

**PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM TERHADAP KECELAKAAN KAPAL
DALAM PERSPEKTIF TEORI HUKUM****Faozaro Nduru¹, Aartje Tehupeiori², Wiwik Sri Widiarty³**^{1,2,3}Universitas Kristen Indonesia, Jakarta, Indonesia

Email: gisela13169@gmail.com

Abstrak

Tujuan Penelitian ini untuk menganalisa dan mendiskripsikan pertanggung jawaban pihak asuransi terhadap kecelakaan kapal dilaut yang memberi kepastian hukum dan keadilan; dan untuk menganalisa dan mendeskripsikan perlindungan hukum dan kepastian hukum yang diberikan pihak asuransi terhadap kapal² yang mengalami kecelakaan di laut. Jenis penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif Penelitian hukum doktrinal yang dikonsepsikan sebagai kaidah-kaidah perundangan, dan penelitian hukum doktrinal yang dikonsepsikan berdasarkan keputusan hakim. Karena dalam penelitian hukum normatif meneliti literatur dan bahan Pustaka, maka ada juga yang menggolongkan penelitian hukum normatif sebagai penelitian kepustakaan. Pertanggungjawaban pihak asuransi terhadap kecelakaan kapal di laut sangat penting untuk memberikan kepastian hukum dan keadilan bagi semua pihak yang terlibat. Ini membutuhkan kepastian hukum agar semua pihak mengetahui hak dan kewajibannya masing-masing, dan keadilan untuk memastikan bahwa semua pihak mendapatkan perlakuan yang adil sesuai dengan kerugian yang mereka alami. Untuk melindungi hak dan kepentingan masing-masing pihak, pihak asuransi memberikan perlindungan hukum dan kepastian hukum terhadap kapal yang mengalami kecelakaan di laut. Dengan adanya perlindungan dan kepastian hukum, masalah para pihak yang terlibat dalam kecelakaan kapal akan lebih mudah diselesaikan secara adil.

Kata kunci: Hukum; Kecelakaan Kapal; Teori Hukum**Abstract**

The purpose of this study is to analyze and describe the responsibility of insurance parties for ship accidents at sea that provide legal certainty and justice; and to analyze and describe the legal protection and legal certainty provided by the insurance against ships² that have accidents at sea. The type of research used is normative juridical Doctrinal legal research which is conceptualized as statutory rules, and doctrinal legal research which is conceptualized based on judges' decisions. Because normative legal research examines literature and library materials, there are also those who classify normative

How to cite:	Faozaro Nduru, Aartje Tehupeiori, Wiwik Sri Widiarty (2023), Pertanggungjawaban Hukum terhadap Kecelakaan Kapal dalam Perspektif Teori Hukum, (5) 12, https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v5i12.2649
E-ISSN:	2684-883X
Published by:	Ridwan Institute

legal research as literature research. Insurance liability for ship accidents at sea is very important to provide legal certainty and justice for all parties involved. This requires legal certainty so that all parties know their respective rights and obligations, and justice to ensure that all parties get fair treatment according to the losses they have suffered. To protect the rights and interests of each party, the insurance provides legal protection and legal certainty for ships that have accidents at sea. With legal protection and certainty, the problems of the parties involved in ship accidents will be easier to resolve fairly

Keywords: Law; ship accidents; Legal Theory

PENDAHULUAN

Seperti yang diketahui bahwa Indonesia adalah Negara hukum yang menjunjung tinggi hukum. Semua tingkah laku bangsa Indonesia diatur oleh hukum. Hukum memberikan pengayoman bagi bangsa dan Negara Indonesia dalam menjalankan hubungan di dalam dan luar negeri sebagai sarana untuk mencapai tujuan Negara. Sebagaimana tertuang di dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 Pasal 1 Ayat (3) menyebutkan bahwa “Negara Indonesia adalah negara hukum”.

Maka dari itu, pengertian tersebut sangat luas, dimana hak dan kewajiban negara sertawarga negara harus tunduk pada hukum, termasuk juga di dalam dunia pelayaran. Sebagai Negara hukum, tentunya Indonesia mempunyai konsep untuk membentuk hukum yang sesuai dengan tuntutan kebutuhan bangsa Indonesia itu sendiri. Adapun Indonesia juga merupakan Negara kepulauan yang mayoritas luas negaranya adalah lautan, sehingga untuk menghubungkan antar pulau tersebut dibutuhkan sarana transportasi dengan menggunakan kapal laut. Transportasi yang sedang ditumbuhkan oleh pemerintah Indonesia adalah kapal laut, dari segi ekonomis maupun efisiensinya sangat mendukung program perekonomian negara.

Dalam hal mendukung perekonomian negara maka dari itu terdapat jarak-jarak antar wilayah yang ada di Indonesia, sehingga sarana transportasi laut harus lebih diperhatikan lagi dengan memperbanyak kapal dan memudahkan sarana prasarana pendukung juga, sehingga mempermudah perpindahan barang maupun orang antar pulau maupun juga antar negara.

