



**TANGGUNG JAWAB PENANGGUNG TERHADAP KLAIM
TERTANGGUNG DALAM PELAKSANAAN ASURANSI *MARINE HULL
AND MACHINERY***

Marhara Novi F N*, Rinitami Njatrijani, Aminah
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : fransiscahara@gmail.com

Abstrak

Peningkatan aktivitas di laut meningkatkan risiko yang dapat terjadi pada kapal. Risiko adalah suatu kejadian yang tidak terduga sebelumnya yang terjadi secara tiba-tiba yang menimbulkan kerugian yang dapat dihindari dengan asuransi. Asuransi yang diperuntukkan bagi kapal adalah asuransi *Marine Hull and Machinery*. Salah satu perusahaan asuransi yang menawarkan produk asuransi ini adalah PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia. Pelaksanaan asuransi *Marine Hull and Machinery* sendiri tidak terlepas dari adanya potensi timbulnya pelanggaran hukum dimana seringkali pengalihan risiko dengan asuransi yang ditujukan untuk mengurangi adanya kerugian akibat suatu kejadian yang tidak terduga tetapi malah menimbulkan suatu masalah yang diakibatkan pelaksanaan asuransi tersebut tidak sesuai dengan aturan-aturan yang mengaturnya. Permasalahan yang diangkat dalam jurnal hukum ini adalah bagaimana tanggung jawab penanggung terhadap klaim dalam asuransi *Marine Hull and Machinery*, bagaimanakah penyelesaian dalam hal munculnya klaim dari tertanggung dalam asuransi *Marine Hull and Machinery* serta hambatan yang ditemui dalam hal pemenuhan hak-hak tertanggung dalam asuransi *Marine Hull and Machinery*. Dimana permasalahan-permasalahan tersebut akan dibahas menggunakan prinsip-prinsip asuransi yang diatur di dalam KUHPerdara, KUHD, dan Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian dan peraturan-peraturan lain yang mengatur mengenai asuransi di Indonesia.

Kata Kunci : Tanggung Jawab, Penanggung, Klaim Tertanggung, Asuransi *Marine Hull and Machinery*.

Abstract

Increased activity in the sea increases the risk that may occur on the ship. Risk is an event that unforeseen happens suddenly incur losses that can be avoided with insurance. Insurance is intended for ships Marine Hull and Machinery insurance. One of the insurance companies that offer this insurance product is PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia. Implementation of Insurance Marine Hull and Machinery itself is inseparable from the existence of any potential violations of the law where there is often risk transfer to insurance aimed at reducing their losses due to an unforeseen occurrence, but instead raises an issue that caused the implementation of such insurance is not in accordance with the rules set. Issues raised in legal journals is how the responsibility of the insurer to the insurance claims Marine Hull and Machinery, how the settlement in terms of the emergence of the claims of the insured in the insurance Marine Hull and Machinery and obstacles encountered in the enjoyment of the rights of the insured in the insurance Marine Hull and Machinery. Where these issues will be discussed using insurance principles set out in the Civil Code, Commercial code, and Law No. 40 of 2014 on Insurance and other regulations governing the insurance in Indonesia.

Keywords: Responsibility , Insurer , Insured Claims , Marine Hull and Machinery Insurance.



I. PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara maritim terbesar di dunia, yang 2/3 wilayahnya merupakan wilayah laut selain sebagai Negara maritim Indonesia juga dikenal sebagai Negara kepulauan terbesar didunia, antara pulau satu dengan pulau lainnya dipisahkan oleh laut. Sejak zaman dahulu pelayaran dan perdagangan antar pulau telah berkembang dengan menggunakan berbagai macam tipe perahu tradisional. Laut dijadikan sarana dalam memenuhi kebutuhan hidup dan sumber mata pencaharian, laut dalam hal ini menjadi suatu yang sangat penting sejak zaman dahulu. Konsekuensi dari sifat maritim yang dimiliki oleh Indonesia itu sendiri lebih mengarah pada terwujudnya aktivitas pelayaran di wilayah Indonesia. Dalam kalimat ini bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan dalam membangun perekonomian akan senantiasa dilandasi oleh aktivitas pelayaran yang bertujuan untuk pertumbuhan dan perkembangan perekonomian Indonesia atau perdagangan pada khususnya.

Aktivitas dilaut tentunya tidak dapat lepas dari moda transportasi yang dapat digunakan di laut itu sendiri yaitu kapal. Kapal laut merupakan alat penopang utama segala aktivitas yang dapat dilakukan di laut dimana banyak sekali jumlah dan jenis kapal laut yang digunakan untuk berbagai tujuan baik privat maupun komersil. Peningkatan aktivitas dilaut sendiri juga sudah pasti meningkatkan risiko yang dapat

terjadi pada aktivitas di laut tersebut terutama risiko yang dapat dialami oleh kapal sebagai moda transportasi utama yang digunakan untuk menjalankan aktivitas di laut. Risiko adalah suatu kejadian yang tidak terduga sebelumnya yang terjadi secara tiba-tiba yang menimbulkan kerugian. Risiko yang timbul tersebut juga dapat muncul kapan saja dan memiliki banyak faktor pemicu yang tidak terduga dan dapat menimbulkan kerugian yang besar sehingga risiko ini haruslah menjadi perhatian dari para pelaku usaha atau individu-individu yang bergerak di bidang aktivitas laut. Hal inilah yang menjadi dasar dari para pelaku usaha ataupun pihak individu berpikir untuk mengatasi risiko tersebut. Upaya yang dapat dilakukan oleh manusia dalam mengatasi suatu risiko adalah¹ :

1. Menghindari (*avoidance*), seseorang yang menjauh atau menghindar dari suatu pekerjaan, suatu benda yang penuh mengandung risiko, berarti dia berusaha menghindari risiko itu sendiri. Atau berbuat atau tidak berbuat sesuatu agar tidak mendapat kerugian.
2. Mencegah (*prevention*), dengan cara mencegah, suatu risiko mungkin akan teratasi sehingga beberapa akibat yang jelek yang tidak dikendaki akan dapat dihindari. Atau mengadakan tindakan tertentu dengan tujuan paling tidak mengurangi kerugian.

¹ Sentosa Sembiring, 2014, *Hukum Asuransi*, Bandung, Nuansa aulia, halaman 4.



