

PERLINDUNGAN ASURANSI TERHADAP KAPAL POMPONG SEBAGAI ALAT PENGANGKUTAN NIAGA DI KOTA TANJUNG PINANG

Marnia Rani & Pery Rehendra Sucipta

Universitas Maritim Raja Ali Haji

marniarani.thabrani@yahoo.co.id & pery_rehendra@yahoo.com

ABSTRAK

Kecelakaan akibat tubrukan kapal pompong tujuan Pelantar-Kampung Bugis dengan kapal barang KM Trisakti tujuan Tanjung Batu-Tanjung Unggat yang pernah terjadi pada Agustus 2014, telah berakibat kapal pompong tenggelam. Serta terjadinya angin puting beliung yang berakibat terhadap tenggelamnya kapal pompong tujuan Tanjungpinang-Pulau Penyengat pada Agustus 2016, telah menewaskan hampir seluruh penumpang juga menyebabkan kapal tenggelam dan hancur. Peristiwa terjadinya tubrukan kapal serta cuaca buruk tersebut merupakan risiko yang sangat mungkin dihadapi setiap saat oleh pemilik kapal pompong. Untuk mengatasi risiko tersebut, harus ada bentuk perlindungan terhadap segala risiko yang mungkin terjadi terhadap kapal Pompong sebagai aset dan sumber penghasilan bagi pemiliknya. Salah satu bentuk pengalihan risiko kerugian yang mungkin terjadi adalah dengan menggunakan mekanisme asuransi. Hasil penelitian ini bertujuan untuk menelaah tentang kapal pompong sebagai objek asuransi dan skema perlindungan asuransi yang tepat bagi kapal pompong. Penelitian ini tergolong penelitian hukum normatif-empiris/terapan (*applied normative law*) dengan menggunakan data primer dan sekunder. Pendekatan masalah yang digunakan adalah pendekatan normatif analitis substansi hukum (*approach of legal*

content analysis). Langkah-langkah yang ditempuh adalah dengan mengidentifikasi dan menginventarisasi ketentuan-ketentuan hukum normatif yang berupa bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder berdasarkan perumusan masalah, kemudian hasil analisis diuraikan secara lengkap, rinci, jelas dan sistematis sebagai jawaban dari rumusan masalah dalam penelitian ini.

Keyword: insurance, marine transportation

A. Latar Belakang Masalah

Karakteristik Provinsi Kepulauan Riau yang secara geografis terdiri dari pulau dan perairan laut memiliki 2.408 pulau besar dan kecil, yang 30 persen diantaranya belum bernama dan berpenduduk. Dengan kondisi geografis tersebut, sebagai sarana transportasi dan penunjang bagi mencari nafkah masyarakat setempat, maka transportasi laut menjadi hal yang mutlak. Dalam masyarakat pesisir Kepulauan Riau, khususnya dalam wilayah Kota Tanjungpinang, kapal yang digunakan sebagai transportasi tradisional oleh masyarakat setempat dinamakan dengan sebutan kapal Pompong. Pompong sebagai Kapal yang digunakan oleh masyarakat sebagai sarana transportasi penyeberangan antar pulau. Pompong tersebut berukuran 2-5 GT (*Gross Tonnage*). Kapal motor kecil (pompong), banyak digunakan oleh masyarakat di kawasan pesisir (*hinterland*), dimana lewat sarana ini, masyarakat menyeberang dari satu pulau ke pulau lain.

Tabel 1.

Data jumlah kapal motor kayu di Kota Tanjung Pinang

NO	ARMADA PERIKANAN	TAHUN (UNIT)			
		2011	2012	2013	2014
1	TANPA PERAHU		153	109	102

2	PERAHU TANPA MOTOR	710	820	710	665
3	MOTOR TEMPEL	321	301	301	361
4	KAPAL MOTOR	410	352	393	394

Data : Ekspose kepala Bappeda Kota Tanjung Pinang dalam penilaian anugrah Pangripta Nusantara 2015

Kota Tanjungpinang merupakan Ibu Kota Provinsi Kepulauan Riau yang masih menggunakan dan menjaga eksistensi atau keberadaan sarana pengangkutan laut pelayaran-rakyat tradisional berupa pompong (kapal kayu). Salah satu wilayah yang dihubungkan dengan menggunakan kapal pompong antara lain adalah Pulau Penyengat.

Pulau Penyengat terletak di Kelurahan Penyengat, Kecamatan Tanjungpinang Kota, Kota Tanjungpinang, Provinsi Kepulauan Riau. Secara geografis wilayah Provinsi Kepulauan Riau terletak antara 0°40' LS dan 07°19' LU serta antara 103°3' BT sampai dengan 110°00' BT.

Letak Pulau Penyengat yang dikelilingi oleh perairan, membuat transportasi yang dipakai sampai saat ini menggunakan sarana perhubungan laut. Sarana ini merupakan satu-satunya alternatif bagi masyarakat yang keluar masuk pulau ini. Alat transportasi laut yang digunakan berupa kapal motor yang dalam istilah setempat disebut pompong. Pompong ini tersedia baik di pelabuhan Tanjungpinang maupun di pelabuhan Penyengat yang melayani penumpang.

Jalur laut yang menjadi wilayah berlayarnya kapal Pompong dari satu pulau ke pulau lainnya tersebut, bukan tanpa risiko yang mungkin akan terjadi baik terhadap kapal Pompong sebagai aset kegiatan usaha pemiliknya. Risiko yang mungkin terjadi pada saat berlayar di laut diantaranya, kapal tenggelam yang bisa diakibatkan oleh situasi cuaca maupun tubrukan dengan kapal niaga atau dengan kapal lainnya yang sedang berlayar. Sifat kapal pompon yang terbuat dari kayu dan beroperasi di laut yang sarat akan bahaya, baik dari alam maupun dari manusia.

Gambar 1.

