

KEDAULATAN ASURANSI BAGI MASYARAKAT PESISIR KEPULAUAN RIAU DALAM RANGKA PERALIHAN RESIKO PERAHU BUATAN MASYARAKAT TANJUNGPINANG DITINJAU DARI PERATURAN PERUNDANGAN PERASURANSIAN

Wishnu Kurniawan¹

¹Dosen Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Internasional Batam, Jl Gajah Mada, Simpang UIB Baloi Sei Ladi, Kampus UIB, Batam 29442, Indonesia.

Penyesuaian Pengarang E-mail: wishnu@uib.ac.id, broto@uib.ac.id
No Hp: +8117010713

Abstrak

Kepulauan Riau merupakan wilayah yang memiliki tipologi wilayah perairan dan daratan. Hampir 96% wilayahnya adalah perairan. Hal ini mengindikasikan bahwa wilayah Kepulauan Riau merupakan wilayah pesisir. Mayoritas matapencaharian masyarakat pesisir adalah mengandalkan wilayah perairan. Salah satu matapencaharian tersebut adalah produksi kapal perahu (pompong) yang digunakan sebagai alat transportasi dan sebagai alat untuk mencari ikan. Kapal Pompong merupakan kapal yang masih tradisional dalam bentuk dan pembuatannya. Masyarakat produsen kapal tersebut dalam memproduksi perahu pompong mengandalkan kebiasaan dan ilmu pembuatan secara turun temurun. Hal ini membuat perahu pompong perlu dilindungi dengan asuransi sebagai pengalihan resiko. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan normatif, yaitu pendekatan yang dilakukan dengan menggunakan data sekunder khususnya sumber hukum primer melalui ketentuan peraturan perundangan, sumber hukum sekunder dalam bentuk pendapat para ahli dan tinjauan lapangan guna menganalisa data empiris dari masyarakat terkait. Permohonan asuransi pada dasarnya membutuhkan kelengkapan dokumen sebagai kepastian legalitas dan kepastian itikad baik dalam perjanjian dibidang asuransi. Kelengkapan dokumen tersebut merupakan syarat utama dalam memenuhi perjanjian dalam bidang asuransi. Kapal pompong buatan masyarakat pesisir di Kepulauan Riau sejatinya dapat melakukan perjanjian terkait hal tersebut di atas, namun perlu memenuhi kelengkapan dokumen persyaratan. Dalam hal ini dibutuhkan peran serta pemerintah dalam memberikan kemudahan bagi pengurusan ijin atas perahu pompong milik masyarakat Kepulauan Riau, agar kearifan lokal yang dimiliki masyarakat dapat terjaga dan masyarakat pemilik memiliki kepastian perlindungan serta kepastian hukum kepemilikan Kapal Pompong

Kata kunci: kapal pompong, kearifan lokal, asuransi, pemerintah

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kepulauan Riau merupakan salah satu wilayah Provinsi yang memiliki wilayah terdiri dari perairan dan daratan. Provinsi Kepulauan Riau terletak antara 00o29" Lintang Selatan dan 04o40" Lintang Utara

serta antara 103o22" Bujur Timur sampai dengan 109o4" Bujur Timur. Berdasarkan posisi letak geografis tersebut di atas Kepulauan Riau berbatasan masing – masing dengan wilayah sebagai berikut:

1. Batas Utara: Vietnam dan Kamboja
2. Batas Selatan: Sumatera Selatan dan Jambi

3. Batas Barat: Singapura, Malaysia, dan Provinsi Riau
4. Batas Timur: Malaysia dan Kalimantan Barat

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Kepulauan Riau yang diperoleh dari hasil identifikasi Badan Informasi Geospasial (BIG), tercatat 394 pulau berpenghuni sedangkan 1.401 lainnya belum berpenghuni. Gugusan pulau besar dan kecil tersebar di seluruh wilayah Provinsi Kepulauan Riau yang dikelilingi oleh lautan, oleh karena itu sebanyak 96 persen wilayah provinsi ini adalah lautan.

