

Jurist-Diction

Volume 3 No. 5, September 2020

Hukum Aspek Pengiriman Barang oleh Perusahaan Jasa Ekspedisi dan Cargo melalui Pengangkutan Laut

Fadhly Wicaksono

fadhlywicaksono72@gmail.com

Universitas Airlangga

How to cite:

Fadhly Wicaksono, 'Hukum Aspek Pengiriman Barang oleh Perusahaan Jasa Ekspedisi dan Cargo melalui Pengangkutan Laut' (2020) Vol. 3 No. 5 Jurist-Diction.

Histori artikel:

Submit 10 Juli 2020;
Diterima 14 Agustus 2020;
Diterbitkan 1 September 2020.

DOI:

10.20473/jd.v3i5.21974

**Abstrak**

Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut atau memindahkan penumpang atau barang, pengiriman barang oleh Jasa Ekspedisi (*forwading*) melalui pengangkutan laut menimbulkan hubungan hukum yang bersifat kontraktual dan hubungan yang bersifat pelaku usaha dengan konsumen antara *forwading* dengan dengan pemilik barang. *Forwading* berkewajiban untuk memastikan barang yang dikirim melalui pengangkutan laut sampai di tujuan yang sesuai, tepat waktu dan barang tidak mengalami kerusakan. Dalam hal barang yang dikirim tidak sesuai dengan tempat tujuan dan/atau terlambat dan/atau mengalami kerusakan barang maka *forwading* bertanggung jawab untuk melakukan penggantian kerugian kepada pemilik barang. Oleh karena itu, guna meminimalisir kerugian *forwading* terhadap penggantian kerugian tersebut, maka *forwading* dapat menutup barang-brang yang dikirim dengan asuransi. Adapun bentuk asuransinya adalah asuransi muatan kapal laut (*marine cargo insurance*) dengan cakupan resiko yang menyesuaikan dengan jenis barang yang akan dikirim meliputi TLO (*Total Loss Only, Institute Cargo Clause A (ICC A), Institute Cargo Clause B (ICC B)*) dan/atau *Institute Cargo Clause C (ICC C)*.

Kata Kunci: Asuransi; *Forwading*; Pengangkutan Barang.

Pendahuluan

Keadaan geografis Indonesia terdiri dari gugusan pulau besar dan pulau-pulau kecil dan sepertiganya terdiri dari lautan. Konsekuensinya, pengangkutan menjadi hal yang sangat vital guna menunjang penyelenggaraan kehidupan berbangsa dan bernegara.¹ Hal tersebut dikarenakan pengangkutan sebagai perpindahan orang, barang dan jasa antar daerah. Secara faktual, peran vital pengangkutan juga memiliki tujuan untuk menunjang sektor pembangunan, keselarasan kehidupan kota dengan desa serta pengembangan ilmu dan teknologi.²

¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat Laut dan Udara* (PT. Citra Aditya Bakti 1991).[1].

² *ibid.*[2].

Beranjak dari konsep wawasan nusantara tersebut maka pengangkutan menjadi hal yang sangat vital guna menunjang penyelenggaraan kehidupan berbangsa dan bernegara.³ Hal tersebut dikarenakan pengangkutan sebagai perpindahan barang dan jasa antar daerah. Peran vital pengangkutan juga memiliki tujuan untuk menunjang sektor pembangunan, keselarasan kehidupan kota dengan desa serta pengembangan ilmu dan teknologi.⁴ Adapun pengangkutan yang dimaksud adalah meliputi pengangkutan darat, pengangkutan perairan/laut dan pengangkutan udara, dari ketiga jenis pengangkutan tersebut di atas maka pengangkutan laut memiliki tingkat keekonomisan dalam peredaran barang dan/atau jasa antar pulau. Hal tersebut dikarenakan jumlah pengangkutan melalui laut dapat membawa jumlah barang yang lebih banyak dan lebih berat dibandingkan dengan pengangkutan udara. Selain itu, biaya pengangkutan laut relatif lebih murah dibandingkan dengan angkutan udara meskipun pengangkutan udara relatif lebih cepat.