Kapal Kapal Kayu (Pompong) di Masyarakat Pesisir Kota Tanjung Pinang



Pernah terjadi kecelakaan kapal pompong tujuan pelantar Kampung Bugis ke pelabuhan Pelantar Dua Kota Tanjungpinang tepatnya pada hari Sabtu tanggal 2 Agustus 2014, di mana kapal yang ditumpangi 6 penumpang dan 1 nakhoda tenggelam dikarenakan mesin kapal pompong mati dan bersamaan dengan itu kapal barang (KM Trisakti) yang berlayar dari Tanjung Batu menuju Tanjung Unggat melaju dari sisi kanan kapal pompong sehingga menabrak kapal pompong tersebut hingga hancur.¹ Kecelakaan kapal akibat cuaca buruk anging puting beliung juga pernah terjadi pada tanggal 21 Agustus 2016 yang menewaskan sepuluh orang penumpang dan dua orang luka-luka serta

¹ <http://batam.tribunnews.com/2014/08/02/kami-tenggelam-di-laut-karena-pompong-hancur-lebur>, diakses pada tanggal 24 September 2017 pukul 11:18 WIB.

tenggelamnya kapal pompong.²

Untuk mengatasi risiko tersebut, harus ada bentuk perlindungan terhadap segala risiko yang mungkin terjadi terhadap Kapal Pompong sebagai asset. Salah satu bentuk pengalihan risiko kerugian yang mungkin terjadi adalah dengan menggunakan mekanisme asuransi.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak mengatur secara eksplisit mengenai jenis Kapal Pompong sebagai salah satu sarana pengangkutan niaga melalui jalur laut. Padahal untuk membuat suatu skema asuransi bagi badan usaha di bidang perasuransian, harus mengacu pada peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Asuransi sebagai mekanisme pengalihan risiko diharapkan dapat memberikan perlindungan kepada masyarakat atas kemungkinan terjadinya risiko kerugian khususnya terhadap kapal Pompong yang merupakan harta benda berharga bagi pemiliknya. Dengan adanya perlindungan asuransi terhadap Pompong, kekhawatiran akan terjadinya risiko kerugian akan berkurang manakala risiko itu dialihkan kepada jasa perusahaan asuransi. Selain itu juga dapat meningkatkan peran badan usaha asuransi dalam berkontribusi bagi pembangunan perekonomian bangsa Indonesia. Dengan demikian hasil dari penelitian ini akan mengarah kepada peningkatan pemberdayaan masyarakat.

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka peneliti mencoba memberikan batasan bahasan sehingga tidak terlampaui luas dalam kesamaan pandangan dalam melakukan penelitian. Pembatasan tersebut dengan memberikan judul “Perlindungan Asuransi Terhadap Kapal Pompong Sebagai Alat Pengangkutan Niaga di Kota Tanjungpinang.”

² <http://www.tribunnews.com/nasional/2016/08/21/detik-detik-kapal-tenggelam-di-tanjung-pinang-yang-tewaskan-10-penumpangny>, diakses pada tanggal 24 September 2017 pukul 11:20 WIB.

B. Perumusan Masalah

Guna lebih mempertajam kerangka bahasan dan kajian, maka peneliti memberikan batasan tersebut dengan memberikan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apakah Kapal Pompong dapat memenuhi unsur-unsur sebagai objek asuransi yang memiliki resiko asuransi ?
2. Bagaimanakah model skema pembiayaan asuransi bagi kapal pompong ?

C. Metode Penelitian

1. Pendekatan Masalah

Penelitian ini tergolong penelitian hukum normatif-empiris/terapan (*applied normative law*) dengan menggunakan data primer dan sekunder. Tipe penelitiannya adalah deskriptif eksplanatoris, yaitu memaparkan hasil penelitian dan pembahasan secara rinci, lengkap, komprehensif, dan sistematis yang mudah dipahami. Pendekatan masalah yang digunakan adalah pendekatan normatif analitis substansi hukum (*approach of legal content analysis*).

Langkah-langkah yang ditempuh dalam pendekatan normatif analitis substansi hukum (*approach of legal content analysis*) sebagai berikut:

- a. Mengidentifikasi dan menginventarisasi ketentuan-ketentuan hukum normatif yang berupa bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder berdasarkan perumusan masalah.
- b. Menganalisis bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang telah ada, yang disesuaikan dengan perumusan masalah.
- c. Hasil analisis diuraikan secara lengkap, rinci, jelas dan sistematis sebagai jawaban dari rumusan masalah dalam penelitian ini.

2. Data dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer

dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer bersumber dari ketentuan peraturan perundang-undangan yaitu:

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang;
- b. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian;
- c. Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- d. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan.

Sumber hukum selanjutnya adalah Sumber Hukum Sekunder yang bersumber pada literatur-literatur hukum di bidang asuransi dan pengangkutan. Selain data sekunder yang telah tersebut di atas, dalam penelitian ini akan dilakukan wawancara terhadap pemilik pompong, Pihak Perusahaan Asuransi, Pihak Perbankan. Wawancara dilakukan sebagai bahan pendukung dan untuk mevalidasi data yang telah diperoleh peneliti.

3. Analisis Data

Secara umum, metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode content analitis, yaitu dengan cara menganalisis data sekunder yang telah dikumpulkan, selanjutnya dari hasil yang ditemukan melalui data sekunder kemudian dikomparasikan dengan hasil wawancara dari pemilik pompong, Pihak Perusahaan Asuransi, Pihak Perbankan. Hasil analisa data sekunder dengan wawancara dianalisis secara kualitatif.

E. Kerangka Teori

Keberadaan asuransi di Indonesia telah ada sejak masa penjajahan Belanda. Asuransi yang hadir pada masa bangsa Indonesia masih bernama Nederlands Indie tersebut, dalam rangka untuk menjamin usaha Belanda dalam sektor perkebunan dan perdagangan. Karena Nederlands Indie adalah daerah jajahan, maka sistem hukum yang berlaku di pemerintah kerajaan Belanda dengan asas konkordansi berlaku juga di negara jajahannya.

Keberadaan hukum asuransi di Indonesia berakar dari Kodifikasi Hukum Perdata (*Code Civil*) dan Hukum Dagang (*Code de Commerce*) pada permulaan abad kesembilanbelas semasa pemerintahan kaisar Napoleon di Perancis. Pada waktu itu, Hukum Dagang Belanda hanya memuat pasal-pasal mengenai asuransi laut sampai diundangkannya rancangan Kitab Undang-undang Hukum Dagang (*Wet Boek van Koophandel*) tahun 1838 yang memuat peraturan-peraturan mengenai asuransi kebakaran, asuransi hasil bumi dan asuransi jiwa. Sistem inilah yang juga dianut untuk Hindia Belanda dahulu yang sampai sekarang masih berlaku di Indonesia.³

Istilah asuransi dan pertanggungan digunakan dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian. Setelah undang-undang ini dicabut dan dinyatakan tidak berlaku dengan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, istilah pertanggungan sudah tidak digunakan lagi, hanya memakai istilah asuransi saja.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang juga menggunakan istilah asuransi dan pertanggungan. Asuransi atau Pertanggungandalam Pasal 246 KUHD adalah suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu.⁴

Pengertian Asuransi atau Pertanggungan dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian, adalah perjanjian antara 2 (dua) pihak atau lebih dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung dengan menerima premi asuransi untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada

³ Wirjono Prodjodikoro, 1986, *Hukum Asuransi di Indonesia*, Intermasa, Jakarta, hlm. 15-17.

