

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan jumlah pulau mencapai 17.504 pulau¹ dengan bentangan laut yang sangat panjang yaitu 94.166KM. Dengan kondisi yang demikian, kegiatan pelayaran di Indonesia sangatlah penting untuk menunjang berlangsungnya kehidupan masyarakat Indonesia. Pelayaran menjadi salah satu sarana untuk melayani perpindahan barang dan jasa dari satu pulau ke pulau lain. Indonesia sebagai negara kepulauan, juga merupakan negara kesatuan. Hal tersebut sebagaimana tertuang dalam Konstitusi Negara Republik Indonesia yaitu, Undang-Undang Dasar Tahun 1945 tepatnya dalam Pasal 25A yang menyatakan bahwa, “Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang”.

Kegiatan pelayaran antar pulau memiliki banyak risiko. Risiko adalah kemungkinan kerugian yang akan dialami yang diakibatkan oleh bahaya yang mungkin terjadi, tetapi tidak diketahui lebih dahulu apakah

¹ Wikipedia, *Republik Indonesia*, <https://id.wikipedia.org/wiki/Indonesia>, diakses secara online pada 14 Desember 2017, pukul 13.17 WIB.

akan terjadi dan kapan akan terjadi². Faktor alamiah seperti angin, badai, topan, tubrukan kapal, serta faktor kelalaian manusia menjadi salah satu faktor risiko yang harus dikelola oleh pelaku usaha. Baik pelaku usaha pengangkutan barang dan jasa, pengusaha kapal, ataupun pemasok barang.

Salah satu cara mengelola (*management*) risiko yang sering dilakukan oleh pelaku usaha terkait dengan pelayaran, yaitu dengan penutupan asuransi kecelakaan laut atau kerugian laut sebagaimana dalam Pasal 41 Ayat 3 UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Tujuannya, jika terjadi risiko maka pelaku usaha dapat mengurangi atau membagi risiko tanggungjawab yang mungkin akan terjadi, atau mengalihkan seluruh risiko kepada perusahaan asuransi, sebagaimana fungsi asuransi yaitu pengalihan risiko (*transfer of risk*) dan pembagian risiko (*distribution of risk*). Asuransi juga memiliki berbagai manfaat yang diklasifikasi ke dalam fungsi utama, fungsi sekunder, dan fungsi tambahan. Fungsi utama asuransi adalah sebagai pengalihan risiko, pengumpulan dana dan premi yang seimbang. Fungsi sekunder asuransi adalah untuk merangsang pertumbuhan usaha, mencegah kerugian, pengendalian kerugian, memiliki manfaat sosial dan sebagai tabungan. Fungsi tambahan asuransi adalah sebagai investasi dana dan *invisible earnings*.³

²Radiks Purba, *Memahami Asuransi di Indonesia*, PT.Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta, 1992, hlm.2.

³Tuti Rastuti, *Aspek Hukum Perjanjian Asuransi*, Pustaka Yustisia, Yogyakarta, 2011, hlm.11-12.

Manajemen risiko adalah proses pengelolaan risiko yang mencakup identifikasi, evaluasi, dan pengendalian risiko yang dapat mengancam kelangsungan usaha atau suatu aktivitas. Sekalipun pelaku usaha pelayaran telah melakukan manajemen risiko melalui penutupan asuransi, namun tetap harus mengusahakan keamanan pelayaran. Ketika akan berlayar, pelaku usaha harus mempersiapkan kapal dalam keadaan laik laut dan dilengkapi dengan sumber daya manusia yang berkompeten. Nahkoda beserta anak buah kapal (ABK) harus senantiasa bekerja sama dengan baik, menjadi syarat utama untuk melakukan pelayaran. Pelaku usaha pun harus menguasai teknologi informasi tentang cuaca, karena cuaca yang bagus merupakan faktor alamiah yang juga sangat berpengaruh terhadap kelancaran kegiatan pelayaran.

Dalam berlangsungnya kegiatan pelayaran pengangkutan barang dan jasa akan ditemukan beberapa hubungan hukum. Hubungan hukum dapat timbul dari perjanjian pengangkutan barang, perjanjian charter kapal, dan perjanjian asuransi. Konsekuensi dari perjanjian-perjanjian tersebut akan melahirkan hak dan kewajiban serta tanggungjawab para pihak. Misalnya konsekuensi hukum dari perjanjian pengangkutan, pihak pengangkut berkewajiban mengangkut penumpang atau barang sejak tempat pemberangkatan sampai ke tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat. Sebagai imbalan, pengangkut berhak memperoleh sejumlah uang jasa atau uang sewa yang disebut biaya pengangkutan.