Pengangkutan melalui laut memiliki peran yang besar dalam pengangkutan bagi negara Indonesia khususnya terhadap perairan, Adapun pilihan pengangkutan laut mempunyai 2 (dua) kelebihan dibandingkan dengan moda pengangkutan lain, sebagai berikut: 1) Biaya angkutan memiliki harga lebih murah bila dibandingkan dengan alat angkut yang lain. 2) Dapat mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau ribuan ton sekaligus 2.

Selanjutnya, di dunia navigasi sangat dibutuhkan keilmuan maupun juga keterampilan terhadap kapal yang didukung oleh pengalaman, sehingga dalam praktik transportasi laut seorang pelaut handal walaupun terdapat beberapa factor yang bisa mempengaruhi penyebab terjadinya kecelakaan kapal misalnya human error. Capt. R.P Suyono memberikan penyebab musibah kapal seperti kecelakaan pada kapal dapat terjadi

karena: 1) Kerusakan yang terjadi pada mesin dan kapalnya. 2) Kesalahan manusia (human error). 3) Faktor ekstern atau intern, misalnya terjadi tubrukan dan/atau kebakaran. 4) Alam atau cuaca yang dihadapi kapal. 5) Kombinasi dari semua penyebab diatas.

Segala upaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal yang dapat menimbulkan korban jiwa, kehilangan harta benda dan pencemaran lingkungan, faktor-faktor pada keselamatan kapal perlu juga dijaga dan dilaksanakan, sebagaimana tertuang dalam pasal 1 angka (32) dan pasal 1 angka (34) Undang-undang pelayaran. Kecelakaan kapal dalam pelayaran yang disebabkan oleh faktor manusia lebih banyak dibandingkan dengan kecelakaan disebabkan oleh faktor alam serta faktor teknis lainnya.

Penyebab utama kecelakaan laut pada umumnya adalah karena faktor kelebihan angkutan dari daya angkut yang ditetapkan, baik itu angkutan barang maupun orang. Bahkan tidak jarang pemakai jasa pelayaran memaksakan diri naik kapal meskipun kapal sudah penuh dengan tekad asal dapat tempat di atas kapal. Sistem transportasi dirancang guna memfasilitasi pergerakan manusia dan barang. Pelayanan transportasi sangat terkait erat dengan aspek keselamatan (safety), baik orang maupun barangnya.

Dalam kasus kecelakaan kapal, baik yang terkait langsung maupun tidak langsung pun diberikan porsi pertanggungjawaban masing-masing. Tapi yang pasti, aturan ini tegas memberikan sanksi baik secara administratif maupun perdata terhadap pihak-pihak yang terbukti melanggar hal-hal yang dipersyaratkan. Banyaknya kasus kecelakaan kapal di Indonesia dapat mempengaruhi dunia pelayaran Indonesia maupun Internasional, maka dari itu perlu adanya perubahan terkait hukum pelayaran yang akan melibatkan berbagai pihak-pihak untuk menyelesaikan bahkan mengurangi permasalahan terjadi, sebagai contoh kapal Evelyn Calisca 01 rute Tembilahan-Tanjung Pinang.

Kecelakaan kapal SB Evelyn Calisca 01 di perairan Indragiri Hilir, Riau menyebabkan korban jiwa mencapai belasan orang dan yang lain dilaporkan hilang. Gubernur Riau Syamsuar meminta semua pihak untuk memperhatikan cuaca dan kapasitas penumpang. Selain itu, Syamsuar mengingatkan agar kapal tidak diisi melebihi kapasitas. Sebab jika muatan berlebih akan beresiko dalam perjalanan. Imbauan itu juga disampaikan pada supir bus dan travel. Syamsuar meminta supir agar berhati-hati dalam berkendara dalam situasi arus mudik lebaran ini. "Tolong ini nakhoda dan supir diperhatikan, batasi penumpang sesuai kapasitasnya. Jangan kelebihan muatan, baik barang maupun penumpangnya. Untuk supir jika mengantuk istirahat dulu pada tempat yang aman," kata Syamsuar.

Sebelumnya kapal Evelyn Calisca 01 rute Tembilahan-Tanjung Pinang kecelakaan. Kapal terdata sementara mengangkut 51 orang dan enam orang kru kecelakaan dan terbalik di perairan Air Tawar, Kecamatan Kateman, Indragiri Hilir. Belum diketahui pasti penyebab kapal kecelakaan. Sementara proses evakuasi masih terus dilakukan petugas gabungan di lokasi.

Maka dari itu, semua pelaku bisnis khususnya dibidang pelayaran atau pemilik kapal harus menyadari betapa pentingnya resiko tanggungjawab terhadap pengoperasian kapal, Cara untuk mengatasi risiko yang dapat terjadi akibat pengoperasian kapal yaitu

dengan cara mengalihkan risiko (transfer of risk) kepada pihak lain dimana pihak lain sebagai penerima risiko dan mampu mengelola risiko tersebut adalah perusahaan asuransi.

