENTUAN PENUTUP

Mengenai materi muatan undang-undang ini adalah Lalu lintas dan angkutan jalan yang diselenggarakan dengan memperhatikan asas transparan, akuntabel, berkelanjutan, partisipatif, bermanfaat, efisien dan efektif, seimbang, terpadu, dan mandiri seperti yang penulis sebutkan di atas dan dengan tujuan terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu, etika berlalu lintas, budaya bangsa, dan penegakan hukum serta kepastian hukum. Ruang lingkup undang-undang ini tidak terlepas dari unsur istilah lalu lintas dan angkutan jalan, yang meliputi jalan dan komponen pendukungnya, kendaraan beserta perlengkapan dan administrasinya, serta unsur pengendalian perilaku manusia, terutama pengemudi.

Undang-undang ini mengatur materi muatan pokok dari kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan, tidak termasuk di dalamnya aspek yang sudah diatur dalam peraturan perundang-undangan lainnya. Undang-undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman,

selamat, tertib, dan lancar meliputi kegiatan gerak pindah kendaraan, orang, dan atau barang di jalan kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan.

Ketentuan yang Baru dan Ketentuan yang Disempurnakan

Latar belakang terbitnya Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 adalah adanya ketidak sesuaian kondisi saat ini, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas angkutan jalan saat ini, sehingga perlu adanya pergantian undang-undang yang lama ke yang baru. Dalam ketentuannya, undang-undang yang baru ini menurut penulis adalah lebih lengkap karena terdiri dari 22 bab dan 326 pasal dan memuat hal-hal yang baru yang dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 belum diatur sama sekali dan ketentuan yang merupakan penyempurnaan dari ketentuan sebelumnya. Sedangkan Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 yang selama ini digunakan hanya memiliki 16 Bab dan 74 pasal.

Ketentuan-ketentuan baru yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dianalisis oleh penulis adalah sebagai berikut :

Kendaraan bermotor dalam undang-undang ini harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Pengujian kendaraan bermotor meliputi uji tipe dan uji berkala. Setiap kendaraan bermotor wajib diregistrasi dan dilaksanakan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia melalui sistem registrasi kendaraan bermotor. Pengaturan mengenai kendaraan tersebut diatur lebih lengkap pada Bab VII undang-undang ini.

Pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi dan mendapatkan Surat Izin Mengemudi. Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi sesuai dengan golongannya setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administrasi, kesehatan, dan lulus ujian. Untuk mendukung hal tersebut, pendidikan dan pelatihan pengemudi diselenggarakan oleh lembaga yang mendapat izin dan

akreditasi. Selain itu juga diatur hal yang baru mengenai pembatasan waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian pengemudi bagi pengemudi kendaraan bermotor umum. Pengaturan ini diatur pada Bab VIII undang-undang ini.

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas diatur lebih luas sebagaimana tercantum dalam Bab IX tentang Lalu Lintas ini adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung, dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas menjadi tanggung jawab Pemerintah melalui Menteri yang membidangi sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, Menteri yang membidangi jalan, serta Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia, dan tanggung jawab Pemerintah Daerah baik melalui Gubernur maupun Bupati/ Walikota sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya.

Selain itu juga diatur mengenai Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, dan Petugas yang Berwenang; penetapan tata cara berlalu lintas; pengaturan penggunaan jalan selain untuk kegiatan lalu lintas; hak dan kewajiban pejalan kaki; manajemen kebutuhan lalu lintas; serta pengutamaan hak pengguna jalan dalam menjamin kelancaran lalu lintas yang juga terdapat dalam Bab IX tentang Lalu Lintas.

Pada Bab X tentang Angkutan terdapat Kewajiban Menyediakan Angkutan Umum oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota, yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Milik Daerah, dan/atau Badan Hukum lain. Selain itu, terdapat pengaturan tentang Kewajiban Perusahaan Angkutan Umum untuk memenuhi standar pelayanan minimal yang ditetapkan berdasarkan jenis pelayanan yang diberikan. Pemenuhan kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan dijamin oleh Pemerintah, yang didukung dengan bus berkapasitas angkut massal; lajur khusus; trayek angkutan umum lain yang tidak berhimpitan dengan trayek angkutan massal dan angkutan pengumpan. Pengaturan angkutan difokuskan untuk menciptakan

iklim yang kondusif di bidang jasa angkutan darat, dengan menetapkan hak dan kewajiban yang seimbang, standar pelayanan prima, dengan mengutamakan perlindungan terhadap penggunaan jasa.

Adanya pengaturan mengenai elemen penting dalam pengembangan industri dan teknologi sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan meliputi pengembangan rancang bangun kendaraan bermotor, pengembangan industri dan teknologi prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, serta pemberdayaan industri yang diatur di dalam Bab XIII tentang Pengembangan Industri dan Teknologi Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan/atau pengusaha di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus menyediakan fasilitas untuk aksesibilitas dan perlakuan khusus yang berupa prioritas pelayanan dan fasilitas pelayanan untuk penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil dan orang sakit yang diatur pada Bab XV.

Pengaturan mengenai Sistem Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Bab XVI, yang digunakan untuk kegiatan perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan serta operasional lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi bidang prasarana jalan, bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, dan bidang registrasi identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional rekayasa lalu lintas, dan manajemen operasional serta pendidikan berlalu lintas. Sistem Informasi ini, merupakan subsistem yang dibangun secara terpadu, dan dikendalikan oleh Pusat Kendali yang mengintegrasikan data, informasi, dan komunikasi dari setiap subsistem. Sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan berfungsi memberikan informasi tentang pelayanan publik dan kondisi lalu lintas dan kondisi jalan.

Pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib mengembangkan sumber daya manusia untuk menghasilkan petugas yang profesional dan memiliki kompetensi melalui pendidikan dan pelatihan yang dilaksanakan oleh Pemerintah,

Kepolisian Republik Indonesia, dan/atau lembaga swasta yang terakreditasi, dimana diatur dalam Bab XVII tentang Sumber Daya Manusia.

Masyarakat berhak untuk berperan serta dalam penyelenggaraan Lalu lintas dan angkutan jalan dan wajib berperan serta dalam pemeliharaan sarana dan prasarana, pengembangan disiplin dan etika berlalu lintas, dan berpartisipasi dalam pemeliharaan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Peran serta masyarakat ini dapat dilakukan secara perseorangan, kelompok, organisasi profesi, badan usaha, atau organisasi kemasyarakatan lain sesuai prinsip keterbukaan dan kemitraan, yang diatur secara khusus pada Bab XVIII tentang Peran Serta Masyarakat.

Dalam undang-undang ini juga ditegaskan mengenai kewenangan antara Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil, antara lain dalam hal penyidikan dan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan, yang berupa pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, tata cara penindakan pelanggaran, dan penanganan benda sitaan. Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil dilaksanakan di terminal dan/atau tempat penimbangan secara tetap, apabila dilaksanakan di jalan maka Penyidik Pegawai Negeri Sipil wajib berkoordinasi dengan dan harus didampingi oleh Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. Untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran, dapat dipergunakan peralatan elektronik, dan hasil penggunaannya, dapat dijadikan sebagai alat bukti di pengadilan. Pengaturannya terdapat pada Bab XIX tentang Penyidikan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam upaya mewujudkan aktivitas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar maka dibuatlah berbagai aturan yang bersifat larangan dan/atau kewajiban yang bersifat mengikat kepada setiap pengguna jalan. Semangat yang mendasari pembahasan Bab XX tentang Ketentuan Pidana ini adalah untuk memberi efek jera kepada pelanggar, dengan tetap memperhatikan kemampuan dari para pengguna jalan, serta kemungkinan pembuktian di lapangan agar tidak memberatkan masyarakat. Dalam pembahasan sebagai basis pedoman

pemidanaan disepakati bahwa ketentuan pidana 1 bulan kurungan sebanding dengan denda sebesar 250 ribu rupiah.

Sedangkan dalam Ketentuan Peralihan dimaksudkan untuk memberikan waktu dan aturan penyesuaian terhadap perundang-undangan terdahulu yaitu UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, agar pada saat Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini berlaku tidak menimbulkan permasalahan hukum. Beberapa hal pokok dalam ketentuan peralihan adalah ditetapkannya waktu paling lama 2 (dua) tahun untuk melakukan penyesuaian pelaksanaan pendidikan dan pelatihan Pengemudi yang diselenggarakan oleh lembaga pendidikan dan pelatihan Pengemudi; dan terkait audit yang sedang dilaksanakan oleh auditor Pemerintah tetap dijalankan sampai dengan selesainya audit.

Dari uraian tersebut di atas, hal-hal atau ketentuan-ketentuan yang baru dalam UU No. 22 Tahun 2009 dapat dirinci sebagai berikut :

1. Kewajiban untuk Memperbaiki Jalan yang Rusak dan Memberi Tanda (Pasal 24)

Setiap penyelenggara jalan wajib untuk :

- a) memperbaiki jalan yang rusak agar tidak menimbulkan kecelakaan lalu lintas
- b) memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Pelanggaran atas ketentuan ini diancam pidana penjara dan denda yang diatur dalam pasal 237 (ketentuan pidana)

2. Larangan Merusak Jalan dan Perlengkapan Jalan (Pasal 28)

Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan :

- a) kerusakan jalan dan perlengkapan jalan⁸² seperti rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat penerangan jalan, dan alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan.
- b) gangguan fungsi jalan

3. Pembentukan Dana Preservasi Jalan dan Unit Pengelola Dana Preservasi Jalan (Pasal 29)

Pemerintah melalui unit pengelola preservasi jalan dibawah Menteri Perhubungan memungut dana preservasi jalan dari pemakai jalan.

Dana preservasi jalan dipergunakan untuk pemeliharaan jalan, rehabilitasi jalan dan rekonstruksi jalan agar kondisi jalan selalu aman, selamat, tertib dan lancar.

4. Pengembangan Industri dan Teknologi Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Pasal 220 dan Pasal 222)

Pemerintah melakukan pengembangan rancang bangun kendaraan bermotor. (Pasal 220)

Pemerintah wajib mengembangkan industri dan teknologi prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk menjamin keamanan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. (pasal 222)

5. Perlakuan Khusus bagi Penyandang Cacat, Manusia Usia Lanjut, Anak-anak, Wanita Hamil, dan Orang Sakit (Pasal 242)

Pemerintah (pusat dan daerah) dan perusahaan angkutan umum wajib memberi perlakuan khusus di bidang lalu lintas kepada penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil dan orang sakit. (pasal 242)

⁸² Pasal 25

UU yang lama hanya mengatur pelayanan khusus untuk penderita cacat.

6. Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Pasal 245)

Pemerintah wajib melakukan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk mendukung terciptanya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

7. Peran Serta Masyarakat dan Lembaga Swadaya Masyarakat (Pasal 253 dan Pasal 256)

a. Memberi kesempatan kepada Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) yang terakreditasi untuk ikut serta dalam pendidikan dan pelatihan sumber daya manusia dibidang lalu lintas dan angkutan jalan. (pasal 253)

b. Masyarakat berhak untuk berperan serta dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, yaitu : (pasal 256)

1) untuk ikut serta dalam memantau, menjaga keamanan dan keselamatan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan.

2) Untuk memberikan masukan, pendapat, pertimbangan dan dukungan kepada instansi pembina dan penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.

Ketentuan-ketentuan baru mengenai asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga, dalam undang-undang ini tidak lagi dipisahkan menjadi satu bagian yang berdiri sendiri, seperti yang terdapat pada undang-undang lama Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 diatur dalam Bagian Kelima tentang Asuransi pada Bab VII tentang Lalu Lintas. Dalam UU yang lama terdapat 4 (empat) pasal yang

mengatur tentang asuransi yaitu pada pasal 32, pasal 33, pasal 64 dan pasal 65.. Sedangkan di dalam undang-undang yang baru, ketentuan mengenai asuransi diatur dalam 6 (enam) pasal yaitu sebagai berikut :

1. Pasal 189 :

Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188.⁸³.

2. Pasal 237 :

(1) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan.

(2) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan orang yang dipekerjakan sebagai awak kendaraan.

