

BAB II

TINJAUAN UMUM MENGENAI PERJANJIAN ASURANSI DAN PERJANJIAN PENGANGKUTAN LAUT

A. Tinjauan Umum tentang Perjanjian Asuransi

1. Pengertian Asuransi

Kata asuransi berasal dari Bahasa Inggris, *insurance*, yang dalam Bahasa Indonesia telah diadopsi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia dengan padanan kata “pertanggungan”.²⁹ Wirjono prodjodikoro dalam bukunya *Hukum Asuransi di Indonesia* memaknai asuransi sebagai suatu persetujuan di mana pihak yang menjamin berjanji kepada pihak yang dijamin, untuk menerima sejumlah uang premi sebagai pengganti kerugian, yang mungkin akan diderita oleh yang dijamin, karena akibat dari suatu peristiwa yang belum jelas.³⁰

Pengertian asuransi apabila ditinjau dari segi hukum merupakan perjanjian antara 2 (dua) pihak atau lebih dimana pihak tertanggung mengikat diri kepada penanggung, dengan menerima premi-premi asuransi untuk memberi penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita

²⁹ Tuti Rastuti, *Op.Cit*, hlm. 1.

³⁰ Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*, Intermasa, Jakarta,, 1987, hlm. 1.

tertanggung, karena suatu peristiwa yang tidak pasti atau untuk memberi pembayaran atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungjawabkan.³¹

Menurut Emmy Pangaribuan, asuransi sebagai pengganti risiko menjadi pilihan seseorang dengan alasan bahwa adalah lebih ringan dan mudah apabila yang mengambil risiko dari kekurangan nilai benda-benda itu beberapa orang dari pada satu orang saja, dan akan memberikan suatu kepastian mengenai kestabilan dari nilai harta bendanya itu jika ia akan mengalihkan risiko itu pada suatu perusahaan, dimana dia sendiri saja tidak mampu untuk menanggungnya.³²

Di Indonesia saat ini ketentuan tentang asuransi tercantum didalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan diatur secara khusus dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian. Asuransi merupakan perjanjian sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, bahwa:

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.

Ruang lingkup pengaturan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tersebut di atas terlihat sangat sempit sekali, hanya terbatas

³¹ Adil Samadi, *Op.Cit.*, hlm. 117.

³² Djoko Prakoso, *Hukum Asuransi di Indonesia*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta, 2000, hlm. 8-9.

pada perlindungan terhadap risiko kerugian, kerusakan, dan kehilangan keuntungan saja, padahal seiring perkembangan jaman kita sadari bahwa masih banyak risiko lain yang perlu untuk dilindungi. Oleh karena itu, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 memperluas ruang lingkup perlindungan meliputi pula risiko dari tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga, asuransi jiwa, dan bunga cagak hidup, kemudian Undang-Undang tersebut diganti dengan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014. Dalam Pasal 1 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang perasuransian 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:

- a. memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti; atau
- b. memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.

Dari pengertian-pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa terdapat 3 (tiga) unsur utama dalam asuransi:³³

- a. Unsur ke 1, pihak tertanggung atau terjamin berjanji membayar uang premi kepada pihak tertanggung atau penjamin, baik sekaligus maupun berangsur-angsur.

³³ *Ibid*, hlm. 316.

- b. Unsur ke 2, pihak penjamin berjanji akan membayar sejumlah uang kepada pihak terjamin, sekaligus maupun berangsur-angsur apabila unsur ke 3 terlaksana.
- c. Unsur ke 3, suatu kejadian yang semula belum jelas akan terjadi.

2. Sifat-sifat Perjanjian Asuransi

Perjanjian asuransi meletakkan hak dan kewajiban pada tertanggung dan penanggung. perjanjian asuransi atau pertanggungan itu mempunyai sifat-sifat sebagai berikut:³⁴

- a. Perjanjian asuransi merupakan suatu perjanjian penggantian kerugian (*shcadeverzekering* atau *idemniteits contract*)

Penanggung mengikatkan diri untuk menggantikan kerugian karena pihak tertanggung menderita kerugian yang diganti itu adalah seimbang dengan kerugian yang sungguh-sungguh diderita. Sifat perjanjian asuransi ini berkaitan dengan penerapan prinsip idemnititas, sebagaimana dapat disimpulkan dari Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Namun, yang perlu diperhatikan adalah mengenai berlakunya asas idemnititas ini hanya dalam asuransi kerugian saja dan tidak berlaku dalam asuransi sejumlah uang. Hal ini karena dalam asuransi sejumlah uang, ganti rugi tidak diseimbangkan dengan kerugian yang sungguh-sungguh diderita, akan tetapi ganti kerugian sudah ditetapkan sebelumnya pada waktu

³⁴ Tuti Rastuti, *Op.Cit.*, hlm. 59.

ditutupnya perjanjian asuransi. Hal ini didasarkan bahwa pada asuransi sejumlah uang kepentingannya tidak dapat dinilai dengan uang.

b. Perjanjian asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian bersyarat

Perjanjian asuransi adalah perjanjian yang bersifat *aleatir* (*aleatory*), merupakan perjanjian yang prestasi penanggung masih harus digantungkan pada peristiwa yang belum pasti, sedangkan prestasi tertanggung sudah pasti meskipun tertanggung sudah memenuhi prestasinya dengan sempurna, pihak penanggung belum pasti berprestasi dengan nyata.