Berdasarkan uraian diatas, maka rumusan masalah sebagai berikut: 1) Apakah pertanggung jawaban pihak asuransi terhadap kecelakaan kapal dilaut yang memberi kepastian hukum dan keadilan? 2) Bagaimana perlindungan hukum dan kepastian hukum yang diberikan pihak asuransi terhadap kapal yang mengalami kecelakaan di laut? Tujuan Penelitian ini untuk menganalisa dan mendiskripsikan pertanggung jawaban pihak asuransi terhadap kecelakaan kapal dilaut yang memberi kepastian hukum dan keadilan; dan untuk menganalisa dan mendeskripsikan perlindungan hukum dan kepastian hukum yang diberikan pihak asuransi terhadap kapal yang mengalami kecelakaan di laut.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif Penelitian hukum doktrinal yang dikonsepsikan sebagai kaidah-kaidah perundangan, dan penelitian hukum doktrinal yang dikonsepsikan berdasarkan keputusan hakim. Karena dalam penelitian hukum normatif meneliti literatur dan bahan Pustaka, maka ada juga yang menggolongkan penelitian hukum normatif sebagai penelitian kepustakaan. Penelitian hukum normatif disebut juga penelitian hukum kepustakaan atau penelitian hukum teoritis/dogmatis. Pendekatan undang-undang, adalah dengan mekanisme memeriksa beberapa peraturan perundang-undangan yang ada, dan yang berhubungan dengan permasalahan hukum yang ada pada pertanggungjawaban kecelakaan kapal.

Sumber bahan hukum yang dipergunakan selama penelitian tesis ini adalah bahan hukum yang berdasarkan pada bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yaitu: a) Primer, yaitu dengan Undang-undang atau Putusan Pengadilan. b) Sekunder, yaitu Buku-buku dan Jurnal. c) Tertier, yaitu Kamus dan Ensiklopedia.

Ketiga bahan hukum diatas yakni primer, sekunder dan tersier ini akan dikaji dan dianalisa dengan doktrin-doktrin yang ada yang merupakan landasan pijak sumber hukum di Indonesia. Adapun teknik pengumpulan data yang diharapkan penulis ialah melalui studi kepustakaan (library research). Yang dimaksud studi kepustakaan meliputi bahan kepustakaan berupa bahan atau data sekunder. Penelitian yang sudah dilakukan akan disampaikan deskriptif analitis dan perspektif analitis deskriptif, yaitu dimana mendeskripsikan akan fakta yang ada, kemudian dilakukan analisis berdasarkan hukum positif dan teori-teori yang ada.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pihak yang bertanggungjawab atas kecelakaan kapal dilaut

1. Nakhoda

Nakhoda kapal bertanggung jawab atas empat peran penting: memimpin kapal, bertindak sebagai perwakilan pemilik atau pengusaha kapal, bertindak sebagai perwakilan pemilik atau pengirim barang selama pelayaran, dan bertindak

sebagai perwakilan pejabat umum atau penguasa. Pasal 342 ayat (2) dan 373 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) mengatur tanggung jawab nakhoda.

Pasal 321 KUHD menetapkan bahwa pengusaha kapal, baik yang bekerja tetap maupun sementara pada kapal, terikat oleh segala undang-undang dan bertanggung jawab atas segala kerugian yang disebabkan oleh tindakan melanggar hukum yang dilakukan oleh mereka, asal tindakan itu dilakukan dalam pekerjaan mereka pada waktu mereka sedang berada di kapal asalkan tindakan tersebut dilakukan selama waktu mereka bekerja di posisi mereka. Menurut Pasal 373 KUHD, nakhoda sendirilah yang bertanggung jawab jika dia bertindak di luar kewenangannya **46**.

Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memuat peraturan penting tentang pelayaran dan hal-hal yang terkait, termasuk beberapa ketentuan tentang awak kapal dan nakhoda. Ketentuan-ketentuan ini pada dasarnya diambil dari ketentuan dalam Buku II KUHD. Namun, terdapat kerancuan mengenai kedudukan nakhoda karena dalam undang-undang ini, nakhoda dinyatakan sebagai bagian dari awak kapal, sementara konvensi konvensional menetapkan bahwa nakhoda kapal adalah bagian dari awak kapal.

Dalam Pasal 245 UU Pelayaran merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan sebaliknya. Jika Nakhoda melayarkan kapalnya tanpa memperhatikan keselamatan dan keamanan kapal, maka kecelakaan tersebut murni merupakan tanggung jawab Nakhoda. Oleh karena itu, tanggung jawab untuk membuktikan ada pada sang Nakhoda. Nakhoda yang baik juga harus meninggalkan kapalnya paling terakhir setelah semua penumpang pergi.

