

**TANGGUNG JAWAB HUKUM PT. ASURANSI JASA INDONESIA
DALAM PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI
PENGANGKUTAN BARANG DI LAUT
(Studi Kasus di PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Surakarta)**



**Penulisan Hukum
(Skripsi)**

**Disusun dan Diajukan untuk Melengkapi Syarat – syarat
Guna Memperoleh Derajat Sarjana dalam Ilmu Hukum
Pada Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret
Surakarta**

Oleh :

**Faris Dinar Saputro
E 0003167**

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS SEBELAS MARET
SURAKARTA**

2008



PERSETUJUAN

Penulisan Hukum (skripsi) ini telah disetujui untuk dipertahankan dihadapan Dewan Penguji Penulisan Hukum (Skripsi) Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret, Surakarta.

Dosen Pembimbing Skripsi

Dosen Pembimbing

Co. Pembimbing

Munawar Kholil, S.H., M.Hum
NIP. 132 086 386

Pujiono, S.H., M.H
NIP. 132 304 741

PENGESAHAN PENGUJI

Penulisan Hukum (Skripsi)
**TANGGUNG JAWAB HUKUM PT. ASURANSI JASA INDONESIA
DALAM PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI
PENGANGKUTAN BARANG DI LAUT
(Studi Kasus di PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Surakarta)**

Disusun oleh :
FARIS DANAR SAPUTRO
NIM : E. 0003167

Telah diterima dan disahkan oleh Tim Penguji Penulisan Hukum (Skripsi)
Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta

Pada :
Hari : Rabu
Tanggal : 4 Juni 2008

TIM PENGUJI

1. **Hernawan Hadi, S.H, M.Hum** :
Ketua
2. **Tuhana, S.H, Msi** :
Sekretaris
3. **Munawar Kholil, S.H, M.Hum** :
Anggota

Mengetahui
Dekan

Moh. Jamin, S.H.,M.Hum
NIP . 131 570 754

MOTTO

Segala perkara dapat kutanggung didalam Dia yang memberi kekuatan padaku.
(Filipi 4:3)

Kemenangan bukan segalanya, tapi cara untuk mendapatkan kemenangan adalah
segalanya
(Vince Lombardi)

Kasihnilah musuhmu seperti kamu mengasihi dirimu sendiri
(Faris)

Jadilah terang dan bagikan kasih pada semua orang, seperti Dia yang mengasihi kita.
(Faris)



PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa. Dengan segala kerendahan hati, karya ini penulis persembahkan pada semua pihak yang telah mendukung hingga terselesainya Penulisan Hukum (Skripsi) ini.

Kepada:

1. Yesus Kristus.
2. Teruntuk Ayah dan Ibu.
3. Teruntuk Adikku dan keluarga besarku.
4. Teruntuk Ayu Hermawati Surya.
5. Teman-teman Fakultas Hukum UNS angkatan 03
6. Almamater tercinta UNS.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat, hidayah dan nikmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul Tanggung Jawab Hukum PT. Asuransi Jasa Indonesia dalam Penyelesaian Klaim Asuransi Pengangkutan Barang di Laut.

Penulisan hukum ini membahas tentang usaha perasuransian oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Surakarta di tinjau dari tanggung jawab hukumnya, yaitu proses penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut dan kendala-kendala yang dihadapi PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Surakarta dalam melaksanakan tanggung jawab hukum penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut beserta solusinya.

Saat ini belum banyak penulis yang mengungkapkan bagaimana keberadaan perusahaan perasuransian dalam proses penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut, karena asuransi pengangkutan barang di laut umumnya hanya diketahui oleh importir maupun exportir barang dan belum memasyarakat di Indonesia. Dalam penyusunan penulisan hukum (Skripsi) ini, penulis berusaha untuk mengumpulkan berbagai informasi tentang proses penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut baik secara teoritis (literatur kepustakaan) maupun secara praktis dengan meminta keterangan dari perusahaan perasuransian (PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Surakarta). Penulis menyadari bahwa dalam penulisan hukum (Skripsi) ini terdapat banyak kekurangan, untuk itu penulis dengan besar hati menerima kritik dan saran yang membangun sehingga dapat memperkaya penulisan hukum ini.

Dalam kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu sehingga penulisan hukum ini dapat diselesaikan, terutama kepada :

1. Bapak Prof. Dr. H. Muh. Syamsulhadi, dr, Sp.KJ.(K) selaku Rektor Universitas Sebelas Maret Surakarta.

2. Bapak Moh. Jamin, S.H., M.Hum selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta yang telah memberi izin dan kesempatan kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
3. Ibu Ambar Budi S, S.H., M.Hum selaku pembimbing akademis, atas nasehat yang berguna bagi penulis selama penulis belajar di Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta.
4. Bapak Munawar Kholil, S.H., M.Hum selaku pembimbing I penulisan skripsi yang telah menyediakan waktu dan pikirannya untuk memberikan bimbingan dan arahan bagi tersusunnya skripsi ini.
5. Bapak Pujiyono, S.H., M.H selaku pembimbing Co usulan penelitian hukum yang telah menyediakan waktu dan pikirannya untuk memberikan bimbingan, ide-ide, gagasan awal dan arahan dengan penuh kesabaran hingga tersusunnya skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta yang telah memberikan ilmu pengetahuan umumnya dan ilmu hukum khususnya kepada penulis sehingga dapat dijadikan bekal dalam penulisan skripsi ini dan semoga dapat penulis amalkan dalam kehidupan masa depan penulis.
7. Ayahanda Sudarjono dan Ibunda Sunarimah yang telah mendidik sebagai hamba-Nya, tiada pengorbanan lebih besar dari yang pernah beliau berikan selama ini, doa, cinta, kasih sayang dan ridho kalian menjadi kekuatan dan bekal dalam menjalankan kehidupan ini, semoga penulis dapat membalas budi jasa kalian dengan memenuhi harapan kalian. Adikku Gina Natalia, keluarga besar alm RM. Darmono dan keluarga besar alm Wiro Sucitro, terima kasih atas perhatian, nasehat dukungan doa dan pengorbanannya selama ini. Ayu Hermawati Surya yang telah mendampingi dalam suka dan duka selama penulis menyelesaikan skripsi ini serta terima kasih atas dukungan dan doanya. Teman-teman seperjuangan fakultas hukum , terutama angkatan 2003. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam penyusunan penulisan hukum ini, dan teman-teman yang tidak saya sebutkan satu-persatu.

Penulis menyadari bahwa penulisan hukum (Skripsi) ini belum sempurna, kritik dan saran membangun atas penulisan hukum ini senantiasa penulis harapkan demi perbaikan dan kemajuan penulis di masa datang. Mudah-mudahan penulisan

hukum (Skripsi) ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua, terutama untuk penulis, kalangan akademis dan praktisi serta masyarakat pada umumnya.

Surakarta, Juni 2008

Penulis



DAFTAR ISI

	Hal
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
MOTTO	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR BAGAN	xi
ABSTRAK	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Perumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	6
E. Metode Penelitian	7
1. Jenis Penelitian	7
2. Lokasi Penelitian	8
3. Jenis Data	8
4. Sumber Data	8
5. Teknik Pengumpulan Data	10
6. Teknik Analisa Data	11
F. Sistematika Penulisan Hukum	13
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Tentang Asuransi	15
1. Pengertian Perjanjian Asuransi	15
2. Dasar Hukum Asuransi	17
3. Prinsip Asuransi	18

4. Unsur-unsur dan Penggolongan Asuransi	19
5. Polis Asuransi	23
B. Tinjauan Tentang Asuransi Pengangkutan di Laut	24
1. Pengaturan Asuransi Pengangkutan Laut	24
2. Polis Asuransi Laut	27
3. Obyek Asuransi Laut	29
4. <i>Evenemen</i> dan Ganti Rugi	32
5. Janji-janji Khusus	35
C. Tinjauan tentang Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Asuransi.	37
D. Kerangka Pemikiran	40
BAB III HASIL PENELITIAN dan PEMBAHASAN	
A. Deskripsi PT. Asuransi Jasa Indonesia	42
1. Sejarah Berdirinya PT. Asuransi Jasa Indonesia	42
2. Tujuan PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Surakarta.....	43
3. Visi dan Misi PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Surakarta	44
4. Struktur Organisasi PT. Asuransi Jasa Indonesia	46
5. Produk-produk PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Surakarta	52
B. Proses Peyelesaian Klaim Asuransi Pengangkutan Barang di Laut oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Surakarta	58
C. Kendala yang di hadapi PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Surakarta dalam Melaksanakan Tanggung Jawab Hukum Penyelesaian Klaim Asuransi Pengangkutan Barang di Laut beserta solusinya	75

BAB IV KESIMPULAN

A.	Kesimpu
lan	80
B.	Saran-
saran	81

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



DAFTAR BAGAN

Bagan	Hal
a. Teknik Analisis Data	13
b. Kerangka Pemikiran	41
c. Struktur Organisasi Kantor Pusat PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo)	47
d. Struktur Organisasi PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) Cabang Surakarta	49



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Peran serta aparat penegak hukum dalam usaha memberikan keamanan yang dibantu oleh sektor keamanan lain tidaklah cukup. Peran swasta seperti asuransi sangatlah penting dan memiliki peran serta dalam mewujudkan keamanan tersebut. Asuransi merupakan salah satu kegiatan di bidang jasa yang memberikan perlindungan kepada para pengguna atau *customer* jasa asuransi.

Negara Indonesia yang sekarang ini sedang dilanda berbagai krisis mulai dari krisis ekonomi, krisis politik, sampai krisis moral mengakibatkan timbulnya berbagai macam huru-hara atau kerusuhan-kerusuhan yang menimbulkan kerugian yang banyak, baik kerugian materiil maupun korban jiwa. Bencana alam yang melanda Indonesia akhir-akhir ini juga menimbulkan kerugian yang tidak sedikit. Bencana dan huru-hara di atas, di Indonesia akhir-akhir ini juga sering terjadi kecelakaan dibidang transportasi baik transportasi darat, transportasi udara maupun transportasi laut, yang kesemuanya itu banyak menimbulkan korban jiwa dan kerugian materiil. Terlebih masalah kecelakaan transportasi di laut, diawal tahun 2007 saja Indonesia sudah terjadi banyak kecelakaan kapal yaitu antara lain kapal KM Senopati dan KM Levina 1, yang ke dua kapal tersebut sudah banyak memakan korban. Korban dalam musibah ini berfariasi ada yang luka ringan, luka berat bahkan ada pula yang meninggal dan belum ditemukan jasadnya. Para korban ini kebanyakan adalah masyarakat dari ekonomi menengah ke bawah. Para korban ini menggunakan transportasi kapal laut karena biayanya yang lebih terjangkau dari pada transportasi yang lain. Perusahaan transportasi laut sebaiknya juga perlu memperhatikan keselamatan penumpang, jangan hanya mengutamakan keuntungan saja tetapi juga mementingkan perawatan kapal sehingga kapal layak untuk digunakan dan keselamatan penumpangpun terjamin.

Pengangkutan melalui laut harus berdasarkan atas pertimbangan, baik dari segi ekonomis maupun dari segi keamanan atau keselamatan. Kapal laut mampu

untuk mengangkut barang-barang dalam jumlah yang relatif banyak dibandingkan dengan menggunakan angkutan melalui darat maupun udara, terutama apabila barang tersebut mempunyai sifat tidak cepat rusak atau busuk. Pentingnya perlindungan bagi aset atau kekayaan, baik milik pribadi ataupun milik perusahaan mendorong banyak orang atau perusahaan-perusahaan untuk melirik industri asuransi sebagai jalan keluar mengantisipasi kerugian yang diderita oleh masyarakat dan pengusaha. Perkembangan permasalahan yang ada dan bermunculan sekarang ini, maka banyak perusahaan asuransi yang menawarkan berbagai macam produk keuntungan yang bermacam-macam, keuntungan yang diperoleh dari produk asuransi tersebut menimbulkan pertanggungans resiko yang berbeda pula.

Perusahaan asuransi yang bersedia menanggung barang-barang selama dalam pengangkutan dari pelabuhan hingga sampai ke tempat tujuan, sangat meringankan beban pemilik barang dalam persoalan tuntutan ganti rugi terhadap pengangkut. Misalnya jika tuntutan ganti rugi yang diajukan pemilik barang ternyata ditolak oleh pengangkut, maka tuntutan ganti rugi tersebut dapat dialihkan kepada perusahaan asuransi yang menanggung barang-barangnya. Menurut Emmy Pangaribuan Simanjuntak di Indonesia terdapat bermacam-macam pertanggungans resiko dilihat berdasarkan jenis pertanggungans. Pada umumnya asuransi dibedakan menjadi :

1. Pertanggungans kerugian.
2. Pertanggungans sejumlah uang.

Pertanggungans kerugian adalah perjanjian pertanggungans yang didalam pengertian yang murni harus mengandung tujuan bahwa kerugian yang sungguh-sungguh diderita oleh pihak tertanggung akan diganti oleh pihak penanggung, oleh karena didalamnya terdapat suatu penggantian kerugian.

Pertanggungans sejumlah uang adalah merupakan pertanggungans dimana penggantian kerugian yang diberikan oleh penanggung sebenarnya tidak dapat dikatakan sebagai suatu ganti rugi, oleh karena orang yang menerima ganti rugi itutidak menerima ganti rugi yang sungguh-sungguh sesuai dengan kerugian yang

dideritanya. Ganti rugi yang diterima itu sebenarnya adalah hasil penentuan sejumlah uang tertentu yang telah disepakati oleh pihak-pihak (Emmy Pangaribuan Simanjuntak, 1980 : 8-9).

Berdasarkan pertanggungan di atas maka munculah perjanjian timbal balik antara pihak-pihak tersebut, diantaranya :

1. Pihak penanggung, ialah pihak terhadap siapa diperalihkan resiko yang seharusnya dipikul sendiri oleh tertanggung karena menderita kerugian sebagai akibat dari suatu peristiwa yang tidak tertentu.
2. Pihak tertanggung, ialah pihak lawan dari penanggung yang mengadakan perjanjian pertanggungan itu. Biasanya ini juga adalah orang yang berkepentingan.

Pengertian di atas kemudian membuat perusahaan asuransi mulai mengembangkan usaha dengan berusaha menarik masyarakat dengan menawarkan kemudahan-kemudahan serta produk-produk asuransi lain. Hakekatnya, lembaga asuransi atau pertanggungan selain sebagai lembaga peralihan melalui pembayaran premi yang diberikan oleh masyarakat tertanggung kepada para penanggung, pembayaran premi serta dana dari masyarakat tersebut didasarkan pada adanya resiko (Sri Rejeki Hartono, 1991 : 17).

Menurut Hasymi Ali dalam bukunya Pengantar Asuransi, resiko dapat bersumber dari :

1. Risiko Sosial
Adalah sumber utama resiko yang berasal dari masyarakat, artinya tindakan orang-orang menciptakan kejadian yang menyebabkan penyimpangan yang merugikan dari harapan kita.
2. Risiko Fisik

Adalah risiko yang sebagian berasal dari fenomena alam, sedangkan lainnya disebabkan kesalahan manusia.

3. Risiko Ekonomi

Adalah risiko yang murni ditimbulkan dari faktor ekonomi seperti inflasi, fluktuasi local, dan ketidakstabilan perusahaan individual (Hasymi Ali, 2002 : 161).

Risiko dalam asuransi pada umumnya dipakai dalam arti kemungkinan dideritanya suatu kerugian yang disebabkan suatu peristiwa yang pada saat asuransi ditutup tidak diketahui apakah atau bila manakah akan terjadi. Peristiwa tidak wajib tersebut dapat berupa *force majeure* (peristiwa yang terjadi diluar kuasa manusia, seperti gempa bumi, tsunami dan lain-lain), kesalahan sendiri atau perbuatan orang lain (Gunanto, 2003 : 2).

Gambaran di atas menunjukkan bahwa perusahaan asuransi menjadi sangat vital atau penting keberadaannya bagi masyarakat maupun perusahaan yang butuh perlindungan baik jiwa maupun harta benda mereka. Banyak perusahaan yang berbentuk perseroan terbatas (PT) bergerak dibidang asuransi. Dasar hukum perseroan terbatas (PT) ini ada pada Undang-undang No. 40 Tahun 2007 dan Peraturan Pemerintah No. 63 Tahun 1999 jo Peraturan Pemerintah No. 73 Tahun 1992 tentang perlunya peningkatan industri perasuransian. Salah satu perusahaan asuransi yang menangani masalah perasuransian di Indonesia adalah PT. Jasindo (PT. Asuransi Jasa Indonesia). Banyak sekali produk-produk yang dimiliki PT. Asuransi Jasa Indonesia, yaitu antara lain produk asuransi pengangkutan barang melalui laut. PT. Asuransi Jasa Indonesia dipercaya oleh perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang *export import* melalui laut untuk menangani asuransi barangnya. Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penulisan hukum (Skripsi) dengan judul : “TANGGUNG JAWAB HUKUM PT. ASURANSI JASA INDONESIA DALAM PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI PENGANGKUTAN BARANG DI LAUT”.

B. Perumusan Masalah

Perumusan masalah dalam suatu penelitian karya ilmiah sangat penting agar maksud dan tujuan penelitian lebih mendalam, terarah dan tepat mencapai sasaran karena itu untuk memudahkan pencapaian tujuan dan pembahasan maka dalam penyusunannya dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana proses penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Surakarta?
2. Kendala apa yang dihadapi PT. Asuransi Jasa Indonesia dalam melaksanakan tanggung jawab hukum penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut ?

C. Tujuan Penelitian

Suatu penelitian harus mempunyai suatu tujuan yang jelas dan pasti. Tujuan dalam suatu penelitian menunjukkan kualitas dan nilai dari penelitian tersebut. Berdasarkan latar belakang masalah dan perumusan masalah diatas, maka penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut :

1. Tujuan Obyektif
 - a. Untuk mengetahui proses penyelesaian klaim asuransi pengangkutan di laut oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia.
 - b. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi PT. Asuransi Jasa Indonesia dalam melaksanakan tanggung jawab hukum penyelesaian klaim asuransi pengangkutan di laut.
2. Tujuan Subyektif
 - a. Untuk menambah pengetahuan mengenai bidang asuransi.
 - b. Untuk melatih kemampuan meneliti serta menambah wawasan pengetahuan dan pemahaman penulis terhadap penerapan teori-teori yang penulis terima selama menempuh kuliah dalam mengatasi masalah hukum yang terjadi dalam masyarakat.
 - c. Untuk memperoleh data-data yang penulis pergunakan dalam menyusun skripsi sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar kesarjanaan dalam Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian sangat diharapkan adanya manfaat dan kegunaan yang dapat diambil dalam penelitian tersebut. Adapun manfaat yang dapat diharapkan dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat Teoritis
 - a. Hasil penelitian ini bermanfaat pada pengembangan teori hukum perdata, khususnya pada hukum asuransi kerugian.
 - b. Hasil penelitian ini bermanfaat bagi masyarakat pada umumnya serta pada pengelola transportasi, khususnya transportasi laut.

2. Manfaat Praktis
 - a. Hasil penelitian ini dimanfaatkan sebagai panduan bagi rekanan yang akan menjadi tertanggung dalam produk asuransi pengangkutan.
 - b. Hasil penelitian ini dipakai sebagai rujukan bagi tertanggung dalam penyelesaian klaim asuransi.

E. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan cara utama untuk memperoleh data yang lengkap dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah sehingga tujuan dari penelitian dapat tercapai. Metodologi penelitian juga merupakan cara atau langkah sebagai pedoman untuk memperoleh pengetahuan yang lebih mendalam tentang suatu gejala atau merupakan cara untuk memahami obyek-obyek yang menjadi sasaran dari ilmu pengetahuan yang bersangkutan.

Menurut Soerjono Soekanto, metode berarti “jalan ke”. Namun menurut kebiasaan, metode dirumuskan dengan kemungkinan sebagai berikut :

1. Suatu tipe pemikiran yang digunakan dalam penelitian dan penilaian.
2. Suatu yeknik yang umum bagi ilmu pengetahuan.
3. Cara tertentu untuk melaksanakan suatu prosedur (Soerjono Soekanto, 1986 : 5).

Metode merupakan suatu unsur yang mutlak harus ada dalam penelitian, dipilih berdasarkan dan mempertimbangkan keserasian dengan obyek serta metode yang digunakan sesuai dengan tujuan, sasaran, variabel dan masalah yang hendak diteliti. Berdasarkan uraian tersebut, maka hal-hal yang menyangkut metode penelitian dalam penulisan hukum ini penulis menguraikan sebagai berikut :

1. Jenis Penelitian

Mengacu pada perumusan masalah, maka penelitian yang dilakukan ini termasuk dalam jenis penelitian empiris. Dilihat dari bentuknya, penelitian ini termasuk penelitian deskriptif kualitatif. Menurut Soerjono Soekanto, penelitian deskriptif adalah penelitian yang dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya. Maksud dari penelitian deskriptif adalah terutama untuk mempertegas hipotesa-hipotesa, agar dapat membantu dalam memperkuat teori-teori lama atau di dalam kerangka menyusun teori-teori baru (Soerjono Soekanto, 1986 : 10).

