

BAB IV

ANALISIS

A. Analisis terhadap Tanggung Jawab Pihak Asuransi Pengangkutan Laut pada Asuransi PT. Purna Artanugraha Semarang

Dalam pertanggungan asuransi tidak ada yang mutlak terhadap penggantian kerugian atas harta benda yang dipertanggungkan. Perusahaan asuransi akan mengganti kerugian yang diderita oleh tertanggung sesuai dengan pokok-pokok yang diperjanjikan, dan tidak melanggar prinsip-prinsip asuransi, di antaranya :

- a. Prinsip *ut most good faith*, suatu prinsip bahwa pertanggungan asuransi harus didasari dengan i'tikad yang baik dari ke dua belah pihak. Tertanggung harus memberi informasi secara terbuka dan penanggung akan menjelaskan secara terbuka segala aspek mengenai polis asuransi. Apabila tertanggung ada niat yang tidak baik dalam mengasuransikan, maka bila terjadi kerugian (dan terbukti ada niat tidak baik) maka penanggung dapat menolak tuntutan ganti rugi tersebut.¹
- b. Prinsip *insurable interest*, suatu prinsip bahwa tertanggung mempunyai kepentingan keuangan terhadap barang atau harta benda yang akan diasuransikan. Apabila seseorang tidak mempunyai kepentingan keuangan terhadap suatu harta benda maka dia tidak dapat mengasuransikan.

¹Wawancara dengan Bapak Rachmad Wahyuhadi, Kepala cabang PT Asuransi Purna Artanugraha, tanggal 22 Oktober 2008

- c. Prinsip *subrogation*, suatu prinsip bahwa setelah penanggung membayar ganti rugi kepada tertanggung, maka secara otomatis penanggung memperoleh hak dari tertanggung untuk melakukan penuntutan kepada pihak lain.
- d. Prinsip-prinsip *proxima causa*, suatu prinsip bahwa penyebab kerugian adalah penyebab pertama, langsung dan paling efektif yang mempengaruhi kerugian yang terjadi.²

Bentuk perjanjian dalam asuransi adalah polis asuransi. Di dalam polis tersebut memuat segala aspek yang menjadi pokok perjanjian (contoh polis terlampir).

- a. Didalamnya mencakup hal-hal yang dijamin dan hal-hal yang tidak dijamin (dikecualikan dalam polis) oleh perusahaan asuransi.
- b. Hak dan kewajiban tertanggung dan penanggung
- c. Hal lainnya seperti perselisihan

Dengan demikian 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.

Dengan demikian bahwa perusahaan asuransi tidak mutlak untuk membayar ganti rugi terhadap setiap kerusakan dan atau kerugian yang

²Wawancara dengan bapak Rachmad Wahyuhadi, Kepala cabang PT Asuransi Purna Artanugraha, tanggal 22 Oktober 2008

diderita oleh tertanggung. Penanggung mutlak akan memberikan ganti rugi kepada tertanggung apabila semua aspek tersebut tidak ada yang melanggar (dikecualikan) isi perjanjian, yaitu polis.³

Apabila dikaji apa yang telah diutarakan oleh bapak Rachmad Wahyuhadi, Kepala cabang PT Asuransi Purna Artanugraha (ASPAN) Jalan Kijang Selatan Nomor 1 Semarang. Maka peneliti melihat bahwa ASPAN merupakan salah satu asuransi yang memiliki kredibilitas cukup baik. Hal itu dapat dimengerti karena pertanggungjawaban asuransi jika ada kerusakan barang dalam Pengangkutan Laut di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, maka pihak asuransi berupaya secara maksimal untuk memberi ganti rugi tanpa berusaha menghindar dari tanggung jawab. Hal itu asalkan pihak tertanggung memiliki itikad baik dan tidak punya niatan berlaku curang atau itikad buruk. Itulah sebabnya ASPAN merupakan salah satu asuransi yang banyak diminati tertanggung dalam upaya menghindari risiko kerusakan barang.

Meskipun pihak ASPAN dalam keterangannya pada peneliti tidak menggunakan sistem pertanggungjawaban mutlak tapi sejauh ini belum pernah pihak ASPAN lari dari tanggung jawab dalam memberi ganti rugi terhadap kerusakan barang dalam Pengangkutan Laut di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Bahkan menurut bapak Rachmad Wahyuhadi, Kepala cabang PT Asuransi Purna Artanugraha (ASPAN) bahwa ada tertanggung

³Wawancara dengan bapak Rachmad Wahyuhadi, Kepala cabang PT Asuransi Purna Artanugraha, tanggal 22 Maret 2009.

yang beritikad curang namun pihak ASPAN tetap menggunakan perasangka baik. Hal itu ia lakukan agar bertanggung jangan sampai ada yang kecewa.

Dari sini tampaklah bahwa pertanggungjawaban pihak penanggung terhadap kerusakan barang dalam Pengangkutan Laut di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sesuai dengan prinsip-prinsip dan bahaya-bahaya yang menjadi tanggung jawab penanggung dalam perjanjian asuransi laut. Dengan kata lain pertanggungjawaban pihak penanggung terhadap kerusakan barang dalam Pengangkutan Laut di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sesuai dengan ketentuan Pasal 637, 699, 701, 624, 627, 630 KUHD.

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.⁴ Dalam pelayaran kapal di laut dapat dialami berbagai macam bahaya dan risiko terhadap kapal dan muatannya. Untuk memungkinkan penutupan kontrak pertanggungangan 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:

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

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.⁵

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.

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.