⁴ R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, 2000, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*, Pradnya Paramita, Jakarta, hlm. 74.

pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungkan.

Setelah Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransidicabut dan dinyatakan tidak berlaku, pengertian asuransi yang diatur dalam Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, langsung menyatakan bahwa asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, tidak lagi dikatakan antara pihak penanggung dan tertanggung.

Ditentukan dalam pasal tersebut bahwa polis merupakan dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk:

- a. Memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti; atau
- b. Memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.

H.M.N Purwosutjipto menjelaskan bahwa asuransi merupakan perjanjian timbal balik antara penutup (pengambil) asuransi dengan penanggung, dimana penutup asuransi mengikatkan diri untuk membayar sejumlah premi, sedangkan penanggung mengikatkan diri untuk membayar uang yang jumlahnya telah ditetapkan pada saat ditutupnya pertanggunggan kepada penikmat dan didasarkan atas hidup dan matinya seseorang yang ditunjuk.⁵

⁵ H.M.N Purwosutjipto, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 6*, Djambatan, Jakarta. Hlm 10. Dikutip dari Rr. Dijan Widijowati, 2012, *Hukum Dagang*, Penerbit Andi, Yogyakarta, hlm. 194.

Berdasarkan pengertian asuransi di atas, unsur-unsur suatu kegiatan perasuransian, terdiri dari:

- a. Adanya pihak-pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis;
- b. Adanya perjanjian;
- c. Adanya risiko atau peristiwa yang tidak pasti (Evenemen);
- d. Hak dan kewajiban pihak-pihak.

Pihak-pihak dalam kegiatan usaha perasuransian merupakan subyek hukum pendukung hak dan kewajiban, yaitu perusahaan asuransi selaku pihak Penanggung dan Pemegang Polis selaku pihak Tertanggung. Penanggung dalam kegiatan perasuransian harus berstatus sebagai perusahaan badan hukum. Tertanggung dapat berstatus perseorangan, persekutuan atau badan hukum.

Penanggung adalah pihak yang bertanggung jawab atas segala risiko kerugian atau kehilangan keuntungan yang dimungkinkan terjadi. Karena Penanggung bersedia menerima risiko kerugian, maka Tertanggung mempunyai kewajiban membayar premi kepada Penanggung.

Hubungan yang terjadi antara Penanggung dan Tertanggung tersebut didasarkan pada perjanjian yang tertuang dalam polis standar. Polis asuransi merupakan dasar atau bukti bagi para pihak bahwa telah terjadi perjanjian atau kesepakatan antara Penanggung dan Tertanggung.

Asuransi di Indonesia merupakan salah satu bentuk lembaga keuangan bukan bank (*Nonbank Fiancial Institution*). Disebut sebagai lembaga keuangan bukan bank, karena asuransi melakukan kegiatan usaha di bidang jasa keuangan yang menghimpun dana dari masyarakat dengan cara mengeluarkan surat berharga dan menyalurkan kembali dana tersebut kepada masyarakat dalam bentuk investasi.

Setiap kegiatan di bidang jasa keuangan pada dasarnya didasarkan pada adanya risiko atau peristiwa yang mungkin terjadi pada harta benda milik seseorang. Risiko itu dapat berupa bahaya yang mengancam benda atau objek asuransi, bahaya yang

berasal dari faktor ekonomi, alam, atau manusia, risiko dapat bersifat pribadi, kekayaan, atau tanggung jawab, dan risiko tersebut memiliki peluang menimbulkan kerugian.⁶

Selain itu, risiko yang dapat diasuransikan, harus memenuhi kriteria sebagai berikut:

- a. Dapat dinilai dengan uang;
- b. Harus risiko murni, artinya hanya berpeluang menimbulkan kerugian;
- c. Kerugian timbul akibat bahaya/peristiwa tidak pasti;
- d. Tertanggung harus memiliki *insurable interest*;
- e. Tidak dilarang undang-undang dan bertentangan dengan ketertiban umum dan kesusilaan.

Selain risiko asuransi, yang dapat kepentingan yang diasuransikan juga adalah evenemen. Evenemen adalah peristiwa yang menurut pengalman manusia normal tidak dapat dipastikan terjadi, atau walaupun sudah pasti terjadi, saat terjadinya itu tidak dapat ditentukan dan jugatidak diharapkan akan terjadi, jika terjadi juga mengakibatkan kerugian.⁷

Peristiwa yang dapat digolongkan dalam pengertian evenemen, memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Peristiwa yang terjadi itu menimbulkan kerugian;
- b. Terjadinya itu tidak diketahui, tidak dapat dipredikdi lebih dahulu
- c. Berasal dari faktor ekonomi, alam, dan manusia;
- d. Kerugian terhadap diri, kekayaan dan tanggung jawab seseorang.

Untuk mengatasi risiko kehilangan, kerusakan, kerugian terhadap harta benda tersebut, maka teori tujuan yang berlaku dalam kegiatan perasuransian adalah teori pengalihan risiko. Dengan berlakunya teori pengalihan risiko, masing-masing pihak, yakni penanggung dan tertanggung memiliki hak dan

kewajiban. Teori Pengalihan Risiko dalam asuransi (*risk transfer theorie*) yang menyatakan bahwa, tertanggung menyadari bahwa ada ancaman bahaya terhadap harta kekayaan miliknya atau terhadap jiwanya. Untuk mengurangi atau menghilangkan beban risiko tersebut, pihak tertanggung berupaya mencari jalan dari pihak lain yang bersedia mengambil alih beban risiko ancaman bahaya dengan membayar sejumlah premi. Dalam dunia bisnis perasuransian, yang bersedia menerima pengalihan risiko tersebut adalah Penanggung yang berstatus perusahaan asuransi.

Perkembangan bisnis asuransi begitu sangat berkembang karena mekanisme pengalihan risiko yang begitu menarik minat masyarakat. Pengalihan risiko tersebut dilakukan dengan sebuah perjanjian yang dibuat oleh pihak yang ingin melindungi kepentingannya dengan pihak yang mau menanggung pengalihan risiko itu,⁸ disebut dengan antara penanggung dan tertanggung (Perusahaan Asuransi dan Pemegang Polis).

