

Tanggung Gugat Asuransi Terhadap Hilang Atau Rusaknya Barang Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut

(Legal Liability the Insurance Lost or Damage Item Accountability in the Carriage of Luggage by Marine)

Rusita Aji Agustisari, Yusuf Adiwibowo, Mardi Handono
 Bagian Hukum Perdata Ekonomi, Fakultas Hukum, Universitas Jember (UNEJ)
 Jln. Kalimantan 37, Jember 68121
 E-mail: wayanyasash@gmail.com

Abstrak

Pengangkutan Transportasi Laut merupakan suatu bentuk transportasi yang memberikan layanan jasa dibidang perairan. Karena negara Indonesia dikenal dengan negara Maritim yang sebagian besar terdiri dari laut atau perairan dan sebagian merupakan daerah kepulauan atau daratan. Dalam pengiriman barang melalui laut sering juga terjadi resiko. Oleh sebab itu maka agar pengiriman barang atau pihak kapal tidak mengalami kerugian apabila terjadi bahaya atau resiko yang tak terduga maka pihak pengirim melakukan kerjasama dengan pihak asuransi yang bertujuan untuk pengalihan resiko jika terjadi resiko yang tidak terduga atau disebut *Force Mejeur*. Subrograsi adalah hak penanggung, apabila ia telah membayar ganti rugi terhadap tertanggung oleh sebab itu ia dapat bertindak sebagai tertanggung untuk menuntut pihak lain berutang wajib atas kerugian yang menimpa interest yang ia tanggung. Mengenai *wanprestasi* yang dilakukan oleh perusahaan asuransi kalau debitur tidak memenuhi janji atau tidak memenuhi sebagai mana mestinya sesuai dengan yang telah disepakati dan diperjanjikan oleh kedua belah pihak dan kesemua itu dapat dipersalahkan kepadanya, maka ada akibat hukum yang atas tuntutan dari kreditur bisa menimpa dirinya. Apabila penyelesaian perselisihan melalui perdamaian atau musyawarah tidak dapat dicapai, penanggung memberikan kebebasan kepada tertanggung untuk memilih salah satu dari klausa penyelesaian sengketa yaitu dengan cara arbitase dan melalui pengadilan.

Kata kunci : Tanggung Gugat Asuransi, Pengangkutan Barang melalui laut

Abstract

Transport Maritime is a form of transportation that provides services in the field of water. Because Indonesia known as the Maritime country consists mostly of sea or water and most are islands or mainland areas. Performance shipping goods by sea are also a danger or risk terjadi. Oleh hence the order for the delivery of goods or the ship did not suffer losses in case of danger or risk unexpected the shipper to cooperate with insurers that aims to transfer the risk in the event of bahaya or unforeseen risks or called Force Mejeur. Subrograsi penanggung is right, if he has to pay compensation to the insured and therefore it can act as the insured to sue another for damages shall owe interest override his responsibility. Regarding non-performance by the insurer if the debtor does not meet or do not meet the promise which should be in accordance with the agreed and agreed by both parties and all of it can be blamed him, then there are legal consequences for claims of creditors could befall him. If the settlement of disputes through peace or consensus can not be reached, the insurer gives the insured the freedom to choose one of the dispute resolution clause that degan arbitase way and through the courts.

Keywords: Legal Liability Insurance, carriage of Luggage by Marine

Pendahuluan

Transportasi laut berperan penting dalam dunia perdagangan internasional maupun Domestik transportasi juga membuka akses dan menghubungkan antar pulau baik daerah yang sudah maju maupun daerah yang masih terisolir sebagai negara kepulauan Indonesia memang sangat membutuhkan transportasi laut. Dalam prespektif geografis mengingatkan bahwa tantangan globalisasi yang berkaitan

dengan kelautan adalah transportasi laut, sistem komunikasi, urbanisasi di wilayah pesisir dan wilayah bahari, oleh karena itu diperlukan kebijakan kelautan yang mengakomodasi transportasi laut dinegara bahari. [\[1\]](#)