3. Mengalihkan (*transfer*), dengan model ini, yakni cara mengalihkan risiko dikandung pengertian bahwa seseorang yang menghadapi risiko meminta kepada orang lain untuk menerima risiko tersebut. Pengalihan risiko dilakukan dengan suatu perjanjian. Termasuk dalam pengertian ini pertanggung jawaban (asuransi). Atau kemungkinan buruk yang menyimpannya dapat dialihkan kepada pihak lain.
4. Menerima (*assumption or retention*), Dengan model ini berarti seseorang sudah pasrah saja terhadap risiko yang ia akan tanggung. Hal ini bisa terjadi, karena bila suatu risiko yang ia akan tanggung. Hal ini bisa terjadi, karena bila suatu risiko yang dihadapi oleh seseorang diperkirakan tidak begitu besar atau jika usaha-usaha untuk menghindari, mencegah, mengalihkan diperhitungkan lebih besar keuntungannya maka orang akan menghadapi risiko tersebut.

Metode yang paling banyak dijumpai dalam penanganan risiko adalah dengan cara pengalihan risiko kepada pihak lain dikarenakan sifat alami dari manusia untuk merasa khawatir akan segala sesuatu yang terjadi di dalam kehidupannya. Rasa khawatir terhadap suatu keadaan yang tidak pasti yang dapat menimbulkan suatu kerugian menjadikan seseorang mencari suatu cara untuk dapat menangani risiko terhadap ketidakpastian tersebut agar ketidakpastian tersebut tidak menimbulkan dampak berarti dan dapat dapat menimbulkan ancaman

kerugian bagi seseorang dan kehidupannya. Salah satu cara penanganan risiko yang dapat digunakan adalah dengan mengalihkan risiko yaitu dengan mengikatkan perjanjian asuransi dengan pihak asuransi.

Pengalihan risiko melalui perjanjian asuransi di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 40 tahun 2014 tentang perasuransian dan juga di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Dimana menurut Pasal 246 KUHD mengatakan bahwa :

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

Sedangkan di dalam Undang-Undang Nomor 40 tahun 2014 tentang perasuransian memberikan definisi asuransi sebagai berikut:

“Asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk:

a. memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau pemegang polis



karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti; atau

b. memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.”

Dalam suatu pelayaran sebuah kapal tidak dapat dijamin bahwa kapal tersebut terbebas dari suatu risiko yang dapat terjadi secara tidak terduga yang dapat menimbulkan kerugian bagi pemilik kapal, oleh karena itu salah satu cara yang digunakan dalam menangani risiko tersebut adalah mengasuransikan kapal tersebut, asuransi yang dapat digunakan pada kapal laut adalah asuransi *Marine Hull and Machinery*. Asuransi ini adalah asuransi yang memberikan jaminan kerusakan atau kerugian terhadap kapal, mesin dan perlengkapannya dari bahaya laut (*perils of the sea*) dan risiko pelayaran (*navigational perils*). Asuransi ini merupakan asuransi utama dalam asuransi kapal dikarenakan berhubungan langsung dengan fisik sebuah kapal yang merupakan bagian paling vital, tetapi ada beberapa pertanggungan tambahan yang dapat ditutup pertanggungannya berdasarkan dari harga pertanggungan *hull and machinery* diantaranya adalah *intangible loss* atau kerugian abstrak yang mengakomodir kehilangan penghasilan atau kehilangan kemampuan untuk memperoleh penghasilan dikarenakan tidak dapat beroperasinya kapal.

Pengalihan risiko yang dilakukan oleh pemilik kapal melalui perjanjian asuransi bertujuan untuk menjamin kepentingannya terhadap kerugian yang dapat timbul atas ketidakpastian keadaan yang sewaktu-waktu dapat menimpa kapalnya, oleh karena itu perusahaan asuransi sebagai lembaga pengalihan risiko atau pihak yang menerima risiko harus dapat memberikan perlindungan serta rasa aman kepada pemilik kapal yang telah mengikatkan diri dengan perusahaan asuransi tersebut. Perusahaan asuransi harus dapat memberikan perlindungan terhadap kepentingan tertanggung yang telah mengikatkan diri melalui perjanjian dengan perusahaan asuransi. Perjanjian asuransi yang dilakukan oleh penanggung dan tertanggung menimbulkan hubungan hukum antara tertanggung dan penanggung yang tertuang dalam polis yang mengatur mengenai hal-hal yang diperjanjikan antara kedua belah pihak mulai dari besar jumlah pertanggungan sampai kepada masalah klaim dan penyelesaian klaim. Dalam menjalankan tugasnya sebagai lembaga pengalihan risiko atau pihak yang menerima pengalihan risiko tidak luput dapat menghadapi masalah banyak potensi konflik yang dapat terjadi dalam asuransi ini karena prosesnya yang cenderung panjang dan melibatkan banyak pihak. Ditambah lagi, polis dan hukum yang digunakan dalam penyelesaian klaim lebih banyak mengacu pada hukum dan kebiasaan internasional. Proses klaim dalam asuransi *Marine Hull and Machinery* juga tidak mudah dan sederhana.



Penelitian ini dilakukan mengingat besarnya kemungkinan terjadi musibah atau bencana yang dapat menimpa sebuah kapal pada saat kapal melakukan pelayaran dan jumlah kerugian yang dapat ditimbulkan juga sangat besar. Oleh karena itu dibutuhkan pengetahuan mengenai penyelesaian klaim asuransi *Marine Hull and Machinery*, karena seringkali tertanggung yang mengikatkan dirinya pada perjanjian asuransi ini kurang memahami hak-hak yang seharusnya diperoleh sebagai seorang tertanggung dalam perjanjian asuransi *Marine Hull and Machinery*, dan juga kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhinya agar dapat memperoleh haknya tersebut termasuk dalam hal mengajukan klaim kepada pihak penanggung. Berdasarkan uraian di atas, maka menarik untuk dikaji lebih lanjut dalam bentuk skripsi dengan judul **“Tanggung Jawab Penanggung Terhadap Klaim Tertanggung dalam Pelaksanaan Asuransi *Marine Hull and Machinery*.”**

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah tanggung jawab penanggung terhadap klaim dalam asuransi *Marine Hull and Machinery* ?
2. Bagaimanakah penyelesaian dalam hal munculnya klaim dari tertanggung dalam asuransi *Marine Hull and Machinery*?
3. Bagaimanakah hambatan yang ditemui dalam hal pemenuhan hak-hak tertanggung dalam

asuransi *Marine Hull and Machinery*?

Adapun tujuan yang akan dicapai dengan adanya penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan asuransi *Marine Hull and Machinery* serta tanggung jawab penanggung.
2. Untuk mengetahui dasar-dasar pertimbangan dalam proses penyelesaian klaim terhadap tertanggung dalam asuransi *Marine Hull and Machinery*.
3. Untuk mengetahui hambatan-hambatan yang ditemui dalam hal pemenuhan hak-hak tertanggung dalam asuransi *Marine Hull and Machinery*.

