

BAB II

ASURANSI ISLAM DAN ASURANSI KONVENSIONAL

A. Asuransi Islam

1. Pengertian Asuransi Islam dan Landasan Hukumnya

Dalam *Kamus Indonesia Inggris An Indonesian-English-Dictionary*, asuransi berasal dari Bahasa Inggris *insurance*.¹ Sedangkan dalam *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, asuransi adalah pertanggungan (perjanjian antara dua pihak, pihak yang satu berkewajiban membayar iuran dan pihak yang lain berkewajiban memberikan jaminan sepenuhnya kepada pembayar iuran apabila terjadi sesuatu yang menimpa pihak pertama atau barang miliknya sesuai dengan perjanjian yang dibuat).² Sedangkan dalam *Kamus Modern Bahasa Indonesia*, asuransi adalah pertanggungan jiwa, kebakaran dan lain-lain.³ Dalam *Kamus Umum Belanda Indonesia*, asuransi berasal dari Bahasa Belanda *assuran'tie*.⁴ Sedangkan dalam *Kamus Indonesia Arab*, asuransi berasal dari Bahasa Arab تأمين.⁵

Dalam bahasa Arab, asuransi dikenal dengan istilah *at-ta'min*, penanggung disebut *mu'ammin*, tertanggung disebut *mu'amman lahu* atau *musta'min*. *At-ta'min* diambil dari *amana* yang artinya memberi

¹John M. Echols dan Hassan Shadily, *Kamus Indonesia Inggris An Indonesian-English-Dictionary*, Jakarta: PT. Gramedia, 2000, hlm. 33.

²Depdiknas, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, 2002, hlm. 73.

³Sutan Muhammad Zain, *Kamus Modern Bahasa Indonesia*, Jakarta: Grafika, tth, hlm. 59.

⁴S. Wojowasito, *Kamus Umum Belanda Indonesia*, Jakarta: PT Ichtar Baru Van Hoeve, 1992, hlm. 48.

⁵Asad M. Alkalali, *Kamus Indonesia Arab*, Jakarta: Bulan Bintang, 1987, hlm. 30.

perlindungan, ketenangan, rasa aman, dan bebas dari rasa takut, seperti yang tersebut dalam QS. Quraisy (106): 4, yaitu "Dialah Allah yang mengamankan mereka dari ketakutan." Pengertian dari *at-ta'min* adalah seseorang membayar menyerahkan uang cicilan agar ia atau ahli warisnya mendapatkan sejumlah uang sebagaimana yang telah disepakati, atau untuk mendapatkan ganti terhadap hartanya yang hilang.⁶

Menurut Afzalur Rahman, kontrak asuransi adalah suatu kontrak antara dua pihak, penanggung asuransi dengan yang diasuransikan, pihak pertama tadi bertanggung jawab atas ganti rugi, sedangkan pihak kedua apabila terjadi atau mengalami peristiwa-peristiwa sesuai dengan kesepakatan, menerima pengembalian atas premi yang telah dibayarkan.⁷ Ahli fikih kontemporer, Wahbah az-Zuhaili mendefinisikan asuransi berdasarkan pembagiannya. Ia membagi asuransi dalam dua bentuk, yaitu *at-ta'min at-ta'awuni* dan *at-ta'min bi qist sabit*. *At-ta'min at-ta'awuni* atau asuransi tolong-menolong adalah "kesepakatan sejumlah orang untuk membayar sejumlah uang sebagai ganti rugi ketika salah seorang di antara mereka mendapat kemudaran." *At-ta'min bi qist sabit* atau asuransi dengan pembagian tetap adalah "akad yang mewajibkan seseorang membayar sejumlah uang kepada pihak asuransi yang terdiri atas beberapa pemegang

⁶Wirduyaningsih (ed), *Bank dan Asuransi Islam di Indonesia*, Jakarta: Kencana, 2005, hlm. 221.

⁷Afzalur Rahman, *Economic Doctrines of Islam*, Terj. Soroyo dan Nastangin, "Doktrin Ekonomi Islam", jilid 4, Yogyakarta: Dana Bhakti Wakaf, 1995, hlm. 28.

saham dengan perjanjian apabila peserta asuransi mendapat kecelakaan, ia diberi ganti rugi."⁸

Musthafa Ahmad az-Zarqa memaknai asuransi adalah sebagai suatu cara atau metode untuk memelihara manusia dalam menghindari resiko (ancaman) bahaya yang beragam yang akan terjadi dalam hidupnya, dalam perjalanan kegiatan hidupnya, atau dalam aktivitas ekonominya. Ia berpendapat, bahwa sistem asuransi adalah sistem *ta'awun* dan *tadhamun* yang bertujuan untuk menutupi kerugian peristiwa-peristiwa atau musibah-musibah oleh sekelompok bertanggung kepada orang yang tertimpa musibah tersebut. Penggantian tersebut berasal dari premi mereka.⁹

Sebenarnya, dalam mentranslit istilah asuransi ke dalam konteks asuransi Islam terdapat beberapa istilah, antara lain dikenal istilah *takaful* (bahasa Arab), *ta'min* (bahasa Arab), dan *Islamic insurance* (bahasa Inggris). Istilah-istilah tersebut secara substansial tidak jauh berbeda dan mengandung makna yang sama, yakni pertanggungan (saling menanggung). Namun, istilah yang paling populer sebagai istilah lain dari asuransi dan juga paling banyak digunakan di beberapa negara, termasuk Indonesia, adalah istilah *takaful*. Istilah *takaful* sendiri dipakai sebagai istilah lain bagi Asuransi Islam untuk pertama kalinya digunakan oleh Dar al-Mal al-Islami - perusahaan asuransi Islam di Genewa yang berdiri pada tahun 1983.¹⁰

⁸Abdul Aziz Dahlan, et. al, (ed), *Ensiklopedi Hukum Islam*, Jilid 1, Jakarta: PT Ichtiar Baru Van Hoeve, 1997, hlm. 138.

⁹Wirduyaningsih (ed), *op.cit.*, hlm. 222.

¹⁰Djazuli dan Yadi Janwari, *Lembaga-lembaga Perekonomian Umat (Sebuah Pengenalan)* Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2002, hlm. 119..

Istilah *takaful*, tentu saja, diambil dari Bahasa Arab dengan kata dasar *takafala—yatakafalu—takaful* yang berarti saling menanggung atau menanggung bersama. Secara operasional, penggunaan istilah *takaful* ini dimaksudkan bahwa semua peserta asuransi menjadi penolong atau penjamin satu sama lainnya. Hal ini berarti bahwa dalam asuransi *takaful* yang saling menanggung bukan antara perusahaan asuransi dengan peserta, melainkan terjadi di antara para peserta, di mana peserta yang satu menjadi penanggung bagi peserta yang lainnya. Sedangkan perusahaan asuransi hanya bertindak sebagai fasilitator saling menanggung di antara para peserta asuransi. Hal ini antara lain yang membedakan antara asuransi *takaful* dengan asuransi konvensional, di mana dalam asuransi konvensional terjadi saling menanggung antara perusahaan asuransi dengan peserta asuransi.¹¹

