

**BAB III**

**GAMBARAN UMUM PENGANGKUTAN LAUT DI PELABUHAN**

**TANJUNG EMAS SEMARANG**

**A. Berdirinya PT Asuransi Purna Artanugraha di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang**

PT Asuransi Purna Artanugraha selanjutnya disebut Asuransi ASPAN didirikan pada tanggal 10 Juni 1991. Ijin usaha Asuransi ASPAN dikeluarkan oleh Departemen keuangan R.I melalui surat keputusan No. 155/KM.13/1992 tanggal 23 Mei 1992 dengan kegiatan usaha di bidang Asuransi Kerugian.

Berdirinya asuransi ASPAN dilatar belakangi oleh keinginan dari Yayasan Kesehatan Pensiunan PT.PELNI dan Dana Pensiun PT.PELNI untuk dapat meningkatkan kesejahteraan para anggota dan lingkungannya. Keinginan tersebut disambut baik oleh manajemen PT.PELNI maka berdirilah Asuransi ASPAN pada tahun 1991. Pada awalnya kegiatan usaha Asuransi ASPAN hanya menangani personal accident penumpang kapal PT.PELNI, kemudian berkembang sesuai dengan portofolio usaha seperti saat ini. Dalam perkembangannya, Asuransi ASPAN berusaha untuk dapat memperkuat struktur modal perusahaan dengan meningkatkan modal disetor perusahaan. Hal ini direalisasikan dalam Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa pada 16 Desember 1997 dan diputuskan bahwa modal setor perusahaan ditingkatkan dari Rp 3 milyar menjadi Rp 15 milyar. Dalam rapat tersebut juga diputuskan mengenai perubahan seluruh anggaran dasar perseroan sesuai

dengan Undang Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas.

Pada awal tahun 2004 modal disetor perusahaan ditingkatkan menjadi Rp 25 milyar. Peningkatan modal disetor ini dilakukan secara berangsur - angsur untuk menyesuaikan dengan lansekap arsitektur perasuransian nasional mengenai modal disetor sebesar Rp 100 milyar pada tahun 2015 bagi perusahaan asuransi kerugian yang ditetapkan oleh pemerintah.

PT Asuransi ASPAN (PT Asuransi Puma Artha Nugraha) bergerak dalam bidang usaha perasuransian, khususnya dalam bidang asuransi umum kerugian (General Insurance ) dalam arti seluas-luasnya. PT Asuransi ASPAN yang dimiliki Dana Pensiunan PT PELNI mempunyai 3 jenis primadona sumber pendapatan premi, yaitu:

- Asuransi Kecelakaan Diri ( Khusus Kapal Penumpang )
- Personal Accident Insurance (specifically designed for Passenger Vessels )
- Asuransi Marine Hull ( Mesin dan Rangka Kapal )
- Marine Hull Insurance (Vessel's Machinery & Hull)
- Asuransi Marine Cargo ( Pengangkutan Barang )
- Marine Cargo Insurance (Cargo Transportation)

Dalam konteksnya dengan Asuransi PT Purna Artanugraha dan pelabuhan Semarang bahwa tempo dulu Pelabuhan Semarang adalah berupa sungai kecil atau Kali Semarang yang menjadi satu-satunya urat nadi pengangkutan barang-barang dengan perahu dari dan ke kapal samudera yang berlabuh di lepas pantai. Pada menara suar pelabuhan Semarang tertera

"Tahun 1874", dapat menunjukkan bahwa pelabuhan Semarang berdiri pada abad ke-19. Untuk memenuhi tuntutan perkembangan kota dan perdagangan pada masa itu dibuat suatu rencana pengembangan pelabuhan yang pembangunannya dimulai menjelang akhir abad 19. Setelah pembangunan itu, perdagangan melalui pelabuhan Semarang meningkat. Dalam peran yang pernah diemban Pelabuhan Semarang, khususnya dalam hal jumlah bongkar muat barang, pada tahun 1925 pernah menduduki peringkat ke-3 sesudah Tanjung Priok dan Tanjung Perak.<sup>1</sup>

Setelah Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia tahun 1945, dengan meningkatnya kegiatan operasional pelabuhan Semarang, diperlukan penambahan fasilitas, sehingga pada tahun 1964 - 1966 dibangun dermaga pelabuhan Nusantara (*coaster*) beserta beberapa fasilitas lain seperti Gudang Lini 1 Nusantara. Walaupun sudah ada penambahan fasilitas pelabuhan Nusantara, Pelabuhan Semarang masih terbatas untuk disandari kapal-kapal berukuran besar. Pada masa itu, yang bisa merapat/bersandar di Dermaga Nusantara maksimum kapal-kapal dengan draft = 5 m atau berukuran  $\pm 3.500$  Ton bobot mati (Dwt). Sedang kapal-kapal dengan draft  $> 5$ m masih harus berlabuh diluar pelabuhan atau dilepas pantai yang jaraknya  $\pm 3$  mil dari dermaga. Karena itu-dikenal sebagai Pelabuhan REDE.

Semenjak tahun 1970, arus kapal dan barang yang melalui Pelabuhan Semarang cenderung semakin meningkat setiap tahun. Menurut data tahun 1970-1983 kenaikan arus barang rata-rata tiap tahun yaitu 10% lebih.

---

<sup>1</sup>Dokumen Pengangkutan Laut Tanjung Emas Semarang, hlm. 6

Mengingat keterbatasan fasilitas pelabuhan seperti kedalaman dan lebar alur/kolam yang tidak memadai untuk masuk/keluarnya kapal-kapal samudera, maka Pemerintah menetapkan untuk rnengembangkan Pelabuhan Semarang. Sesuai rencana induk (*Master Plan*) pengembangan pelabuhan Semarang dibagi dalam 3 tahapan yaitu : Tahap I, Tahap II, dan Tahap III.<sup>2</sup>

#### Tahap I

Program pengembangan yang mendesak (*Urgent Improvement Program*)

- 1) Jangka waktu pelaksanaan 3 tahun, 1982-1985.
- 2) Membangun berbagai fasilitas, di antaranya: dermaga samudera, pengerukan alur dan kolam, penahan gelombang, gudang lini 1 dan II, lapangan penumpukan, pengadaan alat-alat bongkar muat (crane, forklift), kapal tunda, kapal kepil, jalan lingkungan, sarana bantu navigasi, instalasi air bersih, penerangan serta fasilitas penunjang lainnya.

