

PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PERUSAHAAN ASURANSI TERHADAP KERUGIAN PENGANGKUT AKIBAT PEMBAJAKAN LAUT

Tarisah Bahasuan¹, Wisnu Aryo Dewanto²

^{1,2}Fakultas Hukum, Universitas Surabaya, Raya Kalirungkut

¹s124225001@student.ubaya.ac.id , ²wisnu@staff.ubaya.ac.id

ABSTRACT

Marine transportation insurance plays an important role in ensuring protection of the risk of loss of the carrier through the waterway. This research aims to analyze the responsibility of insurance companies for carrier losses due to sea piracy, especially in the case of sea piracy against the MV Sinar Kudus ship. This research uses normative juridical method with statutory and conceptual approaches. Legal sources consist of primary and secondary legal materials. The results show that insurance companies have a responsibility based on the principle of indemnity to compensate for the loss of the insured object. The MV Sinar Kudus hijacking case shows the complexity of liability, both for material and immaterial losses suffered by the ship owner and its crew. Legal protection of the insured is realized through national regulations and international conventions, such as UNCLOS 1982. This research emphasizes the importance of clarity of clauses in insurance agreements, as well as the need for synergy between national regulations and international law to protect the parties involved in sea transportation.

Keywords : *insurance, transportation, piracy*

ABSTRAK

Asuransi pengangkutan laut memegang peran penting dalam menjamin perlindungan atas risiko kerugian pihak pengangkut melalui jalur perairan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tanggung jawab perusahaan asuransi terhadap kerugian pengangkut akibat pembajakan laut, khususnya dalam kasus pembajakan laut terhadap kapal MV Sinar Kudus. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan peraturan perundang-undangan dan konseptual. Sumber hukum terdiri dari bahan hukum primer dan sekunder. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan asuransi memiliki tanggung jawab berdasarkan prinsip indemnity untuk mengganti kerugian atas objek yang diasuransikan. Kasus pembajakan MV Sinar Kudus memperlihatkan kompleksitas pertanggungjawaban, baik terhadap kerugian materiil maupun immateriil yang dialami pemilik kapal beserta awak kapalnya. Perlindungan hukum terhadap tertanggung diwujudkan melalui regulasi nasional dan konvensi internasional, seperti UNCLOS 1982. Penelitian ini menegaskan pentingnya kejelasan klausul dalam perjanjian asuransi,

serta perlunya sinergi antara peraturan nasional dan hukum internasional untuk melindungi pihak-pihak terkait dalam pengangkutan laut.

Kata kunci : asuransi, pengangkutan, pembajakan

A. Pendahuluan

Transportasi laut memegang peran penting dalam perdagangan global, maraknya aktivitas perdagangan internasional melalui jalur laut menjadikan transportasi laut sebagai sarana utama dalam distribusi barang antarnegara. Namun, jalur ini tidak lepas dari berbagai risiko, mulai dari cuaca ekstrem, kecelakaan kapal, kerusakan dan kehilangan barang, hingga tindakan kriminal seperti pembajakan. Salah satu insiden yang memperjelas urgensi perlindungan hukum dan finansial adalah pembajakan kapal MV Sinar Kudus oleh perompak Somalia pada tahun 2011. Kejadian tersebut menimbulkan kerugian bagi pemilik kapal dan awak kapalnya, serta membuka diskusi tentang tanggung jawab perusahaan asuransi.

Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian yang saling menguntungkan antara pengirim dan pengangkut dimana pengirim setuju untuk membayar biaya transportasi pengangkut dan pengangkut bertanggung jawab untuk mengangkut

orang dan komoditas antar lokasi dengan benar. Karena Indonesia adalah negara kepulauan, ada tiga jenis transportasi yang tersedia di sana: udara, laut, dan darat. Transportasi orang atau penumpang adalah salah satu dari dua jenis transportasi, dan juga mengangkut barang. Dalam praktik asuransi laut, perusahaan asuransi bertugas mengganti kerugian jika risiko yang terjadi telah dijamin dalam polis. Namun, dalam kasus ekstrem seperti pembajakan, tanggung jawab ini sering diperdebatkan, terutama jika risiko tersebut dikategorikan sebagai *war risk* atau berada di luar klausul yang disepakati (Radiks Purba, 1998 : 12-13). Hal ini menimbulkan ketidakpastian hukum dan memerlukan analisis mendalam dari sudut pandang yuridis.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tanggung jawab hukum perusahaan asuransi terhadap kerugian pihak pengangkut yang disebabkan oleh pembajakan laut dalam pengangkutan laut, dengan studi kasus pembajakan MV Sinar