2. Macam-Macam Asuransi

Asuransi yang terdapat pada negara-negara di dunia ini bermacam-macam, hal ini terjadi karena bermacam-macam pula sesuatu yang diasuransikan. Untuk lebih jelasnya, macam-macam asuransi itu adalah:

a Asuransi Timbal Balik

Yang dimaksud dengan asuransi timbal balik adalah bahwa beberapa orang memberikan iuran tertentu yang dikumpulkan dengan maksud meringankan atau melepaskan beban seseorang dari mereka di waktu mendapat kecelakaan. Jika uang dikumpulkan tersebut telah habis

¹¹*Ibid.*, hlm. 120.

maka dipungut lagi iuran yang baru untuk persiapan selanjutnya, demikianlah terus-menerus.¹²

b Asuransi Dagang

Asuransi dagang adalah beberapa manusia yang senasib bermufakat dalam mengadakan pertanggungan jawab bersama untuk memikul kerugian yang menimpa salah seorang anggota mereka. Apabila timbul kecelakaan yang merugikan salah seorang anggota kelompoknya yang telah berjanji itu, seluruh orang yang tergabung dalam perjanjian tersebut memikul beban kerugian itu dengan cara memungut derma (iuran) yang telah ditetapkan atas dasar kerja sama untuk meringankan teman semasyarakat.

c Asuransi Pemerintah

Asuransi pemerintah adalah menjamin pembayaran harga kerugian kepada siapa saja yang menderita di waktu terjadinya suatu kejadian yang merugikan tanpa mempertimbangkan keuntungannya, bahkan pemerintah menanggung kekurangan yang terdapat karena uang yang dipungut sebagai iuran dan asuransi lebih kecil daripada harga pembayaran kerugian yang harus diberikan kepada penderita di waktu kerugian itu terjadi. Asuransi pemerintah dilakukan secara obligator atau paksaan dan dilakukan oleh badan-badan yang telah ditentukan untuk masing-masing keperluan.

¹²Hendi Suhendi, *Fiqh Muamalah*, Jakarta: PT.Raja Grafindo Persada, 2002, hlm. 3110

d Asuransi Jiwa

Yang dimaksud dengan asuransi jiwa adalah asuransi atas jiwa orang-orang yang mempertanggungkan atas jiwa orang lain, penanggung (*asurador*) berjanji akan membayar sejumlah uang kepada orang yang disebutkan namanya dalam polis apabila yang mempertanggungkan (yang ditanggung) meninggal dunia atau sesudah melewati masa-masa tertentu.¹³

e Asuransi atas Bahaya yang Menimpa Badan

Asuransi atas bahaya yang menimpa badan adalah asuransi dengan keadaan-keadaan tertentu pada asuransi jiwa atas kerusakan-kerusakan diri seseorang, seperti asuransi mata, asuransi telinga, asuransi tangan atau asuransi-asuransi atas penyakit-penyakit tertentu. Asuransi ini banyak dilakukan oleh buruh-buruh industri yang menghadapi bermacam-macam kecelakaan dalam menunaikan tugasnya.

f Asuransi Terhadap Bahaya-bahaya Pertanggung Jawaban Sipil

Yang dimaksud dengan asuransi terhadap bahaya-bahaya pertanggung jawaban sipil adalah asuransi yang diadakan terhadap benda-benda, seperti asuransi rumah, perusahaan, mobil, kapal udara, kapal laut motor dan yang lainnya, di RPA asuransi mengenai mobil dipaksakan.¹⁴

Dalam UU Nomor 2 Tahun 1992 (Tentang Usaha Perasuransian), maka asuransi syari'ah terdiri dari dua jenis, yaitu asuransi Syari'ah umum

¹³Fuad Mohd Fachruddin, *Riba dalam Bank Koperasi, Perseroan, dan Asuransi*, Bandung: al-Ma'arif, tth, hlm.196.

¹⁴*Ibid.*, hlm. 203.

(asuransi kerugian) dan asuransi Syari'ah keluarga (asuransi jiwa). Asuransi Syari'ah umum adalah bentuk asuransi Syari'ah yang memberi perlindungan dalam menghadapi bencana atau kecelakaan atas harta milik peserta asuransi Syari'ah. Sedangkan yang dimaksud dengan asuransi Syari'ah keluarga adalah bentuk asuransi Syari'ah yang memberikan perlindungan dalam menghadapi musibah kematian dan kecelakaan atas diri peserta asuransi Syari'ah. Dari pengertian ini dapat disimpulkan bahwa yang diasuransikan dalam asuransi Syari'ah umum *adalah* harta yang dimiliki peserta asuransi, sedangkan yang diasuransikan dalam asuransi syari'ah keluarga adalah diri atau jiwa peserta asuransi itu sendiri.¹⁵

Asuransi syari'ah umum merupakan bentuk perlindungan syari'ah untuk perorangan, perusahaan, yayasan, lembaga, atau badan hukum lainnya. Asuransi ini *ditawarkan* sebagai upaya untuk menghadapi kemungkinan terjadinya bencana, seperti kebakaran, kehilangan, kerusakan, dan kemalangan lainnya yang menimpa harta benda atau barang-barang yang dimiliki oleh peserta asuransi syari'ah.

Kalau asuransi syari'ah umum ditawarkan tidak hanya untuk perorangan tetapi juga untuk badan hukum, sedangkan asuransi syari'ah keluarga hanya ditawarkan kepada perorangan. Asuransi syari'ah keluarga merupakan bentuk perlindungan syari'ah yang ditujukan bagi perorangan yang ingin menyediakan sejumlah uang sebagai cadangan dana untuk ahli warisnya seandainya yang bersangkutan meninggal dunia atau sebagai bekal

¹⁵Yadi Janwari, *Asuransi Syari'ah*, Bandung: Pustaka Bani Quraisy, 2005, hlm. 55

di masa tua seandainya selama menjadi peserta asuransi syari'ah tidak meninggal dunia. Untuk kasus di Indonesia, kedua jenis asuransi itu dibuat menjadi dua perusahaan yang terpisah, yakni PT. Asuransi Takaful Keluarga (Asuransi Jiwa) dan PT. Asuransi Takaful 'ah Umum (Asuransi Kerugian). Kedua perusahaan asuransi itu kemudian berada di bawah PT. Syarikat Takaful Indonesia sebagai *Holding Company* dari dua anak perusahaan itu. Sebagaimana telah dikemukakan di muka bahwa pembentukan kedua anak perusahaan di bawah PT. Syarikat Takaful ini dimaksudkan untuk mengikuti Undang-undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, di mana perusahaan asuransi jiwa dan perusahaan asuransi kerugian harus didirikan dan dioperasikan secara terpisah.¹⁶

Berikut akan dikemukakan aturan-aturan umum kedua jenis asuransi syari'ah tersebut. Bentuk asuransi keluarga syari'ah dilakukan menurut aturan-aturan sebagai berikut: (1) Peserta asuransi bebas memilih salah satu jenis atau produk asuransi keluarga yang ada, umur peserta 18-50 tahun, masa klaim berakhir sebelum mencapai umur 60 tahun; (2) Perusahaan dan peserta asuransi mengadakan perjanjian *mudharabah* (bagi-hasil), sekaligus dinyatakan hak dan kewajiban antara kedua belah pihak; (3) Setiap peserta asuransi akan menyerahkan premi asuransi sesuai dengan kemampuan peserta, tetapi tidak boleh kurang dari jumlah minimal yang ditetapkan perusahaan asuransi; (4) Setiap premi yang dibayarkan peserta dibagi ke