#### Tahap II

Proyek pengembangan jangka pendek 1995-1997

- 1) Pekerjaan Sipil
  - a. Dermaga peti kemas. Panjang 345 m, lebar 25 m, kedalaman 10 m.
  - b. Apron 30 x 345 m<sup>2</sup>
  - c. Urugan dan Rivetmen untuk perkerasan.
  - d. Lapangan penumpukan 70.000 m<sup>2</sup>.
  - e. Jalan masuk 31.900 m (lebar 20m).

---

<sup>2</sup>*Ibid.*, hlm. 7.

- f. Utilitas (Instalasi Air, Listrik dll).
- g. Pengerukan alur dan kolam 556.000 m<sup>3</sup>.

2). **Bangunan**

- a. Kantor Administrasi 1.200 m<sup>2</sup>.      J
- b. Container Freight Station (CFS) 3.564 m<sup>2</sup>.
- c. Pemadam kebakaran & bengkel 3.415 m<sup>2</sup>.
- d. Pintu gerbang & Sub-station.
- e. Pembangkit listrik (untuk cadangan dan darurat).
- f. Terminal data.
- g. Marine house.
- h. Jembatan timbang.

3). **Alat bongkar muat**<sup>3</sup>

- a. Container gantry crane 4 unit dengan kapasitas 40 ton.
- b. Rubber Tyred Gantry 8 unit.
- c. Transfer crane 3 unit dengan kapasitas 40 ton.
- d. Head Truck & chassis 10 & 20 unit.
- e. Forklift 6 unit dengan kapasitas 2 ton.
- e. Forklift 2 unit dengan kapasitas 10 ton.
- f. Truck Pemadam Kebakaran 1 unit.

4). **Instalasi**

- a. Menara suar.
- b. Gardu Listrik & Transformator.

---

<sup>3</sup>*Ibid.*, hlm. 8.

c. Generator set.

5). **Studi**

a. Studi lingkungan.

b. **Engineering** desain untuk terminal Peti Kemas Internasional.<sup>4</sup>

Tahap III

Program pembangunan jangka panjang

Jangka waktu pelaksanaan direncanakan setelah Tahap II, selesai s/d tahun 2005. Direncanakan membangun beberapa fasilitas, antara lain dermaga, gudang, lapangan penumpukan, pengerukan, jalan lingkungan dan fasilitas lainnya. Proyek Pembangunan Pelabuhan Semarang Tahap 1 yang telah selesai dan diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia - Bapak Soeharto – pada tanggal 23 Nopember 1988 diberi nama Pelabuhan Tanjung Emas. Semenjak itulah Pelabuhan Semarang memasuki era baru dengan adanya pengembangan fasilitas pelabuhan samudera. Tidak saja fasilitas pelabuhan yang tersedia saat ini lebih meningkat, tetapi pelayanan jasa pelabuhan juga meningkat. Pada saat ini, Pelabuhan Tanjung Emas menapak penyelesaian Tahap II yang diarahkan sebagai salah satu Pelabuhan Container di Indonesia, yang juga merupakan suatu perwujudan mengantisipasi milenium ketiga dengan globalisasi-nya

Untuk mencapai sasaran yang terpadu dalam rencana pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas, Pihak PT.(PERSERO) Pelabuhan Indonesia III bekerja sama dengan Japan International

---

<sup>4</sup>*Ibid.*, hlm. 9.

Cooperation Agency (JICA) bersama-sama melakukan studi rencana pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang (Studi Master Plan) pada tahun 1985-1986. Kegiatan yang dilakukan dalam studi ini adalah menganalisa dan memberikan rekomendasi terhadap :

- a. Basic Policy terhadap pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas.
- b. Proyeksi masa depan terhadap arus barang dan penumpang.
- c. Pembuatan Master Plan dan Short Term Development Plan Pelabuhan Tanjung Emas.
- d. Perencanaan Urgent Development Plan (Phase II Project).
- e. Perencanaan konstruksi dan Construction Schedule.
- f. Analisa ekonomis dan keuangan.<sup>5</sup>

Dalam rangka pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas yang berkesinambungan perlu diperhatikan dampak yang akan timbul terhadap lingkungan dan ekosistem sekitarnya. Kemudian disusun kebijakan dan langkah-langkah Pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang berwawasan lingkungan, berdasarkan Master Plan Pelabuhan Tanjung Emas tahun 2000 - 2025, Tata Guna Lahan Pelabuhan Tanjung Emas, Program Kerja Daerah "Pantai dan Laut Lestari" yang dipadu dengan kegiatan 5-R (Ringkas, Rapi, Resik, Rawat, Rajin) dan K3 (Kesehatan, Kebersihan dan Keselamatan Kerja)

Dari kebijakan dan langkah-langkah yang telah ditetapkan tersebut, kemudian disusunlah program-program strategis pengembangan

---

<sup>5</sup>*Ibid.*,

Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang berwawasan lingkungan (ECO PORT). Dan telah diraihnya sertifikasi ISO 14001 -1996 maka Pelabuhan Tanjung Emas sangat konsisten sekali dengan pengelolaan lingkungan.