II. METODE

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis empiris. Metode pendekatan yuridis empiris yaitu suatu cara prosedur yang digunakan untuk memecahkan masalah penelitian dengan meneliti data sekunder terlebih dahulu untuk kemudian dilanjutkan dengan mengadakan penelitian terhadap data primer di lapangan.²

Pendekatan yuridis dalam penelitian ini dimaksudkan bahwa penelitian ini ditinjau dari sudut ilmu hukum perdata dan peraturan-peraturan tertulis lainnya yang berhubungan dengan pelaksanaan kegiatan asuransi *Marine Hull and*

² Soerjono Soekanto, 1982, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta, UI Press, halaman 42.



Machinery. Sedangkan yang dimaksud dengan pendekatan empiris adalah penelitian yang bertujuan untuk memperoleh pengetahuan empiris tentang hubungan dan pengaruh hukum sebagai alat untuk mengatur masyarakat dengan melakukan penelitian langsung terhadap subyek penelitian sebagai data primer tempat memperoleh data sebagai sumber pertama.

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah bersifat deskriptif analitis yaitu penelitian yang berdasarkan teori atau konsep yang bersifat umum, kemudian diaplikasikan untuk menjelaskan tentang seperangkat data atau menunjukkan komparasi atau hubungan seperangkat data lain.³

Deskriptif maksudnya adalah penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran secara rinci, sistematis, dan menyeluruh mengenai segala sesuatu yang berkaitan dengan asuransi secara umum maupun asuransi *Marine Hull and Machinery* secara khusus.

Sedangkan analisis maksudnya adalah mengelompokkan, menghubungkan, membandingkan dan memberikan makna pada tanggung jawab lembaga asuransi dalam pemberian asuransi *Marine Hull and Machinery* di Indonesia. Penelitian ini ditujukan untuk mengetahui bagaimana keadaan yang

ada dalam praktek atau kenyataan di lapangan yang kemudian diadakan analisa menggunakan teori-teori hukum yang ada sebagai media untuk menganalisis realitas atau kenyataan di lapangan tersebut.

Bila digolongkan sebenarnya penelitian ini merupakan gabungan antara observasi lapangan dan studi pustaka. Sedangkan dalam mencari dan mengumpulkan data-data yang ada difokuskan pada pokok-pokok permasalahan yang ada, supaya dalam penelitian ini tidak terjadi penyimpangan dan kekaburan dalam pembahasan, atau dengan kata lain akurat.

Adapun data-data yang dikumpulkan oleh penulis dalam penelitian ini adalah :

1. Data primer

Data Primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumber pertama⁴. Pengumpulan data primer dalam penelitian ini diperoleh melalui interview (wawancara). Yaitu wawancara langsung terhadap subyek penelitian. Wawancara dilakukan dengan bebas terpimpin, yaitu peneliti mempersiapkan daftar pertanyaan terlebih dahulu sebelum wawancara dilakukan, tetapi tidak menutup kemungkinan untuk mengembangkan pertanyaan menjadi lebih luas dari apa yang ada dalam daftar pertanyaan. Dalam penelitian ini wawancara akan dilakukan dengan staff dari perusahaan asuransi PT. Tugu Pratama Indonesia dimana penelitian ini dilaksanakan. PT Tugu

³ Bambang Sunggono, 2003, *Metodologi Penelitian hukum*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada halaman 38-39

⁴ Amiruddin dan Zainal Asikin, 2005, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, PT. Jakarta Grafindo Persada, halaman 30.



Pratama Indonesia dipilih menjadi subjek penelitian dikarenakan perusahaan tersebut merupakan salah satu perusahaan asuransi yang telah berpengalaman di bidang *Marine Hull and Machinery*. Adapun staff yang menjadi responden dalam wawancara ini adalah:

- a. Ibu Luki Lestiowati berkedudukan sebagai *Cargo & Hull Underwriter Departement head*
- b. Bapak Sudimin. M. Saputro berkedudukan sebagai *Senior Claim Controller - Marine Claim Departement*

2. Data sekunder

Data sekunder diperoleh dengan cara studi kepustakaan, yaitu mengumpulkan, menyeleksi dan meneliti peraturan perundang-undangan, buku-buku, teori-teori sarjana, serta sumber bacaan yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, termasuk data yang diperoleh dari objek penelitian.

Pengolahan dan analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan metode analisis normatif kualitatif yaitu proses analisa terhadap data yang terdiri dari kata-kata yang dapat ditafsirkan, yaitu data yang diperoleh di lapangan dalam bentuk tulisan dan segera dianalisa.⁵ Secara sederhana analisis data ini disebut sebagai kegiatan memberikan telaah, dalam arti dapat dilakukan dengan menentang, mengkritik, mendukung, menambat atau memberikan komentar dan kemudian membuat kesimpulan terhadap hasil penelitian dengan hasil

pemikiran sendiri dan bantuan teori yang telah dikuasainya.⁶ Apa yang dinyatakan oleh responden secara tertulis atau lisan, dan juga perilakunya yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh.⁷ Dalam metode kualitatif tidak perlu diperhitungkan jumlah data yang dianalisa, melainkan memperhitungkan data dari kemampuannya mewakili keadaan yang nyata dalam kehidupan sehari-hari.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Penanggung Terhadap Klaim Dalam Asuransi *Marine Hull And Machinery*

A.1. Gambaran Umum PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia⁸

PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia adalah salah satu perusahaan asuransi di Indonesia yang berkantor pusat Wisma Tugu I Jalan H.R. Rasuna Said kav 8-9, Jakarta, Indonesia 12920.

PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia adalah salah satu perusahaan asuransi umum terbesar di Indonesia berdiri sejak 25 November 1981.

⁶Mukti Fajar Nur Dewata dan Yulianto Achmad, 2013, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, halaman 183.

⁷ Soerjono Soekanto, *Op.cit*, hal. 250

⁸PT. Tugu Pratama Indonesia, *Company Profile*, tersedia: <http://www.tugu.com>, diakses pada tanggal 2 Maret 2016, pukul 18.01 WIB.

⁵S. Nasution, 2013, *Metode Penelitian Naturalistik kualitatif*, Bandung, Tarsito, 1968), hal. 129



Setelah berdiri selama lebih dari 34 tahun dan dalam 34 tahun itu pulalah PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia berusaha terus berinovasi dan melebarkan sayapnya dengan mengeluarkan jenis-jenis asuransi lain diluar asuransi *Oil & Gas* yang merupakan produk andalan dan merupakan produk pertama dari PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia sendiri.

