

Tinjauan Yuridis Perjanjian Asuransi Laut bagi Penumpang Kapal Laut

Sylviana Ayu Retno Ambarsari

Alumni Prodi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hang Tuah Surabaya

Abstract: *The ship as a means to transport passengers before sailing should legally have been stated in seaworthy condition that must fulfill safety requirements and shipping standards of the ship. The unseaworthy stipulated ship would have undergone ship wreck. Therefore, can the passengers' ticket be evidence to claim assurance when ship wreck occurs. Furthermore, how accountability of ship owner for the occurred Dumai Express 10 ship wreck is. The research constitutes normatively legal research that uses statute approach. The result shows that the passengers' ticket can be evidence to claim the assurance. When the ship wreck happens, the passenger has the right to obtain indemnity or compensation the transporters have to pay because of the transporters' negligence as long as transporting the passengers. There are two reasons for paying indemnity, namely damaging the contract and acting the unlawful deeds. The indemnity for damaging the contract is stipulated from Article 1246 to Article 1252 of Book III of the Civil Code, while the indemnity for unlawful deeds is stipulated in Article 1365 of the Civil Code. Thus, the issue, Dumai Express 10 Ship undergoes, constitutes the compensation for damaging the contract.*

Keywords: assurance, passenger of ship, transporter, indemnity.

Abstrak: Kapal sebagai sarana untuk mengangkut penumpang seharusnya sebelum berlayar dapat dikatakan dalam keadaan laik laut yang harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal dan standar pelayaran. Kapal yang dikatakan tidak laik laut pasti akan mengalami kecelakaan kapal laut. Oleh karena itu, apakah tiket penumpang kapal laut dapat dijadikan dasar klaim asuransi jika terjadi kecelakaan kapal. Selain itu, bagaimana bentuk tanggung gugat pemilik kapal terhadap kecelakaan kapal Dumai Express 10. Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif dengan menggunakan *statute approach*, pendekatan peraturan perundang-undangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tiket penumpang kapal laut dapat dijadikan dasar klaim asuransi. Ketika terjadi kecelakaan kapal laut, penumpang berhak atas ganti kerugian yang wajib diberikan oleh pengangkut karena kelalaian pengangkut selama penyelenggaraan pengangkutan. Ada dua sebab timbulnya ganti rugi yaitu ganti rugi karena wanprestasi dan ganti rugi karena perbuatan melanggar hukum. Ganti rugi karena wanprestasi diatur dalam buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) yang dimulai dari Pasal 1246 sampai Pasal 1252 KUHPerdata, sedangkan ganti rugi karena Perbuatan Melanggar Hukum diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata. Dengan demikin, kejadian yang menimpa kapal Dumai Express 10 ialah mengenai ganti rugi karena wanprestasi.

Kata kunci: asuransi, penumpang kapal, pengangkut, ganti rugi.

Pendahuluan

Negara Kesatuan Republik Indonesia, adalah negara kepulauan, yang terletak di kawasan Asia Tenggara. Dengan posisi geografis Indonesia yang terdiri atas letak astronomis dan letak geografis. Letak astronomis Indonesia terletak diantara 60 LU-110 LS dan 950 BT-1410 BT sedangkan letak geografisnya, kepulauan Indonesia terletak di antara Benua Asia dan Benua Australia, serta di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Jadi negara Indonesia tidak hanya dikelilingi oleh laut, tetapi juga bagian-bagianya yang terdiri dari pulau-pulau atau gugusan pulau-pulau yang dikelilingi oleh laut. Sehingga secara geografis negara kepulauan Indonesia adalah negara yang terbuka lewat laut yang sangat menguntungkan dan strategis bagi dunia pelayaran seperti yang kita ketahui bahwa wilayah laut Indonesia merupakan jalur pelayaran yang sangat ramai dan memberi kontribusi besar bagi perekonomian atau perdagangan internasional yaitu dengan menggunakan kapal laut yang merupakan salah satu pilihan alat transportasi antar pulau baik untuk mengangkut kendaraan, barang maupun penumpang, dimana setiap kapal yang menyelenggarakan pengangkutan pasti memerlukan pelabuhan.

Pelabuhan merupakan tempat kapal-kapal berlabuh, bersandar, naik turunnya penumpang, bongkar muat barang, tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Selain itu, pelabuhan memiliki fungsi sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan pengusahaan sesuai dengan Pasal 69 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Kegiatan pemerintahan berupa tertib administratif yang mencakup beberapa kegiatan yang merupakan pelaksanaan

peraturan perundang-undangan (*law enforcement*) di bidang-bidang berikut: keselamatan pelayaran, pabean, keimigrasian, karantina.¹ Sedangkan fungsi pengusahaan yang mencakup kegiatan usaha pelabuhan dalam menyediakan fasilitas dan memberikan pelayanan kepada pemakai jasa pelabuhan, baik pemilik kapal maupun pemilik barang.² Kapal yang digunakan sebagai sarana untuk mengangkut penumpang seharusnya sebelum berlayar, kapal dapat dikatakan dalam keadaan laik laut yang mana dapat memenuhi persyaratan keselamatan kapal seperti material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlindungan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronika kapal yang sesuai dengan Pasal 124 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran selain dapat dikatakan laik laut, kapal juga harus memenuhi standar pelayaran. Namun kenyataannya masih ada juga kapal yang tidak layak laik laut seperti kapal Dumai Express 10 dengan rute Batam-Dumai, Riau yang terjadi pada hari Minggu, 22 November 2010 di perairan Takong Hiu, Tanjung Balai Karimun, Kepulauan Riau.

Kapal tersebut diketahui tidak memiliki sertifikat sistem manajemen keselamatan (SMC) yang terregistrasi di Badan Klasifikasi Indonesia (BKI). Demikian juga DOC (*document of compliance*), yaitu sistem manajemen kese-

¹ Elfrida Gultom, 2007, *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan Untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal. 56. Lihat juga: I Nyoman Gede, 2002, *Instansi Terkait di Pelabuhan*, Surabaya: Tanjung Perak.

