

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) memiliki luas wilayah lautan melebihi daratan. Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki 17.499 pulau dari Sabang sampai Merauke. Luas total wilayah Indonesia adalah 7,81 juta km<sup>2</sup> yang terdiri dari 2,01 juta km<sup>2</sup> daratan, 3,25 juta km<sup>2</sup> lautan, dan 2,55 juta km<sup>2</sup> Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).<sup>1</sup> Sebagai negara kepulauan, banyak masyarakat Indonesia yang menggantungkan diri pada angkutan laut dalam melakukan kegiatan, baik kegiatan ekonomi maupun sosial. Kegiatan dalam pengangkutan laut diantaranya bongkar muat barang, kunjungan kapal, dan keberangkatan serta kedatangan penumpang, untuk pelayaran dalam negeri maupun luar negeri.

Berdasarkan laporan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), terdapat 13 kecelakaan pelayaran yang terjadi di Indonesia pada 2022. Jumlah itu turun 31,58% jika dibandingkan pada tahun sebelumnya yang sebanyak 19 kasus. Secara rinci, kapal tenggelam dan terbakar menjadi kecelakaan pelayaran yang paling banyak terjadi sepanjang 2022. Jumlah kedua kecelakaan tersebut masing-masing sebanyak lima kasus. Kapal yang terbakar di

---

<sup>1</sup>Elviana Roza, “*Maritim Indonesia, Kemewahan Yang Luar Biasa*” <https://kkp.go.id/artikel/2233-maritim-indonesia-kemewahan-yang-luar-biasa>, diakses 20 Maret 2023.

antaranya Dumai Line 5, Sabuk Nusantara 91, Lit Enterprise, Mutiara Timur I, dan Express Cantika 77. Sedangkan, kapal yang tenggelam antara lain, Satya Kencana III, Teman Niaga, Ladang Pertiwi 02, Permata Asia, dan Cahaya Arafah. Kemudian, terjadi satu tubrukan kapal antara Trisula Bhakti II dan Gerbang Samudra 2. Ada pula dua kasus lainnya merupakan kapal yang teridentifikasi kandas, yakni Young Yong dan Sabuk Nusantara 96.<sup>2</sup>

Maraknya kecelakaan dalam pengangkutan laut khususnya pengangkutan barang menggunakan kapal kargo mungkin mengakibatkan kerugian baik bagi perusahaan pengangkutan maupun pemilik barang. Pemilik barang menderita kerugian dengan rusak, hilang, atau hancurnya barang yang berada dalam kapal kargo. Kerugian yang ditimbulkan mungkin terjadi, mungkin juga tidak, ketidakpastian atas suatu kerugian disebut sebagai risiko. Risiko adalah ketidakpastian akan terjadinya kerugian (*the uncertainty of loss*). Dalam menghadapi risiko suatu perusahaan dapat melakukan 4 (empat) cara, yaitu:<sup>3</sup>

1. penghindaran risiko (*risk avoidance*);
2. pengendalian risiko (*risk control*);
3. penahanan risiko (*risk retention*); dan
4. pengalihan risiko (*risk transfer*).

---

<sup>2</sup> Dimas Bayu, "Terdapat 13 Kecelakaan Pelayaran di Indonesia pada 2022", Author: Ridhwan Mustajab. <https://dataindonesia.id/sektor-riil/detail/terdapat-13-kecelakaan-pelayaran-di-indonesia-pada-2022>. diakses 29 Maret 2023

<sup>3</sup>Hadi Setia Tunggal, *Dasar-Dasar Asuransi* (Jakarta: Harvarindo, 2005), hlm. 14-19.

Pertama, penghindaran risiko (*risk avoidance*) adalah praktik menghindari risiko dengan mengurangi atau menghentikan partisipasi dalam kegiatan. Kedua, pengendalian risiko (*risk control*) adalah praktik meminimalkan frekuensi atau tingkat keparahan kerugian dari kegiatan yang berisiko. Ketiga, penahanan risiko (*risk retention*) adalah praktik melindungi perusahaan dari kerugian dengan dana sendiri. Keempat, pengalihan risiko (*risk transfer*) adalah praktik mengalihkan risiko perusahaan ke perusahaan lain (asuransi atau non asuransi).<sup>4</sup> Pengalihan risiko kepada perusahaan asuransi merupakan salah satu cara menghadapi risiko yang biasa digunakan dalam pengangkutan barang menggunakan kapalkargo. Pengalihan risiko dari pemilik barang kepada perusahaan asuransi atas barang yang diangkut melalui laut dengan menggunakan kapal kargo dikenal dengan istilah *Marine Cargo Insurance*.