Melalui dukungan struktur keuangan yang solid, tenaga ahli professional, serta jaringan yang luas baik di dalam maupun di luar negeri, kini PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia bertransformasi menjadi salah satu *pioneer* terdepan dalam bisnis asuransi minyak dan gas. PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia menangani sejumlah klien besar baik dalam maupun luar negeri, khususnya PT. Pertamina (persero) dan afiliasinya serta para Kontraktor Kontrak Kerja Sama (KKKS) hingga korporasi besar yang memiliki *high business portofolio*.

Setelah pendiriannya demi meningkatkan kualitas pelayanan perusahaan dan mengikuti perkembangan pasar kini PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia tidak hanya memberikan layanan asuransi *Oil & Gas* tetapi juga asuransi penerbangan, asuransi kredit, asuransi pengangkutan, **rangka kapal (*Hull and Machinery Insurance*)**, asuransi kendaraan, asuransi kesehatan hingga asuransi kebakaran dan juga asuransi properti baik asuransi yang berbasis konvensional maupun yang berbasis syariah. Sehingga klien dari PT.

Asuransi Tugu Pratama Indonesia bukan lagi hanya dari lingkungan Pertamina Group tetapi juga Non Pertamina.

A.2. Deskripsi objek penelitian

Objek Penelitian dalam pembahasan ini adalah sebuah klaim asuransi *Marine Hull and Machinery* yang terjadi dalam suatu perjanjian pertanggunggunaan antara PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia dengan PT. P (Persero). Dimana PT. P (Persero) melakukan penutupan asuransi dengan alasan untuk mengalihkan kerugian yang dapat dideritanya sewaktu-waktu akibat situasi yang tidak menentu.

Objek Pertanggunggunaan adalah sebuah kapal yaitu kapal MT.K yang adalah sebuah kapal tanker yang dibuat pada tahun 1998. Perjanjian pertanggunggunaan ditutup kemudian diikuti dengan terbitnya polis atas objek pertanggunggunaan dengan nomor polis PPH1100007 dimana merupakan polis dari suatu pertanggunggunaan yang ditutup berdasarkan waktu yang telah ditentukan (*time policy*), waktu yang ditentukan atau tertera di dalam polis adalah tenggang waktu diantara tanggal 1 Januari 2011 sampai dengan tanggal 31 Desember 2012 dengan nilai pertanggunggunaan sebesar USD 8,850,000 dengan perjanjian nilai risiko sendiri (*deductible*) sebesar USD 50,000. Polis yang ditutup adalah berupa *Institute Time Clauses Hulls 1/10/83 (clause 280)*.

Peristiwa yang menyebabkan terjadinya *evenement* dapat dipaparkan sebagai berikut peristiwa yang menimbulkan kerugian tersebut



dimulai saat kapal MT. K sampai dan melepas jangkar di Balikpapan, Kalimantan Timur pada tanggal 30 November 2012 dengan membawa muatan (*cargo*) berupa bahan bakar minyak dari Cilacap. Pada tanggal 1 Desember 2012 terdengar bunyi keras yang berasal dari mesin bantu no. 2 (*no.2 auxiliary engine*) yang kemudian menyebabkan mesin tersebut berhenti bekerja, dan setelah dilakukan pengecekan oleh *crew* kapal ternyata terdapat kerusakan pada mesin tersebut dan ditemukan kerusakan berat pada beberapa bagian mesin yaitu pada bagian *connecting rod, cylinder block, cylinder liner, rocker arm inlet valve, etc.*

A.3. Tanggung Jawab Penanggung Terhadap Klaim Tertanggung Dalam Asuransi *Marine Hull And Machinery*

Asuransi *Marine Hull And Machinery* adalah salah satu dari jenis asuransi kerugian, yang merupakan perjanjian pertanggungan yang meng-cover lambung dan juga mesin dari kapal laut. Melihat dari adanya perjanjian kerjasama mengenai penutupan asuransi tersebut maka sudah seharusnya perjanjian tersebut memenuhi ketentuan Pasal 1320 KUHPerdara mengenai syarat sahnya suatu perjanjian yaitu:⁹

1. Sepakat mereka yang mengikatkan diri.
Perjanjian asuransi dilakukan dengan kehendak dari kedua belah

pihak tanpa adanya paksaan dan kedua belah pihak mempunyai kehendak yang saling mengisi atau dengan kata lain kedua belah pihak menghendaki apa yang mereka sepakati. Hal ini dapat dibuktikan dengan penandatanganan polis sebagai akta perjanjian yang dilakukan karena kedua belah pihak telah menyepakati apa yang diperjanjikan dan tidak merasa dirugikan dengan apa yang telah disepakati.

2. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian atau perikatan
Kedua belah pihak harus cakap dalam melakukan perjanjian hal ini diatur di dalam Pasal 1329 KUHPerdara dan seseorang dikatakan cakap apabila ia tidak termasuk dalam kategori tak cakap yang diatur di dalam Pasal 1330 KUHPerdara yang dikatakan tidak cakap adalah:

1. Orang-orang yang belum dewasa
2. Orang yang berada di bawah pengampuan.

Kedua belah pihak adalah subjek hukum berupa badan hukum yaitu PT.P (Persero) sebagai tertanggung dan PT. Asuransi Pratama Indonesia sebagai penanggung yang oleh karena itu bertindak dengan diwakili oleh seseorang yang bertindak atas nama badan hukum tersebut atau ditunjuk oleh badan hukum tersebut jadi pada perjanjian tersebut kedua belah pihak diwakili oleh orang yang berwenang dan kompeten dalam melakukan perjanjian tersebut dan bertindak sebagai wakil dari para pihak.

⁹ Achmad Busro, 2011, *Hukum Perikatan berdasar Buku III KUHPerdara*, Yogyakarta, Pohon Cahaya, halaman 106.



3. Suatu hal tertentu

Objek dalam perjanjian asuransi antara tertanggung yaitu PT. P (Persero) dengan penanggung PT. Tugu Pratama Indonesia berupa sebuah kapal tanker yaitu MT. K, adalah merupakan barang yang memiliki nilai ekonomis, dimana jumlah pertanggungan yaitu sebesar USD. 8,850,000.00 merupakan nilai yang ditutup dengan salah satu pertimbangan yaitu harga kapal dan kerusakan – kerusakan yang dapat diderita oleh objek pertanggungan dapat dinilai dengan harga atau nilai tertentu.

4. Sebab yang halal

Tujuan dari perjanjian asuransi yang dilakukan oleh tertanggung yaitu PT. P (Persero) dengan penanggung PT. Tugu Pratama Indonesia adalah untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tentu. Dimana tujuan dari perjanjian ini tidak bertentangan dengan undang-undang yang berlaku dan tidak berlawanan dengan kesusilaan dan ketertiban umum.