² Elfrida Gultom, *op.cit* , hal. 55. Lihat juga: M Wirjoono Prodjodikoro, 1961, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Bandung: Sumur, hal. 113.

lamatan untuk perusahaan yang teregistrasi di BKI, karena sudah habis masa berlakunya pada Maret 2003.³ Selain itu, menurut Kepala Kantor Pelabuhan Batam Rocky Achmad, jumlah penumpang yang diizinkan diangkut oleh kapal Dumai Express 10 sesuai dengan sertifikat penumpang sebanyak 265 orang. Namun, secara de facto, jika dilihat dari penumpang yang selamat dan korban yang ditemukan tewas, jumlah penumpang mencapai 294 orang.⁴

Dari adanya kecelakaan kapal tersebut maka peranan syahbandar pelabuhan sangat dibutuhkan, sebab syahbandar inilah yang harus secara tegas menyeleksi kapal mana yang izinkan berlayar dan kapal yang harus menunggu cuaca mereda. Syahbandar memiliki fungsi, tugas dan kewenangan yang sudah diatur pada Bab XI Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Selain syahbandar, berdasarkan ketentuan Pasal 128 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan:⁵

“Nakhoda atau anak buah kapal harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal/bagian dari kapalnya, di nilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal, serta pemilik, operator kapal, dan nakhoda wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian.”

Selaku nakhoda pada kapal Dumai Express 10 ini, nakhoda tetap berlayar meskipun ia mengetahui bahwa bagian dari kapal tersebut adalah bahan fibreglass atau sifatnya seperti gelas yang kapal jenis ini mudah sekali pecah apabila terjadi tubrukan dan tidak layak untuk berlayar. Secara operasional nakhoda dalam menjalankan tugasnya mempunyai tanggung jawab untuk dapat melaksanakan kewajibannya yaitu melindungi penumpang sampai ketempat tujuan dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan dari satu tempat ke tempat tujuan dapat berlangsung tanpa hambatan dan penumpang sampai ke tempat tujuan dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya, luka, sakit maupun meninggal dunia. Tetapi tujuan tersebut tidak terlaksana dengan baik sehingga membuat masyarakat merasa dirugikan dalam hal kerugian materiil maupun kerugian secara immaterial seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang saat kecelakaan tersebut terjadi.

Meskipun demikian, penumpang tidak perlu khawatir karena pengangkut memiliki kewajiban dan tanggung jawab pengangkut yang sudah diatur pada Bagian Kesembilan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang perjanjian pengangkutannya dibuktikan dengan adanya tiket. Tiket kapal laut berfungsi sebagai bukti pengangkutan penumpang.⁶ Tiket tersebut merupakan dana himpunan masyarakat dalam bentuk iuran wajib yang ada pada asuransi.

Adapun perjanjian asuransi (*contract of indemnity*) berlangsung antara kedua belah pihak yang berkepentingan,

³ <http://sekoci6.wordpress.com/.../transportasi-laut-indonesia-kembali-trrcoreng> diakses tgl 29 Januari 2010 jam 8.29 AM.

⁴ <http://www1.kompas.com/read/xmi/2009/12/10..kapal tenggelam tanggung jawab siapa> diakses tgl 29 Januari 2010 jam 8.24 AM.

⁵ Pasal 128 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

⁶ Abdul Kadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hal. 57.

yaitu antara penanggung (*insurer under-write*) dengan yang tertanggung (*assured*)⁷ sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (selanjutnya disebut KUHD) Pasal 246 KUHD yang berbunyi: “Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu”. Namun ada aturan yang menjelaskan bahwa asuransi merupakan suatu perjanjian pertanggungan yang definisinya adalah suatu perjanjian untung-untungan yang mengenai ganti ruginya tergantung hasil dari kejadian sebenarnya. Hal ini tidak terlepas dari ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang selanjutnya disebut Burgelijk Wetboek dalam kaitannya dengan perjanjian asuransi yang disebut perjanjian untung-untungan yang hasilnya mengenai untung ruginya tergantung pada kejadian yang belum tentu.

Mengenai iuran wajib sudah diatur dalam Pasal 3 dan Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang yang berbunyi:⁸

Pasal 3:

- 1) Iuran wajib harus dibayar bersama dengan membayar biaya pengangkutan penumpang kepada peng-

usaha alat angkutan umum yang bersangkutan.

- 2) Pengusaha/ pemilik alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan wajib memberi pertanggungjawaban seluruh hasil pungutan iuran wajib para penumpang dan menyetorkan kepada Perusahaan, setiap bulan selambat-lambatnya pada tanggal 27 secara langsung atau melalui bank ataupun Badan Asuransi lain yang ditunjuk oleh Menteri menurut cara yang ditentukan oleh Direksi Perusahaan.

Pasal 4:

Iuran wajib semata-mata dibuktikan dengan kupon pertanggungan yang bentuk dan hal-hal lain mengenainya, ditentukan oleh Menteri.

Dari peraturan pemerintah tersebut maka penumpang yang menjadi korban akan mendapatkan santunan dari pihak PT Jasa Raharja yang mana jumlah besarnya uang iuran wajib dan besarnya jumlah ganti rugi sudah diatur dalam Pasal 7 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang. Dalam kecelakaan tersebut yang mendapat santunan hanya penumpang yang memiliki tiket dan sudah terdaftar di manifes kapal sedangkan penumpang yang tidak memiliki tiket tidak mendapatkan santunan atau ganti rugi terkait kecelakaan tersebut. Dari hal ini dapat diketahui bahwa dalam sektor pelayanan angkutan laut masih banyak menyimpan permasalahan yang klasik dan dalam hal ini penumpang sering menjadi korban.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut di atas, maka permasalahan yang diteliti dan dikaji oleh penulis adalah apakah tiket penumpang kapal laut dapat dijadikan dasar klaim asuransi jika terjadi kecelakaan kapal. Selain itu, bagaimana bentuk tanggung gugat pemilik kapal ter-

⁷ Radiks Purba, 1998, *Asuransi Angkutan Laut*, Cet.I, Rineka Cipta, Jakarta, hal. 1.

⁸ Pasal 3 dan Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

hadap kecelakaan kapal Dumai Ex-press 10?

Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian hukum normatif, yakni penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif.⁹ Dengan pendekatan *statute approach* (perundang-undangan), yakni dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang sedang dikaji.¹⁰

Dalam penelitian ini digunakan beberapa bahan hukum, yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat otoritatif artinya mempunyai otoritas. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan seperti, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransi, Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang serta beberapa Undang-Undang yang ada korelasinya dengan penelitian ini. Sedangkan Bahan Hukum Sekunder adalah bahan hukum yang diperoleh berdasarkan studi bahan pusaka, seperti buku-buku atau literatur yang berkaitkan dengan permasalahan yang dibahas.

Bahan-bahan hukum yang dikumpulkan selanjutnya diolah (*legal research*), yaitu dengan menggunakan: 1) inventarisasi, yaitu pengumpulan beberapa bahan hukum, baik perundang-undangan, buku dan sumber lainnya; 2) sistematisasi, yaitu pengaturan secara sistematis dalam menyusun bahan-bahan hukum yang telah dikumpulkan; 3) klasifikasi, yaitu pembagian atau penggolongan menurut kelas yang ada pada bahan hukum yang telah dikumpulkan.

Bahan-bahan yang telah dikumpulkan kemudian dianalisis. *Statute approach* (pendekatan peraturan perundang-undangan) digunakan untuk mengkaji perjanjian asuransi laut bagi penumpang kapal laut, kemudian hasilnya dipaparkan secara sistematis dan terperinci yang untuk selanjutnya ditarik suatu kesimpulan.

Tiket Penumpang Kapal Laut Dapat Dijadikan Dasar Klaim Asuransi Jika Terjadi Kecelakaan Kapal

Persamaan antara polis dengan tiket penumpang kapal laut adalah sama-sama merupakan alat bukti. Hanya saja polis merupakan alat bukti tertulis dari suatu perjanjian asuransi yang telah dibuat dan telah disepakati antara kedua belah pihak antara tertanggung dan penanggung, sedangkan tiket penumpang dan dokumen muatan termasuk alat bukti dalam perjanjian pengangkutan yang diatur dalam Pasal 38 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Polis bukan satu-satunya alat bukti dalam perjanjian pertanggungan tetapi polis tetap mempunyai arti yang sangat besar bagi pihak tertanggung, sebab polis itu merupakan bukti yang sempurna tentang apa yang mereka perjanjikan di dalam perjanjian pertanggungan itu kare-

⁹ Johnny Ibrahim, 2006, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia Publishing, Malang, hal. 295.

¹⁰ Peter Mahmud Marzuki, 2005 *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, hal. 93.

na tanpa polis maka pembuktian akan menjadi sulit dan terbatas. Selain polis masih ada alat bukti lainnya yaitu berupa:

1. Dokumen muatan

Dokumen-dokumen muatan tersebut antara lain: a) polis asli; b) laporan kecelakaan kapal yang telah diketahui dan disahkan oleh surveyor yang ditunjuk oleh penanggung perusahaan Jasa Raharja; c) *log book* (buku harian perjalanan kapal); d) *survey report* (laporan dari tim *average adjuster* atau ahli penaksir kerusakan); e) surat-surat tentang klasifikasi kapal (kelaiklautan diterbitkan oleh syahbandar); f) tembusan surat dan atau jawaban atas tuntutan kepada pihak ketiga; dan g) Dokumen-dokumen lain yang bernalitan dengan kerugian yang bersangkutan yang dapat dipakai sebagai bukti untuk memperkuat klaim.

Ketujuh dokumen-dokumen tersebut merupakan dokumen-dokumen khusus yang diperlukan untuk kelangsungan prosedur klaim yang harus dilengkapi oleh tertanggung sebagai pemilik kapal Dumai Express 10 agar proses pencairan dana dari klaim yang ditujukan kepada penanggung sebagai perusahaan asuransi jasa raharja dapat segera cair dan diberikan oleh tertanggung menurut ketentuan polis.

Kesesuaian ganti rugi yang akan diberikan oleh perusahaan asuransi jasa raharja harus sesuai dengan kesepakatan yang telah disepakati oleh kedua belah pihak, hal ini dikarenakan sesuai dengan harga pertanggungan kapal pada saat pembuatan polis *hull*, mengenai ganti rugi yang sebesar harga pertanggungan dirasa kurang menguntungkan pihak tertanggung dikarenakan sesuai dengan aturan mengenai perjanjian pertanggungan yang telah ditetapkan bahwa setiap kejadian yang merugikan tertanggung

maka secara langsung penanggung wajib mengganti kerugian apabila tertanggung mempunyai kepentingan atas kejadian tersebut.

Tertanggung mempunyai kepentingan/*interest* atas apa yang telah dideritanya serta telah dicantumkan pada polis mengenai ganti rugi yang merupakan kewajiban dari penanggung, memang besar semua resiko yang ditanggung oleh polis *hull* menyangkup keselu-ruhan resiko atau dapat disebut *all risk*. Namun berdasarkan konteksnya kerugian kapal laut yang menimpa kecelakaan kapal Dumai Express 10 ada dua macam yaitu *general average* (kerugian laut umum) dan *particular average* (kerugian laut khusus) yang dimana kapal Dumai Express 10 tertimpa bahaya laut yang mengancam keselamatan kapal dan muatannya, maka awak kapal seperti nakhoda wajib untuk melakukan tindakan yang berbahaya bagi kapal, tindakan ini menghasilkan kerugian kapal namun pada prinsipnya kejadian ini merupakan *general average* (kerugian laut umum) maka akan dipikul bersama oleh *interest* yang wajib diselamatkan.

Dalam kasus ini keadaan kapal Dumai Express 10 tetap mengalami *total loss* atau kerugian lenyap semua atas upaya apa yang telah dilakukan awak kapal, maka semua usaha yang dilakukan tersebut tidak termasuk *general average* (kerugian laut umum) jika tidak ada *interest* yang selamat jadi yang berhak menanggung adalah penanggung.

Sebelum nilai pertanggungan kapal diberikan kepada tertanggung maka tertanggung wajib untuk membayar *warranty of premi* (pembayaran premi yang telah disepakati oleh tertanggung dan penanggung). Apabila premi tidak dibayar, pertanggungan dapat diputuskan,

atau setidak-tidaknya pertanggungan itu tidak berjalan.