Konsekwensi dari pengalihan risiko tersebut, maka berlaku teori tujuan asuransi yang kedua, yaitu pembayaran ganti kerugian. Dalam hal tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian (evenemen), maka tidak ada masalah terhadap risiko yang ditanggung oleh penanggung. Dalam praktiknya tidak senantiasa bahaya yang mengancam itu sungguh-sungguh terjadi. Ini merupakan kesempatan baik bagi penanggung mengumpulkan premi yang dibayar oleh beberapa tertanggung yang mengikatkan diri kepadanya. Jika pada suatu ketika sungguh-sungguh terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian (risiko berubah menjadi kerugian), maka kepada tertanggung yang bersangkutan akan dibayarkan ganti kerugian seimbang dengan jumlah asuransinya.⁹

Perjanjian Asuransi merupakan salah satu jenis perjanjian khusus yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Sebagai perjanjian,

⁶ Abdulkadir Muhammad, 2011, *Hukum Asuransi Indonesia Cetakan Kelima*, Citra Aditya Bakti, hlm. 118-119.

⁷ R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, 2000, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*, Pradnya Paramita, Jakarta, hlm. 75.

⁸ Djoko Imbawani Atmadjaya, 2012, *Hukum Dagang Indonesia: Sejarah, Pengertian, dan Prinsip-prinsip Hukum Dagang*, Setara Press Fakultas Hukum Universitas Widyagama Malang, Malang, Hlm. 313.

⁹ *Ibid*, hlm. 12-14.

maka ketentuan syarat-syarat sah suatu perjanjian dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata berlaku juga bagi perjanjian asuransi.¹⁰

Ketentuan KUHPdt, mengatur syarat-syarat sah suatu perjanjian yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPdt. Menurut ketentuan pasal tersebut, ada empat syarat sah suatu perjanjian, yaitu kesepakatan para pihak, kewenangan berbuat, objek tertentu, dan kausa yang halal, yaitu kesepakatan para pihak. Sedangkan ketentuan Pasal 251 KUHD mengatur tentang kewajiban pemberitahuan dari tertanggung kepada penanggung kondisi benda yang menjadi objek asuransi.¹¹

Kesepakatan antara tertanggung dan penanggung meliputi kesepakatan mengenai benda yang menjadi objek asuransi, pengalihan risiko dan pembayaran premi, evenemen dan ganti kerugian, syarat-syarat khusus asuransi, dan pembuatan perjanjian asuransi yang disebut polis. Kewenangan berbuat, tertanggung dan penanggung wenang melakukan perbuatan hukum yang diakui oleh undang-undang.

Terjadinya perjanjian asuransi didasarkan pada kesepakatan. Kesepakatan dapat didasarkan pada teori tawar-menawar dan teori penerimaan. Teori tawar-menawar menyatakan, perjanjian asuransi terjadi dan mengikat kedua pihak apabila penawaran dari pihak yang satu dihadapkan dengan penerimaan dari pihak yang lain. Sedangkan pada teori penerimaan (*ontvangst theorie*), perjanjian asuransi mengikat tertanggung dan penanggung dibuktikan dengan perbuatan nyata atau dokumen perbuatan hukum.

Perjanjian asuransi harus mencantumkan benda yang menjadi objek kepentingan yang dimungkinkan memiliki risiko dapat merugikan tertanggung. Objek tertentu dalam perjanjian asuransi dapat berupa harta kekayaan dan kepentingan yang melekat pada harta kekayaan, dapat pula berupa jiwa atau raga manusia. Yang dicantumkan dalam perjanjian. Kausa yang halal adalah isi perjanjian tidak bertentangan

¹⁰ Abdulkadir Muhammad, 2011, *Hukum Asuransi Indonesia Cetakan Kelima*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 49.

¹¹ R. Soebekti dan R. Tjitrosudibio. 2000. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*. Pradnya Paramita. Jakarta.

dengan undang-undang, kesusilaan, dan ketertiban umum.¹²

Kepentingan dalam asuransi juga merupakan salah satu prinsip yang harus diterapkan dalam pembayaran ganti kerugian. Sebagaimana diatur dalam Pasal 250 KUHD, bahwa apabila seseorang telah mengadakan perjanjian pertanggungan, dan pada saat itu ia tidak mempunyai kepentingan terhadap benda yang dipertanggungkan, maka penanggung tidak wajib mengganti kerugian.¹³ Ketentuan Pasal 250 KUHD ini lebih dikenal dengan prinsip subrogasi yang diterapkan untuk kepentingan penanggung.

Syarat perjanjian asuransi selanjutnya adalah kewenangan berbuat pada perjanjian asuransi, ada yang bersifat subjektif dan objektif. Kewenangan subjektif, kedua pihak telah dewasa, berakal sehat, tidak berada di bawah pengampuan. Kewenangan objektif, tertanggung mempunyai hubungan yang sah dengan objek asuransi.¹⁴

Perjanjian asuransi harus dalam bentuk tertulis. Dalam praktik bisnis, perjanjian asuransi telah dibuat dalam bentuk baku (*standard contract*), yakni dalam bentuk akta yang disebut Polis. Polis adalah surat yang dikeluarkan oleh Penanggung sebagai bukti bahwa seseorang/suatu perusahaan/suatu badan hukum telah menutup pertanggungan dengan perusahaan asuransi (pertanggungan).¹⁵

Hal ini berarti Polis merupakan alat bukti tertulis bahwa perjanjian asuransi telah terjadi. Pembuktian dan syarat-syarat khusus dan janji-janji khusus asuransi yang menurut undang-undang, diancam batal jika tidak dimuat dalam polis, harus dibuktikan secara tertulis.¹⁶

¹² Abdulkadir Muhammad, 2011. *Op. Cit*, hlm.49-52.

¹³ Baca Marnia Rani, 2015, *Pengantar Hukum Bisnis*, Umrah Press, Tanjungpinang, hlm. 74-75, sebagaimana yang dikutip dari R. Soebekti dan R. Tjitrosudibio, 2000, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*, Pradnya Paramita, Jakarta, hlm. 74.

¹⁴ *Ibid*, hlm. 50-51.

¹⁵ C.S.T Kansil dan Christine S.T. Kansil, 2013, *Pokok-pokok Pengetahuan Hukum Dagang Indonesia Edisi Kedua*, Sinar Grafika, Jakarta, Hlm. 182.

¹⁶ R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, 2000, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan Pasal 255, 258 Ayat (1) dan (2)*, Pradnya Paramita, Jakarta, hlm. 75.