Negara Indonesia dikenal dengan negara Maritim yang sebagian besar terdiri dari laut atau perairan dan sebagian merupakan daerah kepulauan atau daratan. Sarana transportasi yang ada di darat, laut, maupun udara memegang berperan penting dalam aspek sosial ekonomi melalui fungsi distribusi antara daerah satu dengan daerah

yang lain. Distribusi barang, manusia, dan sebagainya. akan menjadi lebih mudah dan cepat bila sarana transportasi yang ada berfungsi sebagaimana mestinya sehingga transportasi dapat menjadi salah satu sarana untuk mengintegrasikan berbagai wilayah di Indonesia. Melalui transportasi penduduk antara wilayah satu dengan wilayah lainnya dapat ikut merasakan hasil produksi yang rata maupun hasil pembangunan yang ada.

Dalam transportasi laut sering kali terjadi bahaya atau risiko yang dialami pada saat kapal itu berlayar mengirim barang atau membawa penumpang ketempat tujuan yang dikehendaki. Barang-barang dalam perjalanan dapat terkena berbagai macam resiko bencana alam seperti kebakaran, badai dan banjir, maupun kerugian yang disebabkan oleh kelalaian atau ketidak jujuran manusia. Alat- alat pengangkutan juga dapat ditimpa berbagai macam kerugian.[2] Oleh sebab itu untuk mengantisipasi resiko atau bahaya yang akan terjadi maka diperlukanya jasa Asuransi sebagai pengalihan resiko. Oleh karena banyak masalah yang timbul dalam risiko transportasi laut dan asuransi juga berperan penting dalam membantu mengalihkan resiko yang terjadi.

Metode Penelitian

Berdasarkan isu hukum yang dihadapi oleh penulis maka metode penelitian yang digunakan adalah tipe penelitian yuridis normatif, dengan pendekatan undang-undang (*statute approach*) dan pendekatan konsep (*conceptual approach*). Untuk menganalisa isu hukum maka penulis menggunakan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder serta bahan non-hukum dan untuk menjawab isu hukum yang dihadapi dalam menganalisa bahan hukum penulis menggunakan metode deduksi, yaitu dengan menggunakan premis mayor sebagai aturan hukum dan premis minor yang merupakan fakta hukum kemudian dari kedua premis tersebut ditarik kesimpulan.

Pembahasan

Tanggung gugat perusahaan Asuransi apabila terdapat kerusakan atau kehilangan barang pada waktu pengiriman barang

Asuransi Laut

Perjanjian asuransi (*contract of indemnity*) berlangsung antara pihak yang berkepentingan. Yaitu antara penanggung (*insurer underwriter*) dengan tertanggung (*assured*). Dalam pasal 246 KUHD dijelaskan sebagai berikut :

“penganggung mengikat diri untuk mengganti kerugian tertanggung yang diakibatkan karena kehilangan, kerusakan kerugian dan tidak diperolehnya keuntungan yang diharapkan yang diderita oleh tertanggung karena suatu peristiwa yang tidak diketahui atau tidak diduga terlebih dahulu. Sebagai imbalan dari tertanggung yang diberikan oleh penanggung. Yang tertanggung membayar premi kepada penanggung pada waktu penutupan.”[3]

Dalam asuransi angkutan laut kepentingan yang ditanggung terdiri atas kapal muatan barang. Kapal yang dipertanggung oleh pemilik kapal terhadap penanggung sedangkan barang-barang yang digunakan oleh pemilik barang. Dalam pasal 593 KUHD dijelaskan mengenai kepentingan (kapal dan barang) ditanggung sebagai berikut. [4]

Dalam dunia asuransi terutama dalam asuransi angkutan muatan laut ada tiga prinsip utama yaitu:

1. *Insurable Interest*
2. *Principle of indemnity*
3. *Good faith*
4. Subrograsi
5. *Recovery atas total loss*
6. *Recovery atas total loss*

Dalam pertanggungan angkutan laut, pemilik barang menutup pertanggungan barangnya kepada penanggung demikian juga pemilik kapal menutup pertanggungan kepada penanggung.