¹⁶*Ibid.*, hlm. 56.

dalam dua rekening, yaitu Rekening Peserta dan Rekening Derma (*Tabarru'* atau *charity account*), yang prosentase kedua rekening itu ditentukan sesuai kelompok umur peserta dan jangka waktu pertanggung; (5) Uang angsuran (premi) oleh perusahaan asuransi akan disatukan ke dalam "Kumpulan Dana Peserta", yang selanjutnya diinvestasikan dalam pembiayaan-pembiayaan proyek yang dibenarkan syari'ah; (6) Keuntungan yang diperoleh dari investasi itu akan dibagi dengan peserta sesuai dengan perjanjian *mudharabah* yang telah disepakati sebelumnya; dan (7) Keuntungan bagian peserta akan dikreditkan ke dalam rekening peserta dan rekening derma secara proporsional.¹⁷

Sedangkan bentuk asuransi umum (kerugian) syari'ah dilakukan menurut aturan-aturan sebagai berikut: (1) Peserta dapat terdiri dari perorangan, perusahaan, lembaga/yayasan/badan hukum, atau yang lainnya; (2) Perjanjian kerjasama antara perusahaan asuransi dan peserta asuransi syari'ah umum dilakukan berdasarkan prinsip *mudharabah*; (3) Besarnya nominal premi tergantung dari jenis asuransi yang dipilih. Setoran premi dilakukan sekaligus pada awal kontrak dibuat. Jangka waktu pertanggung adalah satu tahun, dan harus diperbaharui jika kontrak hendak diperpanjang untuk tahun berikutnya; (4) Premi asuransi dikumpulkan dalam satu kumpulan dana yang kemudian diinvestasikan dalam proyek-proyek atau pembiayaan-pembiayaan lainnya yang sejalan dengan Syari'ah; (5) Keuntungan dari hasil investasi akan dikreditkan ke dalam kumpulan dana

¹⁷*Ibid.*, hlm. 56.

peserta; (6) Jika terjadi musibah atas harta benda peserta yang diasuransikan, maka perusahaan asuransi membayarkan ganti rugi atau santunan kepada peserta tersebut dengan dana yang diambil dari kumpulan dana peserta asuransi syaria'ah umum; (7) Biaya-biaya yang diperlukan oleh perusahaan asuransi diambil dari kumpulan dana peserta. Jika masih terdapat kelebihan dana akan dibayarkan kepada peserta dan perusahaan asuransi menurut prinsip *mudharabah*.¹⁸

3. Perbandingan Antara Asuransi Islam dan Konvensional

Perbedaan utama terletak pada prinsip dasarnya. Asuransi syaria'ah menggunakan konsep *takaful*, bertumpu pada sikap saling tolong-menolong dalam kebaikan dan ketakwaan (*wata'wanu alal birri wat taqwa*) dan tentu saja memberi perlindungan (*at-ta'min*). Satu sama lain saling menanggung musibah yang dialami peserta lain. Allah Swt. berfirman, "Dan saling tolong menolonglah dalam kebaikan dan ketakwaan dan jangan saling tolong-menolong dalam dosa dan permusuhan. Sedangkan pada asuransi konvensional dasar kesepakatannya adalah jual beli. Perbedaan yang nyata juga terdapat pada investasi dananya. Pada *takaful*, investasi dana didasarkan sistem syaria'ah dengan sistem bagi hasil (*mudarabah*), sedangkan pada asuransi konvensional tentu saja atas dasar bunga atau riba.¹⁹

Demikian pula untuk dana premi yang terkumpul dari peserta. Pada sistem konvensional dana itu jelas menjadi milik perusahaan asuransi. Tentu

¹⁸*Ibid.*, hlm. 57.

¹⁹Mustafa Edwin Nasution, et al, *Pengenalan Eksklusif Ekonomi Islam*, Jakarta: Kencana, 2006, hlm. 298

saja terserah pada perusahaan itu bila hendak diinvestasikan ke mana pun. Adapun pada asuransi *takaful*, dana itu tetap milik peserta. Perusahaan hanya mendapat amanah untuk mengelolanya. Konsep ini menghasilkan perbedaan pada perlakuan terhadap keuntungan. Pada *takaful* keuntungan dibagi antara perusahaan asuransi dengan peserta, sedang pada sistem konvensional keuntungan menjadi milik perusahaan.

Satu hal yang sangat ditekankan dalam *takaful* adalah meniadakan tiga unsur yang selalu dipertanyakan, yakni ketidakpastian, untung-untungan, dan bunga alias riba. Tentu saja perusahaan yang bergerak dengan sistem *takaful* ini tidak melupakan unsur keuntungan yang bisa diperoleh nasabah.

Dari setiap premi yang dibayarkan, sekitar lima persen akan dimasukkan ke dana peserta. Ini sebagai tabungan bila terjadi klaim peserta secara tiba-tiba. Dana yang sebesar lima persen itu disebut dana *tabarru*. Sumbangan (*tabarru'*) sama dengan hibah (pemberian), oleh karena itu haram hukumnya ditarik kembali. Kalau terjadi peristiwa, maka diselesaikan menurut syariat.²⁰

Sisanya sebanyak 95% akan segera ditanamkan di sejumlah portofolio investasi yang sesuai dengan syariah Islam, yakni saham, reksa dana syariah, dana penyertaan langsung, dana talangan, deposito, serta hipotek. Setelah dikurangi beban asuransi, surplus kumpulan dana itu akan

²⁰*Ibid.*, hlm. 299.

dibagikan kepada peserta dengan sistem bagi hasil. Nisbahnya berkisar 70% untuk perusahaan asuransi dan 30% untuk peserta.

Proporsi ini bisa meningkat menjadi 60: 40 bila saja hasil investasi meningkat dengan tajam. Ini berlaku untuk semua produk asuransinya. Inilah yang membedakan dengan produk asuransi konvensional. Pada asuransi konvensional keuntungan ini menjadi milik perusahaan asuransi.

Dari ilustrasi itu, nilai keuntungan yang akan diperoleh peserta sangat tergantung pada kecerdikan manajemen investasi mengelola duit nasabah. Dalam kondisi biasa-biasa saja, potensi keuntungan yang akan diraup bisa mencapai delapan persen per tahun. Namun jika hasilnya sedang bagus, peserta bisa meraih keuntungan hingga 16 %. Hal menarik lainnya berkaitan dengan perbedaan asuransi syariah dengan konvensional adalah soal dana hangus. Pada asuransi konvensional dikenal dana hangus, yakni ketika peserta tidak dapat melanjutkan pembayaran premi dan ingin mengundurkan diri sebelum masa jatuh tempo. Begitu pula dengan asuransi jiwa konvensional nonsaving (tidak mengandung unsur tabungan) atau asuransi kerugian, jika habis masa kontrak dan tidak terjadi klaim, maka premi asuransi yang sudah dibayarkan hangus atau menjadi keuntungan perusahaan asuransi.²¹

Dalam konsep asuransi syariah, mekanismenya tidak mengenal dana hangus. Peserta yang baru masuk sekalipun karena satu dan lain hal ingin mengundurkan diri, maka dana atau premi yang sebelumnya sudah

²¹Widyaningsih, *op.cit.*, hlm. 233.

dibayarkan dapat diambil kembali kecuali sebagian kecil saja yang sudah diniatkan untuk dana *tabarru* yang tidak dapat diambil. Begitu pula dengan asuransi syariah umum, jika habis masa kontrak dan tidak terjadi klaim, maka pihak perusahaan mengembalikan sebagian dari premi tersebut dengan pola bagi hasil, misalkan 60: 40 atau 70: 30 sesuai dengan kesepakatan kontrak di muka. Dalam hal ini maka sangat mungkin premi yang dibayarkan di awal tahun dapat diambil kembali dan jumlahnya sangat bergantung dengan tingkat investasi pada tahun tersebut.