Dalam asuransi, kerugian ditimbulkan oleh suatu peristiwa (peril), perilterjadi karena dua faktor, yaitu faktor alam dan faktor manusia. Faktor alam yaitu kerugian yang disebabkan oleh alam, misalnya banjir, petir, angin badai, tsunami, dan sebagainya. Sedangkan, faktor manusia yaitu kerugian yang disebabkan oleh orang lain. Dalam hal terjadi kerugian yang disebabkan oleh orang lain, pada perjanjian asuransi dikenal salah satu prinsip yaitu prinsip subrogasi. Prinsip subrogasi adalah prinsip yang memberi hak kepada penanggung yang telah membayar kerugian untuk mengambil alih hak penggantian dari pihak ketiga yang dipunyai tertanggung apabila

---

<sup>4</sup> Ibid

kerugian itu diklaim oleh tertanggung pada polis.<sup>5</sup>

Mayoritas masyarakat merasa dengan adanya hak subrogasi tersebut pihak penanggung pasti akan mendapatkan penggantian dari pihak ketiga dan tidak mengalami kerugian, namun kenyataannya tidaklah demikian. Banyak kasus terjadi, yang mana ketika pihak penanggung yang telah memiliki hak subrogasi menuntut ganti rugi kepada pihak ketiga yang menyebabkan kerugian terhadap tertanggung, tetapi pihak ketiga tersebut menolak untuk melakukan tanggung jawabnya dalam memberi ganti rugi kepada pihak penanggung, dengan alasan yang berbagai macam.<sup>6</sup>

Dalam hal terjadi kerugian karena pihak ketiga, dan tertanggung melakukan penutupan asuransi kepada penanggung, maka pada praktiknya disinilah prinsip subrogasi dapat berlaku. Namun dalam hal terjadi asuransi berganda, dimana terhadap objek yang sama terdapat beberapa pertanggungan, penanggung memiliki hak untuk mengajak penanggung yang lain untuk menanggung bersama-sama, namun kewajiban untuk memberikan ganti kerugian kepada tertanggung tidak harus sama.<sup>7</sup> Namun banyak masalah terjadi dimana tertanggung melakukan klaim kepada kedua penanggung, dimana kedua penanggung masing-masing mengganti kerugian tersebut, dan pada akhirnya tertanggung mendapatkan keuntungan dari ganti kerugian tersebut.

---

<sup>5</sup> Ibid

<sup>6</sup> Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Asuransi di Indonesia*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2006), hlm. 129

<sup>7</sup> Dwi Tatak Subagiyo dan Fries Melia Salviana, *Hukum Asuransi*, (Surabaya: Revka Petra Media, 2016), hlm. 142

Lebih lanjut, jika kasus seperti ini terjadi, akan menjadi pertanyaan mengenai bagaimana hak subrogasi bagi tiap-tiap penanggung terhadap pihak ketiga. Berdasarkan uraian sebelumnya, penulis merasa bahwa pemahaman atas prinsip subrogasi dan prinsip kontribusi harus dimiliki baik oleh masyarakat pada umumnya, penanggung, tertanggung, dan para penegak hukum khususnya sebagai penjamin pelaksanaan dan penerapan prinsip tersebut.

Prinsip subrogasi mendukung prinsip ganti rugi yang seimbang, yaitu seorang tertanggung tidak boleh menerima ganti rugi melebihi dari kerugian nyata yang dideritanya dari terjadinya peristiwa yang dijamin dalam polis asuransi. Pada dasarnya, asuransi memiliki tujuan bukan untuk menguntungkan tertanggung, namun hanya mengembalikan kondisi finansial tertanggung ke kondisi semula.

Dalam melaksanakan hak subrogasinya, penanggung dihadapkan beberapa kendala, seperti pihak ketiga, yaitu perusahaan pengangkutan laut selaku pemilik kapal kargo yang mengangkut barang yang menjadi objek asuransi, merasa tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh perusahaannya sehingga penanggung tidak menerima kembali uang yang diberikan kepada tertanggung, kemudian penanggung menderita kerugian yang jumlahnya tidak sedikit. Dalam praktik yang lazim terjadi, terlebih dahulu penanggung mengajukan tuntutan ganti rugi di luar pengadilan. Apabila klaim penanggung tidak dihiraukan oleh pihak ketiga, maka penanggung dapat mengajukan tuntutan ganti rugi melalui pengadilan yaitu dengan mengajukan gugatan perdata.