Sebagai suatu perjanjian timbal balik, perjanjian pertanggungan bersifat konsensual, artinya sejak terjadinya kata sepakat, timbullah hak dan kewajiban antar para pihak. Jika premi belum dibayar, pertanggungan tersebut tidak berjalan hal ini dikarenakan premi perlu dilunasi pada saat pertanggungan itu diadakan atau pada saat bahaya mulai berjalan. Pada pertanggungan yang diadakan untuk jangka waktu tertentu atau untuk suatu perjalanan, premi dibayar lebih dahulu pada saat bahaya mulai berjalan. Sedangkan pada pertanggungan yang diadakan untuk jangka waktu yang panjang, pembayaran premi dapat ditentukan secara periodik, misalnya tiap bulan dan pembayaran dilakukan pada permulaan tiap periodik.

Besarnya jumlah premi yang harus dibayar oleh tertanggung ditentukan dengan suatu prosentase dari jumlah yang dipertanggunkan berdasarkan penilaian risiko yang dipikul oleh penanggung. Dalam prakteknya, penerapan besarnya jumlah premi itu diperjanjikan oleh pihak -pihak secara layak dan dicantumkan di dalam polis.¹¹

Selain itu, salah satu prosedur di atas yang salah satunya merupakan prosedur yang paling penting adalah surat kelaiklautan yang diterbitkan oleh syahbandar. Hal ini sangat berguna, sebab setiap perusahaan asuransi yang berniat untuk menanggung sebuah kapal atas keinginan serta perjanjian yang telah dibuat oleh kedua belah pihak, maka atas dasar kelengkapan persyaratan polis dengan ini surat laik laut harus dimun-

culkan. Dalam hal ini kelaiklautan kapal diatur dalam Bab IX Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Secara sederhana kapal dapat dikatakan laik laut apabila dapat membawa barang maupun penumpang dengan aman dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan dengan aman dan lancar dengan kondisi cuaca yang memungkinkan untuk berlayar. Laik laut yang dimaksud adalah konsep yang abstrak, yaitu kapal yang laik laut bukan hanya tergantung pada kualitas fisik tetapi pada kualitas pengawakan dan manajemen kapal.

Kelaiklautan kapal wajib dipenuhi oleh setiap kapal yang sesuai dengan daerah pelayarannya. Ini sesuai dengan Pasal 117 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu meliputi: a) keselamatan kapal; b) pencegahan pencemaran dari kapal; c) pengawakan kapal; d) garis muat kapal dan pemuatan; e) kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang; f) status hukum kapal; g) manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan; h) manajemen keamanan kapal.

Kapal yang laik laut akan mendapat sertifikat keselamatan kapal oleh pemerintah. Uji kelaikan kapal dilakukan oleh badan yang berwenang, yaitu Biro Klasifikasi Kapal Laut yang selanjutnya disebut BKI yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 1964 jo Surat Keputusan Menteri Perhubungan Laut tanggal 20 September 1964 No.1/71/1.

Tugas dari BKI yang tercantum dalam Pasal 6 Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 1964 tentang BKI ialah:¹² a) memberikan klasifikasi atau

¹¹ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hal. 75.

¹² Pasal 6 Peraturan Pemerintah No.28 Tahun 1964 Tentang Biro Klasifikasi Kapal Indonesia

penggolongan keadaan kapal atas suatu kapal yang telah diselidiki dan dinilai; b) memberikan petunjuk dan penilaian atas konstruksi kapal yang sedang dalam pemakaian, termasuk semua alat perlengkappannya; dan c) tugas sampingan yang berkaitan dengan lapangan klasifikasi kapal.

Kapal yang sudah diperiksa dan diuji oleh Badan Klasifikasi akan diberikan sertifikat sebagai tanda bukti selain itu setiap kapal yang akan berlayar wajib memiliki Surat Izin Berlayar yang akan dikeluarkan oleh Syahbandar setelah terpenuhinya persyaratan kelaiklautan selain itu kapal dapat dikatakan laik laut apabila memiliki dokumen yg lengkap dan masih berlaku.

2. Tiket penumpang

Dengan dimilikinya tiket penumpang kapal laut tersebut, hak dan kewajiban para pihak mulai timbul. Jadi, pihak pengangkut mulai bertanggung jawab atas penumpang maupun barang yang diangkut. Sebelum penumpang naik ke dalam kapal laut, penumpang tersebut harus membayar lunas biaya angkutan. Selain membayar biaya angkutan, penumpang juga harus membayar iuran wajib yang dibayar secara bersamaan dengan pembayaran angkutan. Supaya penumpang mengetahui bahwa di dalam sewa penumpang telah termasuk iuran wajib, maka pada halaman depan tiket itu dicantumkan (dicap) perkataan “Termasuk iuran wajib Jasa Raharja”.¹³

Penumpang yang sah dalam alat angkutan penumpang umum yang telah melunasi Iuran Wajib (IW) berhak atas dana santunan dari pihak Jasa Raharja. Apabila dilihat dari segi sosial, iuran-

iuran wajib tersebut dapat diharapkan menjadi dana-dana yang dapat digunakan untuk tujuan pembangunan, karena dengan pembayaran iuran wajib, secara sadar ataupun tidak, seseorang telah menjalankan aksi menabung. Iuran wajib ini merupakan alat untuk memupuk tabungan secara terpimpin, demi membantu meneckan inflasi dan menambah dana investasi yang diperlukan dalam rangka pembangunan Nasional Semesta Bencana. Pengelola alat pengangkutan umum bertugas untuk memungut iuran wajib dari para penumpang untuk setiap kali perjalanan yang iuran wajib ini biasanya dijadikan satu dengan sewa pengangkutan atau harga tiket. Kemudian, iuran wajib ini disetorkan oleh pengangkut kepada PT. Jasa Raharja.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 1964 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang ketentuan-ketentuan pelaksanaan dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang yang diatur dalam Pasal 1 sub d, “iuran wajib” ialah iuran wajib yang dibayar penumpang alat angkutan penumpang umum menurut Pasal 2 Peraturan Pemerintah ini. Dalam Pasal 7 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 menyatakan bahwa “Iuran-Iuran wajib yang terhimpun merupakan dana untuk memberi jaminan pertanggungan kecelakaan diri kepada penumpang alat angkutan penumpang umum”. Jaminan pertanggungan kecelakaan diri kepada penumpang yang berada dalam alat angkutan, yang telah disediakan oleh pengangkut hanya dapat digunakan dalam jangka waktu antara saat naiknya penumpang dari tempat pemberangkatan sampai turunnya penumpang di tempat tujuan, yang waktu pemberangkatan kapal dari tempat awal hingga sampai di