Selain unsur-unsur dari perjanjian tersebut terdapat asas yang menjadikan perjanjian asuransi lebih khusus dibandingkan dengan perjanjian pada umumnya adalah adanya asas-asas khusus yang diterapkan pada suatu perjanjian asuransi, dimana asas-asas ini harus mutlak dipenuhi oleh para pihak yang mengikatkan diri di dalam

sebuah perjanjian asuransi yaitu yang terdapat di dalam Buku I Bab IX KUHD:¹⁰

1. Asas indemnititas

adalah suatu asas utama dalam perjanjian asuransi, karena merupakan asas yang mendasari mekanisme kerja dan memberikan arah tujuan dari perjanjian asuransi itu sendiri (khusus untuk asuransi kerugian). Perjanjian asuransi mempunyai tujuan utama dan spesifik ialah memberikan suatu ganti kerugian kepada pihak tertanggung oleh pihak penanggung. Pengertian kerugian itu tidak boleh menyebabkan posisi keuangan pihak tertanggung menjadi lebih diuntungkan dari posisi sebelum menderita kerugian.

Perjanjian asuransi antara tertanggung yaitu PT. P (Persero) dengan penanggung PT. Tugu Pratama Indonesia dilakukan atas dasar memberikan ganti kerugian kepada pihak tertanggung dimana penggantian kerugian tersebut adalah untuk mengembalikan posisi si tertanggung seperti sebelum terjadi kerugian dan tidak dalam posisi yang lebih menguntungkan daripada saat sebelum terjadinya kerugian.

2. Asas kepentingan / *Principle of insurable Interest*

Kepentingan yang dapat diasuransikan merupakan asas utama kedua dalam perjanjian asuransi atau pertanggungan. Setiap pihak yang bermaksud mengadakan perjanjian asuransi,

¹⁰ Sri Rejeki Hartono, 2001, *Hukum Asuransi Dan Perusahaan Asuransi*, Jakarta, Sinar Grafika, halaman 97.



harus mempunyai kepentingan yang dapat diasuransikan, maksudnya ialah bahwa pihak tertanggung mempunyai keterlibatan sedemikian rupa dengan akibat dari suatu peristiwa yang belum pasti terjadinya dan yang bersangkutan menjadi menderita kerugian kerugian yang diderita tersebut harus dapat dinilai dengan nilai ekonomis dimana dimana jumlah pertanggungan yaitu sebesar USD. 8,850,000.00 merupakan nilai yang ditutup dengan salah satu pertimbangan yaitu harga kapal dan kerusakan – kerusakan yang dapat diderita oleh objek pertanggungan dapat dinilai dengan harga atau nilai tertentu.

Dimana pihak tertanggung yaitu PT. P (Persero) harus memiliki kepentingan terhadap barang yang akan diasuransikan kepada penanggung, dalam hal ini PT. P (Persero) berkedudukan sebagai pemilik dari objek asuransi yaitu MT. K.

3. Asas Kejujuran yang sempurna / *Utmost good faith*

Asas kejujuran ini sebenarnya merupakan asas bagi setiap perjanjian, sehingga harus dipenuhi oleh para pihak yang mengadakan perjanjian. Tidak di penuhi nya asas ini pada saat akan menutup perjanjian akan menimbulkan adanya cacat kehendak, sebagaimana makna dari seluruh ketentuan dasar yang diatur oleh Pasal 1320 – Pasal 1329 KUH Perdata. Bagaimanapun juga itikad baik merupakan satu dasar utama dan kepercayaan yang melandasi setiap perjanjian dan hukum pada

dasarnya juga tidak melindungi pihak yang beritikad buruk.

Asas ini dapat menutup asas lain dimana apabila asas ini dilanggar maka perjanjian asuransi tersebut akan dianggap cacat kehendak dan merupakan alasan untuk membatalkan perjanjian asuransi tersebut. Apabila perjanjian tersebut dibatalkan maka tertanggung tidak lagi dapat mengajukan klaim atau perjanjian asuransi tersebut dikatakan batal. Apabila asas ini dilanggar oleh tertanggung maka hal ini merupakan salah satu alasan yang menjadikan penanggung dapat menolak klaim yang diajukan oleh tertanggung.

Asas kejujuran ini sebenarnya merupakan asas bagi setiap perjanjian, sehingga harus dipenuhi oleh para pihak yang mengadakan perjanjian.

Perjanjian asuransi antara tertanggung yaitu PT. P (Persero) dengan penanggung PT. Tugu Pratama Indonesia juga harus dilakukan dengan pemberian data-data yang diperlukan dalam penutupan asuransi ini. Oleh karena pihak penanggung hanya akan menutup perjanjian pertanggungan setelah tertanggung memenuhi syarat-syarat yang diberikan oleh penanggung.

4. Asas Subrogasi

Asas subrogasi ini adalah merupakan asas yang diterapkan pada penanggung. Asas ini diatur dalam KUH, asas ini diatur secara tegas di dalam Pasal 248: “Seorang penanggung yang telah membayar kerugian sesuatu barang yang di pertanggungan,



menggantikan si tertanggung dalam segala hak yang di perolehnya terhadap orang-orang ketiga berhubungan dengan menerbitkan kerugian tersebut; dan si tertanggung itu adalah bertanggung jawab untuk setiap perbuatan yang dapat merugikan hak si penanggung terhadap orang-orang ketiga itu.”

Asas subrogasi ini merupakan suatu asas yang berhubungan dengan asas yang pertama dimana asas ini merupakan konsekuensi logis dari asas indemnitas dan untuk melindungi si penanggung.

Subrogasi dalam asuransi merupakan subrogasi yang diatur dalam undang-undang sehinggalah hanya dapat diterapkan apabila memenuhi syarat yaitu:

- a) Apabila tertanggung di samping mempunyai hak terhadap penanggung masih mempunyai hak-hak terhadap pihak ketiga.
- b) Hak tersebut timbul, karena terjadinya suatu kerugian.

Dalam kasus klaim antara antara tertanggung yaitu PT. P (Persero) dengan penanggung PT. Tugu Pratama Indonesia tidak terdapat pelaksanaan atas asas ini dikarenakan tidak memenuhi syarat yang diatur untuk subrogasi karena kerusakan pada kapal MT. K bukan diakibatkan oleh pihak ketiga.

Setelah disetujuinya perjanjian tersebut akan menimbulkan akibat hukum yang diatur di dalam Pasal 1338 KUHPerdara yaitu:

1. Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya;

2. Perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu;
3. Perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Perjanjian yang dibuat antara para pihak tersebut akan secara sah menjadi undang-undang yang mengikat para pihak yang melakukan perjanjian penanggungan tersebut, dalam hal ini yang menjadi undang-undang adalah sebuah dokumen yang bernama polis yang ditandatangani oleh kedua belah pihak pada saat penutupan perjanjian asuransi dilakukan.

Polis memiliki arti penting bagi tertanggung, sebab polis itu merupakan bukti yang sempurna dan satu-satunya alat bukti yang sempurna tentang apa yang tertanggung dan penanggung perjanjikan dalam sebuah perjanjian asuransi. Bagi tertanggung polis memiliki peran yang vital dan sangat menentukan dalam pembuktian haknya, meskipun bukan merupakan sebuah syarat mutlak bagi sahnya suatu perjanjian asuransi.

Polis tersebut akan menjadi suatu dasar yang mengikat hubungan hukum antara penanggung dan tertanggung dimana akibat adanya hubungan hukum tersebut akan melahirkan hak dan kewajiban dari masing-masing pihak dalam menjalankan perjanjian tersebut. Tanggung jawab penanggung terhadap klaim dalam asuransi *Marine Hull and Machinery* adalah untuk memberikan perlindungan



terhadap hak-hak tertanggung yang telah diperjanjikan pada saat penutupan asuransi yang telah dibuat dengan sebuah akta yaitu polis asuransi atau dengan kata lain penanggung bertanggung jawab untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu berdasarkan polis yang telah diperjanjikan selama polis tersebut dibuat memenuhi syarat-syarat dasar perjanjian dan memenuhi asas-asas dalam perjanjian asuransi.

Penting bagi tertanggung untuk mengerti apa yang ia telah perjanjikan di dalam polis dengan penanggung agar pada saat terjadinya sebuah *evenement* ia dapat mengerti apa yang harus dilakukan agar dapat haknya dapat dipenuhi oleh penanggung dan juga dapat menjalankan apa yang menjadi kewajibannya di dalam perjanjian agar saat terjadinya *evenement* si tertanggung berada dalam posisi yang kuat dan haknya dapat terpenuhi.¹¹

Perjanjian ini juga membutuhkan itikad baik dari kedua belah pihak untuk menghindari adanya masalah apabila nantiya terjadi klaim dalam perjanjian tersebut dimana tertanggung harus jujur dalam memberikan informasi mengenai keadaan objek yang akan diasuransikan dan penanggung juga

harus beritikad baik dalam memberikan informasi terkait polis yang sejelas-jelasnya kepada tertanggung.

B. Penyelesaian Dalam Hal Munculnya Klaim Dari Tertanggung Dalam Asuransi *Marine Hull And Machinery*

Para pihak dalam perjanjian asuransi *Marine Hull and Machinery* adalah sebagai berikut:¹²

1. Penanggung
Perusahaan Asuransi yang menerima pengalihan risiko dari pihak yang mengalihkan risiko dalam penelitian ini yang disebut penanggung adalah PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia.
2. Tertanggung
Pihak yang memiliki kepentingan atas suatu objek dan ingin mengalihkan risiko dengan perjanjian asuransi kepada pihak yang akan menanggung risiko yang dalam penelitian ini adalah PT. P (Persero)
3. *Surveyor*
Pihak yang ditunjuk oleh penanggung untuk mencari dan mengungkap fakta (*fact finding*) dari kejadian yang menimbulkan *evenement* Dalam penelitian ini yang ditunjuk sebagai *surveyor* adalah PT. Asuka Bahari Nusantara
4. *Loss Adjuster*
Pihak yang memberikan jasa sebagai penilai atas suatu tuntutan ganti rugi yang diajukan tertanggung kepada penanggung

¹¹ Wawancara dengan Luki Lestiowati , *Cargo&Hull U/W Dept. Head* PT. Tugu Pratama Indonesia, Jakarta, 20 Januari 2016.

¹² Wawancara dengan Luki Lestiowati , *Cargo & Hull U/W Dept. Head* PT. Tugu Pratama Indonesia, Jakarta, 20 Januari 2016.



berdasarkan ketentuan yang tertera di dalam polis dan kaidah asuransi pada umumnya. Dalam penelitian ini *Loss Adjuster* adalah PT. Radita Utama Internusa (RHI).

5. *Reasuradur*

Reasuransi adalah perjanjian pertanggungungan ulang atas risiko yang dihadapi oleh penanggung dengan *reasuradur* yang diatur oleh Pasal 271 KUHD. *Reasuradur* di PT. Tugu Pratama Indonesia terbagi menjadi 2 jenis, yaitu:

a. *Reasuradur treaty / otomatis*

Reasuradur treaty artinya adalah dimana *reasuradur* bersedia menanggung pembagian risiko berdasarkan perjanjian pembagian risiko antara penanggung dan *co-insurance* yang telah disepakati bersama jadi apabila ada perjanjian pertanggungungan yang ditutup oleh penanggung di dalam jangka waktu perjanjian dengan pihak *reasuradur* tersebut maka secara otomatis *reasuradur* tersebut harus bersedia menerima pembagian risiko tersebut dan bersedia menjadi pihak *co-insurance*.

b. *Reasuradur* Fakultatif

Penanggung terlebih dahulu harus menawarkan dan menegosiasikan dengan *reasuradur* setiap risiko yang hendak direasuransikan.¹³

Prosedur mengenai penyelesaian klaim dalam asuransi *Marine Hull*

and Machinery dapat dilihat seperti penjabaran di bawah ini:¹⁴

1. Dimulai dari adanya kejadian yang menyebabkan terjadinya kerugian yang harus di klaim tertanggung PT. P (Persero) melaporkan kerusakan yang terjadi pada objek asuransi yaitu MT. K pada tanggal 13 Desember 2012 kepada penanggung.
2. Kemudian pihak penanggung akan melakukan pengecekan apakah klaim tersebut dapat di klaim (*claimable*) atau merupakan sebuah klaim yang tidak valid atau tidak dapat dilanjutkan prosesnya dengan kata lain klaim tersebut harus ditolak. Apabila klaim tersebut diterima maka penanggung akan segera meregister klaim tersebut.
3. Setelah dilakukan register klaim oleh penanggung kemudian diambil keputusan tahap pertama apakah klaim tersebut adalah klaim yang dapat di-*cover*
4. Penanggung melaporkan kejadian klaim tersebut kepada *reasuradur* sebagai pemberitahuan awal tentang adanya klaim yang harus ditindaklanjuti Dalam kasus ini penyebaran risiko dilakukan dengan beberapa *reasuradur* dimana pihak penanggung dalam hal ini PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia bukan merupakan penanggung dominan dimana ia memiliki hanya pembagian minoritas saja. Hal ini lazim terjadi di dalam asuransi *Marine Hull and Machinery*

¹³ Junaedy Ganie, 2003, *Hukum Asuransi Indonesia*, Jakarta, halaman 214.

¹⁴ Wawancara dengan Sudimin, *Senior Claim Controller-Marine Claim Dept.* PT. Tugu Pratama Indonesia, Jakarta, 26 Januari 2016.



mengingat jumlah pertanggung jawaban yang sangat besar.

5. Setelah adanya indikasi adanya indikasi klaim tersebut dijamin maka penanggung akan menunjuk *surveyor* untuk melakukan *fact finding* terhadap kejadian yang menimbulkan klaim tersebut. *Surveyor* dalam kasus klaim kapal MT. K tersebut adalah PT. Asuka Bahari Nusantara bertugas untuk melaporkan mengenai kerusakan yang terjadi, penyebab dan estimasi biaya yang akan dikeluarkan oleh penanggung untuk mengganti kerugian tertanggung dalam sebuah laporan yang disebut *Preliminary Report* yang dalam waktu 2 minggu harus ditindaklanjuti oleh *surveyor* ke dalam bentuk *Survey Report* beserta dokumen-dokumen yang dibutuhkan sebagai bukti yang dibutuhkan dalam menaksir nilai kerugian kapal.
6. *Average Adjuster / Loss Adjuster* Bertugas untuk menentukan klaim sesuai dengan apa yang dijamin di dalam polis atau tidak dan memilah kejadian-kejadian atau nilai-nilai kerugian apa saja yang dijamin dan dapat dibayarkan kepada tertanggung. Dimana *Average Adjuster / Loss Adjuster* dalam kasus ini adalah PT. Radita Utama Internusa.

Dalam kasus klaim kapal MT. K dapat dilihat bahwa di dalam polis yang dimiliki oleh kapal tersebut bahwa jenis pertanggung jawaban yang diperjanjikan adalah *ITC (Institute Time Clause) Hull 1.10.83 Clause 280 (All Risks /Comprehensive)* yang memberikan jaminan pada

kerusakan parsial pada kapal dimana di dalam polis tercantum bahwa “*This Insurance covers loss of or damage to the subject matter insured cause by any accident or by negligence of any person whatsoever*”. Dimana dengan adanya klausula ini maka kerusakan yang dialami oleh kapal MT. K merupakan kerusakan yang dijamin oleh polis, kemudian dilihat apakah tertanggung telah melakukan kewajibannya sesuai dengan yang tercantum di dalam polis yaitu:

1. Dimana *evenement* tersebut terjadi pada tanggal 1 Desember 2012 sehingga masih terjadi dalam waktu pertanggung polis yang memiliki jangka waktu dari tanggal 01 Januari 2012 – 31 Desember 2012.
2. Pembayaran premi telah dituntaskan oleh tertanggung.
3. Telah dipenuhinya *warranty* yang tercantum di dalam polis dimana *warranty* tersebut adalah:
 - a. Mesin telah mendapatkan klasifikasi dari lembaga yang berwenang termasuk BKI (Biro Klasifikasi Indonesia)
 - b. *Trading warranty* yaitu wilayah layar kapal yang dijamin oleh penanggung dimana wilayah yang tercantum di dalam polis.

Berdasarkan semua data-data lapangan yang didapatkan oleh *average adjuster* tersebut ditambah dengan *final survey report* dari *surveyor* kemudian *average adjuster* mengeluarkan *final Adjustment*.

Dalam *final adjustment* kasus klaim MT. K berdasarkan hasil survey yang dilakukan di



lapangan menunjukkan bahwa klaim tersebut adalah termasuk klaim yang dijamin di dalam polis tertanggung memiliki hak untuk menerima pembayaran ganti kerugian dari penanggung atas kerusakan yang diderita oleh kapal MT. K.¹⁵

7. Keputusan Tahap Kedua

Setelah menerima semua laporan baik dari *surveyor* maupun *loss adjuster* maka penanggung akan mengambil keputusan tahap kedua atau keputusan final mengenai pembayaran klaim dari tertanggung tetapi tidak menutup kemungkinan bahwa dalam tahap ini klaim dapat ditolak karena dianggap tidak memenuhi syarat yang ada dalam polis untuk dapat di klaim atau jumlah kerugian final yang dikeluarkan oleh *loss adjuster* ternyata lebih kecil dari jumlah *deductible* sehingga dianggap bahwa klaim tersebut dapat ditolak oleh penanggung.

8. *Proposed Adjustment* kepada tertanggung

Setelah diputuskan bahwa klaim tersebut diterima maka akan dilanjutkan kepada pemberitahuan nilai ganti rugi yang akan dibayarkan kepada tertanggung oleh tertanggung dan juga pemberian *final report adjustment* kepada tertanggung. *Proposed Adjustment* kepada PT. P (Persero) pada tanggal 3 Desember 2014 oleh PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia.

9. Konfirmasi dari tertanggung

Tertanggung memberikan konfirmasi berupa *Release and Discharge Form* yang diberikan penanggung untuk ditandatangani diatas materai, apabila tertanggung setuju terhadap *Final Adjustment* yang disampaikan oleh pihak penanggung. Tetapi apabila tertanggung tidak setuju maka kedua belah pihak akan berunding sampai ditemukannya jumlah yang disepakati.. *Release and Discharge Form* dikirimkan oleh pada tanggal 3 Desember 2014 kemudian ditandatangani diatas materai sebagai bukti persetujuan bahwa tertanggung setuju dengan nilai ganti rugi yang diberikan penanggung pada tanggal 5 Maret 2015.

10. Pembayaran Klaim

Setelah *Release and Discharge Form* ditandatangani oleh tertanggung dan dikembalikan kepada penanggung maka penanggung wajib untuk memproses pembayaran klaim tersebut dalam jangka waktu maksimal 30 hari seperti diatur dalam Pasal 27 Keputusan Menteri Keuangan No. 422/KMK.06/2003 Tahun 200tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Asuransi Dan Perusahaan Reasuransi.

Dalam kasus klaim MT. K pembayaran klaim dilakukan pada tanggal 26 Maret 2015 dan memenuhi aturan tentang pembayaran klaim tersebut.

Apabila ketentuan tersebut dilanggar maka penanggung akan dikenakan sanksi terhadap pelanggaran ketentuan tersebut di atas yaitu diatur dalam Pasal 37 PP 73/1992.

¹⁵ Dokumen *Final Adjustment* MT. K oleh *Average Adjuster*



Dalam hal terdapat ketidaksepahaman tertanggung terhadap hal apa saja yang ditanggung oleh penanggung atau jumlah ganti kerugian yang diberikan oleh penanggung maka tertanggung dapat mengajukan keberatannya secara tertulis dengan jangka waktu 60 hari sejak diberikannya keberatan tertulis tersebut kepada penanggung.

Perselisihan mengenai ganti kerugian antara penanggung dan tertanggung terlebih dahulu diselesaikan secara damai dengan perundingan untuk mencapai kesepakatan jumlah ganti kerugian diantara penanggung dan tertanggung. Apabila jalan damai dirasakan tidak efektif dan tertanggung merasa haknya dirugikan maka PT. Tugu Pratama Indonesia menyediakan opsi dalam penyelesaian sengketa tersebut yaitu:

- a. *Indonesian Insurance Mediation Board* (BMAI)
 - b. *Arbitrase*
 - c. Pengadilan Negeri
- Setelah pembayaran jumlah klaim oleh penanggung kepada tertanggung maka kasus klaim tersebut telah selesai dan file klaim MT. K tersebut akan ditutup oleh penanggung

C. Hambatan-Hambatan Dalam Pemenuhan Hak Tertanggung

Dalam Asuransi *Marine Hull and Machinery*¹⁶

Hambatan yang ditemui dalam kasus pemenuhan hak tertanggung dalam klaim atas kapal MT. K adalah lamanya waktu yang dibutuhkan dalam penyelesaian klaim tersebut. Hal ini dikarenakan penanggung kesulitan dalam mendapatkan dokumen-dokumen pendukung yang dibutuhkan oleh *surveyor* untuk membuat *Survey Report* yang akan diberikan kepada *loss adjuster* sebagai bahan dalam membuat *final adjustment report* untuk menaksir nilai kerugian kapal. Dokumen-dokumen yang dibutuhkan tersebut harus disediakan dan dipenuhi oleh tertanggung agar dapat digunakan untuk memproses perhitungan kerugian dan menentukan apakah kerugian tersebut dapat ditanggung oleh penanggung dan menentukan jumlah klaim yang akan ditanggung oleh penanggung. Lamanya konfirmasi dari pihak *reasuradur* juga ikut menghambat penyelesaian klaim ini, dikarenakan jumlah pertanggungan yang paling besar atau nilai pertanggungan *major* ada pada pihak *reasuradur* sehingga penanggung harus menunggu konfirmasi kerediaan dana dari *reasuradur* yang bertanggung jawab pada kasus klaim ini.

IV. KESIMPULAN

1. Tanggung jawab penanggung terhadap klaim dalam asuransi *Marine Hull and Machinery*

¹⁶ Wawancara dengan Luki Lestiowati ,
Cargo & Hull U/W Dept. Head PT. Tugu
Pratama Indonesia, Jakarta, 20 Januari 2016.



- adalah untuk memberikan perlindungan terhadap hak-hak tertanggung yang telah diperjanjikan pada saat penutupan asuransi yang telah dibuat dengan sebuah akta yaitu polis asuransi atau dengan kata lain penanggung bertanggung jawab untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu berdasarkan polis yang telah diperjanjikan selama polis tersebut dibuat memenuhi syarat-syarat dasar perjanjian dan memenuhi asas-asas dalam perjanjian asuransi.
2. Dalam hal munculnya sebuah klaim dari tertanggung pihak penanggung yaitu PT. Tugu Pratama Indonesia memiliki prosedur dalam menyelesaikan klaim tersebut dimana apabila klaim tersebut sesuai dengan prosedur yang ditetapkan oleh PT. Tugu Pratama Indonesia maka klaim tersebut akan dibayar kepada tertanggung dan begitu pula sebaliknya. Prosedur penyelesaian klaim pada PT. Tugu Pratama Indonesia disusun berdasarkan peraturan-peraturan asuransi yang berlaku di Indonesia dan pada kasus klaim dalam penelitian ini penyelesaian kasus klaim tersebut sesuai dengan peraturan-peraturan asuransi yang berlaku di Indonesia.
 3. Hambatan yang ditemui dalam kasus pemenuhan hak tertanggung dalam klaim atas kapal MT. K adalah lamanya waktu yang dibutuhkan dalam penyelesaian klaim tersebut. Hal ini dikarenakan penanggung kesulitan dalam mendapatkan dokumen-dokumen pendukung yang dibutuhkan oleh *surveyor* untuk membuat *Survey Report* yang akan diberikan kepada *loss adjuster* sebagai bahan dalam membuat *final adjustment report* untuk menaksir nilai kerugian kapal. Dokumen-dokumen yang dibutuhkan tersebut harus disediakan dan dipenuhi oleh tertanggung agar dapat digunakan untuk memproses perhitungan kerugian dan menentukan apakah kerugian tersebut dapat ditanggung oleh penanggung dan menentukan jumlah klaim yang akan ditanggung oleh penanggung. Lamanya konfirmasi dari pihak *reasuradur* juga ikut menghambat penyelesaian klaim ini, dikarenakan jumlah pertanggungan yang paling besar atau nilai pertanggungan *major* ada pada pihak *reasuradur* sehingga penanggung harus menunggu konfirmasi kerediaan dana dari *reasuradur* yang bertanggung jawab pada kasus klaim ini.

V. DAFTAR PUSTAKA

Buku Kepustakaan

- Amiruddin dan zainal asikin, 2005, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.



Busroh, Ahmad, *Hukum Perikatan berdasar Buku III KUHPerdara*, Yogyakarta : Pohon Cahaya.

Dewanta, Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, 2013, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Ganie, Junaedy, 2003, *Hukum Asuransi Indonesia*, Jakarta, Sinar Grafika.

Hartono, Sri Rejeki , 2001, *Hukum Asuransi Dan Perusahaan Asuransi*, Jakarta: Sinar Grafika.

Nasution, S., 2013, *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*, Bandung: Tarsito.

Sembiring, Sentosa, 2014, *Hukum Asuransi*, Bandung: Nuansa Aulia.

Soekanto, Soerjono, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press.

Sunggono, Bambang, 2003, *Metodologi Penelitian hukum*, Jakarta: PT.Raja Grafindo Persada.

Soekanto, Soerjono, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press.

Perusahaan Asuransi Dan Perusahaan Reasuransi. *Standard Indonesia Hull Form.*

SUMBER LAIN

Wawancara pribadi dengan Ibu Luki Lestiowati berkedudukan sebagai *Cargo & Hull Underwriter Departement head* pada tanggal 20 Januari 2016.

Wawancara pribadi dengan Bapak Sudimin. M. Saputro berkedudukan sebagai *Senior Claim Controller - Marine Claim Departement* pada tanggal 25 Januari 2016.

WEBSITE

<http://ahliasuransi.com/>

<http://www.tugu.com>

PERUNDANG-UNDANGAN

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian.

Keputusan Menteri Keuangan No. 422/KMK.06/2003 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Usaha