Setiap perjanjian, khususnya dalam hal ini adalah perjanjian asuransi, harus dilaksanakan dengan itikad baik (*the utmost good faith*). Penanggung hanya dapat memperkirakan risiko dan menetapkan jumlah premi, bilamana kepadanya diberitahukan secara jujur semua fakta mengenai yang akan dipertanggungjawabkan. Salah dalam memberikan keterangan, apalagi dengan sengaja memberikan keterangan yang salah atau menyembunyikan fakta, merupakan alasan kuat bagi penanggung membebaskan diri dari memberikan pembayaran ganti rugi.¹⁷

Teori yang kedua yang digunakan untuk mengkaji rumusan masalah dalam penelitian ini adalah teori tentang pengangkutan laut yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Jenis-jenis pengangkutan niaga yang digunakan dalam pelayaran perdagangan melalui laut menurut Pasal 7 undang-undang ini meliputi, angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, dan angkutan laut pelayaran-rakyat.

Angkutan yang terkait dengan penelitian ini adalah jenis Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat diatur dalam Pasal 1 Angka 5 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairannya menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.

Kegiatan angkutan laut pelayaran-rakyat sebagai usaha masyarakat yang bersifat tradisional dan merupakan bagian dari usaha angkutan di perairan mempunyai peranan yang penting dan karakteristik tersendiri. Kegiatan angkutan laut pelayaran-rakyat dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawasi oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.¹⁸

¹⁷ Amir, M.S, 2000, *Seluk-Beluk dan Teknik Perdagangan Luar Negeri*, PPM, Jakarta, hlm. 77.

¹⁸ Pasal 15 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Setiap kapal yang dioperasikan dalam kegiatan pelayaran harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal yang disebut Kelaiklautan kapal. Kelaiklautan Kapal menurut ketentuan Pasal 1 Angka 33 Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Berdasarkan jenis-jenis angkutan niaga laut di atas, pompong dalam penelitian ini dapat dikategorikan sebagai jenis kapal Angkutan Pelayaran Rakyat, karena memenuhi Persyaratan teknis berukuran sampai dengan GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) dan digerakkan oleh tenaga angin sebagai penggerak utama dan motor sebagai tenaga penggerak bantu.¹⁹

Tanggung jawab angkutan sangat luas. Setiap pelaku bisnis perkapalan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya untuk menjamin terjadinya kerugian akibat risiko yang terjadi di laut. Tanggung jawab tersebut termasuk terhadap kerugian hilang atau rusaknya kapal peralatan kapal itu sendiri. Asuransi terhadap kapal pada bisnis asuransi disebut Asuransi Hull and Machinery.²⁰

Asuransi menjadi penting bagi pemilik kapal khususnya bagi pompong, karena setiap orang tidak dapat menduga peristiwa apa yang dapat terjadi di laut. Jika peristiwa itu membahayakan kapal, penumpang, muatan barang, dan anak buah kapal ataupun nakhoda, dapat berakibat kerugian, kerusakan ataupun kehilangan bagi pihak-pihak terkait. Atas dasar hal tersebut asuransi diperlukan guna mengatasi bahaya risiko yang terjadi di laut.

Bahaya yang terjadi di laut disebut *maritime perils* yang terdiri dari *perils of the sea* dan *perils on the sea*. Bahaya laut yang berupa *perils of the sea* berhubungan

¹⁹ Pasal 100 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan.

²⁰ F.X. Sugiyanto, 2009, *Hukum Asuransi Maritim: Protection & Indemnity (P & I) Insurance*, Salemba Humanika, Jakarta, hlm.7.

dengan peristiwa yang kebetulan terjadi (*incidental cause*) atau peristiwa yang tiak tertentu di laut yang bukan merupakan kejadian biasa (normal). *Perils of the sea* contohnya adalah kapal terdampar, terkandas, tenggelam, dan lain-lain bencana yang mungkin terjadi (*which may happes*). *Perils on the sea* merupakan bahaya laut yang bukan diakibatkan langsung oleh kejadian yang terjadi di laut, yang meliputi kebakaran kapal, bahaya peperangan, pembajakan kapal, perampokan pencurian dan sebagainya.²¹

F. Pembahasan

1. Kapal Pompong sebagai Objek Asuransi

Asuransi merupakan perjanjian. Sebagai perjanjian, asuransi harus memenuhi unsur-unsur sahnya suatu perjanjian. Salah satu sahnya perjanjian adalah adanya objek tertentu. Objek tertentu dalam suatu perjanjian adalah benda. Benda sebagai objek dalam perjanjian asuransi dapat berupa harta kekayaan dan kepentingan yang melekat pada harta kekayaan, dapat pula berupa jiwa dan raga manusia.²²

Benda yang dijadikan sebagai objek asuransi adalah harta kekayaan yang mempunyai nilai ekonomi, yang dapat dihargai dengan sejumlah uang. Benda asuransi selalu berwujud, misalnya gedung pertokoan, rumah, kapal. Benda asuransi selalu diancam oleh bahaya atau peristiwa yang terjadinya itu tidak pasti. Ancaman bahaya itu mungkin terjadi yang mengakibatkan benda asuransi dapat rusak, hilang, musnah, atau berkurang nilainya.²³

Kapal pompong dalam penelitian ini dapat dijadikan objek asuransi dengan melihat nilai/harga beli dari Kapal Pompong. Hasil wawancara peneliti pada sepuluh pemilik pompong, harga Kapal pompong yang dibeli berada diharga dua puluh juta untuk kapal kayu tanpa mesin, mencapai enam puluh jutaan bila telah dilengkapi mesin dan perlengkapan lain seperti

tenda penutup dan yang lainnya.²⁴

Kapal pompong juga merupakan harta kekayaan yang dijadikan alat untuk menyelenggarakan kegiatan pengangkutan oleh pemiliknya. Kapal pompong sebagai alat pengangkutan memiliki risiko bahaya yang dapat menyimpannya ketika sedang menyelenggarakan kegiatan pengangkutan dari Dermaga Penyengat ke Pulau Penyengat. Bahaya yang dapat menimpa kapal Pompong adalah tubrukan kapal, bencana alam seperti angin puting beliung, yang peristiwa tersebut dapat mengakibatkan kapal tenggelam dan berdampak pada hilangnya sumber penghasilan bagi pemilik kapal pompong.

Peristiwa kapal pompong tenggelam akibat angin kencang dan gelombang besar ini pernah terjadi pada tanggal 21 Agustus 2016. Sebuah kapal pompong yang merupakan angkutan pelayaran-rakyat tradisional masyarakat Kepulauan Riau tenggelam di perairan laut yang berangkat dari Tanjungpinang menuju Pulau Penyengat. Lima belas penumpang meninggal dunia dan dua orang menderita luka-luka.²⁵ Selain itu juga pemilik pompong mengalami kerugian materiil berupa tenggelamnya kapal pompong sebagai sumber penghasilan keluarga.