Secara faktual, pengangkutan laut merupakan suatu kegiatan yang selalu berkembang dan semakin dibutuhkan. Hal tersebut tidak hanya dapat dilihat dari jumlah armada, rute dan jumlah peredaran barang melalui pengangkutan laut melainkan juga dapat dilihat dengan pertumbuhan sektor penunjang pengangkutan laut seperti ekspedisi muatan kapal laut atau disingkat EMKL. Mengacu kepada data Dinas Perhubungan pada tahun 2015, jumlah EMKL telah mencapai 1.816.⁵

Mengingat semakin berkembangnya pengangkutan laut maka kapal sebagai moda transportasi pengangkutan laut perlu memperoleh perhatian serius. Perhatian tersebut meliputi upaya pencegahan terjadinya kecelakaan dan upaya pemulihan atas kecelakaan laut. Hal tersebut dikarenakan kapal sebagai sarana pengangkutan barang maupun orang, dalam setiap pengangkutan kapal bahaya dan risiko dalam laut tidak dapat di prediksi secara akurat. Sehingga memerlukan sejumlah instrumen hukum yang mengatur tentang kelengkapan fasilitas pelayaran, keselamatan

³ Wiwoho Soedjiono, *Sarana-Sarana Penunjang Pengangkutan Laut, Aid To Navigation* (Bina Aksara 1983).[1].

⁴ *ibid.*[2].

⁵ Menteri Perhubungan Republik Indonesia, *Statistik Perhubungan, Buku I 2015* (Dinas Perhubungan 2015).[40].

pelayaran dan seterusnya. Namun yang tak kalah penting ialah instrumen hukum yang mengatur tentang upaya pemulihan yakni pengurangan risiko terhadap insiden kecelakaan laut.

Pengalihan risiko terhadap kecelakaan laut merupakan bagian dari hukum pertanggung jawaban atau asuransi.⁶ Terhadap kerugian kecelakaan laut dapat dikurangi atau diperingan bahkan ditanggung oleh pihak lain dengan syarat diperjanjikan sebelumnya. Adapun perjanjian yang dimaksud adalah berupa perjanjian pertanggung jawaban. Dengan demikian pertanggung jawaban itu mempunyai tujuan utama ialah mengalihkan segala risiko yang ditimbulkan peristiwa-peristiwa yang tidak diharapkan terjadinya itu kepada orang lain yang mengambil risiko untuk mengganti kerugian.⁷

Pengalihan risiko dalam pengangkutan laut merupakan hal yang umum dijumpai dalam pengangkutan barang dengan moda transportasi kapal. Hal tersebut dapat dilihat dari pesatnya perkembangan asuransi di bidang pengangkutan laut seperti asuransi kerangka kapal, asuransi tentang muatan kapal dan seterusnya. Lebih lanjut pengalihan risiko dikategorikan sebagai asuransi kerugian, dimana penanggung akan membayarkan ganti rugi kepada tertanggung sesuai dengan jumlah kerugian yang diderita oleh Tertanggung.⁸

Secara normatif, pertanggung jawaban atau asuransi yang berkaitan dengan pengangkutan laut sama dengan asuransi pada umumnya. Hal tersebut dikarenakan sebagian besar ketentuan-ketentuan pada asuransi umum juga berlaku pada asuransi pengangkutan laut, hanya saja terdapat beberapa ketentuan khusus yang tidak ditemukan pada asuransi umum lainnya.⁹ Dengan demikian maka asuransi bukanlah suatu yang diwajibkan oleh undang-undang melainkan suatu pilihan hukum bagi para pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan laut.

⁶ Emmy Pangaribuan Simanjuntak *.Hukum Pertanggung jawaban, Pokok-Pokok Pertanggung jawaban, Kebakaran dan Jiwa* (Universitas Gajah Mada 1975).[7].

⁷ *ibid.*[5].

⁸ Radiks Purba. *Memahami Asuransi di Indonesia* (Pustaka Binama Gresindo 1992).[41].

⁹ G Kartasapotera & Dannie R. *Segi-Segi Hukum Dalam Masalah Charter Kapal dan Asuransi Laut.* (Armico 1982).[57].