Perjanjian asuransi adalah perjanjian bersyarat (*conditional*), merupakan suatu perjanjian yang prestasi penanggung hanya akan terlaksana apabila syarat-syarat yang ditentukan dalam perjanjian dipenuhi. Proteksi yang dijanjikan kepada tertanggung akan dipenuhi oleh penanggung. syarat-syarat agar penanggung bersedia memenuhi tanggungjawabnya dengan melaksanakan prestasinya yang meliputi:

- 1) Adanya peristiwa yang tidak tentu
- 2) Hubungan sebab akibat antara risiko dan peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian
- 3) Ada tidaknya hal-hal yang memberatkan risiko
- 4) Apakah ada cacat atau kebusukan atau sifat kodrat dari barang, kesalahan tertanggung, dan nilai yang diasuransikan.

- c. Perjanjian asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian kewajiban bertimbal balik (*obligatoir*)

Perjanjian asuransi dilihat dari batasan sebagaimana diatur dalam Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, meletakkan hak dan kewajiban kepada pihak tertanggung dan penanggung. Penanggung berkewajiban memberikan ganti kerugian apabila peristiwa yang menjadi penyebab timbulnya risiko terjadi, dan penanggung berhak menerima premi dari tertanggung, karena telah mengambil alih risiko yang dapat menimbulkan kerugian kepada tertanggung. Sebaliknya, tertanggung berkewajiban untuk membayar premi kepada penanggung. sebab, tertanggung sudah dilindungi secara finansial apabila terjadi peristiwa yang dapat menimbulkan risiko terjadi. Secara finansial tertanggung akan dilindungi untuk dikembalikan pada posisi semula sebelum terjadinya risiko, dengan cara penanggung memberikan ganti kerugian kepada tertanggung.

- d. Perjanjian asuransi sebagai perjanjian yang bertujuan memberikan proteksi

Dapat dilihat dari Batasan Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, lebih lanjut ditelaah unsur-unsur sebagai berikut:

- 1) Pihak pertama ialah penanggung, yang dengan sadar menyediakan diri untuk menerima dan mengambil alih risiko.

2) Pihak kedua ialah tertanggung, yang dapat menduduki posisi tersebut dalam perorangan, kelompok orang atau Lembaga, badan hukum termasuk perusahaan atau siapa pun yang dapat menderita kerugian.

e. Perjanjian asuransi merupakan perjanjian yang bersifat formal

Hal ini tercermin dalam ketentuan Pasal 255 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menyatakan bahwa perjanjian asuransi yang telah terjadi harus dibuat secara tertulis dalam bentuk akta yang disebut polis. Polis ini merupakan salah satunya alat bukti tertulis untuk membuktikan bahwa asuransi telah terjadi.

f. Perjanjian asuransi merupakan perjanjian konsensuil

Pada Pasal 257 Kitab Undang-undang Hukum Dagang memberikan ketegasan, walaupun belum dibuatkan polis, asuransi sudah terjadi sejak tercapai kesepakatan antara tertanggung dengan penanggung, sehingga hak dan kewajiban tertanggung pada penanggung timbul sejak terjadi kesepakatan berdasarkan nota persetujuan.

g. Perjanjian asuransi merupakan perjanjian khusus

Perjanjian asuransi pada dasarnya merupakan suatu perjanjian yang mempunyai karakteristik yang dengan jelas akan memberikan suatu ciri khusus, apabila dibandingkan dengan jenis perjanjian yang lain. Dalam buku-buku Anglo Saxon disebutkan bahwa perjanjian asuransi adalah perjanjian yang bersifat sepihak

(unilateral), hanya satu pihak saja yang memberikan janji yaitu pihak penanggung. penanggung memberikan janji akan mengganti suatu kerugian, apabila pihak tertanggung sudah membayar premi dan polis sudah berjalan, sebaliknya tertanggung tidak menjanjikan apapun.

h. Perjanjian asuransi merupakan kontrak baku

Polis sebagai suatu akta yang formalitasnya diatur dalam undang-undang, memiliki arti yang sangat penting pada perjanjian asuransi, baik tahap awal maupun selama perjanjian berlaku dalam masa pelaksanaan perjanjian. Syarat-syarat biasa dibuat secara sepihak oleh penanggung dan sudah dibakukan dan berstandar sama, baik dari bentuk maupun isi pasalnya. Secara yuridis kontrak baku diperbolehkan dan sah perjanjian tersebut. Sebab, telah terjadi kesepakatan dengan ditandai polis tersebut ditandatangani oleh tertanggung. Dalam hal ini berlaku prinsip *take it or leave it*, jika tertanggung setuju dengan syarat (klausul baku) yang tertuang dalam polis, tertanggung tinggal menandatangani polis tersebut sebagai tanda telah disepakatinya isi perjanjian tersebut. Jika tidak menyetujui, dan tidak terjadi kesepakatan, tertanggung dapat menolak dengan tidak menandatangani polis tersebut.

3. Subjek dan Objek dalam Perjanjian Asuransi

a. Subjek Perjanjian Asuransi

Subjek dalam perjanjian asuransi adalah pihak-pihak yang bertindak aktif dalam perjanjian asuransi, antara lain pihak tertanggung, pihak penanggung dan pihak-pihak yang berperan sebagai penunjang perusahaan asuransi, yaitu sebagai berikut:

1) Penanggung

Pengertian penanggung secara umum adalah pihak yang menerima risiko, dimana dengan mendapat premi, berjanji akan mengganti kerugian atau membayar sejumlah uang yang telah disetujui jika terjadi peristiwa yang tidak dapat diduga sebelumnya yang mengakibatkan kerugian bagi tertanggung.