3. Pasal 239 :

(1) Pemerintah mengembangkan program asuransi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(2) Pemerintah membentuk perusahaan asuransi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

4. Pasal 240 :

Korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak mendapatkan:

a. pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas dan/atau Pemerintah;

b. ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas; dan c. santunan Kecelakaan Lalu Lintas dari perusahaan asuransi.

d. menyimpang dari izin yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173.

5. Pasal 309 :

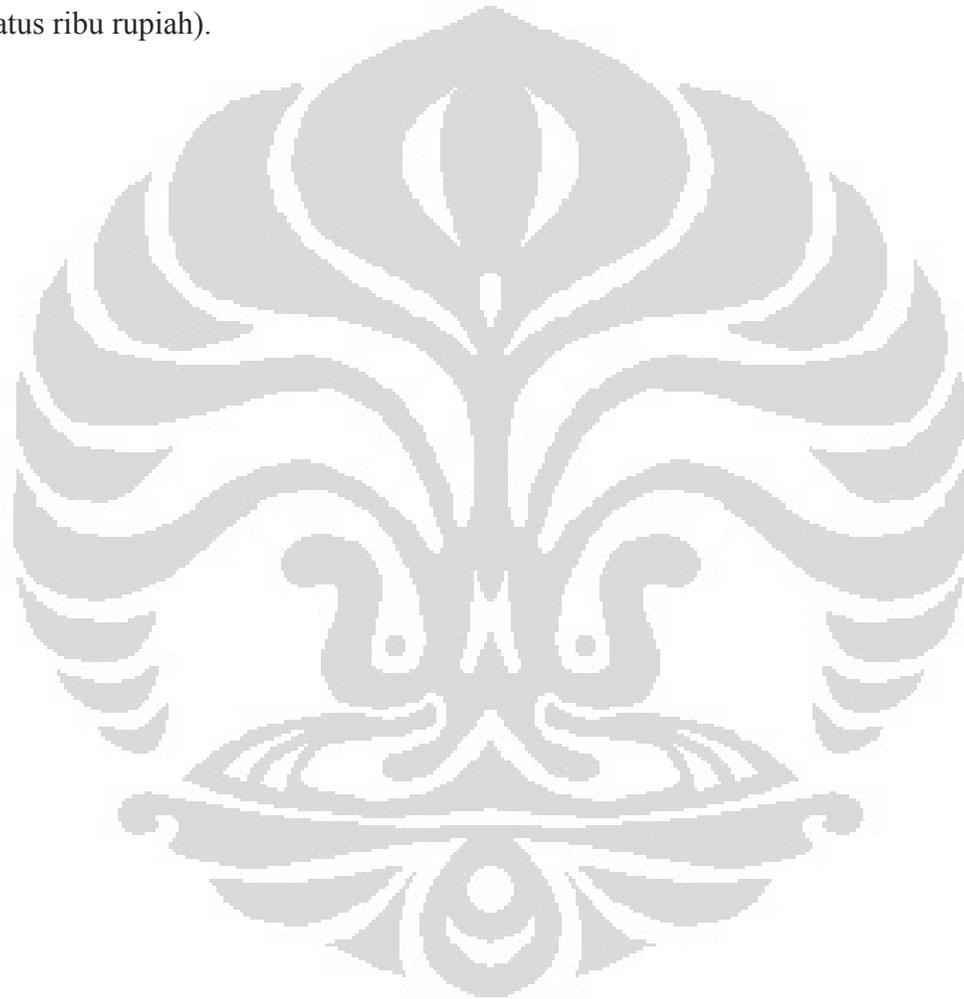
Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh Penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 189 dipidana dengan pidana kurungan paling

⁸³ Pasal 188 : Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

6. Pasal 313 :

Setiap orang yang tidak mengasuransikan awak Kendaraan dan penumpangnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 237 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).



BAB 3

ASURANSI TANGGUNG JAWAB HUKUM PIHAK KETIGA DALAM POLIS STANDAR ASURANSI KENDARAAN BERMOTOR INDONESIA

Sejarah Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga Dalam Asuransi Kendaraan Bermotor

Perkembangan mobil dimulai pada tahun 1879 di Inggris, ketika George Selden membuat sebuah paten untuk sebuah lokomotif. Enam tahun kemudian, Daimler dan Maybach menciptakan mobil pertama. Pada awalnya, ada banyak keraguan tentang bentuk baru jenis transportasi ini hingga akhirnya di tahun 1896. Mobil modern yang pertama kali diakui dan telah turun atau beroperasi ke jalan yaitu pada tahun 1901. Mobil tersebut dirancang oleh Wilhelm Maybach dan Paul Daimler untuk pemilik modal yaitu Emile Jellinek. Mobil tersebut dinamai Mercedes, nama dari putri Jellinek sendiri. Pada saat yang sama, perkembangan sepeda motor di Inggris dan Amerika Serikat itu berlangsung, dan produksi dimulai pada tahun 1903.⁸⁴

Polis asuransi kendaraan bermotor yang pertama kali terjadi pada abad ke-19, tepatnya tahun 1910. Jaminan polis adalah untuk memberikan proteksi atas risiko kerusakan pada mobil yang diasuransikan. Seiring dengan bertambahnya populasi mobil dan semakin tingginya daya kecepataannya, hal tersebut mengakibatkan semakin banyak terjadi kecelakaan lalu lintas dengan korban luka badan juga kematian dan akhirnya diselesaikan atau berakhir di persidangan (pengadilan). Perkara

⁸⁴ Peter Kerby ACII & Graham Williams BA, ACII, *Motor Insurance: Study Insurance* (Great Britain: Publishing Division : The Chartered Insurance Institute, 1998), hal 1/2

tuntutan pihak ketiga semakin banyak jumlahnya, khususnya yang dibawa ke pengadilan.⁸⁵

Pada tahun 1930 di Inggris, diundangkanlah *Road Traffic Act 1930* (Undang-Undang Lalu Lintas tahun 1930) yang mulai berlaku tanggal 1 Juni 1930. Undang-Undang ini mewajibkan setiap pemilik mobil menyediakan jaminan atau asuransi yang menjamin tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga atau korban kecelakaan lalu lintas di jalan.⁸⁶

Pada mulanya jika ada kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian, luka badan atau kematian kepada korban selaku pihak ketiga maka tanggung jawab polis asuransi tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga akan di lihat terlebih dahulu apakah kecelakaan tersebut terjadi semata-mata karena kelalaian atau kesalahan (*negligence/fault*) dari tertanggung atau dalam kecelakaan tersebut pihak ketiga yang mengalami kerugian juga turut bersalah atau lalai. Jika pihak ketiga selaku korban turut bersalah (*contributory negligence*) maka polis asuransi tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga tidak wajib membayar ganti kerugian kepada pihak ketiga. Keadaan ini kerap kali menimbulkan permasalahan, perdebatan dan sengketa jika terjadi kecelakaan yang melibatkan pihak ketiga.⁸⁷

Untuk mengatasi keadaan tersebut maka pada tahun 1945 dikeluarkanlah *Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945* sebuah undang-undang yang mereformasi dan memperbaiki keadaan sebelumnya bahwa jika terjadi suatu kecelakaan dan pihak ketiga turut serta bersalah maka pihak ketiga masih akan tetap mendapatkan ganti kerugian secara proporsional dengan melihat seberapa besar kontribusi kesalahan dari masing-masing pihak dalam kecelakaan tersebut. Hal ini menjadi dasar

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ *Ibid.* hal 1/4

⁸⁷ *Ibid*

perhitungan besarnya ganti kerugian yang akan dibayarkan kepada pihak ketiga.⁸⁸

Sebagai contoh, jika pihak ketiga sebagai penggugat bobot kesalahannya 25% dan tertanggung bobot kesalahannya 75% maka hakim akan mewajibkan penanggung untuk membayar kerugian sebesar 75% dan sisanya 25% menjadi tanggungan sendiri pihak ketiga atau korban.

Jaminan Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga dalam Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia

Jaminan asuransi tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga dalam Polis Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia (PSKBI) sifatnya adalah *optional* artinya tertanggung mempunyai kebebasan dan pilihan apakah tertanggung akan mengasuransikan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga atau tidak. Apabila tertanggung ingin membeli jaminan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga, maka dia wajib membayar premi tambahan.

Luas Jaminan Tanggung Jawab Hukum

Ketentuan Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia (PSKBI) yang mengatur tentang luas jaminan tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga adalah Pasal 2 ayat 1 dan 2 PSKBI bahwa :
“Penanggung memberikan ganti rugi atas tanggung jawab hukum Tertanggung terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, yang secara langsung disebabkan oleh kendaraan bermotor yang dipertanggungjawabkan sebagai akibat risiko yang dijamin Pasal 1 ayat 1 butir 1.1 dan 1.4 yaitu :

- yang disebabkan oleh⁸⁹:

⁸⁸ *Ibid.*

⁸⁹ PSKBI, *op.cit.*, Pasal 1.1.1.

(1) Tabrakan atau benturan yaitu kontak fisik antara kendaraan bermotor dengan manusia, hewan, dan benda lain, yang berada di luar kendaraan bermotor yang dipertanggungjawabkan.

(2) Terbalik; tergelincir; atau terperosok.

- yang disebabkan oleh kebakaran termasuk⁹⁰:

(1) kebakaran akibat kebakaran benda lain yang berdekatan atau tempat penyimpanan kendaraan bermotor,

(2) kebakaran akibat sambaran petir,

(3) kerusakan karena air dan atau alat-alat lain yang digunakan untuk mencegah atau memadamkan kebakaran,

(4) dimusnahkannya seluruh atau sebagian kendaraan bermotor atas perintah pihak yang berwenang dalam upaya pencegahan menjalarnya kebakaran itu.

Berdasarkan ketentuan pasal 2 di atas bahwa tertanggung dapat mengajukan tuntutan kepada Penanggung apabila ada tuntutan dari pihak ketiga sebagai akibat dari risiko yang terdapat dalam pasal 1 ayat 1.1 dan pasal 1 ayat 4.1 PSKBI.

Tuntutan kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang dijamin dalam PSKBI meliputi :

- (1) kerusakan atas harta benda;⁹¹
- (2) biaya pengobatan untuk cedera badan;⁹²
- (3) santunan kematian;⁹³
- (4) Biaya perkara atau biaya bantuan para ahli yang berkaitan dengan tanggung jawab hukum Tertanggung dengan syarat adanya

⁹⁰ *Ibid.* Pasal 1.1.4

⁹¹ *Ibid.* Pasal 2.1.1

⁹² *Ibid.* Pasal 2.1.2

⁹³ *Ibid.*

persetujuan tertulis terlebih dahulu dari Penanggung setinggi-tingginya 10% (sepuluh persen) dari harga pertanggungan Tanggung Jawab Hukum terhadap Pihak Ketiga yang tercantum di Polis.⁹⁴

Tertanggung yang mengajukan tuntutan klaim tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga akan memperoleh ganti rugi yaitu sejumlah uang yang dibayarkan oleh penanggung kepada tertanggung adalah :

1. Sesuai dengan bukti kuitansi yang telah dikeluarkan oleh tertanggung untuk kerugian atau kerusakan harta benda
2. Sesuai dengan bukti kuitansi biaya pengobatan dari rumah sakit atau klinik yang memiliki ijin praktek dari Departemen Kesehatan apabila pihak ketiga harus menjalani perawatan karena cedera badan
3. Santunan uang kematian berdasarkan kesepakatan antara Penanggung dengan tertanggung atau antara Penanggung dengan keluarga pihak ketiga yang meninggal apabila pihak ketiga meninggal dunia
4. Penggantian butir 1,2 dan 3 diatas maksimum sebesar harga pertanggungan yang tercantum di polis untuk jaminan Tanggung Jawab Hukum pihak ketiga
5. Biaya perkara atau biaya bantuan ahli hukum setinggi-tingginya 10% (sepuluh persen) dari harga pertanggungan Tanggung Jawab Hukum terhadap pihak ketiga yang tercantum dalam Polis.

Tuntutan Tertanggung kepada perusahaan asuransi dapat diselesaikan melalui mekanisme yang diatur dalam PSKBI yaitu melalui proses :

- 1) musyawarah, dalam banyak kasus penyelesaian klaim TJH ini berdasarkan hasil kesepakatan dengan pihak ketiga untuk besaran jumlah ganti rugi.