¹³ Radiks Purba, *op.cit*, hal. 333.

tempat tujuan sudah tertera dalam tiket penumpang. Jaminan perlindungan terhadap keselamatan penumpang yang ada di Indonesia merupakan jaminan yang diberikan oleh perusahaan asuransi jasa raharja. Hal ini disebabkan karena PT. Jasa Raharja (Persero) merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di bawah Kementerian Keuangan yaitu badan usaha yang bergerak dalam bidang perasuransian. Seiring dengan kemajuan ekonomi global saat ini, sarana transportasi menjadi sangat penting dan sangat menentukan gerak roda perekonomian nasional. Selain dampak positif, bidang pelayaran juga memberikan dampak yang negatif berupa peningkatan jumlah korban kecelakaan akibat kapal laut yang tidak laik laut.

PT. Jasa Raharja (Persero) mempunyai tanggung jawab untuk memupuk dana melalui iuran dan sumbangan wajib berdasarkan Undang-undang Nomor 33 dan 34 Tahun 1964 yang selanjutnya disalurkan kembali melalui santunan asuransi jasa raharja. Dengan demikian, tidak kalah pentingnya PT. Jasa Raharja (Persero) perlu melakukan upaya-upaya penanganan keselamatan di bidang pelayaran hal ini dimungkinkan untuk mengurangi jumlah korban yang ditimbulkannya. Semakin banyak kapal laut yang dinyatakan dalam keadaan tidak laik laut, semakin banyak pula angka peningkatan korban akibat kecelakaan kapal laut yang semakin bertambah. Oleh karena itu, negara melalui PT. Jasa Raharja (Persero) memberikan jaminan perlindungan berupa santunan asuransi jasa raharja yang besarnya antara lain: a) meninggal dunia sebesar Rp. 25.000.000,-; b) catat tetap (maksimal) sebesar Rp. 25.000.000,-; c) biaya rawatan (maksimal) sebesar Rp.

10.000.000,-; dan d) biaya penguburan sebesar Rp.2.000.000,-.

Santunan asuransi jasa raharja ditentukan sepahak oleh penanggung. Maka dari itu, arti penting santunan jasa raharja adalah upaya perlindungan masyarakat dari pemerintahnya, dalam upaya memberikan jaminan kepastian akan kejadian musibah kecelakaan kapal laut. Sehingga tujuan utama dari santunan jasa raharja adalah selain memberikan jaminan akan kepastian perlindungan, negara kepada rakyatnya. Jadi jaminan sosial jasa raharja adalah *compulsary insurance* yang bertujuan memberikan jaminan sosial untuk masyarakat. *Compulsary insurance* diajarkan dengan paksaan (*force saving*). Oleh karena itu, setiap warga negara diwajibkan membayar iuran wajib dan sumbangan wajib sebagaimana telah dijerjelas dalam pertanggungan atau asuransi.

Pertanggungan ini diatur dalam Pasal 246 KUHD yang berbunyi: "Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu." Berdasarkan definisi tersebut, maka dalam asuransi terkandung empat unsur, yaitu:

1. Pihak tertanggung (*insured*) yang berjanji untuk membayar uang (santunan) kepada pihak penanggung sekaligus atau secara berangsur-angsur;
2. Pihak penanggung (*insurer*) yang berjanji akan membayar sejumlah uang (santunan) kepada pihak tertanggung sekaligus atau secara berangsur-ang-

- sur apabila terjadi sesuatu yang mengandung unsur tidak tertentu;
3. Suatu peristiwa (*accident*) yang tidak tertentu (tidak diketahui sebelumnya);
 4. Kepentingan (*interest*) yang mungkin akan mengalami kerugian karena peristiwa yang tak tentu.

Adapun sifat-sifat pertanggungan yang terdapat dalam Pasal 246 KUHD yaitu:

- (1) Bahwa pertanggungan itu ada pada suatu perjanjian penggantian kerugian yang mana penanggung mengikatkan diri untuk mengganti kerugian yang diderita dari pihak tertanggung. Penggantian kerugian ini harus seimbang dengan kerugian yang dialami.
- (2) Bahwa pertanggungan itu adalah suatu perjanjian bersyarat¹⁴, maksudnya ialah bahwa kewajiban dalam mengganti kerugian dari penanggung hanya dapat dilaksanakan apabila terjadi peristiwa yang tidak tertentu.
- (3) Bahwa pertanggungan itu bersifat timbal balik, maksudnya bahwa kewajiban penanggung untuk mengganti kerugian dihadapkan dengan kewajiban tertanggung dalam membayar premi yang mana dalam hal ini kewajiban tersebut harus dilaksanakan.
- (4) Bahwa kerugian yang diderita adalah sebagai akibat dari peristiwa tidak tertentu atas nama diadakan pertanggungan. Di sini harus terdapat hubungan sebab dan akibat di antara peristiwa dan kerugian.

Bentuk Tanggung Gugat Pemilik Kapal Terhadap Kecelakaan Kapal Dumai Express 10

¹⁴ Emmy Pangaribuan Simanjutak, 1990, *Hukum Pertanggungan dan Perkembangannya*, Universitas Gajah Mada, Yogyakarta, hal. 24.

Sebelum membahas masalah tanggung gugat terlebih dahulu penulis membahas masalah tentang tanggung jawab pengangkut sesuai dengan ketentuan Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi: (1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/ atau barang yang diangkutnya; (2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati. Selain itu, perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dari adanya tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang tersebut maka timbulah hubungan hukum antara kedua belah pihak. Hubungan hukum tersebut ialah hubungan kewajiban dan hak secara timbal balik yang timbul karena adanya peristiwa hukum berupa perbuatan, kejadian, atau keadaan.

Hubungan kewajiban dan hak tersebut terjadi baik karena perjanjian maupun karena ketentuan undang-undang.¹⁵ Hak dan kewajiban dalam perjanjian pengangkutan umumnya tidak tertulis, tetapi didukung oleh dokumen angkutan, maka kewajiban dan hak para pihak biasanya sudah tertulis pada dokumen tersebut.