2) Tertanggung

Pengertian tertanggung secara umum adalah pihak yang mengalihkan risiko kepada pihak lain dengan membayarkan sejumlah premi. Berdasarkan Pasal 250 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang dapat bertindak sebagai tertanggung adalah sebagai berikut: “Bilamana seseorang yang mempertanggungkan untuk diri sendiri, atau seseorang, untuk tanggungan siapa diadakan pertanggungan oleh seorang pertanggungan tidak mempunyai kepentingan atas benda tidak berkewajiban mengganti kerugian.”

b. Objek Asuransi

Adapun objek asuransi sebagai berikut:³⁵

- 1) Benda asuransi, dalam asuransi kerugian benda asuransinya adalah harta kekayaan yang dapat dinilai dengan uang misalnya rumah, mobil, kapal, dan lain-lain sedangkan dalam asuransi jumlah (asuransi jiwa dan asuransi kecelakaan) benda asuransinya adalah jiwa atau raga manusia.
- 2) Adanya kepentingan, setiap orang yang mengadakan asuransi harus ada kepentingan atas benda yang diasuransikannya.

4. Dasar Hukum Asuransi

Dasar hukum mengenai asuransi diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan di bawah ini, yaitu:

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Pasal 1320 dan Pasal 1774.
- b. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang ada 2 (dua) cara pengaturan asuransi, yaitu pengaturan yang bersifat umum dan yang bersifat khusus. Pengaturan yang bersifat umum terdapat dalam Buku I Bab 9 Pasal 246-Pasal 286 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang berlaku bagi semua jenis asuransi, baik yang sudah diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang maupun yang diatur di luar Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, kecuali jika secara khusus ditentukan lain. Pengaturan yang bersifat khusus

³⁵ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, 2011, hlm. 87.

terdapat dalam Buku I Bab 10 Pasal 287-Pasal 308 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Buku II Bab 9 dan Bab 10 Pasal 592-Pasal 695 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dengan rincian sebagai berikut:

- 1) Asuransi Kebakaran Pasal 287-Pasal 298 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
 - 2) Asuransi Hasil Pertanian Pasal 229-Pasal 301 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
 - 3) Asuransi Jiwa Pasal 302-Pasal 308 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
 - 4) Asuransi Pengangkutan Laut dan Perbudakan Pasal 592-Pasal 685 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
 - 5) Asuransi Pengangkutan Darat, Sungai dan Perairan Pedalaman Pasal 686
 - 6) Pasal 695 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
- c. Peraturan Perundang-Undangan di luar Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang antara lain yaitu Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian.
5. Polis sebagai Dokumen Perjanjian Asuransi

Pengadaan perjanjian asuransi didasarkan pada Pasal 255 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menyatakan bahwa semua asuransi harus dibentuk secara tertulis dengan suatu akta yang

dinamakan polis. Syarat adanya suatu akta ini juga dikenakan atas bentuk-bentuk perjanjian lainnya, seperti perkawinan, cession (Pasal 613 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata), dan hipotik/hak tanggungan (Pasal 1171 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata). Bagi persetujuan diatas, keberadaan akta ini juga merupakan syarat mutlak sehingga jika ditiadakan, maka persetujuan tersebut dianggap tidak ada.³⁶

Namun di dalam perjanjian asuransi, keberadaan bentuk tertulis ini bukan merupakan suatu syarat mutlak. Pasal 257-258 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan bahwa persetujuan asuransi ada apabila sudah dibentuk hak-hak dan kewajiban-kewajiban dari pihak penanggung dan tertanggung mulai berlaku saat itu, juga sebelum polis ditandatangani sebagaimana diatur dalam Pasal 257 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, untuk membuktikan adanya persetujuan asuransi harus ada bukti tulisan, tetapi alat-alat bukti lain juga diperbolehkan, asal sudah ada permulaan pembuktian dengan tulisan sebagaimana diatur dalam Pasal 258 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Ketentuan yang diberikan oleh Undang-undang terhadap polis berpengaruh terhadap pembuktian asuransi. Dari adanya Pasal-pasal 255-258 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dapatlah dikatakan bahwa, pembuktian dalam hal asuransi bersifat istimewa karena diatur

³⁶ Djoko Imbawani Atmadjaja, *Hukum Dagang Indonesia*, Setara Press, Malang, 2011, hlm. 327-329.

secara khusus. Meskipun Pasal 255 secara tegas menyatakan bahwa, asuransi harus dibentuk secara tertulis dengan suatu akta yang dinamakan polis, namun Pasal 257 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan, persetujuan asuransi sudah ada sebelum polis itu diserahkan. Pasal 257 ayat (2) menyatakan bahwa, penanggung berkewajiban menandatangani dan menyerahkan polis kepada si tertanggung dalam waktu yang ditentukan oleh undang-undang.³⁷

6. Prinsip Subrogasi dalam Asuransi

Prinsip subrogasi ini melengkapi prinsip idemnititas. Prinsip subrogasi memberi penanggung yang telah membayarkan ganti kerugian, segala hak tertanggung terhadap pihak ketiga berkenaan terjadinya kerugian itu. Prinsip ini tertuang dalam Pasal 284 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menyatakan sebagai berikut:

Penanggung yang telah membayar kerugian sesuatu barang yang dipertanggungkan, menggantikan si tertanggung dalam segala hak yang diperolehnya terhadap orang-orang ketiga berhubung dengan penerbitan kerugian tersebut; dan si tertanggung itu adalah bertanggungjawab untuk setiap perbuatan yang dapat merugikan hak si penanggung terhadap orang-orang ketiga itu.