Adanya Dewan Pengawas Syariah dalam perusahaan asuransi syariah yang merupakan suatu keharusan. Dewan ini berperan dalam mengawasi manajemen, produk serta kebijakan investasi supaya senantiasa sejalan dengan syariat Islam. Adapun dalam asuransi konvensional, maka hal itu tidak mendapat perhatian.²²

4.Mekanisme Pengelolaan Dana dan Manfaat Asuransi Syari'ah

Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, bahwa dalam Undang-undang No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, maka asuransi syariah atau *takaful* terdiri dari dua jenis, yaitu: *Takaful* Keluarga (Asuransi Jiwa), dan *Takaful* Umum (Asuransi Kerugian). Produk *takaful* keluarga meliputi:

- 1). *Takaful* berencana
- 2) *Takaful* pembiayaan
- 3) *Takaful* pendidikan

²²Mustafa Edwin Nasution, et al, *op.cit.*, hlm. 300.

- 4) *Takaful* dana haji
- 5) *Takaful* berjangka
- 6) *Takaful* kecelakaan siswa
- 7) *Takaful* kecelakaan diri
- 8) *Takaful khairat* keluarga

Produk *takaful* umum meliputi:

- 1) *Takaful* kendaraan bermotor
- 2) *Takaful* kebakaran
- 3) *Takaful* kecelakaan diri
- 4) *Takaful* pengangkutan laut
- 5) *Takaful* rekayasa/Engineering.²³

Adapun mekanisme pengelolaan dana asuransi syariah:

a *Takaful* Keluarga

Pengelolaan dana Asuransi Syariah pada *Takaful* Keluarga, terdapat dua macam sistem yang dipakai, yaitu sistem pengelolaan dana dengan unsur tabungan dan sistem pengelolaan dana tanpa unsur tabungan. Untuk aktivitas asuransi syariah *takaful* keluarga yang tanpa unsur tabungan, mekanisme operasional pengelolaan dananya sama saja dengan mekanisme operasional *takaful* umum, sebagaimana akan diterangkan kemudian. Sedangkan mekanisme operasional pengelolaan dana pada asuransi *takaful* Keluarga dengan unsur tabungan adalah seperti gambaran di bawah ini.

²³Gemala Dewi, *Aspek-Aspek Hukum Dalam Perbankan, & Perasuransian Syariah Di Indonesia*, Jakarta: Kencana, 2004, hlm. 138

Setiap premi *takaful* yang telah diterima akan dimasukkan ke dalam:

1. Rekening tabungan, yaitu rekening tabungan peserta.
2. Rekening khusus/ *tabarru'*, yaitu rekening yang diniatkan derma dan digunakan untuk membayar klaim (manfaat *takaful*) kepada ahli waris, apabila ada di antara peserta yang ditakdirkan meninggal dunia atau mengalami musibah lainnya.

Premi *takaful* akan disatukan ke dalam "kumpulan dana peserta" yang selanjutnya diinvestasikan dalam pembiayaan-pembiayaan proyek yang dibenarkan secara syariah. Keuntungan yang diperoleh dari investasi itu akan dibagikan sesuai dengan perjanjian *mudharabah* yang disepakati bersama misalnya 70% dari keuntungan untuk peserta dan 30% untuk perusahaan *takaful*.²⁴

Atas bagian keuntungan milik peserta (70%) akan ditambahkan ke dalam rekening tabungan dan rekening khusus secara proporsional. Rekening tabungan akan dibayarkan apabila pertanggungan berakhir atau mengundurkan diri dalam masa pertanggungan. Sedangkan rekening khusus akan dibayarkan apabila peserta meninggal dunia dalam masa pertanggungan atau pertanggungan berakhir (jika ada).

Sedangkan bagian keuntungan milik perusahaan (30%) akan dipergunakan untuk membiayai operasional perusahaan. Pengelolaan dana premi *takaful* keluarga dapat dilihat pada gambar berikut.

²⁴*Ibid.*, hlm. 139.

b *Takaful* Umum

Setiap premi *takaful* yang diterima akan dimasukkan ke dalam rekening khusus yaitu rekening yang diniatkan *derma/tabarru'* dan digunakan untuk membayar klaim kepada peserta apabila terjadi musibah atas harta benda atau peserta itu sendiri.

Premi *takaful* akan dikelompokkan ke dalam "kumpulan dana peserta" untuk kemudian diinvestasikan ke dalam pembiayaan-pembiayaan proyek yang dibenarkan secara syariah. Keuntungan investasi yang diperoleh akan dimasukkan ke dalam kumpulan dana peserta untuk kemudian dikurangi "beban asuransi" (klaim, premi asuransi). Bila terdapat kelebihan sisa akan dibagikan menurut prinsip *mudharabah*. Bagian keuntungan milik peserta akan dikembalikan kepada peserta yang tidak mengalami musibah sesuai dengan penyertaannya, Sedangkan bagian keuntungan yang diterima perusahaan akan digunakan untuk membiayai operasional perusahaan. Pengelolaan dana premi *takaful* umum.²⁵

Adapun manfaat Asuransi Syariah (*Takaful*):

1. *Takaful* Keluarga

Pada *takaful* keluarga ada tiga skenario manfaat yang diterima oleh peserta, yaitu klaim *takaful* akan dibayarkan kepada peserta *takaful* apabila:

- 1) Peserta meninggal dunia dalam masa pertanggungan (sebelum jatuh tempo), dalam hal ini maka ahli warisnya akan menerima:

²⁵Yadi Janwari, *op.cit.*, hlm. 57.

- a). Pembayaran klaim sebesar jumlah angsuran premi yang telah disetorkan dalam rekening peserta ditambah dengan bagian keuntungan dari hasil investasi.
 - b) Sisa saldo angsuran premi yang seharusnya dilunasi dihitung dari tanggal meninggalnya sampai dengan saat selesai masa pertanggungannya. Dana untuk maksud ini diambil dari rekening khusus/*tabarru'* para peserta yang memang disediakan untuk itu.
- 2) Peserta masih hidup sampai pada selesainya masa pertanggungannya. Dalam hal ini peserta yang bersangkutan akan menerima:
- a) Seluruh angsuran premi yang telah disetorkan ke dalam rekening peserta, ditambah dengan bagian keuntungan dari hasil investasi.
 - b) Kelebihan dari rekening khusus/*tabarru'* peserta apabila setelah dikurangi biaya operasional perusahaan dan pembayaran klaim masih ada kelebihan.²⁶
- 3) Peserta mengundurkan diri sebelum masa pertanggungannya selesai. Dalam hal ini peserta yang bersangkutan tetap akan menerima seluruh angsuran premi yang telah disetorkan ke dalam rekening peserta, ditambah dengan bagian dari hasil keuntungan investasi.