Menelaah pengertian perjanjian pengangkutan laut maka tidak dapat dipisahkan dari pengertian pengangkut itu sendiri. Pasal 466 *Wetboek Van Koophandel* telah mendefinisikan pengangkut sebagai orang yang mengikatkan diri untuk melakukan pengangkutan untuk menyeberangi laut. Makna dari mengikatkan diri tersebut ialah mengikatkan diri atas dasar suatu perjanjian.¹⁰ Dengan demikian, perjanjian pengangkutan laut dapat dipahami sebagai suatu perjanjian yang menimbulkan kewajiban bagi pengangkut untuk melakukan pengangkutan barang dari pelabuhan yang satu ke pelabuhan yang lain dan terhadap terlaksananya pengangkutan tersebut si pengangkut memperoleh upah.¹¹

Dari pengertian perjanjian pengangkutan tersebut di atas, maka dapat dipahami bahwa terdapat dua pihak yang saling mengikatkan diri. Kedua pihak yang dimaksud adalah pengangkut dan pihak pengirim barang. Dalam praktiknya, perjanjian pengangkutan laut dikonkritisasi dalam bentuk berbagai penyelenggaraan pengangkutan laut seperti pengangkutan berdasarkan atas charter kapal, pengangkutan berdasarkan jurusan tetap dan seterusnya. Namun yang paling populer dewasa ini ialah perjanjian pengangkutan yang didasarkan pada praktek jasa pengiriman barang melalui kapal laut atau biasa disebut dengan ekspedisi untuk jumlah pengiriman barang yang berskala kecil dan jasa cargo untuk barang yang berskala besar.

Dalam pengiriman barang melalui kapal laut dikenal istilah asuransi muatan kapal laut (*marine cargo insurance*). Asuransi jenis ini bertujuan untuk melindungi pemilik barang terhadap kemungkinan bahaya atau risiko yang menimpa muatan kapal.¹² Risiko-risiko yang dimaksud adalah segala jenis risiko yang berasal dari bahaya maritim (*maritim perils*). Risiko tersebut dikategorikan menjadi risiko yang berasal dari laut (*perils of the sea*) mencakup angin topan, gelombang tinggi dan seterusnya serta bahaya di laut (*perils on the sea*) mencakup tabrakan kapal, kebakaran di kapal dan seterusnya¹³

¹⁰ Wiwoho Soedjiono, *Op.Cit.*[1].

¹¹ *ibid.*[5].

¹² Radiks Purba, *Op.Cit.*[143].

¹³ *ibid.*[140].

Disamping bahaya maritim (*maritim perils*) sebagaimana tersebut di atas, risiko terhadap muatan kapal juga didapati dari bahaya-bahaya yang bersifat non maritim. Reskiko tersebut berupa risiko yang dihadapi oleh kapal akibat adanya faktor-faktor di luar laut yang berdampak langsung terhadap laut seperti adanya peperangan, perampasan oleh bajak laut, pengemboman dan lain sebagainya. Meskipun bahaya-bahaya yang bersifat non maritim tidak dijamin dalam asuransi laut (*marine insurance*) akan tetapi dapat juga ditutup dengan asuransi dengan persyaratan diperjanjikan terlebih dahulu.¹⁴

Sementara itu terkait dengan objek yang ditanggung dalam *marine insurance* adalah berupa barang-barang (*goods*) dan barang-barang dagangan (*merchandise*). Barang-barang tersebut mencakup dalam kegiatan ekspor atau barang yang diperdagangkandalam negeri. Dalam artian barang-barang yang objek pertanggung *marine insurance* meliputi barang-barang yang diangkut dari/ ke luar negeri (pengangkutan samudera) atau diangkut antar pelabuhan di dalam negeri (pengangkutan *interinsuler*).¹⁵

Pengaturan *marine cargo insurance* diatur dalam ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang dibuat dalam klausul perjanjian pertanggung. Ketentuan-ketentuan tersebut meliputi ketentuan terkait dengan navigasi, *warranty*, pengakhiran jaminan, risiko-risiko yang dijamin, tanggung jawab dalam tabrakan, syarat *sistership*, pemberitahuan klaiim dan seterusnya. Sebagian dari ketentuan-ketentuan tersebut didasarkan atas kesepakatan antara penanggung dan tertanggung yang dituangkan dalam bentuk polis aruransi.

Asuransi muatan kapal laut atau *marine cargo insurance* merupakan hal yang sangat penting dalam keberlangsungan praktik jasa jasa pengiriman barang melalui kapal laut (baik ekspedisi maupun cargo). Namun dalam berbagai praktik diketahui bahwa tidak semua perusahaan jasa ekspedisi dan kargo melakukan penutupan asuransi terhadap barang-barang yang dilakukan pengiriman. Hal tersebut dapat dilihat dalam kasus terbakarnya KM Satya Kencana IX pada Hari Sabtu Tanggal

¹⁴ *ibid.*[141].

¹⁵ *ibid.*[143].