Pada umumnya, seseorang yang menyebabkan suatu kerugian bertanggung jawab atas kerusakan atau kerugian tersebut. Dalam hubungannya dengan asuransi, pihak penanggung mengambil hak menagih ganti kerugian kepada pihak yang mengakibatkan kerugian,

³⁷ *Ibid.*

setelah penanggung melunasi kewajibannya kepada tertanggung. Berbeda halnya dengan yang tertuang dalam Pasal 1400 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan “Subrogasi atau penggantian hak-hak si berpiutang oleh seorang pihak ketiga, yang membayar kepada si berpiutang itu, terjadi baik dengan persetujuan maupun demi undang-undang.”

Subrogasi yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata berkenaan dengan perjanjian pada umumnya yang tidak berlaku bagi asuransi sebagai perjanjian khusus. Kekhususan subrogasi Pasal 284 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang adalah sebagai berikut:³⁸

- a. Dalam hukum asuransi, hak subrogasi ada pada penanggung sebagai pihak kedua dalam perjanjian asuransi. Dalam hukum perdata (KUHPerdata), subrogasi justru ada pada pihak ketiga.
- b. Hubungan hukum dalam subrogasi pada perjanjian asuransi ditentukan oleh undang-undang. Oleh karena itu, hak yang berpindah kepada penanggung termasuk juga hak yang timbul karena perbuatan melawan hukum. Pada subrogasi yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata semata-mata karena perjanjian. Jadi, hak yang berpindah semata-mata hak yang timbul karena perjanjian.

³⁸ A.Junaedy Ganie, *Op.Cit.*, hlm. 132-133.

- c. Tujuan subrogasi pada perjanjian asuransi adalah untuk mencegah ganti kerugian ganda kepada tertanggung dan untuk mencegah pihak ketiga terbebas dari kewajibannya.

Kesimpulannya, subrogasi dalam asuransi adalah penggantian kedudukan tertanggung oleh penanggung terhadap pihak ketiga. Subrogasi menjamin berlakunya asas keseimbangan dalam asuransi. Subrogasi terbatas pada hak ganti kerugian akibat evenemen yang menjadi tanggungan penanggung. subrogasi pada asuransi ditentukan oleh Undang-Undang.

Dalam pelaksanaan hak subrogasi, tertanggung tidak boleh merugikan hak penanggung. Misalnya tertanggung membebaskan pihak ketiga dari kewajiban membayar ganti kerugian atau membebaskan pihak ketiga dengan kompensasi hutangnya, sehingga ketika penanggung akan melaksanakan hak subrogasinya terhadap pihak ketiga, yang bersangkutan ini tidak ada sangkut pautnya lagi dengan tertanggung. Dalam hal ini, tertanggung harus bertanggungjawab atas perbuatan yang merugikan penanggung terhadap pihak ketiga tersebut. Penanggung dapat menuntut ganti kerugian kepada tertanggung yang telah merugikannya. Atas dasar ini, tujuan subrogasi dalam asuransi pada prinsipnya ada 2 (dua), yaitu:

- a. Untuk mencegah tertanggung memperoleh ganti kerugian melebihi hak yang sesungguhnya;

- b. Untuk mencegah pihak ketiga membebaskan diri dari kewajibannya membayar ganti kerugian.³⁹

B. Tinjauan Umum tentang Asuransi Pengangkutan Laut

1. Pengertian Asuransi Pengangkutan Laut

Asuransi pengangkutan laut merupakan suatu perjanjian pertanggunganaan antara penanggung dan tertanggung pada saat pemindahan penumpang atau barang atas kepentingan yang berhubungan dengan kapal sebagai alat pengangkut dan barang sebagai muatan kapal dari kemungkinan risiko kerusakan atau kerugian yang diakibatkan oleh bahaya-bahaya laut atau bahaya lain yang berhubungan dengan bahaya laut.

Asuransi pengangkutan laut termasuk jenis asuransi kerugian, yang mempunyai unsur-unsur sebagai berikut:⁴⁰

- a. Asuransi pengangkutan laut mempunyai dua objek bahaya, yaitu: kapal dan barang-barang muatan;
- b. Jumlah bahaya yang dapat diasuransikan ada yang bersumber dari bahaya alam seperti: topan, gelombang besar, hujan deras, gunung es, dan lain-lain, dan ada yang bersumber dari orang misalnya: nahkoda, awak kapal dan pihak ketiga (perompak, bajak laut, dll);

³⁹ *Ibid*, hlm. 130.

⁴⁰ H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia: Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, Djambatan, Jakarta, 1993, hlm. 330.