Penelitian kualitatif adalah suatu penelitian yang dilakukan dengan cara melakukan pengumpulan data berupa kata-kata, gambar-gambar serta informasi verbal atau normatif verbal atau normatif dan bukan bentuk angka-angka. (Soerjono Soekanto, 1986 : 10). Penulis menggunakan jenis penelitian empiris dan menggunakan bentuk deskriptif kualitatif. Penulis juga mencoba memberikan gambaran dan data yang seteliti mungkin tentang Asuransi Pengangkutan Laut (*Marine Cargo*).

2. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) Cabang Surakarta yang terletak di jalan Slamet Riyadi No. 333 Surakarta. PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Surakarta yang menangani otoritas dan wewenang untuk menyelesaikan klaim asuransi pengangkutan barang di laut

(*Marine Cargo*), sehingga dapat diperoleh informasi atau data yang lengkap guna menjawab permasalahan dalam penelitian.

3. Jenis Data

Data adalah hasil dari penelitian baik berupa fakta-fakta atau angka yang dapat dijadikan bahan untuk dijadikan suatu sumber informasi, sedangkan informasi adalah hasil pengolahan data yang dipakai untuk suatu keperluan. Jenis data yang dipergunakan penulis dalam penelitian ini sebagai berikut :

a. Data Primer

Data primer yang merupakan data yang diperoleh langsung dari sumber pertama berdasarkan penelitian lapangan. Data primer dalam penelitian ini diperoleh melalui keterangan dan informasi yang di dapat melalui pejabat yang berwenang di PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Surakarta, yaitu kepala bagian klaim.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung yang berisi keterangan tambahan maupun keterangan pendukung. Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh melalui kajian-kajian pustaka, tulisan-tulisan ilmiah, perundang-undangan dan literatur-literatur lain yang terkait.

4. Sumber Data

Sumber data adalah subyek di mana data diperoleh. Dalam penelitian ini, penulis akan menggunakan sumber data sebagai berikut:

a. Sumber Data Primer

Sumber data primer yaitu sumber data yang diperoleh langsung dari para pihak yang berkaitan langsung dengan masalah yang diteliti, meliputi keterangan atau data yang diberikan pejabat yang berwenang di PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Surakarta, yaitu kepala bagian klaim yang diwakilkan oleh Bayu Adityo Nugroho, SH.

b. Sumber Data Sekunder

Sumber data sekunder ialah sejumlah keterangan atau fakta yang secara tidak langsung diperoleh. Sumber data sekunder bersifat melengkapi sumber data primer, meliputi :

1) Bahan hukum primer

Bahan atau materi yang mengikat, berupa peraturan perundang-undangan. Dalam penelitian ini, digunakan Hukum Asuransi, UU No. 2 Tahun 1992 tentang perusahaan perasuransian, UU No. 49 Tahun 2007 tentang perseroan terbatas, Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Kitab Undang-undang Hukum Dagang, serta peraturan-peraturan lain yang terkait dengan masalah asuransi pengangkutan laut (*marine cargo*).

2) Bahan hukum sekunder

Bahan atas materi yang berupa karya ilmiah dari hasil penelitian sesuai dengan permasalahan. Penelitian ini digunakan laporan penelitian dan hasil pemikiran karya ilmiah yang tertuang dalam makalah maupun buku-buku karya ilmiah yang menunjang penulisan hukum ini.

3) Bahan hukum tersier

Bahan yang menjelaskan bahan hukum primer dan sekunder, seperti halnya buku, kamus.

5. Teknik Pengumpulan Data

Menurut Hadari Nawawi, dalam setiap penelitian, disamping metode yang tepat diperlukan pula kemampuan untuk memilih bahkan menyusun teknik dan alat pengumpul data yang relevan. Kecermatan dalam memilih dan menyusun teknik, serta alat pengumpul data berpengaruh pada obyektivitas hasil penelitian (Hadari Nawawi, 1985 : 65). Teknik pengumpulan data merupakan teknik untuk pengumpulan data dari salah satu atau beberapa sumber data yang ditentukan. Penulis menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

a. Datab Primer

Teknik pengumpulan data primer dapat dilakukan dengan wawancara, yaitu suatu metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengadakan tanya jawab kepada pihak-pihak yang dipandang mengetahui dan memahami obyek yang diteliti, yaitu pejabat yang berwenang di PT. Asuransi Jasa Indonesia.

b. Data Skunder

Teknik pengumpulan data skunder dapat dilakukan melalui studi pustaka, merupakan teknik pengumpulan data untuk mendapatkan data sekunder dengan melakukan identifikasi literature-literatur berupa buku-buku dan artikel-artikel yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

6. Teknik Analisis Data

Menurut Lexy J. Maleong, yang dimaksud dengan analisis data adalah proses mengorganisasikan dan mengurutkan data ke dalam pola, kategori dan satuan uraian, sehingga dapat ditentukan dengan tema dan dirumuskan dengan hipotesis kerja yang disarankan oleh data (Lexy J. Maleong, 1993 : 22). Teknik analisis data dalam penelitian sangat diperlukan agar data-data yang sudah terkumpul dapat dianalisis sehingga dapat menghasilkan jawaban guna memecahkan masalah-masalah yang sedang diteliti.

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kualitatif, yaitu suatu cara penelitian yang menggunakan dan menghasilkan data deskriptif analisis, yaitu apa yang dinyatakan responden secara tertulis maupun lisan dan juga perilaku nyata yang diteliti dan dipelajari sebagai suatu yang utuh (Soerjono Soekanto, 1986 : 242). Penelitian ini menggunakan analisis kualitatif dengan interaktif model, yaitu komponen reduksi data dan penyajian data dilakukan secara bersama dengan mengumpulkan data, kemudian setelah data terkumpul, maka tiga komponen tersebut berinteraksi dan bila kesimpulan dirasa kurang maka perlu ada verifikasi dan penelitian

kembali dengan mengumpulkan data lapangan (H.B Sutopo, 2000 : 8).

Menurut HB. Sutopo, ketiga komponen tersebut adalah :

a. Reduksi Data

Reduksi data merupakan komponen pertama dalam analisis, yang merupakan proses seleksi, pemfokusan, penyederhanaan, dan abstraksi dari data *fieldnote*.

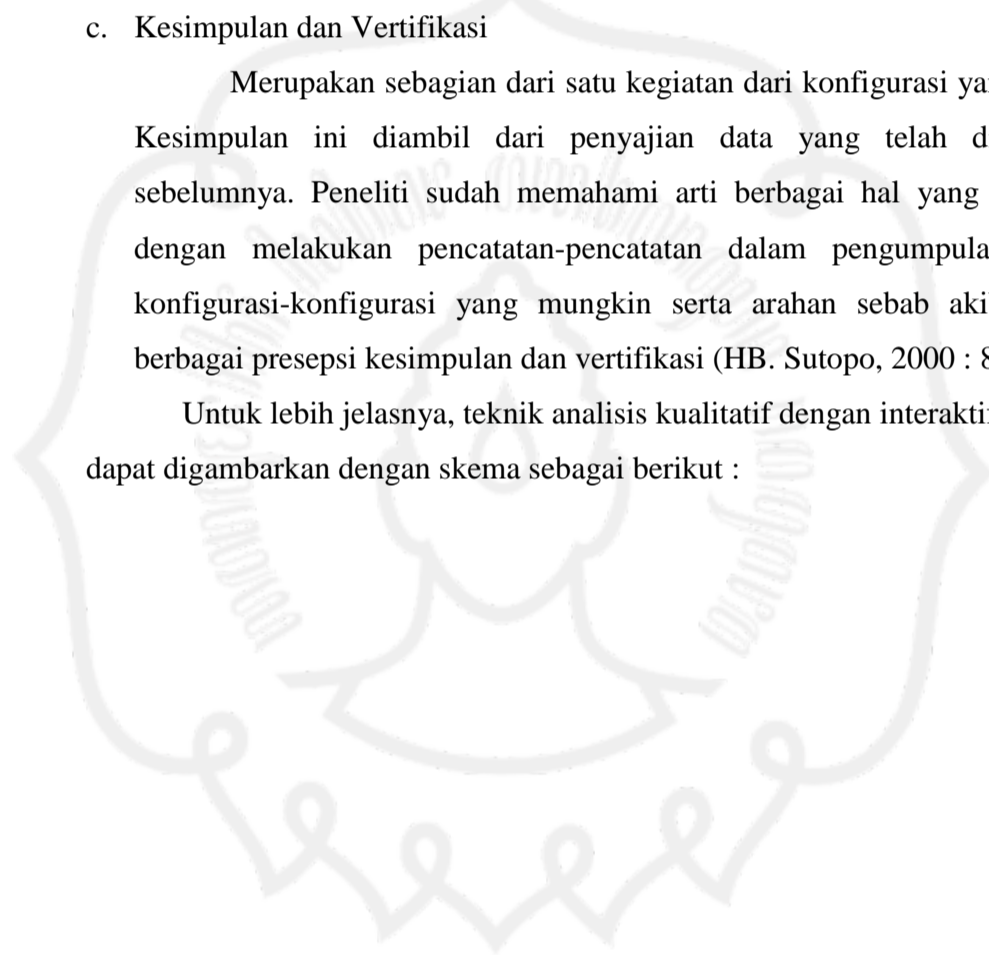
b. Penyajian Data

Merupakan rakitan organisasi informasi, deskripsi dalam bentuk narasi yang memungkinkan kesimpulan research dapat dilakukan. Sajian ini merupakan rakitan kalimat yang disusun secara logis dan sistematis, sehingga mudah dipahami. Sajian dapat meliputi berbagai jenis matriks, gambar/skema, jaringan kerja, kaitan kegiatan dan juga table.

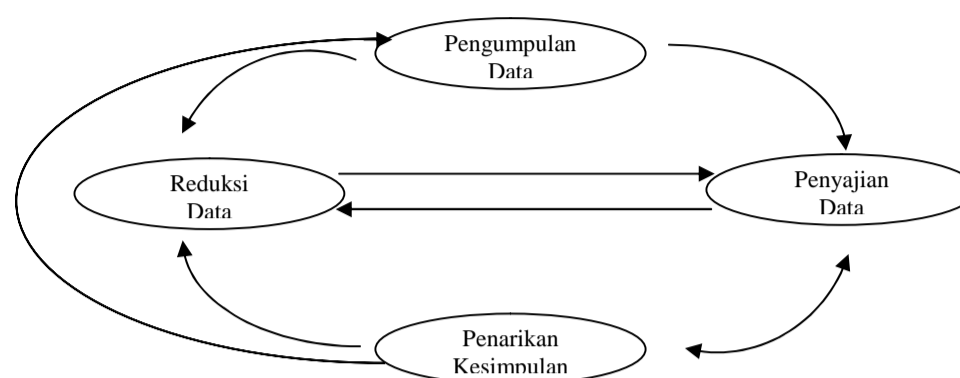
c. Kesimpulan dan Vertifikasi

Merupakan sebagian dari satu kegiatan dari konfigurasi yang utuh. Kesimpulan ini diambil dari penyajian data yang telah diuraikan sebelumnya. Peneliti sudah memahami arti berbagai hal yang ditemui dengan melakukan pencatatan-pencatatan dalam pengumpulan data, konfigurasi-konfigurasi yang mungkin serta arahan sebab akibat dan berbagai persepsi kesimpulan dan vertifikasi (HB. Sutopo, 2000 : 8).

Untuk lebih jelasnya, teknik analisis kualitatif dengan interaktif model, dapat digambarkan dengan skema sebagai berikut :



Bagan a. Teknik Analisis Data



(Sumber : H.B Sutopo, 1990:91-96)

Ketiga komponen tersebut (proses analisis interaktif) dimulai pada waktu pengumpulan data penelitian, peneliti selalu membuat reduksi data dan sajian data. Tahap selanjutnya peneliti mulai menarik kesimpulan dengan memverifikasikan berdasarkan apa yang terdapat dalam sajian data. Aktivitas yang dilakukan dengan suatu siklus antara komponen-komponen tersebut akan didapatkan data yang benar-benar mewakili dan sesuai dengan masalah yang diteliti.

F. Sistematika Penulisan Hukum (Skripsi)

Memberikan gambaran menyeluruh mengenai sistematika penulisan hukum (Skripsi) yang sesuai dengan aturan baru dalam penulisan hukum, maka sistematika dalam penelitian ini terdiri dari 4 (empat) bab, yang tiap-tiap bab terbagi dalam sub-sub bagian yang dimaksudkan untuk memudahkan pemahaman terhadap keseluruhan hasil penelitian. Sistematika penulisan hukum (Skripsi) tersebut adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini diuraikan mengenai pemilihan judul, perumusan permasalahan, maksud dan tujuan, manfaat penelitian, metode penelitian dan sistematika penulisan hukum (Skripsi).

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

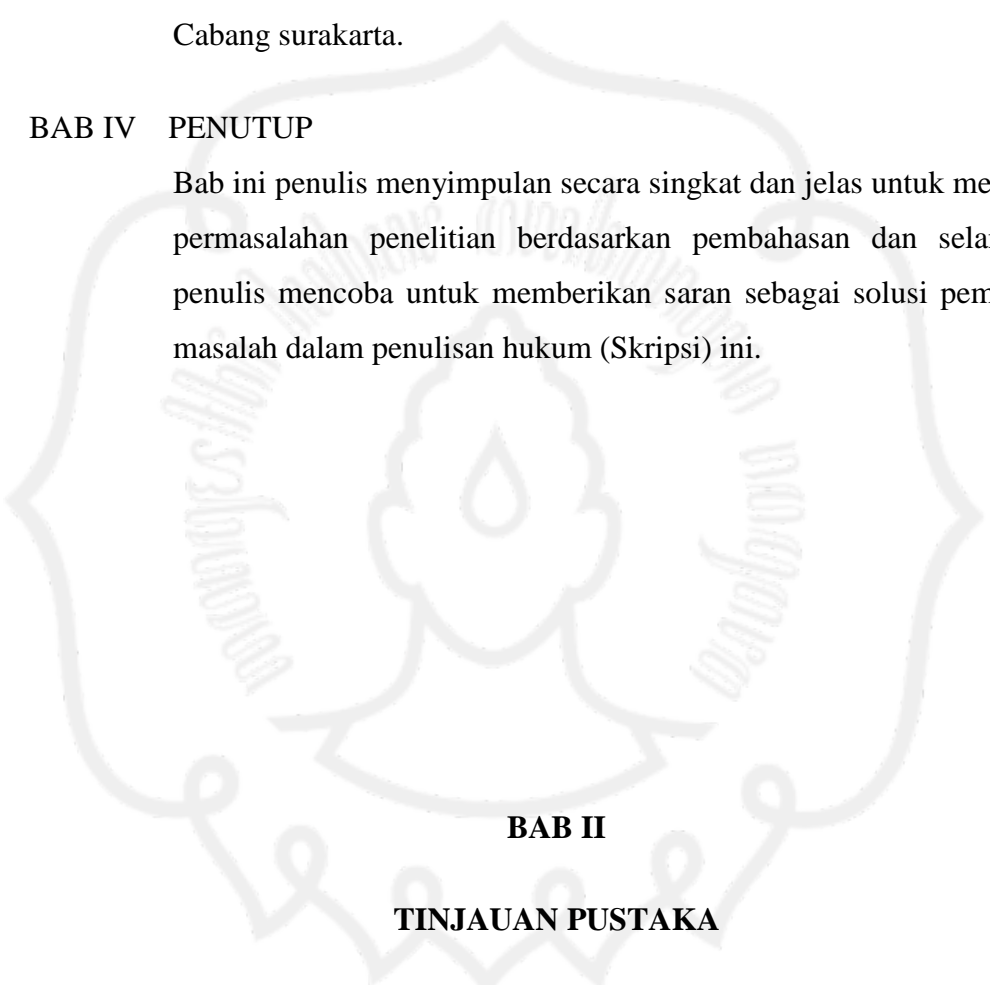
Bab ini diuraikan mengenai tinjauan umum asuransi dan tinjauan asuransi pengangkutan di laut dengan dasar-dasar hukumnya serta kerangka pemikiran.

BAB III PEMBAHASAN MASALAH

Bab ini menjelaskan tentang struktur PT. Asuransi Jasa Indonesia serta proses penyelesaian klaim asuransi berkenaan dengan pengangkutan laut dan kendala-kendala yang dihadapi dalam penyelesaian klaim asuransi pengangkutan laut tersebut oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang surakarta.

BAB IV PENUTUP

Bab ini penulis menyimpulkan secara singkat dan jelas untuk menjawab permasalahan penelitian berdasarkan pembahasan dan selanjutnya penulis mencoba untuk memberikan saran sebagai solusi pemecahan masalah dalam penulisan hukum (Skripsi) ini.



BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan tentang Asuransi

1. Pengertian Perjanjian Asuransi

Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, asuransi atau pertanggungan merupakan suatu perjanjian dimana seorang penanggung dengan menikmati suatu premi mengikatkan dirinya kepada tertanggung untuk membebaskannya dari kerugian, karena kehilangan, kerusakan, ketiadaan keuntungan yang diharapkan, yang akan dideritanya karena kejadian yang tidak pasti. Pasal 1 angka 1 Undang-undang No. 2 Tahun 1992 menyebutkan bahwa asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung, karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggalnya atau hidup seseorang yang dipertanggungkan.

Berdasarkan rumusan diatas baik yang terdapat dalam Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang maupun Pasal 1 angka 1 Undang-undang No. 2 Tahun 1992 terdapat suatu perbedaan dalam pengertian asuransi, di mana Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang hanya mencakup pengertian asuransi kerugian saja, sedangkan pengertian asuransi yang tercantum Pasal 1 Undang-undang No. 2 Tahun 1992, mencakup pengertian asuransi jiwa dan asuransi kerugian yang termasuk asuransi jiwa dan asuransi tanggung jawab. Pengertian yang diberikan dalam Pasal 1 Undang-undang No. 2 tahun 1992 lebih luas, dapat mengikuti perkembangan.

Pasal 1 angka 2 Undang-undang No. 2 tahun 1992, menentukan objek asuransi dapat berupa benda dan jasa, jiwa, raga, kesehatan manusia, tanggung jawab hukum, serta semua kepentingan lainnya yang dapat hilang, rusak dan atau berkurang nilainya. Menurut Elisa Kartika Sari dan Edvendi

Simangunsong adapun manfaat yang diberikan oleh asuransi bagi tertanggung atau *insured* antara lain:

- a. Memberikan rasa aman dan perlindungan.
- b. Berfungsi sebagai tabungan dan sumber pendapatan lain.
- c. Merupakan alat penyebaran resiko, apabila peristiwa tidak tertentu terjadi.
- d. Sebagai pendistribusian biaya dan manfaat yang lebih adil (Elisa Kartika Sari dan Edvendi Simangunsong, 2005 : 87-88).

Definisi Suparman Sastrawidjaja yang dikutip oleh Emmy Pangaribuan Simanjuntak dalam bukunya Sri Rejeki Hartono, perjanjian asuransi atau pertanggungan mempunyai sifat-sifat sebagai berikut :

- a. Perjanjian Asuransi atau pertanggungan pada dasarnya adalah suatu perjanjian penggantian kerugian (*shcadeverzekering atau indemniteits contract*). Penanggung mengikatkan diri untuk menggantikan kerugian karena pihak tertanggung menderita kerugian dan yang diganti itu adalah seimbang dengan kerugian yang sungguh-sungguh diderita (prinsip indemnitas).
- b. Perjanjian asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian bersyarat. Kewajiban mengganti rugi dari penanggung hanya dilaksanakan kalau peristiwa yang tidak tertentu atas mana diadakan pertanggungan itu terjadi.
- c. Perjanjian asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian timbal balik. Kewajiban penanggung mengganti rugi diharapkan dengan kewajiban tertanggung membayar premi.
- d. Kerugian yang diderita adalah sebagai akibat dari peristiwa yang tidak tertentu atas mana diadakan pertanggungan (Sri Rejeki Hartono, 1991 : 84).

Menurut Sri Rejeki Hartono yang mengutip dari bukunya P. L. Weiy yg berjudul *Hoofzaken van Hetverzekeringsrecht*, menyatakan bahwa tiga sifat pokok dari perjanjian asuransi adalah :

- a. Asuransi pada dasarnya merupakan kontrak atau perjanjian ganti kerugian atau kontrak identitas pihak yang satu (penanggung) mengingat dirinya terhadap pihak yang lain (penerima asuransi atau tertanggung) untuk mengganti kerugian yang mungkin diderita olehnya.
- b. Asuransi merupakan perjanjian bersyarat, dalam arti bahwa penanggung mengganti kerugian pihak tertanggung ditentukan atau tertanggung pada peristiwa yang tidak dapat dipastikan lebih dulu.
- c. Asuransi merupakan perjanjian timbal balik dan penanggung terdapat ikatan bersyarat terhadap tertanggung untuk membayar ganti rugi, tetapi sebaliknya dari sisi tertanggung terdapat ikatan tidak bersyarat untuk membayar premi (Sri Rejeki Hartono. 1991 : 84).