2. *Takaful* Umum

Klaim *takaful* akan dibayarkan kepada peserta yang mengalami musibah yang menimbulkan kerugian harta bendanya sesuai dengan

²⁶Gemala Dewi, *op.cit.*, hlm. 142.

perhitungan kerugian yang wajar. Dana pembayaran klaim *takaful* diambil dari kumpulan pembayaran premi peserta asuransi syariah

Baik pada *takaful* keluarga maupun *takaful* umum keuntungan yang diperoleh dari hasil investasi dana rekening peserta pada *takaful* keluarga dan dana kumpulan premi setelah dikurangi biaya operasional perusahaan pada *takaful* umum, dibagikan kepada perusahaan dan peserta *takaful* sesuai dengan prinsip *mudharabah* dengan porsi pembagian yang telah disepakati sebelumnya.

B. Asuransi Konvensional

1. Pengertian dan Pengaturan Asuransi Laut

Dalam *Kamus Indonesia Inggris An Indonesian-English Dictionary*, asuransi berasal dari Bahasa Inggris *insurance*.²⁷ Sedangkan dalam *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, asuransi adalah pertanggungan (perjanjian antara dua pihak, pihak yang satu berkewajiban membayar iuran dan pihak yang lain berkewajiban memberikan jaminan sepenuhnya kepada pembayar iuran apabila terjadi sesuatu yang menimpa pihak pertama atau barang miliknya sesuai dengan perjanjian yang dibuat).²⁸ Sedangkan dalam *Kamus Modern Bahasa Indonesia*, asuransi adalah pertanggungan jiwa, kebakaran dan lain-lain.²⁹ Dalam *Kamus Umum*

²⁷John M. Echols dan Hassan Shadily, *Kamus Indonesia Inggris An Indonesian-English Dictionary*, Jakarta: PT. Gramedia, 2000, hlm. 33.

²⁸Depdiknas, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, 2002, hlm. 73.

²⁹Sutan Muhammad Zain, *Kamus Modern Bahasa Indonesia*, Jakarta: Grafika, tth, hlm.

Belanda Indonesia, asuransi berasal dari Bahasa Belanda *assuran'tie*.³⁰

Dalam bahasa Arab, asuransi dikenal dengan istilah *at-ta'min*, penanggung disebut *mu'ammin*, tertanggung disebut *mu'ammen lahu* atau *musta'min*.³¹

Asuransi atau pertanggungan yang merupakan terjemahan dari *insurance* atau *verzekering* atau *assurantie*, timbul karena kebutuhan manusia.³² Demikian pula asuransi laut muncul dan berkembang sebagai kebutuhan manusia. Asuransi laut merupakan salah satu asuransi kerugian yang diatur secara lengkap dalam KUHD. Menurut Purwosucipto, tujuan dari pertanggungan/asuransi kerugian itu ialah mengganti kerugian yang mungkin timbul pada harta kekayaan tertanggung. Dalam hal ini tertanggung ingin mengamankan kepentingan harta kekayaannya.³³ Berkembangnya asuransi laut karena pelaksanaan pengangkutan atau pelayaran melalui laut yang penuh dengan ancaman bahaya laut. Asuransi laut diatur dalam:

- a. Buku I Bab IX Pasal 246-286 KUHD tentang asuransi pada umumnya sejauh tidak diatur dengan ketentuan khusus.
- b. Buku II Bab IX Pasal 592-685 tentang asuransi bahaya laut, dan Bab X Pasal 686-695 KUHD tentang asuransi bahaya sungai dan perairan pedalaman.

³⁰S. Wojowasito, *Kamus Umum Belanda Indonesia*, Jakarta: PT Ihtiar Baru Van Hoeve, 1992, hlm. 48.

³¹Wirdayaningsih (ed), *Bank dan Asuransi Islam di Indonesia*, Jakarta: Kencana, 2005, hlm. 221.

³²M. Suparman Sastrawidjaya, *Aspek-Aspek Hukum Asuransi dan Surat Berharga*, Bandung: Alumni, 1997, hlm. 1

³³Purwosucipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia* jilid 6, Jakarta: Jambatan, 1983, hlm. 15

- c. Buku II Bab XI Pasal 709-721 KUHD tentang Kerugian Laut.
- d. Buku II Bab XII Pasal 744 KUHD tentang berakhirnya perikatan dalam perdagangan laut.³⁴

Menurut Emmy Pangaribuan Simanjuntak, penggolongan besar dari pertanggung jawaban kerugian itu di dalam praktek di beberapa negara dibagi dalam golongan :

1. Pertanggung jawaban Laut (*marine insurance*)
2. Pertanggung jawaban Kebakaran (*fire insurance*).
3. *Casualty Insurance* atau *varia insurance*.³⁵

Asuransi laut adalah semacam asuransi yang pengaturannya paling mendalam dan meluas dalam KUHD. Hal ini dapat dimengerti karena asuransi laut adalah jenis asuransi yang memelopori asuransi lain-lain. Tidak kurang dari 85 Pasal dari KUHD, khusus mengatur mengenai asuransi laut, yaitu mulai dari Pasal 592 sampai dengan Pasal 685, sedangkan 8 Pasal kemudian dicabut.³⁶ Menurut Djoko Prakoso sepuluh Pasal kemudian dicabut, yakni Pasal-Pasal 600, 601, 607, 608, 609, 610, 611, 631, 659 dan 660.³⁷

Menurut Emmy Pangaribuan Simanjuntak, pertanggung jawaban laut atau *marine insurance* adalah pertanggung jawaban yang ditutup untuk menanggung bahaya atas barang-barang terutama selama dalam pengangkutan di laut.

³⁴Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1999, hlm. 153

³⁵Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Hukum Pertanggung jawaban dan Perkembangannya*, Yogyakarta: Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum UNiv. Gadjah Mada, 1983, hlm. 55

³⁶Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*, Jakarta: PT Intermedia, 1979, hlm. 131

³⁷Djoko Prakoso, *Asuransi di Indonesia*, Semarang: Dahara Prize, 1994, hlm. 110

Pertanggung jawaban ini mencakup semua bahaya-bahaya yang dapat menimpa barang selama pengangkutan berjalan. Termasuk di dalamnya antara lain bahaya kebakaran dan bahaya-bahaya lain yang bertalian dengan pengangkutan, bahaya-bahaya yang ditimbulkan oleh navigasi seperti, karam kapal, tabrakan kapal dan lain-lain. Menurut M.H. Tirtaamidjaja, yang dimaksudkan dengan asuransi laut yaitu asuransi tentang bahaya laut, misalnya taufan, tenggelamnya kapal, kandas, tubrukan, kebakaran, perbuatan kekerasan pihak ketiga (*molest*), kelalaian nakhoda atau anak buah kapal dan sebagainya.³⁸

Pertanggung jawaban laut itu sangat luas dan pada perkembangan tahun-tahun kemudian, *marine insurance* ini telah diperluas dan mencakup penutupan bahaya-bahaya atas barang-barang yang diangkut di darat sehingga dikenal juga istilah *inland marine insurance* (seperti yang dikenal juga di dalam KUHD Buku E titel 10). Bahkan sering juga dipakai suatu istilah baru untuk menunjukkan bidang yang berkembang dari Marine Insurance dengan timbulnya kemudian *inland marine insurance* dengan istilah: *transportation insurance*. Menurut Emmy Pangaribuan Simanjuntak, istilah ini tidak ada salahnya dipakai karena memang dapat menunjuk pada bidang pertanggung jawaban atas bahaya selama pengangkutan baik di laut maupun di darat. Dengan demikian perusahaan pertanggung jawaban laut (*marine insurer*) sudah tidak hanya menutup pertanggung jawaban atas bahaya-bahaya yang ada hubungannya dengan pengangkutan dengan