Kewajiban penumpang atau pengirim adalah membayar sejumlah uang sebagai biaya pengangkutan dan memperoleh hak atas pengangkutan sampai di tempat tujuan dengan selamat.⁴ Selanjutnya konsekuensi dari perjanjian asuransi menimbulkan kewajiban kepada tertanggung untuk membayar premi dan penanggung untuk memberikan ganti kerugian.

Terkait dengan risiko pelayaran, perjanjian asuransi dan pengangkutan barang, kerugian laut sering menjadi isu yang menarik untuk dikaji. Betapa tidak, kerugian atas barang yang diangkut oleh pengusaha nilainya dapat mencapai miliaran rupiah. Sehubungan dengan besarnya kerugian akibat terjadi kerugian di laut ini, seringkali saling lempar tanggungjawab dalam hal memberikan ganti rugi atas risiko pengangkutan barang. Contoh kasus yang terjadi pada CV.Gracia.

Kasus ini bermula saat PT.Pelayaran Surya Bintang Timur melakukan kegiatan pelayaran dengan mengangkut barang milik CV.Gracia berupa 67.500 sak atau 2.700 ton semen tonasa dengan tujuan ke Pulau Ende Nusa Tenggara Timur. Pada saat akan berlayar, diketahui keadaan kapal sudah laik laut dan di dukung dengan cuaca yang sedang-sedang saja sehingga diputuskan kapal tersebut pergi berlayar. Namun, tidak disangka keadaan berganti, cuaca semakin memburuk ketika hendak sampai di tempat tujuan, angin semakin kencang sehingga mengakibatkan kapal karam dan barang angkutan rusak total. Kerugian tersebut mencapai

⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hlm. 2-3.

Rp. 2.929.500.000,00 (dua milyar sembilan ratus dua puluh sembilan juta lima ratus ribu rupiah).

CV.Gracia yang merupakan pihak yang dirugikan pada saat itu telah mendapat ganti rugi total dari PT.Asuransi Axa Indonesia dengan mengajukan klaim asuransi ke perusahaan tersebut, karena memang CV Gracia sebelumnya telah mengasuransikan 67.500 sak atau 2.700 ton semen tonasa tersebut ke PT.Asuransi Axa Indonesia. Sehubungan PT.Asuransi Axa Indonesia ini telah membayar ganti kerugian kepada CV.Gracia, maka CV.Gracia mengeluarkan (*letter of subrogation*) kepada PT.Asuransi Axa Indonesia

Permasalahan baru muncul disini, ketika PT.Asuransi Axa Indonesia ini menuntut PT.Pelayaran Surya Bintang Timur untuk membayar seluruh kerugian atas rusaknya barang muatan, karena beranggapan bahwa sebuah perusahaan pelayaran bertanggungjawab terhadap keselamatan barang. Hal tersebut dilakukan atas dasar pelimpahan hak (*Letter of Subrogation*) yang diberikan dari CV.Gracia.

Terjadi perdebatan dan pengelakan tanggungjawab dari kedua belah pihak. PT.Asuransi Axa Indonesia menggunakan ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang terkait dengan prinsip subrogasi dan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian, sementara pihak PT.Pelayaran Surya Bintang Timur mengandalkan pengelakan tanggungjawab berdasarkan ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum

Perdata terkait ketentuan keadaan memaksa (*overmacht/ force majeure*). Kasus tersebut menarik untuk dikaji guna memastikan apakah telah terjadi pemahaman yang salah dari masing-masing pihak terkait prinsip subrogasi dan terjadinya *overmacht/force majeure*.

Berdasarkan uraian diatas, menarik untuk diteliti dan dikaji yang hasilnya akan dituangkan ke dalam skripsi dengan judul “**Pengalihan Hak Menuntut PT.Asuransi Axa Indonesia terhadap PT.Pelayaran Surya Bintang Timur atas Kerugian Pengangkutan Barang Berupa Semen Milik CV.Gracia dihubungkan dengan Prinsip Subrogasi**”

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang penelitian diatas, maka akan dibahas beberapa pokok permasalahan yang akan dituangkan dalam identifikasi sebagai berikut :

1. Bagaimana kedudukan hukum para pihak (PT.Pelayaran Surya Bintang Timur, PT.Asuransi Axa Indonesia dengan CV.Gracia) dalam perjanjian asuransi dan perjanjian pengangkutan barang melalui laut?
2. Bagaimana tanggungjawab hukum para pihak atas kerugian rusaknya semen senilai Rp.2.929.500.000,00 (dua milyar Sembilan ratus dua puluh Sembilan juta lima ratus ribu rupiah) akibat angin kencang yang menyebabkan karamnya kapal di Pelabuhan Ende Nusa Tenggara Timur dikaitkan dengan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang No.17 Tahun

2008 tentang Pelayaran serta Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian?

