

**RESIKO PERAHU BUATAN MASYARAKAT TANJUNGPINANG
BERDASARKAN
HUKUM PERASURANSIAN**

Wishnu Kurniawan¹

Candra Wira Jaya²

Abstract

Tanjungpinang wellknown as a Gurindam city is surround by the sea that make most of the people on this coastal area used a traditional boat (pompong) to conduct their daily activity but unfortunately they still don't have any insurance protections. This research describes clearly and carefully is there any way to register an insurance or making a risk transfer and how to register the insurance for the traditional boat in Tanjung Pinang.

This research used normative legal research by using case approach. Data used in form of primary data as supporting data and secondary data. Data were collected by interview and library research. Furthermore, the conclusions drawn from the research, and then elaborated descriptively.

This study showed that notwithstanding the boat which made by Tanjungpinang citizen can be registered to an insurance company but in the end it depend on insurance company itself whether considered the boats are insurable or not.

Keywords : Insurance, Tanjungpinang City, Pompong, Risk

A. Latar Belakang Masalah

Negara Kepulauan Indonesia membentang dari Sabang sampai Merauke yang dihubungkan oleh pulau-pulau yang dalam hal ini juga menjadi salah satu sebab bahwa transportasi laut sangat dibutuhkan oleh masyarakat-masyarakat Indonesia, dari jasa penyeberangan laut hingga ke arah matapencaharian sebagai pelaut semua yang dilakukan memerlukan sebuah benda yang bernama Kapal, selain daripada itu untuk mengurangi resiko, tentunya membutuhkan sebuah perusahaan asuransi yang

¹ Pengajar Fakultas Hukum Universitas Internasional Batam

² Mahasiswa Program Studi Ilmu Hukum Universitas Internasional Batam

dalam hal ini perusahaan asuransi adalah perusahaan yang bertindak sebagai penanggung resiko yang dalam menjalankan usahanya berhubungan langsung dengan tertanggung atau melalui pialang asuransi.³

Perusahaan asuransi dalam hal ini, dianggap perlu dalam hal pengalihan resiko-resiko yang diprediksi akan diterima oleh pemilik kapal atau perahu-perahu buatan masyarakat, jika kapal mengalami kerusakan lambung atau tubuh kapal (*hull*) dan atau kerusakan pada mesin (*machinery*), Apabila kalau kapal *total loss*, maka pemilik kapal mengalami kerugian total. Untuk kemungkinan timbulnya kerugian yang demikian dapat ditutup pertanggungan atas dasar *Hull & Machinery (H&M)* termasuk peralatan dan perlengkapan kapal (Pasal 593 Kitab Undangundang Hukum Dagang).⁴

Pendaftaran sangat penting artinya bagi para pihak, karena jika suatu kapal hendak dijadikan objek jaminan hutang maka kapal tersebut harus sudah terdaftar. Jika berat kapal 20 M³ (dua puluh Megakubik), Pengaturan mengenai pendaftaran kapal awalnya ada dalam Staatsblad 1933-48 kemudian diganti oleh UU pelayaran Tahun 1992, dan kini tahun 2008 telah diundangkan UU tentang Pelayaran yang baru menggantikan UU tersebut di atas (UU no.17/2008).

Pompong adalah alat transportasi laut yang biasa digunakan para penumpang yang hendak ke pelantar tepi pantai berjejer di sepanjang pelabuhan Sri Bintan Pura Kota Tanjungpinang. Ada sekitar 70 unit pompong yang beroperasi dari Tanjungpinang ke pelantar dan sebaliknya. Biasanya dalam sehari, pompong-pompong tersebut melakukan perjalanan dua kali.

Pembuatan perahu kecil atau yang biasanya disebut dengan Pompong di Tanjungpinang biasanya dirakit/dibuat sendiri oleh masyarakat daerah Tanjungpinang secara tradisional. Sayangnya pekerjaan tersebut tidak terlalu populer sebagaimana keterampilan membuat kapal phinisi oleh masyarakat Bulukumba akibatnya keterampilan tersebut hanya ditekuni oleh sebagian kecil masyarakat di pinggiran Bintan.