2. Dasar Hukum Asuransi

- a. Pasal 246 sampai dengan Pasal 308 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.
- b. Pasal 1774 Kitab Undang-undang Hukum Perdata.
- c. Peraturan perundang-undangan di luar Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Kitab Undang-undang Hukum Perdata antara lain :
 - 1) Undang-undang No. 2 Tahun 1992, tentang Usaha Perasuransian.
 - 2) Undang-undang No. 3 Tahun 1964, tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

3. Prinsip-Prinsip Asuransi

Prinsip-prinsip yang terdapat dalam system hukum asuransi, antara lain dengan prinsip sebagai berikut :

- a. *Insurable interest* (kepentingan yang dapat diasuransikan), yaitu setiap pihak yang bermaksud mengadakan perjanjian asuransi harus mempunyai kepentingan yang dapat diasuransikan, artinya tertanggung harus mempunyai keterlibatan sedemikian rupa, dengan akibat dari suatu peristiwa yang belum pasti terjadi dan yang bersangkutan menderita

kerugian akibat dari peristiwa itu. Pasal 250 Kitab Undang-undang Hukum Dagang dinyatakan bahwa kepentingan yang diasuransikan tersebut harus ada pada saat ditutupnya perjanjian asuransi. Syarat tersebut tidak dipenuhi maka penanggung akan bebas dari kewajibannya untuk membayar kerugian. Pasal 268 Kitab Undang-undang Hukum Dagang mensyaratkan kepentingan yang dapat diasuransikan itu harus dapat dinilai dengan sejumlah uang.

- b. *Indemnity* (indemnitas), berdasarkan perjanjian asuransi penanggung memberikan suatu proteksi kemungkinan kerugian ekonomi yang akan diderita tertanggung, dengan demikian pada dasarnya perjanjian asuransi mempunyai tujuan utama untuk mengganti kerugian kepada pihak tertanggung oleh penanggung. Asuransi hanya menempatkan kembali seorang tertanggung yang telah mengalami kerugian sama dengan keadaan sebelum terjadinya kerugian.
- c. *Utmost good faith* (asas kejujuran sempurna / itikad baik), yaitu prinsip adanya itikad baik atas dasar percaya mempercayai, antara pihak penanggung dengan pihak tertanggung dalam perjanjian asuransi, artinya :
 - 1) Penanggung harus dengan jujur menerangkan dengan jelas segala sesuatu tentang luasnya syarat / kondisi dari asuransi yang bersangkutan dan menyelesaikan tuntutan ganti rugi sesuai dengan syarat dan kondisi pertanggungan.
 - 2) Tertanggung harus memberikan keterangan yang jelas dan benar atas objek atau kepentingan yang dipertanggungkan, artinya tertanggung tidak boleh menyembunyikan keterangan yang diketahui dan harus memberikan keterangan yang benar tentang sebab musabab terjadinya kerugian. Sesuai yang tercermin dalam Pasal 251 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.
- d. *Subrogation* (subrogasi bagi penanggung), dalam Pasal 284 Kitab Undang-undang Hukum Dagang menentukan bahwa tertanggung yang telah membayar kerugian, dari suatu benda yang dipertanggungkan mendapat semua hak-hak yang ada pada si tertanggung terhadap orang

ketiga mengenai kerugian itu, bertanggung bertanggung jawab untuk setiap perbuatan yang mungkin dapat merugikan hak dari penanggung terhadap orang ketiga. Subrogasi menurut Undang-undang hanya dapat berlaku apabila terdapat dua faktor yaitu :

- 1) Tertanggung disamping mempunyai hak terhadap penanggung juga mempunyai hak terhadap pihak ketiga.
- 2) Hak-hak itu timbul karena kerugian.

Hak subrogasi timbul dengan sendirinya (*ipso facto*) sehingga tidak perlu ditentukan dalam polis sebagai klausula subrogasi.

4. Unsur-Unsur dan Penggolongan Asuransi

Berdasarkan Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang maka dalam asuransi terkandung empat unsur yaitu :

- a. Pihak tertanggung (*insured*) yang berjanji untuk membayar uang premi kepada pihak penanggung, sekaligus atau secara berangsur-angsur.
- b. Pihak penanggung (*insurer*) yang berjanji akan membayar sejumlah uang (santunan) kepada pihak tertanggung, sekaligus atau secara berangsur-angsur apabila terjadi sesuatu yang mengandung unsur tidak tentu.
- c. Suatu peristiwa (*accident*) yang tak tertentu (tidak diketahui sebelumnya).
- d. Kepentingan (*interest*) yang mungkin akan mengalami kerugian karena peristiwa yang tidak tentu (Elisa Kartika Sari dan Edvendi Simangunsong, 2005 : 86-87).

Pasal 1774 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, asuransi dapat digolongkan sebagai bunga selama hidup seseorang atau bunga cagak hidup dan perjudian dalam perjanjian untung-untungan (*konsovereenskomst*). Asuransi dapat dikatakan sebagai perjanjian untung-untungan dikarenakan asuransi mengandung unsur "*kemungkinan*", di mana kewajiban penanggung untuk menggantikan kerugian yang diderita oleh tertanggung tersebut digantungkan pada ada atau tidaknya suatu peristiwa yang tidak tentu atau tidak pasti (peristiwa belum tentu terjadi).

Menurut Elisa Kartika dan Edvendi Simangunsong berdasarkan atas perjanjian asuransi dapat digolongkan menjadi dua yaitu:

- a. Asuransi kerugian (*schade verzekering*), yang memberikan penggantian kerugian yang mungkin timbul pada harta kekayaan tertanggung. Di dalam Masyarakat Ekonomi Eropa (MEE) penggolongan asuransi terdiri dari :
 - 1) Asuransi kecelakaan.
 - 2) Asuransi kesehatan.
 - 3) Asuransi alat angkut darat kecuali kereta api.
 - 4) Asuransi kereta api.
 - 5) Asuransi kapal terbang.
 - 6) Asuransi kapal.
 - 7) Asuransi pengangkutan barang.
 - 8) Asuransi kebakaran dan musibah alamiah.
 - 9) Asuransi kerusakan lain pada barang, akibat turunnya salju atau lain.
 - 10) Asuransi tanggung gugat kendaraan bermotor.
 - 11) Asuransi tanggung gugat pesawatudara.
 - 12) Asuransi tanggung gugat kapal.
 - 13) Asuransi tanggung gugat umum.
 - 14) Asuransi kredit, termasuk asuransi kebangkrutan, kredit ekspor, kredit cicilan, hipotek, kredit usaha tani.
 - 15) Asuransi jaminan.
 - 16) Asuransi aneka kerugian keuangan, yakni asuransi tanggung gugat kecelakaan perburuhan, tidak cukupnya penghasilan, cuaca buruk, hilangnya keuntungan, pengeluaran umum yang terus menerus, pengeluaran niaga yang tak terduga, merosotnya harga pasaran, hilangnya sewa atau pemasukan, kerugian niaga tak langsung.
- b. Asuransi jumlah (*sommen verzekering*), merupakan pembayaran sejumlah uang tertentu, tidak bertanggung pada persoalan apakah *evenement*

menimbulkan kerugian atau tidak (Elisa Kartika Sari dan Edvendi Simangunsong, 2005 : 88).

Terjadi perkembangan penggolongan asuransi yang disebut dengan *Asuransi Varia*, asuransi yang mengandung unsur-unsur asuransi kerugian maupun asuransi jumlah, seperti asuransi kecelakaan dan asuransi kesehatan. Menurut sifat pelaksanaannya asuransi dapat digolongkan menjadi tiga yaitu sebagai berikut :

- a. Asuransi sukarela, merupakan pertanggungan yang dilakukan dengan cara sukarela, yang semata-mata dilakukan atas suatu keadaan ketidakpastian atau kemungkinan terjadinya resiko kerugian atas suatu yang dipertanggungkan, misalnya asuransi kebakaran, asuransi kendaraan bermotor, asuransi pendidikan, asuransi kematian, dan sebagainya.
- b. Asuransi wajib, merupakan asuransi yang bersifat wajib yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait, di mana pelaksanaannya dilakukan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh pemerintah, misalnya jaminan social tenaga kerja (Jamsostek), asuransi kesehatan, dan sebagainya.
- c. Asuransi kredit, asuransi ini selalu berkaitan dengan dunia perbankan yang menitik beratkan pada asuransi jaminan kredit berupa benda bergerak maupun benda tidak bergerak yang sewaktu-waktu dapat tertimpa resiko yang dapat mengakibatkan kerugian bagi pemilik barang maupun pemberi kredit khususnya bank yang meliputi : asuransi pengangkutan laut, asuransi kendaraan bermotor, dan sebagainya. Adapun fungsi daripada asuransi kredit ialah :
 - 1) Melindungi pemberi kredit dari kemungkinan tidak diperolehnya kembali kredit yang diberikan kepada para nasabahnya
 - 2) Membantu kegiatan keamanan perkreditan baik kredit perbankan maupun kredit lainnya diluar perbankan (Elisa Kartika Sari dan Edvendi Simangunsong, 2005 : 88-89).

Berdasarkan Undang-undang No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, dapat digolongkan sebagai berikut :

- a. Usaha asuransi
 - 1) Asuransi kerugian (*non life insurance*) merupakan usaha memberikan jasa dalam penanggulangan resiko atas kerugian, kehilangan manfaat dan tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang timbul dari peristiwa yang tidak pasti.
 - 2) Asuransi jiwa (*life insurance*) merupakan suatu jasa yang diberikan oleh perusahaan asuransi dalam penanggungan resiko yang dikaitkan dengan jiwa atau meninggalnya seseorang yang dipertanggungkan.
 - 3) Reasuransi (*reinsurance*) merupakan suatu system penyebaran resiko dimana penanggung menyebarkan seluruh atau sebagian dari pertanggungungan yang ditutupnya kepada penanggung yang lain.
- b. Usaha penunjang
 - 1) Pialang asuransi, merupakan usaha yang memberikan jasa keperantaraan dalam penutupan asuransi dan penanganan penyelesaian ganti kerugian asuransi dengan bertindak untuk kepentingan tertanggung.
 - 2) Pialang reasuransi, memberikan jasa keperantaraan dalam penempatan reasuransi dan penanganan penyelesaian ganti rugi reasuransi dengan bertindak untuk kepentingan perusahaan asuransi.
 - 3) Penilai kerugian asuransi, memberikan jasa penilaian terhadap kerugian pada objek asuransi yang dipertanggungkan.
 - 4) Konsultan aktuaria, merupakan usaha memberikan jasa konsultan aktuaria.
 - 5) Agen asuransi, merupakan pihak yang memberikan jasa keperantaraan dalam rangka pemasaran jasa asuransi untuk dan atas nama penanggung.

5. Polis Asuransi

Setiap perjanjian perlu dibuat bukti tertulis atau surat perjanjian antara pihak-pihak yang mengadakan perjanjian. Sebagai bukti tertulis telah terjadi perjanjian asuransi maka dikeluarkan surat yang disebut dengan Polis sesuai dengan Pasal 255 Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Fungsi secara umum dari polis yaitu :

- a. Bukti perjanjian pertanggungan.
- b. Bukti jaminan dari penanggung kepada tertanggung untuk menggantikan kerugian yang mungkin dialami oleh tertanggung akibat peristiwa yang tidak terduga sebelumnya, dengan prinsip sebagai berikut :
 - 1) Mengembalikan tertanggung kepada kedudukannya semula sebelum mengalami kerugian.
 - 2) Menghindarkan tertanggung dari kebangkrutan.

Pengaturan lebih lanjut pada Pasal 256 Kitab Undang-undang Hukum Dagang mengenai isi dari polis adalah :

- a. Hari ditutupnya pertanggungan.
- b. Nama orang yang menutup pertanggungan atas tanggungan sendiri atau atas tanggungan seorang ketiga.
- c. Suatu uraian yang cukup jelas mengenai baiang yang dipertanggungkan.
- d. Jumlah uang untuk berapa diadakan pertanggungan.
- e. Bahaya yang ditanggung oleh si penanggung.
- f. Saat pada mana bahaya mulai berlaku untuk tanggungan si penanggung dan saat berakhirnya itu.
- g. Premi pertanggungan tersebut.
- h. Pada umumnya semua keadaan yang kiranya penting bagi si penanggung untuk diketahuinya dan segala syarat yang diperjanjikan antara para pihak.

B. Tinjauan tentang Asuransi Pengangkutan Laut

1. Pengaturan Asuransi Pengangkutan Laut

Asuransi pengangkutan adalah untuk mempertanggungkan resiko yang mungkin diderita berhubung dengan pengangkutan. Tidak semua resiko

pengangkutan masuk dalam lingkungan asuransi ini. Risiko *molest* (kerugian pada barang karena perang, perampokan laut dan sebagainya) dikeluarkan dari asuransi itu. Macam asuransi pengangkutan menurut jenisnya, ialah :

- a. Asuransi pengangkutan darat, ialah untuk pengangkutan yang dilakukan misalnya dengan kereta api.
- b. Asuransi pengangkutan udara, untuk pengangkutan yang dilakukan misalnya dengan kapal terbang : Garuda, SAS dan sebagainya.
- c. Asuransi pengangkutan laut terbagi atas :
 - 1) Asuransi *cargo* (muatan).
 - 2) Asuransi *casco* (kapal).
 - 3) Asuransi ongkos pengangkutan (Mashudi, 1998 : 214).

Menurut R.P. Suyono, di dalam dunia pelayaran dikenal dengan adanya dua jenis asuransi yaitu :

- a. Asuransi kerangka kapal (*hull and machinery insurance*)

Jenis asuransi ini untuk menutup kemungkinan kerugian atas kerangka kapal dan mesin kapal disebabkan oleh kejadian bahaya di laut (*perils of the sea*) seperti pelanggaran atau tabrakan, kerusakan mesin, cuaca buruk, dan lain-lain.
- b. Asuransi muatan (*cargo insurance*). Asuransi muatan ini dibagi menjadi dua, yaitu :
 - 1) *Cargo marine insurance*, asuransi yang ditutup oleh pemilik barang atas kemungkinan kerugian yang disebabkan oleh kerusakan atau kehilangan barang selama dalam pelayaran.
 - 2) *Cargo liability insurance*, asuransi yang ditutup oleh pengangkut atas kemungkinan kerugian yang disebabkan oleh adanya tuntutan dari pemilik barang karena terjadi kerusakan atau kehilangan barang (R. P. Suyono, 2005 : 192).

Asuransi pengangkutan laut disebut juga dengan asuransi laut, merupakan satu asuransi kerugian yang diatur secara lengkap dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Berkembangnya asuransi laut karena

pelaksanaan pengangkutan atau pelayaran melalui laut yang penuh dengan ancaman bahaya laut. Asuransi laut diatur dalam :

- a. Buku I Bab IX Pasal 246 – Pasal 286 Kitab Undang-undang Hukum Dagang tentang Asuransi pada umumnya sejauh tidak diatur dengan ketentuan khusus.
- b. Buku II Bab IX Pasal 592 – Pasal 685 tentang Asuransi Bahaya Laut, dan Bab X Pasal 686 – Pasal 695 Kitab Undang-undang Hukum Dagang tentang Asuransi Bahaya Sungai dan Perairan Pedalaman.
- c. Buku II Bab XI Pasal 709 – Pasal 721 Kitab Undang-undang Hukum Dagang tentang Avarai.
- d. Buku II Bab XII Pasal 744 KUH Dagang tentang Berakhirnya Perikatan dalam Perdagangan Laut.

Pengertian asuransi laut tidak terbatas pada lingkungan laut saja, tetapi meliputi juga lingkungan darat dan perairan darat (sungai dan danau). Bahaya-bahaya yang ditanggung tidak hanya terbatas pada bahaya yang terjadi di laut, tetapi juga mengenai bahaya-bahaya terusan yang dapat terjadi selama berlangsungnya pengangkutan misalnya bahaya kebakaran di pelabuhan. Menurut Abdulkadir Muhammad asuransi laut pada dasarnya meliputi unsur-unsur sebagai berikut :

- a. Objek asuransi yang diancam bahaya, selalu terdiri dari kapal dan barang muatan.
- b. Jenis bahaya yang mengancam benda asuransi, yang bersumber dari alam (badai, gelombang besar, hujan angin, kabut tebal, batu karang, gunung es dan sebagainya) dan yang bersumber dari manusia (nakhoda, awak kapal, dan pihak ketiga), seperti perompakan bajak laut, pemberontakan awak kapal, penahanan atau perampasan oleh penguasa negara dan sebagainya.
- c. Bermacam jenis benda asuransi, yaitu tubuh kapal, muatan kapal, alat perlengkapan kapal, bahan keperluan hidup dan biaya angkutan (Abdulkadir Muhammad, 2002 : 168).

2. Polis Asuransi Laut

Polis asuransi laut merupakan akta yang harus ditandatangani oleh penanggung, dengan demikian berfungsi sebagai bukti telah terjadi perjanjian asuransi laut antara tertanggung dan penanggung. Asuransi laut di negara-negara maju pada umumnya dibuat di bursa dengan perantaraan pialang, karena itu polis yang digunakan adalah polis bursa. Menurut praktik asuransi laut di Indonesia, asuransi laut umumnya dibuat di perusahaan dengan menggunakan polis perusahaan yang mempunyai bentuk sendiri-sendiri menurut kehendak perusahaan yang membuatnya (Abdulkadir Muhammad, 2002 : 169).

Menurut Pasal 256 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, polis asuransi laut harus memuat beberapa hal sebagai berikut :

- a. Hari ditutupnya pertanggungan.
- b. Nama orang yang menutup pertanggungan atas tanggungan sendiri atau atas tanggungan seorang ketiga.
- c. Suatu uraian yang cukup jelas mengenai barang yang dipertanggungkan.
- d. Jumlah uang untuk berapa diadakan pertanggungan.
- e. Bahaya-bahaya yang ditanggung oleh si penanggung.
- f. Saat pada mana bahaya mulai berlaku untuk tanggungan si penanggung dan saat berakhirnya itu.
- g. Premi pertanggungan tersebut.
- h. Pada umumnya semua keadaan yang kiranya penting bagi si penanggung untuk diketahuinya, dan segala syarat yang diperjanjikan antara para pihak.

Polis asuransi laut selain harus memuat syarat-syarat umum Pasal 256 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, harus memuat juga syarat-syarat khusus yang hanya berlaku bagi asuransi laut seperti ditentukan dalam Pasal 592 Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Menurut ketentuan Pasal 592 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, selain syarat-syarat umum yang diatur dalam Pasal 256 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, polis asuransi laut harus memuat :

- a. Nama nakhoda dan nama kapal dengan menyebutkan jenisnya.
- b. Tempat pemuatan barang ke dalam kapal.
- c. Pelabuhan pemberangkatan kapal.
- d. Pelabuhan pemuatan dan pembongkaran.
- e. Pelabuhan mana saja yang akan disinggahi kapal.
- f. Tempat bahaya mulai berjalan atas tanggungan penanggung.
- g. Nilai kapal yang diasuransikan.

Menurut pendapat Radiks Purba, fungsi umum dari polis adalah sebagai berikut :

- a. Merupakan perjanjian pertanggungan (*a contract of indemnity*).
- b. Bukti jaminan dari penanggung kepada tertanggung untuk mengganti kerugian yang mungkin dialami oleh tertanggung akibat peristiwa yang tidak diduga sebelumnya, dengan prinsip :
 - 1) Mengembalikan tertanggung kepada kedudukannya semula sebelum mengalami kerugian.
 - 2) Menghindarkan tertanggung dari kebangkrutan (*total collapse*).
- c. Bukti pembayaran premi asuransi oleh tertanggung kepada penanggung sebagai balas jasa atas jaminan penanggung (Radiks Purba, 1995 : 170).

3. Objek Asuransi Laut

Menurut ketentuan Pasal 593 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, yang dapat menjadi objek asuransi laut adalah benda-benda sebagai berikut :

- a. Tubuh kapal (*casco*) kosong atau dengan muatannya, dipersenjatai atau tidak dipersenjatai, berlayar sendirian atau bersama-sam dengan kapal lainya.
- b. Segala alat perlengkapan sebuah kapal.
- c. Alat perlengkapan perangnya.
- d. Segala bahan keperluan hidupnya dan pada umumnya segala apa yang dikeluarkan oleh kapal tersebut, hingga kapal itu dapat berlayar.

- e. Semua barang yang dalam muatan.
- f. Segala upah pengangkutan yang akan diperolehnya.
- g. Segala bahaya pembajakan.

Asuransi atas kapal tanpa penjelasan lebih lanjut, harus diartikan sebagai asuransi kapal kosong (*casco*), alat perlengkapan kapal dan alat perlengkapan perang. Kapal kosong (*casco*) adalah kapal tanpa alat perlengkapan, tanpa muatan dan lain-lain isi kapal. Menurut Pasal 594 Kitab Undang-undang Hukum Dagang menyebutkan, pertanggungan dapat dibedakan sebagai berikut :

- a. Terhadap seluruh atau sebagian dari barang-barang yang bersangkutan, bersama-sama atau masing-masing tersendiri.
- b. Pada situasi damai atau saat perang.
- c. Sebelum atau selama dalam pelayaran kapal tersebut.
- d. Untuk perjalanan berangkatnya saja atau pulanginya saja, atau untuk perjalanan pulang pergi, atau juga hanya untuk sesuatu tertentu.
- e. Untuk semua bahaya laut.
- f. Untuk perkabaran yang baik dan yang buruk (Djoko Prakoso, 2000 : 229-230).