3. Apakah PT.Asuransi Axa Indonesia dapat menuntut PT.Pelayaran Surya Bintang Timur atas dasar prinsip subrogasi?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui dan mengkaji tentang kedudukan hukum para pihak baik dalam perjanjian asuransi dan pengangkutan barang melalui laut antara PT.Pelayaran Surya Bintang Timur, PT.Asuransi Axa Indonesia dengan CV.Gracia.
2. Untuk mengetahui dan mengkaji tentang tanggungjawab hukum para pihak atas kerugian rusaknya semen senilai Rp.2.929.500.000,00 (dua milyar sembilan ratus dua puluh sembilan juta lima ratus ribu rupiah) akibat angin kencang yang menyebabkan karamnya kapal di Pelabuhan Ende Nusa Tenggara Timur dikaitkan dengan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian.
3. Untuk mengkaji dan menganalisis apakah PT.Asuransi Axa Indonesia dapat menuntut PT.Pelayaran Surya Bintang Timur atas dasar subrogasi.

D. Kegunaan Penelitian

Dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan praktis maupun teoritis, yaitu :

1. Kegunaan Teoritis

- a. Diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat keilmuan khususnya dalam bidang hukum asuransi, hukum perjanjian pengangkutan atau ilmu hukum pada umumnya.
- b. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi untuk penelitian lebih lanjut dalam bidang kajian yang sama.

2. Kegunaan Praktis

a. Bagi Perusahaan Asuransi

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan dalam hal pemberian ganti rugi, serta terkait penerapan prinsip subrogasi.

b. Bagi Perusahaan Pelayaran

Diharapkan dengan penelitian ini, perusahaan pelayaran dapat mengetahui akan tanggungjawabnya.

c. Bagi Hakim dan Penegak Hukum Lainnya

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan kepada penegak hukum agar dapat menerapkan hukum secara konsekuen agar terwujudnya keadilan dan kepastian hukum.

d. Bagi Syahbandar

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi suatu evaluasi agar dapat meningkatkan kinerja syahbandar untuk lebih baik lagi terutama

dalam hal kelaiklautan kapal, keselamatan dan keamanan pelayaran sehingga dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan dalam dunia pelayaran.

e. Bagi Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi suatu bahan evaluasi agar meminimalisir terjadinya kecelakaan dalam kegiatan pengangkutan, khususnya pengangkutan laut.

E. Kerangka Pemikiran

Tujuan nasional bangsa Indonesia tertuang dalam pembukaan Undang-Undang Dasar Tahun 1945 tepatnya dalam alinea ke-empat yang menyatakan:

“..... Kemudian dari pada itu untuk membentuk suatu Pemerintah Negara Indonesia yang melindungi segenap Bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial maka disusunlah Kemerdekaan Kebangsaan Indonesia itu dalam suatu Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat dengan berdasar kepada Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan yang adil dan beradab, Persatuan Indonesia dan kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan/Perwakilan, serta dengan mewujudkan suatu Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.”

Mengacu pada tujuan nasional bangsa Indonesia yang kedua yaitu “memajukan kesejahteraan umum”, apabila di maknai lebih dalam hal ini mengacu pada pemahaman bahwa, negara mempunyai tujuan sekaligus kewajiban untuk memajukan kesejahteraan umum dalam hal ini

kesejahteraan rakyat Indonesia terutama dalam bidang ekonomi agar tidak terjadi ketimpangan sosial, dan kemiskinan yang meluas dalam Negara Indonesia.⁵

Berbicara mengenai pembangunan di bidang ekonomi, salah satu bentuknya ialah berupa usaha asuransi. Usaha asuransi ini merupakan usaha jasa keuangan yang dengan menghimpun dana masyarakat melalui pengumpulan premi asuransi, memberikan perlindungan kepada anggota masyarakat pemakai jasa asuransi terhadap kemungkinan timbulnya kerugian karena suatu peristiwa yang tidak pasti atau terhadap hidup atau meninggalnya seseorang. Dengan demikian, asuransi ini memiliki kedudukan strategis dalam pembangunan dan kehidupan perekonomian dalam meningkatkan kesejahteraan umum.⁶