Peristiwa tenggelamnya kapal pompong ini harus dapat dijadikan pelajaran bagi para pihak untuk dapat mengasuransikan Kapal Pompong, agar risiko kerugian kehilangan harta kekayaan sebagai sumber penghasilan dapat dialihkan pada perusahaan asuransi, dengan begitu kapal pompong yang telah hancur dapat mendapatkan ganti kerugian guna membeli kapal pompong baru.

Dengan demikian, syarat harta kekayaan dapat dijadikan objek asuransi mempunyai nilai ekonomi, terpenuhi pada Kapal Pompong, mengingat kapal Pompong merupakan sumber penghasilan bagi bagi pemilik pompong. Sedangkan syarat adanya peristiwa yang mungkin dapat mengakibatkan kerugian serta

²¹ Radiks Purba, 1998, *Asuransi Angkutan Laut*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 75-76.

²² Abdulkadir Muhammad, 2011, *Hukum Asuransi Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 51.

²³ *Ibid*, hlm. 87.

²⁴ Hasil wawancara dengan pemilik kapal pompong Bapak Zaidan pada tanggal 9 Desember 2018.

²⁵ <https://nasional.tempo.co/read/797931/17-korban-kapal-tenggelam-di-tanjung-pinang-ditemukan/full&view=ok>, diakses pada tanggal 7 desember 2018 pukul 14.:51.

hilangnya sumber penghasilan bagi pemilik pompong juga terpenuhi, karena ancaman bahaya yang bisa kapanpun terjadi pada kapal pompong.

Sebagai alat pengangkutan, kapal pompong harus memenuhi persyaratan untuk dapat menyelenggarakan kegiatan pengangkutan. Menurut penulis, kapal pompong dapat dikategorikan sebagai kapal angkutan pelayaran-rakyat. Angkutan pelayaran-rakyat. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.²⁶

Kapal pompong sebagai alat pengangkutan harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

- a. Penyelenggaraannya dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau perusahaan sebagaimana diatur dalam Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
- b. Sertifikat Keselamatan/Kelaiklautan (*certificate of seaworthiness*). Berdasarkan hasil wawancara dengan pemilik pompong dari Penyengat, kapal pompong, kapal pompong memiliki Sertifikat Keselamatan untuk berlayar menyelenggarakan kegiatan pengangkutan;²⁷
- c. Syarat ukuran kapal, yakni kapal pompong merupakan kapal motor berukuran GT 5 (lima *gross tonnage*). Untuk syarat kapal layar tradisional hanya digerakkan sepenuhnya dengan tenaga angin. Sedangkan syarat ukuran kapal angkutan pelayaran rakyat sebagaimana diatur dalam Pasal 54 ayat (3) *juncto* ayat (2) huruf b Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, untuk jenis kapal layar motor berukuran tertentu mempunyai syarat ukuran GT500 (limaratus *gross tonnage*). Kapal motor

²⁶ Pasal 1 Angka 5 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

²⁷ Salinan sertifikat keselamatan/ *certificate of seaworthiness* terlampir.

dengan ukuran tertentu mempunyai syarat ukuran paling kecil GT 7 (tujuh *gross tonnage*) dan paling besar GT 35 (tiga puluh lima *gross tonnage*) sebagaimana yang diatur dalam Pasal 54 ayat (4) *juncto* ayat (2) huruf c Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

Berdasarkan ketiga persyaratan untuk angkutan pelayaran-rakyat di atas, syarat ukuran kapal yang tidak memenuhi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yaitu ukuran kapal, yang mana kapal pompong bukanlah jenis kapal layar tradisional dengan tenaga angin, bukan pula masuk dalam kategori jenis kapal layar motor berukuran GT500 maupun jenis kapal motor berukuran paling besar GT 35 dan paling kecil GT7, karena kapal pompong adalah kapal motor berukuran GT 5.

Selain harus memenuhi syarat sebagai kapal angkutan pelayaran-rakyat, sebagai objek perjanjian asuransi, kapal pompong juga harus memenuhi syarat sebagai objek asuransi. Suatu benda dapat dijadikan objek asuransi apabila terdapat kepentingan dari orang yang mengasuransikan (baca : tertanggung), terhadap benda yang akan diasuransikan.

Menurut teori kepentingan. Pada benda asuransi melekat hak subjektif yang tidak berwujud. Karena benda asuransi dapat rusak, hilang, musnah, atau berkurang nilainya, maka hak subjektif juga dapat rusak, hilang, musnah, atau berkurang nilainya. Dalam literatur hukum asuransi, hak subjektif ini disebut kepentingan (*interest*). Kepentingan itu sifatnya absolut, artinya harus ada pada setiap objek asuransi dan mengikuti ke mana saja benda asuransi itu berada. Kepentingan itu harus sudah ada pada benda asuransi pada saat asuransi diadakan atau setidaknya pada saat terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian (*evenemen*).²⁸

Kepentingan dimaksud menurut ketentuan Pasal 268 KUHD harus memenuhi kriteria sebagai berikut:²⁹

²⁸ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit*, 2011, hlm. 87.

²⁹ *Ibid*, hlm. 88.

- a. Harus ada pada setiap asuransi (Pasal 250 KUHD);
- b. Harus dapat dinilai dengan uang;
- c. Harus diancam oleh bahaya;
- d. harus tidak dikecualikan oleh undang-undang.

Kepentingan pemilik kapal pompong pada kapal pompong, sehingga kapal pompong dapat dijadikan objek asuransi adalah pada bahaya yang mungkin terjadi pada kapal pompong, misal kapal tenggelam karena tubrukan kapal atau bencana angin puting beliung. Jika kapal tenggelam, maka akan mengakibatkan kehilangan sumber penghasilan, karena kapal pompong dijadikan sebagai alat untuk mencari nafkah bagi pemiliknya.

Berdasarkan unsur-unsur yang pada Pasal 250 KUHD di atas, dapat disimpulkan pada dasarnya apabila mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, Kapal Pompong tidak dapat dijadikan sebagai objek asuransi, karena walaupun bernilai secara ekonomi (dapat dinilai dengan uang), mengingat harga beli yang cukup tinggi dan dijadikan sumber penghasilan bagi pemilik pompong, mempunyai sertifikat keselamatan/ *certificate of seaworthiness*, namun tidak memenuhi unsur persyaratan ukuran kapal.

Risiko bahaya (*evenemen*) yang dapat mengancam kapal pompong yang dapat berakibat kerugian berupa kehilangan sumber penghasilan sama besarnya dengan risiko yang dihadapi jenis kapal besar lainnya. Namun karena kondisi kapal yang tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan, membuat kapal pompong menjadi sulit untuk dijadikan objek perlindungan asuransi oleh perusahaan asuransi.