- c. Benda yang diasuransikan juga banyak, misalnya: alat perlengkapan, bahan keperluan hidup, alat perlengkapan perang, barang-barang muatan dan uang angkutan sebagaimana tertuang dalam Pasal 593 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

2. Sumber Hukum Asuransi Pengangkutan Laut

Asuransi pengangkutan laut mempunyai beberapa sumber hukum, yaitu:

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yang terdiri dari:
 - 1) Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
 - 2) Pasal 1338 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
 - 3) Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
 - 4) Pasal 1865 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
- b. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang terdiri dari:⁴¹
 - 1) Buku Pertama, BAB IX Pasal 246 sampai dengan Pasal 286 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tentang “Asuransi pada umumnya” sejauh ketentuan khusus tidak menentanginya;
 - 2) Buku Kedua, BAB IX dan X Pasal 592 sampai dengan Pasal 685, dan Pasal 686 sampai dengan Pasal 695 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tentang “tentang Asuransi Bahaya Laut dan Bahaya Perbudakan”;

⁴¹ *Ibid.*

- 3) Buku Kedua, BAB XI Pasal 709 sampai dengan 721 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tentang Avarai;
 - 4) Buku Kedua, BAB XII Pasal 744 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tentang “Berakhirnya perikatan dalam perdagangan laut”.
- c. Peraturan Perundang-Undangan di luar Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang antara lain: Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
3. Polis dalam Asuransi Pengangkutan Laut
- Pasal 592 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang mengatur tentang polis asuransi pengangkutan laut. Pasal ini masih dihubungkan dengan Pasal 256 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang mengatur tentang syarat-syarat umum yang harus ada pada tiap-tiap polis. Syarat-syarat itu bukan suatu aturan memaksa, artinya syarat-syarat itu bisa disimpangi. Adapun syarat-syarat tersebut dalam Pasal 592 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yaitu:
- a. Nama kapal dan nama nahkodanya;
 - b. Nama tempat, dimana barang-barang itu akan dimasukkan dalam kapal;
 - c. Pelabuhan pemberangkatan;
 - d. Pelabuhan pembongkaran dan pemuatan;
 - e. Pelabuhan-pelabuhan dimana saja kapal itu akan singgah;

- f. Tempat darimana bahaya mulai berjalan atas tanggungan si penanggung;
- g. Harga kapal yang dipertanggungkan.

4. *Evenemen* dan Ganti Kerugian dalam Asuransi Pengangkutan Laut

Bahaya-bahaya laut yang digolongkan sebagai evenemen terdiri dari 2 (dua)

golongan, yaitu:⁴²

- a. Bahaya-bahaya laut yang bersumber dari alam, misalnya badai, gelombang besar, hujan angin, kabut tebal, batu karang, gunung es, sisa kapal karam, dan sebagainya.
- b. Bahaya-bahaya laut yang bersumber dari manusia, baik dari awak kapal maupun dari pihak ketiga, misalnya pemberontakan awak kapal, perompakan bajak laut, penahanan, dan perampasan oleh penguasa negara.

Dalam Pasal 637 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang disusunlah jenis-jenis bahaya laut yang dapat menjadi tanggungan para penanggung sudah tentu bahaya-bahaya itu datangnya dari luar dan semuanya itu merupakan peristiwa tak tentu. Namun dalam Pasal 637 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang juga memberikan pengecualian yaitu:

- 1) Bila dalam Undang-Undang ditegaskan bahwa beberapa bahaya tertentu tidak menjadi beban penanggung;

⁴² Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, 2008, hlm. 172.

- 2) Bila suatu janji dalam polis menentukan bahwa bahaya-bahaya tertentu tidak menjadi beban penanggung;

Undang-Undang menghendaki system positif, yakni: evenemen laut sebagai suatu peristiwa tak tentu dan berasal dari luar harus dibuktikan adanya, sebagai dasar daripada penuntutan ganti kerugian.⁴³

C. Tinjauan Umum tentang Perjanjian Pengangkutan Laut

1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan Laut

Perjanjian pengangkutan ialah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu ke lain tempat, sedangkan pihak yang lainnya, menyanggupi akan membayar ongkosnya.⁴⁴

Biasanya ongkos pengangkutan dibayar oleh si pengirim barang, tetapi ada kalanya juga ongkos tersebut dibayar oleh orang yang dialamatkan (penerima). Bagaimanapun juga, si pengangkut selalu berhak menuntut pembayaran ongkos pengangkutan itu kepada keduanya, yaitu baik kepada si pengirim maupun si penerima barang.⁴⁵

Dalam perjanjian pengangkutan, seorang pengangkut tidak mempunyai hak retensi terhadap barang-barang yang diangkut yaitu hak untuk menahan barang-barang angkutan bila penerima menolak untuk membayar uang angkutan. Pasal 493 Ayat 1 KUHD menyatakan:

⁴³ H.M.N. Purwosutjipto, *Op.Cit.*, hlm. 353.

⁴⁴ Subekti, *Op.Cit.*, hlm. 69.

⁴⁵ *Ibid*, hlm. 70.

Dengan tak mengurangi ketentuan ayat (2) pasal ini, gunakan menjamin uang angkutan dan sumbangan avary grosse, tidak berhaklah si pengangkut menahan barang angkutan yang diangkutnya. Setiap janji yang bertentangan dengan ini adalah batal.

Dari isi pasal di atas, jelas bahwa pengangkut tidak mempunyai hak retensi. Jika penerima menolak untuk membayar biaya pengangkutan, , maka pengangkut harus menuntutnya melalui Pengadilan Negeri setempat sebagaimana diatur dalam Pasal 94 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Kedudukan para pihak baik pengangkut maupun pengirim dalam perjanjian pengangkutan sama tinggi (koordinasi) tidak seperti dalam perjanjian perburuhan dimana majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi daripada si buruh. Kedudukan para pihak dalam perjanjian perburuhan ini disebut kedudukan subordinasi.