Asuransi ini berfungsi sebagai alat pengalihan risiko dari tertanggung kepada penanggung, dengan imbalan bahwa penanggung menerima sejumlah uang sebagai premi dari tertanggung. Ini berarti bahwa apabila dalam jangka waktu diadakan pertanggungan itu betul-betul terjadi peristiwa yang mengancam itu, sehingga menimbulkan kerugian atau kemalangan, maka penanggung akan membayar ganti kerugian atau memberikan sejumlah uang kepada tertanggung sesuai

⁵ Amarullah Dawamuddin, *Pengertian, Fungsi, Dan Tujuan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI)*, <http://amarcivicus.blogspot.co.id/2012/09/pengertian-fungsi-dan-tujuan-negara.html>, diakses secara online pada 23 November 2017, pukul 22.15 WIB.

⁶ Dijan Widijowati, *Hukum Dagang*, Andi Yogyakarta, Yogyakarta, hlm.192.

dengan isi perjanjian pertanggungan. Dengan demikian tertanggung sebagai pihak yang berkepentingan merasa aman.⁷

Asuransi juga berfungsi sebagai manajemen resiko. Manajemen risiko adalah proses pengelolaan risiko yang mencakup identifikasi, evaluasi, dan pengendalian risiko yang dapat mengancam kelangsungan usaha atau suatu aktivitas.⁸ Maksudnya bahwa dengan asuransi ini dapat menjaga segala harta benda terhadap kerugian yang mungkin akan terjadi akibat kejahatan dan semua gangguan sosial atau gangguan alamiah yang membahayakan.

Jika dilihat dari sudut hukum, asuransi adalah suatu perjanjian atau kontrak antara 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 tertanggung, karena suatu peristiwa yang tidak pasti atau untuk memberi pembayaran atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungjawabkan.⁹

Untuk menyatakan kapan perjanjian asuransi yang dibuat oleh tertanggung dan penanggung itu terjadi dan mengikat kedua pihak, dari sudut pandang ilmu hukum terdapat dua teori perjanjian, yaitu:

⁷ Abdulkadir Muhammad, *Pokok-pokok Hukum Pertanggungan*, Alumni, Bandung, 2000, hlm.33.

⁸ Tuti Rastuti, *Loc.Cit.*.

⁹ Adil Samadi, *Dasar-Dasar Hukum Bisnis*, Mitra Wacana Media, Jakarta, 2013, hlm. 117

1. Teori tawar-menawar (*bargaining theory*), menurut teori ini setiap perjanjian hanya akan terjadi antara kedua belah pihak apabila penawaran (*offer*) dari pihak yang satu dihadapkan dengan penerimaan (*acceptance*) oleh pihak yang lainnya dan sebaliknya. Keunggulan teori ini adalah kepastian hukum yang diciptakan berdasarkan kesepakatan yang dicapai oleh kedua pihak dalam asuransi antara tertanggung dan penanggung.
2. Teori penerimaan (*acceptance theory*), menurut teori ini perjanjian asuransi terjadi dan mengikat pihak-pihak pada saat penawaran sungguh-sungguh diterima oleh tertanggung, atas nota persetujuan ini kemudian dibuatkan akta perjanjian asuransi oleh penanggung yang disebut polis asuransi.

Berdasarkan teori diatas maka perjanjian asuransi terjadi seketika setelah tercapai kesepakatan antara tertanggung dan penanggung, hak dan kewajiban timbal balik timbul sejak saat itu, bahkan sebelum polis ditandatangani. Perjanjian asuransi harus diwujudkan dalam dokumen yang lazim disebut dengan polis, berdasarkan Pasal 255 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang asuransi harus dibuat secara tertulis dalam bentuk akta yang disebut polis yang merupakan satu-satunya alat bukti tertulis untuk membuktikan bahwa asuransi telah terjadi, disamping itu dengan adanya polis ini akan menciptakan kepastian hukum bagi kedua belah pihak.