Dalam dunia asuransi, biasanya yang dijadikan bukti tertulis dalam perjanjian asuransi antara kedua belah pihak penanggung dan tertanggung adalah polis. Yang didahului atau tanpa didahului oleh nota penutup. Polis tersebut merupakan piagam perjanjian pertanggungan tertulis antar pihak tertanggung dan pihak penanggung tetapi hanya ditandatangani oleh pihak penanggung.

Harga pertanggungan barang yang diangkut dari lautan dapat ditentukan besar barang itu ditempat pengiriman pada waktu pengiriman. Harga pertanggungan dapat juga ditentukan besar harga barang ditambah dengan pemuatan dalam kapal dan premi asuransi.

Pada setiap pengiriman barang atau pengangkutan barang dagangan dari pelabuhan sampai pada pelabuhan tujuan biasanya muncul resiko-resiko yang tidak terduga atau tidak dapat kita pastikan. Maka dalam perdagangan internasional munculah ICC (*international chamber of commerce*) yang dikeluarkan oleh kamar dagang internasional. Munculah resiko-resiko yang ditanggung dan resiko yang dikecualikan dalam asuransi

Resiko – resiko yang dikecualikan

Diantara sekian banyak resiko yang dapat menumbulkan kerugian kerusakan antara *insurabel interest* ada yang dikecualikan dari penutupan pertanggungan, artinya tidak ditanggung oleh polis baik ditegaskan dalam polis dan syarat-syarat penutupan tidak ditegaskan.

Resiko yang dikecualikan antara lain sebagai berikut:

1. Segala kerugian/ kerusakan yang diakibatkan langsung (*proximately caused*) oleh resiko yang ditanggung oleh polis.
2. Setiap benda akan mengalami kerusakan karena pemakaian baik kerusakan fisik maupun kualitas. Demikian hanya dengan kapal barang-barang terutama kapal. Kerusakan demikian sudah pasti terjadi, karena sudah pasti terjadi maka tidak disebutkan dalam polis sebab masalah utama dari pertanggungan adalah untuk menanggung kerugian/ kerusakan yang mungkin terjadi, tapi belum tentu atau belum pasti terjadi. jika dilakukan perbaikan atas barang yang rusak karena pemakaian maka biaya untuk perbaikan tersebut dipikul oleh tertanggung

3. Diantara berbagai jenis barang banyak yang mengalami cacat sendiri atau sifat rusak sendiri. Misal gula mempunyai sifat meleleh, buah- buahan mempunyai sifat busuk dan mengerut sendirinya, kacang tanah mempunyai sifat berkerut sendiri, sayuran mempunyai sifat membusuk dan layu, kopra mempunyai sifat terbakar sendiri jika udara dalam palka sangat panas, dan ada diantara suatu jenis barang yang mudah rusak oleh barang lain, misal barang bersih/ enak mudah rusak dengan barang berdebu.
4. Kerugian / kerusakan yang disebabkan oleh kelambatan atau pengiriman barang tidak ditanggung oleh polis kendatipun pertanggungan *full cover* pengecualian resiko delay dan tanggung jawab polis jelas ditegaskan dalam syarat penutupan ICC seperti yang dibahas diatas.
5. Barang berupa butiran seperti beras, gandum, kacang kedelai, seperti barang- barang berdebu seperti semen, tepung terigu yang dikemas dalam bak dalam karung atau kantung, pasti berkurang setelah ditempat tujuan karena barang tumpah melalui jaitan karung, melalui celah- celah kantong kain, melalui celah- cela kain jute karung, melalui celah- celah pengemasan yang secara biasa retak/ pecah.
6. Tertanggung berkewajiban untuk memikul kewajiban untuk menjaga dan melakukan tidak sepatasnya untuk menghindari atau mengurangi kerugian atau kerusakan atas *interest* yang ditanggung dan sekali- kali jangan lalai memenuhi kewajiban tersebut, sebaiknya sama sekali tertanggung tidak dibenarkan melakukan perbuatan dengan sengaja yang dapat menyebabkan kerugian atas *interest* yang ditanggung.
7. Perbuatan nahkoda dan anak buah kapal mengambil alih kapal dan menguasainya kemudian dibawa ketempat lain atau digunakan sebagai kapal penyelundup atau dengan tujuan lain tanpa persetujuan pemilik kapal atau dengan sengaja membakar atau menenggelamkan kapal tanpa persetujuan pemilik kapal, merupakan perbuatan *barrantry* asal nahkoda dan anak buah kapal tidak turut menjadi pemilik kapal yang bersangkutan.
Jika dalam polis dicantumkan resiko *barrantry* maka:
 - a. Kerugian yang dibuat oleh pembuat nahkoda dan anak buah kapal, perbuatan mana yang termasuk *barrantry* akan memperoleh ganti rugi dari penanggung.
 - b. Jika perbuatan nahkoda dan anak buah kapal tidak termasuk *barrantry*, tapi merupakan *wilful misconduct* tidak ada ganti rugi karena tidak ditanggung oleh polis bahkan dikecualikan dari penutupan pertanggungan.
8. Kerugian barang yang dirusak dimakan oleh tikus atau vermin (kutu, tuma, macam- macam serangga) selama pengangkutan tidak ditanggung oleh polis.