Menurut Abdulkadir Muhammad undang-undang ini tidak mengatur tentang asuransi keselamatan perjalanan kapal, yang bukan mengenai *casco*. Asuransi ini diadakan berdasarkan perjanjian antara tertanggung dan penanggung, dan terhadapnya berlaku ketentuan-ketentuan umum asuransi dan tidak berlaku ketentuan-ketentuan asuransi kapal pada khususnya. Asuransi laut dapat juga dibedakan atas barang muatan, tetapi kapal yang mengangkutnya tidak jelas, sedangkan penjelasan lebih lanjutnya tidak ada, dan asuransi ini disebut asuransi *in quovis*. Berdasarkan ketentuan Pasal 595 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang mengatur asuransi *in quovis*, barang muatan yang diasuransikan dapat memenuhi syarat yang dicantumkan dalam polis apabila :

- a. Tertanggung benar-benar tidak mengetahui kapal yang memuat barang-barangnya.
- b. Tanggal dan nama penanda tangan surat pengantar yang terakhir.
- c. Kepentingan tertanggung hanya dapat diasuransikan untuk suatu waktu tertentu.

Pasal 599 Kitab Undang-undang Hukum Dagang mengatur tentang barang-barang yang dilarang untuk diasuransikan, dengan ancaman batal. Menurut ketentuan Pasal ini, asuransi menjadi batal apabila :

- a. Barang-barang yang oleh peraturan perundang-undangan dilarang untuk diperdagangkan, misalnya barang hasil kejahatan perompakan bajak laut, sapi yang terkena penyakit hewan menular, jenis obat bius, morfin dan narkotik.
- b. Kapal Indonesia atau kapal asing yang digunakan untuk mengangkut barang-barang yang oleh peraturan perundang-undangan dilarang untuk diperdagangkan.

Asuransi laut dapat juga diadakan atas *casco* (kapal kosong). Menurut Pasal 602 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, asuransi atas *casco* dapat dibedakan dengan nilai penuh, beserta alat perlengkapannya ditambah segala biaya yang telah dikeluarkan, sehingga kapal itu sampai dilaut. Asuransi laut dapat juga dibedakan atas kapal dan barang-barang yang sudah dalam perjalanan. Menurut ketentuan Pasal 603 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, asuransi dapat diadakan atas kapal dan barang-barang yang sudah berangkat dari tempat mana bahaya seharusnya sudah mulai menjadi beban penanggung, asalkan dalam polis dinyatakan :

- a. Saat keberangkatan kapal yang bersangkutan.
- b. Saat diangkutnya barang-barang dari pelabuhan pemberangkatan.
- c. Saat-saat tersebut tidak diketahui oleh tertanggung.
- d. Berita terakhir yang diterima oleh tertanggung tentang kapal dan barang-barang tersebut, dengan ancaman batal.

- e. Jika asuransi itu dilakukan untuk kepentingan pihak ketiga, harus jelas tanggal surat kuasanya.
- f. Pernyataan yang jelas, asuransi diadakan tanpa surat kuasa yang bersangkutan.

Biaya angkutan dapat juga diasuransikan oleh pengirim atau oleh pengangkut. Menurut Pasal 617 Kitab Undang-undang Hukum Dagang biaya angkutan dapat diasuransikan dengan nilai penuh apabila :

- a. Mempunyai resiko berkewajiban membayar biaya angkutan tanpa ada kemungkinan restitusi dari hasil penjualan barang yang diangkut.
- b. Mempunyai resiko tidak menerima uang angkutan karena barang tidak selamat tiba ditempat tujuan.

Menurut Pasal 617 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, apabila kapal itu karam atau kandas, maka nilai penuh asuransi akan dikurangi. Jumlah pengurangan diperoleh dari jumlah pengeluaran seluruhnya apabila kapal beserta muatannya tiba dengan selamat di tempat tujuan dikurangi dengan pengeluaran untuk kapal dan muatannya sampai pada saat kapal itu karam atau kandas (Abdulkadir Muhammad, 2002 : 170-172).

4. *Evenemen dan Ganti Kerugian*

Bahaya-bahaya laut yang digolongkan sebagai evenemen terdiri dari dua golongan, yaitu :

- 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.

Kitab Undang-undang Hukum Dagang tentang bahaya-bahaya laut seperti diatas ditentukan dalam Pasal 637. Tidak semua bencana yang datang

dari luar itu menjadi tanggungan penanggung karena Pasal 637 Kitab Undang-undang Hukum Dagang memberikan pengecualian sebagai berikut :

- a. Apabila dalam undang-undang ditegaskan bahwa bencana tertentu tidak menjadi beban penanggung.
- b. Apabila suatu janji dalam polis menentukan bahwa bencana-bencana tertentu tidak menjadi beban penanggung.

Semua kerugian dan kerusakan atas barang-barang asuransi karena bahaya-bahaya laut yang menjadi beban penanggung menurut Pasal 637 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, yaitu :

- a. Bahaya badai, guruh, karam, kandas, melanggar kapal lain, menyenggol kapal, menabrak kapal, terdampar kapal, terpaksa mengubah jurusan, perjalanan, atau kapal.
- b. Bahaya pelemparan barang-barang ke laut.
- c. Bahaya kebakaran, kekerasan, banjir, perampasan, bajak laut, penyamun, penahanan atas perintah penguasa, pernyataan perang, tindakan pembalasan.
- d. Bahaya karena kurang hati-hati, kealpaan atau kecurangan pihak nahkoda atau anak buah kapal.
- e. Pada umumnya karena segala bahaya yang datang dari luar apa pun namanya, kecuali oleh ketentuan undang-undang atau janji-janji dalam polis penanggung dibebaskan dari bahaya-bahaya tersebut.

Perubahan jurusan atau arah kapal perlu dibedakan antara perubahan karena terpaksa dan perubahan karena kehendak sendiri, apabila terjadi perubahan jurusan karena terpaksa sehingga menimbulkan kerugian maka kerugian tersebut menjadi tanggung jawab penanggung (Pasal 637 Kitab Undang-undang Hukum Dagang), tetapi apabila terjadi perubahan jurusan itu karena kehendak bebas nahkoda, pengusaha kapal atau tertanggung sendiri, maka kerugian yang timbul karenanya bukan menjadi beban penanggung. Hal ini diatur dalam Pasal 638 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang menyebutkan dalam asuransi atas kapal (*casco*), barang-barang, atau biaya

angkutan, apabila terjadi perubahan jurusan atau perjalanan atau pertukaran kapal dengan sewenang-wenang atas kemauan sendiri dari nakhoda, pengusaha kapal atau tertanggung, maka perubahan tersebut bukan menjadi beban penanggung.

Asuransi kapal menurut perjalanan, bahaya mulai menjadi beban penanggung sejak saat nakhoda mulai memuat barang-barang, atau apabila dia harus berangkat hanya dengan membawa bahan pemberat, sejak saat dimuatnyabahan pemberat itu (Pasal 624 Kitab Undang-undang Hukum Dagang). Dalam asuransi tersebut, bahaya bagi penanggung berakhir dua puluh hari sesudah kapal yang diasuransikan itu tiba di tempat tujuan atau sekian hari lebih dahulu apabila barang-barang muatan yang terakhir sudah selesai dibongkar (Pasal 625 Kitab Undang-undang Hukum Dagang). Apabila kapal itu diasuransikan untuk perjalanan pergi pulang atau untuk lebih dari satu perjalanan, maka bahaya atas beban penanggung berlangsung terus-menerus sampai yang ke dua puluh satu sesudah kapal itu menyelesaikan perjalanannya, atau sekian hari lebih awal apabila barang-barang muatan terakhir telah selesai dibongkar (Pasal 626 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

Asuransi barang-barang muatan, bahaya mulai menjadi beban penanggung sejak saat barang-barang muatan itu ditumpuk di dermaga untuk dimuat ke dalam kapal, dan hanya itu berakhir lima belas hari setelah kapal tiba ditempat tujuan, atau sekian hari lebih dahulu apabila barang-barang itu selesai dibongkar dan ditumpuk di dermaga (Pasal 627 Kitab Undang-undang Hukum Dagang). Bahaya itu tetap menjadi beban penanggung meskipun nakhoda terpaksa berlabuh di pelabuhan darurat, membongkar barang-barang, dan memperbaiki kapal disitu, sampai perjalanan kapal berhenti secara sah, atau tertanggung memerintahkan untuk tidak memuat lagi barang-barang ke

dalam kapal, atau perjalanan kapal sama sekali sudah selesai dilakukan (Pasal 628 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

Nakhoda atau tertanggung karena alasan yang sah terhalang untuk melakukan pembongkaran barang-barang muatan dalam waktu yang telah ditentukan, sehingga tanpa kesalahan memperlambat pembongkaran tersebut, maka biaya tetap menjadi beban penanggung sampai barang-barang muatan itu sudah selesai dibongkar (Pasal 629 Kitab Undang-undang Hukum Dagang). Asuransi biaya angkutan yang akan diterima, bahaya mulai menjadi beban penanggung sejak saat barang-barang muatan yang harus dibayar biayanya itu sudah dimuat didalam kapal, berakhir lima belas hari setelah kapal itu tiba di tempat tujuan, atau sekian hari lebih dahulu apabila barang-barang muatan itu sudah selesai dibongkar (Pasal 630 Kitab Undang-undang Hukum Dagang). Alasan yang sah terhalang melakukan pembongkaran, maka ketentuan Pasal 629 Kitab Undang-undang Hukum Dagang juga diberlakukan untuk itu (Pasal 630 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

Asuransi kapal dan barang-barang muatan telah diatur saat mulai dan berakhirnya asuransi laut, Pasal 634 Kitab Undang-undang Hukum Dagang memberikan kebebasan kepada tertanggung dan penanggung untuk menyimpang dari ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan itu. Menurut Pasal 634 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, tertanggung dan penanggung bebas memperjanjikan lain dalam polis tentang saat mulai dan berakhirnya bahaya yang menjadi beban penanggung (Abdulkadir Muhammad, 2002 : 172-175).

5. Janji-janji Khusus

Janji-jani khusus (*warranty*) merupakan janji atau syarat khusus yang wajib dipenuhi oleh tertanggung, baik dicantumkan pada polis maupun tidak dicantumkan pada polis. Tujuannya adalah untuk melindungi penanggung dari keharusan membayar ganti rugi tertentu yang tidak sepatasnya dibebankan kepadanya, misalnya :

- a. *Implied warranty*, merupakan janji tertentu atau syarat khusus yang tidak perlu dicantumkan pada polis tetapi wajib dipenuhi oleh tertanggung.
- b. *Express warranty*, merupakan syarat khusus yang dicantumkan pada polis yang wajib dipenuhi oleh tertanggung. Dapat juga ditulis pada lembaran kertas lain, lalu diletakan pada polis (Radiks Purba, 1995 : 93).

Pasal 643 Kitab Undang-undang Hukum Dagang mengatur tentang asuransi barang-barang cair yang dapat meleleh, seperti minyak, anggur dan sirup. Kebocoran pada tempat penyimpanannya atau karena goncangan-goncangan, sehingga benda cair itu meleleh atau mengalir ke luar, maka benda cair itu berkurang dan menimbulkan kerugian bagi pemiliknya (tertanggung). Kerugian ini bukan menjadi beban penanggung apabila diadakan janji khusus dengan klausula “bebas dari kebocoran dan meleleh” yang dicantumkan dalam polis, jika kebocoran itu terjadi karena tabrakan, pecah atau terdamparnya kapal, kerugian ini menjadi beban penanggung.

Pasal 646 Kitab Undang-undang Hukum Dagang mengatur tentang asuransi barang-barang yang dapat rusak atau busuk. Asuransi dibuat dengan klausula “bebas dari kerusakan”, maka penanggung tidak bertanggung jawab terhadap kerusakan barang-barang apabila barang-barang tersebut sampai ketempat tujuan dalam keadaan rusak atau busuk. Penanggung juga bebas dari tanggung jawab apabila selama dalam perjalanan atau setelah sampai dipelabuhan darurat barang-barang tersebut dijual karena rusak atau dikhawatirkan menjadi busuk dan akan menuliri barang-barang lainnya. Tetapi, kerugian yang ditimbulkan oleh *avarai* umum, misalnya karena barang-barang terpaksa dibuang ke laut, perampasan, ataupun kapal tenggelam, menjadi beban penanggung walaupun asuransi dibuat dengan klausula “bebas dari kerusakan”.

Menurut ketentuan Pasal 647 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, dalam suatu asuransi dengan janji (klausula) “bebas dari *molest*”, penanggung

dibebaskan dari kewajiban mengganti kerugian jika barang-barang yang diasuransikan musnah atau busuk karena kekerasan, perampasan, perampokan, pembajakan di laut, penahanan atas perintah penguasa, pernyataan barang dan tindakan pembalasan. Asuransi gugur segera setelah barang-barang yang diasuransikan karena *molest* tertahan atau menyimpang dari jurusannya. Meskipun demikian, semua kerugian yang diderita sebelum terjadi *molest* menjadi tanggungan penanggung.

Menurut ketentuan Pasal 649 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, apabila sebuah kapal yang sudah diasuransikan dengan klausula "bebas dari *molest*", sebelum keluar pelabuhan kapal itu diduduki musuh atau ditahan, maka peristiwa tersebut disamakan dengan *molest* yang mengakibatkan asuransi berhenti dan penanggung dibebaskan dari kewajiban mengganti kerugian. Purwosutjipto menyatakan bahwa *molest* secara sempit diartikan segala macam tindakan paksaan dalam oleh alat-alat perlengkapan negara yang sedang berperang. Sekarang sudah menjadi pendapat umum jika dalam polis ada klausula "bebas dari *molest*", maka *molest* disini harus diartikan luas, yakni termasuk juga tindakan paksaan dari alat perlengkapan pemerintah pada waktu damai, misalnya penyitaan. Tindakan bajak laut juga termasuk dalam pengertian *molest* (Abdulkadir Muhammad, 2002 : 175-176).

C. Tinjauan tentang Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Asuransi

1. Tanggung Jawab Hukum

Menurut kamus bahasa Indonesia, tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatu kalau ada sesuatu hal, boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan dan sebagainya (Novianto HP, 501). Definisi tentang hukum sangat sulit untuk dibuat, karena tidak mungkin untuk mengadakan yang sesuai dengan kenyataan. Hampir semua Sarjana Hukum memberikan pembatasan hukum yang berlainan, diantaranya adalah sebagai berikut:

- a. E.M. Meyers mengemukakan hukum ialah semua aturan yang mengandung pertimbangan kesusilaan, ditunjukkan kepada tingkah laku

manusia dalam masyarakat dan yang menjadi pedoman bagi penguasa-penguasa negara dalam melakukan tugasnya.

- b. Leon Duguit mengemukakan hukum ialah aturan tingkah laku para anggota masyarakat, aturan yang daya penggunaannya pada saat tertentu diindahkan oleh suatu masyarakat sebagai jaminan dari kepentingan bersama dan yang jika dilanggar menimbulkan reaksi bersama terhadap orang yang melakukan pelanggaran itu.
- c. Immanuel Kant mengemukakan hukum ialah keseluruhan syarat-syarat yang dengan ini kehendak bebas dari orang yang satu dapat menyesuaikan diri dengan kehendak bebas dari orang yang lain, menuruti peraturan hukum tentang kemerdekaan (C.S.T. Kansil, 1989 : 36).

Menurut kamus bahasa Indonesia, hukum adalah peraturan yang dibuat dan disepakati baik secara tertulis maupun tidak tertulis, peraturan, undang-undang yang mengikat perilaku setiap masyarakat tertentu (Novianto HP, 221). Tanggung jawab hukum dapat disimpulkan sebagai keadaan wajib menanggung segala sesuatu hal berdasarkan peraturan yang dibuat dan disepakati baik secara tertulis maupun tidak tertulis.

2. Perusahaan Asuransi

Perusahaan adalah istilah ekonomi yang dipakai dalam KUHD dan perundang-undangan di luar Kitab Undang-undang Hukum Dagang, tetapi dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang sendiri tidak dijelaskan pengertian resmi istilah perusahaan itu. Rumusan pengertian perusahaan terdapat dalam Pasal 1 Undang-undang No. 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan (UWPD), yang berbunyi sebagai berikut: perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang menjalankan setiap jenis usaha yang bersifat tetap dan terus-menerus dan didirikan, bekerja, serta berkedudukan dalam wilayah negara Indonesia untuk tujuan memperoleh keuntungan dan atau laba. Pengertian asuransi dalam kamus bahasa Indonesia adalah pertanggungan jiwa maupun benda (Novianto HP, 51). Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang menentukan bahwa asuransi adalah suatu persetujuan atau

perjanjian dimana pihak yang menjamin (penanggung) berjanji terhadap pihak yang dijamin (tertanggung) untuk dengan menerima sejumlah uang premi pengganti kerugian, yang mungkin akan diderita oleh yang dijamin (tertanggung) akibat dari suatu peristiwa yang belum terang akan terjadinya.

Perusahaan asuransi diatur dalam Undang-undang No. 2 Tahun 1992, yang dimaksud perusahaan asuransi adalah perusahaan asuransi kerugian, perusahaan asuransi jiwa, perusahaan reasuransi, perusahaan pialang asuransi, perusahaan pialang reasuransi, agen asuransi, perusahaan penilai kerugian asuransi dan perusahaan konsultan akturia. Undang-undang No. 2 Tahun 1992, perusahaan asuransi ada dua, yaitu:

- a. Perusahaan asuransi kerugian, adalah perusahaan yang memberikan jasa dalam penanggulangan resiko atas kerugian, kehilangan manfaat dan tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga, yang timbul dari peristiwa yang tidak pasti.
- b. Perusahaan asuransi jiwa, adalah perusahaan yang memberikan jasa dalam pertanggungan risiko yang dikaitkan dengan hidup atau meninggalnya seseorang yang dipertanggung

Kesimpulannya bahwa perusahaan asuransi adalah suatu badan usaha yang memberikan jaminan pertanggungan jiwa maupun benda atas peristiwa yang tidak pasti

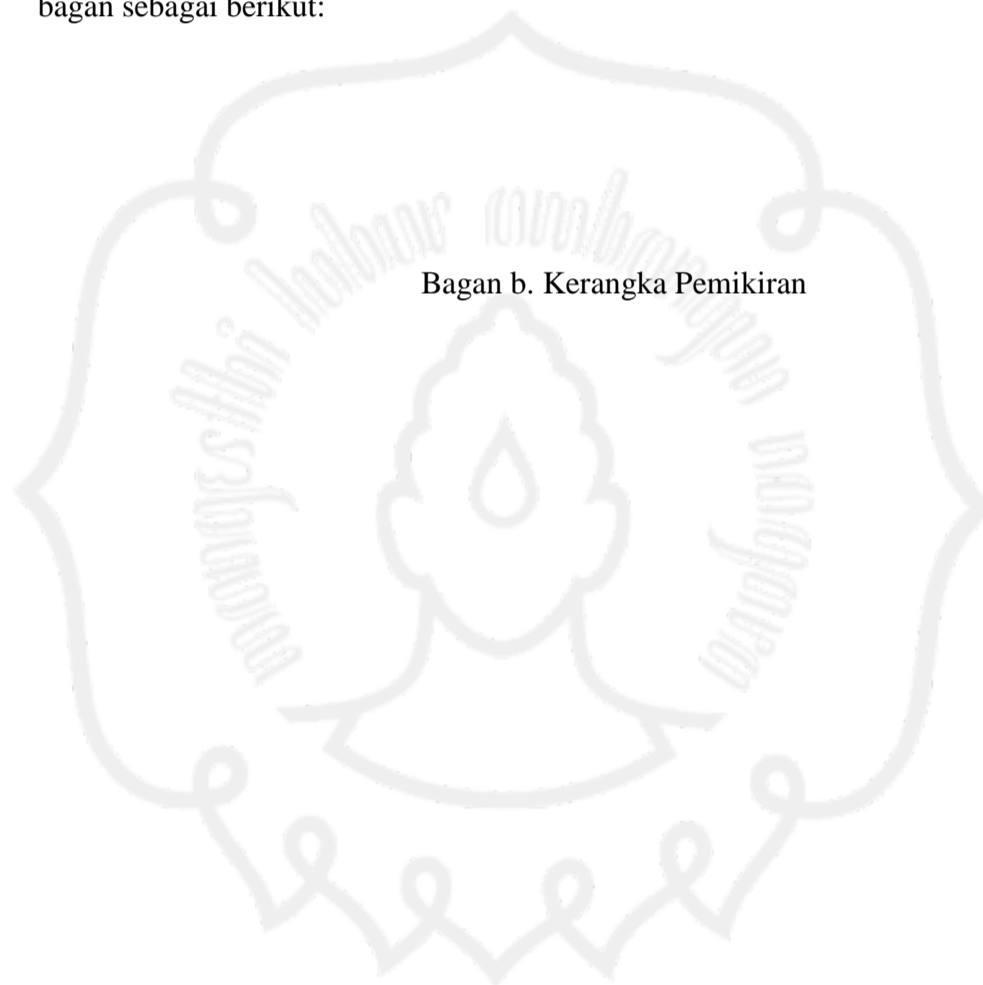
Pengertian diatas antara definisi tanggung jawab hukum dan perusahaan asuransi, maka tanggung jawab hukum perusahaan asuransi adalah kewajiban yang harus ditanggung sesuai dengan peraturan atau kesepakatan yang telah disepakati bersama oleh suatu badan usaha yang memberikan jaminan pertanggungan jiwa maupun benda atas peristiwa yang tidak pasti.