Asuransi merupakan suatu perjanjian, maka harus pula memenuhi syarat sahnya perjanjian yaitu kata sepakat, kecakapan, hal tertentu dan suatu sebab yang halal, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.¹⁰ Selain itu, dalam perjanjian asuransi juga berlaku asas-asas hukum perjanjian pada umumnya, diantaranya:

1. Asas Kebebasan Berkontrak

Asas kebebasan berkontrak terdapat dalam Pasal 1338 Ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang mengatakan bahwa “semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”. Asas ini menerangkan bahwa segala perjanjian yang dibuat secara sah, berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Namun demikian, kebebasan tersebut bukan merupakan suatu kebebasan yang tanpa batas sebagaimana ketentuan mengenai batasan kebebasan dalam membuat suatu perjanjian yang tercantum dalam Pasal 1337 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan bahwa “suatu sebab adalah terlarang, apabila dilarang oleh undang-undang atau berlawanan dengan kesusilaan baik atau ketertiban umum.”¹¹

2. Asas Konsensualitas

Asas konsensualisme diatur dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata ayat (2). Suatu perjanjian mulai berlaku apabila sepakat bagi mereka yang mengikatkan dirinya. Praktik dalam industri

¹⁰ Suharnoko, *Hukum Perjanjian Teori dan Analisa Kasus*, Kencana, Jakarta, 2004, hlm. 1

¹¹ A.Junaedy ganie, *Hukum Asuransi Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2013, hlm.58.

asuransi bahwa perjanjian asuransi lahir atas kesepakatan para pihak merupakan pemenuhan terhadap ketentuan Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata mengenai asas konsensualisme.¹²

3. Asas Kekuatan Mengikat

Asas kekuatan mengikat yakni setiap perjanjian yang dibuat oleh para pihak, mengikat seperti undang-undang dan tidak dapat ditarik kembali secara sepihak.

4. Asas Itikad Baik

Asas ini berkaitan dengan pelaksanaan perjanjian. Setiap perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik, maksudnya perjanjian itu harus mengindahkan norma kepatutan dan kesusilaan. Asas itikad baik ini dapat disimpulkan dari ketentuan Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdara yang menyatakan bahwa “Perjanjian perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik”.

Dengan adanya perjanjian, maka timbulah suatu perikatan antara kedua belah pihak. Sebagaimana tertuang dalam ketentuan Pasal 1233 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata “tiap-tiap perikatan adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu”. Kemudian perikatan juga dapat diartikan sebagai hubungan hukum di bidang hukum kekayaan di mana satu pihak berhak menuntut

¹² *Ibid*, hlm.59.

suatu prestasi dan pihak lain berkewajiban untuk melaksanakan suatu prestasi.¹³

Asuransi sebagai usaha pembangun perekonomian di Indonesia, harus senantiasa menjaga keadilan serta keseimbangan ekonomi nasional sebagaimana dalam Pasal 33 Ayat (4) menyatakan bahwa:

Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.

Agar tercapainya tujuan perekonomian Indonesia sebagaimana amanat dari Pasal 33 Ayat 4 Undang-Undang Dasar 1945 tersebut, maka dalam perjanjian asuransi dikenal beberapa prinsip yang menunjang guna tercapainya tujuan tersebut, yaitu:

1. Prinsip Kepentingan yang dapat diasuransikan (*Insurable Interest*)

Prinsip ini menyatakan bahwa seseorang hanya boleh dan berhak untuk mengasuransikan suatu barang apabila ia mempunyai kepentingan terhadap barang yang diasuransikan termaksud.¹⁴ Prinsip ini dapat dijabarkan dalam Pasal 250 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menyatakan bahwa:

“Apabila seorang yang telah mengadakan pertanggungan untuk diri sendiri, atau apabila seorang, yang untuknya telah diadakan suatu pertanggungan, pada saat diadakannya pertanggungan itu tidak mempunyai kepentingan terhadap barang yang dipertanggungkan itu, maka penanggung tidaklah diwajibkan memberikan ganti rugi.”

¹³ Suharnoko, hlm.116.

¹⁴ *Ibid*, hlm.39.

Apabila dikaitkan dengan kasus yang diteliti yaitu bahwa CV.Gracia memiliki kepentingan terhadap barang yang diasuransikan yaitu berupa 67.500 sak atau 2.700 ton semen tonosa, maka ketika terjadi kecelakaan yang mengakibatkan barang tersebut rusak PT.Asuransi Axa Indonesia sebagai penanggung wajib memberikan ganti rugi kepada CV.Gracia tersebut. Dari uraian diatas, prinsip kepentingan ini sangatlah penting dalam pemberian ganti rugi oleh si penanggung.