Saat ini dan yang akan datang, Kawasan Asia Pasifik diperkirakan akan tetap melaju dengan pertumbuhan ekonomi yang tinggi. Indonesia yang terletak di persimpangan lalu lintas perdagangan internasional akan tetap berperan. Untuk itu perlu pengembangan beberapa pelabuhan beserta kelengkapan fasilitasnya. Bila dilihat dari kecenderungan arus barang melalui pelabuhan setiap tahunnya mengalami peningkatan, selain dalam bentuk terurai/*bulk*, juga utamanya adalah dalam bentuk kemasan (container). Melihat kecenderungan tersebut, untuk pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas telah direncanakan dan disesuaikan dengan volume barang melalui Pelabuhan. Pengembangan tersebut diarahkan sebagai pusat unit ekonomi yang efektif dan efisien, yang mendukung industri terkait serta meningkatkan sistem distribusi yang efisien (multi moda transport). Dalam pengembangan Tahap II, mengingat berdasarkan pengamatan yang ada, bahwa pengiriman barang pada perdagangan dunia, baik ekspor maupun impor, cenderung pada kontenerisasi, maka Pelabuhan Tanjung Emas harus menyediakan peralatan bongkar muat seperti Gantry Crane, Tanstainer, maupun lapangan penumpukan container. Sehubungan dengan ini, pengembangan Tahap II difokuskan kepada pengembangan fasilitas dan penyediaan peralatan bongkar muat untuk pelayanan container. Dengan demikian nantinya akan terwujud

fasilitas Full Terminal Container di Pelabuhan Tanjung Emas pada Propinsi Jawa Tengah ini.

Di dalam pelaksanaan pengembangan fasilitas Pelabuhan Tanjung Emas, mengingat beban yang dipikul oleh pengelola pelabuhan semakin berat, dan dana yang tersedia semakin terbatas dibandingkan dengan *demand* yang ada, maka kebijaksanaan yang ditempuh yaitu pengusaha swasta diberi kesempatan ikut berpartisipasi. Pada saat ini beberapa proyek yang telah terwujud adalah:

- 1). Kawasan Industri Berikat.
- 2). Pabrik Tepung Terigu.
- 3). Pengantongan Pupuk.
- 4). Tangki-tangki penimbunan Crude Palm Oil, minyak nabati dan lain-lain.<sup>6</sup>

Pelaksanaan kerjasama ini dilakukan dengan prinsip saling menguntungkan. Kondisi demikian membuktikan bahwa investasi di Propinsi Jawa Tengah dalam kenyataannya tumbuh dengan pesat, dan telah berorientasi kepada penggunaan container baik untuk pengiriman barang ekspor maupun untuk mendatangkan bahan baku barang impor.

Pelabuhan Tanjung Emas diselenggarakan oleh PT. (PERSERO) PELABUHAN INDONESIA III yang kantor pusatnya terletak di jalan Perak Timur 106 Surabaya. Sebagai penanggungjawab pelayanan, direksi menunjuk General Manager yang berkantor di Jl. Coaster No. 10

---

<sup>6</sup>*Ibid.*, hlm. 10.

Pelabuhan Semarang 50174. General Manager dapat dihubungi setiap saat dalam jam kerja melalui telepon nomor (024) 354 5721, 354 8666, atau Facsimile (024) 354 2649.

PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Emas sebagai salah satu cabang perusahaan dari PT. ( Persero ) Pelabuhan Indonesia III dalam manajemen pengelolaan operasionalnya sesuai amandemen Konvensi International tentang keselamatan jiwa di laut tahun 1974 ( Bab XI - 2 Solas 1974 ) menjamin mutu dan produknya, menjamin K3 untuk pegawainya, memperhatikan pengelolaan Lingkungan dan Mengimplementasikan regulasi *International Ship and Port Facility Security* (ISPS) Code dan SMM ISO 9001 : 2000 serta EMS ISO 14001 : 1996 di wilayah kerjanya (*Port Facilities*).<sup>7</sup>

Di masa mendatang, kontribusi kawasan Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) akan semakin penting dalam perkembangan industri dan perdagangan nasional maupun internasional. Letak Jawa Tengah yang strategis telah menyebabkan kawasan ini sangat penting untuk menghubungkan propinsi-propinsi di Pulau Jawa, sehingga dibutuhkan sistem transportasi yang semakin memadai demi mendukung peningkatan industri dan perdagangan.

Selama ini kawasan Jawa Tengah dan DIY telah memiliki transportasi darat, udara dan sejak ratusan tahun silam telah memiliki transportasi laut yang didukung oleh Pelabuhan Semarang. Keberadaan

---

<sup>7</sup>*Ibid.*, hlm. 11.

Pelabuhan Semarang ini sangat strategis dalam meningkatkan laju perdagangan pulau Jawa dengan pulau-pulau lainnya di Indonesia maupun mancanegara.

Sejak berdiri tahun 1874, Pelabuhan Semarang dikenal sebagai pelabuhan Rede dan setelah dikembangkan sebagai pelabuhan samudra sejak tahun 1985, pelabuhan Semarang disebut Pelabuhan Tanjung Emas. Salah satu fasilitas andalan Pelabuhan Tanjung Emas adalah Terminal Peti Kemas Semarang yang merupakan pusat handling peti kemas.

Sebelumnya pengelolaan Terminal Peti Kemas Semarang menjadi satu dengan pengelolaan Pelabuhan Tanjung Emas; sebagai langkah antisipasi terhadap pertumbuhan angkutan peti kemas, yang harus dikelola lebih profesional, terhitung sejak 1 Juli 2001, Terminal Peti Kemas Semarang ditetapkan sebagai unit bisnis tersendiri yang terpisah dari manajemen Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dengan sebutan Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS). Berarti semua urusan *handling* peti kemas sepenuhnya dilakukan sendiri oleh manajemen TPKS. Sebagai pusat handling peti kemas yang menjadi elemen penting dalam seluruh infrastruktur pelabuhan, TPKS selalu meningkatkan mutu dan pelayanan, apalagi mengingat beragam potensi yang ada di wilayah Jawa Tengah dan sekitarnya.