⁹⁴ *Ibid.* Pasal 2

- 2) Mediasi, dimana mediator menjadi fasilitator bagi pihak tertanggung dan penanggung untuk mencapai suatu penyelesaian. Mediasi dapat dilakukan pada Badan Mediasi Asuransi Indonesia (BMAI) untuk jumlah sengketa s/d Rp/ 750.000.000,- dan kepada tertanggung tidak dipungut biaya mediasi.
- 3) Arbitrase, yaitu melalui perwasitan atau peradilan swasta dimana arbiter memeriksa sengketa dan membuat keputusan yang sifatnya *final & binding*.
- 4) Pengadilan, yaitu sengketa dibawa ke Pengadilan untuk penyelesaiannya.

3.3. Pengecualian Jaminan Tanggung Jawab Hukum Terhadap Pihak Ketiga

Dalam ketentuan Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia (PSKBI) terdapat beberapa pengecualian yaitu⁹⁵

PSKBI tidak menjamin Tanggung Jawab Hukum terhadap pihak ketiga yang disebabkan oleh:

- (1) Kendaraan yang digunakan untuk menarik atau mendorong kendaraan atau benda lain, memberi pelajaran mengemudi; turut serta dalam perlombaan, latihan, penyaluran hobi kecakapan atau kecepatan, karnaval, pawai, kampanye, unjuk rasa; melakukan tindakan kejahatan; penanggungan selain dari yang dicantumkan dalam Polis;
- (2) Penggelapan; penipuan; hipnotis dan sejenisnya
- (3) Perbuatan jahat yang dilakukan oleh : Tertanggung sendiri; suami atau istri, anak, orang tua atau saudara tertanggung, orang yang sepengetahuan atau seizing tertanggung; orang yang tinggal

⁹⁵ *Ibid.* Pasal 3

bersama bertanggung; pengurus; pemegang saham, komisaris atau pegawai, jika bertanggung merupakan badan hukum.

- (4) Kelebihan muatan dari kapasitas kendaraan yang telah ditetapkan pabrikan.

PSKBI tidak menjamin Tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga yang langsung maupun tidak langsung disebabkan oleh, akibat dari, ditimbulkan oleh :

- (1) kerusakan, pemogokan, penghalangan bekerja, tawuran, huru-hara, pembangkitan rakyat, pengambil-alihan kekuasaan, revolusi, pemberontakan, kekuatan militer, invasi, perang saudara, perang dan permusuhan, maker, terorisme, sabotase, penjarahan.
- (2) Gempa bumi, letusan gunung berapi, angin topan, badai, tsunami, hujan es, banjir, genangan air, tanah longsor, atau gejala geologi atau meteorology lainnya.
- (3) Reaksi nuklir, termasuk terapi tidak terbatas pada radiasi nuklir, ionisasi, fusi, fisi atau pencemaran radioaktif, tanpa memandang apakah itu terjadi di dalam atau di luar kendaraan dan atau kepentingan yang dipertanggungjawabkan.

PSKBI tidak menjamin Tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga jika disebabkan oleh tindakan sengaja Tertanggung dan atau pengemudi :

- (1) pada saat terjadinya kerugian atau kerusakan, kendaraan bermotor dikemudikan oleh seorang yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- (2) dikemudikan oleh orang yang berada di bawah pengaruh minuman keras, obat terlarang atau sesuatu bahan lain yang membahayakan;

- (3) dikemudikan secara paksa walaupun secara teknis kondisi kendaraan dalam keadaan rusak atau tidak laik jalan;
- (4) memasuki atau melewati jalan tertutup, terlarang, tidak diperuntukan untuk kendaraan bermotor atau melanggar rambu-rambu lalu lintas.

PSKBI tidak menjamin Tanggung jawab hukum terhadap pihak-pihak ketiga yang secara langsung maupun tidak langsung disebabkan oleh kendaraan bermotor yang diperlangungkan atas :

- (1) kerusakan atau kehilangan harta benda yang diangkut, dimuat atau dibongkar dari kendaraan bermotor yang dipertanggung;
- (2) kerusakan jalan, jembatan, viaduct, bangunan, yang terdapat di bawah, di atas, di samping jalan sebagai akibat dari getaran, berat kendaraan bermotor atau muatannya.

3.4 Hak dan Kewajiban Tertanggung dan Penanggung

PSKBI mengatur hak dan kewajiban Tertanggung dan Penanggung sebagai berikut :

3.4.1 Hak Tertanggung

Tertanggung mempunyai hak sebagai berikut :

- (1) Hak untuk mendapatkan ganti rugi jika terjadi tuntutan dari pihak ketiga yang diakibatkan oleh kendaraan bermotor yang dipertanggung.⁹⁶ Namun untuk memperoleh hak tersebut tertanggung harus melaksanakan kewajibannya terlebih dahulu yaitu membayar premi asuransi sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan dalam Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia. Hak atas ganti rugi yang diperoleh tertanggung adalah ganti rugi atas kerusakan harta benda ; cedera badan, kematian dan

⁹⁶ *Ibid.* Pasal 2

biaya bantuan hukum maksimum 10% dari nilai pertanggungan untuk jaminan tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga.

- (2) Hak tertanggung untuk mendapatkan pengembalian premi apabila :
- a) Penanggung menghentikan pertanggungan karena telah terjadi perubahan risiko (yang memperbesar risiko)⁹⁷,
 - b) Terjadi peralihan kepemilikan, polis berakhir dengan sendirinya sehingga tertanggung berhak atas pengembalian premi untuk sisa jangka waktu pertanggungan⁹⁸,
 - c) Penghentian pertanggungan atas kehendak Penanggung⁹⁹,
 - d) Penghentian pertanggungjawaban atas kehendak tertanggung namun dengan syarat selama jangka waktu pertanggungan belum terjadi klaim atau jumlah klaimnya tidak melebihi jumlah premi untuk jangka waktu pertanggungan yang belum dijalani.¹⁰⁰

- (3) Hak untuk menentukan pilihan tempat penyelesaian sengketa klaim.¹⁰¹ Tertanggung dan penanggung dapat memilih tempat hukum apabila terjadi sengketa dalam penyelesaian klaim. Biasanya dipilih sebagai domisili hukum adalah tempat tinggal/domisili dari tertanggung.

3.4.2 Kewajiban Tertanggung

Kewajiban Tertanggung adalah :

- (1) Tertanggung mempunyai kewajiban untuk mengungkapkan fakta¹⁰² yaitu : Mengungkapkan fakta material yaitu informasi, keterangan, keadaan dan fakta yang mempengaruhi pertimbangan Penanggung

⁹⁷ *Ibid.* Pasal 28 jo Pasal 8

⁹⁸ *Ibid.* Pasal 28 jo Pasal 10

⁹⁹ *Ibid.* Pasal 27 ayat 1

¹⁰⁰ *Ibid.* Pasal 27 ayat 2

¹⁰¹ *Ibid.* Pasal 29

¹⁰² *Ibid.* Pasal 6 PSKBI

dalam menerima atau menolak suatu permohonan penutupan asuransi dan dalam menetapkan suku premi apabila permohonan dimaksud diterima.¹⁰³

- (2) Membuat pernyataan yang benar tentang hal-hal yang berkaitan dengan penutupan asuransi yang disampaikan baik pada waktu pembuatan perjanjian asuransi maupun selama jangka waktu pertanggungan.

Jika tertanggung melanggar kewajiban ini, maka penanggung tidak wajib membayar kerugian yang terjadi dan berhak menghentikan pertanggungan serta tidak wajib mengembalikan premi. Namun demikian hal tersebut tidak berlaku apabila fakta material yang tidak diungkapkan tertanggung atau yang dinyatakan tidak benar telah diketahui oleh Penanggung dan Penanggung tidak menghentikan penanggungan dalam waktu 30 (tiga puluh) hari setelah Penanggung mengetahui pelanggaran tersebut.¹⁰⁴

- (3) Tertanggung wajib melakukan pembayaran Premi dalam tenggang waktu 14 hari (empat belas) hari kalender sejak tanggal mulai berlakunya Polis untuk polis yang masa pertanggungannya 30 hari atau lebih sedangkan untuk polis yang masa pertanggungannya kurang dari 30 hari maka premi harus dilunasi Tertanggung pada saat polis diterbitkan.¹⁰⁵

Jika polis dibatalkan oleh Penanggung karena tertanggung tidak membayar premi sesuai ketentuan polis, namun Tertanggung tetap

¹⁰³ Di dalam melakukan analisa atas permintaan asuransi Tanggung Jawab Hukum pihak ketiga penanggung sekurang-kurangnya memerlukan data, informasi, keterangan atau antara lain :

penggunaan kendaraan (untuk pribadi, dinas, disewakan kepada pihak lain, angkutan barang atau angkutan orang)

Tertanggung (perorangan, instansi atau perusahaan)

Jenis kendaraan (sedan, jeep, bus atau truk)

¹⁰⁴ *Ibid.* Pasal 6

¹⁰⁵ *Ibid.* Pasal 7

berkewajiban membayar premi yang tertunggak sebesar 20% (dua puluh persen) dari premi setahun.

Apabila tertanggung tidak memenuhi kewajiban dalam Pasal ini, maka polis ini berakhir dengan sendirinya sejak berakhir tenggang waktu tersebut tanpa kewajiban bagi Penanggung untuk menerbitkan endorsemen dan Penanggung dibebaskan dari semua tanggung jawab berdasarkan polis.

(4) Tertanggung wajib memberitahukan kepada Penanggung setiap keadaan yang memperbesar risiko yang dijamin Polis, selambat-lambatnya dalam waktu 7 (tujuh) hari kalender apabila terjadi perubahan pada bagian atau penggunaan kendaraan bermotor yang dipertanggung.¹⁰⁶

(5) Tertanggung yang dituntut oleh pihak ketiga sehubungan dengan kerugian atau kerusakan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor yang dipertanggung wajib¹⁰⁷ :

a. memberitahukan Penanggung tentang adanya tuntutan tersebut selambat-lambatnya 5 (lima) hari kalender sejak tuntutan tersebut diterima;

b. menyerahkan dokumen tuntutan pihak ketiga dan menyerahkan surat laporan Kepolisian Sektor (Polsek) di tempat kejadian;

c. memberikan surat kuasa kepada Penanggung untuk mengurus tuntutan ganti rugi dari pihak ketiga, jika Penanggung menghendaki;

d. tidak memberikan janji, keterangan atau melakukan tindakan yang menimbulkan kesan bahwa tertanggung mengakui suatu tanggung jawab.

¹⁰⁶ *Ibid.* Pasal 8

¹⁰⁷ *Ibid.* Pasal 11 ayat 2

(6) Menyampaikan tuntutan ganti rugi dan dokumen-dokumen pendukung klaim jika terjadi peristiwa yang mungkin akan menimbulkan tuntutan ganti rugi.¹⁰⁸

(7) Tertanggung mempunyai kewajiban yaitu¹⁰⁹ :

a. pada waktu pertanggungan ini dibuat, Tertanggung wajib memberitahukan kepada Penanggung peratnggungan-pertanggungan lain atas kendaraan bermotor dan atau kepentingan yang sama, jika ada.

b. Jika setelah pertanggungan ini dibuat, tertanggung kemudian menutup pertanggungan lainnya atas kendaraan bermotor dan atau kepentingan yang sama, maka hal itupun wajib diberitahukan kepada Penanggung.

3.4.3 Hak Penanggung

(1) Berhak atas pembayaran premi kepada tertanggung sesuai dengan yang diperjanjikan.¹¹⁰

(2) Meminta keterangan yang benar dan lengkap kepada tertanggung yang berkaitan dengan objek yang akan diasuransikan¹¹¹

(3) Penanggung mempunyai hak untuk menghentikan pertanggungan ini dengan memberitahukan secara tertulis kepada Tertanggung.¹¹²

(4) Penanggung dalam hal terjadi tuntutan dari pihak ketiga berhak untuk menunjuk pihak lain untuk melakukan penelitian / survey klaim.¹¹³

(5) Penanggung berhak atas sisa barang yang telah diberikan ganti kerugian¹¹⁴, maka bumper yang rusak milik pihak ketiga akan menjadi haknya penanggung.