2. Prinsip *Utmost Good Faith*

Dalam hal ini yang dimaksud dengan *utmost good faith* ialah bahwa dalam menetapkan kontrak atau persetujuan, sudah seharusnya dilakukan semata-mata berlandaskan dengan niatan baik. Dengan demikian, tidak dibenarkan jika kemudian baik dari pihak tertanggung maupun penanggung menyembunyikan suatu fakta yang bisa mengakibatkan timbulnya kerugian bagi salah satu pihak diantara keduanya¹⁵

3. Prinsip Keseimbangan (*Indemnity Principle*)

Tujuan orang mengasuransikan adalah untuk mendapatkan ganti kerugian apabila terjadi kerusakan atas barang yang diasuransikan. Ganti kerugian ini pada dasarnya setinggi-tingginya adalah sebesar kerugian yang sungguh-sungguh diderita oleh tertanggung.¹⁶

¹⁵Zian Farodis, “*Buku Pintar Asuransi (mengenal dan memilih asuransi yang menguntungkan nasabah)*”, Laksana, 2014, hlm.29-30.

¹⁶Ferdinand Silalahi, *Manajemen Risiko dan Asuransi*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 199, hlm.40.

4. Prinsip Gotong Royong (*Contribution Principle*)

Dalam arti prinsip yang berlaku, apabila suatu polis asuransi dibuat oleh beberapa tertanggung dan masing-masing penanggung melakukan pembayaran ganti kerugian kepada tertanggung sesuai dengan perimbangan nilai premi yang mereka terima dan besarnya risiko yang mereka tanggung.¹⁷

5. Prinsip Sebab Akibat (*Causaliteit Principle/Causa Proxima Principle*)

Apabila kepentingan yang diasuransikan mengalami musibah atau kecelakaan, maka pertama-tama penanggung akan mencari sebab-sebab yang aktif dan efisien yang menggerakkan suatu rangkaian peristiwa tanpa terputus sehingga pada akhirnya terjadilah musibah atau kecelakaan tersebut.¹⁸

6. Prinsip Subrogasi

Prinsip subrogasi ini melengkapi prinsip idemnitas. 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 KUHD yang menyatakan sebagai berikut:

Seorang 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

¹⁷Dijan Widijowati, *Op.Cit.*, hlm.196.

¹⁸Tuti Rastuti, *Op.Cit.*, hlm.52

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, 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.” Pihak ketiga sebagai kreditur baru berhak melakukan penagihan utang terhadap debitur dan jika debitur wanprestasi, maka kreditur baru mempunyai hak untuk melakukan eksekusi atas benda-benda debitur yang dibebani dengan jaminan seperti gadai, hipotek, dan hak tanggungan.

Jenis asuransi yang menarik dikaji di Indonesia salah satunya asuransi pengangkutan laut atau kerugian laut. Hal ini dikarenakan Indonesia merupakan negara kepulauan, sehingga kegiatan pelayaran sangatlah penting sebagai faktor penunjang berlangsungnya perekonomian di Indonesia. Dalam kegiatan pelayaran, sangat rentan sekali terjadi risiko seperti angin topan, hujan lebat, kapal karam, kapal terdampar, bergulingnya kapal, tubrukan kapal, dan bahaya-bahaya lainnya. Hal ini

pula lah yang menjadi dasar masyarakat Indonesia sadar akan pentingnya asuransi kerugian laut karena kerugian yang timbul dalam kegiatan pelayaran pun umumnya sangat besar. Dengan adanya asuransi kerugian laut ini maka akan menimbulkan suatu hubungan hukum. Selain dari perjanjian asuransi, dalam kegiatan pelayaran hubungan hukum juga dapat timbul dari perjanjian pengangkutan laut.

Perjanjian pengangkutan laut ialah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat, sedangkan pihak lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya.¹⁹ Dengan adanya perjanjian pengangkutan laut ini akan menimbulkan suatu hak dan kewajiban. Dalam Pasal 40 ayat Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa:

- (1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
- (2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Dari uraian diatas, jelas bahwa tanggungjawab dari sebuah perusahaan pelayaran sangatlah besar, oleh karena itu guna menghindari terjadinya kerugian-kerugian yang mungkin terjadi, Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengamanatkan agar perusahaan pelayaran juga mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut sebagaimana tertuang dalam Pasal 40 Ayat (3).

¹⁹ Subekti, *Aneka Perjanjian*, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 2014, hlm.72.