Propinsi Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta di masa kini dan masa mendatang diprediksi akan menjadi daerah yang sangat potensial bagi para investor, artinya pertumbuhan industri dan

perdagangan akan semakin ramai. Pada titik inilah peranan transportasi laut menjadi sangat vital, fungsi pelabuhan perlu dimaksimalkan demi memperlancar lalu lintas perdagangan tersebut. TPKS memiliki peranan kunci yang menentukan besar kecilnya tingkat pertumbuhan itu.

Jika selama ini banyak perusahaan di kawasan Jawa Tengah dan sekitarnya yang masih mengirimkan produknya melalui Pelabuhan Tanjung Perak dan Pelabuhan Tanjung Priok berarti harus mengeluarkan biaya transportasi darat yang cukup tinggi. Memilih Pelabuhan Tanjung Mas Semarang dengan fasilitas Terminal Peti Kemas yang semakin canggih dan lengkap serta pelayanan maksimal, tentunya merupakan langkah efisiensi yang patut ditempuh. Tak hanya fasilitas canggih yang dimiliki oleh TPKS, tapi juga tarifnya relatif lebih rendah dibanding Terminal Peti Kemas di pelabuhan Tanjung Perak atau Tanjung Priok.<sup>8</sup>

Langkah efisiensi itu telah dilakukan oleh sejumlah eksportir. Misalnya Peti Kemas asal Jepara, yang selama ini kegiatan bongkar muatnya dilakukan melalui Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, kini telah beralih ke TPKS. Bahkan banyak perusahaan yang berasal dari Cirebon lebih memilih TPKS dikarenakan tingkat kongesti kota Jakarta yang sangat tinggi.

Fasilitas dan peralatan merupakan faktor produksi yang sangat vital bagi kinerja pelabuhan. TPKS berupaya secara bertahap melengkapi berbagai fasilitas dan peralatannya. Fasilitas yang dimiliki saat ini

---

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

merupakan hasil pembangunan pelabuhan Tanjung Emas tahap II. antara lain terdiri dari dermaga peti kemas sepanjang 345 m dilengkapi alat bongkar muat container berupa 4 unit Gantry Crane dan 8 unit RTG. Pembangunan tahap II ini dimaksudkan untuk mengantisipasi kegiatan bongkar muat peti kemas yang setiap tahunnya semakin meningkat, yaitu rata-rata sebesar 14,55% dalam satuan boks dan 17,20% dalam satuan TEU. Jika kegiatan bongkar muat peti kemas pada tahun 2001 sebesar 272.611 TEUs, maka di tahun 2002. telah mencapai 191.490 boks atau 315.874 TEUs. Kondisi eksisting fasilitas yang ada sekarang adalah: panjang alur 4000 m dan lebar 80 m dengan kedalaman -10 m LWS; . Panjang dermaga Peti Kemas 345 m dan lapangan penumpukan Peti Kemas seluas 82.000 m<sup>2</sup>; Kemudian alat fasilitas yang dimiliki adalah 5 unit gantry crane (SWL 40 Ts), 1 1 unit Transtainer (SWL 40 Ts); 3 unit Top Loader; 2 unit Side Loader; 20 unit Head Truck; 24 unit Chasis; 96 set Reefer Plugs . Adapun bangunan fasilitas yang sudah tersedia, yaitu: 77.000 m<sup>2</sup> Container Yard; Depo MTY (Empty) baru sebesar 28.600 M<sup>2</sup> dan Depo MTY lama sebesar 25.000 M<sup>2</sup>; Kemudian Gudang CFS (Container Freight Station) baru sebesar 3.600 M<sup>2</sup> dan Gudang Cargo Consolidasi (Consolidation Ware House) 6.000 M<sup>2</sup>; Dermaga sepanjang 495 m serta multy yard (Handling area) seluas 2,2 ha.

TPKS dalam sistem transportasi nasional (Sistranas) telah ditetapkan selain sebagai Pelabuhan *Transshipment* (alih muat) juga merupakan hub port dengan feeder PSA Singapura. Saat ini hampir 60%

angkutan Peti Kemas yang melalui TPKS untuk feedernya diekspor melalui PSA Singapura, sisanya lebih kurang 20% dikirim langsung ke negara tujuan seperti Hongkong, Taiwan, China, Malaysia (Asia Timur).

Pengangkutan Peti Kemas dari TPKS didistribusikan melalui S pelabuhan utama seperti Port of Singapore Authority, Port Klang, Port of Tanjung Pelepas, Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak. Peti Kemas tersebut dikirim melalui jalur utama yakni rute Australia-Asia Tenggara yang meliputi Port Kelang, Singapore, Port of Tanjung Pelepas, Freemantle, Adelaide, Sydney, Melbourne dan Tasmania. Selain itu Peti Kemas juga didistribusikan melalui segitiga jalur persimpangan di Asia Tenggara yang meliputi: Penang, Kota Bahru, Kuantan, Kuala Lumpur, Malacca dan Singapore.<sup>9</sup>

## **B. Tanggung Jawab Pihak Asuransi Pengangkutan Laut pada Asuransi PT.**

### **Purna Artanugraha Semarang**

Sebelum seorang tertanggung melakukan penutupan perjanjian pertanggungan laut, maka ia harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut yang akan sangat membantu kelancaran daripada tujuannya. Langkah pertama ialah mempelajari situasi atau keadaan umum antara lain ialah;

- a. Mempelajari sedalam-dalamnya mengenai sifat dan keadaan barang atau muatan yang akan diasuransikan, antara lain sifat buah-buahan yang cepat

---

<sup>9</sup>*Ibid.*, hlm. 12.

membusuk, ternak yang bisa mati karena udara laut, bahan kimia, dan seterusnya.

- b. Situasi umum antar negara, apakah dalam keadaan perang, apakah tempat yang dituju itu sedang dilanda pemogokan, perang lokal, dan sebagainya.

Guna mengatasi kesulitan yang mungkin timbul berhubung keadaan/situasi, sebaiknya calon tertanggung di samping menutup pertanggungan dengan syarat umum polis yang lazim dipakai, ia mungkin dan dapat menutup perjanjian pertanggungan dengan syarat khusus.