Alasan perjanjian pengangkutan tidak dibuat secara tertulis karena kewajiban dan hak para pihak ditentukan berdasarkan asas konsensual yang mana

¹⁵ Abdul Kadir Muhammad, op.cit, 75

das ini tidak mengharuskan bentuk perjanjian pengangkutan secara tertulis melainkan dengan adanya kesepakatan atau kehendak para pihak telah dianggap cukup tetapi juga harus dibuktikan dengan dokumen angkutan.

Apabila dalam dokumen tidak dirumuskan hak dan kewajiban para pihak, maka yang diikuti adalah ketentuan Undang-Undang Pengangkutan tetapi apabila dalam Undang-Undang itu juga tidak ditentukan hak dan kewajiban para pihak, maka yang diikuti adalah kebiasaan dalam pengangkutan.

Kebiasaan dalam pengangkutan yang dilakukan oleh para pihak mengenai hak dan kewajiban yang mana pengangkut wajib menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari tempat pemuatan sampai tempat tujuan dengan aman dan selamat tetapi hal ini tidak terlaksana dikarenakan penumpang tidak mendapatkan haknya untuk mendapatkan perlindungan atas penyelenggaraan barang dan atau penumpang dari tempat pemuatan sampai ke tempat tujuan dengan selamat.

Adanya kecelakaan kapal laut tersebut membuat penumpang berhak atas ganti kerugian yang dideritanya karena kelalaian pengangkut selama penyelenggaraan pengangkutan. Atas hak penumpang tersebut maka pengangkut wajib memberikan ganti kerugian. Ada dua sebab timbulnya ganti rugi yaitu ganti rugi karena wanprestasi dan ganti rugi karena perbuatan melanggar hukum. Ganti rugi karena wanprestasi diatur dalam Buku III KUHPerdata yang dimulai dari Pasal 1246 sampai Pasal 1252 KUHPerdata, sedangkan ganti rugi karena Perbuatan Melanggar Hukum diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata.

Ganti rugi karena wanprestasi adalah suatu bentuk ganti rugi yang dibebankan kepada pengangkut yang tidak memenuhi isi perjanjian yang telah dibuat antara pengangkut dengan penumpang. Menurut Pasal 1246 KUHPerdata, ganti rugi yang dapat dibebankan pada pengangkut yang wanprestasi yaitu adanya kerugian yang nyata-nyata diderita oleh penumpang dan keuntungan yang seharusnya diperoleh.

Kedua jenis ganti rugi tersebut tercakup akan pengertian biaya, rugi, dan bunga. Ketentuan tentang biaya, rugi, dan bunga ini terdapat dalam Pasal 1239 KUHPerdata yang menyebutkan bahwa "tiap-tiap perikatan untuk berbuat sesuatu atau untuk tidak berbuat sesuatu, apabila pengangkut tidak memenuhi kewajibannya, mendapatkan penyelesaiannya dalam kewajiban untuk penggantian biaya, rugi, dan bunga. Dalam hal ini penumpang yang menuntut ganti rugi harus mengemukakan dan membuktikan bahwa pengangkut telah melakukan wanprestasi yang mengakibatkan timbulnya kerugian. Berdasarkan uraian di atas apabila perjanjian yang disepakati terjadi pelanggaran maka dapat diajukan ganti rugi wanprestasi seperti kejadian yang menimpa kapal Dumai Express 10. Hal ini disebabkan adanya hubungan kontraktual antar para pihak (yaitu PT. Lestari Indomal Bahari selaku pemilik kapal Dumai Express 10 dengan perusahaan asuransi jasa raharja) yang menimbulkan kerugian dan ada pihak yang menderita kerugian.

Apabila terjadi pelanggaran karena adanya perselisihan antara tertanggung dan penanggung yang mana pihak dari tertanggung PT. Lestari Indomal Bahari selaku pemilik kapal Dumai Express 10 tidak setuju dengan ganti rugi yang telah

diberikan oleh perusahaan asuransi jasa raharja sebagai penanggung yang menanggung kapal Dumai Express 10.

Penyelesaian perselisihan antara tertanggung dan penanggung akan dilakukan dengan cara musyawarah atau negosiasi. Cara ini lebih profesional untuk menjaga nama baik tertanggung dan penanggung di hadapan masyarakat. Apabila perselisihan ini diselesaikan melalui jalur pengadilan (*litigasi*) tentunya harus melalui musyawarah dan mufakat terlebih dahulu dan jika tidak bisa maka perselisihan akan dilanjutkan melalui jalur pengadilan dengan memilih domisili polis di mana dikeluarkan yang dalam kasus ini berada di Negara Kesatuan Republik Indonesia. Memang benar di dalam statuta mahkamah internasional diterapkan asas *ex aequo et bono* (kepatutan dan kelayakan), namun penyelesaian yang terjadi menggunakan aturan hukum nasional yang dirasa relatif lebih netral.

Pada umumnya, penyelesaian perselisihan antara tertanggung pemilik kapal Dumai Express 10 dengan penanggung perusahaan asuransi jasa raharja yang melalui jalur pengadilan selalu dihindari oleh para pihak. Hal ini dikarenakan tidak efisien dan membutuhkan waktu yang sangat lama dan prosesnya terlalu rumit serta membutuhkan biaya yang tidak sedikit. Bahkan, belum tentu keputusan dari pengadilan bisa memuaskan para pihak.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa ganti rugi karena wanprestasi dan ganti rugi karena perbuatan melanggar hukum berbeda. Ini dapat dilihat dari tujuan ganti rugi tersebut. Tujuan ganti rugi karena wanprestasi ialah untuk menempatkan penggugat dalam contoh kasus kecelakaan kapal Dumai Express

10 mengenai perselisihan pemberian ganti rugi pada posisi seandainya perjanjian tersebut terpenuhi. Akibat hukum jika terjadi wanprestasi adalah bahwa perjanjian tersebut tidak perlu dimintakan pembatalan kepada hakim, tetapi sudah dengan sendirinya batal demi hukum. Sedangkan tujuan ganti rugi karena perbuatan melanggar hukum adalah untuk menetapkan posisi penggugat kepada keadaan semula sebelum terjadinya perbuatan melanggar hukum.