2. Model Skema Pembiayaan Asuransi Bagi Kapal Pompong

Kecelakaan kapal di laut bisa terjadi pada siapapun, yang dapat mengakibatkan kerugian finansial berupa kehilangan sumber penghasilan.³⁰ Untuk itu

³⁰ Johnson, T. L. (1996). Fishing Vessel Insurance—how Much is Enough?. Fairbanks: Alaska Sea Grant College Program.

perlindungan asuransi bagi kapal pompong sebagai alat pengangkutan bagi masyarakat Tanjungpinang merupakan kebutuhan yang tidak terelakkan. Namun permasalahannya adalah apakah perusahaan asuransi yang ada di Kota Tanjungpinang memiliki skema penawaran asuransi bagi Kapal Pompong yang berbahan dasar kayu, sementara bahaya pelayaran di laut tidak hanya dapat menimpa kapal-kapal besar, tetapi juga kapal-kapal tradisional yang berbentuk seperti kapal pompong.

Asuransi bagi kapal pompong yang merupakan jenis angkutan pelayaran-rakyat yang bersifat tradisional, sudah suatu keniscayaan mengingat kapal pompong selain bernilai ekonomi karena harga beli yang relatif mahal juga digunakan sebagai alat untuk mencari penghasilan oleh pemiliknya, serta rentan dapat terkena bahaya akibat dari tubrukan kapal di laut maupun cuaca buruk yang dapat mengakibatkan kapal tenggelam, sehingga berdampak pada hilangnya sumber penghasilan dari pemilik pompong.

Asuransi kapal dalam bisnis perasuransian pada dasarnya termasuk dalam lingkup jenis asuransi laut (*marine insurance*). *Marine Insurance* yang berkembang saat ini ada beragam jenisnya, seperti asuransi kargo, asuransi penumpang, asuransi pencemaran kapal laut, asuransi kerangka kapal, dan yang lainnya.

Hasil wawancara peneliti pada perusahaan asuransi PT Jasindo (Persero), untuk skema asuransi laut, kepala cabang Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam usaha perasuransian ini menyatakan bahwa, skema asuransi yang ditawarkan di bisnis asuransi laut yang berkembang saat ini, pada umumnya lebih mengutamakan asuransi kargo dan kerangka laut.

Jasindo menyediakan dua jenis produk asuransi yang bertujuan untuk memberikan jaminan perlindungan kerugian atas kecelakaan maupun konsekuensi yang timbul dari aktivitas pelayaran dan kegiatan-kegiatan pendukungnya. Dengan jaminan yang mencakup kerugian karena kerusakan fisik maupun tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga.

Adapun detail penawaran asuransi yang ditawarkan pada Jasindo meliputi *Hull and Machinery Insurance* (Asuransi Rangka Kapal), *Builders Risks Insurance*, *Terminal Operator Liability*, *Ship Repairer Liability*, *Container Insurance*, *Protection and Indemnity (P&I)* dan *Wreck and Removal Insurance*.³¹ Berdasarkan jenis-jenis penawaran asuransi di bidang kelautan yang ada pada Jasindo tersebut, untuk asuransi kapal tidak termasuk dalam lingkup perlindungan asuransi.

Penelitian juga dilakukan pada PT Asuransi Sinar Mas Tanjungpinang. Perusahaan asuransi ini memiliki skema *marine insurance* yang meliputi *Marine Hull*, *Marine Cargo*, dan *Simas Kapal*.³² Dari ketiga jenis asuransi tersebut, yang paling memungkinkan bagi kapal pompong adalah *Simas Kapal*, jenis asuransi yang memberikan jaminan terhadap kapal dari kerusakan yang disebabkan oleh bahaya laut, termasuk tabrakan serta polusi yang diakibatkan tumpahnya bahan bakar kapal ke laut.

Namun asuransi *Simas Kapal* ini hanya diperuntukkan bagi kapal tunda dan tugboat serta kapal besi sejenis dibawah GT 3.500. Sedangkan kapal pompong berukuran GT 5 (*lima gross tonnage*) dan hal ini membuat perusahaan asuransi seperti Jasindo dan Sinar Mas menolak untuk memberikan penawaran asuransi terhadap kapal pompong karena kapal pompong terbuat dari kayu yang mudah rusak, seandainya jenis kapal tradisional ini menjadi kapal besi, pihak Jasindo akan mempertimbangkan untuk memberikan perlindungan asuransi terhadap kapal pompong.³³

Selain itu, Jasindo menyatakan bahwa kemungkinan pemberian penawaran perlindungan asuransi dapat dilakukan kepada Kapal Pompong melalui skema asuransi nelayan yang preminya tidak terlalu mahal yakni Rp 175.000,00 yang preminya seratus persen dibayar pemerintah.

³¹ <http://www.jasindo.co.id/product/korporasi/bidang-kelautan-marine-insurance>, diakses pada tanggal 6 Desember 2018 pukul 13.57.

³² <https://www.sinarmas.co.id/produk/pengangkutan/simas-kapal>, diakses pada tanggal 6 Desember 2018 pukul 14.27.

³³ Hasil wawancara dengan PT Jasindo Cabang Tanjungpinang.

Mengingat risiko bahaya yang dihadapi kapal pompong selama melakukan kegiatan pengangkutan di laut, terlebih lagi telah pernah ada peristiwa tenggelamnya kapal pompong, sudah semestinya perusahaan asuransi memiliki skema perlindungan asuransi bagi jenis kapal tradisional seperti ini.

G. Kesimpulan dan Saran

1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

- a. Secara nilai ekonomi, kapal pompong dapat dijadikan objek asuransi dengan melihat nilai/harga beli dari Kapal Pompong yang mencapai enam puluh jutaan bila telah dilengkapi mesin dan perlengkapan lain seperti tenda penutup dan yang lainnya. Selain itu, kapal pompong juga merupakan harta kekayaan yang dijadikan alat untuk menyelenggarakan kegiatan pengangkutan oleh pemiliknya. Kapal pompong sebagai alat pengangkutan memiliki risiko bahaya yang dapat menyimpannya ketika sedang menyelenggarakan kegiatan pengangkutan dari Dermaga Penyengat ke Pulau Penyengat. Dengan demikian, syarat harta kekayaan dapat dijadikan objek asuransi mempunyai nilai ekonomi, terpenuhi pada Kapal Pompong, mengingat kapal Pompong merupakan sumber penghasilan bagi bagi pemilik pompong. Sedangkan syarat adanya peristiwa yang mungkin dapat mengakibatkan kerugian serta hilangnya sumber penghasilan bagi pemilik pompong juga terpenuhi, karena ancaman bahaya yang bisa kapanpun terjadi pada kapal pompong. Kapal pompong sebagai alat pengangkutan juga memenuhi syarat sebagai penyelenggara pengangkutan niaga dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia, dan memiliki Sertifikat Keselamatan/Kelaiklautan (*certificate of seaworthiness*). Namun kapal pompon tidak memenuhi syarat ukuran kapal untuk jenis kapal layar motor berukuran tertentu mempunyai syarat ukuran GT500 (*limaratus gross*

tonnage). Kapal motor dengan ukuran tertentu mempunyai syarat ukuran paling kecil GT 7 (tujuh *gross tonnage*) dan paling besar GT 35 (tiga puluh lima *gross tonnage*), sedangkan kapal pompong berukuran GT 5 (lima *gross tonnage*).