Setelah calon tertanggung mengetahui dengan pasti mengenai situasi, dan keadaan umum tempat tujuan dan pelabuhan-pelabuhan yang disinggahi oleh kapal yang membawa muatan barang-barang miliknya, maka ia dapat menentukan syarat khusus apa yang perlu ditambahkan guna keselamatan dan kepentingannya. Syarat-syarat khusus yang mungkin ditutup antara lain:

- a. Risiko peperangan (*war risk/molest*)
- b. Risiko pemogokan (*strikes*)
- c. Risiko kebakaran (*fire risks*)
- d. Risiko pencurian dan pencolengan (*theft dan priverage*).

Langkah kedua ialah memperhatikan jangka waktu perjanjian. Seperti pada setiap perjanjian yang lain tentu saja, pada perjanjian pertanggungan juga ada masa berlakunya perjanjian termaksud. Pada perjanjian asuransi pengangkutan laut, mengenai jangka waktu berlakunya justru diatur dan dibatasi sedemikian rupa, sehingga ada batas kapan dimulai dan kapan berakhirnya masa perjanjian itu. Hal ini sangat penting artinya baik bagi pihak

penanggung atau pihak bertanggung sekalipun, karena dengan jelas dan tegas akan mengatur dan membatasi sampai seberapa lama para pihak itu terikat satu dengan yang lain dalam kewajiban yang telah mereka sepakati.

Dalam KUH Dagang, dengan tegas diatur kapan mulai dan kapan berakhirnya bahaya, yaitu yang diatur dalam bagian ketiga, bab IX, Buku II, yaitu pada pasal-pasal 624 sampai dengan pasal 634. Pada dasarnya penanggung akan membayar ganti rugi apabila jadi kerugian yang disebabkan karena kerusakan atas barang yang dipertanggungkan dalam masa atau jangka waktu perjanjian pertanggungan dan sesuai dengan syarat yang tersebut dalam polis.

Dari pasal-pasal tersebut di atas, mengenai batas berlakunya perjanjian asuransi laut, yaitu yang mengatur tentang permulaan dan berakhirnya bahaya dapat digolongkan sebagai berikut :

- a. Pasal 624 sampai dengan pasal 626, mengatur tentang pertanggungan terhadap rangka kapal/kapalnya sendiri (*hull*).
- b. Pasal 627 sampai dengan pasal 629 mengatur tentang pertanggungan terhadap barang-barang yang dimuat kapal yang bersangkutan.
- c. Pasal 630 mengatur tentang pertanggungan terhadap upah-upah pengangkutan yang diharapkan akan diperoleh.

Pasal 624 KUH Dagang:

"Dalam hal pertanggungan atas sebuah kapal maka bahaya mulai berjalan bagi si yang menanggung semenjak saat nakhoda mulai dengan pemuatan barang-barang dagangan; atau apabila ia diwajibkan berangkat hanya dengan membawa bahan pemberat, pada saat dimulainya memuat bahan tersebut".

Pasal 625 KUH Dagang :

"Dalam pertanggungan yang disebutkan di dalam pasal yang lalu, bahaya bagi si yang menanggung berakhir dua puluh satu hari setelah tujuannya, ataupun sekian hari lebih dahulu sekurang-kurangnya yang dipertanggungkan itu sampai di tempat dan barang-barang dagangan yang berakhir telah selesai dibongkarnya.

Pasal 626 KUH Dagang :

"Dalam halnya sebuah kapal dipertanggungkan untuk suatu perjalanan pergi-pulang, atau untuk lebih dari satu perjalanan, maka si yang menanggung, dengan tidak terputus-putus, menanggung bahaya sampai pada hari ke dua puluh satu semenjak diselesaikan perjalanan terakhir, ataupun sekian hari lebih dahulu sekedar barang-barang dagangan yang terakhir telah selesai dibongkarnya".

Pasal 627 KUH Dagang :

"Apabila yang dipertanggungkan itu adalah barang-barang dagangan atau barang-barang lainnya, maka bahaya mulai berjalan atas tanggungan si yang penanggung segera setelah barang-barang itu dibawanya di tepi laut, untuk dari situ dimuatkan atau dibawa ke dalam kapal-kapal yang akan memuatnya, sedangkan bahaya tadi berakhir limabelas hari setelah kapal-kapal yang bersangkutan tiba di tempat tujuannya, ataupun sekian hari lebih dahulu sekedar barang-barang yang dipertanggungkan akan selesai dibongkar di tempat tersebut dan ditempatkan di tepi laut".

Pasal 628 KUH Dagang :

"Apabila yang dipertanggungkan itu adalah barang-barang dagangan atau barang-barang lainnya, maka bahaya itu berjalan dengan tidak terputus-putus, biarpun nakhoda telah terpaksa memasuki suatu pelabuhan darurat, membongkar muatan dan memperbaiki kapalnya di situ, hingga perjalanannya dihentikan secara sah atau oleh si tertanggung diberikan perintah untuk tidak lagi memasukkan barang-barangnya ke kapal, ataupun perjalanan itu diselesaikan sama sekali".

Dari ketentuan-ketentuan pasal-pasal di atas pada dasarnya, perjanjian pertanggungan itu dianggap telah berhenti 15 hari dari sesudah kapal yang bersangkutan sampai di tempat tujuan atau lebih dulu, sekedar barang muatan selesai dibongkar. Jadi batas 15 hari itu adalah batas pertanggungan dalam

keadaan biasa, sebagaimana diatur oleh KUH Dagang paling jauh dari gudang ke gudang perusahaan pengangkut. Dalam perkembangannya berhubungan dengan kebutuhan dan pula mungkin karena adanya persaingan, mengenai jangka waktu dapat diperluas lagi sesuai dengan kebutuhan. Perluasan mana tentu saja harus diatur secara khusus dalam polis. Perluasan itu biasanya menentukan perpanjangan jangka waktu berlakunya perjanjian pertanggungan laut. Keadaan tersebut tentu saja akan mengikat para pihak.