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dikenal dengan adanya kerugian laut (*average*) yang diatur dalam Pasal 696 sampai dengan Pasal 740. Dalam Pasal 696 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan bahwa:

“Segala biaya luar biasa untuk kepentingan sebuah kapal dan barang-barang yang dikeluarkan bersama-sama atau sendiri-sendiri, segala kerugian yang menimpa kapal dan barang-barang tersebut, selama waktu yang ditentukan dalam Bagian ketiga bab sembilan ditetapkan mengenai saat mulai berlakunya dan berakhirnya bahaya, segala sesuatu tadi harus dianggap sebagai kerugian laut”

Ada dua macam kerugian laut, yaitu kerugian umum (*avary grosse*) dan kerugian khusus. Kerugian laut umum ialah segala yang telah dibayarkan kepada musuh atau bajak-bajak laut untuk pembebasan atau pembelian kembali kapal beserta muatannya, sedangkan kerugian laut khusus ini ialah segala kerusakan atau kerugian yang diterbitkan pada kapal atau muatannya, karena angin taufan, perampasan, karamnya kapal atau perdampingan yang tak disengaja.

Dalam ketentuan Pasal 698 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan bahwa “Kerugian laut umum harus harus dipikulkan rata kepada kapal dan upah pengangkutan; sedangkan kerugian khusus dipikul tersendiri oleh kapal atau barang yang bersangkutan, yang menderita kerugian atau yang menyebabkan pengeluaran biaya itu.” Hal tersebut menunjukkan bahwa, perusahaan pelayaran tidak mutlak bertanggungjawab secara keseluruhan apabila timbul suatu kerugian dalam

kegiatan berlayar, tentu harus dikaji terlebih dahulu apa yang menjadi penyebab dari timbulnya kerugian tersebut

F. Metode Penelitian

1. Spesifikasi Penelitian

Dalam melakukan penelitian, peneliti akan menggunakan metode penelitian deskriptif analistis yaitu, dengan menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan yang diteliti²⁰. Dalam hal ini kajian mengenai prinsip subrogasi yang tertuang dalam Pasal 284 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian terhadap kasus karamnya kapal milik PT.Pelayaran Surya Bintang Timur dikarenakan angin kencang di Pelabuhan Ende Nusa Tenggara Timur yang mengakibatkan barang angkutan berupa semen milik CV.Gracia rusak total.

2. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan dengan cara Yuridis Normatif. Menurut Soerjono Soekanto penelitian hukum normatif ini meliputi:

²⁰ Ronny Hanitjio, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalian Inonesia, Jakarta, 1990, hlm. 97-98.

- a. Penelitian terhadap asas-asas hukum.
- b. Penelitian terhadap sistematik hukum, yaitu terhadap pengertian-pengertian dasar yang terdapat dalam sistem hukum (subjek hukum, objek hukum dan hubungan hukum).
- c. Mengkaji dan menguji permasalahan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang ada.²¹

Selain spesifikasi penelitian, dalam penelitian ini digunakan pendekatan yuridis normative. Pendekatan yuridis normatif yaitu cara meneliti masalah dengan mendasarkan pada peraturan-peraturan yang berlaku di Indonesia. Dalam hal ini, peneliti akan menekankan segi-segi yuridis terhadap prinsip subrogasi yang tertuang dalam Pasal 284 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian dengan cara mengkaji permasalahan berdasarkan peraturan perundang-undangan tersebut.

3. Tahap Penelitian

Dalam proses penyusunan penelitian ini, peneliti akan melalui dua tahapan penelitian yaitu yang dilakukan melalui:

- a. Penelitian Kepustakaan (*Library Reasearch*)

Penelitian kepustakaan adalah mengumpulkan sumber data primer, sekunder dan tersier. Penelitian ini dimaksudkan untuk mendapatkan data sekunder, dengan mempelajari literatur,

²¹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm. 14.

majalah, koran dan artikel lainnya yang berhubungan dengan obyek yang diteliti.

1) Bahan hukum primer

Bahan-bahan hukum yang mempunyai kekuatan hukum mengikat, yaitu :

- a) Norma dasar Pancasila
- b) Peraturan dasar: batang tubuh UUD 1945, Ketetapan-ketetapan MPR
- c) Peraturan perundang-undangan
- d) Bahan hukum yang tidak dikodifikasikan; misalnya: hukum adat
- e) Yurisprudensi
- f) Traktat.²²

Bahan hukum primer yang peneliti gunakan diantaranya ialah Undang - Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Amandemen ke-empat (IV), Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang No.40 Tahun 2014 tentang Perasuransian, dan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

2) Bahan hukum sekunder

Bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer, adalah: Rancangan peraturan perundang-

²² Ronny Hanitijo Soemitro, *Op.Cit.*, Hlm.11-12.