Dalam hal yang diangkut barang, maka pengangkut diwajibkan untuk menjaga keselamatan barang yang harus ia angkut selanjutnya adalah menjadi tanggung jawabnya apabila barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan atau menjadi rusak terdapat dalam pasal 468 KUHD. Dalam pasal 477 KUHD menetapkan pula bahwa pengangkut juga bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambat diteruskannya barang yang

diangkut. Juga dalam pasal 477 KUHD itu ditentukan bahwa pengangkut bebas sebagai tanggung jawab sebagai demikian itu, apabila dapat dibuktikan oleh pengangkut, bahwa hal-hal itu disebabkan karena bahaya yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya. Khusus terhadap rusaknya barang ia bebas bertanggung jawab apabila pengangkut dapat membuktikan, bahwa rusaknya itu disebabkan karena rusaknya barang dan disebabkan karena cacatnya barang karena kesalahan si pengirim (pasal 91 KUHD jo Pasal 468 KUHP). Pengangkut dapat dibebaskan dari kewajiban dan tanggung jawab setelah dapat membuktikan bahwa pengangkut telah melakukan usaha- usaha yang sewajarnya untuk menghindari kerusakan dan kehilangan barang. Dalam hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut itu menetapkan dengan tegas bahwa pengangkut bertanggung jawab atas akibat dari hilang dan rusaknya barang, bahkan diperluas lagi dengan tanggung jawab atas kelambatan penyerahan barang- barang, jika hal itu terjadi sepanjang barang itu ada dalam penguasaan pengangkut.^[5] Dalam hal ini maka munculah hak- hak dari penanggung dan tertanggung antara lain subrograsi dan amandonman. Subrograsi merupakan hak penanggung, apabila ia telah membayar ganti rugi kepada tertanggung. Ia dapat bertindak sebagai tertanggung untuk menuntut pihak lain yang bertanggung jawab atas kerugian yang menimpa *interest* yang dia tanggung. Abandonman atau pelepasan hak milik terjadi jika penanggung telah membayar ganti rugi kepada tertanggung atas *interest* yang mengalami total lost atau *interest* yang dianggap (menurut hukum) telah merupakan Total Loss. Abandonman merupakan hak dari tertanggung untuk memperoleh ganti rugi dari penanggung atas *Interestnya* yang telah merupakan total loss, juga merupakan kewajiban dari tertanggung untuk menyerahkan sisa dari *interest* tersebut kepada penanggung. Kalau masih ada sisanya misal kerangka kapal.

Cara penyelesaian perusahaan asuransi apabila terjadi Force Mejeur

Resiko dalam asuransi

Dalam uraian diatas telah dikemukakan bahwa asuransi terjadi sejak tercapai kesepakatan antara tertanggung dan penanggung, kemudian kesepakatan tersebut dibuat dalam bentuk akta yang disebut polis sejak tercapai kesepakatan itu, tertanggung berkewajiban membayar premi dan penanggung menerima pengalihan resiko. Dengan kata lain, sejak premi dibayar oleh tertanggung, resiko atas benda beralih kepada penanggung. Apabila terjadi evenemen (peristiwa tidak pasti yang mengakibatkan kerugian, penanggung akan membayar ganti rugi kepada tertanggung.