4 Agustus 2018.¹⁶ Atas insiden tersebut, PT Lintas Jawa Group selaku perusahaan yang bergerak di ekspedisi dan kargo mengalami kerugian mencapai Rp9 Milyar dikarenakan truk beserta muatan (yang akan dikirim) terbakar bersama KM Satya Kencana IX tidak ditanggung oleh Asuransi.¹⁷

Beranjak dari insiden terbakarnya KM Satya Kencana IX, maka diketahui bahwa tidak semua perusahaan ekspedis maupun kargo memiliki perusahaan pelayaran (kapal laut) sendiri, melainkan menjalin kerjasama dengan perusahaan pelayaran lainnya. Konsekuensinya, pegirim barang hanya memiliki hubungan hukum (perjanjian pengangkutan) dengan perusahaan jasa ekspedisi dan cargo. Sementara itu, perusahaan jasa ekspedisi dan cargo juga memiliki perjanjian pengangkutan dengan perusahaan pelayaran.

Menilik hubungan hukum antara pengirim barang, perusahaan jasa ekspedisid dan cargo serta perusahaan pelayaran tersebut di atas maka diperlukan telah lebih lanjut terkait dengan penutupan asuransi atas objek pengiriman (barang-barang yang dikirim). Tatkala terjadinya bahaya maritim dan *non* maritim yang menyebabkan keterlambatan pengiriman barang, kerusakan barang, hilangnya barang bahkan sampai musnahnya barang yang dikirim maka memberikan keadilan dan kepastian hukum bagi para pihak.

Metode Penelitian

Penelitian Hukum berbentuk skripsi ini dikwalifikasikan kedalam tipe penelitian hukum atau *legal research*. Penelitian hukum yang akan dilakukan bertujuan untuk menghasilkan argumentasi hukum, teori hukum atau konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan isu hukum yang telah dirumuskan.¹⁸

¹⁶ Aryo Putranto, 'KM Satya Kencana IX Terbakar, 250 Penumpang Dievakuasi' (CNN Indonesia, 2018) <www.cnnindonesia.com/nasional/20180804144316-20-319491/km-satya-kencana-ix-terbakar-250-penumpang-dievakuasi>, diakses tanggal 25 Oktober 2018.

¹⁷ Redaksi WE Online, 'Pengiriman Menurun Pasca Terbakarnya Kapal' (Warta Ekonomi, 2018) <www.wartaekonomi.co.id/read190774/pengiriman-barang-menurun-pasca-terbakarnya-kapal.html>, diakses tanggal 25 Oktober 2018.

¹⁸ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum, Edisi Revisi* (Kencana 2005).[50].

Berdasarkan pengertian perjanjian ekspedisi yang telah dikemukakan di atas, maka dapat dikemukakan unsur- unsur dari suatu perjanjian ekspedisi yakni:

1. Para Pihak yang terlibat dalam perjanjian, yakni ekspediter sebagai pihak yang mencarikan pengangkut dan si pengirim sebagai pemilik barang;
2. Persetujuan dari para pihak, yakni kesepakatan perusahaan jasa ekspedisi dan pengirim barang untuk mencarikan pengangkut dalam rangka pengiriman barang;
3. Saling memiliki tujuan satu sama lainnya, Pengirim bertujuan agar barangnya tercapai sedangkan bagi ekspediter adalah memperoleh keuntungan yang dibayar oleh pengirim agar perusahaannya dikenal oleh masyarakat luas;
4. Ada prestasi yang dilaksanakan yakni Kewajiban ekspediter berupa mencarikan pengangkut yang baik bagi pengirim dan melaksanakan segala urusan pengiriman barang. Sedangkan Hak ekspediter adalah menerima provisi dari pengirim. Kewajiban pengirim adalah membayar provisi kepada ekspediter dan berhak mendapatkan angkutan yang baik untuk barang-barangnya. Sehingga pengiriman tersebut berjalan lancar;
5. Tidak mengharuskan tertulis atau dapat dilakukan dengan lisan berdasarkan kesepakatan para pihak.