¹⁰⁸ *Ibid.* Pasal 14

¹⁰⁹ *Ibid.* Pasal 19

¹¹⁰ *Ibid.* Pasal 7 ayat 1

¹¹¹ *Ibid.* Pasal 6

¹¹² *Ibid.* Pasal 27 ayat 1

¹¹³ *Ibid.* Pasal 11 ayat 3.3.2

3.4.4 Kewajiban Penanggung

Penanggung mempunyai kewajiban sebagai berikut :

- (1) Penanggung, dengan telah dibayarnya premi asuransi oleh tertanggung maka wajib membayar ganti rugi kepada tertanggung karena adanya tuntutan ganti rugi pihak ketiga akibat kesalahan, kelalaian dari tertanggung.¹¹⁵ Kewajiban pembayaran ganti rugi oleh penanggung terhadap pihak ketiga tunduk pada ketentuan sebagai berikut :
 - Tidak termasuk risiko dalam pengecualian polis
 - Tertanggung tidak melanggar ketentuan polis
 - Maksimum ganti rugi sebesar jumlah pertanggungan untuk tanggung jawab hukum pihak ketiga dengan cara reimburse
- (2) Penanggung wajib membayar ganti rugi dalam waktu 30 (tiga puluh) hari kalender sejak adanya kesepakatan tertulis antara Penanggung dan Tertanggung mengenai jumlah ganti rugi yang dibayar.¹¹⁶
- (3) Penanggung wajib mengembalikan premi apabila terjadi penghentian masa pertanggungan, dengan ketentuan tertanggung belum pernah mengajukan klaim.¹¹⁷

3.5 Masa Berlakunya Polis dan Berakhirnya Polis

3.5.1 Masa Berlakunya Polis

Polis mulai berlaku dihitung sejak tanggal dan waktu (jam) disetujui oleh kedua belah pihak penutupan atau pengkaveran asuransi meskipun polis asuransi belum diterbitkan dan jika polis belum diterbitkan tanggal mulai berlakunya pertanggungan dituangkan dalam Surat Permintaan Penutupan Asuransi (dikenal dengan nama SPPA), dengan catatan SPPA tersebut telah

¹¹⁴ *Ibid.* Pasal 12 ayat 3 PSKBI

¹¹⁵ *Ibid.* Pasal 7 ayat 4

¹¹⁶ *Ibid.* Pasal 23

¹¹⁷ *Ibid.* Pasal 27 ayat 3

disetujui oleh Penanggung. Apabila kita membaca ketentuan pasal-pasal di dalam PSKBI maka tidak akan ditemui pasal mengenai jangka waktu berlakunya polis, masa berlakunya polis tercantum dalam ikhtisar polis yang juga adalah bagian dari polis.

Sejak tanggal berlakunya polis maka timbul hak dan kewajiban para pihak, yaitu tertanggung mempunyai kewajiban untuk membayar premi dan berhak mendapat ganti rugi apabila terjadi klaim yang dijamin oleh polis, dan timbul hak penanggung atas premi serta kewajiban bagi penanggung untuk membayar kerugian yang diderita oleh tertanggung.

Pada periode sejak berlakunya asuransi sudah dengan batas waktu pembayaran premi, dikenal dengan tenggat waktu atau *grace period*, bilamana terjadi kerugian pada masa itu dan tertanggung belum membayar premi, maka penanggung tetap mempunyai kewajiban memberikan ganti rugi kepada tertanggung apabila terjamin polis, dengan syarat tertanggung harus segera melunasi premi yang terhutang apabila terjadi klaim. Apabila tenggang waktu tersebut terlampaui, maka polis otomatis berhenti tanpa harus diterbitkan endorsemen pembatalan dan penanggung tidak bertanggung jawab terhadap klaim yang diajukan oleh tertanggung pada masa itu.

3.5.2 Berakhirnya Polis

Ketentuan tentang berakhirnya polis atau pertanggungan dan hal-hal yang dapat menyebabkan berakhirnya polis diatur sebagai berikut :

- (1) Berakhirnya jangka waktu pertanggungan, dalam polis tercantum tanggal berlakunya polis, apabila tanggal tersebut sudah terlampaui maka berakhirilah masa berlaku polis.
- (2) Apabila telah terjadi kerugian Total atas kendaraan yang dipertanggungkan (pencurian/ *actual total loss* ; atau kendaraan

rusak dan biaya perbaikan kerusakan telah melebihi nilai pertanggungan Polis)¹¹⁸

- (3) Dihentikannya pertanggungan baik oleh tertanggung maupun oleh penanggung¹¹⁹
- (4) Apabila sampai dengan batas waktu pembayaran premi Tertanggung tidak juga melunasi premi, maka secara otomatis polis berakhir tanpa harus adanya endorsemen dari Penanggung¹²⁰
- (5) Apabila kendaraan bermotor yang dipertanggungkan beralih kepemilikannya dengan cara apapun setelah 10 hari kalender sejak terjadinya pengalihan kepemilikan tersebut, maka polis berakhir kecuali jika penanggung memberikan persetujuan tertulis untuk melanjutkan pertanggungan.¹²¹

3.6 Hal-hal Yang Membebaskan Penanggung dari Membayar Ganti Rugi

Penanggung oleh ketentuan dalam PSKBI dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi kepada tertanggung yang mengalami kerugian meskipun kerugian tersebut termasuk risiko yang dijamin oleh PSKBI. Adapun yang dapat membebaskan penanggung dari membayar ganti rugi yaitu :

- (1) Apabila tertanggung melakukan pelanggaran terhadap asas itikad baik (*principle of utmost good faith*) dimana tertanggung tidak melaksanakan kewajiban memberikan keterangan yang benar tentang fakta material berkaitan dengan obyek dipertanggungkan¹²²
- (2) Apabila sampai dengan tenggang waktu pembayaran premi terlampaui, tertanggung belum melunasi premi¹²³

¹¹⁸ *Ibid.* Pasal 27 ayat 3

¹¹⁹ *Ibid.* Pasal 27

¹²⁰ *Ibid.* Pasal 7 ayat 3 PSKBI

¹²¹ *Ibid.* Pasal 10

¹²² *Ibid.* Pasal 61

¹²³ *Ibid.* Pasal 7 ayat 3

- (3) Apabila terjadi pengalihan kepemilikan kendaraan bermotor yang tidak diberitahukan kepada penanggung dalam tempo sepuluh hari sejak tanggal pengalihan dilakukan¹²⁴
- (4) Tertanggung tidak mengajukan ganti rugi dalam waktu 12 (dua belas) bulan sejak terjadinya kerugian dan atau kerusakan, walaupun pemberitahuan tentang adanya kejadian telah disampaikan kepada penanggung¹²⁵
- (5) Tertanggung tidak mengajukan keberatan atau menempuh upaya penyelesaian melalui arbitrase atau upaya hukum lainnya dalam waktu 6 (enam) bulan sejak penanggung memberitahukan secara tertulis bahwa tertanggung tidak berhak untuk mendapat ganti rugi¹²⁶
- (6) Apabila tertanggung memberikan janji, melakukan tindakan yang memberi kesan bahwa tertanggung mengakui suatu tanggung jawab¹²⁷
- (7) Tertanggung tidak memberitahukan secara tertulis kepada Penanggung adanya pertanggungan-pertanggungan lain yang sedang berlaku¹²⁸
- (8) Tertanggung memberikan laporan yang tidak benar, dengan tujuan memperoleh keuntungan dari jaminan Polis ini¹²⁹, yaitu :
 - a) Tidak mengungkapkan fakta dan atau membuat pernyataan yang tidak benar tentang hal-hal yang berkaitan dengan permohonan yang disampaikan pada awal penutupan asuransi dan yang berkaitan dengan kerugian dan atau kerusakan yang terjadi.

¹²⁴ *Ibid.* Pasal 10

¹²⁵ *Ibid.* Pasal 25 ayat 1.1.1.

¹²⁶ PSKBI. *Op.cit.* Pasal 25 ayat 1.1.2.

¹²⁷ *Ibid.* Pasal 11

¹²⁸ *Ibid.* Pasal 20

¹²⁹ *Ibid.* Pasal 13

- b) Memperbesar jumlah kerugian yang diderita
- c) Menggunakan surat atau alat bukti palsu, dusta atau tipuan.

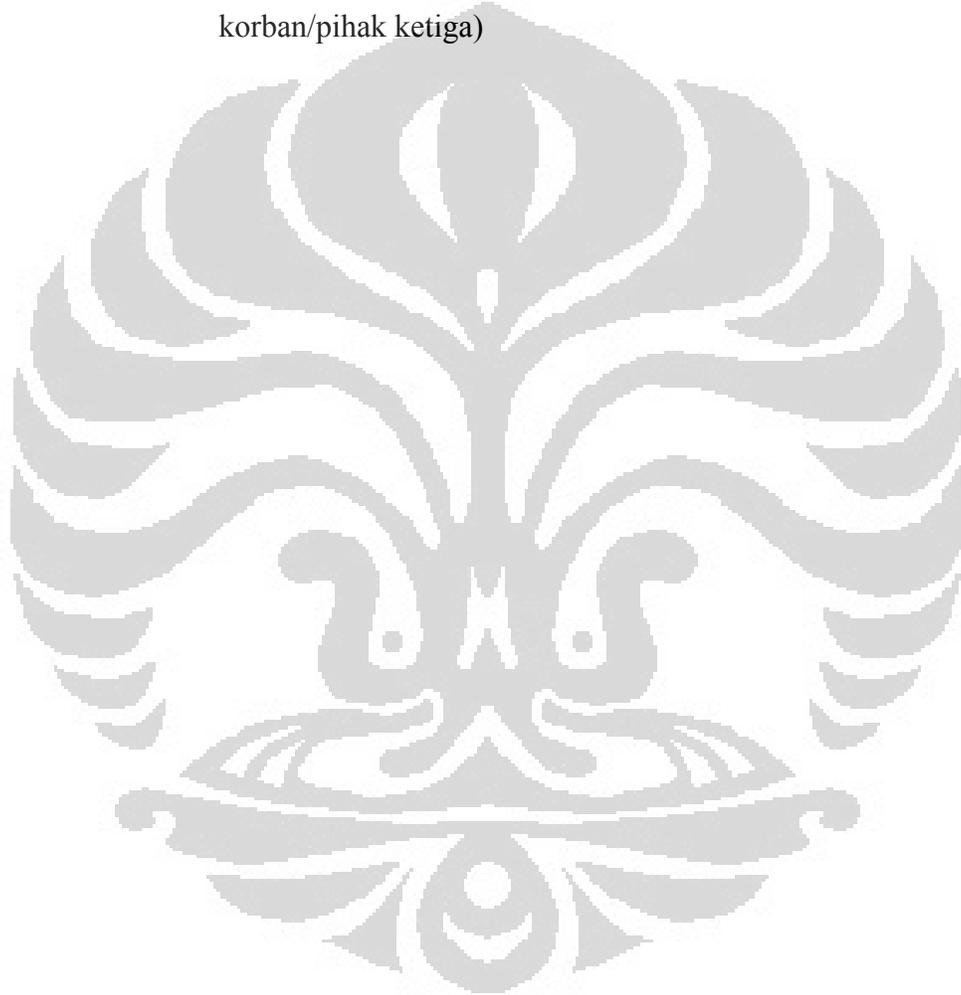
3.7 Prosedur Pengajuan Tuntutan Ganti Rugi Tanggung Jawab Hukum Terhadap Pihak Ketiga

PSKBI mengatur pengajuan tuntutan ganti rugi dari tertanggung atas tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga sebagai berikut :¹³⁰

- (1) Tertanggung wajib memberitahukan kepada penanggung tentang adanya tuntutan ganti rugi dari pihak ketiga selambat-lambatnya 5 (lima) hari kalender sejak tuntutan tersebut diterima;
- (2) Menyerahkan dokumen tuntutan pihak ketiga;
- (3) Menyerahkan surat laporan kepolisian;
- (4) Memberikan surat kuasa kepada penanggung untuk mengurus tuntutan ganti rugi dari pihak ketiga, jika penanggung menghendaki;
- (5) Tidak memberikan janji, keterangan atau melakukan tindakan yang menimbulkan kesan bahwa tertanggung mengakui suatu tanggung jawab;
- (6) Pada saat terjadi kerugian tertanggung wajib melakukan segala upaya/ usaha untuk memperkecil kerugian;
- (7) Memberikan bantuan dan kesempatan sepenuhnya kepada penanggung atau kuasa penanggung untuk melakukan penelitian atau survey atas kerugian yang terjadi;
- (8) Memberikan dokumen-dokumen pendukung yang relevan, seperti :
 - polis
 - kronologis kejadian
 - fotokopi Surat Izin Mengemudi (SIM) pengemudi
 - fotokopi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK)