Sebagai wilayah Kepulauan, memiliki kecenderungan corak kehidupan masyarakat di Provinsi Kepulauan Riau bercorak masyarakat pesisir. Masyarakat pesisir mayoritas memiliki mata pencaharian sebagai nelayan. Moda transportasi yang digunakan pada umumnya adalah moda transportasi perairan, mulai dari perahu kecil hingga Kapal Besar. Oleh karena sebagai kebutuhan utama alat transportasi, perahu (kapal kecil) sangat dibutuhkan bagi masyarakat pesisir. Hal ini berdampak pada keahlian masyarakat pesisir dalam membuat perahu itu sendiri. Tidak terkecuali masyarakat Provinsi Kepulauan Riau. Wilayah Kabupaten Lingga dan Kotamadya Tanjungpinang merupakan salah satu wilayah yang memiliki penduduk

yang memiliki kemampuan membuat kapal kecil (perahu) secara otodidak, sedangkan Batam, sebagai wilayah industri juga memiliki beberapa industri besar yang bergerak dalam bidang *Shipyard*.

Sesuai dengan Kitab Undang Undang Hukum Dagang, ditentukan bahwa kapal dianggap sebagai hak kebendaan, maka dapat diterapkan pengalihan resiko (asuransi) atas kerusakan yang terjadi agar perlindungan terhadap kapal tentunya akan membutuhkan sebuah perusahaan asuransi yang dalam hal ini perusahaan asuransi adalah perusahaan yang bertindak sebagai penanggung resiko yang dalam menjalankan usahanya berhubungan langsung dengan tertanggung atau melalui pialang asuransi.¹

Perusahaan asuransi dalam hal ini, dianggap perlu dalam hal pengalihan resiko-resiko yang diprediksi akan diterima oleh pemilik kapal atau perahu-perahu buatan masyarakat, jika kapal mengalami kerusakan lambung atau tubuh kapal (*hull*) dan atau kerusakan pada mesin (*machinery*). Terlebih apabila kalau kapal *total loss*, maka pemilik kapal mengalami kerugian total. Untuk kemungkinan timbulnya kerugian yang demikian dapat ditutup pertanggungan atas dasar *Hull & Machinery (H&M)* termasuk

¹ A. Junaedy. Ganie, 2011, *Hukum Asuransi Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika, Hal. 44.

peralatan dan perlengkapan kapal (Pasal 593 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).²

Pendaftaran sangat penting artinya bagi para pihak, karena jika suatu kapal hendak dijadikan objek jaminan hutang maka kapal tersebut harus sudah terdaftar. Apabila berat kapal 20 M³ (dua puluh Megakubik), Pengaturan mengenai pendaftaran kapal awalnya ada dalam *Staatsblad* 1933-48 kemudian diganti oleh Undang-Undang Pelayaran Tahun 1992, dan kini tahun 2008 telah diundangkan Undang-Undang tentang Pelayaran yang baru menggantikan undang-undang tersebut di atas (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

Pompong merupakan alat transportasi laut yang biasa digunakan masyarakat Kepulauan Riau yang hendak ke pelantar tepi pantai berjejer di sepanjang pelabuhan. Biasanya dalam sehari, pompong-pompong tersebut melakukan perjalanan untuk mengantar masyarakat dari dan menuju ke pulau – pulau kecil lain tempat tinggal masyarakat Kepulauan Riau (Kepri).

Pembuatan perahu kecil atau yang biasanya disebut dengan Pompong di Tanjungpinang dan Lingga biasanya dirakit/dibuat sendiri oleh masyarakat penduduk lokal, dibeberapa daerah di kota

Tanjungpinang dan Pancur (Lingga), namun pembuatan kapal kecil/pompong tersebut tidaklah terlalu populer di Provinsi tersebut, karena sebagian masyarakat tidak terlalu peduli dengan pembuatan perahu kecil/pompong ini.

Menurut masyarakat pesisir produsen perahu Pompong, mereka membuat perahu tersebut hanya dengan menggunakan pengalaman yang selama ini mereka miliki yang diperoleh berdasarkan pengalaman pembuat perahu sebelumnya. Selain itu juga pembuatan perahu, terkadang melakukan pengajaran panjang atau lebarnya sebuah perahu tidaklah menggunakan ukuran (Meteran) melainkan hanya menggunakan tangan (Jengkal).

Hal ini berdampak pada perahu-perahu buatan masyarakat tidak dapat didaftarkan pengalihan resikonya kepada pihak ketiga atau perusahaan asuransi karena berdasarkan penilaian perusahaan asuransi dari segi administratifnya saja perahu-perahu tersebut tidak memenuhinya sehingga sulit untuk dilakukannya pendaftaran pengalihan resiko kepada pihak asuransi.