Membahas mengenai tanggung jawab Perusahaan jasa ekspedisi, maka harus memahami terlebih dahulu definisi serta pengertian dari pengangkutan barang tersebut. Pengertian pengangkutan tidak diatur secara spesifikasi dalam KUHD, tetapi dalam hal ini Abdul Kadir Muhammad memberikan pengertian pengangkutan adalah suatu “proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ketempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkut ke tempat yang ditentukan”.¹⁹ Berdasarkan hal tersebut, maka dapat disimpulkan definisi pengangkutan meliputi aspek-aspek sebagai berikut:

1. Pelaku yaitu orang yang melakukan pengangkutan berupa badan usaha seperti perusahaan pengangkutan;
2. Alat pengangkutan yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan seperti kendaraan bermotor, kapal laut dan lain-lain;
3. Barang yaitu muatan yang diangkut. Barang perdagangan yang sah menurut Undang-Undang;
4. Perbuatan yaitu kegiatan pengangkutan barang atau orang sejak pemuatan sampai penurunan ditempat tujuan;
5. Fungsi pengangkutan meningkatkan kegunaan dan nilai barang;

¹⁹ Abdul Kadir Muhammad, *Op.Cit.*[19].

6. Tujuan pengangkutan yaitu sampai ditempat tujuan yang ditentukan dengan selamat.²⁰

Sementara itu tanggung gugat atas perbuatan melanggar hukum adalah tanggung gugat yang didasarkan pada ketentuan Pasal 1365 *Burgelijk Wetboek* yang berbunyi:

“Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”.

Lebih lanjut Rosa Agustina menjelaskan bahwa dalam menentukan suatu perbuatan dapat dikualifisir sebagai melawan hukum, diperlukan 4 syarat:

1. Bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku;
2. Bertentangan dengan hak subjektif orang lain;
3. Bertentangan dengan kesusilaan;
4. Bertentangan dengan kepatutan, ketelitian dan kehati-hatian.²¹

Dalam praktik hukum perdata, terdapat perkembangan mengenai ajaran perbuatan melawan hukum tersebut. Abdul Kadir Muhammad menerangkan bahwa tanggung jawab dalam perbuatan melawan hukum (*tort liability*) dibagi menjadi beberapa teori, yaitu:

1. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intentional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian;
2. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort liability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concept of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*interminglend*);
3. Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan kesalahannya

²⁰ *ibid.*[19-20].

²¹ Rosa Agustina, *Perbuatan Melawan Hukum* (Pasca Sarjana FH Universitas Indonesia 2000).[117].

tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat perbuatannya.²²

Pembahasan mengenai tanggung jawab juga tidak dapat dilepaskan dari upaya hukum tuntutan kerugian oleh pihak yang dirugikan kepada pihak yang akibatnya timbul kerugian. Oleh karena itu, *BW* sebagai salah satu sumber hukum di bidang keperdataan telah menguraikan secara implisit mengenai model-model tanggung jawab, antara lain sebagai berikut:

1. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian), sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 BW;
2. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan, khususnya unsur kelalaian, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1366 BW;
3. Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) dalam arti yang sangat terbatas sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1367 BW;²³

Asuransi laut atau *marine insurance* sebagai asuransi yang berhubungan dengan kapal sebagai alat pengangkut dan barang sebagai muatan kapal dari kemungkinan risiko kerusakan/kerugian yang di akibatkan oleh bahaya-bahaya laut atau bahaya lain yang berhubungan dengan bahaya laut maka asuransi laut dikategorikan sebagai asuransi umum atau asuransi kerugian.²⁴ Asuransi laut sebagai asuransi kerugian juga bagian dari asuransi pada umumnya.²⁵ Konsekuensinya, asuransi laut tunduk pada prinsip-prinsip asuransi pada umumnya, meliputi:

1. Prinsip Kepentingan Yang Diasuransikan (*Principles of Insurable Interest*);

Prinsip ini merupakan syarat mutlak diadakannya perjanjian asuransi. Kepentingan yang dapat diasuransikan adalah hubungan kepentingan peserta/tertanggung dengan objek pertanggungan yang dipertanggungkan.²⁶ Apabila pihak tertanggung atau pihak yang dipertanggungkan tidak memiliki kepentingan

²² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia* (Citra Aditya Bakti 2010).[503].

²³ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Kontemporer* (Citra Aditya Bakti 2010).[3].

²⁴ Marhara Novi F N [et., al]. *Tanggung Jawab Penanggung Terhadap Klaim Tertanggung Dalam Pelaksanaan Asuransi Marine Hull And Machinery* (2006) 5 Diponegoro Law Review.[3].

²⁵ G Kartasapoetra & Dannie R, *Op.Cit.*[57].