¹³⁰ *Ibid.* Pasal 11 ayat 2 dan 3

- bukti perbaikan/ kuitansi pembayaran kerusakan kendaraan pihak ketiga
- kuitansi pengobatan pihak ketiga di rumah sakit
- bukti pembayaran santunan meninggal dunia jika pihak ketiga meninggal dunia (jika penanggung memberi kuasa kepada tertanggung untuk menyelesaikan langsung dengan keluarga korban/pihak ketiga)



BAB 4
ASURANSI TANGGUNG JAWAB HUKUM DAN ASURANSI
KECELAKAAN PENUMPANG DALAM UNDANG-
UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

4.1 Teori dan Asas Tanggung Jawab Hukum

Setiap orang dalam setiap kegiatan dan aktivitasnya memiliki kebebasan. Akan tetapi kebebasan manusia tersebut dibatasi oleh hukum, bahwa seseorang dalam melakukan perbuatan dan aktivitasnya harus berhati-hati agar tidak menimbulkan kerugian terhadap orang yang lain. Oleh hukum setiap orang yang melakukan perbuatan yang merugikan orang lain, yang menimbulkan kerugian wajib membayar kerugian tersebut. Hal diatur dalam pasal 1365 KUH Perdata. Mengendarai atau menjalankan kendaraan bermotor, kendaraan pribadi dan angkutan umum juga dapat menimbulkan kerugian kepada orang lain, seperti cedera badan, luka badan bahkan kematian dan atau kerugian terhadap harta benda. Mengacu kepada perbuatan melawan hukum, maka perusahaan angkutan yang dalam menjalankan usahanya menimbulkan kerugian kepada pihak ketiga atau orang lain yang menjadi korban, maka pengusaha atau pemilik wajib membayar ganti kerugian. Pasal 1365 KUH Perdata menganut suatu asas yang berdasarkan suatu kesalahan yang dalam bahasa Inggris dikenal dengan *fault based liability*, dimana seseorang bertanggung jawab membayar kerugian pada pihak ketiga jika pelaku bersalah, apabila pelaku tidak bersalah maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi. Dalam kehidupan sehari-hari menyangkut pembuktiannya, hal tersebut bukanlah suatu yang sederhana karena dalam pembuktiannya dalam pengadilan yang dilakukan oleh hakim membutuhkan waktu dan proses yang lama juga dapat memberikan suatu kerugian pada korban

karena belum tentu mendapat ganti kerugian. Maka kemudian timbul teori tanggung jawab *strict liability* atau tanggung jawab tanpa kesalahan.

Pasal 1365 KUH Perdata mengandung prinsip “*liability based on fault*” dengan beban pembuktian pada penderita. Hal tersebut sejalan dengan pasal 1865 KUH Perdata yang menentukan bahwa setiap orang yang mendalilkan bahwa ia mempunyai sesuatu hak, atau guna meneguhkan haknya sendiri maupun membantah suatu hak orang lain, menunjuk pada suatu peristiwa diwajibkan membuktikan adanya hak atau peristiwa tersebut.¹³¹

Dengan berkembangnya industri yang makin menghasilkan risiko yang bertambah besar dan makin rumitnya hubungan sebab akibat, maka teori hukum telah meninggalkan konsep kesalahan dan berpaling ke konsep risiko.¹³²

Konsep tanggung jawab mutlak (*strict liability*) diartikan terutama sebagai kewajiban mutlak yang dihubungkan dengan kewajiban mengganti kerusakan yang ditimbulkan. Salah satu ciri utama tanggung jawab mutlak adalah tidak ada persyaratan tentang perlunya ada kesalahan.

Eep Saefullah juga menguraikan bahwa dalam prinsip tanggung jawab mutlak, hal tersebut fokusnya lebih menitik beratkan pada unsur ‘penyebabnya’ dari pada ‘kesalahannya’. Apabila perbuatan seseorang menyebabkan kerugian kepada orang lain maka si pelaku wajib memberikan santunan (kompensasi) tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan, kemudian, pertimbangan hukum memberikan perhatian lebih besar kepada hal-hal yang bersifat pemberian maaf (*exculpatory considerations*) dan sebagai akibat pengaruh moral *philosophy* dari ajaran agama, cenderung memberikan pengakuan kepada kesalahan moral (*moral culpability*) sebagai dasar yang tepat untuk menentukan PMH.¹³³

¹³¹ Rosa Agustina, *op.cit*, hal.49

¹³² Sri Setianingsih Suwardi, *Perbuatan Melawan Hukum Secara Khusus, Laporan Akhir Kompendium Bidang Perbuatan Melawan Hukum*, (Jakarta : BPHN, 1996/1997)

¹³³ Disamping ajaran moral, dengan mengutip pendapat GW Orr, Eep Saefullah menguraikan bahwa factor penting lainnya yang membuat perubahan sikap tersebut adalah adanya anggapan masyarakat bahwa kerugian karena ‘kelalaian’ tidak berarti

Dari uraian diatas, kedua teori Tanggung Jawab Hukum tersebut dapat diuraikan secara singkat sebagai berikut :

a) Teori Tanggung Jawab Hukum Berdasarkan Kesalahan

Teori ini disebut juga *fault based liability*, menyatakan bahwa seseorang baru dapat dimintai pertanggungjawaban secara hukum apabila terdapat unsure kesalahan yang diperbuatnya. Dalam teori ini unsur kesalahan memainkan peranan yang penting dalam menentukan bertanggung jawab atau tidaknya seseorang.¹³⁴ Yang dimaksud dengan kesalahan adalah unsur yang bertentangan dengan hukum, yang tidak hanya terbatas pada undang-undang saja tetapi termasuk didalamnya norma kepatutan dan norma kesusilaan. Unsur kesalahan dipakai untuk menyatakan, bahwa seseorang dinyatakan bertanggung jawab untuk akibat yang merugikan yang terjadi karena perbuatannya yang salah, baik kesalahan tersebut dilakukan karena kesengajaan maupun karena kelalaian.

b) Teori Tanggung Jawab Hukum Tanpa Kesalahan

Teori ini disebut juga sebagai tanggung jawab mutlak atau di dalam bahasa Inggris disebut *strict liability*. Lahirnya teori ini dilatarbelakangi oleh perkembangan industri atau dunia usaha yang menggunakan teknologi berisiko tinggi dimana akibat atau dampaknya memiliki potensi bahaya terhadap orang, harta benda dan lingkungan hidup.¹³⁵

Pada prinsip tanggung jawab mutlak, pelaku usaha dapat dinyatakan bertanggung jawab apabila dalam menjalankan kegiatan usahanya telah menimbulkan kerugian kepada korban. Prinsip ini menghapuskan unsur kesalahan sebagai salah satu syarat mutlak untuk meminta pertanggungjawaban pelaku usaha

kurang penting daripada kerugian akibat ‘kesengajaan’, sehingga yang termasuk dalam “kesalahan” adalah setiap perbuatan baik karena kesengajaan maupun kelalaian. Dengan demikian semula tanggung jawab berdasarkan secara moral (moral responsibility) telah berubah menjadi tanggung jawab secara hukum (legal liability)

¹³⁴ Andri Wibisana, *Perkembangan Hukum Lingkungan di Indonesia sampai dengan terbentuknya Undang-Undang No. 23 Tahun 1997, Materi Kuliah Hukum Lingkungan*, (Depok: Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2009), hal. 2

¹³⁵ *Ibid.*, hal. 52

yang telah mengakibatkan terjadinya pencemaran lingkungan. Atau dengan kata lain, bahwa pelaku usaha dapat dimintai pertanggungjawabannya apabila kegiatan usaha yang dilakukan pelaku usaha telah menimbulkan kerugian terhadap pihak lain tanpa harus terdapatnya unsur kesalahan pada pelaku usaha. Dengan demikian, maka dalam prinsip tanggung jawab mutlak terdapat suatu kewajiban tergugat untuk memikul tanggung jawab atas kerugian yang tidak dihubungkan dengan kesalahannya.

4.2 Pengaturan Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga dan Asuransi Kecelakaan Penumpang dalam UU No. 22 Tahun 2009

4.2.1 Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga dan Asuransi Kecelakaan Penumpang

Asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga adalah asuransi yang menjamin tanggung jawab hukum seseorang atau badan usaha terhadap kemungkinan kerugian yang diderita oleh pihak ketiga karena kelalaian ataupun kesalahan tertanggung.¹³⁶

Asuransi tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga merupakan pertanggungan yang dapat dimanfaatkan untuk mengatasi kemungkinan timbulnya tanggung jawab hukum tertanggung untuk membayar ganti kerugian terhadap orang lain akibat terjadinya peristiwa yang tidak pasti dan tidak diinginkan. Dalam penelitian ini peristiwa yang tidak pasti dan tidak diinginkan adalah kecelakaan yang mungkin timbul pada saat pemilik kendaraan bermotor atau pengemudi menabrak kendaraan lain, harta benda pihak lain, orang lain di luar kendaraan. Bahwa kecelakaan itu karena kesalahan, kelalaian pengemudi, sehingga mewajibkan orang yang melakukan kesalahan, kelalaian tersebut oleh hukum harus bertanggung jawab, memberikan ganti rugi, Karena peristiwa kecelakaan tersebut menimbulkan kerugian dari sisi keuangan bagi pemilik kendaraan

¹³⁶ Safri Ayat. *Kamus Praktis Asuransi*. (Jakarta : Airlangga, 1996)

bermotor atau pengemudi maka risiko tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga dapat dialihkan ke perusahaan asuransi.

Pengalihan risiko dilakukan melalui perjanjian asuransi dimana tertanggung sebagai pihak yang mengalihkan risiko sedangkan perusahaan asuransi yang selanjutnya disebut penanggung sebagai pihak yang menerima pengalihan risiko. Perjanjian asuransi dituangkan dalam akta tertulis yang dinamakan polis. Tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga yaitu bila ada pihak ketiga yang menderita kerugian yang disebabkan oleh kendaraan bermotor yang diasuransikan dalam suatu kecelakaan.

Pengaturan asuransi tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga dalam Asuransi Kendaraan Bermotor, tidak diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan dalam UU No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, meskipun demikian asuransi dan tanggung jawab hukum pihak ketiga berkembang dalam praktek perasuransian.

Asuransi tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga timbul sehubungan dengan aspek hukum dalam masyarakat berdasarkan pasal 1365, pasal 1366 dan pasal 1367 KUH Perdata seperti yang dijelaskan sebelumnya, dimana dimungkinkan untuk menuntut pihak lain sebagai individu maupun perusahaan, organisasi badan usaha yang sebagai pemilik kendaraan bermotor atau pengemudi kendaraan bermotor karena kesalahannya atau kealpaannya mengakibatkan kerugian.

Pada asuransi tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga yang menjadi objek pertanggungan adalah tanggung jawab hukum tertanggung akibat adanya tuntutan ganti rugi dari orang lain atau pihak ketiga yang disebabkan oleh perbuatan/kesalahan tertanggung atau orang suruhan atau dibawah kekuasaan tertanggung.

Asuransi tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga merupakan perluasan jaminan asuransi kendaraan bermotor, dengan membayar tambahan

premi tertanggung bisa membeli jaminan atas tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga.

Sedangkan untuk menentukan besaran Harga Pertanggungan tanggung jawab hukum pihak ketiga dapat ditetapkan sesuai dengan yang dikehendaki oleh tertanggung. Harga pertanggungan merupakan batas maksimal tanggung jawab penanggung terhadap kerugian yang diklaim oleh tertanggung.

Masalah tanggung jawab berkaitan dengan ganti rugi. Ganti rugi yang diberikan oleh polis untuk risiko tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga digantungkan pada adanya kelalaian atau kesalahan pemilik kendaraan atau pengemudi yang mengakibatkan pihak ketiga mengalami kerugian karena perbuatan melawan hukum dari pemilik kendaraan atau penemudi.