Kudus. Penelitian ini juga mengevaluasi kejelasan klausul polis dan perlindungan hukum bagi pihak tertanggung, baik berdasarkan hukum nasional maupun konvensi internasional. Secara teoritis, konsep asuransi laut didasarkan pada tiga prinsip utama yaitu *insurable interest*, *indemnity*, dan *good faith* (Guntara, 2016). Prinsip *insurable interest* menegaskan bahwa tertanggung harus memiliki kepentingan yang sah atas objek yang diasuransikan (Radiks Purba, 1998). Sementara prinsip *indemnity* menekankan bahwa asuransi bertujuan untuk mengembalikan posisi keuangan tertanggung ke keadaan semula, bukan untuk mencari keuntungan (Hilda Yunita, 2015:392). Prinsip *good faith* atau itikad baik menjadi landasan bahwa tertanggung harus menyampaikan informasi secara jujur kepada penanggung, karena tidak mungkin penanggung melakukan verifikasi langsung terhadap barang yang diangkut (Radiks Purba, 1998). Di sisi lain, hukum positif seperti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, yang menyebutkan bahwa perusahaan asuransi wajib menerapkan prinsip-prinsip asuransi yang sehat agar tidak

merugikan tertanggung secara tidak adil. Sedangkan KUHD mengatur hak dan kewajiban dalam perjanjian pertanggungan barang dalam pengangkutan laut, khususnya dalam pasal 699 mengenai kerugian laut (*avary*). Dalam hukum internasional, pembajakan laut diatur dalam UNCLOS 1982 pasal 101, yang mendefinisikan pembajakan sebagai tindakan kekerasan oleh kapal pribadi terhadap kapal lain di laut lepas, serta memberikan hak bagi negara manapun untuk menindak perompak berdasarkan yurisdiksi universal.

Kerangka hukum ini menetapkan prinsip-prinsip dasar yang mengatur hubungan antara perusahaan asuransi, pihak pengangkut, dan pihak-pihak terkait lainnya dalam konteks kerugian pihak pengangkut akibat pembajakan laut di pengangkutan perairan. Salah satu prinsip fundamental yang menjadi landasan dalam asuransi perkapalan adalah prinsip *indemnity*, yang menjamin bahwa pihak tertanggung akan dikembalikan ke posisi finansial yang sama seperti sebelum terjadinya kerugian (Panjaitan & Widiarty, 2024:3).

B. Metode Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah penelitian yuridis normatif, yang menggunakan bahan hukum serta studi kepustakaan dengan mengacu pada bahan hukum primer yakni peraturan perundang-undangan yang berlaku dan bahan hukum sekunder yakni literatur terkait yang dibutuhkan dalam melakukan analisis terhadap pokok permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini. Pendekatan masalah yang digunakan adalah pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yaitu pendekatan yang mempelajari dan menelaah konsep dengan melihat pendapat para sarjana yang berkembang di dalam ilmu hukum. Bahan hukum yang digunakan dalam penulisan skripsi ini terdiri dari bahan hukum primer yang meliputi beberapa peraturan perundang-undangan yang relevan dengan permasalahan yang dibahas, lalu bahan hukum sekunder yang meliputi bahan hukum yang diperoleh dari bahan-bahan bacaan atau literatur-literatur yang dapat membantu memberikan penjelasan dan menganalisis.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Sejumlah risiko mengancam perdagangan maritim selama Abad Pertengahan, yang mendorong berkembangnya asuransi. Akibatnya, para pedagang merancang strategi untuk mengurangi kemungkinan kerugian maritim, seperti meminta pemilik kapal meminjam sejumlah uang tertentu dari pemilik dengan tingkat bunga tertentu dan menjamin kapal beserta isinya, atau muatannya. Jika kapal dan muatannya hancur atau tenggelam, uang dan bunga tidak perlu dikembalikan, begitu pula sebaliknya. Meskipun pemilik uang adalah pihak yang menanggung risiko kehilangan uang jika terjadi bahaya yang mengakibatkan kerugian, bunga yang dibayarkan diperlakukan seolah-olah merupakan premi. Akibatnya, dana yang hilang tersebut dianggap sebagai kompensasi atas kerugian pemilik kapal dan muatannya. Hal ini menandai dimulainya bidang asuransi kerugian angkutan laut yang berkembang pesat, khususnya di negara-negara pesisir seperti Denmark, Inggris, Perancis, Belanda, dan Jerman. (Prof. Abdulkadir, 2015:3)

Dalam hukum asuransi, pertanggungjawaban perusahaan

asuransi sebagai penanggung adalah kewajiban hukum dan kontraktual untuk memberikan perlindungan atau ganti rugi kepadap pihak tertanggung apabila terjadi suatu peristiwa yang merugikan dan dijamin dalam polis. Polis asuransi sendiri merupakan kontrak hukum antara penanggung dan tertanggung yang menetapkan hak serta kewajiban masing-masing pihak. Jika peristiwa yang diasuransikan benar-benar terjadi dan sesuai dengan ketentuan yang telah disepakati, maka perusahaan asuransi wajib memenuhi klaim yang diajukan oleh tertanggung. Dasar hukum dari kewajiban ini diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), terutama pasal 246.

Pertanggungjawaban perusahaan asuransi dapat berupa pembayaran ganti rugi secara finansial sesuai nilai pertanggungan, penggantian atau perbaikan kapal yang rusak. Pemberian manfaat (seperti dalam asuransi jiwa), serta penanggung biaya tambahan seperti evakuasi atau perawatan medis bagi awak kapal jika tercantum dalam polis. Namun, untuk menegakkan kewajiban tersebut, terdapat prinsip-prinsip hukum penting yang harus dipatuhi oleh kedua belah pihak, seperti prinsip

good faith (itikad baik), prinsip *indemnity* (ganti rugi), yang berarti Kasus Pembajakan MV Sinar Kudus oleh perompak Somalia pada Maret 2011 merupakan salah satu insiden maritim yang berdampak besar terhadap pemilik kapal maupun pemilik muatan. Kapal milik PT Samudera Indonesia ini membawa bijih nikel milik PT Aneka Tambang dan dibajak di Laut Arab di luar yurisdiksi nasional. Para awak kapal disandera dan proses pembebasan melibatkan operasi militer oleh TNI AL. dalam konteks hukum asuransi, peristiwa ini menimbulkan pertanyaan mendasar sejauh mana perusahaan asuransi bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul akibat pembajakan laut.

Dari sisi hukum, pembajakan laut merupakan risiko yang dapat termasuk dalam cakupan pertanggungan apabila disebutkan secara eksplisit dalam polis. Apabila tidak dimasukkan atau termasuk dalam *exclusion clause* seperti risiko perang (*war risk*), perusahaan asuransi dapat menolak klaim kecuali terdapat perluasan jaminan. Prinsip *indemnity* dalam hukum asuransi dapat menolak klaim kecuali terdapat perluasan jaminan. Prinsip *indemnity*

dalam hukum asuransi menyatakan bahwa penanggung berkewajiban mengembalikan kondisi keuangan tertanggung ke keadaan semula sebelum terjadinya kerugian, tanpa memberi keuntungan (Radiks Purba, 1998).

Dalam aspek kontraktual, baik perjanjian pengangkutan maupun polis asuransi harus memuat klausul yang jelas mengenai risiko pembajakan. Bila tidak, hal ini dapat menimbulkan sengketa saat pengajuan klaim. Berdasarkan ketentuan UNCLOS 1982 pasal 86 mendefinisikan laut lepas (*high seas*) sebagai seluruh bagian laut yang tidak termasuk ZEE, laut territorial, dan perairan pedalaman negara manapun. Jadi kasus pembajakan MV Sinar Kudus ini tidak sepenuhnya masuk ke dalam definisi pembajakan menurut pasal 101 UNCLOS, tetapi dalam praktik internasional, banyak negara dan organisasi internasional seperti *International Maritime Organization* (IMO) dan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tetap mengklasifikasikan peristiwa seperti MV Sinar Kudus ini sebagai pembajakan, karena pelaku bersifat pribadi dan tidak berhubungan dengan politik, serangan dilakukan

dari kapal pembajak pribadi terhadap kapal lain, tidak ada yurisdiksi efektif dari negara pantai yaitu Somalia yang tidak bertindak secara hukum pada saat itu, dan terjadi dalam zona internasional yang tidak terlindungi secara efektif, meskipun tidak dapat dikatakan sebagai laut lepas (*high seas*). (Agung Kwartama, 2024)

Jika dilihat dari segi kacamata yuridis, konsep ganti rugi dalam hukum dikenal dalam 2 bidang hukum, yaitu sebagai berikut :

1. Konsep ganti rugi karena wanprestasi kontrak
2. Konsep ganti rugi karena perikatan berdasarkan undang-undang, termasuk ganti rugi karena perbuatan melawan hukum

Banyak persamaan antara konsep ganti rugi karena wanprestasi kontrak dengan konsep ganti rugi karena PMH, tetapi juga banyak perbedaannya. Ada konsep ganti rugi yang dapat diterima dalam sistem ganti rugi karena PMH, tetapi terlalu keras jika diberlakukan terhadap ganti rugi karena wanprestasi kontrak. Misalnya ganti rugi yang menghukum (*punitive damages*). Ganti rugi dalam bentuk menghukum ini adalah ganti

rugi yang harus diberikan kepada korban dalam jumlah yang melebihi dari kerugian yang sebenarnya, dengan maksud untuk menghukum pihak pelaku PMH tersebut. (Munir Fuady, 2002:134)

KUHPerdata mengatur mengenai kerugian dan ganti rugi dalam hubungannya dengan PMH dengan dua pendekatan sebagai berikut :