³⁸M.H. Tirtaamidjaja, *Pokok-Pokok Hukum Perniagaan*, Jakarta: Jambatan, 1970, hlm. 215

kapal, perahu atau alat lain melalui air melainkan juga atas pengangkutan yang dilakukan dengan kereta api, truk atau pesawat udara sedang bagian pengangkutan yang melalui lautan atau perairan hanya sebagian kecil dari seluruh pengangkutan.³⁹

Asuransi laut adalah bagian usaha perasuransian pada umumnya; oleh karena itu peraturan-peraturan yang menguasai usaha asuransi laut ini pada umumnya bersamaan dengan peraturan yang berlaku pada usaha-usaha asuransi lainnya seperti asuransi kerugian, asuransi kebakaran dan lain-lain. Namun demikian terdapat beberapa ketentuan khusus yang hanya berlaku pada asuransi laut dan tidak berlaku bagi jenis-jenis usaha asuransi lainnya, karena memang asuransi laut mempunyai beberapa ciri-ciri khusus yang tidak terdapat pada jenis usaha asuransi lainnya.⁴⁰

Perbedaan yang segera tampak antara asuransi laut dengan asuransi-asuransi yang lain adalah dalam hal bahaya/risiko yang dapat dijadikan obyek pertanggungan itu. Pada asuransi kebakaran misalnya, kerugian hanya ditanggung untuk bahaya kebakaran; begitu seterusnya dalam hal asuransi kecelakaan (misalnya asuransi mobil) ganti rugi hanya diberikan kalau kerugian terjadi karena bahaya atau risiko yang disebut polis yang telah ditutup. Dalam asuransi laut penyebutan jenis-jenis risiko satu persatu, atau penutupan asuransi untuk satu persatu risiko tidaklah tepat karena di dalam pelayaran kapal di laut dapat terjadi beberapa jenis bahaya secara bersama-sama. Misalnya: kapal yang sedang mengalami

³⁹Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *op.cit.*, hlm. 55

⁴⁰Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta: Cendana Press, 1979, hlm. 171

serangan ombak besar, terbakar di salah satu bagiannya karena sewaktu kapal bergoyang karena ombak, ada pipa minyak yang terputus sehingga minyaknya tumpah dan menyambar api.⁴¹

Berhubung dengan hal itu, asuransi laut dapat menanggung bahaya-bahaya kebakaran, kecelakaan, tindakan kekerasan oleh manusia dan lain-lain, pada umumnya bahaya-bahaya yang mungkin timbul sebagai akibat atau selama pengangkutan/pelayaran kapal di laut, bersama muatannya yang menjadi obyek pertanggung. ⁴²

Berdasarkan keterangan tersebut, maka jelaslah bahwa pengangkutan laut merupakan salah satu kegiatan dalam dunia usaha yang sangat besar peranannya dalam lalu lintas perdagangan pada umumnya. Pengangkutan laut yang mau tidak mau memakai laut sebagai media (prasarana) pengangkutan, tentu saja sangat luas pula ruang lingkungannya, yaitu seluas lautan itu sendiri

2. Bahaya-Bahaya Yang Menjadi Tanggungjawab Penanggung

Bahaya laut (*marine perils*) merupakan bahaya yang berasal dari laut (*of the sea*) dan yang terjadi di laut (*on the sea*). Bahaya tersebut merupakan tantangan dalam pengangkutan melalui laut, khususnya dalam pelayaran niaga, yang mau tidak mau harus dihadapi.⁴³ Dalam pelayaran kapal di laut dapat dialami berbagai macam bahaya dan risiko terhadap kapal dan muatannya. Untuk memungkinkan penutupan kontrak

⁴¹*Ibid.*, hlm. 171

⁴²*Ibid.*, hlm. 172

⁴³Radiks Purba, *Angkutan Muatan Laut*, Jilid 4, Jakarta: Bhratara Karya Aksara, 1981, hlm. 147

pertanggung jawaban bagi kapal atau muatan kapal, supaya dapat ditetapkan jenis-jenis risiko terhadap mana asuransi ditutup, perlulah diadakan penggolongan atau pengkategorian bahaya-bahaya laut yang sangat beraneka ragam itu.

Secara kategoris bahaya-bahaya laut dapat dibagi menjadi dua golongan yaitu:

1. Bahaya laut yang sebenarnya (*perils of the sea*), yaitu segala macam bahaya yang timbul di laut disebabkan oleh kelakuan atau perbuatan alam misalnya topan, ombak besar dan lain-lain.
2. Bahaya laut yang terjadi karena tindakan manusia, misalnya: perampasan kapal oleh bajak laut, perampasan atau penyitaan oleh pemerintah sesuatu negara di mana kapal singgah, dan lain-lain.⁴⁴

Dalam KUHD bahaya-bahaya laut tersebut ditentukan dalam Pasal 637 tetapi rincian tersebut tidak bersifat *limitatif*, sebab pada bagian akhir rincian itu ditutup dengan kata-kata "pada umumnya karena segala bahaya yang datang dari luar apa pun namanya". Tetapi tidak semua bencana yang datang dari luar itu menjadi tanggungan penanggung karena Pasal 637 KUHD memberikan pengecualian, yaitu:

- a. Apabila dalam undang-undang ditegaskan bahwa bencana-bencana tertentu tidak menjadi beban penanggung;
- b. Apabila suatu janji dalam polis menentukan bahwa bencana-bencana tertentu tidak menjadi beban penanggung.

⁴⁴Sudjatmiko, *op.cit.*, hlm. 172

Untuk lengkapnya, berikut ini disajikan ketentuan Pasal 637 KUHD, Semua kerugian dan kerusakan atas barang-barang asuransi karena bahaya-bahaya laut berikut ini menjadi beban penanggung:

- a. Bahaya badai, guruh, karam, kandas, melanggar kapal lain, menyenggol kapal, menabrak kapal, terdampar kapal, terpaksa mengubah jurusan, perjalanan, atau kapal.
- b. Bahaya pelemparan barang-barang ke laut.
- c. Bahaya kebakaran, kekerasan, banjir, perampasan, bajak laut, penyamun, penahanan atas perintah penguasa, pernyataan perang, tindakan pembalasan.
- d. Bahaya karena kurang hati-hati, kealpaan atau kecurangan pihak nakhoda atau anak buah kapal.
- e. Pada umumnya karena segala bahaya yang datang dari luar apapun namanya, kecuali oleh ketentuan undang-undang atau janji-janji dalam polis penanggung dibebaskan dari bahaya-bahaya tersebut.⁴⁵

Mengenai perubahan jurusan atau arah kapal perlu dibedakan antara perubahan karena terpaksa dan perubahan karena kehendak sendiri. Apabila terjadi perubahan jurusan karena terpaksa sehingga menimbulkan kerugian, maka kerugian tersebut menjadi tanggung jawab penanggung (Pasal 637 KUHD). Tetapi apabila terjadi perubahan jurusan itu karena kehendak bebas nakhoda, pengusaha kapal, atau tertanggung sendiri, maka kerugian yang timbul karenanya bukan menjadi beban penanggung. Hal