Force Mejeur dalam Asuransi

Dalam uraian diatas telah dikemukakan bahwa asuransi terjadi sejak tercapai kesepakatan antara tertanggung dan penanggung, kemudian kesepakatan tersebut dibuat dalam bentuk akta yang disebut polis sejak tercapai kesepakatan itu, tertanggung berkewajiban membayar premi dan penanggung menerima pengalihan resiko. Dengan kata lain, sejak premi dibayar oleh

teranggung, resiko atas benda beralih kepada penanggung. Apabila terjadi evenemen (peristiwa tidak pasti yang mengakibatkan kerugian, penanggung akan membayar ganti rugi kepada tertanggung. Apakah yang dimaksud dalam resiko dalam asuransi? Dalam kehidupan manusia banyak sekali bahaya yang mengancam keselamatan. Ancaman bahaya tersebut ditunjukkan kepada kekayaan, jiwa, dan raga manusia. Ancaman bahaya tersebut berlangsung terus-menerus bahkan selama kekayaan itu ada dan selama manusia hidup. Selama manusia memiliki kekayaan, selama manusia hidup, selama itulah ancaman bahaya berlangsung. Terhadap ancaman bahaya tersebut, sebagian orang merasa resah dan gelisah, dan sebagian juga tidak peduli, dengan alasan itulah lika-liku hidup. Bagi yang peduli dengan ancaman bahaya, ia menyadari bahwa ancaman bahaya itu sungguh-sungguh menjadi kenyataan sudah pasti akan menimbulkan kerugian harta, cacat badan, bahkan kematian. Oleh karena itu, ia berusaha mencari agar beban ancaman bahaya dapat dikurangi atau dihindarkan dengan bantuan orang lain yang bersedia mengambil alih ancaman tersebut. [6]

Pertanggungan ini tidak menjamin

1. Kerugian, kerusakan, atau biaya yang diakibatkan oleh kesalahan yang dilakukan dengan sengaja oleh tertanggung
2. Kebocoran yang wajar, berkurang bert volum yang wajar atau klausa yang wajar.
3. Kerugian, kerusakan atau biaya yang disebabkan oleh tidak memadainya atau tidak sesuaiinya pembungkus atau penyimpanan barang yang dipertanggungkan.
4. Yang dimaksud dengan "pembungkusan" termasuk penyusunan barang didalam kontener atau alat angkut tertutup, tetapi hanya jika penyusunan tersebut dilakukan sebelum mulanya pertanggungan atau dilakukan oleh tertanggung).
5. Kerugian kerusakan atau biaya yang disebabkan dari dalam barang itu sendiri atau sifat alami barang yang dipertanggungkan.
6. Kerugian, kerusakan atau biaya penyebab utama adalah keterlambatan, walaupun keterlambatan itu disebabkan oleh resiko yang dipertanggungkan kecuali biaya yang diatur dalam pasal 2 polis ini.
7. Kerugian, kerusakan barang yang timbul dari kepailitan atau kegagalan uang pemilik, penegelola, penyewa atau operator kapal
8. Kerugian, krusakan atau biaya yang timbul dari pemakaian senjata perang yang menggunakan senjata atom, fisi, atau fusi atau reaksi lain yang sejenis atau kekuatan atau radio aktif.

Kehilangan barang yang dipertanggungkan dari dalam konteiner atau mobil box yang segel atau kuncinya dalam keadaan baik atau tidak rusak.

Dalam asuransi kita mengenal istilah *Evenemen*. apa yang dimaksud dengan *Evenement*? adalah istilah yang diadopsi dari bahasa belanda *evenement*, yang berarti peristiwa tidak pasti, bahasa inggrisnya *Fortuitous event*. Dan kalau *Force Mejeur* adalah keadaan memaksa. Peristiwa seperi ini adalah peristiwa terhadap mana suransi diadakan tidak dapat dipastikan terjadi dan tidak dapat

