

**TANGGUNG JAWAB PT. JASARAHARJA PUTERA PEKANBARU TERHADAP
GANTI RUGI ASURANSI PADA PENGANGKUTAN BARANG MELALUI
JALUR LAUT BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 40
TAHUN 2014 TENTANG PERASURANSIAN**

Oleh : Githa Fitria Lisa Ulfa

Pembimbing 1 : Dr. Maryati Bachtiar, SH., M.kn.

Pembimbing 2 : Ulfia Hasanah, SH., M.kn.

Alamat : Jalan Tanjung Sari No. 44/Pekanbaru

Email : gitafitrialisa@yahoo.com Telepon: 082283923552

ABSTRACT

Carriage of goods by sea is a process of loading the goods into the ship , carrying goods from the loading point to the destination , and drop off the goods from ships to a specified place . Therefore, the transportation of insurance held by the shippers (shipper) as outlined in the agreement (policy) , so that the rights and obligations arising therein , in this case , namely the right to shippers (shipper) to claim the goods are damaged , missing. Transport insurance is often called marine insurance (marine) for marine insurance is the oldest form of insurance . Its history is closely related to shipping and trade , as well as its development . Without marine insurance , commerce would be severely hampered progress. In section 1367 Book of the Law of Civil Law (KUHPerdara) , hereinafter called the Civil Code states that a person is not only responsible for damages caused by his own actions , but also for any damages resulting actions of people who become dependents or caused by the goods that are under supervision.

Responsibility PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru in the settlement of compensation to the customer is still not appropriate to fulfill the agreement as a protection or assurance of terjadinya a peristiwa not certain which will be suffered by the customer. Barriers faced by PT . Jasaraharja Putera Pekanbaru in implementing the settlement of insurance claims carriage of goods by sea , namely : the amount of funds needed for adjusters and surveyors ; location or the location is relatively remote loss ; differences in fact between the policy conditions with the real situation ; lack of document / lack of documents claim ; and supporting documents and the loss of the goods at the time of the incident so difficult to calculate the loss

Key Words: Legal Responsibility-Insurance-Indemnity

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pengangkutan barang melalui jalur laut skalanya lebih besar dibandingkan dengan pengangkutan barang melalui darat maupun udara. Dengan adanya hal tersebut berarti peluang terjadinya bahaya laut (*Sea Perils*) akan ada.

Salah satu masalah yang ditakuti pengangkut adalah terjadinya kecelakaan dan kehilangan terhadap barang yang akan dikirim, salah satunya melalui jalur laut. Dengan adanya kemungkinan terjadinya kecelakaan atau kehilangan barang maka pengirim barang (*shipper*) mengalihkan atau melimpahkan risiko tersebut kepada pihak lain atau badan usaha lain yaitu asuransi.

Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang selanjutnya disebut KUHPerdata menyebutkan bahwa seseorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan oleh perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.

Evenement adalah sebab dan kerugian adalah akibat. Jika sudah dapat ditentukan bahwa *evenement* yang terjadi itu dicantumkan dalam polis dan karenanya timbul kerugian, penanggung terikat untuk membayar ganti kerugian. Dalam hukum asuransi, *evenement* yang menjadi beban penanggung merupakan peristiwa penyebab timbulnya kerugian atau kematian atau cacat badan atas objek asuransi.¹

PT. Asuransi Jasaraharja Putera adalah sebuah perusahaan yang memberikan layanan asuransi. Perusahaan ini telah berdiri selama satu

dasawarsa sejak pada 27 November 1993. Asuransi Jasaraharja Putera memberikan asuransi laut dalam produknya di bidang Asuransi Rangka Kapal (*marine hull insurance*), Asuransi Pengangkutan (*marine cargo insurance*) dan Asuransi Tanggung jawab Pengangkut (*carries liability insurance*).

Pada tanggal 9 September 2013, pihak tertanggung menyepakati dan menandatangani perjanjian asuransi dengan pihak PT. Jasaraharja Putera dengan nomor polis 116000301091500035 dan objek pertanggungannya berupa bahan bakar minyak (BBM) yang terdiri dari Premium, Pertamina Plus dan Solar dengan nilai pertanggungannya sebanyak Rp. 1.675.000.000.00 (satu miliar enam ratus tujuh puluh lima juta rupiah). Perjanjian asuransi tersebut berlaku selama 8 (delapan) hari, mulai dari tanggal 20 September 2013 sampai dengan tanggal 28 September 2013.