2. Perusahaan Angkutan

Perusahaan pengangkut" diartikan dalam dua konteks: sebagai pihak yang menyelenggarakan dan sebagai alat yang digunakan untuk menyelenggarakan transportasi. Pengangkut dalam arti pertama menunjukkan subjek pengangkutan, sedangkan pengangkut dalam arti kedua menunjukkan objek pengangkutan. Buku II KUHD mengatur tentang pengusaha kapal (reder).

Mengenai reder, artikel 320 KUHD menyatakan bahwa "Pengusaha kapal adalah dia, yang mengoperasikan kapal untuk pelayaran laut, yang dikemudikan sendiri atau oleh seorang nakhoda, yang dipekerjakan di bawah perintahnya." Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa seorang pengusaha kapal tidak harus memiliki kapal sendiri. Sebaliknya, mereka harus memenuhi syarat untuk berusaha dengan cara mengoperasikan kapal.

Pasal 321 KUHD mengatur tanggung jawab perusahaan pengangkut (juga dikenal sebagai pengusaha kapal di dalam KUHD). Pasal ini membahas dua hal utama: perikatan dan tanggung jawab pengusaha kapal. Pasal 321 Ayat (1) menyatakan bahwa pengusaha kapal terikat oleh segala perbuatan hukum yang dilakukan oleh orang yang bekerja tetap atau sementara pada kapalnya dalam kedudukan dan lingkungan kekuasaan mereka.

Sementara pengusaha kapal bertanggung jawab atas segala kerugian yang ditimbulkan pada pihak ketiga, terlepas dari apakah pelanggaran dilakukan oleh pekerja tetap atau sementara kapal atau orang lain yang melakukan pekerjaan di kapal untuk kepentingan dan keuntungan kapal, asalkan pelanggaran tersebut dilakukan dalam rangka dan pada waktu tugas mereka.

Menurut Pasal 468 ayat (1) KUHD, pengangkut bertanggung jawab untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dan menjaganya di tempat tujuan. Ini berarti bahwa pengangkut bertanggung jawab untuk menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkut sejak diterima dari pengiriman hingga diserahkan kepada penerima. Dari kewajiban ini timbul tanggung jawab pengangkut, yaitu karena kewajibannya adalah menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkut.

Tanggung jawab berarti pengangkut bertanggung jawab atas segala kerugian yang terjadi selama waktu pengangkutan. Karena pengiriman adalah pihak lawan pengangkut dalam perjanjian pengangkutan, pengangkutan dalam hal ini bertanggung jawab kepada pengirim.

3. Peran Mahkamah Pelayaran

Terlepas dari fakta bahwa jumlah kecelakaan kapal cukup tinggi, pendekatan yang digunakan untuk menangani kecelakaan kapal sebagian besar bersifat administratif dan dokumentatif, gagal menyelesaikan masalah utama yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran. Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, tidak memiliki Mahkamah Laut atau Pengadilan Laut seperti yang dimiliki negara lain. Saat ini, hanya penindakan disiplin yang dapat dilakukan oleh Mahkamah Pelayaran.

Adapun pengaturan tentang Mahkamah Pelayaran dapat ditemukan dalam pasal 373 huruf a KUHD, merupakan Lembaga peradilan yang berwenang memeriksa dan memutus perkara yang timbul karena seorang nahkoda telah melakukan kesalahan terhadap kapal, muatan, hak dan kewajibannya, akan tetapi hanya menyinggung sedikit tentang wewenang mahkamah pelayaran itu sendiri untuk memeriksa dan memutus perkara seorang nahkoda yang melakukan kesalahan ataupun kelalaian yang kasar terhadap kapal atas muatan maupun penumpang. Tujuan untuk mewujudkan penegakan hukum dibidang keselamatan pelayaran terkait dengan fungsi dan tugas mahkamah pelayaran tersebut.

B. Tanggungjawab Asuransi Laut atas kecelakaan kapal menurut hukum

Semua pihak memiliki kepentingan yang sama: mereka ingin barang muatan dan apalnya aman dan selamat sampai di tujuan. Asuransi Kerangka Kapal (Asuransi Hull & Machinery Insurance) dan Asuransi Muatan (Marine Cargo Insurance) adalah beberapa contoh asuransi laut yang berasal dari berbagai konsep dan persamaan. Sebenarnya, kontrak asuransi laut hampir sama dengan kontrak asuransi biasa lainnya.

Hanya saja, kontrak asuransi laut biasanya menyertakan klausul yang menyatakan bahwa pihak harus memperhatikan masalah lingkungan di perairan.

Suatu kontrak asuransi laut yang draftingnya mengandung keaburan maknanya akan ditafsirkan sesuai dengan kepentingan pihak yang diasuransikan. Pada dasarnya, asuransi laut terdiri dari komponen berikut: 1) Objek asuransi yang diancam bahaya, yang selalu terdiri dari kapal dan barang muatan. 2) Jenis bahaya yang mengancam benda asuransi, baik yang berasal dari alam (badai, gelombang besar, hujan angin, kabut tebal, batu karang, gunung es, dan sebagainya) maupun yang berasal dari manusia (nahkoda, awak kapal, dan pihak ketiga), seperti perompakan bajak laut, pemberontakan awak kapal, penahanan atau perampasan.