Perajin kapal pompong tradisional di Tanjungpinang tidak mengembangkan suatu teknik pembuatan kapal khusus sebagaimana masyarakat yang memiliki tradisi galangan kapal yang kuat seperti di Bulukumba atau Gresik. Dalam membuat pompong mereka tidak memiliki standar baku produksi tertentu mulai dari pengukuran sampai penyerahan kapal. Hal ini mengakibatkan perahu-perahu buatan masyarakat tersebut sulit untuk dialihkan risikonya kepada pihak ketiga atau perusahaan asuransi karena dinilai tidak memiliki standar baku produksi yang jelas.

³ A. Junaedy Ganie, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2011), Hlm 44

⁴ Radiks Purba, *Asuransi Angkutan Laut*, (Jakarta: PT. Rineka Cipta, 1998), Hlm 7

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut permasalahan dalam penelitian ini dapat dirumuskan:(1)Apakah perahu hasil buatan masyarakat (pompong) dapat diajukan pengalihan resiko terhadap pihak ketiga ditinjau dari Ketentuan Perundangan tentang Perasuransian;(2)Apa yang perlu dilakukan sehingga kapal pompong buatan masyarakat Tanjungpinang yang dapat diajukan pengalihan resiko.

B. Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan Penulis dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Dalam penelitian hukum normatif, data yang digunakan adalah data sekunder yang terdiri atas bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Bahan hukum primer terdiri dari Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Kitab Undangundang Hukum Dagang, Undang-undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, sedangkan bahan Sekunder berupa buku-buku ilmu hukum, Jurnal ilmu hukum, Internet dan bahan yang terkait dengan permasalahan yang dibahas, Hasil wawancara dari narasumber. Data tersebut dikumpulkan dengan teknik studi Pustaka (*Library Research*). Selanjutnya data yang berhasil dikumpulkan diolah dan dianalisis secara deskriptif-kualitatif.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan 1. Pengalihan Risiko Pompong Menurut Hukum Perasuransian

Perahu hasil buatan masyarakat (Pompong) merupakan suatu alat transportasi tradisional yang digunakan masyarakat pesisir di wilayah sekitar domisili produksi untuk melakukan berbagai kegiatan sehari-harinya seperti penyeberangan antar pulau, melakukan kegiatan penangkapan ikan dan mengangkut hasil lautnya. Sebagai sebuah benda ekonomis tentunya pompong tidak terlepas dari pelbagai macam risiko seperti kebakaran, hilang atau rusak. Salah satu cara untuk mereduksi biaya ketidakpastian(risiko) tersebut tersedia pilihan asuransi.

Wirjono Prodjodikoro memaknai asuransi sebagai suatu persetujuan dimana pihak yang menjamin berjanji kepada pihak yang dijamin, untuk menerima sejumlah uang premi sebagai pengganti kerugian, yang mungkin akan diderita oleh yang dijamin, karena akibat dari suatu peristiwa yang belum jelas.⁵ Sementara itu Tuti Rastuti melihat asuransi sebagai bentuk manajemen atau pengendalian risiko, dengan cara mengalihkan risiko (*transfer of risk*) atau membagi risiko (*distribution of risk*) dari pihak yang memiliki kemungkinan

⁵ Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*, (Jakarta; Intermasa, 1987) hlm 1.

menderita risiko kerugian kepada pihak lain (perusahaan asuransi), yang bersedia menanggung risiko tersebut. Pengalihan dan membagi risiko tersebut tentu saja didasari dengan aturan-aturan hukum dan prinsip-prinsip yang berlaku dalam perjanjian asuransi.⁶

Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian ini sebagian besar hanya mengatur aspek administratif kegiatan perasuransian seperti bagaimana pembentukan suatu perusahaan asuransi, seperti ruang lingkup usaha perasuransian, tata cara perizinan usaha perasuransian, serta penyelenggaraan usaha perasuransian. Dengan kata Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 lebih spesifik mengatur mengenai tata cara pengelolaan atau pembentukan suatu perusahaan asuransi. Adapun ketentuan hukum materiil mengenai hukum perasuransian masih didasarkan pada pengaturan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Menurut pasal 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, ketentuan umum perjanjian dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dapat berlaku pula dalam perjanjian asuransi sebagai sebuah perjanjian khusus. Para pihak tunduk pula pada beberapa ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Asas-asas yang terdapat dalam hukum perjanjian sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum perdata perlu diperhatikan, Adapun asas-asas yang lahir dari ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tersebut adalah sebagai berikut :a)Asas Konsensual; b)Asas Kebebasan Berkontrak; c)Asas Ketentuan Mengikat; d)Asas Kepercayaan;dan e)Asas Keseimbangan. f)Asas Iktikat Baik. Sebuah perjanjian asuransi terjadi apabila terpenuhinya syarat-syarat sah sebuah perjanjian sebagaimana diatur dalam pasal 1320 KUH Perdata yaitu:

- a. Adanya persetujuan kehendak;
- b. Kecapakan dan kewenang melakukan perbuatan hukum;
- c. Ada objek yang dipertanggungkan;
- d. Ada *causa* yang diperbolehkan;

Menurut Emy Pangaribuan Simanjuntak dalam buku Hukum Asuransi Indonesia, Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyiratkan sifat hubungan asuransi sebagai berikut:⁷

- a. Bahwa asuransi itu pada dasarnya adalah suatu perjanjian kerugian (*scadevergoeding* atau *idemniteitscontract*). Dalam hal ini jelas bahwa penanggung mengikat diri untuk mengganti kerugian karena pihak tertanggung menderita kerugian dan yang diganti itu adalah seimbang dengan kerugian yang sesungguhnya diderita (prinsip *indemnitiet*).

⁶ Tuti Rastuti, *Aspek Hukum Perjanjian Asuransi* (Yogyakarta: Pustaka Yustisia, 2011) Hlm 4-5. ⁷ Djoko Prakoso, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1997) Hlm. 24

- b. Bahwa asuransi itu adalah suatu perjanjian bersyarat artinya kewajiban mengganti rugi dari penanggung hanya dilaksanakan kalau peristiwa yang tertentu atas mana ditiadakan asuransi itu terjadi.

Perjanjian asuransi merupakan perjanjian khusus yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dengan sebutan polis asuransi. Sebagai perjanjian khusus, maka selain asas-asas hukum perjanjian pada umumnya, dalam perjanjian asuransi mengharuskan diterapkannya prinsip-prinsip perjanjian asuransi sebagai berikut :

- a. Kepentingan yang dapat diasuransikan (*Insurable Interest*);
- b. Iktikad Sangat Baik (*Utmost Good Faith*);
- c. Ganti Kerugian (*Principle of Indemnity*);
- d. Kontribusi;
- e. Subrogasi;

Sebagai sebuah kegiatan usaha, tidak semua risiko bisa diasuransikan. Asuransi hanya ditujukan untuk menerima pengalihan risiko murni (*pure risk*). Dari risiko murni tersebut hanya peristiwa yang memenuhi perhitungan bisnislah yang dapat diasuransikan (*insurable*). Untuk kepentingan asuransi tersebut, hendaklah jelas objek yang dipertanggungkan. Oleh sebab itu, dalam jenis asuransi kerugian biasanya objek yang dipertanggungkan adalah benda berwujud terdaftar.

Sebagai benda tidak bergerak, setiap kapal hendaklah didaftarkan. Kegiatan pendaftaran tersebut dimulai dengan pencatatan secara administratif dan pengukuran. Pengukuran Kapal adalah rangkaian kegiatan pengambilan data dari ukuran bagian-bagian kapal untuk mengetahui dan menentukan tonase kapal sesuai aturan atau sistem atau cara pengukuran yang berlaku. Khusus Kapal-kapal dengan isi kotor lebih dari 20 m³ (*Gross Tonnage. 7*), wajib diukur dan dikeluarkan surat-surat ukurnya, sesuai dengan cara pengukuran yang ditentukan. Terhadap kapal-kapal kurang dari 20 m³ (*Gross Tonnage. 7*), untuk mengetahui isi kotor sesungguhnya, perlu diukur akan tetapi tidak dikeluarkan surat ukur. Adapun untuk mengetahui isi kotornya cukup dicantumkan pada *Pas Kapal* yang diberikan.