Ganti rugi dalam asuransi tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga dapat berupa :

- biaya perbaikan; kendaraan atau harta benda yang mengalami kerusakan
- biaya pengobatan;
- santunan meninggal dunia, dan
- biaya bantuan hukum

Ganti rugi yang akan diberikan oleh perusahaan asuransi (penanggung) maksimum sebesar Harga Pertanggungan tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga yang tercantum di dalam polis, kecuali untuk biaya bantuan hukum, maksimum ganti rugi 10% dari Harga Pertanggungan tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga.

PSKBI juga dapat diperluas dengan jaminan asuransi kecelakaan penumpang (*passanger accident insurance*) dengan tambahan premi. Asuransi kecelakaan penumpang akan memberikan ganti rugi atau biaya pengobatan atau santunan bagi penumpang yang mengalami kecelakaan sehingga menderita cedera badan atau meninggal dunia.

Ketentuan Tentang Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga dan Asuransi Kecelakaan Penumpang dalam UU No. 22 Tahun 2009

Terdapat 6 (enam) pasal yang berkaitan dengan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga dan asuransi kecelakaan penumpang dalam UU no. 22 tahun 2009 yaitu pasal 189; 237; 239; 240; 309 dan 313.

Dari ketentuan pasal-pasal tersebut dapat dikemukakan hal-hal sebagai berikut :

- (1) Tidak ada satu pasal yang secara jelas dan tegas mewajibkan pemilik kendaraan bermotor pribadi dan pengusaha angkutan umum untuk mengasuransikan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga.

Karena yang diwajibkan hanya perusahaan angkutan umum untuk mengasuransikan tanggung jawabnya untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.¹³⁷

Akan tetapi dalam ketentuan pidana pasal 309 disebutkan bahwa setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau **pihak ketiga** sebagaimana dimaksud pasal 189¹³⁸ dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 1.500.000 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Sedangkan pasal 189 isinya hanya mengatur kewajiban perusahaan angkutan umum untuk mengasuransikan tanggung jawab untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan bukan pihak ketiga.

¹³⁷ Pasal 188 dan Pasal 189 UU No. 22 tahun 2009

¹³⁸ Pasal 189 : Perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam pasal 188.

Padahal yang sangat mendesak diwajibkan adalah asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga untuk semua kendaraan baik pribadi maupun angkutan umum. Sedangkan untuk angkutan umum juga perlu asuransi kecelakaan untuk penumpang.

- (2) Perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan kerugian yang diderita oleh penumpang angkutan umum.

Hal ini dapat dilihat dari pasal 189 yang berbunyi “Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan”¹³⁹

- (3) Perusahaan angkutan umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan bagi korban kecelakaan.

Korban kecelakaan bisa penumpang yang berada dalam kendaraan, tetapi juga bisa pihak ketiga (yang bukan penumpang) yang berada di luar angkutan umum.¹⁴⁰

- (4) Korban kecelakaan lalu lintas berhak mendapatkan santunan kecelakaan lalu lintas dari perusahaan asuransi.¹⁴¹

Selain hak untuk mendapatkan santunan dari perusahaan asuransi korban kecelakaan lalu lintas juga berhak untuk mendapatkan :¹⁴²

- (a) pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas dan/atau dari pemerintah.

¹³⁹ Pasal 189 UU no. 22 Tahun 2009

¹⁴⁰ Pasal 237 UU no. 22 tahun 2009

¹⁴¹ Pasal 240 UU no. 22 tahun 2009

¹⁴² Pasal 240 huruf a dan b UU no 22 tahun 2009

(b) Ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas.

(5) Perusahaan angkutan umum juga wajib mengasuransikan orang yang dipekerjakan sebagai awak kendaraan.¹⁴³

(6) Ketentuan sanksi pidana pasal 309 dan pasal 313.

Pasal 309 mengatur bahwa setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud pasal 189¹⁴⁴ dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 1.500.000 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Jadi yang dimaksud dengan setiap orang dalam pasal 309 adalah perusahaan angkutan umum dan bukan setiap orang dalam pengertian orang sebagai manusia atau orang sebagai subjek hukum yang mempunyai pengertian yang luas.

Pasal 313 mengatur saksi pidana bagi perusahaan angkutan umum dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan dan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah) jika tidak mengasuransikan awak kendaraan dan penumpangnya.

(7) Besarnya jumlah ganti kerugian tidak diatur akan tetapi akan diatur dalam peraturan pelaksanaan.¹⁴⁵

¹⁴³ Pasal 231 ayat 2 UU no 22 tahun 2009

¹⁴⁴ Pasal 189 uu no 22 Tahun 2009 : Perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam pasal 188 (terhadap penumpang dan pengirim barang)

¹⁴⁵ Pasal 192 UU no 22 tahun 2009

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa :

Pengaturan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga dalam UU No. 22 tahun 2009 belum baik pengaturannya karena :

- 1) Tidak ada ketentuan atau pasal yang secara tegas mewajibkan perusahaan angkutan umum untuk mengasuransikan tanggung jawab hukum pihak ketiga.
- 2) Hanya mewajibkan perusahaan angkutan umum untuk mengasuransikan tanggung jawabnya untuk membayar ganti kerugian kepada penumpang, pengirim barang dan awak kendaraan angkutan umum.
- 3) Sanksi pidana kurungan dan denda untuk perusahaan angkutan umum yang tidak mengasuransikan terlalu ringan karena hanya diancam pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp. 1.500.000,- (satu juta lima ratus ribu rupiah). Ringannya sanksi pidana dan denda tersebut tidak mendorong perusahaan angkutan umum untuk mengasuransikan kewajibannya karena jika ditinjau dari segi finansial adalah lebih murah dan ringan untuk membayar Rp. 1.500.000,- daripada untuk membayar premi asuransi yang jumlahnya sudah pasti lebih besar dari denda tersebut.

Sedangkan dalam asuransi kecelakaan penumpang sudah baik diatur adanya sebagaimana dilihat dari pasal 189, pasal 237 ayat (1), dan pasal 239 yang menyebutkan dengan jelas dan sistematis tentang kewajiban asuransi kecelakaan penumpang.

4.3 Asas Tanggung Jawab Hukum yang Dianut Oleh UU No. 22 Tahun 2009

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menganut asas tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan (*fault liability*). Sama seperti yang dianut UU sebelumnya¹⁴⁶ dan pasal 1365 KUH Perdata bahwa pelaku perbuatan melawan hukum hanyalah bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkannya, karena kelalaiannya (*negligence*).

Istilah kesalahan (*fault* atau *schuld*) juga digunakan dalam arti kealpaan (*onachtzaamheid*) sebagai lawan dari kesengajaan. Kesalahan mencakup dua pengertian yakni kesalahan dalam arti luas dan kesalahan dalam arti sempit. Kesalahan dalam arti luas, bila terdapat kealpaan dan kesengajaan; sementara kesalahan dalam arti sempit hanya berupa kesengajaan¹⁴⁷

Sebagai gugatan perdata, pihak korban kecelakaan lalu lintas harus dapat membuktikan adanya kesalahan dari pelaku (perusahaan angkutan umum) perbuatan melawan hukum tersebut dapat berupa kelalaian atau kesengajaan. Pembuktian ini sering kali tidak mudah dilakukan. Tidak selalu mudah untuk mendatangkan saksi-saksi atau alat bukti lain untuk membuktikan adanya perbuatan melawan hukum tersebut.

Asas tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*) yang dianut oleh UU no. 22 tahun 2009 dapat dilihat jelas dari ketentuan pasal - pasal di bawah ini :

1. Pasal 188

Perusahaan Angkutan Umum *wajib mengganti kerugian* yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang *karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.*

¹⁴⁶ Pasal 28 UU no 14 tahun 1992 : “Pengemudi kendaraan bermotor bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga, yang timbul karena kelalaian atau kesalahan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor.

¹⁴⁷ Wirjono Prodjodikoro, *Perbuatan Melawan Hukum*, (Bandung : Sumur Bandung, 1993), hal. 28

2. Pasal 192 ayat (1) dan (4)

Ayat (1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, *kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang.*

Ayat (4) Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan Penumpang, *kecuali jika Penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut.* Ketentuan lebih lanjut mengenai besarnya ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 192 juga mensyaratkan terpenuhinya unsur kesalahan atau kelalaian dari perusahaan angkutan umum untuk dipenuhinya tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga dan semakin jelas tertulis pada ayat (4) nya bahwa apabila penumpang tidak dapat membuktikan bahwa kerugian yang dideritanya merupakan kesalahan atau kelalaian pengangkut, maka pengangkut tidak bertanggung jawab untuk itu.

3. Pasal 193 ayat (1)

Ayat (1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, *kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.*

4. Pasal 194

Ayat (1) Perusahaan Angkutan Umum *tidak bertanggung jawab* atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, *kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan Perusahaan Angkutan Umum.*

Ayat (2) Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian pihak

ketiga kepada Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari terhitung mulai tanggal terjadinya kerugian.

Pasal ini merupakan pasal utama yang mengatur jelas bahwa UU ini menganut asas pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan (*fault liability*) dimana secara jelas dan tegas dinyatakan bahwa perusahaan angkutan umum tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan perusahaan angkutan umum.

5. Pasal 234

Ayat (1) Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga *karena kelalaian Pengemudi*.

Ayat (2) Setiap Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan *karena kelalaian atau kesalahan Pengemudi*.

Ayat (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku jika:

- a. adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi;
- b. disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau
- c. disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Dari ketentuan pasal-pasal yang diuraikan di atas dapat disimpulkan bahwa UU no. 22 Tahun 2009 menganut asas atau teori Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan (*Fault Liability*).

Penulis melihat bahwa UU no. 22 tahun 2009 ini kurang berpihak kepada

anggota masyarakat karena posisi mereka lemah, karena jika terjadi kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan kerugian (cedera badan, kematian atau kerusakan harta benda) kepada masyarakat yang merupakan penumpang, pengirim barang atau korban pihak ketiga yang berada di luar kendaraan bermotor, maka mereka harus terlebih dahulu membuktikan bahwa perusahaan angkutan umum atau pemilik kendaraan bersalah.

4.4 Perbandingan Ketentuan yang Mengatur Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga dan Asuransi Kecelakaan Penumpang dalam UU No. 14 Tahun 1992 dan UU No. 22 Tahun 2009

Perbandingan dalam pengaturan mengenai asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga dan asuransi kecelakaan penumpang dalam UU No. 14 Tahun 1992 dan UU No. 22 Tahun 2009 antara lain adalah sebagai berikut :

4.4.1 Ketentuan Tentang Kewajiban Mengasuransikan

UU No. 14 tahun 1992 mengatur tentang asuransi dalam 5 (lima) pasal yaitu pasal 32, pasal 33, pasal 46, pasal 64 dan pasal 65.