Dalam gugatan perdata, Majelis Hakim memiliki peranan penting dalam menentukan siapa pihak yang bertanggung jawab, sehingga Majelis Hakim sepatutnya memahami secara mendalam mengenai hukum asuransi dalam hal ini prinsip subrogasi dan pertanggungjawaban dari pihak ketiga yang dituntut untuk menentukan adanya kewajiban pihak ketiga melakukan pembayaran atas tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh penanggung.

Pengaturan dan penjelasan terhadap prinsip subrogasi dan prinsip kontribusi harus dapat dirinci dengan jelas, hal ini karena pelaksanaan kedua prinsip tersebut tidak semudah yang kita lihat. Salah satu kasus yang menarik dibahas yaitu Putusan nomor 415/Pdt.G/2019/Pn. Jkt. Utr. atas sengketa antara PT. Asuransi FPG Indonesia melawan PT. Pelayaran Tempuran Emas menerapkan keberlakuan prinsip subrogasi dalam hukum asuransi, dimana Majelis Hakim mengabulkan gugatan penggugat dan menyatakan PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) selaku majikan dari La Ode Alifatha (Tergugat II) dinyatakan untuk bertanggung jawab atas perbuatan dan membayar kerugian yang timbul sebagai akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh La Ode Alifatha (Tergugat II) selaku karyawan/Nahkoda Kapal MV. Umbul Mas dari PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I).

Putusan tersebut kemudian dibatalkan pada tingkat banding melalui Putusan Nomor 452/PDT/2021/PT.DKI, yang menyatakan Penggugat tidak berhak mendapatkan pembayaran ganti rugi yang telah dibayarkan kepada PTRAPP., atau terbukti akan tetapi jumlah kerugian yang timbul sebagai akibat perbuatan melawan

hukum tersebut lebih kecil dari jumlah pembayaran klaim asuransi, maka Penggugat selaku penanggung hanya dapat menerima pembayaran sesuai dengan jumlah kerugian yang terbukti timbul dari akibat perbuatan melawan hukum tersebut.

Dengan dasar tersebut, penulis akan membahas pengaturan prinsip subrogasi dan prinsip kontribusi, dengan penerapannya pada kasus PT. Asuransi FPG Indonesia melawan PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk dan La Ode Alifatha, serta menganalisis pertimbangan hakim pada Putusan Nomor 452/PDT/2021/PT.DKI, yang terkait dengan prinsip subrogasi dan kontribusi pada ganti kerugian pihak ketiga akibat kerusakan pada container crane sebagai objek pertanggungan pada *contractor's plant and machinery insurance policy*, dimana container crane ini ditabrak oleh kapal milik tergugat, namun *container crane* ini juga termasuk dalam objek pertanggungan pihak asuransi lain yang juga telah mengganti kerugian kepada tertanggung pada saat yang sama dengan penanggung.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan di atas, maka rumusan masalahnya adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan laut?
2. Apakah dasar pertimbangan hukum dari Majelis Hakim dalam perkara antara PT. Asuransi FPG Indonesia melawan PT. Pelayaran Tempuran Emas telah sesuai dengan ketentuan subrogasi dalam asuransi dan tanggung jawab dalam pengangkutan laut?

### **C. Manfaat Penelitian**

Adapun maksud yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Secara teoritis  
Dengan dilakukannya penelitian ini, diharapkan dapat memberikan sumbangan pengetahuan keilmuan mengenai hukum asuransi. Selanjutnya, diharapkan bahwa penulisan ini dapat memberikan pengetahuan bagi penulis, pembaca di bidang hukum asuransi pada khususnya, serta bagi pembaca lain pada umumnya.
- b. Secara praktis  
Hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis diharapkan dapat menjadi rujukan bagi praktisi hukum serta masyarakat umum. Dengan ruang lingkup asuransi yang luas yang berkaitan dengan peraturan perundang-undangan di bidang lain, maka semakin penting bagi praktisi hukum untuk mempertimbangkan sinkronisasi antara hukum asuransi dengan peraturan perundang-undangan lain yang berkaitan

### **D. Tujuan Penelitian**

Adapun yang menjadi tujuan dari penelitian yang berjudul “Pembatasan Hak Subrogasi Asuransi Dan Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Laut” ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan laut

2. Untuk mengetahui dan menganalisis kesesuaian pertimbangan hukum dari Majelis Hakim dalam perkara antara PT. Asuransi FPG Indonesia melawan PT. Pelayaran Tempuran Emas denganketentuan subrogasi dalam asuransi dan tanggung jawab dalam pengangkutan laut.

## **E. Kerangka Teoritis dan Konsep**

### **1. Kerangka Teoritis**

#### **a. Teori Pertanggungjawaban Hukum**

Kontrak yang merupakan persetujuan para pihak melahirkan hak dan kewajiban yang harus dipenuhi oleh para pihak yang terikat. Akibat dari pertukaran hak dan kewajiban tersebut melahirkan tanggung jawab para pihak. Terkait dengan tanggung jawab tersebut dalam teori pertanggungjawaban ini ada dua jenis, yaitu:<sup>8</sup>

- 1) Pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*)

Pertanggungjawaban atas dasar kesalahan mengandung arti bahwa seorang harus bertanggung jawab karena ia melakukan kesalahan karena merugikan orang lain. Teori ini cukup umum berlaku dalam hukum perdata khususnya Pasal 1365 KUHPerdata, Pasal 1366 KUHPerdata, dan Pasal 1367 KUHPerdata. Secara umum, tanggung

---

<sup>8</sup>Sutan Reny Sjahdeini, *Kebebasan Berkontrak Dan Perlindungan Yang Seimbang Bagi Para Pihak Dalam Perjanjian Kredit Bank di Indonesia*, (Jakarta: Institut Bankir Indonesia), hlm. 9.

jawab ini dapat diterima karena adil bagi orang yang berbuat salah untuk mengganti kerugian bagi pihak korban. Dengan kata lain, tidak adil jika orang yang tidak bersalah harus mengganti kerugian yang diderita orang lain.<sup>9</sup> Perkara yang perlu dijelaskan dalam teori ini adalah definisi tentang subyek pelaku kesalahan yang dalam doktrin hukum dikenal dengan asas *vicarious liability* dan *corporate liability*. *Vicarious liability* mengandung pengertian, majikan bertanggung jawab atas kerugian pihak lain yang ditimbulkan oleh orang atau karyawan yang dibawah pengawasannya. *Corporate liability* memiliki pengertian yang sama dengan *vicarious liability*. Menurut doktrin ini, lembaga yang menaungi suatu kelompok pekerja mempunyai tanggung jawab terhadap tenaga kerja yang dipekerjakannya.<sup>10</sup>

- 2) Tanggung Jawab Mutlak (*strict liability*) Teori tanggung jawab mutlak sering diidentikkan dengan tanggung jawab absolut. Ada yang mengatakan tanggung jawab mutlak adalah teori yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Sebaliknya tanggung jawab absolut adalah tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualiannya. Teori tanggung jawab perdata merupakan

---

<sup>9</sup> Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen* (Jakarta: Sinar Grafika, 2008), hlm. 93

<sup>10</sup> Fuady, Munir. *Perbuatan Melawan Hukum*. Bandung: PT. Cipta Aditya Bakti, 2005.

suatu instrumen hukum perdata dalam konteks penegakan hukum untuk mendapatkan ganti kerugian pada setiap perkara gugatan perdata.<sup>11</sup> Terkait hal diatas, Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggungjawab hukum menyatakan bahwa: “seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subyek berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan.<sup>12</sup> Lebih lanjut Hans Kelsen menyatakan bahwa:<sup>13</sup> “Kegagalan untuk melakukan kehati-hatian yang diharuskan oleh hukum disebut kekhilafan (*negligence*); dan kekhilafan biasanya dipandang sebagai satu jenis lain dari kesalahan (*culpa*), walaupun tidak sekeras kesalahan yang terpenuhi karena mengantisipasi dan menghendaki, dengan atau tanpa maksud jahat, akibat yang membahayakan.” Hans Kelsen selanjutnya membagi mengenai tanggungjawab terdiri dari:<sup>14</sup>

- a. Pertanggungjawaban individu yaitu seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukannya

---

<sup>11</sup> Agustina, Rosa. *Perbuatan Melawan Hukum*. Jakarta: Program Pascasarjana FH UI, 2004.

<sup>12</sup> Hans Kelsen , 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*, Jakarta: BEE Media Indonesia, 2007, hlm. 81

<sup>13</sup> Ibid

<sup>14</sup> Hans Kelsen (b), sebagaimana diterjemahkan oleh Raisul Mutaqien, *Teori Hukum Murni*, Bandung: Nuansa & Nusa Media, 2006, hlm. 140

sendiri;

- b. Pertanggungjawaban kolektif berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas suatu pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain;
- c. Pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena sengaja dan diperkirakan dengan tujuan menimbulkan kerugian;
- d. Pertanggungjawaban mutlak yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan.

Lebih lanjut Friedman menyatakan dalam menentukan pertanggungjawaban hukum, terdapat tiga komponen dalam sistem hukum (*Three Elements of Legal System*). Komponen ini merupakan faktor yang mempengaruhi penegakan hukum, yang membentuk satu kesatuan yang saling berhubungan yang bulat dan utuh. Ketiga komponen tersebut, yakni:<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Friedman, Lawrence M., *Law and Society: An Introduction*, (New Jersey, Prentice Hall Inc, 1997), hal. 6-7 dalam bukunya Hulman Panjaitan, *Hukum Perlindungan Konsumen “ Reposisi dan penguatan kelembagaan badan penyelesaian sengketa konsumen dalam memberikan perlindungan dan menjamin keseimbangan dengan pelaku usaha ”*, Jala Permata Aksara, 2021, hlm. 44

- a. Komponen struktur hukum (*legal structure*), yaitu pola-pola dari sebuah sistem hukum. Contohnya: Hierarki Perundang-undangan.
- b. Komponen substansi hukum (*legal substance*), yaitu aturan-aturan dan norma-norma aktual yang dipergunakan oleh lembaga-lembaga dalam membentuk suatu hukum. Contohnya: Asas *Pacta Sunt Servanda* dalam hukum perdata.
- c. Komponen Budaya Hukum (*legal culture*), yaitu para manusia yang memiliki sikap, gagasan, harapan dan pendapat dalam melaksanakan hukum tersebut. Contohnya: para birokrasi pemerintahan dalam menjalankan asas-asas pemerintahan yang baik.

Selanjutnya, menurut Friedman ada komponen keempat pula, yakni dampak hukum (*legal impact*). Komponen ini adalah dampak darisuatu keputusan dan kesepakatan hukum di masyarakat.<sup>16</sup>

## **b. Teori Kepastian Hukum**

Penelitian ini berlandaskan pada Teori Kepastian hukum diungkapkan oleh Roscoe Pound, seperti yang dikutip di dalam buku yang

---

<sup>16</sup> Ibid, hlm. 46

berjudul Pengantar Ilmu Hukum oleh Peter Mahmud Marzuki dimana kepastian hukum mengandung dua pengertian, diantaranya:

- a) Adanya aturan yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan apa yang boleh atau tidak boleh dilakukan.
- b) Berupa keamanan hukum bagi individu dari kesewenangan pemerintah karena dengan adanya aturan yang bersifat umum itu individu dapat mengetahui apa saja yang boleh dibebankan atau dilakukan oleh Negara terhadap individu. Kepastian hukum bukan hanya berupa pasal-pasal dalam undang-undang, melainkan juga adanya konsistensi dalam putusan hakim antara putusan yang satu dengan putusan hakim yang lain untuk kasus serupa yang telah diputus.<sup>17</sup>

Berkaitan dengan kepastian hukum tersebut, Satjipto Rahardjo memiliki pandangan bahwa, masyarakat terutama masyarakat modern sangat membutuhkan adanya kepastian dalam berbagai interaksi antara para anggotanya dan tugas itu diletakkan di pundak hukum. Kepastian hukum menjadi semacam ideologi dalam kehidupan ber hukum, sehingga diperlukan suatu pemahaman yang kritis mengenai kata tersebut. Dengan menjadi ideologi, terjadi kecenderungan untuk mencampuradukkan antara pernyataan

---

<sup>17</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2008), hlm.137

dan kebenarannya.<sup>18</sup>

Aturan hukum merupakan aturan bersifat umum yang menjadi pedoman bagi individu baik dalam hubungan dengan sesama individu maupun dengan masyarakat. Aturan-aturan ini menjadi batasan bagi masyarakat. Adanya aturan semacam itu dan pelaksanaan aturan tersebut menimbulkan kepastian hukum. Dengan demikian, kepastian hukum mengandung dua pengertian, yaitu Pertama, adanya aturan yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan yang boleh dan tidak boleh dilakukan. Kedua, berupa keamanan hukum bagi individu dari kesewenangan pemerintah. Kepastian hukum bukan hanya bunyi asal di dalam undang-undang, melainkan juga adanya konsistensi dalam putusan hakim antara putusan hakim yang satu dengan putusan hakim lainnya untuk kasus serupa yang telah diputus.<sup>19</sup>

Konsep kepastian hukum mencakup sejumlah aspek yang saling mengkait. Salah satu aspek dari kepastian hukum ialah perlindungan yang diberikan pada individu terhadap kesewenang-wenangan individu lainnya, hakim, dan administrasi (pemerintah). Adalah kepercayaan akan kepastian hukum yang seharusnya dapat dikaitkan individu berkenaan dengan apa yang

---

<sup>18</sup> Satjipto Rahardjo, *Hukum dalam Jagat Ketertiban*, (Jakarta: UKI Press, 2006), hlm. 133.

<sup>19</sup> Peter Mahmud Marzuki, *op.cit.*, hlm 157-158.

dapat diharapkan individu akan dilakukan penguasa, termasuk juga kepercayaan akan konsistensi putusan-putusan hakim atau administrasi (pemerintah).<sup>20</sup>

Herlien Budiono mengatakan bahwa kepastian hukum merupakan ciri yang tidak dapat dipisahkan dari hukum, terutama untuk norma hukum tertulis. Hukum tanpa nilai kepastian akan kehilangan makna karena tidak dapat dijadikan sebagai pedoman perilaku bagi semua orang.<sup>21</sup> Apeldoorn mengatakan bahwa kepastian hukum memiliki dua segi yaitu dapat ditentukannya hukum dalam hal yang konkret dan keamanan hukum. Hal ini berarti pihak yang mencari keadilan ingin mengetahui apayang menjadi hukum dalam suatu hal tertentu sebelum ia memulaiperkara dan perlindungan bagi para pihak dalam kesewenangan hakim.

### **c. Asas subrogasi**

Asas subrogasi adalah penggantian kedudukan dari tertanggung kepada penanggung yang telah membayar ganti kerugian kepada tertanggung dalam melaksanakan hak-hak tertanggung kepada pihak ketiga yang menyebabkan terjadinya kerugian.<sup>22</sup> Asuransi merupakan hubungan hukum

---

<sup>20</sup> I.H. Hijmans, dalam *Het recht der werkelijkheid*, dalam Herlien Budiono, *Asas Keseimbangan bagi Hukum Perjanjian Indonesia-Hukum Perjanjian Berlandaskan Asas-Asas Wigati Indonesia*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2006), hlm 208.

<sup>21</sup> A. Madjedi Hasan, *Kontrak Minyak dan Gas Bumi Berazas Keadilan dan Kepastian Hukum*, (Jakarta: Fikahati Aneska, 2009), hlm. 31

<sup>22</sup> Ibid, hlm 98.

pertanggung dimana prinsip subrogasi diatur dalam Pasal 284 KUHD yang berbunyi sebagai berikut:

*“Penanggung yang telah membayar kerugian barang yang dipertanggung, memperoleh semua hak yang sekiranya dimiliki oleh tertanggung terhadap pihak ketiga berkenaan dengan kerugian itu; dan tertanggung bertanggung jawab untuk setiap perbuatan yang mungkin merugikan hak penanggung terhadap pihak ketiga itu.”*

Asas Subrogasi adalah perpindahan hak kreditur kepada seorang pihak ketiga yang membayar kepada kreditur dapat terjadi karena persetujuan atau karena undang-undang. Asas ini merupakan konsekuensi dari asas indemnitas, yaitu memberikan ganti kerugian kepada tertanggung sebesar kerugian yang dideritanya. Dengan diterimanya ganti rugi dari penanggung kepada tertanggung, maka tertanggung tidak berhak lagi menuntut ganti rugi kepada pihak lain karena telah beralih ke penanggung. Apabila tertanggung mengalami kerugian yang disebabkan oleh kelalaian pihak ketiga, maka setelah penanggung membayar ganti kerugian kepada tertanggung maka penanggung berhak untuk mengajukan tuntutan ganti kerugian pula kepada pihak ketiga karena atas dasar asas subrogasi ini. Namun penanggung tidak boleh meminta ganti kerugian lagi kepada pihak ketiga.

## **2. Kerangka Konsep**

Pembahasan penelitian ini akan memberikan batasan tentang pengertian atas istilah yang terkait. Pembatasan tersebut diharapkan akan

dapat membantu dalam menjawab pokok permasalahan usulan penelitian ini.

Beberapapembatasan tersebut, yaitu:

- a) **Asuransi** adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransidan pemegang polis yang menjadi dasar penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan.
- b) **Perusahaan Asuransi** adalah perusahaan asuransi umum dan perusahaan asuransi jiwa
- c) **Pihak** adalah orang atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun yang tidak berbentuk badan hukum.
- d) **Tertanggung** adalah Pihak yang menghadapi risiko sebagaimana diaturdalam perjanjian Asuransi atau perjanjian reasuransi.
- e) **Objek Asuransi** adalah jiwa dan raga, kesehatan manusia, tanggung jawab hukum, benda dan jasa, serta semua kepentingan lainnya yang dapat hilang, rusak, rugi dan/atau berkurang nilainya.
- f) **Pemegang Polis** adalah Pihak yang mengikatkan diri berdasarkan perjanjian dengan Perusahaan Asuransi, Perusahaan Asuransi Syariah, perusahaan reasuransi, atau perusahaan reasuransi syariah untuk mendapatkan perlindungan atau pengelolaan atas risiko bagi dirinya, tertanggung, atau peserta lain.
- g) **Polis** adalah bentuk perjanjian asuransi dengan nama apapun, berikut lampiran yang merupakan kesatuan dengannya, tidak boleh

mengandung kata, kata-kata atau kalimat yang dapat menimbulkan penafiran yang berbeda mengenai risiko yang ditutup asuransinya, kewajiban penanggung dan kewajiban tertanggung atau mempersulit tertanggung mengurus haknya.

**h) Klaim** adalah tuntutan atau pengajuan permintaan pembayaran ganti rugi dari pihak tertanggung kepada pihak penanggung yang timbul dari hubungan perjanjian asuransi antara tertanggung dan penanggung. Tuntutan atau pengajuan ini timbul karena adanya kejadian atau kecelakaan yang menimbulkan kerugian tertanggung atas barang atau objek asuransi karena risiko yang dijamin dalam polis asuransi.

## **F. Metode Penelitian**

Penelitian merupakan suatu sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan maupun teknologi. Penelitian merupakan suatu sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan maupun teknologi. Untuk menjamin suatu kebenaran ilmiah, maka dalam penelitian harus dipergunakan metodologi yang tepat karena hal tersebut merupakan pedoman dalam rangka mengadakan penelitian termasuk analisis terhadap data hasil penelitian. Metodologi merupakan cara kerja bagaimana menemukan atau memperoleh atau menjalankan suatu kegiatan untuk memperoleh hasil yang kongkrit. Penggunaan metode penelitian hukum dalam penulisan tesis ini dapat digunakan untuk

menggali, mengolah, dan merumuskan bahan–bahan hukum yang diperoleh sehingga mendapatkan kesimpulan yang sesuai dengan kebenaran ilmiah untuk menjawab isu hukum yang dihadapi. Metode yang tepat diharapkan dapat memberikan alur pemikiran secara berurutan dalam usaha mencapai pengkajian.<sup>23</sup> Adapun metode yang digunakan sebagai berikut:

### **1. Jenis Penelitian**

Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif, atau yang sering disebut juga sebagai penelitian hukum doktrinal. Dalam penelitian hukum normatif ini, hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis di dalam peraturan perundang-undangan atau hukum dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan bagi manusia untuk bertindak.

Penelitian ini bersifat deskriptif analitis. Penelitian yang bersifat deskriptif analitis dapat diartikan sebagai prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan melukiskan keadaan subyek/obyek penelitian (seseorang, lembaga, masyarakat dan lain-lain) pada saat sekarang berdasarkan fakta-faktayang tampak atau sebagaimana adanya. Penelitian deskriptif analitis dapat dikatakan sebagai langkah-langkah melakukan representatifobyektif tentang gejala-gejala yang terdapat di dalam masalah

---

<sup>23</sup> Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2003, hlm 43

yang diselidiki.<sup>24</sup>

## 2. Jenis Data

Dalam penelitian ini menggunakan jenis data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari kepustakaan.<sup>25</sup> Data sekunder mencakup data-data yang diperoleh dari bahan-bahan kepustakaan yang terdiri dari:

a. Bahan hukum primer

Berupa peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan hukum asuransi pengangkutan, yaitu:

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- 3) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- 4) Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian,
- 5) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,
- 6) Peraturan pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (PP No.20/2010),
- 7) Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (PP No.51/2002).

---

<sup>24</sup> Amiruddin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2008, hlm. 25.

<sup>25</sup> Sri Mamudji, et al., *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005, hlm. 6.

8) Peraturan Menteri Perhubungan No. 76 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran

b. Bahan hukum sekunder

Bahan-bahan yang memberikan informasi atau hal-hal yang berkaitan dengan isi sumber primer serta implementasinya.<sup>26</sup> Bahan hukum sekunder yang digunakan antara lain berupa buku-buku, skripsi, serta artikel baik yang berasal dari media cetak maupun media elektronik.

c. Bahan hukum tersier

Bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap sumber primer atau sumber sekunder.<sup>27</sup> Bahan hukum tersier yang digunakan berupa kamus.

### 3. Teknik Pengumpulan Data

Cara pengumpulan data dalam penelitian ini adalah metode dokumentasi. Metode dokumentasi adalah suatu cara yang dilakukan dengan mengumpulkan dokumen-dokumen yang ada seperti dokumen yang berasal dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Alat pengumpul data penelitian pada penelitian ini adalah dengan studi dokumen, yaitu mengkaji dan mempelajari dokumen-dokumen yang telah terkumpul.

---

<sup>26</sup> Ibid

<sup>27</sup> Ibid

#### **4. Tahapan Penelitian**

Setelah data terkumpul maka tahap selanjutnya dilakukan penyajian data, dengan cara sebagai berikut:

- a. Seleksi Data. Data yang terkumpul kemudian diperiksa untuk mengetahui kelengkapan data yang dipilih sesuai dengan permasalahan yang diteliti.
- b. Klasifikasi Data. Penempatan data menurut kelompok-kelompok yang telah ditetapkan dalam rangka memperoleh data yang benar-benar diperlukan dan akurat untuk kepentingan penelitian.
- c. Penyusunan Data. Penempatan data yang saling berhubungan dan merupakan satu kesatuan yang bulat dan terpadu pada subpokok bahasan sesuai sistematika yang ditetapkan untuk mempermudah interpretasi data

#### **5. Teknik Analisis Data**

Setelah pengolahan data selesai, maka dilakukan analisis data. Adapun metode analisis data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Metode analisis deskriptif yang dimaksud adalah menyajikan, menggambarkan atau menjelaskan data yang diperoleh dari studi pustaka dengan tujuan untuk dapat menjawab permasalahan. Sedangkan Metode analisis kualitatif, yaitu mengklasifikasikan, mensistematisasikan, dan menganalisis data yang diperoleh dari studi pustaka berdasarkan teori yang berkaitan dengan permasalahan, kemudian dipelajari dan diteliti untuk

kemudian dijadikan dasar dalam mengambil kesimpulan.

## **G. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan tesis ini terdiri dari 5 (lima) bab, yaitu:

### **BAB I                    PENDAHULUAN**

Bab ini akan membahas mengenai latar belakang, pokok permasalahan, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian,

### **BAB II                    TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini menguraikan mengenai pengertian-pengertian dan teori-teori yang akan digunakan dalam penulisan initerkait hukum asuransi pengangkutan,

### **BAB III                    PEMBAHASAN**

Pada bab ini akan menguraikan tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan laut.

### **BAB IV                    PEMBAHASAN**

Dalam bab ini akan diuraikan analisis permasalahan terhadap tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan laut dan dasar pertimbangan hukum dari Majelis Hakim dalam perkara antara PT. Asuransi FPG Indonesia melawan PT. Pelayaran Tempuran Emas telah sesuai dengan ketentuan subrogasi dalam asuransi

dan tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan laut?

## BAB V PENUTUP

Bab ini merupakan bab terakhir dalam penulisan proposal skripsi ini. Dalam bab ini akan diuraikan suatu kesimpulan sebagai jawaban atas permasalahan yang ada pada bab-bab terdahulu, serta saran yang merupakan rekomendasi dari penulis kepada ilmu pengetahuan dalam bidang hukum.