Berdasarkan beberapa pendapat-pendapat diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa perjanjian asuransi tunduk pada pengaturan umum dalam Pasal 1320 dan 1338 (kebebasan berkontrak dan *Pacta Sun Servanda*) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Pasal 246 (pengertian asuransi), 249 (resiko tidak dijamin), 250 (*insurable intrest*), 251 (iktikad baik), 253 (*Indemnity*) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Suatu objek dapat diasuransikan sepanjang tidak melanggar ketentuan umum asuransi, jelas objek yang dipertanggungkan dan memenuhi perhitungan bisnis.

Dalam praktiknya kapal pompong tradisional di Tanjungpinang sangat sulit untuk diasuransikan antara lain karena legalitas kapal. Salah satu pembuat

kapal kayu bernama Abdul Rahman menyebutkan bahwa pembuatan kapal di Tanjungpinang sangat tergantung pada ketersediaan bahan baku kayu, yang berasal dari luar Tanjungpinang. Bahan baku seperti kayu Resek, Pulin, hingga kayu Jati sebagian besar dipasok dari Kalimantan, sehingga hal menyebabkan mahalnya biaya perakitan sebuah perahu/pompon. Ongkos produksi yang tinggi tersebut membuat perajin kapal cenderung untuk mengalihkan biaya yang seharusnya dapat dipergunakan untuk kegiatan pendaftaran dan pengurusan dokumen legaitas kapal kepada biaya produksi *an sich*.⁷

Rendahnya kesadaran hukum mengenai pentingnya pendaftaran kapal lazim terjadi di Tanjungpinang. Keengganan untuk mendaftarkan kapal terjadi baik untuk kapal dengan bobot dibawah 20 Meter kubik maupun diatas 20 Meter kubik. Padahal semestinya sesuai dengan ketentuan UndangUndang Hukum Dagang Pasal 314, apabila bobot suatu kapal melebihi ukuran 20 m³ maka pemiliknya diwajibkan untuk mendaftarkan objek kapal tersebut. Menurut Abdul Rahman dan rekan kerjanya Bisri, keengganan tersebut lebih dipengaruhi oleh pertimbangan biaya maupun belum dipahaminya manfaat yang dapat diperoleh dari kegiatan pendaftaran tersebut. Salah satu manfaat yang diperoleh dari pendaftaran kapal ialah sebagai bentuk penegasan atas legalitas kapal. Suatu objek kebendaan yang memiliki status legalitas yang jelas akan menekan risiko ketidakpastian sehingga dengan demikian calon penanggung asuransi dapat menentukan apakah objek yang kapal yang akan dipertanggungkan risikonya memenuhi perhitungan *insurable interest* atau tidak. Hal inilah yang kiranya menghambat upaya pengalihan risiko kapal pompong dalam praktik bisnis perasuransian.

Perajin kapal seperti Abdul Rahman dan Bisri menerangkan bahwa kapal-kapal kayu yang mereka buat untuk penduduk setempat biasanya tidak diasuransikan. Rendahnya asuransi perkapalan diantara masyarakat tradisional Tanjungpinang disebabkan beberapa alasan. Pertama, masih rendahnya edukasi dan pemahaman masyarakat mengenai manfaat dari kegiatan usaha asuransi perkapalan dalam menunjang aktifitas mereka.

2016

Kurangnya pengetahuan tersebut menyebabkan premi asuransi yang dikeluarkan dilihat sebagai beban biaya yang tidak bermanfaat. Selain itu, umumnya motif utama pembuatan kapal-kapal kayu kecil bukanlah berorientasi profit tetapi lebih sebatas penyaluran hobi memancing ataupun menangkap ikan dilaut sehingga disamping harus menanggung biaya melaut (biaya operasional kapal) yang cukup besar membuat mereka harus berfikir kembali untuk menambahnya dengan biaya premi asuransi yang juga cukup

⁷ Abdul Rahman dan Bisri, Wawancara Pribadi, Pembuat Kapal Kayu, Tanjungpinang, 25 Juni,

besar. Oleh sebab itu, mereka cenderung lebih memilih untuk menanggung risiko seperti rusaknya kapal dengan membayar sendiri tukang yang ahli dalam perbaikan kapal. Sementara itu, apabila kapal tenggelam atau hilang, maka mereka lebih memilih untuk membuat sebuah kapal baru daripada harus membayar premi asuransi.⁸