Dalam melaksanakan perjanjian pengangkutan, hubungan kerja antara pengirim dengan pengangkut tidaklah terus menerus, tetapi bersifat insidental, terjadi jika pengirim membutuhkan pengangkutan untuk mengirim barang. Hubungan semacam ini disebut “pelayanan berkala”.⁴⁶

Mr.Kist⁴⁷ berpendapat bahwa perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran, yakni perjanjian melakukan pekerjaan (pelayanan berkala) dan perjanjian penyimpanan (*bewaargeving*).

⁴⁶H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia: Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 1991, hlm. 7.

⁴⁷ Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, II, Bagian I, Penerbit Dian Rakyat, 1961, hlm. 12.

Unsur penyimpanan terbukti adanya ketetapan dalam Pasal 468 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menyatakan “perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut.”

2. Dokumen-dokumen Pengangkutan Laut

Semua dokumen-dokumen yang diperlukan dalam proses pengiriman barang dalam pengangkutan laut dinamakan dokumen pengapalan (*Shipping Documents*). Pada dasarnya dokumen-dokumen tersebut berfungsi untuk melindungi muatan sejak dipersiapkan untuk dimuat ke atas kapal di pelabuhan pemuatan, sampai muatan itu diserahkan kepada pemiliknya atau mereka yang berhak atas dokumen tersebut di pelabuhan tujuan. Dokumen-dokumen yang terdapat dalam pelayaran dalam negeri dapat digolongkan ke dalam beberapa kumpulan, menurut penggunaan dan keperluannya, maka akan diuraikan beberapa dokumen yang paling umum dipakai atau dikenal, yaitu:⁴⁸

a. Kontrak Pengiriman (*Freight Contract*)

Kontrak ini merupakan persetujuan resmi antara pihak pengangkut atau wakilnya dengan pengirim (*shipper*), untuk menggunakan sebuah kapal untuk mengangkut barang dalam suatu pelayaran

⁴⁸ Elfrida Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, Penerbit Literata Lintas Media, Jakarta, 2009, hlm. 79-81.

tertentu. Dalam kontrak ini akan dicantumkan jenis barangnya, berat, volume, uang tambang, pelabuhan muat, dan pelabuhan bongkar, cara penyerahan, nama kapal, tanggal keberangkatan kapal dan sebagainya. Di dalamnya terdapat sebuah klausula yang menyatakan bahwa booking tersebut harus tunduk pada semua syarat-syarat dan perjanjian-perjanjian yang dicantumkan dalam konosemen (*Bill Of Lading*) dari perusahaan pelayaran yang bersangkutan.

b. *Dock Receipt*

Tanda terima penyerahan dari barang-barang yang diterima di terminal untuk pengapalan di suatu kapal tertentu atau untuk penyimpanan di gudang (*hold an dock*) diberikan tanda terima berupa dock receipt ini. Biasanya dokumen ini diberikan kepada pihak shipper atau wakilnya oleh perusahaan pelayaran itu sendiri menurut keterangan-keterangan muatan yang diperoleh dari pemeriksaan perusahaan pelayaran.

c. *Dock Sheet (Returns)* dan *Tally Sheet*

Dock Sheet ini dibuat oleh bagian terminal dari perusahaan pelayaran, merupakan daftar yang mencatat semua pengiriman yang telah diterima untuk dikapalkan. Sedangkan *Tally Sheet* merupakan bukti hitungan (*tally*) dari muatan yang dimuat atau dibongkar ke dan dari atas kapal, hitungan mana biasanya didasarkan atas jumlah muatan tiap-tiap sling.

d. *Stowage Plan* (Rencana Penyusunan Muatan)

Memperlihatkan secara grafis tentang letak dan pembagian muatan-muatan di dalam palka-palka dan ruang-ruang muat serta dek kapal.

e. *Manifest*

Daftar muatan yang dimuat oleh kapal pada pelabuhan pemuatan dan akan dibongkar di pelabuhan tujuan masing-masing. Ada 2 (dua) jenis manifest yang sering digunakan yaitu *Cargo Manifest* dan *Freight Manifest* (dalam hal-hal sering digabung menjadi *Cargo & Freight Manifest*).

f. *Landing Order*

Jika shipper telah menetapkan pelabuhan tujuan pasti bagi barang muatannya, maka ia harus memberitahukan kepada perwakilannya untuk segera membongkar muatan tersebut di pelabuhan yang ditunjuk, dengan sebuah dokumen yang disebut "*Landing Order*".

g. *Delivery Order*

Adakalanya merupakan dokumen yang dipakai oleh perusahaan pelayaran untuk memerintahkan kepada bagian muatan masuk di terminal agar barang muatan yang disebut di dalamnya dapat diserahkan kepada si penerima.

h. *Certificate Of Non Delivery dan Certificate Of Damage*

Adalah keterangan atau bukti yang dikeluarkan oleh pihak perusahaan pelayaran mengenai ketidakcocokan baik tentang jumlah maupun tentang keadaan dari barang.

i. *Bill of Lading* (B/L)/Konosemen

Diantara dokumen pengapalan tersebut maka konosemen (B/L) merupakan salah satu dokumen yang terpenting karena konosemen ini dapat berfungsi sebagai tanda bukti penerimaan barang dan juga berfungsi sebagai suatu dokumen angkutan dimana perjanjian pengangkutan barang antara pengirim dan pengangkut dapat dibuktikan dengan konosemen. Oleh karena itu konosemen juga dikatakan berfungsi sebagai bukti perjanjian pengangkutan melalui laut. Tanggung jawab dari pengangkut dalam pengangkutan ini juga tersirat dalam konosemen dimana dalam konosemen ini pengangkut menyatakan bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan yang ditunjuk beserta klausula-klausula tentang penyerahannya yang akan terjadi.