Untuk mengajukan klaim, maka pertama-tama pihak tertanggung harus menyampaikan laporan bahwa terjadi kecelakaan yang menimpa kapal yang diasuransikan/dipertanggungkan, keterangan mana harus dikuatkan oleh syahbandar. Laporan kecelakaan tersebut di atas dilengkapi dengan dokumen-dokumen antara lain.

- a. Berita acara pemeriksaan nakhoda/perwira kapal oleh syahbandar tentang kecelakaan.
- b. Hasil survey syahbandar atas peristiwa yang bersangkutan.
- c. Dokumen-dokumen perjanjian pertanggungan (polis, kwitansi pembayaran premi).
- d. Dokumen-dokumen kapal.

Langkah kedua ialah memperhatikan syarat-syarat perjanjian bagaimana klausula-klausula dari polis yang bersangkutan. Hal itu juga akan menentukan pula sikap dari penanggung, apakah ia akan membayar tuntutan atau tidak; untuk itu penanggung dengan mempergunakan jasa surveyan mengadakan penelitian, apakah kecelakaan itu ditanggung oleh polis atau

tidak. Selanjutnya dengan adanya laporan dari surveyan tadi penanggung harus segera menentukan sikap, apakah ia menerima atau menolak tuntutan klaim dari tertanggung. Dalam hal ini peranan syah bandar dan Mahkamah Pelayaran sangatlah menentukan.

Adapun jangka waktu pengajuan klaim, biasanya ditempuh jarak waktu antara tiga sampai tujuh hari semenjak terjadinya kecelakaan. Secara internasional pengajuan klaim itu adalah tentu saja secepat mungkin dan harus diikuti bantuan para ahli. Dalam tahap terakhir pada penentuan besarnya ganti rugi, peranan surveyor sangatlah besar artinya, karena ia akan menentukan hal-hal sbb:

- a. membenarkan adanya kerusakan
- b. menentukan/memperkirakan sebab kecelakaan yang didasarkan pada *logbock* kapal dan bukti-bukti lain
- c. menganjurkan ganti rugi
- d. memperkirakan besarnya ongkos perbaikan
- e. menjaga dan melaporkan mengenai perbaikan
- f. mengesahkan kwitansi-kwitansi terakhir.

Bila tertanggung telah mendengar, walaupun tidak secara resmi, tentang kerugian atau kerusakan yang menimpa barang-barang yang dipertanggungkannya dan sedang berada dalam perjalanan, dia harus memberitahukan hal itu kepada brokernya, melalui siapa pertanggungannya telah ditutup. Selanjutnya broker akan melakukan satu dan lain tindakan yang

dirasa perlu untuk mengurus penggantian kerugian yang menjadi hak tertanggung.

Adapun kerugian yang mungkin diderita oleh barang pertanggungan dapat berupa:

a. *Total loss*, yaitu kerugian sepenuh nilai barang yang dipertanggungan.

Dalam hal ini dibedakan adanya dua kategori *total loss* yaitu *actual total loss* (atau *absolute total loss*) dan *constructive total loss*. *Actual Total Loss* terjadi bila barang yang dipertanggungan itu:

1. rusak atau hancur seluruhnya/musnah;
2. dirampas oleh suatu negara atau lainnya, tanpa dapat diminta kembali;
3. mengalami kerusakan sedemikian rupa sehingga barang pertanggungan itu kehilangan nilai dagangnya (lazimnya kerusakan yang besarnya lebih dari 75% dari nilai barang yang bersangkutan dapat dianggap sebagai *total loss*).

*Constructive Total Loss* terjadi kalau biaya perbaikan (reparasi) atas barang pertanggungan yang mengalami kerusakan itu, ditambah biaya-biaya untuk menyerahkan barang tersebut di pelabuhan tujuannya, akan melampaui nilai barang itu setibanya di pelabuhan tujuannya.

b. *Partial Loss* (*kerusakan sebagian*), yaitu kerusakan pada barang pertanggungan yang besarnya tidak lebih dari 75% dari nilai barang. Kapal yang dihantam badai dan terdampar/karam, menimbulkan kerugian *constructive total loss*".

Mengenai kerusakan sebagian ini kiranya tidak terdapat masalah yang khusus, hanyalah masalah nilai kerusakan itu apakah memang penilaian yang dibuat dapat disetujui oleh tertanggung, ataukah tertanggung merasa bahwa jumlah kerugian dinilai terlalu rendah (hal semacam ini jarang terjadi, karena penilaian tentang besar kecilnya kerugian lazimnya dibuat oleh ahli-ahli taksir yang bonafid).

Setiap persetujuan asuransi ditutup dengan tujuan untuk memberikan perlindungan kepada tertanggung terhadap kemungkinan kerugian yang terjadi atas kepentingannya. Undang-undang melarang penutupan asuransi yang bertujuan mencari keuntungan baik pada pihak tertanggung maupun penanggung. Tetapi kalau barang pertanggungan menderita kerusakan sedemikian besarnya sehingga waktu dan biaya untuk memperbaiki kerusakan itu terlalu besar, lebih mudah dan lebih efisien untuk melepaskan saja barang itu ke tangan penanggung dan sebagai gantinya tertanggung mendapat ganti rugi penuh seperti halnya kalau barang yang dipertanggungkan itu mengalami kerugian total loss. Kerusakan sebesar 75% atau-lebih yang terjadi atas barang yang dipertanggungkan memberi hak kepada tertanggung untuk mengabaikan barang tersebut, untuk mendapat pembayaran ganti rugi penuh.

Terhadap kerugian yang diderita oleh tertanggung, penanggung akan membayar ganti rugi kalau kerusakan atau kerugian atas barang yang dipertanggungkan terjadi dalam masa atau jangka waktu pertanggungan penanggung dan kerugian memang terjadi sesuai seperti disebut dalam polis yang bersangkutan.