⁵Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta: Cendana Press, 1979, hlm. 172

- 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.⁶

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 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.⁷

⁶R. Subekti dan R. Citrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*, Jakarta: PT Pradnya Paramita, 1986, hlm. 194

⁷Abdulkadir Muhammad, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1999, hlm. 158

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 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 tertanggung 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).⁸

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.

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

⁸*Ibid.*, hlm. 159

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 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:⁹

1. *Total loss*, yaitu kerugian karena lenyap seluruhnya, jadi lenyap secara keseluruhan dapat terdiri dari:
 2. *Actual total loss*, mungkin apabila kapal dan muatannya secara fisik lenyap seluruhnya.
 3. *Constructive total loss*, mungkin apabila kapal dan muatannya kehilangan seluruh sifatnya semula, sekalipun secara fisik tidak rusak.
 4. *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

⁹Sri Redjeki Hartono, *Hukum Dagang: Asuransi dan Hukum Asuransi*, Semarang: IKIP Semarang Press, 1985, hlm. 123

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.

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 penolongan 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;

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*.¹⁰

B. Analisis Hukum Islam tentang 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 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

¹⁰Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Bandung: Sumur Bandung, 1991, hlm. 190 - 192

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

Pasal 624 KUH Dagang:

"Dalam hal pertanggung jawaban 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 pertanggung jawaban 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 dipertanggung jawaban itu sampai di tempat dan barang-barang dagangan yang berakhir telah selesai dibongkarnya.

Pasal 626 KUH Dagang :

"Dalam halnya sebuah kapal dipertanggung jawaban 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 dipertanggungjawabkan itu adalah barang-barang dagangan atau barang-barang lainnya, maka bahaya mulai berjalan atas tanggungan si yang penanggungjawab 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 dipertanggungjawabkan akan selesai dibongkar di tempat tersebut dan ditempatkan di tepi laut".

Pasal 628 KUH Dagang :

"Apabila yang dipertanggungjawabkan 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 bertanggungjawab 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 pertanggungjawabkan 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 pertanggungjawabkan 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 pertanggungjawabkan laut. Keadaan tersebut tentu saja akan mengikat para pihak.

Berdasarkan hasil wawancara bahwa menurut keterangan bapak Rachmad Wahyuhadi, Kepala cabang PT Asuransi Purna Artanugraha, bahwa prosedur dalam memberikan ganti rugi sebagai berikut:

1. Prosedur tertanggung dalam melakukan tuntutan kerugian sudah ada dalam *wording* polis asuransi
2. Kewajiban apa saja yang harus segera dilakukan oleh tertanggung apabila terjadi kerugian, di antaranya:
 - a. Membuat kronologis mengenai kerusakan /akerugian
 - b. Membuat surat tuntutan kepada penanggung yang berisi mengenai jumlah kerugian yang diderita.
 - c. Melampirkan dokumen-dokumen seperti, polis asli, B/L, Invoice, CCB
 - d. Penanggung akan meneliti sendiri dan atau dapat menunjuk *Independent Loss Adjuster* untuk menginvestigasi kerusakan /kerugian tersebut.
 - e. Penanggung akan memberikan konfirmasi tuntutan diterima dengan nilai ganti rugi, atau menolak tuntutan tersebut.
 - f. Bila tuntutan diterima (*claimable*) dan tertanggung setuju dengan jumlah ganti rugi yang disampaikan, maka penanggung akan membuat surat subrogasi yang harus ditandatangani oleh tertanggung.

g. Penanggung melakukan pembayaran ganti rugi kepada tertanggung.¹¹

PT. Asuransi Purna Artanugraha merupakan asuransi pertanggungansian 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 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

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

barang tersebut menjadi cacat dan tidak utuh lagi.¹² 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.¹³

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

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.

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

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

Menurut bapak Rachmad Wahyuhadi, Kepala cabang PT Asuransi Purna Artanugraha bahwa 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.¹⁴

Berdasarkan keterangan tersebut dapatlah diperjelas, bahwa sebabnya pihak asuransi membayar ganti rugi yang tidak sesuai antara perjanjian dengan pelaksanaannya di Asuransi Pengangkutan Laut Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah

Pertama, kerugian tertanggung disebabkan oleh hal-hal yang tidak dijamin di dalam polis, maka penanggung dapat menolak tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh tertanggung; **kedua**, tertanggung berbuat curang; **ketiga**, tertanggung dalam mengajukan klaim tidak disertai data-data yang lengkap. **Keempat**, tertanggung tidak memahami mengenai hal-hal yang tercantum di dalam polis

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

Apabila semua sistem dan mekanisme asuransi pengangkutan laut ditinjau dari hukum islam sangatlah tidak sesuai karna asuransi dalam hukum islam prinsipnya adalah tolong menolong. Asuransi dalam bahasa Arab dikenal dengan istilah At-ta'min yang artinya memberi 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.

Menurut Afzalur Rahman, kontrak asuransi adalah suatu kontrak antara dua pihak, penanggung asuransi dengan yang di asuransikan. 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 dibayarkan.

Ahli fiqih 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 kesusahan.

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

Musthofa Ahmad az-Zarqa memaknai asuransi adalah sebagai sesuatu cara atau metode untuk memelihara manusia dalam menghindari resiko (ancaman) bahaya yang beragam yang akan terjadi dalam hidupnya, dalam kegiatan hidupnya, atau dalam aktivitas ekonominya. Ia berpendapat, bahwa sistem asuransi adalah sistem ta’awun dan tadhmun yang bertujuan untuk menutupi kerugian peristiwa-peristiwa atau musibah tersebut. Penggantian tersebut berasal dari premi mereka.