Setiap kendaraan umum yang dioperasikan wajib diasuransikan terhadap kendaraan itu sendiri maupun terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga sebagai akibat pengoperasian kendaraan tersebut.¹⁴⁸ Disamping kewajiban mengasuransikan kendaraannya terhadap risiko kecelakaan serta risiko tanggung jawab hukum pihak ketiga, bagi pengusaha angkutan umum diwajibkan mengasuransikan orang yang dipekerjakannya sebagai awak kendaraan terhadap risiko terjadinya kecelakaan.¹⁴⁹

Dari ketentuan di atas dapat penulis simpulkan bahwa kewajiban untuk mengasuransikan yaitu meliputi :

- 1) kendaraan/angkutan itu sendiri

¹⁴⁸ Pasal 32 UU No. 14 Tahun 1992

¹⁴⁹ Pasal 33 UU No. 14 tahun 1992

2) pihak ketiga (tanggung jawab pihak ketiga)

3) orang yang dipekerjakan/awak kendaraan

Dimana dalam kewajibannya ini pengasuransian terhadap penumpang tidaklah diwajibkan. Pertimbangan akan hal ini adalah karena dalam penjelasan pasal 32 UU no. 14 tahun 1992 dinyatakan bahwa pada saat UU tersebut diberlakukan kerugian yang menyangkut jiwa atau kesehatan orang (penumpang) telah diatur di dalam UU No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Sumbangan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas dan kewajiban mengasuransikan orang yang dipekerjakan sebagai awak kendaraan dimaksudkan karena dalam pengoperasian kendaraan dihadapkan pada risiko yang tinggi baik bagi dirinya maupun bagi orang lain. Awak kendaraan disini adalah pengemudi dan kondektur untuk kendaraan umum angkutan penumpang atau pengemudi dan pembantunya untuk kendaraan umum angkutan barang.¹⁵⁰

Sedangkan di dalam UU no. 22 tahun 2009, pengaturan tentang asuransi diatur lebih banyak yaitu dalam 6 (enam) pasal : pasal 189, pasal 237, pasal 239, pasal 240, pasal 309, dan pasal 313. Perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam pasal 188¹⁵¹.¹⁵² Perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan penumpang dan orang yang dipekerjakan sebagai awak (kondektur dan pengemudi) kendaraan.¹⁵³

Dari ketentuan di atas penulis dapat menyimpulkan bahwa yang wajib diasuransikan berdasarkan UU yang baru ini adalah :

(1) penumpang/ barang yang diangkut

(2) orang yang dipekerjakan sebagai awak kendaraan yaitu kondektur dan pengemudi

¹⁵⁰ Penjelasan pasal 32 dan pasal 33 UU no. 14 tahun 1992

¹⁵¹ Pasal 188 UU no 22 tahun 2009 : Perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

¹⁵² Pasal 189 UU no 22 tahun 2009

¹⁵³ Pasal 237 ayat 2 UU no, 22 tahun 2009

Ketentuan mengenai asuransi kecelakaan penumpang telah diatur lebih baik dibandingkan dengan undang-undang sebelumnya karena jelas diatur dalam pasal 237 ayat (2) bahwa perusahaan angkutan umum selain wajib mengasuransikan awak kendaraan, juga terhadap penumpang dimana dalam undang-undang sebelumnya tidak diatur mengenai ketentuan tersebut. Pasal 237 ayat (1) juga dengan tegas menyatakan bahwa perusahaan angkutan umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan.

Sedangkan untuk asuransi tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang bukan penumpang dan berada diluar kendaraan angkutan umum tidak diatur secara tegas dan spesifik, karena ketentuan yang ada untuk asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga hanya ada pada ketentuan sanksi pidana dan denda, tetapi tidak ada pasal yang mewajibkan perusahaan angkutan umum untuk mengasuransikan tanggung jawab pihak ketiga yang berada di luar kendaraan.

Ketentuan yang baru ini menurut analisis penulis telah memberikan hal baru yaitu pengaturan kewajiban pengasuransian bagi penumpang secara jelas, tetapi tidak lagi diatur kewajiban asuransi bagi kendaraan bermotor itu sendiri. Untuk asuransi tanggung jawab pihak ketiga tidak disebutkan secara konkret dalam pasal-pasal tentang asuransi, padahal tanggung jawab hukum pihak ketiga merupakan bagian yang sangat penting dan seharusnya diatur secara jelas dan lebih spesifik di dalam UU no. 22 tahun 2009.

4.4.2 Ketentuan Tentang Kewajiban Mengasuransikan Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga

Pengaturan tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga dalam UU no. 14 tahun 1992 yang diatur dalam pasal 32, juga masih belum

memadai, karena pengaturannya masih terbatas pada kendaraan angkutan umum saja, sementara itu masih banyak macam kendaraan lainnya seperti kendaraan pribadi, kendaraan roda dua, dll, yang juga merupakan kendaraan sebagai moda transportasi yang juga memiliki risiko yang sama dalam hal tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga.

Dengan kewajiban asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga atas semua jenis kendaraan dan tidak terbatas hanya angkutan umum saja, maka kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban pihak ketiga akan menjadi tanggungan dari asuransi sehingga tidak lagi akan memberatkan pemilik/pengemudi kendaraan bermotor.

Selain Ketentuan yang memuat mengenai asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga dalam UU ini belum memadai, dalam faktanya, ketentuan ini pun belum dilaksanakan.

Sedangkan dalam UU yang baru, yaitu UU No. 22 tahun 2009 yang pasalnya lebih banyak mengatur tentang asuransi dibandingkan dengan yang sebelumnya, namun pengaturan mengenai asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga tidaklah sistematis dan tidak spesifik. Malahan tanggung jawab pihak ketiga harus diartikan secara implisit dari ketentuan sanksi pidananya. Ketentuan pasal 237 ayat (1) dimana perusahaan angkutan umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawab atas jaminan asuransi korban kecelakaan, memang menyebutkan mengenai asuransi tanggung jawab hukum, tetapi tidak spesifik dan tidak jelas maksudnya tanggung jawab hukum yang bagaimana, dan malah tersirat dari ketentuan pasal 309 dimana menyebutkan bahwa setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud pasal 189¹⁵⁴

¹⁵⁴ Pasal 189 uu no 22 Tahun 2009 : Perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam pasal 188

dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 1.500.000 (satu juta lima ratus ribu rupiah). Dimana tanggung jawab dalam pengertian dalam pasal tersebut adalah mencakup penggantian kerugian pada pihak ketiga. Namun, seharusnya pengaturan asuransi tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga dalam UU baru ini diatur lebih jelas dan tegas.

Selain itu, sama halnya dengan UU yang sebelumnya, dalam UU yang baru ini juga belum diatur mengenai asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga selain bagi kendaraan/angkutan umum yaitu seperti kendaraan pribadi dan kendaraan roda dua, yang menurut penulis hal tersebut signifikan untuk diatur dengan munculnya UU baru ini, yang seharusnya menjadi suatu perubahan yang jauh lebih baik dari yang sebelumnya, tetapi justru mengalami suatu kemunduran khususnya dalam asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga.

4.4.3 Ketentuan Sanksi Pidana

Hal lainnya, yaitu dari segi sanksi pidana ancaman kurungan hanya maksimum 6 (enam) bulan penjara atau denda maksimum Rp. 1.500.000,- sebagaimana diatur dalam pasal 309 UU no. 22 tahun 2009, ketentuan sanksi pidana ini tidak mendorong untuk mengasuransikan, karena dendanya terlalu sedikit. Dimana UU ini tidak menciptakan perubahan yang signifikan dalam pengaturan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga karena belum secara baik pengaturannya. Apalagi kaitannya dengan denda, dan kurungan, dimana hal itu tidak membuat jera karena terlalu ringan dan bahkan dendanya lebih kecil dari UU yang sebelumnya yaitu Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).¹⁵⁵

¹⁵⁵ Dalam UU no 14 tahun 1992, sanksi pidana terdapat dalam pasal 64 : Barangsiapa tidak mengasuransikan kendaraan bermotor yang digunakan sebagai kendaraan umum, baik terhadap kendaraan itu sendiri maupun terhadap kemungkinan kerugian yang akan diderita oleh pihak ketiga sebagai akibat pengoperasian kendaraannya sebagaimana

Dalam wawancara penulis dengan Ketua AAUI (Asosiasi Asuransi Umum Indonesia) yang juga Dosen Pengajar Hukum Asuransi di Fakultas Universitas Indonesia, Kornelius Simanjuntak, S.H., M.H.¹⁵⁶ beliau mengatakan pada waktu UU ini dirancang, AAUI dalam beberapa pertemuan dengan Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, AAUI telah memberikan masukan agar asuransi tanggung jawab hukum diwajibkan bagi setiap kendaraan baik kendaraan pribadi maupun kendaraan angkutan umum. Dimana manusia korban akibat kecelakaan, baik penumpang ataupun pihak ketiga, juga awak kendaraan tidak hanya meliputi angkutan umum, juga ada kendaraan pribadi, malahan kendaraan pribadi jumlahnya lebih banyak dan korban pun banyak. Dalam hal khususnya asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga, bahwa kendaraan pribadi menimbulkan juga kerugian terhadap pihak ketiga yang mengalami kecelakaan baik cedera badan ataupun harta benda. Kornelius Simanjuntak juga menambahkan bahwa, padahal di berbagai Negara yang diwajibkan itu adalah jaminan asuransi tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga dengan jumlah pertanggungan (*limit of liability*) yang mengacu pada undang-undang terkait dan tuntutan pihak ketiga tidak terbatas, pihak ketiga bisa menuntut sebanyak-banyaknya. Jika tidak tercapai kesepakatan mengenai jumlah ganti kerugian, maka pengadilan yang akan menetapkan.

4.5 Pelaksanaan Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga Sebelum Undang-Undang No. 22 Tahun 2009

Pada waktu UU no. 14 tahun 1992 diundangkan pada tanggal 12 Mei 1992, para penyelenggara angkutan umum baik yang berupa perusahaan perorangan,

dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).

¹⁵⁶ Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 8 Desember 2009, bertempat di Kantor AAUI, Jl. Majapahit 34 Blok V/29, Jakarta.

pengusaha angkutan umum yang tergabung dalam berbagai koperasi dan organisasi mengajukan protes dan keberatan atas ketentuan yang mewajibkan mereka untuk mengasuransikan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga dengan alasan bahwa ketentuan tersebut terlalu memberatkan mereka.

Perusahaan-perusahaan asuransi yang mencoba menawarkan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga kepada perusahaan angkutan umum tidak mendapat sambutan, malah pengusaha-pengusaha tersebut secara kompak tidak mau membeli polis asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga.

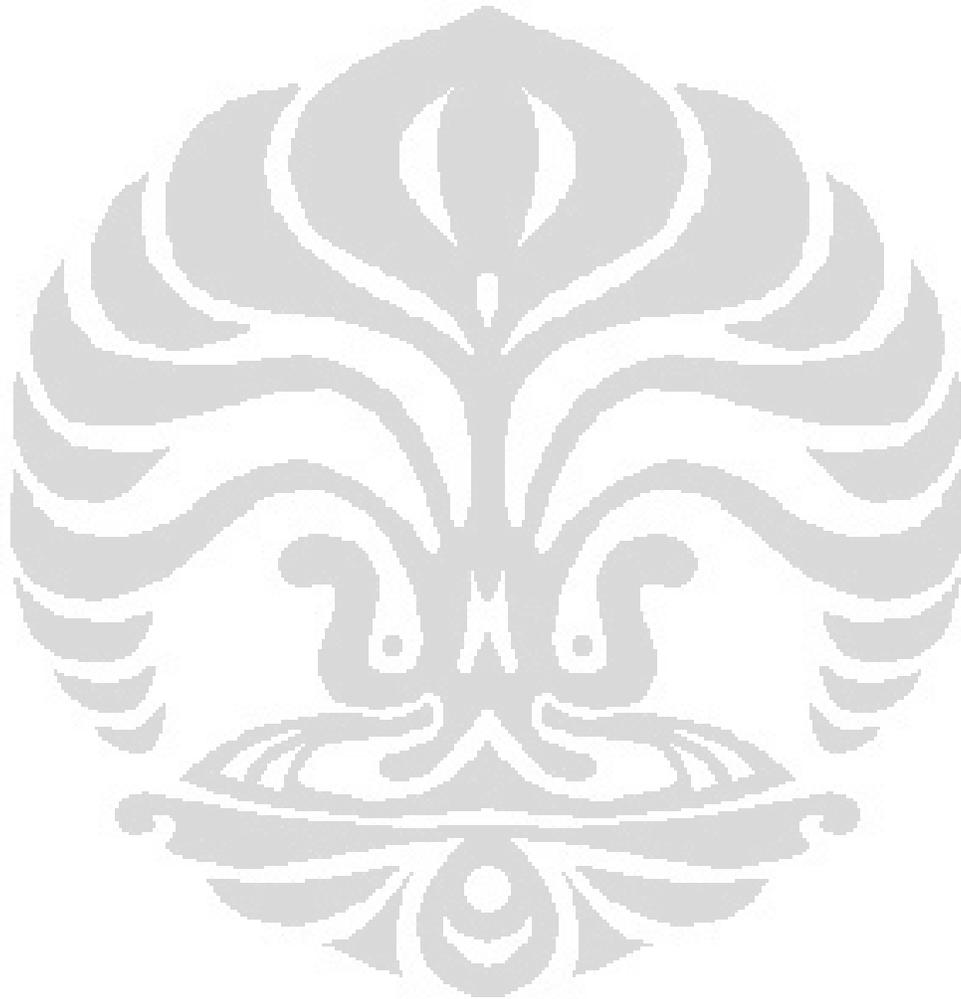
Dengan demikian telah terjadi penolakan dari masyarakat pengusaha dan perusahaan angkutan umum terhadap ketentuan wajib asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga, oleh karena itu dari tinjauan sosiologis hukum, ketentuan wajib asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga tidak diterima dan tidak dipatuhi, tidak dilaksanakan oleh pengusaha dan perusahaan angkutan umum.