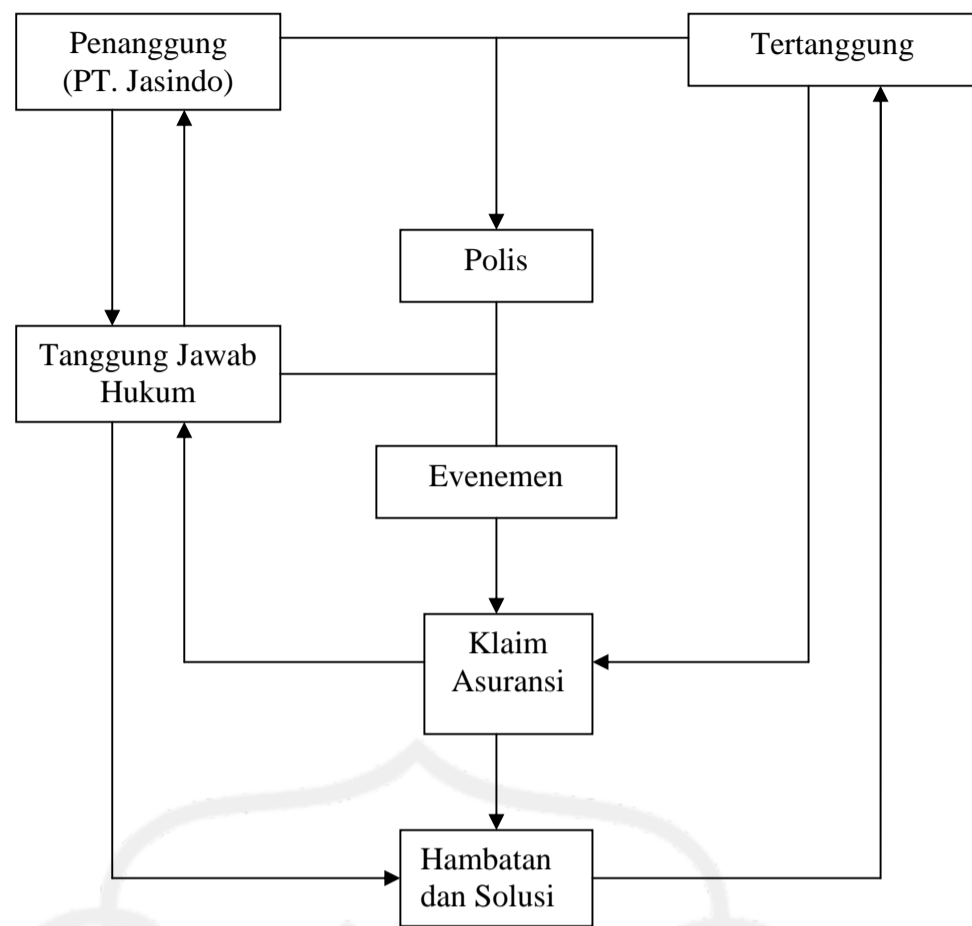
C. Kerangka Pemikiran

Perjanjian asuransi terdapat dua pihak yang sangat penting, yaitu antara penanggung (perusahaan yang menjamin kerugian yang diderita oleh pihak tertanggung, dalam hal ini PT. Asuransi Jasa Indonesia) dan tertanggung (orang

atau perusahaan yang mengasuransikan barang maupun jasa). Kedua belah pihak ini dalam melakukan suatu perjanjian asuransi harus menandatangani polis yaitu suatu bukti tertulis atau surat perjanjian antara penanggung dan tertanggung yang mengadakan perjanjian, dengan ditandatanganinya polis maka dengan sendirinya timbul suatu tanggung jawab hukum yang merupakan kewajiban penanggung apabila terjadi suatu evenemen, yaitu kerugian dan kerusakan atas barang-barang karena bahaya laut. Pihak tertanggung akan mengajukan klaim asuransi kepada penanggung apabila barang yang telah di asuransikan mengalami evenemen, sebagai bentuk tanggung jawab hukum, maka pihak penanggung akan mengganti semua kerugian yang diderita tertanggung sesuai dengan kesepakatan dalam polis. Proses klaim asuransi dapat berjalan dengan baik maka PT. Asuransi Jasa Indonesia perlu meminimalisir hambatan yang terjadi dalam proses klaim tersebut. Secara singkat dan sederhana kerangka pemikiran dalam penelitian tentang penyelesaian klaim asuransi pengangkutan laut dapat di gambarkan dalam bagan sebagai berikut:

Bagan b. Kerangka Pemikiran





BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi PT. Asuransi Jasa Indonesia

1. Sejarah Berdirinya PT. Asuransi Jasa Indonesia

Kekokohan eksistensi Asuransi Jasindo terbangun oleh sebuah sejarah panjang kepeloporan di bidangnya, mengiringi perjalanan Indonesia sebagai sebuah negara dan bangsa merdeka. Bermula pada periode transisi kedaulatan dari pemerintahan kolonial Belanda ke Pemerintahan Republik Indonesia, telah dilaksanakan nasionalisasi sejumlah perusahaan asuransi milik kolonial Belanda termasuk *NV Assurantie Maatshappij De Nederlandern* dan *Bloom Vander EE* tahun 1845 yang berdimisili di Jakarta. Semula asuransi kerugian tersebut telah menjalankan usahanya untuk memberikan perlindungan resiko terhadap perusahaan perkebunan dan sebagainya, setelah Indonesia merdeka sepenuhnya perusahaan asuransi kerugian eks Belanda dan Inggris dinasionalisasi menjadi PT Asuransi Bendasraya. Seiring derap pembangunan nasional yang memerlukan jasa layanan perlindungan asuransi kerugian yang lebih luas untuk setiap proses pembangunan, maka pemerintah mengambil kebijakan berupa penggabungan usaha. Keputusan Menteri Keuangan No. 764/MK/IV/12/1972, pada tanggal 2 Juni 1973, PT Asuransi Bendasraya yang bergerak dalam asuransi rupiah dan PT Umum Internasional Underwriters (PT UIU) yang bergerak dalam asuransi valuta asing dimerger menjadi PT Asuransi Jasa Indonesia, yang sekarang lebih dikenal sebagai Asuransi Jasindo. Pengalaman bidang asuransi kerugian sejak era kolonial memberikan nilai kepeloporan tersendiri bagi keberadaan dan tumbuh-kembang Asuransi Jasindo kini dan masa mendatang. PT. Asuransi Jasa Indonesia (Asuransi Jasindo) adalah satu-satunya Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang usaha asuransi kerugian umum. Asuransi Jasindo berdiri pada 2 Juni 1973 sebagai hasil penggabungan antara PT Asuransi Bendasraya dengan PT Umum Internasional Underwriters serta tampil sebagai maskapai asuransi kerugian umum terbesar nasional dengan total aset per akhir tahun 2004 sebesar Rp. 1,363 milyar. Asuransi Jasindo memiliki jaringan pelayanan yang terdiri dari 74 Kantor Cabang yang berlokasi di seluruh Indonesia dan 1 kantor cabang di luar negeri serta berkantor pusat di Jl. Let. Jend. MT

Haryono kav. 61 Jakarta. Keberadaan Asuransi Jasindo semakin solid dari tahun ke tahun sebagaimana tercermin dari kinerja perusahaan yang terus mengalami peningkatan serta pengakuan mutu melalui sertifikasi 9002 sejak tahun 1998. Asuransi Jasindo juga mendapatkan dukungan reasuradur terkemuka di dunia sehingga memperkuat posisi Asuransi Jasindo sebagai perusahaan asuransi yang bertaraf internasional.

2. Tujuan PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) Cabang Surakarta

PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) berdiri pada tahun 1970. Dahulu bernama Asuransi Bendasraya yang terletak di daerah Sriwedari Solo, pada waktu itu tanah kepemilikannya belum hak milik melainkan masih hak sewa. Baru pada tahun 1973 berubah menjadi PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) yang terletak di Jl. Slamet Riyadi no. 333 Solo. Kepemilikan tanahnya sekarang sudah merupakan hak milik perusahaan sehingga tidak mungkin terkena kasus-kasus yang akan merugikan pihak perusahaan seperti sengketa tanah atau penggusuran. Menjalankan aktivitas kegiatan suatu perusahaan harus mempunyai tujuan sebagai dasar dari pendirian perusahaan tersebut. Tujuan yang ditetapkan oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) adalah sebagai berikut :

a. Tujuan Umum

Tujuan umum PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) adalah untuk melindungi masyarakat secara umum dari suatu kerugian yang mungkin ditimbulkan oleh suatu kejadian yang tidak diketahui sebelumnya, sehingga dapat terus mendukung usaha dari masyarakat serta membantu pendapatan pemerintah baik dari pajak maupun pajak perusahaan.

b. Tujuan Khusus

Tujuan khusus dari PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) adalah meningkatkan premi sebagai pendapatan bagi perusahaan, sehingga perusahaan dapat terus hidup dimasa yang akan datang.

3. Visi dan Misi PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) Cabang Surakarta

a. Visi

Menjadi perusahaan asuransi yang tangguh dalam persaingan global dan menjadi market leader di pasar domestik.

b. Misi

Menyelenggarakan usaha asuransi kerugian dengan reputasi International melalui peningkatan pangsa pasar, pelayanan prima dan tetap menjaga tingkat mampu labaan serta memenuhi harapan stakeholder.

PT. Asuransi Jasa Indonesia mulai mengembangkan usahanya dipasar regional melalui peningkatan pendapatan dari Kantor Cabangnya di Labuan, Malaysia. Kantor Cabang ini bekerja sama dengan broker-broker asuransi/reasuransi di negara-negara tetangga untuk menutup obyek-obyek yang berada di negara tersebut. Menyadari posisinya yang sangat strategis, dengan terbukanya pasar asuransi minyak dan gas bumi sehubungan pelaksanaan Undang-undang No. 22 tentang Minyak dan Gas Bumi tahun 2001, Asuransi Jasindo menyiapkan dengan matang kemampuan teknis dan finansialnya untuk menjadi pemain utama dan unggulan dalam sektor ini. Pasar Reasuransi minyak dan gas bumi yang selama ini hanya mengenal pasar yang monopolistik, dengan upaya yang piawai telah mulai menunjukkan dukungan kongkritnya kepada keberadaan Asuransi Jasindo.

Posisi Leading di segment BUMN dan Korporasi yang menjadikan Jasindo tumbuh berkembang sampai dengan saat ini, dicoba dikembangkan lagi dengan menerapkan filosofi kerja sama kemitraan yang saling menguntungkan, baik secara langsung maupun melalui broker-broker profesional dan mitra perbankan. Layanan klaim yang proaktif dan komunikatif dari seluruh Kantor Cabangnya, menjadikan Asuransi Jasindo

sebagai perusahaan asuransi yang terpercaya, yang semakin diminati oleh pengguna jasa-jasanya. Bermodalkan nama dan reportasi sebagai perusahaan pemberi proteksi asuransi yang terpercaya, Asuransi jasindo merasa melihat peluang bisnis asuransi retail sebagai tantangan yang menarik. Membentuk bidang khusus, serta menyiapkan sumber daya manusia, system kerja dan infra struktur maupun kultur yang cocok dengan sektor ritail, mulai dikejanya secara serius target menjadi liam besar peraih premi bisnis retail adalah menjadi visi pengelolaan retail selama lima tahun ke depan.

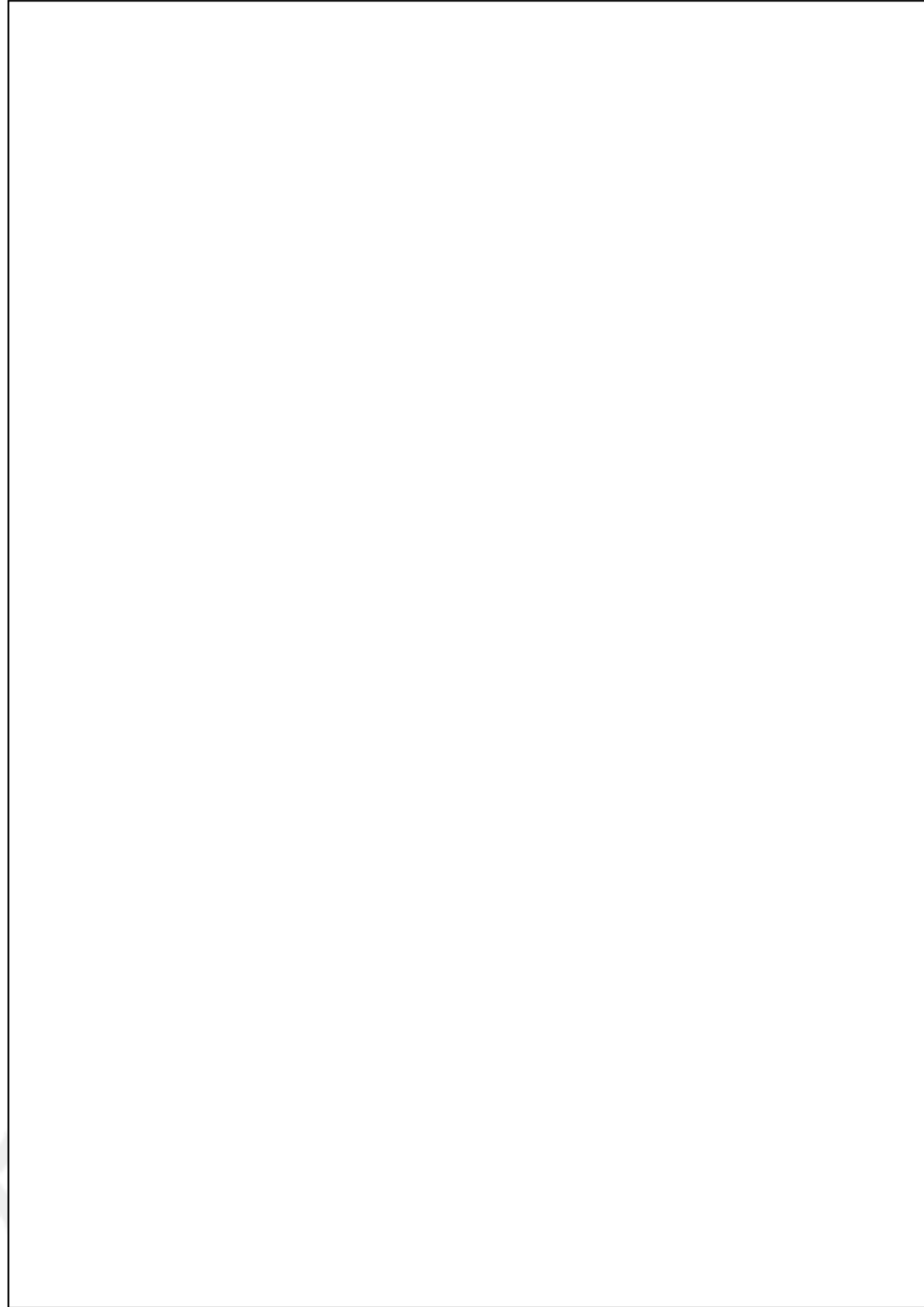
Asuransi kumpulan, kendaraan bermotor, penerbangan, *banch assurance* (asuransi kredit), merupakan produk-produk yang dengan cermat digarap. Network penjual yang setia yang menyebar dan terus membesar jumlahnya karena faktor dukungan layanan purna jual yang sistematis serta cepatnya penyelesaian klaim. Didasari filosofis kerja sama ingin maju bersama agen, diharapkan Jasindo mampu mengembangkan bisnis ritail. Dengan dukungan komunikasi publik atas bisnis ritail yang digarap secara cantik bersama para ahli dibidangnya, pada akhirnya Asuransi Jasindo akan terus tumbuh, berkembang, *sustainable*, hingga saat ini dan saat-saat mendatang.

4. Struktur Organisasi PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo)

Struktur organisasi merupakan suatu kerangka yang menunjukkan seluruh kegiatan organisasi dalam usaha untuk mencapai tujuan perusahaan. Suatu perusahaan agar dapat mencapai tujuannya dengan baik, harus mempunyai sistem organisasi yang terletak ditangan satu orang pemimpin. Adapun struktur organisasi PT Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) adalah sebagai berikut :

- a. Struktur Organisasi Kantor Pusat PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo).





Komisaris & Direksi Asuransi Jasindo

Dewan Komisaris



Berdasarkan Keputusan Menteri BUMN No. KEP-105/MBU/2004 tanggal 11 Oktober 2004, yaitu:

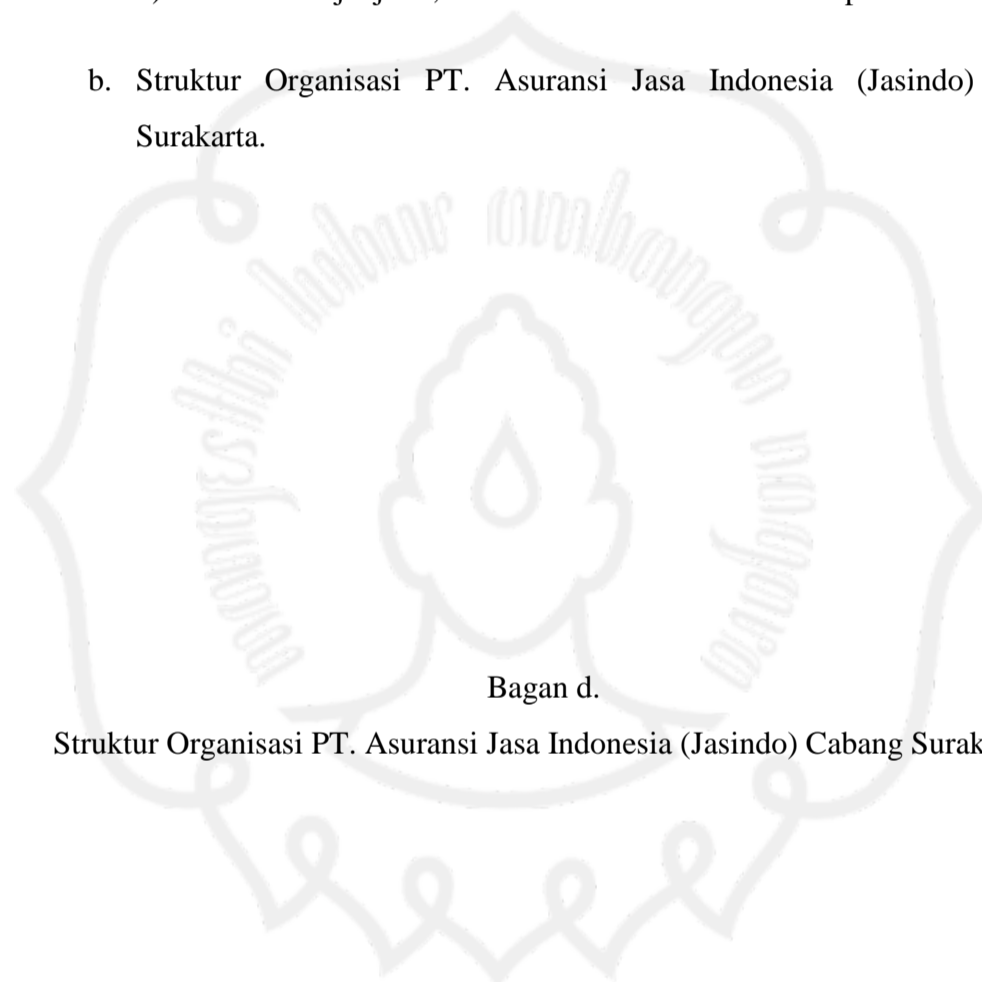
- 1) Moelyadi, SH, SE - Komisaris Utama
- 2) Didi Supriyanto - Komisaris
- 3) Tjip Ismail - Komisaris
- 4) R. Moch. Atlap Noor Syamsoe – Komisaris

Dewan Direksi (2008 - 2013)

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara BUMN No. KEP-13/MBU/2008 tanggal 8 Januari 2008, yaitu:

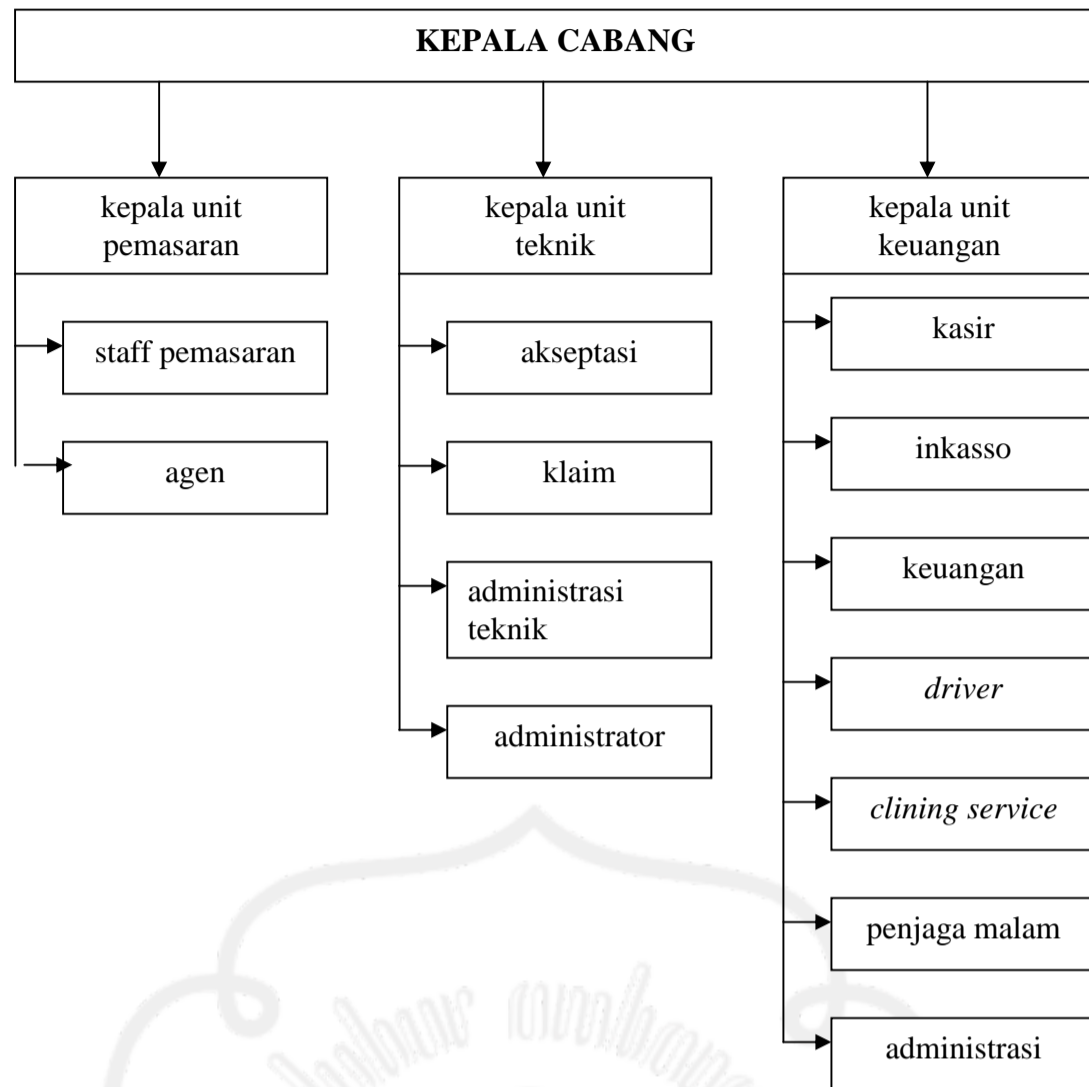
- 1) Drs. Eko Budiwiyono, MBA - Direktur Utama
- 2) Dra Solihah, Ak, MM, AAAIK - Direktur Keuangan
- 3) Eddy Sudarsono, ACII - Direktur Teknik dan Luar Negeri
- 4) Soeranto, SH, AAAIK - Direktur Operasi Ritel
- 5) Drs. Budi Tjahjono, MM - Direktur Pemasaran Korporasi

- b. Struktur Organisasi PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) Cabang Surakarta.



Bagan d.

Struktur Organisasi PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) Cabang Surakarta



Job Decription

1) Kepala Cabang

Bertanggung jawab terhadap kelangsungan hidup perusahaan dan mengkoordinir bawahannya. Kepala cabang juga melakukan kegiatan dengan mencari nasabah namun dititik beratkan untuk usaha yang corporate atau perusahaan-perusahaan.

2) Kepala Unit Pemasaran

Kepala unit pemasaran bertanggung jawab kepada kepala cabang. Kepala unit pemasaran mempunyai tugas untuk mengkoordinasi bawahannya dalam mencari nasabah untuk tujuan peningkatan penjualan produk asuransi yang ditawarkan.

3) Staff Pemasaran

Staff pemasaran bertanggung jawab kepada kepala unit pemasaran. tugas dari staff pemasaran adalah menjalankan tugas yang diberikan oleh Kepala unit pemasaran dan mencari nasabah, namun menitik beratkan pada nasabah retail.

4) Agen

Selain Staff pemasaran dan administrator, kepala bagian pemasaran juga mempunyai bawahan yaitu agen-agen. Namun agen-agen tersebut tidak termasuk dalam daftar pegawai atau karyawan PT Asuransi Jasa Indonesia. Tugas agen-agen tersebut membantu kepala bagian pemasaran dalam mencari nasabah.

5) Kepala Unit Teknik

Unit tehnik dalam PT Asuransi Jasa Indonesia bertugas untuk melihat dan meneliti apakah objek yang akan dipertanggungkan bisa dijamin oleh asuransi atau tidak. Selain itu unit tehnik juga meneliti diganti atau tidaknya kerugian dalam pengajuan klaim.

6) Unit Akseptasi

Unit akseptasi bertugas membuat polis asuransi khusus kendaraan bermotor, pengangkutan, *PAR (Property All Risk)* setelah disetujui dari unit tehnik. Unit akseptasi juga bertugas menganalisa apakah syarat-syarat sudah sesuai dengan jenis asuransi.

7) Unit Klaim

Unit klaim bertugas melakukan survey dan pengambilan dokumen berupa foto apabila ada laporan klaim dari tertanggung. Unit klaim juga bertugas menyelesaikan klaim secara keseluruhan.

8) Bagian *administrator*

Admininstrator bekerjasama dengan bagian akseptasi bertugas membuat polis surety bond dan polis kebakaran.

9) Bagian Administrator Teknik

Administartor tehnik bekerja sama dengan bagian akseptasi dan administrator bertugas membuat polis kendaraan bermotor, PA perjalanan.

10) Kepala Unit Keuangan

Kepala unit keuangan mempunyai tanggung jawab terhadap kepala cabang. Tugas dari kepala bagian keuangan adalah mengatur serta mencatat aliran uang yang keluar dan masuk ke perusahaan.

11) Bagian Kasir

Bagian ini bertugas menerima premi, menyetor penerimaan premi ke bank dan membayar sejumlah uang untuk keperluan pembayaran klaim. Selain itu bagian kasir bertugas melakukan pembayaran terhadap gaji karyawan.

12) Bagian Inkasso

Bagian inkasso bertugas untuk melakukan penagihan premi dan mengantarkan polis kepada tertanggung.

13) Bagian Keuangan

Bertugas untuk membantu dan menjalankan tugas yang diberikan oleh kepala bagian keuangan.

14) *Driver*

Bertugas untuk mengantar dan menjemput kepala cabang dan mengantar kepala cabang apabila melakukan perjalanan dinas baik di dalam maupun diluar kota.

15) *Cleaning Service*

Bertugas membersihkan seluruh ruangan kantor dan mempersiapkan minuman untuk para karyawan.

16) Penjaga Malam

Penjaga malam bertugas menjaga keamanan kantor khususnya pada malam hari dan di saat hari libur kantor.

17) Fungsi Administrasi

Fungsi Administrasi bertugas membuat laporan bulanan mengenai inventaris kantor yang terpakai atau yang habis dipakai. Selain itu juga bertugas sebagai operator telepon, dan membuat laporan mengenai dana yang keluar karena pembayaran klaim.

5. Produk-produk PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) Cabang Surakarta

a. Produk Korporasi

Meningkatnya laju pembangunan di Indonesia pada berbagai sektor kehidupan, mengundang pula semakin meningkatnya risiko yang dihadapi. Risiko ini dapat timbul dalam berbagai bentuk, seperti kerusakan alat - alat, terganggunya transportasi, rusaknya proyek hasil pembangunan dan lain-lain. Kerusakan tersebut bila tak dipertimbangkan upaya perlindungan dari berbagai risiko dapat menimbulkan kerugian finansial yang tidak sedikit. Segala pekerjaan yang telah diselesaikan pun perlu dihindarkan dari kemungkinan risiko-risiko kerusakan. Menghadapi risiko-risiko tersebut, PT. Asuransi Jasa Indonesia sebagai perusahaan asuransi milik negara menawarkan jasa perlindungan dalam bentuk - bentuk asuransi sebagai berikut :

1) Asuransi Kebakaran

Asuransi kebakaran adalah asuransi terhadap kemusnahan atau kerusakan oleh api yang nyalanya melampaui batas-batas yang wajar (normal). Serta penjaminan terhadap kebakaran yang disebabkan oleh pembakaran tanpa sepengetahuan dan persetujuan tertanggung.

2) Asuransi Penerbangan

Asuransi penerbangan adalah menjamin segala resiko yang ditimbulkan dari pesawat ruang angkasa yang diluncurkan meliputi rangka pesawat, tanggung jawab pihak ketiga, kecelakaan diri dari awak pesawat.

3) Asuransi kecelakaan Diri

Meliputi kecelakaan diri anak sekolah, lintasan, pengunjung wisata, deposan, asuransi keluarga, tamu hotel, mubalig, haji, dan lain-lain.

4) Asuransi Aneka

Asuransi aneka terdiri dari asuransi tanggung jawab publik, tanggung jawab hukum karyawan, ganti rugi terhadap profesi, tanggung jawab hukum direktur dan karyawan, kecelakaan diri dan lain-lain. Penulis mengambil contoh asuransi kecelakaan diri yaitu sebuah bentuk pertanggungan dimana objek pertanggungan adalah diri manusia dan memberi jaminan pembayaran sejumlah uang tertentu yang telah diperjanjikan sebelumnya dalam kematian atau cacat badan dari orang tersebut sebagai akibat dari suatu kecelakaan. Jumlah uang yang diperjanjikan itu secara teori dapat tidak terbatas dalam hal ini dapat dimengerti karena diri manusia tak dapat dinilai dengan sejumlah uang, polis ini menjamin kematian sebagai akibat dari penyakit.

5) Asuransi Pengangkutan

Asuransi Pengangkutan adalah penjaminan dari perpindahan barang-barang dan jasa dari satu tempat ke tempat yang lain sebagai akibat dari pemanfaatan waktu dan tempat serta menjamin barang dari pencurian, kerusakan dan kehilangan. Produk asuransi ini meliputi pengangkutan darat, laut dan udara.

6) Asuransi *Engineering*

Asuransi *engineering* adalah asuransi yang menjamin kerugian yang ditimbulkan akibat adanya kerusakan mesin atau alat berat, perlengkapan elektronik serta *Contractor's All Risk*.

7) Asuransi Oil dan Gas

Asuransi Oil dan Gas adalah asuransi yang menjamin kerugian yang disebabkan karena eksploitasi dari oli dan gas lain yang menyebabkan kerugian bagi pihak ketiga maupun pihak bertanggung maupun konstruksi dari eksploitasi oli dan gas tersebut.

8) Asuransi Kapal

Meliputi *Hull & Machinery, Etc.* dari berjenis - jenis kapal berkonstruksi besi baja, aluminium, dan fiberglass dengan *tonnage* > 100 GRT atau power > 250 BHP atau panjang > 20 meter, seperti : Kapal LNG, Kapal LPG, Kapal VLCC, Kapal Oil Tanker, Kapal Chemical Tanker, Kapal General Cargo, Kapal Bulk Carrier, Kapal Kontainer, Kapal Passenger, Kapal Roro Passenger, Kapal Ferry, Kapal Keruk (Dredger), Fishing Vessel, Supply Vessel, Kapal Tugboat, Kapal Tongkang (Barge) dll. termasuk juga asuransi untuk resiko pembangunan kapal (*builders' risks insurance*) dari jenis kapal-kapal tersebut diatas.

9) Asuransi Keuangan

Meliputi *Custom Bond, Bid Bond, Performance Bond, Advance Payment Bond, Maintenance Bond, Installment Sales Bond*, dan lain sebagainya.

b. Produk Ritel

Risiko terjadinya musibah tidak pernah terduga, baik pada masyarakat korporasi maupun masyarakat perseorangan. PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) selain memberikan pelayanan jasa terhadap objek asuransi yang kompleks dan berskala besar juga mengembangkan hal yang sama terhadap objek asuransi perseorangan bagi masyarakat

umum. Asuransi Jasindo mengembangkan beberapa jenis asuransi yang bahkan diposisikan sebagai produk unggulan, antara lain :

1) Asuransi Jasindo Oto

Asuransi kendaraan bermotor dari asuransi jasindo yang membuat aman di hati, ringan di premi.

2) Asuransi Jasindo Graha

Merupakan kombinasi atau paduan antara asuransi kebakaran, asuransi kecelakaan diri dan asuransi meninggal dunia biasa (*normally death*) yang ditujukan untuk segment debitur KPR perbankan baik secara perorangan maupun kumpulan.

3) Asuransi Keluarga

Asuransi merupakan bentuk pertanggungan dalam rangka menghadapi risiko kerugian yang muncul secara tidak terduga. Dua hal utama dalam berasuransi yaitu memilih perusahaan asuransi yang memberikan kepastian dan kesempatan untuk memilih jenis asuransi yang sesuai kebutuhan anda.

4) Asuransi Karisma

Ketenangan hidup merupakan suatu kebutuhan setiap keluarga. Seringkali berbagai musibah yang tidak terduga mengganggu ketenangan tersebut, bahkan kadang-kadang menjadi suatu hambatan kelangsungan hidup.

5) Asuransi Lintasan

Asuransi lintasan adalah asuransi perjalanan dari PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) yang memberikan proteksi dalam seluruh perjalanan Anda baik melalui udara, laut maupun perjalanan darat selama masa pertanggungan sesuai tertera di dalam kartu peserta lintas anda. PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) juga mengeluarkan asuransi mudik pada saat menjelang lebaran hari raya, hanya dengan membayar uang sejumlah Rp 5.000 (lima ribu rupiah) maka para

peserta asuransi mudik akan mendapatkan kupon yang berguna untuk mengganti kerugian apabila pemudik mengalami kecelakaan di jalan.

6) Asuransi *Aviation*

Memberikan proteksi asuransi *aviation* terhadap operator/pemilik pesawat udara dari suatu kerugian *financial* yang mungkin timbul akibat suatu kecelakaan yang terjadi, sehingga kerugian tersebut tidak mengganggu kondisi keuangan operator/pemilik pesawat dimaksud serta operasi penerbangan.

7) Asuransi Pelangi

Memberikan jaminan atas risiko yang timbul akibat kecelakaan yang mengakibatkan kematian, cacat tetap sebagian atau seluruh tubuh serta biaya perawatan/pengobatan yang anda perlukan sesuai dengan ketentuan jaminan.

8) Asuransi Anak Sekolah

Adalah jaminan Asuransi bagi siswa/pelajar atau mahasiswa akibat suatu kecelakaan. Untuk mendapatkan jaminan asuransi maka siswa/pelajar atau mahasiswa cukup membeli kupon asuransi anak sekolah yang disediakan oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo). Kupon asuransi terbagi atas 4 (empat) kelompok yang disesuaikan antara besarnya santunan ganti rugi dengan besarnya premi asuransi.

9) Asuransi Takaful

Merupakan salah satu unit usaha PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) yang berlandaskan kaedah atau hukum Islam dengan sistem pengelolaan premi (dana peserta) yang ditempatkan terpisah dari Asuransi Jasindo. Jasindo takaful dikelola berdasarkan syariah dalam operasinya menghindari gharar (ketidakjelasan), maisir (judi), dan

riba(bunga) dengan cara menggunakan mekanisme Mudharabah (bagi hasil).

10) *Inbound Travel Insurance*

Inbound Travel Insurance memberikan jaminan/santunan kepada wisatawan mancanegara yang mengalami musibah akibat kecelakaan yang terjadi di Indonesia yang masa pertanggungannya dimulai sejak pembelian asuransi saat tiba di terminal kedatangan bandara/pelabuhan di Indonesia sampai dengan saat meninggalkan terminal keberangkatan bandara/pelabuhan di Indonesia menuju ke Negara asal sesuai ikhtisar polis.

11) Asuransi Haji dan Umroh

Memberikan jaminan atas risiko yang timbul akibat kecelakaan yang mengakibatkan kematian, cacat tetap sebagian atau seluruh tubuh serta biaya perawatan/pengobatan yang anda perlukan sesuai dengan ketentuan jaminan.

Pengembangan produk unggulan tersebut dilakukan sebagai kepedulian PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) terhadap peningkatan pemahaman masyarakat kepada manfaat asuransi dan setidaknya meningkatkan pula skala prioritas kebutuhan akan perlindungan asuransi di antara kebutuhan-kebutuhan lainnya. Kondisi ini disikapi oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) secara profesional karena kalau tidak mustahil pengembangan produk ini akan berjalan dengan baik, prospektif sebagai unsur bisnis, dan mempunyai manfaat yang tinggi bagi masyarakat. Tindakan profesional ini dapat dicermati antara lain mulai dari desain produk yang selalu mengikuti kebutuhan konsumen sampai kepada cara-cara penjualan.

B. Proses Penyelesaian Klaim Asuransi Pengangkutan Barang di Laut oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Surakarta

Proses penyelesaian klaim asuransi, adalah cara menyelesaikan tuntutan ganti rugi yang ditujukan tertanggung kepada penanggung atas kerugian yang

dialami. Dalam penyelesaian proses klaim tersebut, di pengaruhi adanya bahaya-bahaya laut yang dapat menimbulkan terjadinya evenemen. Bahaya-bahaya laut atau sering disebut juga dengan *Maritime Perils* ini ditekan kan pada bahaya-bahaya yang mungkin terjadi sewaktu pelayaran (*incidental to the navigation of the sea*), yang lazim juga disebut dengan *perils of the seas*. Salah satu bahaya laut yang datang dari luar kapal pada waktu berlayar (*the navigation of the sea*) adalah angin dan gelombang besar (*wind and wave*) yang lazim juga disebut sebagai cuaca buruk (*heavy weather*).

Akibat dari "*wind and wave or heavy weather*" ini menimbulkan bahaya terhadap kapal termasuk barang-barang muatan berupa :

1. Kapal kandas (*stranded or grounded*).
2. Kapal tabrakan (*collision*).
3. Kapal tenggelam (*sunk*).
4. Air laut masuk ke dalam ruang kapal (*seawater damage*).
5. Barang-barang muatan terlempar ke laut (*washing overboard*).

Bahaya-bahaya lain yang sering terjadi di lautan (mulai dari pelabuhan pemuatan sampai pada pelabuhan tujuan) adalah :

1. Kebakaran (*fire*).
2. Resiko perang (*war perils*).
3. Pembajakan (*pirates and rovers*).
4. Khusus untuk pembajakan yang beroperasi di lautan teritorial suatu negara disebutkan sebagai "*Pirates*", sedangkan apabila pembajakan itu dilakukan di samudra bebas yang bukan merupakan laut territorial suatu negara disebut "*Rovers*".
5. Pencurian (*thieves*).
6. Resiko pencurian harus dibarengi dengan unsur kekerasan (*violence*). Pencurian yang dilakukan oleh pihak ketiga biasanya disebut "*Theft*", sedangkan apabila buruh-buruh yang melaksanakan kegiatan bongkar muat (*board of stevedoring*) dikatakan "*Pilferage*" dan apabila dilakukan oleh *crew* kapal yang mengangkut barang disebut "*Petty theft*".

7. Penahanan, panangkapan yang dilakukan oleh raja, pemerintah atau rakyat (*capture, restrains / detentions of princes of people*).
8. Perlu diketahui bahwa penahan, penangkapan dan penyitaan yang dimaksud diatas bisa berupa pelanggaran yang dilakukan kapal dan juga bisa dalam rangka proses menurut hukum (*under legal process*).

Bahaya-bahaya lainya di luar bahaya laut sebagaimana telah diutarakan diatas adalah bahaya-bahaya yang timbul dalam proses bongkar muat barang, yaitu :

1. Salah susun (*faulty stowate/dalam ruang kapal*).
2. Barang rusak pada waktu bongkar muat (*rough handling*).
3. Barang hilang pada proses bongkar muat (*pilferage*).
4. Barang rusak/hilang ditempat penimbunan sementara (*loss of damage in temporary storage*).

Perlu adanya bukti tertulis yang disebut dengan polis dalam menyelesaikan klaim akibat dari evenemen. Polis asuransi pengangkutan laut lebih dikenal dengan *S. G. Form of Policy*. Didalam *S. G. Form of Policy* dicantumkan langsung mengenai resiko-resiko (*marine perils*) di dalam polis dan juga dapat dipergunakan langsung untuk menutup pertanggung jawaban barang (*marine cargo*) serta pertanggung jawaban rangka kapal (*marine hulk*). Perkembangan penggunaan *S. G. Form of Policy* untuk menutup pertanggung jawaban barang di barengi juga dengan ketentuan *standard clauses* yang di kenal dengan *Institute Cargo Clauses 1 / 1 / 63 (F. P. A : WA All Risks)*.