C. Peran asuransi dalam kecelakaan kapal

Asuransi laut adalah salah satu asuransi kerugian yang diatur secara lengkap dalam KUHD. Berkembangnya asuransi laut karena pengangkutan atau pelayaran melalui laut yang penuh dengan ancaman bahaya laut. Radiks Purba berpendapat bahwa selain melindungi pemilik kapal dari kerugian atau kerusakan fisik, pemilik juga menjamin bahwa mereka tidak akan bertanggung jawab terhadap pihak ketiga, seperti ketika kapal mereka bertabrakan dengan kapal lain atau menubruk dermaga.

Adapun juga asuransi laut dapat menanggung erugian atau kerusakan objek yang diasuransikan yang disebabkan oleh: a) Kecelakaan yang terjadi selama pemuatan, pembongkaran, atau pemindahan barang atau bahan bakar; b) Ledakan pada mesin uap; kerusakan pada tangka mesin (shafts) atau kerusakan tersembunyi (latent defect) pada mesin atau tubuh kapal c) Kelalaian nahkoda, perwira, anak buah kapal, atau pandu; d) Kelalaian montir kapal atau penyewa kapal (charterer), asalkan montir kapal atau penyewa kapal ini bukan bertanggung dalam asuransi ini; e) Perbuatan yang melanggar

Akan tetapi Dalam pengertian ini, nahkoda, perwira, anak buah kapal, atau pandu tidak dianggap sebagai pemilik kapal; sebaliknya, mereka memiliki kapal yang ditanggung juga. Terdapat juga pengecualian risiko dalam Asuransi kapal, sebagai berikut: 1) Perang. 2) Pemogokan 3) Perbuatan pengrusakan (tindakan yang merugikan). 4) nuklir.

Perjanjian asuransi Marine Hull and Machinery harus memenuhi syarat umum dan syarat khusus perjanjian asuransi, yang menimbulkan hak dan kewajiban para pihak. Berikut adalah hak dan kewajiban penanggung:

- 1) Hak Penanggung:
 - a) Menerima pembayaran premi dari tertanggung.
 - b) Menunjuk Surveyor dan Loss Adjuster yang memiliki kewenangan untuk memeriksa kasus klaim tersebut.
 - c) Memutuskan apakah klaim dapat diterima atau ditolak berdasarkan persyaratan yang tertera dalam perjanjian asuransi.
- 2) Hak dan kewajiban tertanggung:
 - a. Hak Tertanggung:
 - 1) Dilindungi dari kerugian yang dapat ditimbulkan oleh risiko yang dijamin dalam polis.
 - 2) Memiliki hak untuk mendapatkan ganti rugi jika terjadi klaim.

- 3) Mendapatkan keterangan yang jelas dan tepat tentang isi perjanjian dalam polis.
- b. Kewajiban Tertanggung: (1) Menyelesaikan administrasi sesuai dengan persyaratan permohonan polis. (2) Memberikan data dan informasi yang diminta.

Hal-hal yang harus diperhatikan dari diasuransikan yaitu bagian rangka dan permesinan kapal, Bahan Rangka Kapal, Bahan Permesinan dan Peralatan, dan Segala hal yang terhubung dengan keduanya tanpa ada pengecualian. Pengeluaran dan Penambahan Nilai, termasuk kelebihan tanggung jawab hukum. Bahan Rangka Kapal, Bahan Permesinan dan Peralatan, dan Segala hal yang terhubung dengan keduanya tanpa ada pengecualian dan juga termasuk Pengeluaran dan Penambahan Nilai (termasuk kelebihan tanggung jawab).

Adapun asuransi ini berisikan cakupan area pelayaran yaitu Perairan Indonesia & Asia dan Papua Nugini. Bahwa asuransi yang diterbitkan sudah cukup luas, ada beberapa klausul-klausul yang dapat dipertanggungjawabkan bahkan asuransi ini telah dibuatkan dari ketentuan-ketentuan, peraturan perundang-undangan termasuk juga ketentuan peraturan perundang-undangan Otoritas Jasa Keuangan.

Premi yang ditetapkan dalam perjanjian asuransi Marine Hull and Machinery adalah berdasarkan faktor-faktor berikut: 1) Ukuran, tipe, dan umur kapal; 2) Kondisi pertanggungjawaban; 3) Manajemen dan penggunaan kapal; 4) Data statistik klaim kapal dari waktu ke waktu; 5) Harga pertanggungjawaban.

Berakhirnya perjanjian asuransi, yaitu: 1) Masa berlaku asuransi berakhir; 2) Waktu perjalanan yang diasuransikan berakhir; 3) Timbulnya klaim; 4) Asuransi berhenti; dan 5) Asuransi gugur.