3. Hak dan Kewajiban Pengangkut

Hak dan kewajiban pengangkut dalam hal ini di khususkan dalam pengangkutan barang, karena objek asuransi pengangkutan laut yang dibahas dalam penelitian ini adalah muatan kapal berupa barang yaitu semen.

a. Hak Pengangkut Dalam Pengangkutan Barang menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yaitu sebagai berikut:

- 1) Pengangkut mempunyai hak atas ganti rugi yang diderita karena tidak diserahkan kepadanya sebagaimana mestinya surat-surat

yang menjadi syarat untuk mengangkut barang itu, sebagaimana dalam Pasal 478 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

2) Pengangkut mempunyai hak atas penggantian kerugian yang dideritanya akibat diberikan kepadanya pemberitahuan yang tidak betul atau tidak lengkap mengenai waktu dan sifat-sifat barang, kecuali bila ia telah mengenal atau seharusnya mengenal watak dan sifat-sifat itu, sebagaimana dalam Pasal 479 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

b. Kewajiban pengangkut dalam pengangkutan barang menurut Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang sebagai berikut:

Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut diwajibkan mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali apabila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggungjawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu.

4. Tanggung Jawab Para Pihak dalam Pengangkutan Barang melalui Laut

Dalam hukum pengangkutan laut dikenal dengan pengusaha kapal, pengangkut, pengangkut merangkap pengusaha kapal yang memiliki tanggung jawab masing-masing. Mengenai pengusaha kapal, Pasal 320 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang merumuskan definisinya sebagai berikut: “Pengusaha kapal adalah dia yang mengoperasikan kapal untuk pelayaran di laut yang dikemudikan sendiri atau oleh seorang nahkoda, yang dipekerjakan di bawah perintahnya”. Dari rumusan ini dapat diambil kesimpulan, bahwa seorang pengusaha kapal tidak perlu memiliki kapal sendiri, tetapi cukup bila telah memenuhi syarat bahwa pengusaha kapal itu berusaha dengan cara mengoperasikan kapal di laut bagi pengangkutan barang atau orang. Pengusaha kapal itu dapat memperoleh kapal dengan cara mencarter kapal milik orang lain.

Seorang pengusaha kapal yang menjalankan sendiri kapalnya karena dia ahli dalam menjalankan kapal dan mempunyai ijazah untuk tugas itu maka dia berfungsi sebagai nahkoda kapal, itu sebabnya Pasal 341 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menetapkan bahwa nahkodalah yang memimpin kapal dan bukan pengusaha kapal atau *reder*. Karena dalam hal memimpin kapal dan dalam hal navigasi sepenuhnya menjadi kewenangan nahkoda, maka nahkoda dibebani tanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain karena kesengajaan atau

kesalahannya sebagaimana dalam Pasal 342 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Pasal 321 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menetapkan bahwa pengusaha kapal terikat oleh segala perbuatan hukum yang dilakukan oleh mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapalnya dalam kedudukan dan lingkungan kekuasaan mereka. Sedangkan pengusaha kapal bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan pada pihak ketiga, oleh suatu perbuatan melanggar hukum dari mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapalnya atau yang melakukan sesuatu pekerjaan di kapal guna kepentingan kapal dan muatannya, asal perbuatan melanggar hukum itu dilakukan dalam rangka dan pada saat mereka menjalankan tugasnya. Jadi, jikalau perbuatan yang dilakukan oleh buruh kapal itu suatu perbuatan hukum, maka pengusaha kapal harus melaksanakan pekerjaan sebagai akibat adanya perbuatan hukum tersebut. Tetapi jika perbuatan yang dilakukan oleh buruh kapal itu suatu perbuatan melanggar hukum, yang mengakibatkan kerugian bagi pihak ketiga, maka pengusaha kapal bertanggungjawab, artinya pengusaha kapal harus mengganti kerugian kepada pihak ketiga tersebut.⁴⁹ Ketentuan yang terakhir ini sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 1367 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan:

⁴⁹ H.M.N. Purwosutjipto, *Op.Cit.*, 1993, hlm.87-88

“setiap orang tidak hanya bertanggungjawab untuk kerugian yang ditimbulkan karena perbuatannya sendiri saja, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.”

5. Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Laut di Perairan

Tanggung jawab perusahaan angkutan laut di perairan diatur di dalam Pasal 40 sampai dengan Pasal 43 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Menurut Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Selain itu, perusahaan angkutan di perairan juga wajib bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian/kontrak pengangkutan yang telah disepakati.⁵⁰

Dalam Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga menyatakan bahwa tanggung jawab perusahaan angkutan dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:

- a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
- b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;

⁵⁰ Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Penerbit Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, hlm. 183.

- c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
- d. kerugian pihak ketiga.

Akan tetapi, jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian dalam Pasal 41 ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya sebagaimana dalam Pasal 41 ayat (2) Undang-Undang Pelayaran.