Bahan bakar minyak (BBM) tersebut diangkut dari Sungai Duku menuju Selat Panjang pada tanggal 20 September 2013. Akan tetapi kapal yang mengangkut bahan bakar minyak (BBM) mengalami kerusakan di bagian mesin, kamar mesin mengalami kebocoran, menyebabkan kapal yang terbuat dari kayu tersebut miring dan kemasukan air sehingga kapal tenggelam dan mengakibatkan hilangnya barang milik perusahaan atau tertanggung.

Sesuai dengan isi polis yang menerangkan bahwa pemberitahuan klaim kepada pihak asuransi paling lama 10 (sepuluh) hari dari waktu kerugian, maka pihak tertanggung mengajukan klaim kepada pihak PT. Jasaraharja Putera setelah 3 (tiga) hari dari kecelakaan atau kerugian yang terjadi. Pemberian dan penyelesaian ganti rugi itu harus dilakukan selama 30 (tiga puluh) hari sejak klaim itu diterima dan sejak adanya persetujuan

¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011, hal. 121.

mengenai biaya ganti rugi. Biaya ganti rugi tersebut sejumlah Rp. 1.256.250.000.00 (satu milyar dua ratus lima puluh enam dua ratus lima puluh ribu rupiah) yang dihitung berdasarkan perjanjian polis yang digunakan yaitu *Institute Cargo Clauses (ICC) (C)*.

Pada kasus ini PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru memiliki tanggung jawab atas terjadinya *evenement* dan harus memenuhi prestasi sesuai dengan perjanjian asuransi, tetapi pada kenyataannya pihak PT. Jasaraharja Putera tidak memenuhi prestasi sebagaimana yang terdapat di dalam perjanjian. Awalnya pihak PT. Jasaraharja Putera menolak klaim dengan alasan biaya ganti rugi terlalu besar dengan adanya alasan tersebut pihak tertanggung tidak bisa menerima dan ingin melakukan gugatan ke pengadilan, namun pemberian ganti rugi itu tetap dilakukan melalui prosedur dan musyawarah, akan tetapi PT. Jasaraharja Putera sendiri melalaikan ganti rugi dan tidak memenuhi prestasi dalam menyelesaikan ganti rugi yang seharusnya paling lama diberikan dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari. Pihak PT. Jasaraharja Putera sendiri menyelesaikan pemberian ganti rugi tersebut melampaui batas yang ditentukan, yaitu 42 (empat puluh dua) hari, sehingga pihak tertanggung mengalami kerugian imateril yaitu terhambatnya roda perekonomian usaha perusahaan.²

Berdasarkan penjelasan yang penulis uraikan di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian terhadap permasalahan ini dengan judul **“TANGGUNG JAWAB PT. JASARAHARJA PUTERA PEKANBARU TERHADAP GANTI**

RUGI ASURANSI PADA PENGANGKUTAN BARANG MELALUI JALUR LAUT BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 40 TAHUN 2014 TENTANG PERASURANSIAN”.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah tanggung jawab PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru dalam penyelesaian pemberian ganti rugi kepada nasabahnya?
2. Apakah hambatan yang dihadapi PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru dalam melaksanakan penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang melalui jalur laut?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui tanggung jawab PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru dalam penyelesaian pemberian ganti rugi kepada nasabahnya.
2. Untuk mengetahui hambatan yang dihadapi PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru dalam melaksanakan penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang melalui jalur laut.

D. Kegunaan Penelitian

1. Secara teoritis penelitian dibuat sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Srata Satu (S1) Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Riau.
2. Secara praktis sebagai diharapkan memberikan gambaran mengenai asuransi pengangkutan barang melalui jalur laut oleh PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru
3. Sebagai sumber informasi bagi tertanggung mengenai bagaimana pemberian asuransi ganti rugi serta tanggung jawab terhadap pengangkutan barang melalui jalur laut yang diberikan oleh PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru kepada tertanggung.