1.2 Rumusan Masalah

Sebagai batasan bahasan dalam penulisan hasil penulisan dalam bentuk jurnal ilmiah ini,

² Radiks. Purba, 1998, *Asuransi Angkutan Laut*, Jakarta: PT. Rineka Cipta, Hal. 7.

penulisan memberikan melalui rumusan masalah sebagai berikut:

“Apakah perahu hasil buatan masyarakat (pompong) dapat diajukan pengalihan resiko terhadap pihak ketiga ditinjau dari Ketentuan Perundangan tentang Perasuransian?”

II. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan Penulis dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif yang terdiri dari bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum primer yang dimaksud adalah Kitab Undang-undang Perdata, Kitab Undang-undang Hukum Dagang, Undang-undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, sedangkan bahan Sekunder berupa buku-buku ilmu hukum, Jurnal ilmu hukum, Internet dan bahan yang terkait dengan permasalahan yang dibahas, hasil wawancara dari narasumber.

Teknik pengumpulan data yang dilakukan pada penelitian ini adalah studi pustaka (*library research*), studi lapangan (*field research*). Data yang dikumpulkan dari hasil penelitian kemudian dianalisis secara deskriptif-kualitatif.

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Perahu Hasil Buatan Masyarakat (Pompong) Dapat Diajukan Pengalihan Resiko Terhadap Pihak Ketiga Ditinjau Dari Ketentuan Perundangan Tentang Perasuransian

Perahu buatan masyarakat (Pompong) merupakan alat transportasi tradisional yang digunakan masyarakat pesisir di wilayah sekitar domisili produksi untuk melakukan berbagai kegiatan sehari-harinya seperti penyeberangan antar pulau, melakukan kegiatan penangkapan ikan atau hasil laut yang kemudian akan membutuhkan asuransi.

Wirjono Prodjodikoro menyampaikan bahwa asuransi dapat dimaknai sebagai suatu persetujuan dimana pihak yang menjamin berjanji kepada pihak yang dijamin, untuk menerima sejumlah uang premi sebagai pengganti kerugian, yang mungkin akan diderita oleh yang dijamin, karena akibat dari suatu peristiwa yang belum jelas.³

Tuti Rastuti juga menyampaikan bahwa asuransi adalah salah satu bentuk manajemen atau pengendalian risiko, dengan cara mengalihkan risiko (*transfer of risk*) atau membagi risiko (*distribution of risk*) dari pihak yang memiliki kemungkinan menderita

³ Wirjono. Prodjodikoro, 1987, *Hukum Asuransi di Indonesia*, Jakarta: Intermasa, Hal. 1.

karena adanya risiko kepada pihak lain (perusahaan asuransi), yang bersedia melindungi dari kemungkinan terjadi risiko pada pihak pertama. Pengalihan dan membagi risiko tersebut tentu saja didasari dengan aturan-aturan hukum dan prinsip-prinsip yang berlaku dalam perjanjian asuransi.⁴

Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian (UU Perasuransian) apabila dilakukan telaah secara menyeluruh, sebagian besar mengatur tentang bagaimana perusahaan asuransi melakukan kegiatan operasionalnya, yang terdiri sebagai berikut: lingkup usaha perasuransian, tata cara perizinan usaha perasuransian, serta penyelenggaraan usaha perasuransian sehingga pengaturan asuransi pada Undang-Undang Perasuransian lebih spesifik mengenai tata cara pengelolaan atau pembentukan suatu perusahaan asuransi karena mengenai dasar-dasarnya (asas-asas) asuransi juga telah diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (BW/*Burgelijk Wetboek*) maka terhadap dasar dan asas asuransi tetap menggunakan dua dasar hukum yang telah disebutkan.

Selain UU Perasuransian, pengaturan asuransi juga diatur melalui BW sebagai dasar

terjadinya sebuah perjanjian asuransi khususnya Pasal 1320 tentang syarat-syarat sah sebuah perjanjian diantaranya sebagai berikut:

1. Adanya persetujuan kehendak;
2. Kecapakan dan kewenang melakukan perbuatan hukum;
3. Ada objek yang dipertanggungkan;
4. Ada *causa* yang diperbolehkan;

Menurut Emy Pangaribuan Simanjuntak yang dikutip dalam buku Djoko Prakoso menyampaikan bahwa dari Pasal 246 KUHD bahwa sifat-sifat asuransi dapat diuraikan sebagai berikut:⁵

1. Bahwa asuransi itu pada dasarnya adalah suatu perjanjian kerugian (*scadevergoeding* atau *idemniteitscontract*). Dalam hal ini jelas bahwa penanggung mengikat diri untuk mengganti kerugian karena pihak tertanggung menderita kerugian dan yang diganti itu adalah seimbang dengan kerugian yang sesungguhnya diderita (prinsip *indemitiet*).
2. Bahwa asuransi itu adalah suatu perjanjian bersyarat artinya kewajiban mengganti rugi dari penanggung hanya dilaksanakan kalau peristiwa

⁴ Tuti. Rastuti, 2011, *Aspek Hukum Perjanjian Asuransi*, Yogyakarta: Pustaka Yustisia, Hal. 4-5.

⁵ Djoko. Prakoso, 1997, *Hukum Asuransi Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta, Hal. 24.

yang tertentu atas mana diadakan asuransi itu terjadi.

Selain KUHD, asuransi juga diatur Berdasarkan Pasal 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, ketentuan umum perjanjian dalam BW dapat berlaku juga dalam perjanjian asuransi sebagai perjanjian khusus. Para pihak tunduk kepada beberapa ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Asas-asas yang terdapat dalam hukum perjanjian sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum perdata perlu diperhatikan. Adapun asas-asas yang lahir dari ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tersebut adalah sebagai berikut :

1. Asas Konsensual;
2. Asas Kebebasan Berkontrak;
3. Asas Ketentuan Mengikat;
4. Asas Kepercayaan;
5. Asas Keseimbangan;
6. Asas Iktikad Baik;

Perjanjian asuransi merupakan perjanjian khusus yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Asuransi sebagai perjanjian khusus harus memuat asas-asas hukum perjanjian pada umumnya, selain itu perjanjian asuransi mengharuskan diterapkannya prinsip-prinsip perjanjian asuransi sebagai berikut :

1. Kepentingan yang dapat diasuransikan (*insurable interest*);
2. Iktikad sangat baik (*utmost good faith*);
3. Ganti kerugian (*principle of indemnity*);
4. Kontribusi;
5. Subrogasi;

Pengukuran Kapal adalah rangkaian kegiatan pengambilan data ukuran bagian-bagian dari kapal untuk mengetahui dan menentukan tonase kapal yang bersangkutan, berdasarkan aturan atau sistem atau cara pengukuran yang resmi berlaku

Kapal-kapal dengan isi kotor lebih dari 20 m³ (*gross tonnage*. 7), maka semua kapal Indonesia wajib diukur dan dikeluarkan surat-surat ukurnya, sesuai dengan cara pengukuran yang ditentukan. Kapal-kapal yang kurang dari 20 m³ (*gross tonnage*. 7), untuk mengetahui isi kotor sesungguhnya, perlu diukur akan tetapi tidak dikeluarkan surat ukur, isi kotornya cukup dicantumkan pada Pas Kapal yang diberikan.

Berdasarkan beberapa pendapat-pendapat di atas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa apabila suatu perjanjian asuransi dapat terjadi apabila menerapkan Pasal 1320 (4 syarat sah perjanjian) dan 1338 (kebebasan berkontrak dan *pacta sunt servanda*) BW dan Pasal 246

(pengertian asuransi), 249 (resiko tidak dijamin), 250 (*insurable interest*), 251 (iktikad baik), 253 (*indemnity*) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, sepanjang tidak melanggar ketentuan-ketentuan yang telah disebutkan di atas dan memenuhi jenis-jenis asuransi yang ditawarkan dan memiliki dokumen legalitas kapal yang lengkap maka dapat dikatakan objek tersebut dapat diasuransikan, namun faktanya pada pembuat kapal/perahu kayu (pompong) di Tanjungpinang adalah sebagaimana yang akan diuraikan di bawah ini;

Berdasarkan data empirik dari Bapak Abdul Rahman, yang merupakan salah satu pembuat kapal kayu yang berukuran kecil sehingga sedang pembuatan kapal kayu ini sangat lah tergantung pada ketersediaan kayu, karena umumnya pemasokan kayu-kayu tersebut datanganya dari luar wilayah Tanjungpinang, antara lainnya terdapat kayu-kayu Resek, Pulin, hingga ke kayu Jati, biasanya sebagian besar wilayah pemasok kayu tersebut adalah Kalimantan, sehingga hal tersebut mengakibatkan mereka membuat kapal kayu tersebut menggunakan kayu campuran yaitu mencampur semua jenis kayu yang didapatkan dengan operasional pembuatan kapal 3 hingga 4 bulan perkapal apabila bahan-bahan dasar pembuatan kapal telah didapatkan dan juga tergantung daripada

ukuran besaran kapal, sehingga membutuhkan biaya-biaya yang besar untuk merakit sebuah perahu/pompong. Hambatan yang dihadapi masyarakat dalam pembentukan kapal pompong tersebut adalah selain dari segi biaya produksi, juga memiliki hambatan dalam kepengurusan dokumen yang terlalu berbelit-belit dan membutuhkan waktu yang lama. Hal ini berdampak pada keenganan masyarakat produsen kapal dalam melakukan pengurusan dokumen, sehingga para pembuat kapal beranggapan bahwa dari pada mengeluarkan biaya dalam pengurusan dokumen yang tidak murah, para pembuat kapal lebih memilih untuk menggunakan biaya tersebut dibagian lain contohnya, membeli bahan bakar, membeli keperluan yang digunakan di atas perahu.⁶

Faktanya yang terjadi pada Kota Tanjungpinang dan para pembuat perahu/Pompong yang bertonase di atas 20m³ maupun di bawah 20 m³ yang tergolong dalam kategori jarang untuk didaftarkan pada kantor syahbandar setempat, menurut Bapak Abdul Rahman dan rekan kerjanya Bapak Bisri mereka enggan mendaftarkan kapalnya karena faktor yang telah disebutkan sebelumnya, padahal semestinya mereka melakukan pendaftaran terhadap kapal atau

⁶ Abdul. Rahman, dan Bisri, Wawancara Pribadi, Pembuat Kapal Kayu, Tanjungpinang: 25 Juni, 2016

perahu apabila melebihi ukuran 20 m³ miliknya sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 314 sehingga dalam hal ini dengan adanya legalitas dokumen yang lengkap dapat diajukan pengalihan resiko kepada pihak asuransi, karena pihak asuransi juga tidak akan menerima kapal atau perahu (pompong) tersebut apabila legalitas daripada objek yang menjadi tanggungannya tidak jelas tentang legalitas dokumennya.

Hal yang sama disampaikan oleh Bapak Heriansyah seorang pengrajin Kapal Pompong dari Pancur/Lingga. Heriansyah menyampaikan bahwa untuk mendapatkan surat ijin atas Kapal hasil produksinya memerlukan birokrasi yang panjang, hal tersebut dilakukan harus ke Dabo Singkep dan belum tentu penandatanganan atas ijin tersebut bisa ditemui, karena terkadang pejabat yang terkait posisi berada di Tanjungpinang. Sehingga selain membutuhkan biaya yang sangat besar, juga membutuhkan waktu yang relatif lama. Hal ini berdampak pada terbengkalainya produksi perahu yang dibuat oleh Bapak Heriansyah.

Menurut pendapat Bapak Abdul Rahman dan rekan kerjanya Bapak Bisri yang juga merupakan masyarakat yang bermata pencaharian sebagai pembuat kapal, kapal-kapal kayu yang biasanya telah dibuat mereka

dan penduduk sekitar tidak mengasuransikan kapalnya dikarenakan menurut pendapat mereka tidak terdapat pengetahuan akan mengalihkan resikonya kepada pihak asuransi, dan juga kemudian dibebankan oleh premi yang cukup besar dari pihak asuransi, karena mayoritas penduduk sekitar membuat kapal-kapal kayu kecil hanya sebatas hobi untuk memancing dilaut ataupun menangkap ikan dilaut, apabila dibebankan biaya beban melaut (biaya operasional kapal) sudah cukup memakai dana yang cukup besar apalagi akan ditambah dengan biaya premi asuransi yang mahal, mengakibatkan masyarakat-masyarakat yang memiliki kapal-kapal kecil tidak pernah berpikir untuk mengasuransikan kapalnya, apabila kapalnya rusak maka mereka yang ahli dalam bidang ini dapat memperbaikinya sendiri, apabila kapal tersebut tenggelam atau hilang, maka daripada membayar premi asuransi mereka lebih memilih untuk membuat sebuah kapal yang baru untuk menggantikan yang lamanya yang telah hilang atau rusak tersebut.⁷