Hukum pengangkutan mengenal 3 (tiga) prinsip tanggung jawab yaitu sebagai berikut:⁵¹

a. Tanggung Jawab karena Kesalahan

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahan itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut.

b. Tanggung Jawab karena Praduga

Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat

⁵¹ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, 2008, hlm. 48-56.

membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan.

c. Tanggung Jawab Mutlak

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian dan unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan.

D. Tanggungjawab Para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan di Laut Menurut *International Chamber of Commerce (ICC- Incoterm) 2010*

International Chamber of Commerce (ICC) bermaksud untuk mengurangi perbedaan penafsiran terhadap syarat perdagangan internasional dengan mengeluarkan syarat dan aturan bagi perdagangan internasional. Hal inilah yang menjadi latar belakang *Incoterms*. *Incoterms* atau *International Commercial Terms* adalah kumpulan istilah yang dibuat untuk menyamakan pengertian antara penjual dan pembeli dalam perdagangan internasional. Hal-hal yang dijelaskan meliputi proses pengiriman barang, penanggung jawab proses ekspor-

impor, penanggung biaya yang timbul dan penanggung risiko bila terjadi perubahan kondisi barang yang terjadi akibat proses pengiriman.⁵²

Versi terakhir yang dikeluarkan pada tanggal 1 Januari 2011 disebut sebagai *Incoterms 2010*. *Incoterms 2010* dikeluarkan dalam bahasa Inggris sebagai bahasa resmi dan 31 bahasa lain sebagai terjemahan resmi. Dalam *Incoterms 2010* hanya ada 11 istilah yang disederhanakan dari 13 istilah *Incoterms 2000*, yaitu dengan menambahkan 2 istilah baru dan menggantikan 4 istilah lama. Istilah baru dalam *Incoterms 2010* yaitu *Delivered at Terminal (DAT)*; dan *Delivered at Place (DAP)*. Sedangkan 4 istilah lama yang digantikan yaitu: *Delivered at Frontier (DAF)*; *Delivered Ex Ship (DES)*; *Delivered Ex Quay (DEQ)*; *Delivered Duty Unpaid (DDU)*.⁵³

Pada *Incoterms 2010*, istilah dibagi dalam 2 kategori berdasar metode pengiriman, yaitu 7 istilah yang berlaku secara umum, dan 4 istilah yang berlaku khusus untuk pengiriman melalui transportasi air.

Tiga belas istilah dalam *Incoterms 2010*:

1. EXW (nama tempat): *Ex Works*, pihak penjual menentukan tempat pengambilan barang.

⁵² Pujo Pijeh, *ICC-Inconterm 2000*, <http://agroindustrialis.blogspot.co.id>, diakses secara online pada 18 Februari 2018, pukul 23.22 WIB

⁵³ Wikipedia, *Inconterms*, <https://id.wikipedia.org/wiki/Incoterms>, diakses secara online pada 19 Februari 2018, pukul 09.30 WIB

2. FCA (nama tempat): *Free Carrier*, pihak penjual hanya bertanggung jawab untuk mengurus izin ekspor dan meyerahkan barang ke pihak pengangkut di tempat yang telah ditentukan.
3. FAS (nama pelabuhan keberangkatan): *Free Alongside Ship*, pihak penjual bertanggung jawab sampai barang berada di pelabuhan keberangkatan dan siap disamping kapal untuk dimuat. Hanya berlaku untuk transportasi air.
4. FOB (nama pelabuhan keberangkatan): *Free On Board*, pihak penjual bertanggung jawab dari mengurus izin ekspor sampai memuat barang di kapal yang siap berangkat. Hanya berlaku untuk transportasi air.
5. CFR (nama pelabuhan tujuan): *Cost and Freight*, pihak penjual menanggung biaya sampai kapal yang memuat barang merapat di pelabuhan tujuan, namun tanggung jawab hanya sampai saat kapal berangkat dari pelabuhan keberangkatan. Hanya berlaku untuk transportasi air.
6. CIF (nama pelabuhan tujuan): *Cost, Insurance and Freight*, sama seperti CFR ditambah pihak penjual wajib membayar asuransi untuk barang yang dikirim. Hanya berlaku untuk transportasi air.
7. CPT (nama tempat tujuan): *Carriage Paid To*, pihak penjual menanggung biaya sampai barang tiba di tempat tujuan, namun tanggung jawab hanya sampai saat barang diserahkan ke pihak pengangkut.

8. CIP (nama tempat tujuan): *Carriage and Insurance Paid to*, sama seperti CPT ditambah pihak penjual wajib membayar asuransi untuk barang yang dikirim.
9. DAT (nama tempat tujuan): *Delivered at Terminal*, Pihak penjual membayar sampai ke pembongkaran di terminal pelabuhan tujuan, kecuali beban biaya sehubungan biaya, tanggung jawab bebas saat kapal selesai bongkar di terminal pelabuhan tujuan.
10. DAP (nama tempat tujuan): *Delivered at Place*, Hampir sama seperti DAT dengan tambahan biaya pengangkutan ke tempat tujuan dan asuransi menjadi tanggungan pihak penjual.
11. DDP (nama tempat tujuan): *Delivered Duty Paid*, pihak penjual bertanggung jawab mengantar barang sampai di tempat tujuan, termasuk biaya asuransi dan semua biaya lain yang mungkin muncul sebagai biaya impor, cukai dan pajak dari negara pihak pembeli. Izin impor juga menjadi tanggung jawab pihak penjual.