dipastikan akan terjadi. Walaupun peristiwa tersebut sudah pasti terjadi, misalnya matinya seseorang. Saat terjadi itupun tidak dapat diketahui dan tidak dapat dipastikan. Jadi sulit untuk meramalkan peristiwa itu. Bahkan untuk pengalaman manusia normal pun sulit untuk memastikan terjadinya. *Force majeure* atau biasa disebut keadaan yang memaksa ini diatur dalam pasal 1545 KUH perdata, jadi dalam hal ini tertanggung dan penanggung lah yang harus bertanggung jawab terhadap peristiwa apa peristiwa tersebut dan ketentun tersebut masuk dalam asuransi dan harus dicantumkan dengan tegas dalam polis, misal terhadap bahaya kebakaran, tersambar petir, pencurian dan pembongkaran, terdampar dan karamnya kapal, perampasan oleh negara asing atau bajak laut. Dalam praktek asuransi tertanggung dan penanggung dapat memperjanjikan dengan bebas terhadap peristiwa atau bahaya apa saja asuransi itu diadakan dan dicantumkan kedalam polis. Jika tidak diadakan pembatasan, maka akan dirasakan sangat berat oleh penanggung. Sehingga dapat diramalkan penanggung kecil kemungkinan menerima tawaran asuransi atau jika mengadakan asuransi mungkin sekali akan menderita kerugian. [7]

Dalam hal *evenemen* menimpa kapal yang mengangkut barang-barang yang diasuransikan itu tertanggung wajib membuktikan bahwa barang itu telah dimuat dalam kapal tersebut dalam waktu yang ditentukan (pasal 650 KUHD). Dalam pasal 599 KUHD mengatur tentang barang-barang yang dilarang untuk diasuransikan, dengan ancaman batal, menurut pasal ini asuransi batal apabila diadakan atas:

- a. Barang-barang yang oleh peraturan perundang-undangan dilarang untuk diperdagangkan
- b. Kapal indonesia atau kapal asing yang digunakan untuk mengangkut barang-barang yang dilarang

Asuransi laut dapat diadakan atas kapal dan barang-barang yang sudah dalam perjalanan. Menurut ketentuan pasal 603 KUHD, asuransi dapat diadakan atas kapal dan barang yang sudah berangkat dari tempat mana bahaya seharusnya sudah mulai menjadi beban penanggung asal dalam polis dinyatakan:

- a. Saat keberangkatan kapal yang bersangkutan
- b. Saat diangkutnya barang dari pelabuhan pemberangkatan
- c. Saat-saat tersebut tidak diketahui oleh tertanggung
- d. Berita terakhir yang diterima oleh tertanggung tentang kapal dan barang-barang tersebut, dengan ancaman batal
- e. Jika suransi itu dilakukan untuk kepentingan pihak ketiga harus jelas tanggal surat kuasa itu
- f. Pernyataan yang jelas asuransi diadakan tanpa surat kuasa yang bersangkutan. [6]

Cara penyelesaian perusahaan asuransi apabila terjadi Wanprestasi

Wanprestasi dalam asuransi

Mengenai *wanprestasi* yang dilakukan oleh perusahaan asuransi kalau debitur tidak memenuhi janji atau tidak memenuhi sebagai mana mestinya sesuai dengan yang telah disepakati dan diperjanjikan oleh kedua belah pihak dan kesemua itu dapat dipersalahkan kepadanya, maka dapat dikatakan pihak debitur wanprestasi. Wujud wanprestasi:

- a. Debitur sama sekali tidak berprestasi
- b. Debitur keliru berprestasi

c. Debitur terlambat berprestasi^[7]

Kalau debitur menurut kreditur agar dia memenuhi kewajiban prestasinya, maka kreditur menurut debitur berdasarkan perikatan yang ada antara mereka. Dasar tentunya adalah perikatan yang memang sudah ada antara mereka, maka untuk menuntut pemenuhan perikatan, kreditur tidak perlu mendahuluinya dengan suatu komisi. Malah sekarang pihak pengadilan berpendapat bahwa gugatan dapat dianggap sebagai suatu somasi. Hanya saja seperti yang sudah dikatakan didepan, kreditur memang menghadapi resiko, bahwa ongkos perkara dilimpahkan kepadanya, kalau nanti debitur mengatakan, bahwa ia siap untuk dibayar, hanya ia belum tau kapan kreditur menghargakan pembayaran tersebut.^[8]