Proses pengajuan klaim asuransi kapal adalah sebagai berikut: 1) Pemberitahuan kerugian Setelah menutup asuransi, tertanggung yang baik harus menyadari bahwa setelah penutupan asuransi, barang miliknya atau kepentingannya tidak lagi dilindungi oleh dirinya sendiri. Ada pihak lain yang juga memiliki kepentingan tersebut, yaitu pihak penanggung, atau perusahaan asuransi. 2) Melakukan survei tentang kerugian dan kerusakan.

Selain melakukan upaya pencegahan dan segera memberi tahu perusahaan asuransi tentang kerusakan barang yang diasuransikan, pihak tertanggung juga harus memberikan kesempatan kepada perusahaan asuransi untuk melakukan "joint survei". Mencoba memastikan bahwa dokumen yang mendukung klaim lengkap. Sudah jelas bahwa melihat barang yang rusak sendiri tidak cukup bagi penanggung untuk mendapatkan bukti yang kuat bahwa kerusakan tersebut dilindungi oleh persyaratan polis atau apakah barang yang rusak itu benar-benar dilindungi oleh asuransi.

D. Perlindungan hukum yang diberikan pihak asuransi terhadap kecelakaan kapal

Perlindungan hukum preventif bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa. Kedua adalah perlindungan hukum represif, yang memberikan rakyat

kesempatan untuk menyelesaikan sengketa. karena Tertanggung dapat menyelesaikan masalah asuransi dengan perlindungan hukum ini. Adapun juga pengertian lain Perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan kepada subjek hukum melalui perangkat hukum preventif dan represif, baik tertulis maupun tidak tertulis.

Dengan kata lain, perlindungan hukum adalah suatu gambaran dari fungsi hukum, yaitu gagasan bahwa hukum dapat memberikan keadilan, ketertiban, kepastian, keuntungan, dan kedamaian. Ada dua jenis perlindungan hukum preventif, yang memungkinkan rakyat memiliki kesempatan untuk Perjanjian asuransi berdasarkan polis ini dibuat oleh tertanggung. Dimana polis adalah perjanjian asuransi kapal yang dibuat antara Penanggung dan Pemegang Polis.

1. Perlindungan hukum secara preventif

Sesuai dengan tujuan hukum yang kita jalankan, hukum ini diharapkan dapat membantu pertumbuhan ekonomi nasional dan menjadi pegangan masyarakat dalam hal klaim polis. "Peraturan dalam undang-undang ini juga mencerminkan perhatian dan dukungan besar bagi upaya perlindungan konsumen perasuransian," kata penjelasan umum terakhir undang-undang nomor 40 tahun 2014 tentang perasuransian. Pemegang polis asuransi sangat membutuhkan perlindungan hukum karena polis itu adalah alat bukti untuk memastikan bahwa asuransi itu benar-benar terjadi.

Polis asuransi berfungsi sebagai bukti terjadinya perjanjian asuransi karena melalui perjanjian asuransi yang dibuktikan dengan polis asuransi telah terjadi pemindahan resiko, seperti asuransi jumlah atau asuransi kerugian pada perusahaan asuransi. Menurut Abdul Kadir Muhammad, "melalui perjanjian asuransi kemungkinan terjadinya suatu resiko yang tidak menentu yang dapat menyebabkan kerugian dan mengancam kepentingan tertanggung itu dialihkan kepada pihak penanggung atau perusahaan asuransi".

Dalam Upaya preventif dalam hukum perdata yaitu mulai dari timbulnya perjanjian dalam asuransi kapal laut. Berdasarkan ketentuan KUHPdata, mengatur syarat-syarat sah suatu perjanjian yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPdata. Menurut ketentuan pasal tersebut, ada 4 (empat) syarat sah suatu perjanjian, yaitu kesepakatan para pihak, kewenangan berbuat, objek tertentu, dan kausa yang halal, yaitu kesepakatan para pihak.

Perjanjian asuransi harus mencantumkan objek kepentingan yang dapat membahayakan tertanggung. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) mengatur perjanjian asuransi sebagai salah satu jenis perjanjian khusus. Ketentuan syarat-syarat sah perjanjian dalam KUHD berlaku juga untuk perjanjian asuransi. Karena asuransi adalah salah satu jenis perjanjian khusus yang diatur dalam KUHD, ketentuan syarat-syarat sah perjanjian dalam KUHPdt berlaku juga untuk perjanjian asuransi. Perjanjian yang memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan oleh undang-undang dianggap sah.

Perjanjian yang sah diakui dan diberi akibat hukum. Syarat-syarat sah perjanjian adalah sebagai berikut, menurut pasal 1320 KUHPdt: 1) Ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak yang membuat perjanjian (consensus) 2) Ada kecakapan pihak-pihak untuk membuat perjanjian (capacity). 3) Ada suatu hal tertentu (objek).