Pelaku industri kapal kayu pernah beberapa kali mengurus dokumen kelengkapan kapal namun dalam praktiknya tidak sembarang kapal yang dapat dikeluarkan surat-suratnya. Selain itu menurut Abdul Rahman, biaya yang dikeluarkan untuk mengurus dokumen-dokumen tersebut tidak pula sebanding dengan manfaat yang akan diperoleh sehingga pemilik kapal kayu atau pompong lebih memilih untuk mengabaikan kewajiban melengkapi dokumen legalitas kapal. Tidak adanya dokumen legalitas kapal inilah hal yang menjadi pertimbangan perusahaan asuransi untuk tidak menerima pertanggungan risiko kapal kayu.

Disamping masalah dokumen legalitas kapal dan biaya pengurusan dokumen yang dianggap mahal ada pertimbangan bisnis lain yang menghambat kegiatan penanggungan kapal kayu masuk dalam kualifikasi *insurable interest*. Menurut Fransiscus Banjarnabor, PT. Asuransi Sinar Mas tidak menerima pengajuan asuransi baik untuk kapal kayu berukuran kecil maupun berukuran besar, karena menurutnya dalam menilai sebuah objek asuransi tidak hanya melihat legalitas objek yang diasuransikan tetapi juga mempertimbangkan resiko-resiko yang dapat terjadi dikemudian hari. Dalam penilainnya, kapal-kapal kayu buatan masyarakat memiliki resiko yang cukup tinggi sehingga PT. Asuransi Sinar Mas tidak bersedia menanggung asuransi kerugian bagi kapal-kapal kayu. Kapal-kapal kayu tersebut memiliki resiko yang cukup tinggi karena lebih mudah hancur, baik karena bahannya maupun faktor eksternal seperti kondisi cuaca yang ekstrem. Oleh sebab itu PT. Asuransi Sinar Mas memutuskan untuk tidak mengeluarkan skema asuransi bagi kapal-kapal kayu buatan masyarakat.⁹

Dalam praktiknya asuransi perkapalan ditujukan untuk menerima pengalihan risiko-risiko pelayaran seperti kerusakan atau kerugian pada kapal akibat bahaya-bahaya dilaut (*perils of the seas*) seperti cuaca buruk, tabrakan, kandas, terdampar, tenggelam, tabrakan, serta menjamin risiko kebakaran, ledakan, pembajakan (*piracy*), pembuangan barang ke laut (*jettison*), tabrakan, kelalalaian nahkoda atau *crew*, dan sebagainya. Selain itu asuransi kapal juga dapat menjamin tanggung jawab pihak ketiga akibat tabrakan kapal (*collision liability*) dan menjamin juga kontribusi kerugian umum (*general average*). Terdapat dua jenis jaminan asuransi yaitu dalam skema *Total loss* dan *Partial*

⁸ Abdul Rahman dan Bisri, Wawancara Pribadi, Pembuat Kapal Kayu, Tanjungpinang, 25 Juni, 2016

⁹ Fransiscus Banjarnabor, Wawancara Pribadi, *Branch Manager* PT. Asuransi Sinar Mas, Tanjungpinang, 26 Juni, 2016

loss. Menurut Fransiscus Banjarnabor saat ini hampir tidak ada lagi pemilik kapal yang mau mengasuransikan kapalnya dengan jskema *Partial Loss* dan *Total Loss*. Umumnya konsumen asuransi saat ini lebih memilih *All Risk* karena lebih menguntungkan bagi pemilik kapal.

Berdasarkan uraian diatas, nerdasarkan ketentuan perundangan, objek Kapal Pompong sebenarnya dapat diasuransikan, namun sayangnya perusahaan asuransi enggan menanggung resiko-resiko pada kapal kayu yang tergolong tinggi. Disamping masalah penilaian dari segi *insurable interest*, perajin kapal atau perahu kayu Tanjungpinang pun tidak beranggapan bahwa asuransi kapal tersebut dibutuhkan. Dengan kesederhanaan pola hidup dan cara berfikir mereka, tidak ada suatu pemahaman mengenai manfaat dari mengalihkan risiko. Pemahaman tradisional tersebut menyebabkan masyarakat hanya melihat asuransi sebagai beban yang justru memberatkan. Oleh sebab itu daripada harus membayar uang premi, mereka lebih memilih memanfaatkan dana tersebut untuk membeli bahan bakar atau biaya operasional lainnya. Apabila risiko yang seharusnya dapat diperalihkan itu terjadi seperti rusak atau hancurnya kapal mereka lebih memilih untuk memperbaiki sendiri ataupun membuat ulang kapal tersebut.