Polis asuransi pengangkutan barang di laut pada saat ini dikenal dengan *MAR Policy*. Polis ini berisikan *schedule* penutupan yang meliputi harga pertanggung jawaban dan rate pertanggung jawaban dan dalam polis tidak dicantumkan lagi resiko – resiko yang dijamin, karena resiko yang dijamin itu terlihat dalam *standard clauses* yang merupakan lampiran dari polis. Adapun *standard clauses* yang merupakan lampiran dari pada polis yang juga di gunakan oleh PT.

Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) yaitu *Standard Institute Cargo Clauses 1/1/82* (standard A, B dan C).

Risiko yang dijamin atau ditanggung PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) yang sesuai dengan *Standard Institute Cargo Clauses*, yaitu :

1. *Full cover* (ICC. A. 1/1/82) menjamin (kecuali resiko-resiko yang dikecualikan yang disebabkan di bawah) :
 - a. Semua kerugian atau kerusakan atas barang yang ditanggung, yang disebabkan oleh bahaya yang datang dari luar.
 - b. Pembiayaan *general average* dan *salvage*, yang ditentukan menurut kontrak pengangkutan dan atau peraturan pemerintah atau kelaziman.
 - c. Tanggung jawab terhadap pihak ketiga bila menurut kontrak pengangkutan, bertanggung jawab atas kerugian pihak ketiga.
2. *Restricted full cover* (ICC. B. 1/1/82) menjamin (kecuali resiko-resiko yang dikecualikan yang disebabkan di bawah) :
 - a. Kerugian atau kerusakan atas barang yang ditanggung, yang disebabkan oleh :
 - 1) Kebakaran atau peledakan pada kapal.
 - 2) Kapal atau perahu (yang mengangkut barang yang ditanggung terdampar, terkandas, tenggelam atau dirampas).
 - 3) Runtuhnya atau hancurnya tempat penyimpanan barang.
 - 4) Tabrakan atau kontak dengan kapal atau perahu lain, menabrak dan atau dermaga pelabuhan atau menabrak benda terapung dilaut.
 - 5) Pembongkaran barang di pelabuhan darurat (pengungsian).
 - 6) Gempa bumi, erupsi gunung berapi, halilintar.
 - b. Kerugian atau kerusakan atas barang yang ditanggung, yang disebabkan oleh :
 - 1) pengorbanan *general average*.
 - 2) Jettison.

- 3) Mencuci geladak kapal (air masuk ke dalam palka tempat barang disimpan ketika geladak kapal dicuci).
 - 4) Kapal memasukidanau atau sungai.
 - c. Total loss setiap kali ketika pemuatan atau pembongkaran terbangun atau terlepas dari kapal atau perahu.
 - d. Pembiayaan general average dan salvage, yang ditentukan menurut kontrak pengangkutan ada atau peraturan pemerintah dan kelaziman.
 - e. Tanggung jawab terhadap pihak ketiga bila menurut kontrak pengangkutan, bertanggung jawab atas kerugian pihak ketiga.
3. *Stranding cover* (ICC. C 1/1/82) menjamin (kecuali resiko-resiko yang dikecualikan yang disebabkan di bawah) :
- a. Kerugian (*loss damage*) barang - barang yang dipertanggung, yang disebabkan oleh :
 - 1) Kebakaran atau peledakan pada kapal.
 - 2) Kapal atau perahu (yang mengangkut barang yang ditanggung terdampar, terkandas, tenggelam atau dirampas).
 - 3) Runtuhnya atau hancurnya tempat penyimpanan barang.
 - 4) Tabrakan atau kontak dengan kapal atau perahu lain, menabrak dan atau dermaga pelabuhan atau menabrak benda terapung dilaut.
 - 5) Pembongkaran barang di pelabuhan darurat (pengungsian).
 - b. Kerugian atau kerusakan atas barang yang ditanggung, yang disebabkan oleh :
 - 1) Biaya kerugian umum (*general average*).
 - 2) Pembuangan barang ke laut (*Jettision*).
 - c. Pembiayaan general average dan salvage, yang ditentukan menurut kontrak pengangkutan ada atau peraturan pemerintah dan kelaziman.
 - d. Tanggung jawab terhadap pihak ketiga bila menurut kontrak pengangkutan, bertanggung jawab atas kerugian pihak ketiga.

Ketiga macam risiko yang ditanggung di atas, dalam menyelesaikan klaim asuransi pengangkutan barang di laut (*marine cargo*) PT. Asuransi Jasa Indonesia lebih sering menggunakan jenis pertanggungan *Full Cover* atau *Institute Cargo Clauses A* (ICC. A. 1/1/82) karena risiko yang dijamin oleh perusahaan asuransi lebih luas dan lebih menyeluruh.

Risiko – risiko reecara umum yang tidak ditanggung oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia adalah sebagai berikut :

1. Kerugian atau kerusakan dari perbuatan yang di sengaja oleh tertanggung.
2. Kerugian atau kerusakan karena bocor, susut berat isi, dan keausan dari barang yang diasuransikan.
3. Kerugian atau kerusakan akibat pembungkus yang kurang baik.
4. Kerugian atau kerusakan dari sifat-sifat alamiah barang itu sendiri.
5. Keugian atau kerusakan akibat dari keterlambatan, kecuali yang berhubungan dengan general average dan biaya-biaya penyelamatan.
6. Kerugian atau kerusakan yang timbul dari ketidakmampuan keuangan dari pemilik kapal, pencarter atau pengoprasi kapal.
7. Kerugian atau kerusakan yang timbul dari tindakan sengaja dari orang lain, yang bukan tertanggung, khususnya untuk syarat ICC. B dan ICC. C.
8. Kerugian atau kerusakan yang timbul akibat senjata atom, nuklir, dan radio aktif.
9. Kerugian atau kerusakan akibat tidak laik lautnya kapal pengangkut.
10. Kerugian atau kerusakan bilamana tertanggung telah mengetahui bahwa kapal tidak laik laut pada waktu pemuatan barang dilakukan.
11. Kerugian atau kerusakan yang disebabkan oleh perang, perang saudara, pemberontakan, revolusi, pergolakan sipil dan tindakan permusuhan terhadap penguasa.
12. Kerugian atau kerusakan yang disebabkan oleh penahanan, penyitaan dan penangkapan atau percobaan-percobaan kearah itu.
13. Kerugian atau kerusakan yang disebabkan oleh bahan-bahan ranjau yang membahayakan, torpedo, bom atau senjata perang yang berbahaya.

14. Kerugian atau kerusakan yang disebabkan oleh pemogokan, pemberhentian pekerjaan atau perbuatan seseorang dalam rangka gangguan kerja, kerusuhan, huru-hara dan pergolakan sipil.
15. kerugian atau kerusakan yang disebabkan oleh teroris dan tindakan berlatar belakang politik.

Mengganti kerugian yang di derita oleh pihak tertanggung, maka PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) melakukan proses klaim terlebih dahulu. Syarat-syarat yang dilakukan PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) dalam proses penyelesaian klaim pengangkutan barang di laut, yaitu :

1. Laporan Klaim Tertanggung
 - a. Laporan klaim dari tertanggung dapat melalui lisan dan tulisan kurang lebih 3 x 24 jam.
 - b. Penerimaan laporan klaim dari tertanggung dapat melalui telepon atau secara lisan dan harus dicatat dalam laporan klaim sesuai prosedur.
 - c. Pengisian laporan klaim harus lengkap dan disertai dengan nama lengkap pelapor klaim.
2. Penelitian Klaim
 - a. Penelitian harus mencakup, antara lain :
 - 1) Batas tenggang waktu pelaporan klaim.
 - 2) Obyek kerugian sebagai obyek pertanggungan.
 - 3) Periode pertanggungan.
 - 4) Penyebab kerugian.
 - b. Penelitian khusus mengenai pelunasan pembayaran premi adalah untuk mengetahui ketentuan pelunasan premi pada pertanggungan tersebut berdasarkan :
 - 1) Ketentuan Polis, polis kontrak atau polis induk.
 - 2) Ketentuan perjanjian kerjasama.
 - 3) Surat Keputusan, Intruksi Direksi atau surat edaran yang berlaku.
 - 4) Kesepakatan khusus tertulis lainnya.

Penyimpangan atas ketentuan pelunasan pembayaran premi tersebut diatas harus diberikan penjelasan dan pendapatan secara tertulis oleh kepala cabang.

3. Laporan Awal Kerugian (*Notification Of Loss*)
 - a. Untuk seluruh klaim (termasuk klaim koasuransi masuk), kantor cabang harus menginformasikan ke kantor pusat c.q divisi klaim selambat-lambatnya 3 x 24 jam setelah diterimanya laporan kejadian kerugian dari tertanggung atau dari *leader* koasuransi masuk dengan mengirimkan *Notification of Loss*. Penyampaian *NOL* tanpa perlu menunggu dilakukan survey pendahuluan.
 - b. *NOL* sangat penting dibuat dan disampaikan ke kantor pusat untuk keperluan *recovery* klaim.
4. Survey Pendahuluan
 - a. Survey pendahuluan agar dilakukan sedini mungkin dan dibuatkan laporannya.
 - b. Bentuk laporan survey pendahuluan disesuaikan dengan kebutuhan dan kondisi survey di lapangan.
5. Analisa Pendahuluan
 - a. Untuk mempermudah proses klaim selanjutnya maka harus dibuat analisa pendahuluan klaim.
 - b. Analisa pendahuluan klaim berdasarkan data serta hasil penelitian *validitas* klaim.
 - c. Analisa pendahuluan tersebut harus ditanda tangani oleh kepala unit tehnik atau kepala kantor cabang.
6. Laporan Kerugian Sementara (LKS) dan *Preliminary Loss Advice (PLA)*
 - a. Seluruh klaim harus segera dibuat LKS, termasuk koasuransi masuk.

- b. Khusus untuk klaim ko-asuransi masuk, karena estimasi klaim dalam LKS dientry sebesar net share Jasindo, maka kantor cabang harus membuat keterangan mengenai besarnya estimasi klaim 100%.
- c. LKS dan/atau *PLA* tersebut harus diteliti/verifikasi serta ditanda tangani oleh kepala unit teknik atau kepala kantor cabang.
- d. LKS harus dikirim ke kantor pusat cq divisi klaim selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari setelah diterimanya laporan kejadian klaim dari tertanggung/leader koasuransi masuk.
- e. Klaim-klaim yang melibatkan koasuransi keluar/*Pool*, selain dibuatkan LKS segera ditertibkan LKS ektern/*PLA* dan dikirimkan kepada para anggota koasuransi/*Pool* yang bersangkutan dan 1 (satu) copy dikirimkan ke kantor pusat cq divisi klaim.
- f. Apabila ada perubahan atas data LKS, maka kantor cabang harus segera membuat addendum.

7. *Independent Surveyor/Loss Adjuster/Average Adjuster*

- a. Penunjukan *Independent Loss Adjuster, Surveyor* dan atau *Average Adjuster* dilakukan apabila :
 - 1) Estimasi klaim cukup material.
 - 2) Klaim yang melibatkan Ko-asuradur dan/atau Re-asuradur.
 - 3) Klaim-klaim yang *complicated* dan diperkirakan akan menimbulkan masalah dikemudian hari.
- b. Wewenang penunjukan *Independent Surveyor/Loss Adjuster/Average Adjuster* berada dikantor pusat cq. kepala divisi klaim.
- c. Keputusan persetujuan biaya *Independent Surveyor / Loss Adjuster / Average Adjuster* dilakukan oleh kantor pusat cq divisi klaim serta penyelesaian pembayaran dilakukan oleh kantor pusat atas beban kantor cabang.

8. Dokumen Pendukung Klaim

- a. Setiap klaim harus dilengkapi dengan dokumen pendukung klaim yang lengkap, valid, akurat dan dapat dipertanggung jawabkan.

- b. Dokumen pendukung klaim harus sesuai dengan yang dipersyaratkan dalam ketentuan khusus kebijakan klaim.
- c. Dokumen klaim yang diminta kepada tertanggung harus dibuatkan dalam bentuk tertulis dan direminder minimal 2 (dua) kali dalam satu bulan.
- d. Apabila kantor cabang telah me-reminder sebanyak 3 (tiga) kali, namun tidak mendapat tanggapan / respon dari tertanggung, maka kantor cabang harus memberikan batas waktu kepada tertanggung untuk memberikan tanggapannya, dan apabila tetap belum memberikan tanggapan sampai batas waktu yang ditentukan, maka klaim dimaksud akan ditutup dengan catatan *No klaim*.

Dokumen-dokumen dalam proses penyelesaian klaim asuransi pengangkutan di laut, yaitu:

- a. Dokumen Pokok

Dokumen pokok adalah dokumen pendukung klaim yang harus dipenuhi dalam setiap penyelesaian klaim untuk semua *Class of Business (COB)*.

- b. Dokumen Khusus

Dokumen khusus adalah dokumen pendukung klaim yang harus dipenuhi dalam setiap penyelesaian klaim sesuai dengan karakteristik klaim setiap *Class of Business (COB)*, dan untuk klaim *marine cargo*.

- c. Dokumen Lainnya

Dokumen lainnya adalah dokumen pendukung klaim yang dianggap perlu untuk proses penyelesaian klaim yang bersangkutan dan atau mendukung dokumen pendukung klaim, baik dokumen pokok maupun dokumen khusus.

9. Pengajuan Klaim ke Kantor Pusat

- a. Pengajuan klaim ke kantor pusat cq. devisi klaim harus disertai dengan risalah/analisa klaim serta pendapat kantor cabang yang dibuat secara cermat, akurat, tepat dan dapat dipertanggung jawabkan.

- b. Harus dilengkapi dengan dokumen pendukung klaim yang lengkap, valid, akurat dan dapat dipertanggung jawabkan, termasuk *copy* bukti pelunasan premi.
- c. Khusus untuk pengajuan klaim *Ex-Gratia* atau *compromise*, maka selain pemenuhan sesuai ketentuan pada keterangan diatas, maka dilengkapi pula dengan data :
 - 1) Premi, klaim *outstanding* dan *settle*, biaya klaim, komisi/*brokerage*, minimal tiga tahun terakhir dari tertanggung yang bersangkutan.
 - 2) Prospek atau perkiraan peroleh premi dari tertanggung yang bersangkutan dimasa yang akan datang.
 - 3) Data lain yang dianggap mendukung pertimbangan kantor cabang.
 - 4) Keputusan penyelesaian klaim *Ex-Gratia* menjadi wewenang direksi. Sedangkan keputusan penyelesaian klaim *compromise* harus dikonsultasikan secara lisan dan tertulis dengan kepala divisi klaim dan atau direksi.

10. Keputusan Klaim

- a. Hal – Hal Yang Harus Dilakukan
 - 1) Harus memperhatikan prinsip dasar penyelesaian klaim yang meliputi unsur-unsur teknis, legal dan formal.
 - 2) Harus memperhatikan keabsahan pembayaran premi yang harus sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
 - 3) Harus memonitor perkembangan setiap klaim.
 - 4) Harus membuat risalah/analisa klaim dengan mempergunakan formulir sesuai *COB* masing-masing dan harus dilengkapi dengan analisa *adjustment* klaim yang lengkap, tepat, akurat, dan dapat dipertanggung jawabkan.
 - 5) Melakukan *adjustment* klaim yang teliti dan akurat, sehingga dapat dihindari kekeliruan dalam menetapkan jumlah ganti rugi.
 - 6) Setiap keputusan penyelesaian klaim harus dipilih alternatif yang tidak merugikan perusahaan dan dapat dipertanggung jawabkan.

- 7) Dalam hal keputusan penyelesaian klaim telah disetujui tertanggung, maka sebelum dilaksanakan pembayaran klaim, Kantor Cabang harus meneliti ketentuan yang terkait dengan pembayaran klaim dan keabsahan pihak-pihak penerima klaim tersebut.
- b. Dibawah Limit Wewenang Penyelesaian Klaim Kantor Cabang
- 1) Harus melakukan seluruh ketentuan sebagaimana yang tercantun dalam ketentuan diatas (hal – hal yang harus dilakukan).
 - 2) Tidak menyimpang dari ketentuan limit wewenang penyelesaian klaim yang berlaku.
 - 3) Keputusan penyelesaian klaim harus disampaikan kepada tertanggung dalam waktu yang cepat, tepat dan akurat.
 - 4) Harus melakukan tertib administrasi klaim sesuai ketentuan yang berlaku dan memelihara file dengan baik.
 - 5) Dalam hal klaim tersebut melibatkan reasuradur dan tidak ada penunjukan *independent loss adjuster/surveyor*, maka kantor cabang harus membuat dan mengirimkan report.
 - 6) Adanya keterlibatan Reasuradur akan diinformasikan oleh devisi klaim kepada kantor cabang.
- c. Diatas Limit Wewenang Penyelesaian Klaim Kantor Cabang
- 1) Harus melakukan seluruh ketentuan sebagaimana yang tercantun dalam ketentuan diatas (hal-hal yang harus dilakukan).
 - 2) Kantor cabang harus segera mengirimkan dokumen pendukung klaim secara lengkap ke kantor pusat cq. divisi klaim disertai dengan Risalah/analisa klaim yang harus dibuat secara cermat, akurat, tepat dan dapat dipertanggung jawabkan.
 - 3) Pengajuan klaim ke kantor pusat harus sesuai dengan ketentuan.
 - 4) Keputusan penyelesaian klaim baru dapat disampaikan kepada tertanggung setelah mendapatkan persetujuan tertulis dari kantor pusat cq. divisi klaim.

d. Klaim Ditolak

- 1) Apabila klaim-klaim yang diajukan tertanggung tersebut tidak memenuhi persyaratan kondisi polis atau ketentuan pembayaran premi yang berlaku.
- 2) Keputusan penolakan klaim harus disampaikan kepada tertanggung terhitung 3 (tiga) hari sejak klaim diketahui tidak terjamin dalam polis dan ditegaskan secara tertulis dengan menyebutkan ketentuan polis yang menjadi dasar hukum penolakan tersebut.
- 3) Surat penolakan klaim harus dikirim tembusannya ke kantor pusat cq. divisi klaim.

11. Laporan Penyelesaian Klaim (LPK) dan *Definite Loss Advice (DLA)*

- a. Seluruh penyelesaian klaim yang telah disepakati oleh kedua belah pihak harus segera dibuatkan LPK dan apabila melibatkan *Ko-member* harus dibuatkan *DLA*.
- b. LPK dan atau *DLA* tersebut harus dibuat secara benar, akurat dan dapat dipertanggung jawabkan serta harus diverifikasi dan ditanda tangani oleh kepala unit teknik atau kepala cabang.
- c. Khusus untuk klaim ko-asuransi masuk, karena besarnya klaim dalam LPK dan atau *DLA* dentry sebesar net share Jasindo, maka kantor cabang harus membuat keterangan mengenai besarnya klaim 100%.
- d. LPK harus dikirim ke kantor pusat cq divisi klaim selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari setelah ditertibkan.
- e. Klaim-klaim yang melibatkan Ko-asuransi keluar/*Pool*, selain dibuatkan LPK harus segera diterbitkan *DLA* dan dikirim kepada para anggota *Ko-asuransi/Pool* yang bersangkutan dan 1 (satu) copy dikirim ke kantor pusat cq divisi klaim.

12. *Claim Recovery*

- a. Kantor cabang harus mengupayakan semaksimal mungkin untuk memperoleh *Recovery Claim* yang berasal dari :
 - 1) *Sale of Scrap* / penjualan scrap.

- 2) Hak subrogasi.
 - 3) *Refund Claim* / pengembalian klaim.
- b. Administrasi *recovery* claim harus dilakukan terpisah dari administrasi penyelesaian klaim kecuali dalam hal :
- 1) Tertanggung bersedia membeli kembali scrap bersangkutan dan sepanjang hal tersebut lebih menguntungkan perusahaan serta nilai scrap yang disepakati diperhitungkan langsung dengan jumlah klaim yang akan diterima tertanggung.
 - 2) Nilai *Scrap* telah diperhitungkan langsung oleh *Independent Loss adjuster* dalam *adjustment* klaimnya.
 - 3) Tertanggung telah menerima penggantian dari pihak ketiga berkaitan dengan hak subrogasi dan jumlah tersebut diperhitungkan langsung dengan jumlah klaimnya.
- c. Pelaksanaan perolehan *recovery* claim yang berasal dari *sales of scrap*/penjualan scrap dapat menggunakan jasa pihak ketiga yang telah mempunyai perjanjian kerja sama dengan Jasindo.
- d. Untuk setiap klaim yang diperkirakan akan mendapatkan *Recovery Claim*, maka harus dibuatkan Laporan Sementara *Claim Recovery* (LSCR).
- e. Pembuatan LSCR harus dibuat secara lengkap, benar, akurat dan dapat dipertanggung jawabkan serta harus diverifikasi dan ditanda tangani oleh kepala unit teknik.
- f. LSCR harus dikirimkan ke kantor pusat cq. divisi klaim.
- g. Untuk setiap perolehan *Recovery Claim* harus dibuatkan LPCR.
- h. LPCR harus dibuat secara lengkap, benar, akurat, dan dapat dipertanggung jawabkan serta harus diverifikasi dan ditanda tangani oleh kepala unit teknik.
- i. LPCR harus dikirim ke kantor pusat cq. divisi klaim paling lambat 7 (tujuh) hari setelah diterbitkan.