Pada umumnya penanggung mulai menanggung risiko pertanggungan sejak muatan yang menjadi obyek dari pertanggungan itu, dimuat dalam kapal, atau sejak kapal menaikkan *ballast* bilamana obyek asuransi adalah kapal dan kapal itu berangkat dalam keadaan kosong (*in ballast*), ataukah sejak kapal: berangkat dari pelabuhan (yaitu dalam hal obyek pertanggungan adalah kapal yang berlayar membawa muatan).

Mengenai berakhirnya jangka waktu pertanggungan dapat dijelaskan bahwa resiko yang ditanggung oleh penanggung dinyatakan berakhir:

- a. Untuk Asuransi atas Kapal (*Hull Insurance*) 21 hari sesudah kapal tiba di pelabuhan tujuan (pelabuhan pembongkaran barang), atau lebih cepat dari waktu itu kalau pembongkaran diselesaikan lebih cepat dari 21 hari.
- b. Untuk Asuransi atas Barang (*Cargo Insurance*) 15 hari sesudah kapal tiba di pelabuhan tujuan, atau lebih cepat dari waktu itu kalau pembongkaran muatan diselesaikan lebih cepat dari 15 hari.

Dari kedua ketentuan tersebut di atas tampaklah bahwa batas waktu pertanggungan, di mana penanggung memikul risiko sebagaimana disebut dalam polis, disesuaikan dengan azas *ex tackle responsibility* sebagaimana diatur dalam *The Hague Rules*. Batas waktu ini sudah barang tentu boleh diperpanjang oleh penanggung, asal saja hal itu disebut dalam polis yang bersangkutan.

Dalam hal kapal menyinggahi pelabuhan darurat ataupun karena ada tindakan Pemerintah, batas waktu pertanggungan penanggung dapat diperpanjang seperlunya. Juga adalah lazim untuk menetapkan batas

pertanggung from warehouse to warehouse, dalam pengertian bahwa penanggung menanggung kerugian tertanggung mulai sejak barang-barang dimasukkan dalam gudang pelabuhan sebelum dimuat, sampai barang tersebut keluar dari gudang laut di pelabuhan tujuannya.

Jikalau batas waktu pertanggung sudah dilewati, sedangkan barang (obyek asuransi) belum sampai di pelabuhan tujuan karena kapal menyinggahi pelabuhan darurat, asuransi dianggap masih tetap berlaku sepanjang penyinggahan di pelabuhan darurat itu dilakukan atas dasar waktu keadaan yang memaksa. Dalam hal ini kapal dianggap melakukan suatu deviasi yang sah.

Jikalau perjalanan kapal diputuskan di tengah jalan karena suatu keadaan memaksa, risiko asuransi masih ditanggung terus sampai 15 hari (untuk asuransi kapal 21 hari) setelah tanggal pemutusan perjalanan atau lebih cepat kalau pembongkaran muatan kapal diselesaikan lebih cepat dari waktu itu.

Apabila dalam perjanjian pertanggung itu kemudian terjadi bencana atau kecelakaan yang menimpa atas barang-barang muatan yang dipertanggung, tertanggung diwajibkan melaporkan kepada perusahaan pertanggung mengenai kecelakaan atau bencana yang menimpa atas barang-barang yang dipertanggung.

Laporan kerusakan barang yang diajukan secepat-cepatnya setelah terjadi kecelakaan atau paling lama adalah 3 x 24 jam kejadian itu harus sudah dilaporkan.

Untuk menyelesaikan klaim itu penanggung harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Klaim terjadi masih dalam jangka waktu pertanggungan
- b. Premi sudah dibayar
- c. Memenuhi syarat-syarat atau kondisi polis
- d. Jangka waktu untuk melapor sudah dipenuhi
- e. Tidak ada unsur kesengajaan dalam terjadinya kecelakaan

Klausula-klausula yang terdapat dalam Insurance Cargo Clausa juga menyebutkan ketentuan-ketentuan mengenai pengajuan klaim sebagai berikut:

- a. Saat terjadi kerugian tertanggung diharuskan ada insurable interest (kepentingan).
- b. Tertanggung tetap dijamin atas kerugian yang terjadi sebelum polis dibuat, kecuali tertanggung telah mengetahui kerugian tersebut sebelumnya, sedang penanggung tidak tahu.<sup>10</sup>
- c. Jika akibat dari resiko yang dijamin oleh polis, perjalanan tidak dapat dilanjutkan, penanggung akan mengganti biaya-biaya yang wajar dikeluarkan untuk pembongkaran, penyimpanan dan meneruskan tujuan.

Apabila semua ketentuan di atas dipenuhi, maka pihak tertanggung juga harus menyediakan atau melengkapi dokumen untuk tuntutan kerugian yang meliputi:

- a. Polis asli dan deklarasinya.
- b. Laporan kecelakaan dari tertanggung.

---

<sup>10</sup>Wawancara dengan bapak Rachmad Wahyuhadi, Kepala cabang PT Asuransi Purna Artanugraha, tanggal 22 Maret 2009

- c. Laporan klaim termasuk besarnya kerugian dari tertanggung.
- d. Laporan hasil survey yang dilakukan oleh independent surveyor.
- e. *Except Bewijs* atau surat bukti kekurangan barang.
- f. *Claim Constatering Bewijs* atau nota kerusakan.
- g. *Bill of Lading* (B/L) atau konosemen atau surat bukti pengapalan.
- h. Packing List daripada barang-barang yang diangkut.
- i. Surat tuntutan tertanggung kepada maskapai pelayaran atau pengangkut beserta jawabannya.
- j. *Invoice asli*.
- k. Barang-barang bukti dan foto-foto kerusakan.