1. Ganti rugi umum
2. Ganti rugi khusus

Yang dimaksud dengan ganti rugi umum dalam hal ini adalah ganti rugi yang berlaku untuk semua kasus, baik untuk kasus wanprestasi kontrak maupun kasus yang berkenaan dengan perikatan lainnya. termasuk karena PMH. Di atur mulai pasal 1243 sampai dengan pasal 1252 KUHPerdata. Dalam hal ini untuk ganti rugi tersebut, KUHPerdata dengan konsisten untuk ganti rugi digunakan istilah biaya, rugi, dan bunga. Yang dimaksud dengan biaya adalah setiap *cost* atau utang, atau apapun yang dapat dinilai dengan uang yang telah dikeluarkan secara nyata oleh pihak yang dirugikan, sebagai akibat dari wanprestasi kontrak atau sebagai akibat dari tidak dilaksanakannya perikatan lainnya, termasuk perikatan karena adanya PMH. Kemudian yang

dimaksud dengan rugi atau kerugian adalah keadaan berkurang nilai kekayaan kreditur sebagai akibat dari adanya wanprestasi dari kontrak atau sebagai akibat dari tidak dilaksanakannya perikatan lainnya, termasuk perikatan karena adanya PMH. Sedangkan yang dimaksud dengan bunga adalah suatu keuntungan yang seharusnya diperoleh, tetapi tidak jadi diperoleh oleh pihak kreditur karena adanya wanprestasi dari kontrak atau sebagai akibat dari tidak dilaksanakannya perikatan lainnya, termasuk perikatan karena adanya PMH. (Munir Fuady, 2002:136)

Berdasarkan uraian dan analisis terhadap kasus pembajakan MV Sinar Kudus, perusahaan asuransi memiliki tanggung jawab hukum mengganti kerugian akibat pembajakan laut sepanjang risiko tersebut dicantumkan dalam polis asuransi. Dengan demikian, pembajakn MV Sinar Kudus menunjukkan pentingnya keberadaan polis asuransi laut yang lengkap dan spesifik terhadap risiko-risiko khusus, pemahaman yang baik terhadap kontrak pengangkutan, serta sinergi antara ketentuan hukum nasional dan internasional dalam

menyelesaikan kasus di luar yurisdiksi.

D. Kesimpulan

Berdasarkan pada uraian dari pembahasan sebelumnya, maka dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa perusahaan asuransi tetap bertanggung jawab terhadap kerugian pemilik barang yang diangkut sebuah kapal barang, yang disebabkan adanya pembajakan laut, karena :

- 1) Adanya peralihan risiko dari perusahaan pengangkutan kepada pihak asuransi.
- 2) Perusahaan pengangkut telah membayar premi kepada perusahaan asuransi, sehingga tidak peduli adanya bencana alam, atau kondisi di luar kemampuan manusia, perusahaan asuransi harus menanggung segala risiko kerugian.
- 3) Bajak laut, merupakan suatu kejadian perompakan di luar kemampuan manusia, tetapi apabila telah dialihkan risiko dari pengangkut kepada perusahaan asuransi, maka segala bentuk kerugian tetap akan ditanggung perusahaan

asuransi; ini yang dinamakan peralihan risiko.

- 4) Tanpa polis *War Risk* atau *Kidnap and ransom* yang terpisah, kerugian berupa uang tebusan tidak dapat diklaim karena tidak ditanggung dalam polis *Marine Hull and Machinery Insurance*. sebaliknya, jika memiliki polis tersebut, maka klaim dapat diajukan sesuai ketentuan dalam polis.

DAFTAR PUSTAKA

- Denny Guntara. (2016). Asuransi Dan Ketentuan-Ketentuan Hukum Yang Mengaturnya. *Jurnal Justisi Ilmu Hukum*, 1(1), 29–46.
- Fuady, M. (2002). Perbuatan melawan hukum. *Bandung: Citra Aditya Bakti*.
- Kwartama, A. (2024). *Perlindungan konsumen Jasa Angkutan laut*. 4(2).
- Muhammad Abdulkadir, S. (2015). *Hukum Asuransi Indonesia*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti
- Panjaitan, H., & Widiarty, W. S. (2024). Analisis Mendalam

Mengenai Asas Indemnitas
dalam Implementasi Asuransi
Kerangka Kapal dari Perspektif
Hukum di Indonesia. *Action
Research Literate*, 8(5).

Purba, R. (1998). Asuransi Angkutan
Laut. *Jakarta: RinekaCipta*.

Sabrie, H. Y., & Amalia, R. (2015).
Karakteristik Hubungan Hukum
Dalam Asuransi Jasaraharja
Terhadap Klaim Korban
Kecelakaan Angkutan
Umum. *Yuridika*, 30(3), 387-
406.