2. Perlindungan hukum secara represif

Sengketa asuransi terjadi ketika ada perselisihan antara penanggung dan tertanggung tentang bagaimana melakukan apa yang sudah disepakati dalam perjanjian asuransi. Apabila perusahaan asuransi menolak klaim atau tuntutan tertanggung untuk ganti rugi sebagian atau sepenuhnya atas risiko yang dialaminya, meskipun risiko tersebut tidak sesuai dengan yang tertuang dalam perjanjian asuransi, hal ini sering menyebabkan masalah. Hukum normatif Indonesia mengizinkan beberapa metode yang digunakan oleh pihak yang bersengketa untuk menyelesaikan masalah mereka: a) Peradilan (litigasi). b) Di luar pengadilan (non litigasi).

Pada dasarnya, proses penyelesaian sengketa perjanjian atau kontrak asuransi memberikan kebebasan yang menguntungkan bagi para pihak. Selama para pihak mencapai kesepakatan mengenai proses penyelesaian, para pihak cenderung memilih penyelesaian yang mengimbangi kepentingan masing-masing. Tertanggung mungkin tidak memahami sepenuhnya isi perjanjian asuransi mengenai risiko yang dijamin dan yang tidak dijamin (general exclusion), ketentuan mengenai pembayaran premi (warranty payment clause), dan proses pengajuan klaim.

Selain itu, perusahaan asuransi mungkin tidak menjelaskan secara menyeluruh kepada tertanggung isi polis. Dalam perjanjian asuransi, sengketa klaim dapat dibagi menjadi dua kelompok atau jenis sengketa: a) Sengketa apakah klaim dijamin atau tidak (liability or liability/policy liability). b) Sengketa tentang jumlah penggantian atau nilai klaim.

Untuk menyelesaikan sengketa melalui arbitrase, pihak-pihak dapat memilih pihak yang akan bertindak sebagai hakim dan hukum yang diterapkan. Arbiter, yang dipilih oleh pihak-pihak tersebut, adalah orang atau pihak yang ditunjuk oleh pihak Tidak dapat diajukan banding atas keputusan arbiter karena itu bersifat final. Salah satu metode penyelesaian sengketa akhir yang memberikan kekuatan hukum mengikat terhadap pihak-pihak yang terlibat adalah proses penyelesaian sengketa melalui jalur peradilan atau litigasi. Sengketa asuransi kapal biasanya menyatakan bahwa pengadilan yang berwenang untuk memeriksa dan mengadili sengketa a quo.

KESIMPULAN

Pertanggungjawaban pihak asuransi terhadap kecelakaan kapal di laut sangat penting untuk memberikan kepastian hukum dan keadilan bagi semua pihak yang terlibat. Ini membutuhkan kepastian hukum agar semua pihak mengetahui hak dan

kewajibannya masing-masing, dan keadilan untuk memastikan bahwa semua pihak mendapatkan perlakuan yang adil sesuai dengan kerugian yang mereka alami.

Untuk melindungi hak dan kepentingan masing-masing pihak, pihak asuransi memberikan perlindungan hukum dan kepastian hukum terhadap kapal yang mengalami kecelakaan di laut. Dengan adanya perlindungan dan kepastian hukum, masalah para pihak yang terlibat dalam kecelakaan kapal akan lebih mudah diselesaikan secara adil.

BIBLIOGRAFI

Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1994).

Abdulkadir Muhammad, 1999, *Hukum Asuransi Indonesia*, Bandung, Citra Aditya Bakti.

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia*, (Citra Aditya Bakti, 2010).

Ade Hari Siswanto, *Modul Perkuliahan Hukum pengangkutan*, (Jakarta : UEU, 2010).

Agus Santoso, *Hukum, Moral, Dan Keadilan*, Kencana, Jakarta, 2014.

Agus Yudha Hernoko, *Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas Dalam Kontrak Komersial*, Laksbang Mediatama, Yogyakarta, 2008.

Andri Soemitra, *Bank dan Lembaga Keuangan Syariah*, (Jakarta: Kencana, 2009).

Bambang Sumali, Eka Budi Tjahjono, Sukiman, 2018, *Asuransi Maritim*. Maritim Djangkar. Jakarta.

Bernard L. Tanya dan kawan-kawan, *Teori Hukum: Strategi Tertib Manusia Lintas Ruang dan Generasi*, Genta Publising, Yogyakarta, 2013.

Bird, Frank Jr dan Germain, George L. 1990. *Practical Loss Control Leadership*. USA: Institute Publishing. Suma'mur. 2009.

Capt. R.P Suyono, 2005, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor melalui laut*, edisi ketiga, penerbit PPM Jakarta.

Dhiana Puspitawati, dkk, *Hukum Maritim*, (Malang: UB Press, 2019).

Djoko Prakoso dan I Ketut Murtika, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Jakarta : Bina Aksara,1998).

Dominikus Rato, *Filsafat Hukum Mencari, Memahami dan memahami Hukum*, Laksbang Pressindo, Yogyakarta, 2010.