² Wawancara dengan Bapak *Doni Sanra Lubis*, SE, AAAIK, Seksi Underwriting, Hari Senin 2 Oktober 2015, Bertempat di Jasaraharja Putera Pekanbaru.

E. Kerangka Konseptual

1. Asuransi adalah istilah hukum (*legal term*) yang dipakai dalam perundang-undangan dan perusahaan perasuransian. Istilah perasuransian berasal dari kata “asuransi” yang berarti pertanggunggaan atau perlindungan atas suatu objek dari ancaman bahaya yang menimbulkan kerugian.³
2. Ganti rugi adalah penggantian biaya, rugi dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan, apabila si berutang setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampauinya.⁴
3. Pengangkutan atau Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.⁵
4. Barang adalah sebagian barang-barang atau muatan sebagai obyek angkutan yang mempunyai nilai tersendiri bagi pemilikinya dan dapat diserahkan oleh seorang pengirim kepada pihak pengangkut untuk diangkut guna diserahkan kepada seorang penerima di tempat tujuan.
5. Polis adalah surat perjanjian antara orang yang ikut asuransi dan perusahaan asuransi.⁶
6. *Evenement* adalah peristiwa yang menurut pengalaman manusia normal tidak dapat dipastikan terjadi, atau walaupun sudah pasti

³ Abdulkadir Muhammad, *Op.cit.*, hal. 5.

⁴ Pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

⁵ Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

⁶ Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa Edisi Keempat*, Gramedia Pustaka Utama, 2011, hal. 1090.

terjadi, saat terjadinya itu tidak dapat ditentukan dan juga tidak diharapkan akan terjadi, jika terjadi juga mengakibatkan kerugian.⁷

7. Hukum Pengangkutan adalah hukum yang mengatur tentang penyelenggaraan pengangkutan barang dan/atau orang menyebrangi lautan.⁸
8. PT. Jasaraharja Putera adalah sebuah perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang asuransi, diantaranya asuransi pengangkutan barang melalui jalur laut.

F. Kerangka Teori

1. Teori Tanggung Jawab

Suatu konsep yang terkait dengan konsep kewajiban hukum adalah konsep tanggung jawab hukum (*liability*). Seseorang yang bertanggungjawab secara hukum atas perbuatan tertentu bahwa seseorang dapat dikenakan suatu sanksi dalam kasus perbuatannya yang bertentangan/berlawanan hukum. Sanksi dikenakan *deliquet*, karena perbuatannya sendiri yang membuat orang tersebut bertanggungjawab. Subyek *responsibility* dan subyek kewajiban hukum adalah sama. Dalam teori tradisional, ada dua jenis tanggung jawab, yaitu: pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan (*based of fault*) dan pertanggungjawaban mutlak (*absolut responsibility*).⁹

Menurut Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum menyatakan bahwa: “seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau memikul tanggung jawab hukum, subyek berarti bahwa

⁷ Abdulkadir Muhammad, *Op.cit.*, hal. 120.

⁸ Siti Utari, *Op.cit.*, hal. 28.

⁹ Jimly Asshiddiqie dan Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*, Konstitusi Press, Jakarta, 2006, hal. 61.

seseorang bertanggung jawab atas suatu sanksi perbuatan yang bertentangan.¹⁰ Teori tanggung jawab di atas mempunyai keterkaitan dengan permasalahan yang akan peneliti kaji. Teori tanggung jawab ini akan membantu peneliti untuk mengetahui pelaksanaan tanggung jawab PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru dalam penyelesaian pemberian ganti rugi kepada nasabahnya.

2. Teori Asuransi

Prinsip asuransi yang terkait mengenai prinsip asuransi angkutan muatan laut tersebut antara lain, yaitu: *principle of indemnity* (indemnitas), bahwa penjelasan di atas dikatakan bahwa tertanggung akan memperoleh ganti rugi dari penanggung untuk mengganti kerugian yang diderita pihak tertanggung atau mengembalikan kepada posisi awal, sedangkan *insurable interest* (kepentingan yang dapat diasuransikan) bahwa kepentingan yang diasuransikan tersebut harus ada pada saat ditutupnya perjanjian asuransi, dan prinsip yang terakhir adalah *good faith* (itikad baik), dimaksudkan untuk dalam pertanggungan angkutan muatan laut, kepercayaan dan itikad baik mendapat tempat yang lebih tinggi dari prinsip utama lain.