Ganti kerugian karena perbuatan melanggar hukum diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata yang menyatakan bahwa setiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu untuk mengganti kerugian tersebut.

Ganti rugi karena perbuatan melanggar hukum adalah suatu bentuk ganti rugi yang dibebankan kepada orang yang telah menimbulkan kesalahan kepada pihak yang dirugikan. Kerugian yang diakibatkan karena perbuatan melanggar hukum ini diatur dalam Pasal 1365 dan Pasal 1366 KUHPerdata.

Apabila dilihat kembali, penuntutan ganti rugi karena perbuatan melanggar hukum memiliki beberapa segi persamaan dengan penentuan ganti rugi karena wanprestasi. Hal ini dikarenakan tidak ada larangan hukum untuk memperlakukan pengertian ganti rugi karena perbuatan melanggar hukum dengan ganti rugi karena wanprestasi, tapi ada juga dalam beberapa hal berbeda. Dalam undang-undang tidak diatur tentang ganti kerugian yang harus dibayar karena perbuatan melanggar hukum, sedangkan dalam Pasal 1243 KUHPerdata memuat ketentuan tentang ganti kerugian, yang harus dibayar karena wanprestasi.

Sebelum perusahaan asuransi jasa raharja memberikan ganti kerugian kepada penumpang yang menjadi korban maka terlebih dahulu pemilik kapal harus melengkapi dokumen-dokumen kapalnya. Pemilik kapal dalam melengkapi dokumen-dokumennya tersebut, maka pemilik kapal harus mengerti tanggung jawabnya sebagai pemilik kapal.

Tanggung jawab pemilik kapal dan/atau operator kapal yang diatur dalam Pasal 181 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yakni sebagai berikut:

- (1) Pemilik dan/atau operator kapal bertanggung jawab pada setiap kerusakan telekomunikasi pelayaran dan hambatan di laut, sungai dan danau yang disebabkan oleh pengoperasian kapalnya.
- (2) Tanggung jawab pemilik dan/atau operator kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa kewajiban untuk segera memperbaiki atau mengganti sehingga fasilitas tersebut dapat berfungsi kembali seperti semula.
- (3) Perbaikan dan penggantian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dalam batas waktu 60 (enam puluh) hari kalender sejak kerusakan terjadi.

Perbaikan dan penggantian dapat segera dilakukan dalam batas waktu 60 (enam puluh) hari kalender, sehingga seperti sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran serta fasilitas alur pelayaran dapat berfungsi seperti sediakala. Apabila dalam batas waktu 60 (enam puluh) hari kalender sejak kerusakan tersebut terjadi tidak dilakukan perbaikan atau pengganti oleh pemilik kapal, maka menteri akan melakukan perbaikan dan penggantian dengan biaya

yang dibebankan kepada pemilik dan atau operator kapal sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Laut tentang Peraturan Kewajiban Kapal-Kapal untuk Memiliki Sertifikat No.Th.1/17/1 Jakarta, 26 September 1964.

Tanggung jawab pemilik dan/atau operator kapal pada Pasal 181 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ini tidak menghilangkan tanggung jawab nakhoda atau pemimpin kapal atas kesalahannya yang telah mengakibatkan kerusakan dan hambatan yang menimbulkan kerugian terhadap sarana bantu navidasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, dan fasilitas alur pelayaran.

Tanggung jawab nakhoda berdasarkan ketentuan Pasal 128 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa:

- (1) Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya, dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
- (2) Pemilik, operator kapal, dan Nakhoda wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian. Seperti diketahui bahwa kecelakaan kapal Dumai Express 10 ini terjadi dikarenakan bagian dari kapalnya terbuat dari bahan fiberglass yang bahan jenis ini seperti gelas yang mudah sekali pecah apabila terjadi benturan. Nakhoda yang berperan sebagai pemimpin kapal seharusnya memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apapun mengenai kapalnya, sebab apapun yang terjadi di dalam kapal mengenai adanya bahaya adalah

tanggung jawab nahkoda atau anak buah kapal sesuai dengan Pasal 128 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Selain nahkoda syahbandar pun juga harus dimintai pertanggungjawaban atas kecelakaan kapal Dumai Express 10 tersebut.

Syahbandar di sini dimintai pertanggungjawaban, karena fungsi, tugas dan kewenangan dari syahbandar telah diatur dalam Pasal 207, Pasal 208, Pasal 209 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Selain itu, juga diketahui bahwa kapal ini tidak memiliki sertifikat sistem manajemen keselamatan (SMC) yang ter registrasi di Badan Klasifikasi Indonesia (BKI). Demikian juga DOC (*document of compliance*), yaitu sistem manajemen keselamatan untuk perusahaan yang ter registrasi di BKI, karena sudah habis masa berlakunya pada Maret 2003.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 169 telah dijelaskan tentang:

- (1) Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal.
- (2) Kapal yang telah memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberi sertifikat.
- (3) Sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berupa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document of Compliance/DOC*) untuk perusahaan dan Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate/SMC*) untuk kapal.

(4) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diterbitkan setelah dilakukan audit eksternal oleh pejabat pemerintah yang memiliki kompetensi atau lembaga yang diberikan kewenangan oleh Pemerintah.

(5) Sertifikat Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran diterbitkan oleh pejabat yang ditunjuk oleh Menteri.

(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara audit dan penerbitan sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal diatur dengan Peraturan Menteri.

Dari ketentuan pasal-pasal di atas apabila pemilik kapal bisa melengkapi dokumen-dokumen kapal maka pembayaran ganti kerugian atas kejadian kecelakaan kapal tersebut dapat sesegera mungkin dicari jalan keluarnya, agar perusahaan asuransi jasa raharja dapat mengganti sejumlah *financial value* yang telah ada dan tercantum didalam polis.

Apabila terjadi perselisihan maka penyelesaian perselisihan tersebut digunakan dengan cara kekeluargaan atau musyawarah atau melalui arbitrase atau melalui pengadilan. Dalam kenyataannya, sedikit sekali atau hampir tidak ada perkara yang diselesaikan melalui arbitrase atau melalui pengadilan. Hal ini disebabkan oleh karena mereka selalu memegang prinsip lebih baik rugi sedikit daripada perkara tersebut di bawa ke pengadilan yang akan menghabiskan biaya pengadilan yang cukup banyak dan belum tentu juga nanti nya di pengadilan bisa memuaskan semua pihak.