⁴⁵R. Subekti dan R. Citrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*, Jakarta: PT Pradnya Paramita, 1986, hlm. 194

ini diatur dalam Pasal 638 KUHD yang menyatakan, dalam asuransi atas kapal (kasko), barang-barang, atau biaya angkutan, apabila terjadi perubahan jurusan atau perjalanan atau pertukaran kapal dengan sewenang-wenang atas kemauan sendiri dari nakhoda, pengusaha kapal, atau tertanggung, maka perubahan tersebut bukan menjadi beban penanggung.⁴⁶

Sejak kapan bahaya dalam asuransi laut menjadi beban penanggung dan sejak kapan pula berakhirnya? Dalam asuransi kapal menurut perjalanan, bahaya mulai menjadi beban penanggung sejak saat nakhoda mulai memuat barang-barang, atau apabila dia harus berangkat hanya dengan membawa bahan pemberat, sejak saat dimuatnya bahan pemberat itu (Pasal 624 KUHD). Dalam asuransi tersebut, bahaya bagi penanggung berakhir 20 hari sesudah kapal yang diasuransikan itu tiba di tempat tujuan, atau sekian hari lebih dahulu apabila barang-barang muatan yang terakhir sudah selesai dibongkar (Pasal 625 KUHD). Apabila kapal itu diasuransikan untuk perjalanan pergi pulang, atau untuk lebih dari satu perjalanan, maka bahaya atas beban penanggung berlangsung terus-menerus sampai hari yang ke-21 sesudah kapal itu menyelesaikan perjalanannya, atau sekian hari lebih awal apabila barang-barang muatan terakhir telah selesai dibongkar (Pasal 626 KUHD).

Dalam asuransi barang-barang muatan, bahaya mulai menjadi beban penanggung sejak saat barang-barang muatan itu ditumpuk di

⁴⁶Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, hlm. 158

dermaga untuk dimuat ke dalam kapal, dan bahaya itu berakhir 15 hari setelah kapal tiba di tempat tujuan, atau sekian hari lebih dahulu apabila barang-barang itu telah selesai dibongkar dan ditumpuk di dermaga (Pasal 627 KUHD). Bahaya itu tetap menjadi beban penanggung meskipun nakhoda terpaksa berlabuh di pelabuhan darurat, membongkar barang-barang, dan memperbaiki kapal di situ, sampai perjalanan kapal berhenti secara sah, atau bertanggung memerintahkan untuk tidak memuat lagi barang-barang itu ke dalam kapal, atau perjalanan kapal sama sekali sudah selesai dilakukan (Pasal 628 KUHD).

Apabila nakhoda atau bertanggung karena alasan yang sah terhalang untuk melakukan pembongkaran barang-barang muatan dalam waktu yang telah ditentukan, sehingga tanpa kesalahan memperlambat pembongkaran tersebut, maka bahaya tetap menjadi beban penanggung sampai barang-barang muatan itu sudah selesai dibongkar (Pasal 629 KUHD).

Dalam asuransi biaya angkutan yang akan diterima, bahaya mulai menjadi beban penanggung sejak saat barang-barang muatan yang harus dibayar biayanya itu sudah dimuat di dalam kapal, dan berakhir 15 hari setelah kapal itu tiba di tempat tujuan, atau sekian hari lebih dahulu apabila barang-barang muatan itu sudah selesai dibongkar (Pasal 630 KUHD). Apabila karena alasan yang sah terhalang melakukan

pembongkaran, maka ketentuan Pasal 629 KUHD juga diberlakukan untuk ini (Pasal 630 KUHD).⁴⁷

Walaupun dalam asuransi kapal dan barang-barang muatan telah diatur saat mulai dan berakhirnya asuransi laut, Pasal 634 KUHD memberikan kebebasan kepada tertanggung dan penanggung untuk menyimpang dari ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan itu. Menurut ketentuan Pasal 634 KUHD, tertanggung dan penanggung bebas memperjanjikan lain dalam polis tentang saat mulai dan berakhirnya bahaya yang menjadi beban penanggung.

3. Jenis-Jenis Kerusakan dan Kerugian Yang Dapat Ditanggung dalam Asuransi

Sesungguhnya dalam pelaksanaan pengangkutan laut, tidak mustahil terdapat berbagai jenis bahaya yang dapat mengakibatkan berbagai jenis kerusakan dan kerugian. Kerusakan dan kerugian yang mungkin terjadi tentu saja akan berakibat buruk baik bagi pengangkut maupun bagi pemilik barang angkutan. Bahaya-bahaya yang dapat menyebabkan kerusakan dan kerugian dalam pengangkutan laut tadi dapat dikatakan relatif lebih besar bila dibandingkan dengan bahaya-bahaya yang timbul di darat.

Atas pemikiran bahwa kerugian yang disebabkan oleh bahaya laut dan bahaya di laut itu relatif lebih besar dari bahaya di darat maka tentu saja orang berpikir bagaimana cara mengatasinya. Dalam

⁴⁷*Ibid.*, hlm. 159

asuransi/pertanggungan laut dikenal berbagai jenis "pemberian ganti rugi", sesuai dengan kemungkinan kerugian yang diderita oleh tertanggung. Berbagai bahaya laut yang menjadi penyebab kerugian yang dapat dipertanggungjawabkan dalam asuransi laut pada garis besarnya dalam praktek dapat digolongkan sebagai berikut:⁴⁸

1. *Total loss*, yaitu kerugian karena lenyap seluruhnya, jadi lenyap secara keseluruhan dapat terdiri dari:
 - a. *Actual total loss*, mungkin apabila kapal dan muatannya secara fisik lenyap seluruhnya.
 - b. *Constructive total loss*, mungkin apabila kapal dan muatannya kehilangan seluruh sifatnya semula, sekalipun secara fisik tidak rusak.
2. *Partial Loss*, yaitu kerugian yang sifatnya tidak mutlak, dan dapat terdiri atas :
 - a. *General average* atau kerugian umum atau *avary grosse avary* umum.
 - b. *Particular avarage* atau kerugian khusus/*avary* khusus.

Melihat dari pembagian jenis kerugian yang mungkin ditanggung oleh penanggung terhadap kerugian tertanggung, KUH Dagang juga memberikan beberapa batasan terhadap berbagai kerugian sebagaimana yang diatur dalam pasal-pasal 699 KUH Dagang untuk kerugian-kerugian umum dan pasal 701 untuk kerugian-kerugian khusus.