Keadaan tersebut berlangsung hingga diundangkannya UU No. 22 tahun 2009 dan hingga skripsi ini ditulis.

Pada waktu itu keluarga penulis juga mempunyai beberapa unit angkutan kota PASKAS 46 dengan trayek/jurusan, Pasar Rebo, Pondok Gede-UKI, Cawang dan dalam kenyataannya tidak ada pemeriksaan dari pihak yang berwajib (Dinas Angkutan Jalan Raya dan Kepolisian R.I.) apakah kendaraan umum yang kami miliki diasuransikan. Dan dalam perpanjangan STNK serta surat-surat lainnya, tidak diperiksa oleh petugas SAMSAT apakah ada polis asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga atau tidak. Namun demikian kendaraan angkutan yang dimiliki keluarga penulis pada saat itu sudah diasuransikan atas kesadaran sendiri terhadap risiko kendaraan itu sendiri, tanggung jawab pihak ketiga dan penumpang.

Juga ada saudara penulis yang berusaha angkutan umum dan ia tidak mengasuransikan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga.

Keadaan seperti diuraikan diatas menunjukan lemahnya *law enforcement* atau penerapan undang-undang atau hukum di Indonesia, suatu keadaan yang sangat disayangkan.



BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari uraian yang telah disampaikan dalam Bab-bab sebelumnya penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut

1. Asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum diatur secara baik, karena pengaturannya tidak jelas dan tegas menyebutkan kewajiban mengasuransikan asuransi tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga, sedangkan asuransi kecelakaan penumpang sudah diatur lebih baik.
2. Teori atau asas tanggung jawab hukum yang dianut oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah teori atau asas tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan (*fault liability*).
3. Mengenai aspek asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 belum diatur secara lebih baik dibandingkan dengan pengaturan sebelumnya yaitu dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, sedangkan aspek asuransi kecelakaan penumpang pengaturannya sudah lebih baik.
4. Kewajiban untuk mengasuransikan tanggung jawab hukum pihak ketiga untuk angkutan umum sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 belum dilaksanakan hingga Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 diundangkan. Hingga skripsi ini ditulis untuk pelaksanaan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum ada peraturan pelaksanaannya.

Saran

Penulis ingin menyarankan hal-hal sebagai berikut :

1. Agar dalam Peraturan Pemerintah (PP) tentang pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang akan dibuat, supaya secara tegas dan nyata diatur asuransi tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga.
2. Agar ketentuan-ketentuan yang mengatur asuransi dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 benar-benar dilaksanakan secara konsekuen dan konsisten.
3. Agar ketentuan mengenai asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga diatur tidak hanya bagi angkutan umum, tetapi juga diberlakukan/diwajibkan bagi kendaraan pribadi, sehingga anggota masyarakat yang berada diluar kendaraan yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas mendapat jaminan perlindungan asuransi.
4. Agar sanksi pidana kurungan dan denda lebih besar dan lebih berat bagi perusahaan angkutan umum yang tidak mengasuransikan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga dan asuransi kecelakaan penumpang, dan juga supaya ada sanksi pencabutan izin usaha.

DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Perundang-undangan :

Indonesia., *Undang-undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, UU No. 14 Tahun 1992, LN No. 49 tahun 1992, TLN No. 3480.

_____. *Undang-undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, UU No. 22 Tahun 2009, LN No. 96 tahun 2009, TLN No. 5025.

_____. *Undang-Undang Tentang Dana Sumbangan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas*, UU No. 34 Tahun, TLN no. 138 tahun 1964, TLN no 2721.

_____. *Undang-undang tentang Usaha Perasuransian*, UU No. 2 Tahun 1992, TLN No. 13 tahun 1992, TLN No. 3467.

_____. *Undang-undang tentang Jalan*, UU No. 13 Tahun 1980, LN No. 83 tahun 1980, TLN No. 3186.

_____. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (Wetboek Van Koophandel)*, diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, cet.27, (Jakarta: Pradnya Pramita, 2002)

_____. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, cet.29, (Jakarta: Pradnya Pramita, 1999)

Marine Insurance Act 1906 (6 Edw. 7ch. 41).

Buku-buku:

Adi, Rianto. *Metodologi Penelitian Sosial dan Hukum*, Cet. 1. Jakarta: Granit, 2004.

Agustina, Rosa. *Perbuatan Melawan Hukum*. Jakarta : Universitas Indonesia Fakultas Hukum Pascasarjana, 2004.

Carter, R.L. *Reinsurance*. Great Britain: Reaction Publishing Group, 1995.

- Dickson, G.C.A. *Risk and Insurance, Study Course 510*. London: The Chartered Insurance Institute, 1993
- Dickson, G.C.A. & W.M Stein. *Insurance Practice, Study Course P01*. London: The Chartered Insurance Institute: Publishing Division, 1999.
- Hartono, Sri Rejeki. *Hukum Asuransi Dan Perusahaan Asuransi*. Jakarta: Sinar Grafika, 2008.
- Ibrahim, Johnny. *Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif*. Cet. 1. Malang: Bayumedia Publishing, 2005.
- Indonesian Senior Executives Association. *Sejarah Perasuransian Di Indonesia*. Cet. 1. Jakarta: PT. Wahana Semesta Intermedia, 2008.
- Kerby ACII, Peter & Graham Williams BA, ACII. *Motor Insurance, Study Course 765*. Great Britain: Publishing Division. London The Chartered Insurance Institute, 1998.
- Lembaga Alkitab Indonesia. *Alkitab*. Cet. 3. Jakarta: Percetakan Lembaga Alkitab Indonesia, 2007.
- Mertokusumo, Sudikno. *Penemuan Hukum Suatu Pengantar*. Cet. 2. Yogyakarta: Liberty, 2001.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Asuransi Indonesia*, Cet. 4, Bandung: PT Citra Aditya Bakti. 2006.
- Parsons, Chris, et. al. *Company and Contract Law and Their Application To Insurance*. London, 1995.
- Prodjodikoro, Wirjono. *Hukum Asuransi Di Indonesia*. Jakarta: PT Intermasa, 1991.
- Prodjodikoro, Wirjono, *Perbuatan Melawan Hukum*. Bandung: Sumur Bandung, 1993.
- Purba, Radiks. *Memahami Asuransi di Indonesia*. Cet . 1 (Jakarta : PT. Pustaka Binaman Pressindo, 1992), hal.41
- Purwosutjipto, H.M.N. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia jilid 6, Hukum Pertanggung*. Cet. 3. Jakarta: Djembatan, 1990.

Sastrawidjaja, M. Suparman. *Aspek-aspek Hukum dan Surat Berharga*. Cet. 2. Bandung: PT. Alumni, 2003.

Simanjuntak, Emmy Pangaribuan. *Hukum Pertanggung dan Perkembangannya*. Cet. 2. Yogyakarta: Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada, 1982.

Subekti. *Hukum Perjanjian*. Cet. 20. Jakarta: PT Intermasa, 2004.

Makalah dan Artikel:

Suwardi, Sri Setianingsih. *Perbuatan Melawan Hukum Secara Khusus, Laporan Akhir Kompendium Bidang Perbuatan Melawan Hukum*. Jakarta: BPHN, 1996/1997.

Wibisana, Andri. *Perkembangan Hukum Lingkungan di Indonesia sampai dengan terbentuknya Undang-Undang No. 23 Tahun 1997, Materi Kuliah Hukum Lingkungan*. Depok: Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2009.

Catatan Kuliah:

Simanjuntak, Angela. Catatan Kuliah yang disampaikan oleh Kornelius Simanjuntak, Dosen Hukum Asuransi pada kuliah Hukum Asuransi Fakultas Universitas Indonesia, Depok, pada semester 5.

Internet:

Depkominfo. Jakarta, 7/8/2009 (Kominfo-Newsroom)
<http://www.depkominfo.go.id/2009/08/07/3-4-orang-tewas-perhari-akibatkecelakan-lalu-lintas-di-jakarta/>

Wikipedia. <http://id.wikipedia.org/wiki/Risiko>

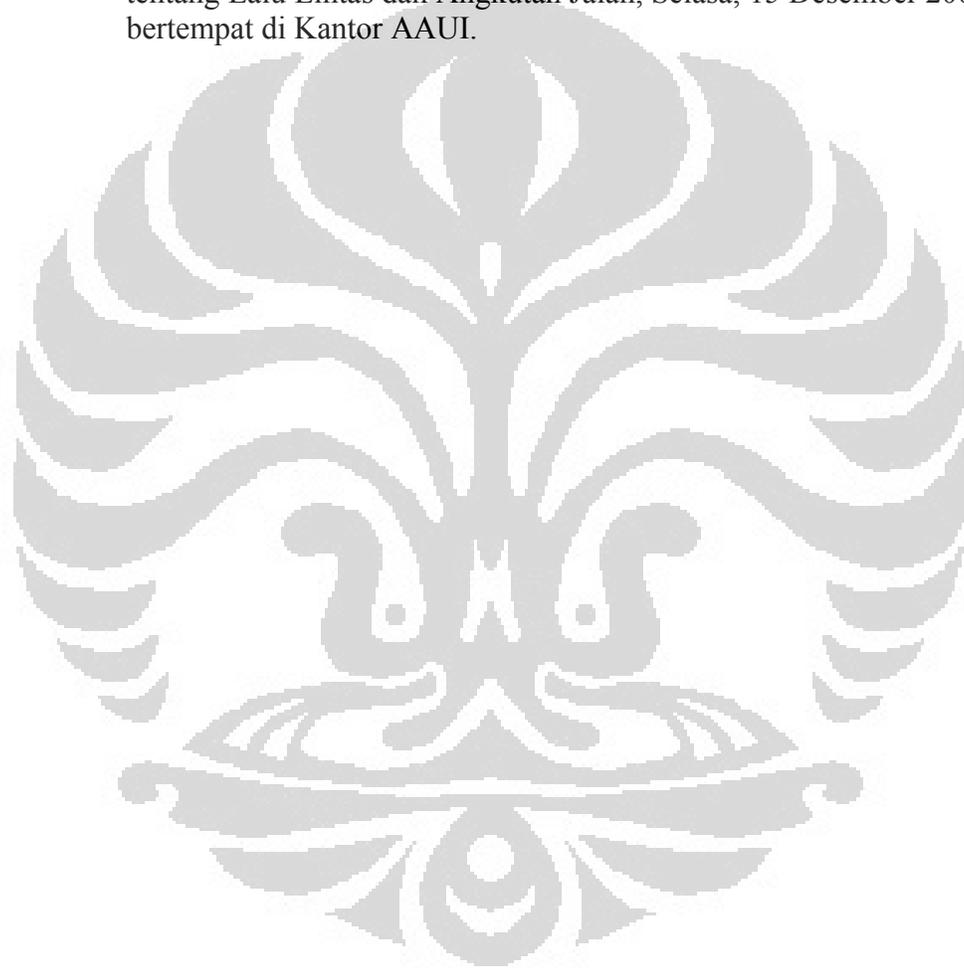
Kamus:

Ayat, Safri. *Kamus Praktis Asuransi*. Jakarta: Airlangga, 1996.

Garner, Bryan A., ed. *Black 's Law Dictionary*. 8th Ed. Minnessota: Thompson West, 2004.

Wawancara:

Simanjuntak, Kornelius. Ketua Asosiasi Asuransi Umum Indonesia (AAUI), Hasil Wawancara Penulis Mengenai Aspek Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga yang Diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Selasa, 15 Desember 2009, bertempat di Kantor AAUI.





LAMPIRAN

Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor
Indonesia (PSKBI)

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang
Lalu Lintas dan Angkutan Jalan