Dari hasil keputusan kedua belah pihak tersebut maka pemilik kapal akan mendapatkan ganti kerugian yang sesuai dengan harga pertanggungan *marine hull* yang menimpa kapalnya. Dengan demikian, penumpang yang menjadi korban

kecelakaan kapal laut tidak perlu merisaukan mengenai ganti kerugian karena penumpang yang mengalami luka-luka, cacat, bahkan yang meninggalkan dunia akan mendapatkan santunan dari pemilik kapal Dumai Express 10 dan perusahaan asuransi jasa raharja.

Kesimpulan

Tiket penumpang kapal laut dapat dijadikan dasar klaim asuransi jika terjadi kecelakaan kapal apabila penumpang tersebut memiliki tiket penumpang kapal laut. Dengan memiliki tiket penumpang kapal laut maka hak dan kewajiban para pihak mulai timbul jadi pihak dari pengangkut mulai bertanggung jawab atas penumpang maupun barang yang diangkut. Selain tiket penumpang, masih ada dokumen muatan yang harus dipenuhi pemilik kapal terhadap perusahaan asuransi jasa raharja demi kelangsungan prosedur klaim yang akan diberikan perusahaan asuransi kepada pemilik kapal. Dengan adanya dokumen muatan dan tiket penumpang kapal laut ini maka penumpang yang menjadi korban dalam kecelakaan kapal laut dapat menerima ganti rugi dari perusahaan asuransi jasa raharja dan pemilik kapal Dumai Express 10, karena penumpang yang sebelum menaiki kapal sudah wajib membayar biaya angkutan juga harus membayar iuran wajib. Iuran wajin ini nantinya oleh pengelola alat pengangkutan umum akan disetorkan melalui pengangkut kepada Jasa Raharja. Penyetoran ini dilakukan untuk mendapatkan santunan jasa raharja. Sedangkan mengenai penumpang yang tidak memiliki tiket tidak akan mendapatkan santunan jasa raharja. Selain tiket penumpang, ada alat bukti lain yaitu polis yang merupakan bukti yang sempurna tentang apa yang mereka perjanjian di

dalam perjanjian pertanggungan itu dan tanpa polis maka pembuktian akan menjadi sulit dan terbatas.

Bentuk tanggung gugat pemilik kapal terhadap kecelakaan kapal Dumai Express 10 berupa tanggung gugat wan-pratestasi. Sebab, ganti rugi karena wan-prestasi adalah suatu bentuk ganti rugi yang dibebankan kepada pengangkut yang tidak memenuhi isi perjanjian yang telah dibuat antara pengangkut dengan penumpang. Menurut Pasal 1246 KUHPerdata, ganti rugi yang dapat dibebankan pada pengangkut yang wan-prestasi yaitu kerugian yang nyata-nyata diderita oleh penumpang dan keuntungan yang seharusnya diperoleh. Dengan demikian, ganti rugi yang dilakukan pemilik kapal tidak terlepas dari tanggung jawabnya sebagai pemilik kapal selain pemilik kapal masih ada nakhoda dan anak buah kapal yang harus dimintai pertanggungjawaban. Dalam hal ini nakhoda merupakan pemimpin kapal atas kesalahannya yang telah mengakibatkan kerusakan dan hambatan yang menimbulkan kerugian terhadap sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, serta fasilitas alur pelayaran. Sedangkan anak buah kapal bertugas membantu nakhoda dalam memberikan aba-aba dalam berlayar. Selain itu, syahbandar pun dimintai pertanggung jawaban karena sesuai fungsi, tugas, dan kewangan dari syahbandarlah kapal dapat dikatakan dalam keadaan laik laut.

Daftar Bacaan

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata)

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, (LN.RI Tahun 2008, Nomor:64, TLN.RI Nomor : 4849)

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, (LN.RI Tahun 1992, Nomor:13, TLN.RI Nomor: 3467)

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, (LN.RI Tahun 1964, Nomor:137, TLN.RI Nomor : 2720)

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, (LN.RI Tahun 1965, Nonor: 29)

Surat Keputusan Menteri Perhubungan Laut Tentang Peraturan Kewajiban Kapal-Kapal Untuk Memiliki Sertifikat Klasifikasi No.Th.1/17/1, Jakarta, 26 September 1964.

Gultom, Elfrida, 2007, *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan Untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Hartini, Rahayu, 2007, *Hukum Pengangkutan*, Cet.I, UMM, Malang.

Hartono, Sri Rejeki, *Asuransi dan Hukum Asuransi Di Indonesia*, Semarang IKIP Semarang Press.

-----, 2001, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Jakarta.

Ibrahim, Johnny, 2006, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayumedia Publishing.

Marzuki, Peter Mahmud, 2005 *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana.

Muhammad, Abdul Kadir, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Bandung: Citra Aditya Bakti.

-----, 1999, *Hukum Asuransi Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung.

-----, 1990, *Pokok-Pokok Hukum Pertanggungan*, Citra Aditya Bakti, Bandung.

Purba, Radiks, 1998, *Asuransi Angkutan Laut*, Cet.I, Jakarta: Rineka Cipta.

Purwahid, Patrick, 1986, *Asas Itikad Baik Kepatuhan dalam Perjanjian*, UNDIP, Semarang.

R. Setiawan, 1977, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Bina Cipta, Jakarta.

Siregar, Muchtarudin, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan*, L.P.F.E, Univ.In.

Soedjono, Wiwoho, 1987, *Hukum Pengangkutan Laut di Indonesia dan Perkembangannya*, Cet.I, Liberty, Yogyakarta.

Soekardono, 1981, *Hukum Dagang Indonesia*, Rajawali, Jakarta.

Subekti, 1984, *Hukum Perjanjian*, Cet.IV, Citra Aditya Bakti, Bandung.

-----, 1984, *Aneka Perjanjian*, Citra Aditya Bakti, Bandung.

Website

<http://sekoci6.wordpress.com/...>

<http://www1.kompas.com/read/xmi/2009/12/10..>