Prinsip tentang harus adanya suatu ganti kerugian ini diatur di dalam Pasal 250 KUHD yang ketentuannya adalah “apabila seorang yang telah melakukan suatu asuransi untuk diri sendiri atau jika seorang yang terhadapnya telah dilakukan suatu asuransi, di saat

dilakukannya asuransi itu tidak memiliki suatu keperluan terhadap barang yang di asuransikan itu, maka pihak yang menanggung tidaklah diwajibkan mengganti kerugian.”¹¹

Bahaya-bahaya laut tidak terlepas dari adanya yang menimbulkan suatu kerugian. Kerugian yang timbul akibat *evenement* menjadi tanggung jawab pihak penanggung (perusahaan asuransi).

Relevansi rumusan permasalahan kedua dengan Teori Asuransi yaitu asuransi merupakan pengalihan risiko kepada pihak penanggung yang apabila terjadi suatu *evenement* atau sebab yang berakibatkan timbulnya kerugian yang diderita tertanggung. Dalam hal tersebut tertanggung berhak mengajukan klaim sesuai dengan prosedur dan syarat-syarat pengajuan klaim yang telah disetujui antara kedua belah pihak. Dengan demikian dapat ditinjau hambatan-hambatan yang dihadapi PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru dalam melaksanakan penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang melalui jalur laut.

G. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Pendekatan masalah yang digunakan penulis dalam penelitian ini didasarkan pada penelitian hukum yang dilakukan dengan pendekatan *yuridis sosiologis* (empiris), yaitu penelitian terhadap identifikasi hukum (hukum tidak tertulis).¹²

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif yaitu penelitian ini ditujukan semata-mata untuk memberikan gambaran

¹⁰ Hans Kelsen, *General Theory Of Law and State, Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik*, (Terjemahan Somari), BEE Media Indonesia, Jakarta, 2007, hal. 1.

¹¹ Djoko Prakoso dan I Ketut, *Hukum Asuransi Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 2004, hal. 152.

¹² Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2009, hal 105.

dari suatu kenyataan secara lengkap, rinci, dan jelas terhadap asuransi ganti rugi pengangkutan barang melalui jalur laut oleh PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru.

3. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di wilayah hukum Kota Pekanbaru tepatnya di PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru yang berkedudukan di jalan Jenderal Sudirman Nomor 285 Kota Pekanbaru sebagai perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang menangani otoritas dan wewenang untuk menyelesaikan pemberian asuransi ganti rugi serta menyelesaikan klaim asuransi pengangkutan barang melalui laut.

4. Populasi dan Sampel

Populasi yaitu keseluruhan dari objek pengamatan atau objek penelitian.¹³ Adapun yang dijadikan populasi dalam penelitian ini adalah populasi dalam penelitian ini adalah pihak-pihak terkait dari PT. Jasaraharja Putera.

Sampel yaitu bagian dari populasi yang dianggap mewakili populasinya. Peneliti menggunakan teknik *purposive sampling* dalam penarikan sampel. Sampel dalam penelitian ini adalah Kepala Cabang Jasaraharja Putera, para pihak di Seksi Underwriting, dan para pihak Seksi Klaim

5. Sumber Data

a. Data Primer

Data Primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumbernya, baik melalui wawancara, observasi maupun laporan dalam bentuk dokumen tidak resmi kemudian diolah oleh peneliti.¹⁴

b. Data Sekunder

Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari dokumen-dokumen resmi, buku-buku yang

berhubungan dengan objek penelitian, hasil penelitian dalam bentuk laporan, skripsi, tesis, disertasi, dan peraturan perundang-undangan. Peraturan perundang-undangan yang menjadi data sekunder penulis, antara lain:

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Buku III Bab III tentang Perikatan Yang Lahir Karena Undang-undang.
 - 2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Buku I Bab IX tentang Asuransi atau Pertanggungan Seumumnya.
 - 3) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian.
 - 4) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
 - 5) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1998 Tentang Lingkup Kegiatan Usaha Ekspedisi Muatan Kapal.
- c. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Surat Keputusan 117/M/70 tentang Penggunaan Perairan Pedalaman Untuk Angkutan Barang.
- d. **Data Tersier**
Data tersier adalah petunjuk atau penjelasan mengenai bahan hukum primer atau bahan hukum sekunder yang berasal dari kamus, ensiklopedia, majalah surat kabar, dan sebagainya.