Etty R. Agoes, SI LL.M. 2005, *Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-undangan tentang Yuridiksi dan Kompetensi Mahkamal Pelajaran*.

(Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia,).

F.X. Sugiyanto, Hukum Asuransi Maritim: Protection and Indemnity (P&I) Insurance, (Jakarta: Salemba Humanika, 2009).

Fernando M Manulang, 2007, Hukum Dalam Kepastian, Prakarsa, Bandung,.

Ganie, Junaedi A. Hukum Asuransi Indonesia. Jakarta: Sinar Grafika, 2011.

H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono, Asuransi Transportasi Darat-Laut-Udara (Bandung: Mandar Maju, 2011).

Hans Kelsen (a) , 2007, sebagaimana diterjemahkan oleh Somardi, General Theory Of law and State , Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik, BEE Media Indonesia, Jakarta.

Hans Kelsen, 2011. "General Theory of Law and State", diterjemahkan oleh Rasisul Muttaqien, Bandung, Nusa Media.

HMN. Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat), Jilid 5 (b) (Jakarta: Djambatan, 1993).

Hussyen Umar, Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku II, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001).

Joni Emirzon, "Alternatif Penyelesaian Sengketa Diluar Pengadilan (Negosiasi, Mediasi, Konsiliasi & Arbitrase, Jakarta : PT Bina Media, 2000.

Khotibul Umam, Khotibul, "Penyelesaian Sengketa Di Luar Pengadilan", Yogyakarta: PT Pustaka Yustisia, 2010. Rachmadi Usman, "Pilihan Penyelesaian Sengketa Diluar Pengadilan", Bandung : PT Citra Bakti, 2000.

Kornelius Simanjuntak, "Kontrak/Perjanjian Asuransi dan Praktek Pelaksanaannya", (Jakarta : LPIH-FHUI, 2007).

Lon L. Fuller, The Morality of Law (McGraw-Hill: Yale University Press, 1964).

M. Husseyn Umar, Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku 1, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001).

Mulyadi Nitisustro, Asuransi dan Usaha Perasuransian di Indonesia, (Bandung: Alfabeta, 2013).

Notoadmijojo, Demi Keadilan dan Kemanusiaan, (Gunung Mulia, 1975).

Peter Mahmud Marzuki, Pengantar Ilmu Hukum, Kencana, Jakarta, 2008.

- Purwosutjipto, HMN, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III*, Jakarta. Djambatan.
- Radiks Purba, *Asuransi Angkutan Laut* (Jakarta: Rineka Cipta, 1998).
- Satjipto Rahardjo, 2012, *Ilmu Hukum*, Bandung, Citra Aditya Bakti.
- Siti Nurbaiti, *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan dan Kereta Api)*, Universitas Trisakti, Jakarta, 2009.
- Soekidjo Notoamojo, *Etika dan Hukum Kesehatan*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2010).
- Soerjono Soekanto, 2008, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Ui Press.
- Sonny Keraf, *Etika Bisnis Tuntunan dan Relevansinya*, Kanisius, Yogyakarta, 1998.
- Sri Rejeki Hartono, 2001, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Jakarta, Sinar Grafika.
- Sudikno Mertokusumo, 2007, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta.
- Suhrawardi K. Lunis, 2000. "Etika Profesi Hukum", Cetakan Kedua, Sinar Grafika, Jakarta.
- Thamrin S, *Kumpulan Artikel Ilmiah Bereputasi & Terindex*, Taman Karya, Pekanbaru, 2019.
- Thamrin S, *Perlindungan Hukum Tenaga Kerja Indonesia*, Alaf Riau, Pekanbaru, 2019.
- Tuti Rastuti, *Aspek Hukum Perjanjian* (Yogyakarta: Pustaka Yustisia, 2011).
- Tuti triyanti Gondhokusumo, 1982, *pengangkutan melalui laut (1)*, fakultas hukum universitas diponegoro.
- Utrecht, *Pengantar dalam Hukum Indonesia*, Balai Buku Ikhtiar (1962).
- Uzair Fauzan dan Heru Prasetyo, *Teori Keadilan, Dasar-dasar Filsafat Politik untuk mewujudkan Kesejahteraan Sosial dalam Negara*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, Cetakan ke-1, 2006.
- van Apeldoorn, *Pengantar Ilmu Hukum*, (Jakarta, Pradnya Paramita, 1990).
- W. Friedman, *Teori dan Filsafat Hukum ; Idealisme Filosofis dan Problema Keadilan*, diterjemahkan dari buku aslinya *Legal Theory* oleh Muhamad Arifin, Disunting oleh Achmad Nasir Budiman dan Suleman Saqib, Jakarta : Rajawali, 1990.

Copyright Holder:

Faozaro Nduru, Aartje Tehupeiori, Wiwik Sri Widiarty (2023)

First publication right:

Syntax Idea

This article is licensed under:

