

PENYELESAIAN KLAIM
ASURANSI MARINE HULL AND
MACHINERY DI PT ASURANSI
PURNA ARTANUGRAHA (STUDI
KASUS PUTUSAN MA-RI No.
1815 K/Pdt/2015)

by Dhaniswara K. Harjono

Submission date: 15-Mar-2023 01:30PM (UTC+0700)

Submission ID: 2037615000

File name: Penyelesaian_Klaim_Asuransi.pdf (879.54K)

Word count: 5547

Character count: 34532



to - ra

Jurnal Hukum: HUKUM UNTUK MENGATUR DAN MELINDUNGI MASYARAKAT
Fakultas Hukum Universitas Kristen Indonesia
p-ISSN: 2442-8019 and e-ISSN 2620-9837
Volume 7 *Special Issue* Februari 2021 Hal 157-169
Submit: 09/02/2021, diterima 15/02/2021, diterbitkan 28/02/2021

**PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI MARINE HULL AND MACHINERY
DI PT ASURANSI PURNA ARTANUGRAHA
(STUDI KASUS PUTUSAN MA-RI No. 1815 K/Pdt/2015)**

Marihot Simanjuntak^a, Dhaniswara K. Harjono^b, Wiwik Sri Widiarty^c
^{abc}Magister Hukum Pascasarjana, Universitas Kristen Indonesia, Jakarta, Indonesia
marihotsimanjuntak66@gmail.com

ABSTRACT

Insurance is the most reliable method of transferring risk from the insured to the insurer. Insurance is generally regulated in the Civil Code and specifically in the KUHD. Marine Hull and Machinery Insurance is one of the objects that is covered for its risk by PT Asuransi Purna Artanugraha as the Insurer. The focus of the problems examined in this study, namely how the insurer is responsible for claims in Marine Hull and Machinery Insurance and how is the claim settlement in Marine Hull and Machinery Insurance. The approach method used in this research is juridical normative, and the type of research chosen is descriptive analysis. The claim settlement mechanism has been established by the Insurer, from the start and agreed upon at the closing of Marine Hull and Machinery Insurance. The parties need to understand the contents of the Marine Hull and Machinery insurance policy, which is sourced from the Marine Insurance Act 1906 as a document or evidence of a detailed sea freight coverage agreement so that potential legal risks that arise in the future can be anticipated by the parties.

Keywords : Claims, Marine Hull and Machinery Insurance

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai salah satu negara maritim terbesar di dunia yang terdiri atas ribuan pulau dari Sabang sampai Merauke, dimana setiap pulau dipisahkan oleh perairan yang jaraknya relatif saling berjauhan dan tidak sama. Untuk terjalinnya hubungan antar daerah yang luas tersebut, Indonesia membutuhkan sarana angkutan, baik di darat (jalan, kereta api, dan sungai), di laut, maupun di udara. Tidak dapat dipungkiri bahwa jarak tersebut menjadi salah satu faktor yang sangat mempengaruhi laju pertumbuhan nasional, terutama di bidang ekonomi.

Pengangkutan memegang peran yang sangat vital dalam dunia perdagangan, tidak hanya sebagai sarana untuk membawa suatu barang dari tangan produsen ke tangan konsumen, namun dapat menjadi penentu harga atau nilai dari suatu barang-barang tersebut. Untuk kepentingan perdagangannya, tiap-tiap pedagang berusaha mendapatkan frekuensi angkutan yang kontinu dan tinggi dengan biaya angkutan yang rendah. Oleh karena itu diperlukanlah peraturan-peraturan lalu-lintas baik di darat, di laut, maupun di udara, yang mana peraturan-peraturan tersebut selain mengatur ketertiban dan keamanan, juga hubungan-hubungan keperdataan di antara mereka.

Aktivitas di laut 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 di laut 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 ini yang perlu menjadi perhitungan dalam aktivitas bisnis dengan moda transportasi laut. Mulai dari kebakaran kapal, kerusakan kargo muatan kapal, kecelakaan kapal dan lainnya, Risiko ini bisa diminimalisir dengan adanya peran dari asuransi. Pengertian Asuransi menurut yang tercantum di dalam Buku Kesatu Bab IX Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) adalah sebagai berikut:

"Asuransi atau Pertanggungan 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."

Pengertian Asuransi juga tercantum di dalam Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, yang menyatakan bahwa:

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

1. 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
2. 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."

Sedangkan pengertian Asuransi menurut Pasal 1774 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata :

“Suatu perjanjian untung-untungan adalah suatu perbuatan yang hasilnya, mengenai untung ruginya, bagi semua pihak, maupun sementara rusak, bergantung kepada kejadian yang belum tentu. Demikian adalah: perjanjian pertanggungan; bunga cagak hidup, perjudian dan pertaruhan.”

Pengertian asuransi dalam rumusan Pasal 1 ayat 1 Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 diatur lebih luas jika dibandingkan Pasal 246 KUHD karena tidak hanya melingkupi asuransi kerugian, tetapi juga asuransi jiwa. Dengan demikian objek asuransi tidak hanya meliputi harta kekayaan, tetapi juga jiwa/raga manusia. Hal ini dapat diketahui dalam Pasal 1 ayat 25 Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian, yaitu: “Objek Asuransi adalah jiwa dan raga, kesehatan manusia, tanggung jawab hukum, benda dan jasa, sertasemua kepentingan lainnya yang dapat hilang, rusak, rugi, dan/atau berkurang nilainya.”

Terdapat unsur-unsur asuransi, yang terdiri:¹

- a. Pihak tertanggung (*insured*) yaitu seseorang/badan yang berjanji untuk membayar uang premi kepada pihak penanggung, sekaligus atau secara berangsur-angsur. Hak dari tertanggung adalah mendapatkan klaim asuransi, kewajiban tertanggung adalah membayar premi kepada pihak asuransi.
- b. Pihak penanggung (*insure*) yaitu suatu badan yang berjanji akan membayar sejumlah uang (santunan) kepada pihak tertanggung, sekaligus atau secara berangsur-angsur apabila terjadi sesuatu yang mengandung unsur tak tertentu. Hak dari penanggung adalah mendapatkan premi, Kewajiban penanggung adalah memberikan klaim sejumlah uang kepada pihak tertanggung apabila terjadi suatu hal yang sudah diperjanjikan.
- c. Objek Pertanggungan, berupa harta benda, hidup dan meninggalnya seseorang, dan atau kepentingan lainnya.
- d. Peristiwa terjadinya risiko, yang tidak pasti, dimana, kapan, dan besarnya dampak kerugian yang timbul, yang sebenarnya juga tidak diharapkan oleh tertanggung dan penanggung.

Secara umum sahnya suatu perjanjian diatur dan harus memenuhi ketentuan-ketentuan yang diatur oleh Pasal 1320 KUHPerdara beserta pasal-pasal yang melindungi pasal tersebut yaitu Pasal 1321-1329 KUHPerdara. Setiap perjanjian, termasuk perjanjian asuransi harus memenuhi syarat-syarat umum sebagai berikut:⁷

- a. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan
- c. Suatu hal tertentu
- d. Suatu sebab yang halal

Keempat hal tersebut diatas tidak boleh dilakukan karena adanya kekhilafan, paksaan ataupun karena tipuan. Sedangkan untuk syarat khusus bagi perjanjian asuransi harus memenuhi ketentuan-ketentuan dalam buku I Bab IX KUHD, ialah:²

a. Asas Indemnitas (*Indemnity*)

Asas indemnitas adalah satu asas utama dalam perjanjian asuransi, karena merupakan asas yang mendasari mekanisme kerja dan memberi arah tujuan dari

¹ Mulyadi Nitisusastro, *Asuransi dan Usaha Perasuransian di Indonesia*, (Bandung: Alfabeta, 2013), hlm. 132.

² Sri Rejeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, (Jakarta, Sinar Grafika, 2001), hlm. 98.

perjanjian asuransi itu sendiri (khusus untuk asuransi kerugian).

b. Asas Kepentingan (*Insurable Interest*)

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

c. 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 penuhnya asas ini pada saat akan menutup suatu perjanjian akan menyebabkan adanya cacat kehendak, sebagaimana makna dari seluruh ketentuan-ketentuan dasar yang diatur oleh Pasal-Pasal 1320-1329 KUHP. 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.

d. Asas Subrogasi pada Penanggung (*Subrogation*)

Di dalam KUHD, asas ini secara tegas diatur pada Pasal 284:

“Seorang penanggung yang telah membayar kerugian sesuatu barang yang di pertanggungkan, menggantikan si tertanggung dalam segala hak yang diperolehnya terhadap orang-orang ketiga berhubung 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 bagi penanggung, seperti diatur pada Pasal 284 KUHD tersebut di atas adalah suatu asas yang merupakan konsekuensi logis dari asas indemnitas. Subrogasi dalam asuransi adalah subrogasi berdasarkan undang-undang. Oleh karena itu asas subrogasi hanya dapat ditegakkan apabila memenuhi dua syarat berikut:

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

Polis sebagai dokumen tertulis mempunyai peran sangat penting dalam perjanjian asuransi, karena di dalam polis inilah dicantumkan hak dan kewajiban penanggung dan tertanggung. Dalam kepustakaan hukum asuransi, ahli hukum mengingatkan kepada para calon pembeli polis asuransi agar betul-betul membaca polis, sebab polis sebagai wujud perjanjian asuransi mempunyai karakteristik tersendiri jika di bandingkan dengan perjanjian pada umumnya.

Menurut ketentuan Pasal 255 KUHD, perjanjian pertanggungan harus dilakukan secara tertulis dengan akta, yang diberi nama polis, polis ini sebagai alat bukti tertulis. Bagi para pihak baik Tertanggung maupun Penanggung, polis mempunyai arti yang besar atau sangat penting. Sebab polis merupakan bukti yang sempurna tentang apa yang mereka perjanjikan di dalam perjanjian pertanggungan itu. Tanpa polis maka pembuktian akan menjadi sulit dan terbatas.

Menurut ketentuan Pasal 256 KUHD, setiap polis kecuali mengenai asuransi jiwa,

harus memuat syarat-syarat khusus sebagai berikut³:

- a. Hari dan tanggal pembuatan perjanjian asuransi;
- b. Nama tertanggung, untuk diri sendiri atau untuk pihak ketiga;
- c. Uraian yang jelas mengenai benda yang diasuransikan;
- d. Jumlah yang diasuransikan;
- e. Bahaya-bahaya/*evenemen* yang ditanggung oleh penanggung;
- f. Saat bahaya/*evenemen* mulai berjalan dan berakhir yang menjadi tanggungan penanggung;
- g. Premi asuransi;
- h. Umumnya semua keadaan yang perlu diketahui oleh penanggung dan segala janji-janji khusus yang diadakan antara para pihak.

Pada Pasal 257 KUHD memberi ketegasan, walaupun belum dibuatkan polis, asuransi sudah terjadi sejak tercapai kesepakatan antara tertanggung dan penanggung. Sehingga hak dan kewajiban tertanggung dan penanggung timbul sejak terjadi kesepakatan berdasarkan nota persetujuan. Bila bukti tertulis sudah ada barulah dapat digunakan alat bukti biasa yang diatur dalam hukum acara perdata. Ketentuan ini yang dimaksud oleh Pasal 258 ayat (1) KUHD. Syarat-syarat khusus yang dimaksud dalam Pasal 258 KUHD adalah mengenai esensi inti isi perjanjian yang telah dibuat itu, terutama mengenai realisasi hak dan kewajiban tertanggung dan penanggung seperti: penyebab timbul kerugian (*evenemen*); sifat kerugian yang menjadi beban penanggung; pembayaran premi oleh tertanggung; dan klausula-klausula tertentu.

Dalam praktiknya, perjanjian asuransi akan berakhir apabila:

- a. Masa berlaku asuransi berakhir;
- b. Perjanjian Asuransi biasanya dilakukan untuk jangka waktu tertentu, jangka waktu tersebut ditetapkan didalam polis. KUHD tidak mengatur secara tegas jangka waktu asuransi;
- c. Perjalanan yang diasuransikan berakhir;
- d. Asuransi berdasarkan perjalanan ini umumnya diadakan untuk asuransi pengangkutan;
- e. Timbul klaim penuh (*Total Loss*); Di dalam polis dinyatakan bahwa terhadap *evenement* apa saja asuransi itu diadakan. Apabila pada saat asuransi berjalan terjadi *evenement* yang ditanggung dan menimbulkan kerugian, penanggung akan menyelidiki apakah benar tertanggung mempunyai kepentingan atas benda yang diasuransikan itu. Jika benar, maka dilakukan pembebasan berdasarkan klaim tertanggung. Pembayaran ganti kerugian ini dipenuhi oleh penanggung berdasarkan asas keseimbangan. Dengan pemenuhan ganti kerugian berdasarkan klaim tertanggung, maka asuransi berakhir;
- f. Asuransi berhenti dibatalkan;
- g. Asuransi dapat berakhir apabila asuransi itu berhenti. Berhentinya asuransi dapat berjalan karena kesepakatan antara tertanggung dan penanggung, dapat juga terjadi karena faktor diluar kemauan tertanggung dan penanggung. Misalnya terjadi pemberatan risiko setelah asuransi berjalan (Pasal 293 dan 638 KUHD);
- h. Asuransi gugur;
- i. Asuransi gugur biasanya terdapat didalam asuransi pengangkutan, apabila barang tidak jadi diangkut karena kapal tidak jadi berangkat atau baru akan melakukan

³ Agoes Parera, *Hukum Asuransi di Indonesia* (Yogyakarta: Kanisius, 2019), hlm. 85-86.

perjalanan tetapi dihentikan.

Dengan melihat permasalahan di atas penulis tertarik untuk melakukan penelitian karena penulis melihat adanya beberapa masalah yang berkaitan penyelesaian klaim Asuransi *Marine Hull And Machinery*, khususnya yang dialami oleh PT Asuransi Purna Artanugraha, sebagaimana dalam Putusan Perkara Mahkamah Agung RI No. 1815 K/Pdt/2015.

PERMASALAHAN

Sehubungan dengan uraian tersebut di atas, maka dalam penulisan ini akan memfokuskan pada permasalahan mengenai tanggung jawab penanggung terhadap klaim dalam Asuransi *Marine Hull and Machinery*, serta proses penyelesaian klaim dalam Asuransi *Marine Hull and Machinery*. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif dan metode pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*), serta metode pengumpulan data berupa studi kepustakaan dan wawancara.

PEMBAHASAN

Asuransi *Marine Hull and Machinery*

Asuransi *Marine Hull and Machinery* adalah salah satu jenis asuransi kerugian yang merupakan perjanjian pertanggungan yang mencakup lambung dan mesin dari kapal laut. Dalam hal ini Penanggung melakukan perjanjian pertanggungan dengan tertanggung mengenai sebuah obyek yaitu kapal laut. Para pihak dalam perjanjian asuransi *Marine Hull and Machinery* adalah Penanggung, Tertanggung, *Surveyor* dan *Loss Adjuster*.

Objek Pertanggungan *Marine Hull and Machinery* dapat berupa: kapal dan mesin kapal beserta bagian mesin kapal seperti : *connecting rod, cylinder block, cylinder liner, rocker arm inlet valve*. Para pihak yang termasuk dalam asuransi *Marine Hull and Machinery* adalah:

- a. Penanggung adalah Perusahaan Asuransi yang menerima pengalihan risiko dari para Tertanggung.
- b. Tertanggung adalah pihak yang memiliki kepentingan atas suatu obyek yang dipertanggungkan.
- c. *Loss Adjuster* adalah pihak yang memberikan jasa berupa pemeriksaan dan/atau penilaian atas suatu tuntutan ganti rugi/klaim dari tertanggung kepada Penanggung berdasarkan persyaratan/ketentuan yang terdapat di dalam polis dan kaidah umum asuransi.
- d. *Surveyor* adalah pihak yang ditunjuk oleh Penanggung untuk mencari dan mengungkap data (*fact finding*) dari kejadian yang menimbulkan *evenement* atau pihak yang melakukan survei dan mendokumentasikan apa yang terjadi di lapangan serta melakukan wawancara kepada tertanggung sehubungan dengan kejadian untuk selanjutnya diserahkan kepada *Loss Adjuster*.
- e. Agen Asuransi adalah seseorang yang bekerja sendiri atau bekerja pada badan usaha, yang bertindak untuk dan atas nama Perusahaan Asuransi atau Perusahaan Asuransi Syariah dan memenuhi persyaratan untuk mewakili Perusahaan Asuransi atau Perusahaan Asuransi Syariah memasarkan produk asuransi atau produk asuransi syariah.
- f. *Broker/Pialang Asuransi* adalah seseorang yang bekerja pada perusahaan pialang asuransi dan memenuhi persyaratan untuk memberi rekomendasi atau mewakili Pemegang Polis, Tertanggung, atau Peserta dalam melakukan penutupan asuransi

atau asuransi syariah dan/atau penyelesaian klaim.

Bentuk polis Asuransi *Marine Hull and Machinery* :

- a. *ITC (Institute Time Clause) Hull 1.10.83 Clause 280 (All Risks Comprehensive)*
- b. *ITC (Institute Time Clause) Hull 1.10.83 Clause 284 (Total Loss, General Average and ⅓ Collision Liability, Including Salvage, Salvage Charge and Sue and Labor)*
- c. *ITC (Institute Time Clause) Hull 1.10.83 Clause 289 (Total Loss Only, Including Salvage, Salvage Charge and Sue and Labor)*

Risiko-risiko yang dijamin pada polis *Marine Hull and Machinery* antara lain:

- a. Bahaya laut seperti cuaca buruk, tenggelam, tabrakan, dan lain-lain (*Perils of The Sea*);
- b. Kebakaran dan Ledakan;
- c. Pencurian dengan kekerasan oleh orang dari luar kapal;
- d. Pembuangan ke laut (*Jettison*);
- e. Perompakan (*Piracy*);
- f. *Breakdown* atau kecelakaan pada instalasi nuklir atau reaktor pada kapal;
- g. Tabrakan dengan pesawat udara atau benda angkasa lainnya, alat transportasi darat, dock dan lain-lain;
- h. Gempa bumi, letusan gunung berapi, sambaran petir;
- i. Kecelakaan akibat *loading-unloading* kargo atau bahan bakar;
- j. *Bursting of boilers* pada kapal, dan lain-lain;
- k. Kelalaian nakhoda, *crew* atau pandu;
- l. Kelalaian *repairers* atau *charterers*;
- m. Pemberontakan atau pengambilalihan paksa oleh nakhoda dan *crew (barraty)*;
- n. Tindakan pihak berwenang dalam mencegah atau mengurangi dampak polusi (*Pollution hazard*);
- o. Tanggung jawab hukum akibat tabrakan kapal (*Collusion Liability*);
- p. Kontribusi *General Average and Salvage*;
- q. *Biaya-biaya penyelamatan (Sue and Labour)*.

Penyelesaian klaim dalam *Marine Hull and Machinery* sama dengan asuransi kerugian pada umumnya. Hak dari tertanggung yang harus dipenuhi oleh penanggung, apabila telah memenuhi syarat-syarat dan ketentuan yang ditentukan oleh penanggung dan tercantum dalam polis. Pembayaran klaim dalam asuransi *Marine Hull and Machinery* sama dengan halnya dalam asuransi kerugian, yaitu:

- a. Pembayaran klaim murni, yaitu pembayaran klaim karena klaim tersebut telah memenuhi persyaratan-persyaratan yang ditentukan yang dilampiri dengan dokumen pendukung yang lengkap.
- b. Pembayaran klaim *exgratia*, yaitu pembayaran klaim atau ganti rugi yang diberikan penanggung meskipun sebenarnya penanggung tidak wajib untuk memberikan ganti rugi. Besar maupun bentuk ganti rugi ini tidak diatur di dalam polis. Pada umumnya, *exgratia* ini diberikan semata-mata karena pertimbangan komersial seperti nasabah utama yang besar, nasabah berpengaruh, nasabah dengan sejarah tuntutan ganti rugi yang baik (jarang).
- c. Pembayaran klaim kompromis, yaitu pembayaran klaim yang besarnya didasarkan kepada kesepakatan para pihak yang bersangkutan karena terdapatnya perbedaan penafsiran teknis atas kerugian yang terjadi.

Tanggung Jawab Penanggung Terhadap Klaim Dalam Asuransi *Marine Hull And*

Machinery

Asuransi *Marine Hull and Machinery* merupakan salah satu jenis asuransi kerugian yang mengcover lambung dan mesin kapal laut. Ketentuan Pasal 309 KUHD mendefinisikan kapal adalah semua perahu, dengan nama apapun, dan dari macam apapun juga. Kecuali apabila ditentukan lain atau diperjanjikan lain, maka kapal itu dianggap meliputi segala perlengkapannya. Pasal 310 ayat (1) KUHD memberikan definisi yang lebih rinci yaitu kapal laut yang diartikan semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu. Dalam penelitian ini penanggung melakukan perjanjian pertanggungan dengan tertanggung dengan obyek perjanjiannya adalah kapal laut, yaitu kapal MV AMAR berjenis *general cargo*.

Tanggung jawab Penanggung (PT Asuransi Purna Artanugraha) 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 dalam sebuah akta yang disebut polis. Oleh karena itu penanggung harus bertanggung jawab untuk memberikan penggantian karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa tak tentu berdasarkan polis yang telah diperjanjikan selama polis tersebut dibuat memenuhi syarat-syarat dasar perjanjian dan memenuhi asas-asas dalam perjanjian.

Dalam penutupan perjanjian asuransi antara PT Asuransi Purna Artanugraha dengan PT Bumi Shipmanagement dapat dilihat bahwa perjanjian tersebut telah memenuhi ketentuan Pasal 1320 KUHPer yaitu sepakat mereka yang mengikatkan diri, kecakapan untuk membuat perjanjian atau perikatan, suatu hal tertentu dan sebab yang halal. Perjanjian antara penanggung dan tertanggung ini telah terpenuhi dan telah sah sehingga menimbulkan akibat hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1338 KUHPer yaitu bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya dan telah dituangkan dalam bentuk polis asuransi dengan nomor polis 00.61.B.0053.12.05. Dengan demikian, sesuai dengan ketentuan Pasal 1338 KUHPer, dengan adanya kesepakatan yang telah dibuat oleh PT Asuransi Purna Artanugraha (sebagai Penanggung) dan PT Bumi Shipmanagement (sebagai Tertanggung) dalam Polis Asuransi No. 00.61.B.0053.12.05, maka Polis tersebut adalah sebuah Undang-Undang yang berlaku bagi kedua belah pihak. Polis ini dijamin dengan ITC (*Institute Time Clause*) Hull 1.10.83 Clause 280 (*All Risks/Comprehensive*) yang mengatur bahwa kerugian yang ditanggung adalah kerugian parsial, sehingga kalau ada kerusakan sedikit pada kapal dan kerusakan ini disebabkan oleh hal-hal yang tercantum dalam polis, maka penanggung wajib untuk melakukan ganti rugi atas kerugian yang diderita oleh kapal tersebut.

Penyelesaian Klaim Dalam Asuransi Marine Hull And Machinery

Permasalahan ini timbul lantaran perusahaan asuransi (PT Asuransi Purna Artanugraha) menolak klaim kebakaran kapal yang diajukan oleh PT Bumi Shipmanagement. Padahal antara PT Asuransi Purna Artanugraha dan PT Bumi Shipmanagement melalui Broker PT. Willis Indonesia terikat perjanjian asuransi *Marine Hull and Machinery Policy* (Nomor Polis: 00.61.B.0053.12.05) yang berlaku setahun terhitung sejak 27 Desember 2005 s/d 27 Desember 2006. Sesuai perjanjian, obyek pertanggungan adalah kapal kargo MV AMAR dengan nilai pertanggungan AS\$ 8,000,000,000.

Pasca penandatanganan polis asuransi, Kapal MV AMAR berlayar dari Kandla (India) menuju Fancheng (Tiongkok) dengan muatan penuh ekstak biji (oil minyak lobak) pada tanggal 4 Agustus 2006. Pada tanggal 13 Agustus 2006 jam 23.00 sesampainya di sekitar

Kepulauan Nicobar, kapal mengalami kebakaran di bagian ruang mesin kapal pada mesin nomor 3. Sekalipun telah dilakukan pemadaman, tetapi api terus menyala dengan mengeluarkan asap tebal ketika ruang emergensi dibuka.

Melalui surat elektronik (*e-mail*) tertanggal 16 Agustus 2006, PT Asuransi Purna Artanugraha menerima pelaporan klaim dari Broker Tertanggung atas peristiwa kerugian kebakaran yang terjadi di lokasi Ruang Mesin MV AMAR yang membakar Manifold Knalpot saat perjalanan tanggal 13 Agustus 2006 dari Kandla India menuju Tiongkok dengan muatan penuh ekstat biji (oil minyak lobak). Pada hari yang sama, 16 Agustus 2006 PT Asuransi Purna Artanugraha memberikan informasi kepada Broker PT Willis Indonesia bahwa ASPAN telah menunjuk :

- a. *Surveyor* : PT Asuka Bahari Nusantara untuk melakukan survei & investigasi klaim.
- b. *Loss Adjuster* : PT Radita Utama Internusa untuk melakukan *adjustment* klaim.
- c. *International Maritim Lawyers* : *Singapore Ince & Co* untuk memberikan saran/tanggapan terkait Investigasi penyebab kejadian kebakaran kapan dan penanganan *Salvage/Residual Value*.

Atas penunjukan Surveyor dan Adjuster tersebut, Broker Tertanggung (PT Willis Indonesia) memberikan komentar bahwa di dalam Kondisi Polis tercantum: "*it is also agreed hereon that the Assured has Liberty to Appoint the Salvage Association Singapore Office to attend on the Underwriters behalf in respect of any Hull and Machinery loss or accident occurring during a non working day or time when Underwriters may be unavailable*". Mempertimbangkan kondisi tersebut, Tertanggung (PT Bumi Shipmanagement) telah menunjuk :

- a. *Loss Adjuster* : PT Poseidon Adjuster untuk proses investigasi klaim *General Average* dan Klaim *Hull Particular Average*.
- b. *Surveyor* : *Salvage Association*
- c. *Lawyer* : *Watson, Farley & Williams* untuk memberikan saran/tanggapan terkait penanganan *Salvage/Residual Value*.

Melalui Surat No. 03/KLM-MH/013/VIII/06 tertanggal 24 Agustus 2006, PT Asuransi Purna Artanugraha mengirimkan surat kepada Tertanggung agar dapat kooperatif untuk tetap menggunakan *Surveyor* PT. Asuka Bahari Nusantara dan *International Maritim Lawyers Singapore Ince & Co* untuk tetap menangani klaim ini. Melalui Surat 698/BUMI/GEN/145 tertanggal 30 Agustus 2006, Tertanggung keberatan atas penunjukan *Surveyor & Average Adjuster* dari PT Asuransi Purna Artanugraha dan tetap menunjuk Poseidon sebagai *Surveyor* dan *Average Adjuster* dengan mempertimbangkan kondisi Polis bahwa Tertanggung berhak menunjuk *Surveyor & Average Adjuster* selama peristiwa kerugian terjadi pada hari libur. Selain itu, pihak Poseidon telah melakukan investigasi awal dan wawancara dengan pihak *Crew Kapal*.

Berdasarkan keterangan dari Asuka Bahari Nusantara, Asuka Bahari Nusantara tidak diberikan akses masuk oleh Tertanggung untuk melakukan cek kerusakan fisik dan *fact finding* di Lapangan. Penerbitan *Preliminary Advice* tertanggal 26 September 2006 hanya berdasarkan pada :

- a. Hasil *Meeting* dan Wawancara dengan *International Maritim Lawyers Singapore Ince & Co*.
- b. Hasil *Meeting* dan Wawancara dengan *Salvage Association*, dan *Minton, Treharbe & Davies (MTD) Pte Ltd Singapore*.
- c. *Details Photographs* yang diambil oleh *Fire Expert* Mr. Kent Grant tanggal 21 September 2006.

Dikarenakan keterbatasan akses ke lokasi kejadian, Asuka Bahari Nusantara memberikan informasi perkiraan taksiran kerugian sebesar USD 686,140. Sementara itu, *Salvage Association* menerbitkan *final report* dengan estimasi kerugian sebesar AS\$3,700,000, dan *Poseidon Adjuster* menyebutkan kondisi kerusakan kapal dengan kerugian yaitu *Constructive Total Loss* sebesar AS\$4,000,000. Berdasarkan *final report* dari *Salvage Association* dan *Poseidon Adjuster* tersebut, Tertanggung mengajukan klaim sebesar AS\$4,000,000. Namun, PT Asuransi Purna Artanugraha menolak klaim dengan alasan :

- a. Tertanggung tidak memiliki *Insurable Interest* karena pemilik kapal sebenarnya adalah Amartrans Singapore.
- b. Kapal tidak dalam kondisi *seaworthy* saat terjadi kerugian dibuktikan dengan hasil laporan dari *Minton Treharney, Ince & Co* dan surat keterangan dari *Class ABS (American Bureau of Shipping)* tanggal 15 Juni 2006 bahwa *class* kapal pada saat *Date of Loss (DOL)* sedang dalam status *suspended* (ditangguhkan).
- c. PT Asuransi Purna Artanugraha mengacu pada estimasi nilai kerugian dari Asuka Bahari Nusantara.
- d. Tertanggung tidak memberikan dokumen pelengkap klaim yang dibutuhkan PT Asuransi Purna Artanugraha.

Dalam gugatannya ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada 10 Agustus 2012, PT Bumi Shipmanagement (sebagai Penggugat) mendalilkan bahwa PT Asuransi Purna Artanugraha (sebagai Tergugat) melakukan wanprestasi terhadap perjanjian asuransi *Marine Hull and Machinery*. PT Bumi Shipmanagement selaku Penggugat mendalilkan bahwa kapal dalam kondisi laik laut dan Penggugat atas nama pemilik kapal, baik secara langsung maupun melalui agen atau perwakilannya telah mematuhi perjanjian dengan pihak Tergugat dimana pemilik kapal telah melaksanakan berbagai koordinasi dan menuruti prosedur yang standar dengan pihak-pihak terkait, antara lain dengan pihak *adjuster, surveyor*, asuransi, otoritas pelabuhan. Berdasarkan fakta itu, PT Bumi Shipmanagement menuntut ganti kerugian senilai AS\$ 4,000,000. Pihak PT Bumi Shipmanagement juga menuntut ganti kerugian atas potensi keuntungan yang hilang dalam waktu 2006-2012 sebesar AS\$28,000,000.

Gugatan PT Bumi Shipmanagement dimenangkan di tingkat Pengadilan Negeri sampai tingkat Kasasi, sehingga PT Asuransi Purna Artanugraha kemudian dihukum untuk membayar kepada Penggugat klaim asuransi *Constructive Total Loss* sejumlah AS\$ 3.000.000,00 (tiga juta dolar Amerika Serikat) dan *Increased Value Insured* sejumlah AS\$ 1.000.000,00 (satu juta dolar Amerika Serikat) atau total AS\$ 4.000.000,00; serta menghukum Tergugat untuk membayar bunga moratior sebesar AS\$ 1.440.000,00 (satu juta empat ratus empat puluh ribu USD).⁴ Pokok-pokok yang menjadi permasalahan hukum disini adalah :

- a. Kewenangan mengadili
Sesuai dengan ketentuan Pasal 1338 KUHPer, dengan adanya kesepakatan yang telah dibuat oleh PT Asuransi Purna Artanugraha dan PT Bumi Shipmanagement dalam Polis Asuransi No. 00.61.B.0053.12.05 maka Polis tersebut adalah sebuah Undang-Undang yang berlaku bagi kedua belah pihak. Bahwa klausul *Condition 19* Polis Asuransi No. 00.61.B.0053.12.05, menyatakan: *This insurance is subject to English Law, and Practice* (Terjemahan bebas: Asuransi ini tunduk dan patuh pada hukum Inggris dan prakteknya). Dengan demikian, berdasarkan Polis Asuransi

⁴ Salinan Putusan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor: 359/PDT.G/2012/PN.JKT PST tanggal 17 Juli 2013.

dengan No. 00.61.B.0053.12.05, PT Asuransi Purna Artanugraha dan PT Bumi Shipmanagement telah sepakat untuk menggunakan hukum Inggris dan melalui Pengadilan Inggris dalam hal terjadi sengketa, yang dalam konteks ini, sengketa pengajuan klaim asuransi antara PT Asuransi Purna Artanugraha dan PT Bumi Shipmanagement harus diajukan sebagaimana kesepakatan dalam Polis Asuransi tersebut, dengan demikian Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tidak berwenang untuk memeriksa dan mengadili perkara *Aquo*. Sesuai dengan Yurisprudensi Mahkamah Agung RI dalam putusan perkara No. 1935 K/Pdt/2012 tertanggal 14 Januari 2013, yang dalam pertimbangannya menyatakan : “Bahwa oleh karena para pihak dalam Polis Asuransi yaitu antara Penggugat dan Tergugat telah sepakat menggunakan hukum Inggris, maka sesuai dengan kesepakatan tersebut, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tidak berwenang untuk memeriksa dan mengadili perkara *Aquo* dan Penggugat harus mengajukan gugatan di Pengadilan Inggris”.

b. Kedaluwarsa mengajukan Gugatan/Tuntutan Hukum

Berdasarkan peristiwa kebakaran Kapal MV AMAR yang terjadi pada tanggal 13 Agustus 2006, sedangkan gugatan terdaftar di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 10 Agustus 2012. Dalam hal ini, apabila Polis Asuransi No. 00.61.B.0053.12.05 tunduk pada hukum yang berlaku di Indonesia, maka antara PT Asuransi Purna Artanugraha dan PT Bumi Shipmanagement juga harus tunduk padaketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) sebagaimana yang diatur dalamPasal 744 KUHD, yang menyatakan : “Dengan lewatnya waktu 5 (lima) tahun, kedaluwarsa semua tuntutan hukum yang timbul dari polis pertanggungan”

Dengan demikian, merujuk pada Pasal 744 KUHD maka gugatan yang diajukan oleh PT Bumi Shipmanagement di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang teregister dalam perkara No.359/Pdt.G/2012/PN.JKT.PST telah kedaluwarsa karena gugatan/tuntutan hukum tersebut diajukan setelah lewat waktu 5 (lima) tahun sejak peristiwa terjadinya kecelakaan pada tanggal 13 Agustus 2006, sehingga hak menuntut/secara hukum dari PT Bumi Shipmanagement telah hapus berdasarkan pasal tersebut.

Terkait kasus hukum yang dihadapi PT Asuransi Purna Artanugraha, terdapat kasus hukum yang hampir serupa dengan putusan hakim yang berbeda. Dalam kasus hukum tersebut para pihak yang berperkara adalah PT Pelayaran Manalagi dengan PT Asuransi Harta Aman Pratama Tbk. Permasalahan ini timbul antara PT Pelayaran Manalagi dan PT Asuransi Harta Aman Pratama, Tbk lantaran perusahaan asuransi menolak klaim kebakaran kapal yang diajukan oleh PT Pelayaran Manalagi. Padahal perusahaan asal Surabaya itu terikat perjanjian asuransi Marine Hull and Machinery yang berlaku setahun terhitung sejak 31 Oktober 2005. PT Pelayaran Manalagi kemudian menuntut ganti kerugian senilai AS\$843.200. Nilai itu diperoleh dari pengurangan nilai klaim sejumlah AS\$ 1,2 juta minus biaya penjualan bangkai kapal senilai AS\$356.800. Pihak tertanggung juga menuntut ganti kerugian atas potensi keuntungan yang hilang dalam waktu 2007-2009 sebesar AS\$14,396 juta. Gugatan PT Pelayaran Manalagi dimenangkan di tingkat Pengadilan Negeri dan tingkat Banding, sehingga perusahaan asuransi kemudian dihukum untuk membayar nilai pertanggungan serta sejumlah biaya lain. Akan tetapi, putusan Pengadilan Tinggi dibatalkan oleh majelis hakim di tingkat Kasasi yang menerima eksepsi perusahaan asuransi. Eksepsi yang diajukan utamanya adalah terkait dengan hukum yang digunakan. Sebagaimana dalam

perjanjian ditentukan bahwa hukum yang digunakan adalah hukum Inggris. Maka perusahaan asuransi beranggapan bahwa hukum materiil dan formil harus berdasar pada hukum Inggris yang artinya harus diajukan ke Pengadilan di Inggris, bukan di Indonesia.⁵

Kesimpulan dan Saran

Tanggung jawab penanggung terhadap klaim dalam Asuransi *Marine Hull and Machinery* telah jelas sebagaimana dalam perjanjian Polis Asuransi No. 00.61.B.0053.12.05. dan proses penyelesaian klaim dalam Asuransi *Marine Hull and Machinery*, yang dilakukan melalui mekanisme Gugatan di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat sebagaimana dalam Pertimbangan Hukum Majelis Hakim yang menolak eksepsi PT Asuransi Purna Artanugraha terkait kewenangan mengadili Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dalam perkara *a quo* membuktikan adanya suatu kekhilafan hakim atau kekeliruan yang nyata dalam putusan perkara No. 1815 K/Pdt/2015 jo No. 306/PDT/2014/PT.DKI jo No.359/Pdt.G/2012/PN.JKT.PST. Selain itu, berdasarkan ketentuan Pasal 744 KUHD maka gugatan yang diajukan oleh PT Bumi Shipmanagement di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dengan register perkara No.359/Pdt.G/2012/PN.JKT.PST telah kedaluwarsa karena gugatan/tuntutan hukum tersebut diajukan setelah lewat waktu 5 (lima) tahun sejak peristiwa terjadinya kecelakaan pada tanggal 13 Agustus 2006, sehingga hak menuntut/secara hukum dari PT Bumi Shipmanagement telah hapus berdasarkan pasal tersebut.Oleh karena itu, disarankan sebaiknya Para Pihak dalam polis *Asuransi Marine Hull and Machinery* sangat perlu memahami isi polis secara detail, agar Tertanggung memahami hak dan kewajibannya. Demikian juga bagi para Hakim di Pengadilan, sebaiknya mengikuti pelatihan dan/atau Pendidikan tentang Asuransi sehingga memiliki pemahaman dan penguasaan akan hukum asuransi, khususnya Asuransi *Marine Hull and Machinery*.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Hartono, Sri Rejeki. (2001). *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*. Jakarta: Sinar Grafika.

⁵ Yosi Zamroni, "Perjanjian Asuransi Marine Hull And Machinery Policy Antara PT Pelayaran Manalagi Dengan PT Asuransi Harta Aman Pratama Tbk Ditinjau Dari Hukum Asuransi", *Jurnal Education And Development Institut Pendidikan Tapanuli Selatan*, Vol.7 No.4 Edisi Nopember 2019, hlm. 55-59.

-
- Muhammad, Abdulkadir. (1999). *Hukum Asuransi Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Nitisusastro, Mulyadi. (2013). *Asuransi dan Usaha Perasuransian di Indonesia*. Bandung: Alfabeta.
- Parera, Agoes. (2019). *Hukum Asuransi di Indonesia*. Yogyakarta: Kanisius.
- Purba, Radiks. (1998). *Asuransi Angkutan Laut*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Purwosutjipto, H.M.N.. (1984). *Pengertian Pokok Hukum Dagang, Hukum Pengangkutan*. Jilid 3. Jakarta: Penerbit Djambatan.
- Sianipar, J. Tinggi. (1982). *Asuransi Pengangkutan Laut (Marine Insurance)*. Jakarta.

Peraturan dan Perundang-Undangan

[Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.](#)

[Kitab Undang-Undang Hukum Dagang \(KUHD\).](#)

[Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian.](#)

[Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 81 Tahun 2008 tentang Perubahan Ketiga](#)

[Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 73 Tahun 1992.](#)

[Marine Insurance Act, 1906.](#)

Jurnal

[Zamroni, Y. \(2019\). PERJANJIAN ASURANSI MARINE HULL AND MACHINERY POLICY ANTARA PT PELAYARAN MANALAGI DENGAN PT ASURANSI HARTA AMAN PRATAMA TBK DITINJAU DARI HUKUM ASURANSI. *Jurnal Education and development*, 7\(4\), 55-55.](#)

PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI MARINE HULL AND MACHINERY DI PT ASURANSI PURNA ARTANUGRAHA (STUDI KASUS PUTUSAN MA-RI No. 1815 K/Pdt/2015)

ORIGINALITY REPORT

17 %

SIMILARITY INDEX

16 %

INTERNET SOURCES

2 %

PUBLICATIONS

4 %

STUDENT PAPERS

MATCH ALL SOURCES (ONLY SELECTED SOURCE PRINTED)

4%

★ www.hukumonline.com

Internet Source

Exclude quotes On

Exclude matches < 2%

Exclude bibliography On