6. Teknik Pengumpulan Data

- a. Wawancara yaitu cara yang digunakan untuk memperoleh data secara lisan dengan menyiapkan instrumen penelitian berupa pertanyaan-pertanyaan yang dibuat secara tertulis tentang fokus penelitian yang dijadikan oleh peneliti sebagai alat bantu untuk mewawancarai responden dalam mendapatkan data sesuai

¹³ Burhan Ashofa, *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, 2010, hal. 79.

¹⁴ Zainuddin, *Op.cit.*, hal. 106.

dengan permasalahan yang diteliti. Penulis melakukan wawancara dengan pihak-pihak terkait dari PT. Jasaraharja Putera Kota Pekanbaru. Wawancara dilakukan dalam bentuk semi terstruktur yaitu dengan terlebih dahulu membuat daftar pertanyaan secara garis besar yang nantinya dari pertanyaan tersebut akan dapat dikembangkan oleh peneliti.

- b. Kajian kepustakaan yaitu data kepustakaan yang diperoleh melalui penelitian kepustakaan yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, buku-buku, dokumen resmi, publikasi, dan hasil penelitian. Penelitian kepustakaan dilakukan:
- 1) Perpustakaan Wilayah Provinsi Riau.
 - 2) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Riau.

7. Analisis Data

Data yang diperoleh baik dari hasil wawancara dan kajian kepustakaan, akan dianalisis dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif merupakan cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif yaitu apa yang dinyatakan oleh responden secara tertulis atau perilaku lisan dan perilaku nyata. Berdasarkan pembahasan tersebut akan menarik kesimpulan secara deduktif yaitu penarikan kesimpulan dari yang bersifat umum kepada khusus, dimana dalam mendapatkan kesimpulan dimulai dengan melihat faktor-faktor yang nyata dan diakhiri dengan penarikan suatu kesimpulan.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru Dalam Penyelesaian Pemberian Ganti Rugi Kepada Nasabah

Perusahaan asuransi merupakan mekanisme yang sangat dapat membantu masyarakat dalam melindungi risiko dari suatu perbuatan tak tertentu. Pada umumnya tanggung jawab perusahaan asuransi adalah memberikan perlindungan dari suatu peristiwa tak tertentu, baik perlindungan jiwa maupun benda sebagai objek asuransi tersebut serta memberikan sejumlah ganti rugi yang telah menjadi perjanjiannya terhadap nasabah.

Menurut ketentuan Pasal 28 ayat 3 Undang-Undang Perasuransian menyebutkan pertanggungjawaban dinyatakan mulai berlaku dan mengikat para pihak terhitung sejak premi atau kontribusi diterima oleh agen asuransi dan Pasal 28 ayat 7 Undang-Undang Perasuransian menerangkan Perusahaan Asuransi atau Perusahaan Asuransi Syariah wajib bertanggungjawab atas pembayaran klaim yang timbul apabila agen asuransi telah menerima premi atau kontribusi, sedangkan di dalam polis asuransi yang digunakan dalam penelitian ini yaitu ICC (C) Pasal 1 menyebutkan Perusahaan Asuransi menjamin kerugian umum dan biaya penyelamatan yang perhitungannya didasarkan atau ditentukan sesuai dengan kontrak pengangkutan dan/atau ketentuan hukum dan praktek yang berlaku serta memberi ganti rugi kepada tertanggung terhadap kerugian yang menjadi tanggung jawabnya dalam kontrak pengangkutan.