Tuntutan klaim tersebut diajukan kepada perusahaan pelayaran dan tindakannya untuk perusahaan asuransi setelah dokumen-dokumen itu dilengkapi, dan dari hasil survey pertanggungannya itu dapat diklaim, maka pihak penanggung akan membayar kerugian tersebut. Tetapi tidak selamanya klaim dapat dikabulkan. Adapun dasar dari penolakan klaim adalah:

- a. Daluwarsa.
- b. Keterangan yang tidak benar dari tertanggung.
- c. Dokumen-dokumen yang dibutuhkan tidak dipenuhi.

Dalam Pasal 643 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyebutkan bahwa penanggung dapat dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi dalam hal pertanggungannya barang-barang cair seperti anggur, brendi, minyak, madu, sirup, garam atau gula maka penanggung tak dapat diwajibkan mengganti kerugian yang diakibatkan karena bocor atau meleleh, kecuali bila

kerugian itu diakibatkan oleh penubrukan kapal, atau apabila kapal yang memuat barang-barang itu dibongkar atau dimuat lagi pada suatu pelabuhan darurat. Begitu pula halnya penanggung tidak diwajibkan membayar ganti rugi bilamana syarat-syarat polis mencantumkan ketentuan bahwa penanggung tidak dibebankan mengganti kerugian dari kecurian, kehilangan atau kekurangan berat dan sebagainya, resiko peperangan pun merupakan pengecualian yang lazim dicantumkan dalam polis pertanggungan pengangkutan laut.<sup>11</sup>

Dari uraian di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa ada dua syarat yang harus dipenuhi agar penanggung membayar ganti rugi, yaitu :

- a. Terjadinya peristiwa yang diperjanjikan.
- b. Adanya kerugian, dan tidak boleh ditimbulkan karena kesalahan, kesengajaan dan sifat alamiah dari barang itu sendiri.

### **C. Ganti Rugi antara Perjanjian dengan Pelaksanaannya**

PT. Asuransi Purna Artanugraha merupakan asuransi pertanggungan laut (*marine insurance*). Asuransi ini dimaksudkan untuk menanggung bahaya atas barang-barang terutama selama dalam pengangkutan di laut. PT. Asuransi Purna Artanugraha 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. Dengan kata lain, PT. Asuransi Purna

---

<sup>11</sup>Wawancara dengan bapak Rachmad Wahyuhadi, Kepala cabang PT Asuransi Purna Artanugraha, tanggal 22 Oktober 2008

Artanugraha dimaksudkan sebagai asuransi tentang bahaya laut, misalnya taufan, tenggelamnya kapal, kandas, tubrukan, kebakaran, perbuatan kekerasan pihak ketiga (*molest*), kelalaian nakhoda atau anak buah kapal dan sebagainya.

Dalam hubungannya dengan pertanggungjawaban asuransi terhadap kerusakan barang dalam pengangkutan di Laut di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terjadi suatu kasus sebagai berikut: beberapa orang tertanggung telah mengasuransikan barang yang hendak dikirim di suatu tempat, namun barang itu sesampainya di tempat yang dituju ditolak oleh pihak pemesan barang dikarenakan barang tersebut mengalami kerusakan akibat kelalaian dari pihak asuransi pengangkutan laut. Barang tersebut ditumpuk dan disatukan dengan barang yang mempunyai bobot sangat berat, sehingga barang tersebut menjadi cacat dan tidak utuh lagi.<sup>12</sup> Demikian pula kelalaian pihak asuransi pengangkutan laut yang pada waktu menurunkan barang terburu-buru, dari ketidak hati-hatian ini barang yang ada di dalam rusak sehingga pemesan barang menolak sebagian barang yang rusak dan hanya menerima barang yang masih utuh.<sup>13</sup>

Menerima kenyataan yang demikian, maka tertanggung mengklaim pihak asuransi atas kelalaiannya, namun ternyata penanggung tidak memberi ganti rugi dan sebagian tertanggung ada yang menerima ganti rugi, namun jumlah ganti rugi tidak sesuai dengan harga kerusakan barang

---

<sup>12</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Rozikin sebagai pihak yang mengasuransikan barang (tertanggung) pada tanggal 18 Maret 2009.

<sup>13</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Nurkolis sebagai pihak yang mengasuransikan barang (tertanggung) pada tanggal 17 Mei 2009

Dengan perkataan lain, seharusnya pihak tertanggung yang barangnya mengalami kerusakan diganti dengan layak namun dalam kenyataannya ada sejumlah tertanggung yang kecewa dengan pertanggungjawaban pihak asuransi dalam membayar ganti rugi. Kekecewaan itu disebabkan terkadang asuransi tidak memberi ganti rugi atau ganti ruginya tidak sebesar sebagaimana yang ada dalam isi perjanjian. Sebaliknya menurut keterangan dari pihak asuransi bahwa sebabnya asuransi tidak memberi ganti rugi atau ganti rugi tidak sesuai dengan apa yang tercantum dalam isi perjanjian adalah pertama, tertanggung dalam mengajukan klaim tidak disertai data-data yang lengkap. Kedua, tertanggung tidak memahami mengenai hal-hal yang tercantum di dalam polis.

Apabila kerusakan dan atau kerugian yang diderita tertanggung tidak menyimpang dari apa yang diperjanjikan maka penanggung akan memberikan ganti rugi sesuai nilai kerugian keuangan yang benar-benar diderita oleh tertanggung. Sebaliknya apabila kerugian tersebut disebabkan oleh hal-hal yang tidak dijamin di dalam polis, maka penanggung dapat menolak tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh tertanggung. Perusahaan asuransi tidak mutlak untuk membayar ganti rugi terhadap setiap kerusakan dan atau kerugian yang diderita oleh tertanggung. Penanggung mutlak akan memberikan ganti rugi kepada tertanggung apabila semua aspek tersebut tidak ada yang melanggar (dikecualikan) isi perjanjian, yaitu polis.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup>Wawancara dengan bapak Rachmad Wahyuhadi, Kepala cabang PT Asuransi Purna Artanugraha, tanggal 18 Maret 2009.