Dalam hal debitur tidak memenuhi kewajibannya atau tidak memenuhi kewajibannya sebagai mana mestinya dan tidak dipenuhinya kewajiban itu karena ada unsur salah padanya. Maka ada akibat hukum yang atas tuntutan dari kreditur bisa menimpa dirinya. Seperti yang disebutkan dalam pasal 1236 dan pasal 1243 dalam hal debitur lalai untuk memenuhi kewajiban perikatanya debitur berhak untuk menuntut pengertian kerugian, yang berupa ongkos, dan pengantian bunga. Akibat hukum seperti ini menimpa debitur baik dalam perikatan untuk memberikan sesuatu untuk melakukan sesuatu ataupun tidak melakukan sesuatu. Selanjutnya pasal 1237 mengatakan, bahwa sejak debitur lalai, maka resiko atas obyek perikatan menjadi tanggungan debitur. Yang ketiga adalah, bahwa kalau perjanjian itu berupa perjanjian timbal balik, maka berdasarka pasal 1266 sekarang kreditur berhak untuk menuntut pembatalan perjanjian, dengan atau tanpa disertai dengan tuntutan ganti rugi. Tapi semuanya itu tidak mengurangi hak dari kreditur untuk tetap menuntut pemenuhan. Pernyataan lalai sebenarnya merupakan suatu peringatan dari kreditur. Agar debitur berprestasi selambat- lambatnnya pada suatau saat tertentu. Teguran seperti itu disebut juga somasi. Atas aturan seperti itu, undang- undang memberikan akibat hukum, bahwa tidak dipenuhinya teguran itu akan membawa akibat, bahwa debitur dalam keadaan lalai ini akan memberikan konsekuensi lebih lanjut yang disebut dalam undang- undang sehubungan dengan itu maka suatu pernyataan lalai yang tidak menepatkan debitur kapan selambat- lambatnnya berprestasi, itu tidak menjadikan debitur dalam keadaan lalai, bakan sekalipun somasi diberikan berkali- kali.

Sekarang sudah ada somasi maka kita memiliki berpatokan, sejak kapan debitur sudah wanprestasi, dengan demikian pernyataan lalai menetapkan adanya wanprestasi jadi tidak mengkonstatir wanpretsai debitur, tapi menjadikan debitur wanprestasi ia bersifat konstruktif bukan konstiatif.^[9]

Apabila perusahaan asuransi melakuakan wanprestasi maka perusahaan asuransi berhak memberikan ganti rugi yang sesuai dengan isi perjanjian polis yang telah disepakati oleh kedua belah pihak antara kreditur dan debitur. Sesuai dengan pasal yang telah disebutkan dalam lampiran dalam pasal 20. "Pertanggung jawaban menyelesaikan pembayaran ganti rugi dalam waktu 30 hari kalender sejak ada kesepakatan tertulis antara penanggung dan tertanggung mengenai ganti rugi yang harus dibayar".

Manfaat Pernyataan Lalai

Pasal 1238 menyatakan, bahwa dibitur adalah lalai apabila ia dengan surat perintah atau akta sejenis itu telah dinyatakan lalai. Sekalipun pasal ini terletak dibagian kedua dalam perikatan untuk memberikan sesuatu, tapi ketentuan ini berlaku untuk memberikan sesuatu, tapi ketentuan ini berlaku untuk semua perikatan.

Jadi perbuatan undang- undang menciptakan suatu sarana untuk menetapkan, sejak kapan debitur dalam keadaan lalai, yaitu dengan suatu perintah atau akta sejenis. Dalam akta tersebut debitur diminta/ diperingatkan agar berprestasi.

Pernyataan lalai sebenarnya merupakan suatu peringatan dari kreditur. Agar debitur berprestasi selambat- lambatnnya pada suatau saat tertentu. Teguran seperti itu disebut juga somasi. Atas aturan seperti itu, undang- undang memberikan akibat hukum, bahwa tidak dipenuhinya teguran itu akan membawa akibat, bahwa debitur dalam keadaan lalai ini akan memberikan konsekuensi lebih lanjut yang disebut dalam undang- undang sehubungan dengan itu maka suatu pernyataan lalai yang tidak menepatkan debitur kapan selambat- lambatnnya berprestasi, itu tidak menjadikan debitur dalam keadaan lalai, bakan sekalipun somasi diberikan berkali- kali.