⁴⁸Sri Redjeki Hartono, *Hukum Dagang: Asuransi dan Hukum Asuransi*, Semarang: IKIP Semarang Press, 1985, hlm. 123

Adapun kerugian-kerugian umum sebagaimana diatur oleh pasal 699 adalah sebagai berikut :

Pasal 699 KUH Dagang:

Kerugian laut umum adalah :

1. Segala apa yang telah dibayarkan kepada musuh atau bajak-bajak laut untuk pembebasan atau pembelian kembali kapal beserta muatannya. Dalam halnya ada keraguan-raguan, maka haruslah dianggap bahwa pembelian kembali itu adalah untuk kepentingan kapal beserta muatannya;
2. Segala apa yang telah dibuang ke laut atas dipakai seisinya;
3. Segala kawat, tiang dan layar dan lain-lain alat yang telah dipotong atau dipatahkan, untuk keperluan yang sama seperti tersebut di atas;
4. Segala sauh, tali dan lain-lain benda yang telah terpaksa dilepaskan untuk keperluan yang sama seperti yang tersebut di atas;
5. Kerugian yang diterbitkan pada barang-barang yang tetap berada dalam kapal sebagai akibat pembuangan barang-barang ke laut;
6. Kerusakan yang dengan sengaja telah diterbitkan pada badan kapal, untuk memudahkan keluarnya air, begitu pula kerusakan yang diterbitkan pada muatan oleh karena air tersebut;
7. Penjagaan, pengobatan dan pemeliharaan mendapat luka-luka atau cacat pada waktu membela mendapat luka-luka atau cacat pada waktu membela kapalnya;

8. Penggantian atau perbekalan untuk mereka yang pada waktu mereka untuk keperluan kapal dan muatan dikirimkan ke laut atau ke daratan, telah ditangkap, dipenjarakan atau diperbudak;
9. Gaji-gaji dan pemeliharaan nakhoda beserta anak buah kapal, selama kapal ini terpaksa bersinggah dalam suatu pelabuhan darurat;
10. Upah pandu-laut dan lain-lain biaya pelabuhan, yang harus dibayar pada waktu memasuki atau keluar dari suatu pelabuhan darurat;
11. Uang sewa bagi gudang-gudang dan tempat-tempat penyimpanan, di mana barang-barang yang selama dilakukan perbaikan pada kapalnya dalam suatu pelabuhan darurat tidak dapat dibiarkan dalam kapal, terpaksa disimpan;
12. Biaya-biaya penuntutan kembali, apabila kapal dan muatan telah ditahan atau diseret, dan keduanya itu telah dituntut kembali oleh nakhoda;
13. Gaji-gaji dan biaya penghidupan nakhoda beserta anak buah kapal selama dilakukannya penuntutan kembali tadi, apabila kapal dan muatannya dibebaskan;
14. Biaya pembongkaran, upah kapal-kapal penolong, beserta biaya yang diperlukan untuk membawa kapalnya ke suatu pelabuhan atau sungai, apabila yang demikian; itu terpaksa dilakukan untuk menyelamatkan kapal beserta muatannya, karena ada angin taufan, pengejaran oleh musuh atau bajak-bajak laut ataupun karena sesuatu hal lain; begitu pula kerugian muatan kerusakan yang menimpa barang-barang yang

diangkut karena pembongkaran dan pemuatan, karena keadaan memaksa, dalam kapal-kapal penolong atau kapal-kapal lainnya, dan pemuatan kembali dalam kapalnya;

15. Kerusakan yang ditimbulkan pada kapal atau muatannya, apabila kapal itu, untuk menghindarkannya dari perampasan musuh atau dari kemusnahan, terpaksa didamparkan ke pantai; begitu pula apabila yang demikian tadi terpaksa dilakukan di dalam sesuatu bahaya lainnya untuk menyelamatkan kapal beserta muatannya;
16. Biaya-biaya yang diperlukan untuk mengusahakan agar kapal yang didamparkan sebagai tersebut dalam ayat yang lalu, dapat berlayar lagi, beserta upah-upah yang dibayarkan untuk pertolongan yang diberikan untuk itu, begitu pula segala pengupahan untuk pertolongan yang diberikan kepada kapal dengan muatannya, pada waktu berada dalam bahaya;
17. Segala kerugian atau kerusakan yang diterbitkan pada barang-barang yang diangkut, yang dalam keadaan darurat telah dipindahkan ke kapal-kapal penolong atau ke lain kapal-kapal, termasuk di dalamnya bagian dalam *avary gros* yang oleh pemilik barang-barang tersebut wajib dibayar kepada kapal-kapal penolong atau lain-lain kapal tadi; dan sebaliknya segala kerugian atau kerusakan yang diterbitkan pada barang-barang yang tetap berada di dalam kapalnya semula, dan pada kapal itu sendiri, setelah diadakan penolongannya tadi, satu dan Jain

sekedar kerugian atau kerusakan tersebut termasuk dalam kerugian laut umum;

18. Gaji-gaji dan biaya penghidupan bagi nakhoda beserta anak buahnya, apabila kapalnya, setelah bermulainya perjalanan, dihentikan oleh kekuasaan suatu negara asing atau karena pecahnya perang, selama kapal beserta muatannya tidak dibebaskan dari segala perikatan yang bertimbal-balik;
19. dihapuskan;
20. Premi yang digunakan untuk mempertanggungkan biaya-biaya yang dapat dianggap sebagai kerugian laut umum atau kerugian yang diderita karena dijualnya sebagian dari muatan di suatu pelabuhan darurat, dengan maksud untuk menutup biaya-biaya kerugian laut tersebut;
21. Biaya-biaya yang diperlukan untuk menghitung dan menetapkan kerugian laut umum;
22. Biaya-biaya, termasuk di dalamnya gaji-gaji dan biaya-biaya penghidupan bagi nakhoda dan anak buahnya, yang disebutkan karena suatu karantina yang tak dapat diduga pada waktu diadakan persetujuan pencarteran, sekedar kapal beserta muatannya terpaksa tunduk kepada karantina itu;
23. Pada umumnya, segala kerugian yang dalam keadaan darurat, telah sengaja ditimbulkan dan yang diderita sebagai akibat langsung

daripada itu, dan selanjutnya segala biaya yang, dalam keadaan yang sama, telah dikeluarkan guna penyelamatannya.

Sedangkan kerugian khusus sebagaimana diatur oleh pasal 701 adalah

Pasal 701 KUH Dagang:

Kerugian laut khusus adalah ;

1. Segala kerusakan atau kerugian yang diterbitkan pada kapal atau muatannya, karena angin taufan, perampasan, karamnya kapal atau perdampingan yang tak disengaja;
2. Upah-upah dan biaya-biaya penolongan;
3. Hilangnya peralatan-peralatan kapal atau kerusakan yang ditimbulkan padanya, yang disebabkan karena angin taufan atau lain-lain kecelakaan di laut;
4. Biaya-biaya penuntutan kembali beserta biaya penghidupan dan gaji nakhoda dan anak buahnya selama sedang diusahakan penuntutan kembali tadi, apabila hanya kapalnya atau muatannya yang ditahan;
5. Perbaikan khusus atas pembungkusan dan biaya penyelamatan barang-barang dagangan yang mengalami kerusakan, sekedar satu dan lain bukan suatu akibat langsung dari suatu bencana yang memberikan alasan untuk kerugian laut umum;
6. Biaya yang dikeluarkan untuk menyelenggarakan pengangkutan lebih lanjut, apabila dalam halnya pasal 519 d, persetujuan-carternya telah gugur, dan;

7. Pada umumnya segala kerusakan, kerugian dan biaya, yang tidak disebabkan atau dikeluarkan dengan sengaja dan untuk keselamatan dan manfaat kapal beserta muatannya, namun yang telah dideritanya atau dikeluarkan untuk keperluan kapalnya sahaja atau untuk keperluan muatannya sahaja, dan yang karena itu menurut pasal 699 tidak termasuk *avary gros*.⁴⁹

⁴⁹Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Bandung: Sumur Bandung, 1991, hlm. 190 - 192