2. Pengalihan Risiko Kapal Pompong Buatan Masyarakat Tanjungpinang.

Menurut Radiks Purba Pertanggungan yang diperlukan oleh pemilik kapal (Pengangkut) dalam kegiatannya mengoperasikan kapal maupun sebagai alat pengangkut muatan adalah asuransi sebagai berikut :(1).*Hull Insurance*, termasuk mesin, *ketel*, semua perlengkapan peralatan kapal sehingga disebut juga *Hull and Machinery (H & M) insurance*. (2). *Increased value insurance* atau *Disbursement insurance*. (3)*Freight insurance*. Undang-Undang tidak menentukan standarisasi jenis-jenis asuransi yang baku, ataupun yang harus ada, namun berdasarkan pendapat-pendapat ahli yang menyatakan bahwa umumnya jenis-jenis asuransi perkapalan tergolong menjadi tiga jenis seperti yang telah dibahas pada diatas sebelumnya.

Selain itu juga menjamin tanggung jawab kepada pihak ketiga akibat tabrakan kapal (*collision liability*) dan menjamin juga kontribusi kerugian umum (*general average*). Terdapat dua jenis jaminan asuransi diantaranya adalah : (1). *Total loss*; (2). *Partial loss*. Undang-Undang tidak terlalu spesifik dalam menjelaskan *Total Loss* dan *Partial loss* namun dalam dua jenis jaminan asuransi tersebut dapat ditemukan didalam prinsip-prinsip dasar asuransi.

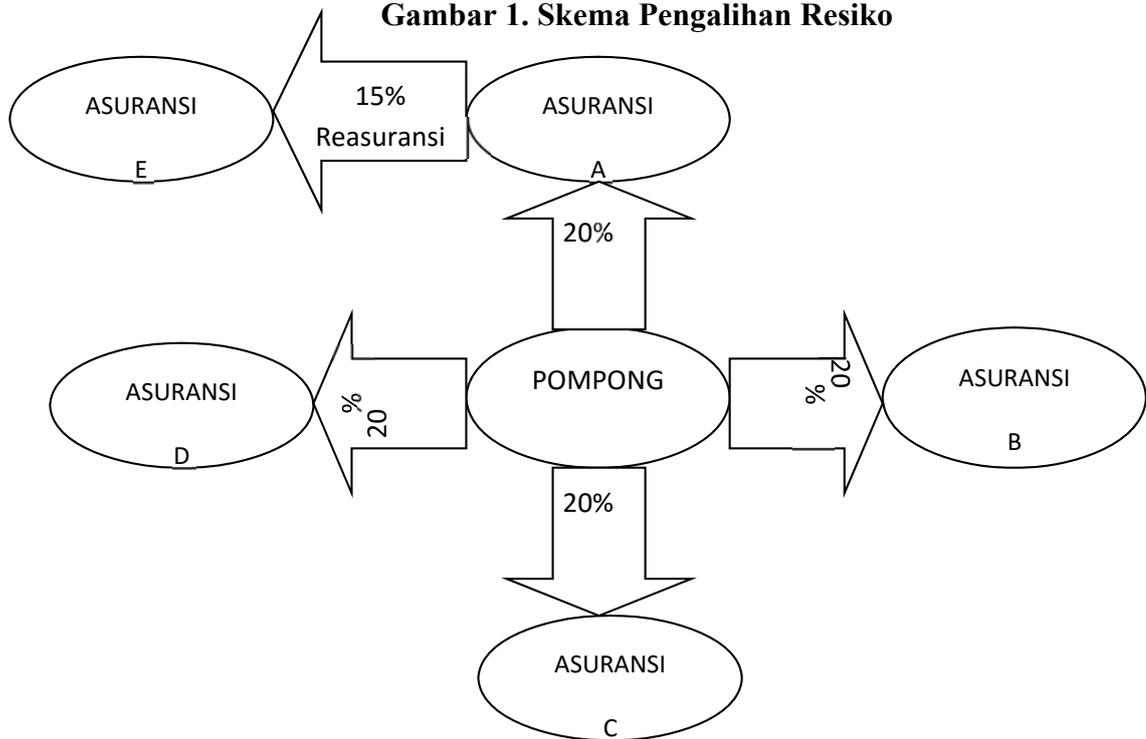
Pengalihan resiko terhadap kapal pompong yang telah dibuat oleh Masyarakat Tanjungpinang selain daripada alasan-alasan yang telah disebutkan diantara lainnya :