Sekarang sudah ada somasi maka kita memiliki berpatokan, sejak kapan debitur sudah wanprestasi, dengan demikian pernyataan lalai menetapkan adanya wanprestasi jadi tidak mengkonstatir wanpretsai debitur, tapi menjadikan debitur wanprestasi ia bersifat konstruktif bukan konstiatif.^[10]

Namun apabila penanggung atau pihak debitur melakukan wanprestasi dalam hal ini maka penanggung harus mempertanggungkan perbuatannya dalam beberapa macam pilihan yaitu melalui arbitrase dan melauai pengadilan sesuai dengan pengadilan yang ditunjuk oleh pihak yang bersangkutan. Sesuai dengan lampiran yang tertera dibawah ini:

- a. Klausul Penyelesaian Sengketa Melalui Arbitrase
- b. Klausul Penyelesaian Sengketa Melalui Pengadilan

Kesimpulan dan Saran

Asuransi pengangkutan, pada umumnya lebih dikenal dalam dunia asuransi sebagai asuransi laut yang fungsinya mengangkut barang- barang dagangan serta komoditi lain dengan alat angkut kapal, perahu motor dan perahu layar.

1. Tanggung gugat asuransi apabila terjadi kerusakan atau kehilangan barang pihak asuransi bertanggung jawab mengganti kerugian pihak tertanggung sesuai dengan isi polis yang diperjanjikan.
2. Penyelesaian asuransi apabila terjadi *force majeure* atau biasanya disebut peristiwa atau keadaan yang memaksa pihak asuransi memberikan ganti kerugian sesuai yang tercantum dalam polis namun tidak semua *force majeure* dipertanggungkan kepada asuransi. terlebih dahulu pihak asuransi memastikan apakah benar itu merupakan *force majeure* atau kesengajaan.
3. Ada kalanya pihak penaggang melakukan wanprestasi maka penanggung harus bertanggung jawab yaitu dengan cara Pertanggung jawaban menyelesaikan pembayaran

ganti rugi apabila tidak dapat memenuhi ganti rugi tersebut bisa melalui cara arbitrase atau melalui pengadilan yang ditunjuk.

Saran

Kepada pihak pengirim barang atau pihak bertanggung sebaiknya lebih hati-hati sebelum mengadakan pengiriman barang melalui kapal laut sebaiknya memastikan terlebih dahulu apakah kapal yang akan digunakan telah layak untuk digunakan dalam pengiriman barang, karena hal ini untuk mengurangi terjadinya resiko yang terjadi pada saat pengiriman barang ke tempat tujuan.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada kedua orang tua ayah dan bunda tercita yang selalu memberikan nasehat, do'a, kasih sayang dan dukungan, semangat, serta Bapak dan Ibu dosen dan seluruh civitas akademika Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah membimbing dan memberikan ilmu pengetahuan kepada penulis.

Daftar Pustaka

- [1] <http://wordskripsi.blogspot.com/2010/04/017-pengangkutan-barang-melalui-kapal.html> diakses pada tanggal 13 oktober 2012
- [2] A.Hasim Ali. 1999, Bidang Usaha Asuransi, Jakarta: Bumi Asksara, hlm 3
- [3] Radiks Purba, 1998, *Asuransi Angkutan Laut*, Jakarta, Rineka cipta, hlm 1
- [4] *Ibid*, Hlm 4
- [5] Op.cit, Wiwoho soedjono, Hlm 60
- [6] Abdulkadir muhamad, 2006, *Hukum asuransi Indonesia*, Bandung, citra aditnya, hlm 117
- [7] J. Satrio, 1999, *Hukum Perikatan Pada Umumnya* Bandung, Alumni, hlm 122
- [8] *Ibid*, hlm 133
- [9] *Ibid*, hlm 101
- [10] *Ibid*, hlm 102