²⁶ Andri Soemitra, *Bank dan Lembaga Keuangan Syariah* (Kencana Prenada Media Group 2010).[262].

pada saat mengadakan perjanjian asuransi, dapat menyebabkan perjanjian tersebut menjadi tidak sah atau batal demi hukum.

Secara yuridis perwujudan prinsip kepentingan yang diasuransikan dapat ditelaah dalam Pasal 268 KUHD yang menyatakan: “Suatu pertanggungangan dapat mengenai segala bentuk kepentingan yang dapat dinilai dengan uang, dapat diancam oleh suatu bahaya, dan tidak dikecualikan dalam undang-undang”. Selanjutnya apabila terjadi sesuatu hal yang menimbulkan kerugian terhadap kepentingan tersebut maka penanggung (perusahaan asuransi) wajib membayar ganti rugi. Hal tersebut dapat ditelusuri dalam Pasal 250 KUHD yang berbunyi:

“Apabila seseorang yang telah mengadakan pertanggungangan untuk diri sendiri, atau seseorang yang atas bebannya dipertanggungkan oleh pihak ketiga jika pada saat diadakan pertanggungangan itu tidak mempunyai kepentingan terhadap barang yang dipertanggungkan itu maka penanggung tidaklah diwajibkan untuk memberikan ganti rugi”.

Guna memudahkan mengenali kepentingan seseorang dalam asuransi dapat menggunakan beberapa indikator, diantaranya seberapa jauh keterkaitan tertanggung pada objek perjanjian asuransi dengan terjadinya peristiwa yang diperjanjikan dan Apakah peristiwa yang terjadi menyebabkan kerugian atau tidak terhadap tertanggung.²⁷

2. Prinsip Itikad Baik Sempurna (*Principles of Utmost Good Faith*);

Prinsip iktikad baik merupakan perwujudan dari asas perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1338 *BW* yang menyatakan bahwa para pihak dalam membuat dan melaksanakan perjanjian harus didasarkan pada itikad baik. Kedua belah pihak dalam suatu perjanjian asuransi mengikatkan diri atas dasar itikad baik. Ketentuan pada Pasal 251 KUHD jo Pasal 30 ayat (1) UU Nomor 40 tahun 2014 tentang Perasuransian meletakkan tanggung jawab pada tertanggung untuk memberikan keterangan yang benar merupakan bentuk dari prinsip itikad baik.²⁸

Perwujudan dari prinsip iktikad baik tersebut diwujudkan dalam tanggung

²⁷ Sri Rejeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi* (Sinar Grafika 2001).[12].

²⁸ Junaedy Ganie, *Hukum Asuransi Indonesia* (Sinar Grafika 2011).[97].

jawab bertanggung untuk memberikan segala keterangan se jelas-jelasnya dengan benar mengenai segala fakta-fakta penting yang berhubungan dengan obyek yang dipertanggung dan bertanggung percaya bahwa penanggung akan memberikan ganti rugi apabila terjadi peristiwa yang diperjanjikan oleh kedua belah pihak dalam kontrak polis.

3. Prinsip Indemnitas atau Asas Keseimbangan (*Principles of Indemnity*);

Secara teoritis, prinsip indemnitas (*indemnity*) atau asas keseimbangan merupakan prinsip yang mendasari mekanisme kerja dan memberi arah tujuan dari perjanjian asuransi itu sendiri. Perjanjian asuransi mempunyai tujuan utama dan spesifik ialah untuk memberi ganti kerugian oleh pihak penanggung kepada pihak tertanggung.

Prinsip ini menghendaki kedua belah pihak memenuhi dan melaksanakan perjanjian sesuai dengan hak dan kewajiban para pihak yaitu tertanggung membayar premi dan berhak mendapatkan penggantian kerugian, sedangkan penanggung menerima premi dan berkewajiban untuk mengganti kerugian yang diderita oleh tertanggung.²⁹

4. Prinsip Subrogasi (*Principles of Subrogation*);

Secara umum dipahami bahwa prinsip subrogasi ini, apabila tertanggung mendapat penggantian dari satu pihak atas dasar indemnity, maka ia tidak lagi berhak memperoleh dari pihak lain. Hal tersebut didasarkan pada ketentuan Pasal 284 KUHD yang berbunyi:

"Seorang penanggung yang telah membayar kerugian suatu barang yang dipertanggung, menggantikan si tertanggung dalam segala hak yang diperolehnya terhadap orang-orang ketiga yang telah menimbulkan kerugian tersebut, dan si tertanggung itu adalah bertanggungjawab untuk setiap perbuatan yang dapat merugikan hak si penanggung terhadap orang-orang ketiga tersebut".