- b. Berdasarkan hasil wawancara peneliti pada perusahaan asuransi PT Jasindo (Persero) kepala cabang Badan Usaha Milik Negara (BUMN), model skema pembiayaan asuransi Bagi Kapal Pompong, yang bergerak dalam usaha perasuransian ini menyatakan bahwa, skema asuransi yang ditawarkan di bisnis asuransi laut yang berkembang saat ini, pada umumnya lebih mengutamakan asuransi kargo dan kerangka laut. Jasindo menyediakan dua jenis produk asuransi yang bertujuan untuk memberikan jaminan perlindungan kerugian atas kecelakaan maupun konsekuensi yang timbul dari aktivitas pelayaran dan kegiatan-kegiatan pendukungnya. Dengan jaminan yang mencakup kerugian karena kerusakan fisik maupun tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga. Jasindo menyatakan bahwa kemungkinan pemberian penawaran perlindungan asuransi dapat dilakukan kepada Kapal Pompong melalui skema asuransi nelayan yang preminya tidak terlalu mahal yakni Rp 175.000,00 yang preminya seratus persen dibayar pemerintah. Penelitian juga dilakukan pada PT Asuransi Sinar Mas Tanjungpinang. Perusahaan asuransi ini memiliki skema *marine insurance* yang meliputi *Marine Hull*, *Marine Cargo*, dan *Simas Kapal*. Dari ketiga jenis asuransi tersebut, yang paling memungkinkan bagi kapal pompong adalah *Simas Kapal*, jenis asuransi yang memberikan jaminan terhadap kapal dari kerusakan yang disebabkan oleh bahaya laut, termasuk tabrakan serta polusi yang diakibatkan tumpahnya bahan bakar kapal ke laut. Namun asuransi *Simas Kapal* ini hanya diperuntukkan bagi kapal tunda dan tugboat serta kapal besi sejenis dibawah GT 3.500. Sedangkan kapal pompong berukuran GT 5 (lima *gross tonnage*) dan hal ini membuat perusahaan asuransi seperti Jasindo dan Sinar Mas menolak

untuk memberikan penawaran asuransi terhadap kapal pompong karena kapal pompong terbuat dari kayu yang mudah rusak, seandainya jenis kapal tradisional ini menjadi kapal besi.

2. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian, peneliti memberi saran sebagai berikut :

- a. Perlu ada peran pemerintah dalam mendorong dan memberikan insentif kepada pemilik kapal pompon melalui sebuah aturan, agar kapal pompon dapat memenuhi syarat sebagai objek perlindungan asuransi, terutama dari segi ukuran kapal pompong, sehingga perusahaan asuransi dapat mempertimbangkan menjadikan kapal pompon sebagai objek perlindungan asuransi;
- b. Mendorong pemerintah untuk memberikan upaya dikeluarkannya sebuah aturan yang diperuntukkan bagi perusahaan asuransi agar dapat memberikan skema penawaran perlindungan asuransi bagi kapal pompon sebagai alat pengangkutan niaga yang menjamin keselamatan penumpang dan mengurangi risiko terjadinya kerugian finansial bagi pemilik kapal pompong.

DAFTAR PUSTAKA

- Amir, M.S, 2000, *Seluk-Beluk dan Teknik Perdagangan Luar Negeri*, PPM, Jakarta.
- Atmadjaya, Djoko Imbawani. 2012. *Hukum Dagang Indonesia: Sejarah, Pengertian, dan Prinsip-prinsip Hukum Dagang*. Setara Press Fakultas Hukum Universitas Widyagama Malang. Malang.
- Daniel, F. Aling. 2008. *Tinjauan Yuridis Tentang Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan*. Karya Ilmiah Universitas Sam Ratulangi. Fakultas Hukum. Manado.
- H.M.N Purwosutjipto. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 6*. Djembatan. Jakarta.

Johnson, T. L. (1996). *Fishing Vessel Insurance--how Much is Enough?*. Fairbanks: Alaska Sea Grant College Program.

Kansil, C.S.T. dan Christine S.T. Kansil 2013. *Pokok-Pokok Pengetahuan Hukum Dagang Indonesia Edisi Kedua*. Sinar Grafika. Jakarta.

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

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

Prodjodikoro, Wirjono. 1986. *Hukum Asuransi di Indonesia*. Intermasa. Jakarta.

Rr. Dijan Widijowati. 2012. *Hukum Dagang*. Penerbit Andi. Yogyakarta.

R. Subekti dan R. Tjitrodusibio. 2000. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*. Pradnya Paramita Jakarta.

Sugiyanto, F.X. 2009. *Hukum Asuransi Maritim: Protection & Indemnity (P & I) Insurance*. Salemba Humanika. Jakarta.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<http://www.jasindo.co.id/product/korporasi/bidang-kelautan-marine-insurance>, diakses pada tanggal 6 Desember 2018 pukul 13.57 WIB.

<https://www.sinarmas.co.id/produk/pengangkutan/simas-kapal>, diakses pada tanggal 6 Desember 2018 pukul 14.27 WIB.

<http://batam.tribunnews.com/2014/08/02/kami-tenggelam-di-laut-karena-pompong-hancur-lebur>, diakses pada tanggal 24 September 2017 pukul 11:18 WIB.

<http://www.tribunnews.com/nasional/2016/08/21/detik-detik-kapal-tenggelam-di-tanjung-pinang-yang-tewaskan-10-penumpangnya>, diakses pada tanggal 24 September 2017 pukul 11:20 WIB.

<https://nasional.tempo.co/read/797931/17-korban-kapal-tenggelam-di-tanjung-pinang->

ditemukan/full&view=ok, diakses pada tanggal 7 desember 2018 pukul 14:51.