Menangani penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut dan adjustment klaim, PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) menyelesaikannya dengan cara sebagai berikut :

1. Penanganan klaim harus memperhatikan prinsip dasar penyelesaian klaim, meliputi teknis, legal dan formal.
2. Penangan klaim *General Average (GA)*, selain memperhatikan isi dari dokumen pokok, dokumen khusus, dokumen lainnya dan prinsip dasar penyelesaian klaim, KC harus berpedoman pada SE, 04. KLM. 01/X/1997 tanggal 16 – 10 – 1997.
3. Penunjukan *Lawyer/Solicitor* dalam kasus *General Average (GA)* dilakukan oleh kantor pusat cq. divisi klaim.
4. Membuat Risalah/Analisa Klaim.
5. Jika kantor cabang menerima klaim yang diajukan oleh *Consignee* di Luar Negeri (*Marine Cargo Ekspor*), maka KC menyarankan agar *Consignee* menghubungi *Ceemis Agent* sebagai mana tercantum dibagian bawah Polis dan atau menghubungi kantor pusat cq. divisi klaim. Klaim seperti ini akan diproses oleh Divisi Klaim dan penyelesaian klaim yang bersangkutan (*Claim Settlement*) dibebankan pada KC penerbit polis.
6. Dalam melakukan *Adjustment Klaim Marine Cargo* harus memperhatikan Harga Pertanggungan (HP) di polis, sesuai Invoice atau berikut 10 % Imajiner Profit (keuntungan yang diharapkan).

Timbulnya sengketa antara penanggung dan tertanggung akan diselesaikan melalui mediasi dan musyawarah dalam waktu paling lama 60 hari sejak terjadi sengketa. Apabila penyelesaian sengketa melalui mediasi dan musyawarah tidak dapat dicapai, maka penyelesaian sengketa di selesaikan melalui badan arbitrase. Kedua belah pihak masing-masing menunjuk seorang arbiter daalam waktu 30 hari setelah diterimanya pemberitahuan. Apabila belum ada kesepakatan maka jalan terakhir yang ditempuh kedua belah pihak yaitu melalui pengadilan. Tertanggung dan penanggung akan melakukan usaha penyelesaian sengketa

melalui pengadilan di daerah hukumnya termohon bertempat tinggal atau di pengadilan lain asalkan dalam wilayah hukum para pihak.

Ketentuan umum kebijakan klaim tersebut, penulis mencontohkan kasus mengenai pertanggung jawaban kapal Levina I. Kasus Levina I terdapat dua perusahaan asuransi yaitu asuransi Jasa Raharja yang memberikan santunan kepada korban tenggelamnya kapal Levina serta PT Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) yang membayar klaim asuransi kapal (*Marine Hull*) milik Levina I. Bayu Adityo Nugroho selaku bagian klaim mengatakan “PT Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) membayar asuransi Levina I sebesar harga pertanggung jawaban kapal senilai Rp 14 miliar”, berarti PT Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) telah menutup asuransi *marine hull* Levina I sebesar harga pertanggung jawabannya. Pertanggung jawaban ini membuktikan konsistensi PT Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) dalam membayar ganti rugi beban kerugian kapal sesuai dengan polis pertanggung jawabannya. PT Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) juga menunggu hasil penelitian dan evaluasi terlebih dahulu dari pihak *surveyor* dan *average adjuster* untuk menghitung besar kerugian Levina I serta menunggu apakah pihak Levina I sudah mengajukan klaim atau belum.

Contoh di atas, maka pertanggung jawaban hukum yang dilakukan oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia adalah sebagai berikut :

1. Pihak asuransi mulai melakukan penutupan klaim setelah membuat kesepakatan kedua belah pihak antara penanggung (PT. Jasindo) dan tertanggung (Levina 1) yang telah tercantum dalam polis, maka tanggung jawab asuransi telah dilakukan.
2. Apabila terjadi klaim maka pihak penanggung (PT. Jasindo) harus menyesuaikan dengan kondisi polis, apakah sesuai atau tidak dengan polis yang telah disepakati.
3. Pihak penanggung (PT. Jasindo) menunjuk *surveyor* dan *average adjuster* untuk menghitung besarnya kerugian yang diderita tertanggung.
4. Menunggu hasil laporan dari *surveyor* dan *average adjuster* untuk mengganti kerugian sesuai dengan yang diderita tertanggung.

5. Klaim bisa diselesaikan, yaitu pihak asuransi mengganti semua kerugian yang di derita oleh tertanggung sesuai dengan polis yang telah disepakati.

C. Kendala yang Dihadapi PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Surakarta dalam Melaksanakan Tanggung Jawab Hukum Penyelesaian Klaim Asuransi Pengangkutan Barang di Laut.

Kendala atau hambatan dalam penutupan klaim asuransi pengangkutan barang di laut terdiri dari :

1. Laporan klaim lebih dari 3 x 24 jam.

PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) hanya memberikan waktu maksimal adalah 3 x 24 jam (3 hari) untuk melaporkan kerugian yang dialami bila terjadi suatu musibah atau kecelakaan dalam proses pengangkutan barang di laut sesuai dengan perjanjian klaim yang telah disepakati, tetapi pada kenyataan batas waktu tersebut telah dilanggar oleh pihak tertanggung dengan berbagai alasan. Apabila waktu laporan kerugian klaim lebih dari 3 x 24 jam (3 hari) secara teknis kerugian tersebut sudah tidak dijamin oleh pihak penanggung yaitu PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo), tetapi karena adanya pertimbangan bisnis dan mengingat kontribusi dari tertanggung yang besar pada penanggung maka diberikan keleluasaan waktu dalam laporan kerugian klaim. Pemberian keleluasaan waktu ini membuktikan bahwa tanggung jawab PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) sangat besar terhadap para tertanggung yang telah mengasuransikan barangnya, maka tidak heran apabila PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) sangat cepat berkembang karena banyak perusahaan-perusahaan yang measuransikan aset-asetnya, baik milik perusahaan maupun pribadi di PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo).

Solusi yang dilakukan oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) untuk mengatasi laporan klaim yang lebih dari 3 x 24 jam (3 hari) , yaitu dengan cara :

- a. Mengingatkan kepada pihak tertanggung untuk memperhatikan pasal-pasal yang telah disepakati dalam perjanjian/polis (*wording police*).
- b. Diberi penjelasan sewaktu atau sebelum perjanjian/polis dibuat tentang peraturan yang harus dipenuhi oleh pihak tertanggung.

2. Biaya konsultan yang mahal.

PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) banyak mengeluarkan dana untuk *adjuster* dan *surveyor* karena dalam mensurvei suatu kerugian dibutuhkan seorang *adjuster* dan *surveyor* yang ahli. Pelaksanaan survei tidak cukup dibutuhkan waktu satu hari karena letak terjadinya kecelakaan biasanya jauh dari kantor pusat maupun kantor - kantor cabang, sehingga harus menunjuk kantor cabang terdekat untuk melakukan survei dengan menunjuk *adjuster* dan *surveyor*. Biasanya dalam melakukan survei dibutuhkan waktu beberapa hari serta biaya yg tidak sedikit.

Solusi yang dilakukan oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) untuk mengatasi besarnya dana yang di butuhkan untuk *adjuster* dan *surveyor*, yaitu dengan cara :

- a. Melakukan negoisasi kesepakatan harga yang sesuai antara pihak penanggung yaitu PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) dengan *adjuster*.
- b. Menekan dan meminimalisir biaya survei.

3. Letak atau lokasi kerugian yang relatif jauh.

Biasanya letak atau tempat terjadinya kecelakaan relatif jauh sehingga memerlukan beberapa hari untuk dapat mensurvei kerugian yang diderita oleh pelapor (tertanggung), karena biasanya dalam pengangkutan barang melalui laut (*marine cargo*) menggunakan jalur pelayaran antar negara sehingga pihak penanggung dalam hal ini PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) sulit menyelesaikan laporan secara cepat karena harus menunjuk *adjuster* dan *surveyor* terlebih dahulu untuk mensurvei kerugian yang diderita tertanggung.

Solusi yang dilakukan oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) untuk mengatasi letak atau lokasi kerugian yang relatif jauh, yaitu :

- a. Menunjuk kantor cabang terdekat untuk melakukan survei terhadap kerugian yang diderita oleh tertanggung.
- b. Menindaklanjuti laporan dari tertanggung bila terjadi kecelakaan di dalam pengangkutan barang melalui laut (*marine cargo*) serta menunjuk *adjuster* dan *surveyor*.

4. Perbedaan fakta antara kondisi polis dengan keadaan sebenarnya.

PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) sangat sulit menyelesaikan laporan klaim yang disebabkan perbedaan kondisi polis, karena apabila pihak tertanggung tidak transparan dalam mengasuransikan barang-barang apa saja yang di bawa serta jumlah barang yang di bawa maka pihak penanggung dalam hal ini PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) akan mengalami kesulitan dalam mensurvei barang-barang yang di asuransikan apabila telah terjadi kecelakaan.

Solusi yang dilakukan oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) untuk mengatasi perbedaan fakta antara kondisi polis dengan keadaan sebenarnya, yaitu dengan cara :

- a. Pihak penanggung dalam hal ini PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) meneliti ulang bagai mana kondisi polis, apakah kerugian yang ditimbulkan termasuk dalam kondisi polis tidak.
- b. Bila tidak sesuai, penanggung dalam hal ini PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) berhak menolak klaim yang diajukan.

5. Kurangnya dokumen klaim (*Lack of Document*) dan dokumen pendukung.

Kendala ini sering terjadi karena para pihak tertanggung tledor atau kurang hati-hati dalam menyimpan dokumen-dokumen perjanjian asuransi antara pihak tertanggung dengan PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo).

Kendala ini sangat berbahaya bagi pihak tertanggung karena apabila telah terjadi kecelakaan maka pihak penanggung dalam hal ini PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) sangat sulit dalam menentukan ganti kerugian karena dokumen-dokumen yang dimiliki pihak tertanggung tidak lengkap sehingga barang yang hilang tidak dapat diganti rugi sepenuhnya bahkan tidak sama sekali.

Solusi yang dilakukan oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) untuk mengatasi kurangnya dokumen klaim (*Lack of Document*) dan dokumen pendukung, yaitu dengan cara :

- a. Memberi peringatan tertulis kepada tertanggung mengenai perjanjian atau polis yang telah disepakati kedua belah pihak untuk segera memenuhi dokumennya.
 - b. Bila jangka waktu yang diberikan oleh pihak penanggung dalam hal ini PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) kepada tertanggung tidak dipenuhi maka perjanjian asuransi dapat dibatalkan.
6. Hilangnya barang pada saat kejadian, sehingga sulit menghitung kerugian.

Hilangnya barang pada saat kejadian, maksudnya adalah PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) akan mengganti semua kerugian barang yang telah hilang atau rusak pada saat terjadi kecelakaan sesuai kesepakatan kedua belah pihak. Ganti rugi yang diberikan disesuaikan dengan “minimal resiko sendiri” (*deductible*) yang telah disepakati antara tertanggung dan penanggung dalam hal ini adalah PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo).

Solusi yang dilakukan oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) untuk mengatasi hilangnya barang pada saat kejadian, sehingga sulit menghitung kerugian, yaitu dengan cara :

- a. Pihak penanggung dalam hal ini PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) hanya bisa menghitung barang yang tersisa dan mengganti kerugian barang yang hilang sesuai jumlah barang yang diasuransikan.
- b. Hanya menghitung kerugian yang ada dilapangan.

Sebelum PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) memberikan ganti rugi kepada tertanggung, tertanggung diharuskan memenuhi syarat-syarat dalam polis yang telah disepakati bersama antara kedua belah pihak. Biasanya tertanggung tidak memiliki atau kurang melengkapi semua dokumen tersebut, terutama mengenai document kelayakan kapal. Keterbukaan merupakan suatu kewajiban yang sangat esensial dalam suatu perjanjian asuransi terutama dalam penyelesaian klaim, karena dibutuhkan suatu kepercayaan dan kejujuran antara kedua belah pihak. Tertanggung bila melalaikan kewajibannya maka perjanjian asuransi yang telah disepakati dapat dibatalkan dan pihak asuransi tidak dapat memberikan ganti rugi kepada tertanggung.



BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

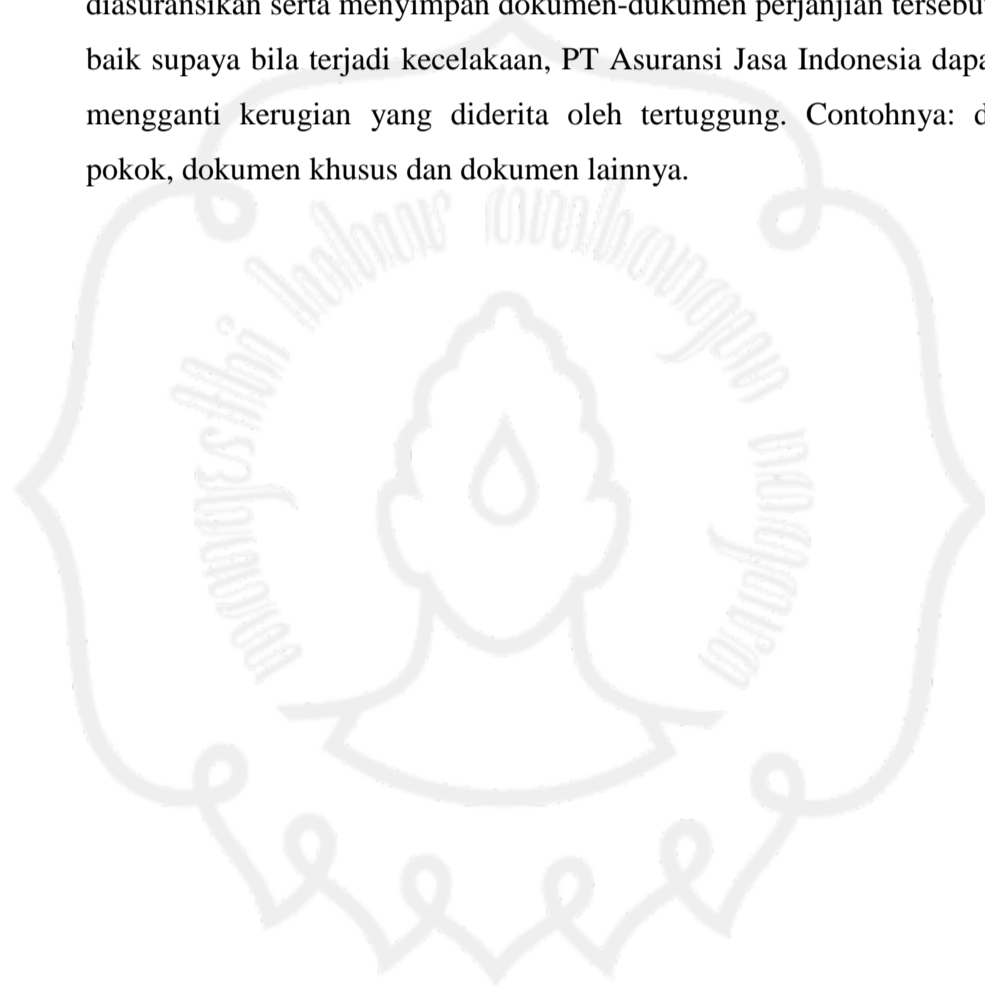
Uraian hasil penelitian dan pembahasan tentang tanggung jawab hukum PT. Asuransi Jasa Indonesia dalam penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut, dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Proses penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia, yaitu: laporan klaim bertanggung, penelitian klaim, laporan awal kerugian, survey pendahuluan, analisa pendahuluan, laporan kerugian sementara, *independent surveyor/loss adjuster/average adjuster*, dokumen pendukung klaim, pengajuan klaim ke kantor pusat, keputusan klaim, laporan penyelesaian klaim, *claim recovery*. Bentuk pertanggung jawaban yang diberikan oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia di dalam penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut adalah dengan memberikan ganti rugi kepada tertanggung sesuai dengan kesepakatan yang telah dicapai antara tertanggung dan penanggung yaitu PT. Asuransi Jasa Indonesia. Kondisi pertanggungan yang dipakai oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia untuk penyelesaian klaim asuransi pengangkutan di laut menggunakan kondisi standar *Lloyd's*, yaitu *Institute Cargo Clauses*. Kondisi standar *Lloyd's*, yaitu: *Full Cover* atau *Institute Cargo Clauses A (ICC. A 1/1/82)*, *Restricted Full Cover* atau *Institute Cargo Clauses B (ICC. B 1/1 82)*, *Stranding Cover* atau *Institute Cargo Clauses C (ICC. C 1/1/82)*. Umumnya dari ketiga kondisi standar *Lloyd's* diatas, PT. Asuransi Jasa Indonesia menggunakan atau memakai kondisi pertanggungan *Full Cover* atau *Institute Cargo Clauses A (ICC. A 1/1/82)*.
2. Kendala yang dihadapi PT. Asuransi Jasa Indonesia dalam melaksanakan tanggung jawab hukum penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang di laut, yaitu laporan klaim lebih dari 3 x 24 jam, besarnya dana yang dibutuhkan untuk *adjuster* dan *surveyor*, letak atau lokasi kerugian yang relative jauh, perbedaan fakta antara kondisi polis dengan keadaan sebenarnya, *Lack of Document*/kurangnya dokumen klaim dan dokumen pendukung, hilangnya barang pada saat kejadian, sehingga sulit menghitung kerugian.

B. Saran-saran

Penulis memberikan saran dalam rangka melaksanakan tanggung jawab hukum PT. Asuransi Jasa Indonesia sebagai berikut :

1. PT. Asuransi Jasa Indonesia perlu menggunakan cara-cara yang lebih efektif dan efisien dalam penyelesaian klaim dengan meningkatkan sumber daya manusia maupun teknologinya agar dalam menangani kasus-kasus di luar daerah maupun di luar negeri dapat diselesaikan dengan cepat dan tepat (efektif dan efisien). Contohnya: memanfaatkan teknologi informasi dan SDM yang handal.
2. Pemerintah melalui menteri perhubungan bekerja sama dengan PT. Asuransi Jasa Indonesia perlu menerapkan aturan kelayakan kapal secara ketat dan disiplin sehingga keselamatan penumpang, barang maupun kapal dapat terjamin. Contohnya: dengan memberi sertifikasi kelayakan kapal serta melarang kapal yang sudah tidak layak melaut serta yang tidak lolos sertifikasi.
3. Perusahaan yang bergerak dalam bidang pengangkutan barang melalui laut harus transparan dalam memberikan data-data mengenai barang yang akan diasuransikan serta menyimpan dokumen-dokumen perjanjian tersebut dengan baik supaya bila terjadi kecelakaan, PT Asuransi Jasa Indonesia dapat segera mengganti kerugian yang diderita oleh tertanggung. Contohnya: dokumen pokok, dokumen khusus dan dokumen lainnya.



DAFTAR PUSTAKA.

- Abdulkadir Muhammad. 2002. *Hukum Asuransi Indonesia*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.
- A. Hasymi Ali. 1995. *Pengantar Asuransi*. Jakarta : Bumi Aksara
- C.S.T. Kansil. 1996. *Hukum Perusahaan Indonesia*. Jakarta: PT. Pradnya Paramita.
- Djoko Prakoso. 2000. *Hukum Asuransi Indonesia*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Elisa Kartika Sari. 2005. *Hukum Dalam Ekonomi*. Jakarta : Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Emmy Pangaribuan Simanjuntak. 1980. *Hukum Pertanggung*. Yogyakarta : Seri Hukum Dagang Fakultas Hukum UGM.
- Gunanto. 2003. *Asuransi Kebakaran di Indonesia*. Jakarta : Logos Wacana Ilmu.
- HB. Sutopo. 2002. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bagian II. Surakarta : UNS Pres.
- Hasymi Ali. 2002. *Pengantar Asuransi*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Lexy J. Maleong. 1993. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya.
- Mashudi. 1998. *Hukum Asuransi*. Bandung : Mandar Maju.
- Novianto HP. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Surakarta: Beringin 55.
- Radiks Purba. 1995. *Memahami Asuransi di Indonesia*. Jakarta : PT. Pustaka Binaman Pressindo
- R. P. Suyono. 2005. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PPM.

Sri Rejeki Hartono. 1991. *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*. Semarang: Sinar Grafika.

Soerjono Soekanto. 1986. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press.

R. Subekti dan R. Tjitrosudibio. 1992. *Kitab Undang-undang Hukum Perdata*. Jakarta: Pradnya Paramita.

_____. 2000. *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*. Jakarta: Pradnya Paramita.

Undang-undang No. 2 tahun 1992, tentang Perusahaan Perasuransian.

<http://www.jasindo.co.id>