- a. Kelengkapan Dokumen yang tidak lengkap.
- b. Premi yang cukup besar.

c. Resiko yang cukup besar.

Seperti telah dibahas pada Sub A bahwa sebenarnya perahu kayu (pompong) buatan masyarakat Tanjungpinang dapat diasuransikan selama memenuhi asas-asas perasuransian. Dalam praktiknya asuransi perkapalan tersebut sulit teralisasi tidak hanya karena keengganan dari perusahaan asuransi tetapi juga masyarakat untuk membayar premi yang sedemikian besar bagi kapal kayu milik mereka. Berkaitan dengan resiko-resiko yang besar dalam mengasuransikan kapal kayu (pompong) ternyata masih terdapat cara untuk mengasuransikan kapal kayu (pompong) buatan masyarakat. Menurut Fransiscus Banjarnabor selaku *Branch Manager* PT. Sinar Mas kantor cabang Tanjungpinang, kemudian tidak semua perusahaan asuransi menolak untuk menanggung asuransi kapal atau perahu kayu buatan masyarakat. Beberapa perusahaan asuransi bersedia menerima asuransi kapal atau perahu kayu (pompong) dengan menggunakan teknik yang sedikit berbeda daripada biasanya. Melalui pendekatan khusus tersebut, asuransi kapal dilakukan dengan skema tanggung renteng melalui pengikatan polis asuransi kepada beberapa perusahaan asuransi sehingga resiko tersebut terbagi kepada beberapa perusahaan asuransi.

Gambar 1. Skema Pengalihan Resiko



Berdasarkan skema di atas sebuah Pompong dapat diasuransikan kepada beberapa perusahaan asuransi dengan menentukan kontribusi pembagian resiko bagi masing-masing perusahaan. Selanjutnya perusahaan asuransi tersebut

dapat membagi kembali risikonya dengan skema Reasuransi. Melalui perjanjian reasuransi, perusahaan asuransi dapat mengalihkan resiko-resiko yang mereka perkirakan akan memberatkan dirinya seandainya klausul *ivenement* yang diperjanjikan terjadi.

Skema tersebut sudah dipraktikkan PT. Sinar Mas pada tahun 2014 hingga tahun 2016 yang menanggung sebuah perahu pompong sebagai objek asuransi. Dengan kata lain skema sebagaimana diuraikan diatas (gambar 1) memang sudah diterapkan pada Perusahaan Asuransi PT. Sinar Mas. Sekalipun masih cukup jarang namun hal tersebut diharapkan dapat menjadi *role module* (contoh) bagi perusahaan-perusahaan asuransi lainnya untuk ikut menerapkan cara seperti yang telah digambarkan diatas (gambar 1). Praktik sebenarnya cukup lazim diterapkan pada asuransi *Hull and Machinery Insurance* (H & M). Meskipun dapat diasuransikan, Fransiscus Banjarnabor tidak banyak perusahaan asuransi yang mau menggunakan cara seperti itu, sangat minim sekali perusahaan asuransi yang mau menggunakannya kecuali dalam kondisi khusus yang menurut penilaian perusahaan asuransi objek tersebut memang dapat diasuransikan.

Namun Menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran khususnya pada pasal 41 disebutkan:¹⁰ “(1) *Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:*

- a. *kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;*
 - b. *musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;*
 - c. *keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau*
 - d. *kerugian pihak ketiga.*
- (2) *Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.*
- (3) *Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan.”*

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, mewajibkan pemilik kapal untuk mengasuransikan kapalnya. Dalam praktiknya perintah undang-undang ini sulit direalisasikan dan dipatuhi baik oleh pemilik kapal pompong itu sendiri maupun perhatian dari perusahaan

¹⁰ Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

asuransi. Menurut Fransiscus Banjarnabor, PT. Asuransi Sinar Mas tidak melanggar ketentuan Undang-Undang Pelayaran yang mewajibkan seluruh kapal untuk mengasuransikan objeknya kepada pihak asuransi, karena meskipun PT. Asuransi Sinar Mas tidak bersedia menanggung risiko asuransi kapal atau perahu kayu, namun mereka tetap menyediakan skema asuransi penarikan badan kapal yang tenggelam di dasar laut (evakuasi bangkai kapal di dasar laut). Skema asuransi tersebut telah sesuai dengan perintah Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 tahun 2008 dan *Protection and Indemnity Club* (P & I) mengingat tenggelamnya sebuah kapal didasar laut pastinya akan merusak biota dan ekosistem laut. Oleh sebab itu bangkai kapal wajib dievakuasi ke darat. Skema asuransi semacam ini dibebani dengan premi yang cukup besar karena kegiatan pengevakuasian jelas memakan biaya yang tidak murah.¹¹ Menurut Fransiscus Banjarnabor premi yang akan dikenakan jelas pasti akan lebih tinggi antara pengasuransian kapal dan pengasuransian evakuasi rangka kapal pada dasar laut, karena beban operasional yang begitu besar mengakibatkan beban premi pengasuransian evakuasi rangka kapal cukup besar dibandingkan pengasuransian kapal.

Beban premi terhadap risiko hancurnya kapal saja sudah dirasakan sedemikian berat bagi pemilik kapal, apalagi bila diharuskan untuk menanggung beban premi asuransi pengangkatan bangkai kapal didasar laut. Oleh sebab itu sudah seharusnya pemerintah Republik Indonesia membuat terobosan baru dengan menawarkan skema subsidi silang oBadan Usaha Milik Negara (BUMN) khusus dalam bidang asuransi kapal kepada masyarakat-masyarakat golongan kebawah. Selain sebagai perwujudan pemerataan keadilan, secara tidak langsung pemerintah juga mengedukasi masyarakat untuk membiasakan diri untuk membagi risiko.

D. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan tersebut dapat disimpulkan hal sebagai berikut:

1. Perahu kayu (pompong) adalah merupakan benda yang menurut Undang-Undang adalah suatu objek yang dapat diasuransikan. Dalam praktiknya asuransi terhadap kapal kayu tersebut menghadapi beberapa kendala yaitu : (a) Tidak adanya legalitas ; (b) Premi yang cukup besar; (c)Resiko yang cukup besar. Atas pertimbangan tersebut perusahaan asuransi cenderung tidak menerima perahu kayu (pompong) sebagai objek asuransi sementara pemilik kapal cenderung keberatan terhadap beban premi yang tinggi.

¹¹ Fransiscus Banjarnabor, Wawancara Pribadi, *Branch Manager* PT. Asuransi Sinar Mas, Tanjungpinang, 26 Juni, 2016

2. Perahu kayu (pompong) buatan masyarakat Tanjungpinang dapat diasuransikan dengan skema khusus yaitu dengan membagi resiko kapal kepada beberapa perusahaan asuransi sehingga apabila *ivenement* yang diperjanjikan terjadi, konsorsium asuransi tersebut bertanggungjawab secara tanggung renteng.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Ganie Junaedy A, 2011. *Hukum Asuransi Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika.
Purba Radiks, 1998. *Asuransi Angkutan Laut*, Jakarta: PT. Rineka Cipta.
Prodjodikoro Wirjono, 1987. *Hukum Asuransi di Indonesia*, Jakarta: Intermasa.
Rastuti Tuti, 2011. *Aspek Hukum Perjanjian Asuransi*, Yogyakarta: Pustaka Yustisia.

Prakoso Djoko, 1997. *Hukum Asuransi Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta.

Undang-Undang

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Wawancara

Hasil wawancara dengan Abdul Rahman dan Bisri, Pembuat Kapal Kayu, Tanjungpinang, pada tanggal 25 Juni 2016.

Hasil wawancara dengan Fransiscus Banjarnabor, *Branch Manager* PT. Asuransi Sinar Mas, Tanjungpinang, pada tanggal 26 Juni 2016.