undangan, hasil karya ilmiah para sarjana, hasil-hasil penelitian.²³

3) Bahan hukum tersier

Bahan-bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, misalnya: bibliografi, kamus, dll.²⁴

b. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Guna menunjang data sekunder yang diperoleh dari penelitian kepustakaan, maka dapat dilakukan penelitian lapangan yaitu untuk melengkapi data yang berkaitan dengan skripsi ini. Penelitian lapangan dilakukan dengan dialog dan tanya jawab dengan pihak-pihak yang akan dapat memberikan informasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini.²⁵

4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dilakukan sesuai dengan pendekatan yang digunakan sebagai salah satu instrumen penelitian yang dilakukan melalui :

a. Studi Dokumen

Studi dokumen yaitu suatu teknik pengumpulan data, yang digunakan melalui data tertulis²⁶ dengan cara penelaahan data

²³ *Ibid.*

²⁴ *Ibid.*

²⁵ Ronny Hanitijio Soemitro, *Op.Cit.*, hlm. 98.

²⁶ *Ibid*, hlm. 52.

yang meliputi peraturan perundang-undangan mulai dari Undang-Undang Dasar 1945, Undang-Undang/Peraturan Pemerintah pengganti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, Peraturan Menteri, serta mempelajari dokumen-dokumen atau bahan-bahan pustaka, seperti buku-buku, literatur-literatur dan jurnal ilmiah serta makalah seminar yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

b. Lapangan

Wawancara merupakan cara untuk memperoleh informasi dengan bertanya langsung kepada para pihak yang terlibat dalam permasalahan yang diteliti untuk memperoleh jawaban-jawaban yang relevan dengan permasalahan yang diteliti.²⁷

5. Alat Pengumpulan Data

Alat pengumpul data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

- a. Dalam penelitian kepustakaan, alat pengumpul data yang peneliti gunakan ialah alat-alat tulis, dan buku-buku dimana peneliti membuat catatan-catatan tentang data-data yang diperlukan serta ditransfer melalui alat elektronik berupa laptop guna mendukung proses penyusunan dengan data -data yang diperoleh data yang diperoleh.

²⁷ Amirudin dan Zinal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, 2010, hlm. 82.

- b. Dalam penelitian lapangan, alat pengumpul data yang peneliti gunakan yaitu berupa daftar pertanyaan yang dirinci untuk keperluan wawancara, kemudian direkam melalui alat perekam suara (*Voice Recorder*) sebagai instrument penunjang pelaksanaan penelitian dalam melakukan wawancara tersebut.

6. Analisis Data

Setelah memperoleh data, maka tahap selanjutnya ialah dengan menganalisis data. Menurut Soerjono Soekanto “Analisis dapat dirumuskan sebagai suatu proses penguraian secara sistematis dan konsisten terhadap gejala-gejala tertentu.”²⁸

Dalam tahap analisis data ini, peneliti menggunakan metode yuridis kualitatif, yaitu analisis dengan menguraikan secara deskriptif-analitis dan perspektif (bagaimana seharusnya). Data yang diperoleh baik data primer maupun sekunder kemudian disusun secara sistematis, holistik konsisten, dan dianalisis dengan menggunakan instrument berupa interpretasi/penafsiran atas peraturan perundang-undangan yang hasil akhirnya berupa kesimpulan yang dituangkan dalam bentuk uraian (tanpa menggunakan rumus statistik).

²⁸ Soerjono Soekanto, *kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, CV Rajawali, Jakarta, 1982, hlm.37.

7. Lokasi Penelitian

Dalam proses penelitian dan penyusunan penelitian hukum ini, dilakukan di tempat-tempat yang memiliki kolerasi dengan masalah yang diangkat. Lokasi penelitian dibagi menjadi dua, yaitu:

a. Perpustakaan

- 1) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Pasundan Bandung, Jalan Lengkong Dalam Nomor 17 Kota Bandung.
- 2) Dinas Perpustakaan dan Arsip Daerah (DISPUSIPDA) Jawa Barat, Jalan Kawaluyaan Indah II Nomor 4, Kota Bandung.
- 3) Perpustakaan Mochtar Kusumaatmadja Fakultas Hukum Universitas Padjajaran, Jalan Dipati Ukur Nomor 35 Bandung

b. Instansi

- 1) PT. Asuransi Ramayana, Jl. Karapitan No. 119 Bandung;
- 2) PT. Arcadia Shipping, Jl. Pluit Utara Raya No.54 Jakarta Utara.