Lebih lanjut, prinsip subrogasi ini dapat ditegakkan apabila memenuhi dua syarat yakni apabila tertanggung disamping mempunyai hak terhadap penanggung masih mempunyai hak-hak terhadap pihak ketiga dan Hak tersebut

²⁹ Tuti Rastuti, *Aspek Hukum Perjanjian Asuransi* (Pustaka Yustisia 2011).[46].

timbul karena terjadinya suatu kerugian.³⁰

5. Prinsip Kontribusi;

Prinsip Kontribusi terjadi apabila ada asuransi yang berganda (double insurance) seperti yang tercantum dalam Pasal 278 KUHD. Prinsip ini mengatur dalam hal suatu obyek pertanggungan dipertanggungkan pada dua/ lebih perusahaan asuransi. Prinsip kontribusi menyatakan bahwa apabila terdapat beberapa penanggung dalam satu polis dengan melebihi harga, maka masing-masing penanggung memberikan imbalan menurut harga yang sebenarnya.

6. Prinsip Proximate Cause (*Principles of Proximate Cause*)

Dalam prinsip ini, Penanggung hanya menerima pengajuan klaim atau tertanggung hanya berhak mendapat ganti rugi apabila terbukti bahwa kerugian tersebut terjadi dari risiko yang dijamin dalam polis. Adapun yang dimaksud dengan Proximate cause adalah peristiwa yang langsung menyebabkan kerugian pada diri tertanggung yang dapat diberi ganti kerugian oleh penanggung. Menurut prinsip proximate cause ini, yang dapat ditanggung oleh pihak penanggung adalah peristiwa utama yang ditanggung dalam polis asuransi yang menyebabkan rusak atau musnahnya suatu objek pertanggungan yang mendapat ganti kerugian dari pihak penanggung.

Penanggung berkewajiban untuk mengganti kerugian apabila tertanggung menderita kerugian yang disebabkan oleh peristiwa yang diperjanjikan, namun untuk dapat diberikan ganti kerugian harus dapat dilakukan penelaahan apakah peristiwa tersebut berada dalam tanggungan penanggung. Jika kerugian tersebut bukan disebabkan oleh peristiwa yang diperjanjikan penanggung dibebaskan dari kewajibannya.

Merujuk kepada jenis-jenis pertanggungan pengiriman barang tersebut maka pihak pemilik barang baik jasa ekspedisi maupun pihak lainnya dapat melakukan penutupan asuransi Asuransi *Marine cargo* atau asuransi yang

³⁰ Sri Rejeki Hartono, *Op.Cit.*[98].

memberikan jaminan atau proteksi terhadap kerusakan dan kerugian yang diakibatkan dari bahaya-bahaya laut selama masa pengangkutan berlangsung. Pertanggungjawaban asuransi *marine cargo* yang dapat dipilih meliputi:

1. *TLO (Total Loss Only)*;

Polis ini memberikan jaminan pada saat mengalami kerugian total diantaranya: Musnah atau rusak semuanya, tidak berbentuk dan hilang keseluruhan; Hilangnya hak/kepentingan atas barang itu, Apabila biaya pemulihan/pengembalian barang tersebut harganya lebih mahal daripada harga barang maka secara constructive dapat dikatakan kerugian total loss.

Terdapat 2 jenis *total loss* diantaranya *total loss of the goods* dan *total loss of the goods following total loss the vessel*.

2. *Institute Cargo Clause A (ICC A)*;

Menjamin seluruh kerugian terkecuali risiko-risiko yang tercatat sebagai “Pengecualian”, termasuk Biaya Penyelamatan (General Average), Salvage, dan Beban tanggung jawab Both to Blame Collision (dalam kasus tabrakan kapal).

3. *Institute Cargo Clause B (ICC B)*;

Menjamin risiko-risiko kebakaran, ledakan, kandas, tenggelam, terdampar, terbalik, tabrakan, pembongkaran, gempa, letusan gunung, petir, tindakan penyelamatan, masuknya air laut, *total loss per packing*, biaya penyelamatan dan *salvage*, beban *Both to Blame Collision*.