Pokok masalah pada PT. Jasaraharja Putera adalah ketidaksesuaian aturan jangka waktu ganti rugi dan pembayaran ganti rugi

dengan realisasinya. Dari hasil wawancara dengan pihak PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru pada tanggal 21 Oktober 2015, bahwa jangka waktu penyelesaian ganti rugi dilaksanakan 42 (empat puluh dua) hari melampaui batas yang ditentukan yang terdapat di dalam polis.¹⁵ Padahal sesuai Pasal 18 polis yang digunakan yaitu *Institute Cargo ClausesC* (ICC) (C) mengenai jangka waktu pembayaran ganti rugi dalam perjanjian asuransi bahwa penanggung wajib menyelesaikan ganti rugi dalam waktu 30 (tiga puluh) hari kalender sejak adanya kesepakatan tertulis antara penanggung dan tertanggung mengenai jumlah ganti rugi yang harus dibayar.

Pasal 1238 KUHPerdata menerangkan bahwa pihak berutang adalah lalai, apabila pihak berutang dengan surat perintah atau dengan sebuah akta sejenis itu telah dinyatakan lalai atau demi perikatannya sendiri, ialah jika ini menetapkan bahwa pihak berutang harus dianggap lalai dengan lewatnya waktu yang ditentukan. Oleh sebab itu, PT. Jasaraharja Putera dapat dikatakan telah melakukan kelalaian.

Berdasarkan wawancara dengan pihak PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru pada tanggal 21 Oktober 2015 bahwa pihak PT. Jasaraharja Putera keberatan untuk mengganti kerugian dengan alasan biaya ganti rugi tersebut terlalu besar.¹⁶

Dari hasil penelitian dapat penulis simpulkan bahwa PT. Jasaraharja Putera dalam penyelesaian ganti rugi tersebut hanya mementingkan sepihak saja yaitu kepentingan pihak penanggung tanpa memikirkan risiko

keterlambatan pembayaran ganti rugi terhadap pihak tertanggung, oleh karena itu PT. Jasaraharja Putera telah melawan hukum dengan melanggar Pasal 31 ayat 4 Undang-Undang Perasuransian yang menyebutkan Perusahaan Asuransi, Perusahaan Asuransi Syariah, Perusahaan Reasuransi, Perusahaan Reasuransi Syariah dilarang melakukan tindakan yang dapat memperlambat penyelesaian atau pembayaran klaim, atau tidak melakukan tindakan yang seharusnya dilakukan sehingga mengakibatkan keterlambatan penyelesaian atau pembayaran klaim.

Berdasarkan wawancara dengan pihak PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru pada tanggal 5 Januari 2016 bahwa pihak PT. Jasaraharja Putera dalam pemberian ganti rugi kepada nasabahnya pernah melakukan pembayaran setengah dari jumlah ganti rugi yang telah menjadi kesepakatan dan tanggung jawabnya dengan alasan nasabah tersebut semata-mata tidak memberikan informasi yang penuh mengenai barang-barang yang menjadi objek asuransinya.

Prinsip utama yang menjadi acuan dalam mengasuransikan barang adalah memberikan informasi serinci-rincinya mengenai barang-barang yang menjadi objek asuransi. Informasi tersebut berguna untuk mendapatkan ganti rugi sesuai kesepakatan atau perjanjian antara tertanggung dan penanggung. Objek-objek asuransi terlebih dahulu harus memenuhi standar barang angkutan yang layak untuk berlayar, akan tetapi perusahaan asuransi juga harus bertanggungjawab penuh akan verifikasi atas barang yang menjadi objek pertanggungannya. Pemberian ganti rugi seperti ini sering terjadi pada perusahaan-perusahaan asuransi di Indonesia.

Asuransi juga merupakan suatu mekanisme kerja diantara para pihak yang mengadakan perjanjian, karena

¹⁵ Wawancara dengan Bapak *Doni Sanra Lubis*, SE, AAAIK, Seksi Underwriting, Hari Rabu 21 Oktober 2015, Bertempat di Jasaraharja Putera Pekanbaru.

¹⁶ Wawancara dengan Bapak *Doni Sanra Lubis*, SE, AAAIK, Seksi Underwriting, Hari Rabu 21 Oktober 2015, Bertempat di Jasaraharja Putera Pekanbaru.

perusahaan asuransi sebagai penanggung berjanji dan menawarkan suatu pembayaran kepada pihak tertanggung atau pemegang polis, suatu jumlah tertentu. Maka apapun yang menjadi objek pertanggungannya, perusahaan asuransi berkewajiban membayarkan ganti rugi sebagaimana yang telah diperjanjikan antara penanggung dan tertanggung.

Berdasarkan hasil penelitian di atas mengenai tanggung jawab PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru dalam penyelesaian pemberian ganti rugi kepada nasabah masih belum sesuai dengan polis yang sudah ditetapkan dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

B. Hambatan-hambatan Yang Dihadapi PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru Dalam Melaksanakan Penyelesaian Klaim Asuransi Pengangkutan Barang Melalui Jalur Laut

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan pihak PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru pada tanggal 3 Februari 2016, bahwa faktor-faktor hambatan dalam melaksanakan penyelesaian klaim pengangkutan barang melalui jalur laut terdiri dari:

1) Biaya konsultan yang mahal

PT. Jasaraharja Putera banyak mengeluarkan biaya 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 jauh dari kantor pusat maupun kantor cabang. Maka peran adjuster dan surveyor sangat dibutuhkan.

2) Letak dan lokasi kerugian yang relatif jauh

Biasanya letak dan lokasi tempat terjadinya kecelakaan relatif jauh sehingga memerlukan beberapa hari untuk dapat mensurvei kerugian yang diderita oleh tertanggung, karena dalam

pengangkutan barang melalui jalur laut (marine cargo) menggunakan jalur pelayaran. Dalam hal ini sulit menyelesaikan laporan secara cepat karena harus menunggu hasil dari adjuster dan surveyor.

3) Perbedaan fakta antara kondisi polis dengan keadaan sebenarnya.

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

4) Kurangnya dokumen klaim (Lick of Document) dan dokumen pendukung

Kendala ini sering terjadi karena para pihak tertanggung kurang hati-hati dalam menyimpan dokumen-dokumen perjanjian asuransi antara pihak tertanggung dengan PT. Jasaraharja Putera. Kendala ini sangat berbahaya bagi pihak tertanggung karena apabila telah terjadi kecelakaan maka pihak penanggung dalam hal ini PT. Jasaraharja Putera 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.

5) Hilangnya atau musnahnya barang pada saat kejadian

Hilangnya atau musnahnya barang yang diangkut pada saat kejadian, sehingga sulit menghitung kerugian. Dalam hal ini PT. Jasaraharja Putera akan mengganti semua kerugian barang yang telah hilang, rusak, atau bahkan musnah pada saat terjadi kecelakaan sesuai dengan kesepakatan kedua belah pihak. Ganti rugi yang diberikan

disesuaikan dengan “minimal risiko sendiri” (deductible) berdasarkan polis yang digunakan, apakah itu ICC (A), ICC (B), atau ICC (C) yang telah menjadi kesepakatan antara tertanggung dan penanggung.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Tanggung jawab PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru dalam penyelesaian pemberian ganti rugi kepada nasabahnya masih belum sesuai dalam memenuhi perjanjiannya sebagai tempat perlindungan atau jaminan dari terjadinya suatu peristiwa tidak tertentu yang akan diderita oleh nasabah.
2. Hambatan-hambatan yang dihadapi PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru dalam melaksanakan penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang melalui jalur laut, yaitu: besarnya dana yang dibutuhkan untuk adjuster dan surveyor; letak atau lokasi kerugian yang relatif jauh; perbedaan fakta antara kondisi polis dengan keadaan sebenarnya; lack of document/kurangnya dokumen klaim; dan dokumen pendukung dan hilangnya barang pada saat kejadian sehingga sulit menghitung kerugian.

B. Saran

1. Hendaknya PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru melaksanakan tanggung jawab dalam penyelesaian pemberian ganti rugi kepada nasabah sesuai dengan isi polis dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan pemerintah lebih mempertegas kembali undang-undang mengenai perjanjian antara perusahaan asuransi dengan nasabahnya agar pemenuhan perjanjian tersebut dapat berjalan

secara profesionalitas, efektif dan efisien.

2. Dalam menghadapi hambatan-hambatan penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang melalui jalur laut ini, hendaknya PT. Jasaraharja Putera Pekanbaru lebih meningkatkan sumber daya manusia serta memberi pelatihan secara luas terhadap setiap karyawan yang terkait sehingga mampu lebih baik lagi dalam penyelesaian klaim asuransi pengangkutan barang melalui jalur laut ini.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abbas Salim, A., 1993, *Dasar-dasar Asuransi*, PT. Raja Grafindo, Jakarta.
- Abbas Salim, A., 2005, *Asuransi Dan Manajemen Risiko*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Ali, Zainuddin, 2009, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Ashofa, Burhan, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Asshiddiqie, Jimly, 2006, *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*, Konstitusi Press, Jakarta.
- Asyhadie, Zaeni, 2011, *Hukum Bisnis dan Pelaksanaannya Di Indonesia*, Raja Grafindo, Jakarta.
- BR, Gunardo, 2014, *Geografi Transportasi*, Ombak, Yogyakarta.

- Hasymi Ali, A., 1993, *Bidang Usaha Asuransi*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Hasymi Ali, A., 1993, *Pengantar Asuransi*, Bumi Aksara, Jakarta.
- HMN, Purwosutjipto, 1991, *Pengertian Pokok Hukum Dagang 3 Hukum Pengangkutan*, Liberty, Yogyakarta.
- HMN, Purwosutjipto, 1996, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 6*, Djambatan, Jakarta.
- HR, Ridwan, 2007, *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo, Jakarta.
- Husseyh Umar, M., dan Chandra Motik Yusuf Jemat, 1992, *Peraturan Angkutan Laut*, Dian Rakyat, Jakarta.
- Kartika Sari Elsi dan Advndi Simanunsong, 2008, *Hukum Dalam Ekonomi*, Grasindo, Jakarta.
- Muhammad, Abdulkadir, 2011, *Hukum Asuransi Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Prakoso, Djoko, 2000, *Hukum Asuransi Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Prodjodikoro, Wirjono, 1984, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Penerbit Sumur, Bandung.
- Purba, Radiks, 1998, *Asuransi Angkutan Laut*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Rejeki Hartono, Sri, 2001, *Hukum Asuransi dn Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Sendra, Ketut, 2009, *Klaim Asuransi Gampang*, BMAI, Jakarta.
- Subandi, 1989, *Penuntutan Klaim Angkutan Laut*, ARCAN, Jakarta.
- Usman Adji, Sution, et. al., 1991, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Utari, Siti, 1994, *Pengangkutan laut di Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.

B. Jurnal/Kamus

Departemen Pendidikan Nasional, 2002, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.

Departemen Pendidikan Nasional, 2011 *Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa Edisi Keempat*, Gramedia Pustaka Utama.

Herman Susetyo, 2010, “Tanggung Jawab Nahkoda Pada Kecelakaan Kapal Dalam Pengangkutan Penumpang Dan Barang Melalui Laut Di Indonesia”, *Jurnal Masalah-masalah Hukum*, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Jilid 39 No. 1 Maret.

Merry Tjoanda, 2010, “Wujud Ganti Rugi Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata”, *Jurnal Sasi*, Fakultas Hukum Universitas Pattimura, Vol. 16, No. 4 Oktober-Desember.

Wetria Fauzi, 2014 “Kajian Hukum Asuransi Tentang Penerapan Prinsip Indemnitas Terhadap Asuransi Kerugian Dengan Klausula Risiko Gempa Bumi”,

C. Peraturan Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum
Perdata.

Kitab Undang-Undang Hukum
Dagang.

Undang-Undang Nomor 40 Tahun
2014 Tentang Perasuransian.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun
2008 Tentang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah Nomor 17
Tahun 1998 Tentang Lingkup
Kegiatan Usaha Ekspedisi
Muatan Kapal.

D. Website

AdnanAbdurrofi,<http://www.kapal.co.id/kapal-tongkang/kapal-niaga/kapal-tongkang-kapal-niaga-kapal-lct>, diakses pada tanggal 4 Januari 2016.

https://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Pekalongan, diakses pada tanggal 3 Januari 2016.

<http://www.jasaraharja-putera.co.id>, diakses pada tanggal 3 Januari 2016.

<http://infodanpengertian.blogspot.co.id/2015/11/pengertian-tanggung-jawab-hukum-menurut.html>, diakses pada tanggal 31 Januari 2016.