4. *Institute Cargo Clause C (ICC C)*

Menjamin risiko-risiko kebakaran, ledakan, kandas, tenggelam, terdampar, terbalik, tabrakan benturan dengan benda lain, pembongkaran, biaya penyelamatan, dan *salvage*, beban *Both to Blame Collision*. Pilihan Jaminan tambahan (*optional*) diantaranya. Kebutuhan asuransi dari masing-masing barang tentu berbeda karena memiliki risiko yang berbeda pula. selain jenis barang yang dapat mempengaruhi adalah jenis pengangkutannya.

Kesimpulan

Pengiriman barang melalui pengangkutan laut melahirkan tanggung jawab Perusahaan Jasa Ekpedisi yang didasarkan pada hubungan hukum yang bersifat kontraktual dan hubungan yang bersifat antara Perusahaan Jasa Ekpedisi sebagai pelaku usaha dengan pemilik barang selaku konsumen, yang diatur dalam Pasal 1366 KUHP yang berbunyi “setiap orang bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan tetapi kerugian yang disebabkan oleh kelalaian atau kurang hati-hatinya “ dimana hubungan hukum tersebut menimbulkan kewajiban Perusahaan Jasa Ekpedisi untuk menunjuk perusahaan pelayaran guna memastikan barang yang dikirim melalui jalur laut telah sampai pada tujuan tempat yang telah diperjanjikan, tepat waktu pengiriman dan ketiadaan kerusakan barang. Dalam hal kewajiban tersebut tidak dipenuhi maka pemilik barang dapat mengajukan ganti kerugian kepada Perusahaan Jasa Ekpedisi dan guna meminimalisir kerugian maka terhadap pengiriman barang tersebut dapat dilakukan penutupan asuransi;

Daftar Bacaan

Buku

Abbas Salim, *Asuransi dan Manajemen Risiko* (Raja Grafindo 2000).

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat Laut dan Udara* (Citra Aditya Bakti 1991).

Az Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar* (Diadit Media 2001).

Emmy Pangaribuan Simanjuntak. *Hukum Pertanggung, Pokok-Pokok Pertanggung, Kebakaran dan Jiwa* (Universitas Gajah Mada 1975).

Endang Man S. Sastrawidjaja, *Hukum Asuransi Perlindungan Tertanggung asuransi Deposito Usaha Perasuransian* (Alumni 2004).

Hasymi, *Dasar-Dasar Asuransi* (Balai Aksara 1981).

Junaedy Ganie, *Hukum Asuransi Indonesia* (Sinar Grafika 2011).

Kartasapoetra G & Dannie R, *Segi-Segi Hukum Dalam Masalah Charter Kapal dan*

Asuransi Laut (Armico 1992).

Menteri Perhubungan Republik Indonesia. *Statistik Perhubungan, Buku I 2015*. (Dinas Perhubungan 2015).

Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Kontemporer* (Citra Aditya Bakti 2010).

Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum: Edisi Revisi* (Kencana Pernada Media Group 2005).

R. Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia* (Intermasa 1987).

R.Subekti, *Hukum Perjanjian* (Intermasa 1996).

Radiks Purba, *Memahami Asuransi di Indonesia* (Pustaka Binama Gresindo 1992).

S. Djojosoedarso, *Prinsip-Prinsip Manajemen Risiko dan Asuransi* (Salemba Empat 2003).

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

Tuti Rastuti, *Aspek Hukum Perjanjian Asuransi* (Pustaka Yustisia 2011).

Jurnal

Marhara Novi FN dkk. 'Tanggung Jawab Penanggung Terhadap Klaim Tertanggung Dalam Pelaksanaan Asuransi Marine Hull And Machinery.' (2006) 5 Diponegoro Law Review.

Laman

Aryo Putranto, 'KM Satya Kencana IX Terbakar, 250 Penumpang Dievakuasi' (Banjarmasin, 4 Agustus 2018) <www.cnnindonesia.com/nasional/20180804144316-20-319491/km-satya-kencana-ix-terbakar-250-penumpang-dievakuasi>, diakses tanggal 25 Oktober 2018.

Redaksi WE Online, 'Pengiriman Menurun Pasca Terbakarnya Kapal' (Banjarmasin, 10 Agustus 2018) <www.wartaekonomi.co.id/read190774/pengiriman-barang-menurun-pasca-terbakarnya-kapal.html>, diakses tanggal 25 Oktober 2018

Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Burgerlijk Wetboek. (Staatsblad 1847 No. 23).

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821).

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849).

Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 337, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5618).