Terkait dengan asas konsensual berdasarkan Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang merupakan inti dari syarat sahnya sebuah perjanjian, dengan tidak memiliki dokumen-dokumen kapal, maka asas konsensual ini tidak dapat dipenuhi

⁷ Abdul. Rahman, Bisri , Wawancara *Ibid*

karena pihak asuransi menyampaikan bahwa segala objek-objek yang akan diasuransikan kepada perusahaan asuransi harus memiliki dokumen-dokumen penunjang legalitasnya sehingga objek tersebut dinyatakan diakui oleh negara dan terhadap perusahaan asuransi ingin memiliki keyakinan bahwa objek pertanggungan asuransinya, selain dari pada asas konsensual juga bertanggung diharapkan dapat memenuhi asas kepercayaan dan keseimbangan serta asas itikad baik kepada penanggung sehingga dalam hal ini, asuransi dapat berjalan secara baik dan terbuka serta berlegalitas.

Mereka yang telah melakukan pembuatan perahu kayu pernah melakukan mencoba beberapa kali untuk melakukan pengajuan perlengkapan dokumen-dokumen kapal namun tidak sembarang kapal yang dapat diajukan hanya kapal-kapal tertentu sedangkan menurut pengakuan Bapak Abdul Rahman biaya yang dikeluarkan untuk mengurus dokumen-dokumen tersebut tidaklah sebanding sehingga pemilik perahu kayu atau pompong tersebut lebih memilih untuk tidak mengajukan dokumen-dokumen atau legalitas kapal, hal tersebut yang nantinya akan berdampak kepada perusahaan asuransi yang dalam hal ini meminta dokumen-dokumen legalitas kapal untuk dapat diajukannya pengalihan resiko.

Di samping daripada penyebab dokumen-dokumen legalitas kapal dan biaya pengurusan dokumen yang masih dianggap mahal oleh masyarakat pembuat kapal yang menjadi penyebab tidak dapatnya perahu kayu buatan masyarakat diasuransikan kepada perusahaan asuransi juga terdapat alasan yang diungkapkan oleh *Branch Manager* perusahaan asuransi di Tanjungpinang yakni perusahaan asuransi PT. Sinar Mas.

Menurut Pendapat Fransiscus Banjarnabor Pihak PT. Asuransi Sinar Mas tidak menerima pengajuan asuransi kapal kayu dari kapal yang berukuran kecil maupun hingga ke kapal yang berukuran besar, karena menurutnya dalam penilaian sebuah objek asuransi tidak hanya mengenai legalitas objek yang diasuransikan meskipun memang dasarnya adalah legalitas objek namun juga pertimbangan resiko-resiko yang kedepannya akan terjadi dikemudian hari, dikarenakan kapal-kapal kayu buatan masyarakat memiliki resiko yang cukup tinggi dalam hal ini Pihak PT. Asuransi Sinar Mas tidak menerima pengasuransian kapal-kapal kayu, apabila terjadi musibah dikemudian hari, kapal-kapal kayu memiliki resiko yang cukup tinggi yang mengakibatkan kapal hancur, salah satu penyebabnya adalah kondisi cuaca, hal tersebut mengakibatkan Pihak PT. Asuransi Sinar Mas tidak memiliki skema asuransi

terhadap kapal-kapal kayu buatan masyarakat.⁸

Asuransi yang menjamin kerusakan atau kerugian pada kapal akibat bahaya-bahaya dilaut (*perils of the seas*) seperti cuaca buruk, tabrakan, kandas, terdampar, tenggelam, tabrakan, serta menjamin risiko kebakaran, ledakan, pembajakan (*piracy*), pembuangan barang ke laut (*jettison*), tabrakan, kelalalaian nahkoda atau *crew*, dan lain-lain. Selain itu juga menjamin tanggung jawab kepada pihak ketiga akibat tabrakan kapal (*collision liability*) dan menjamin juga kontribusi kerugian umum (*general average*). Terdapat dua jenis jaminan asuransi diantaranya adalah :

1. *Total loss*
2. *Partial loss*

Menurut Fransiscus Banjarnabor sebenarnya hampir tidak ada lagi pemilik kapal yang mau mengasuransikan kapalnya dengan jenis *partial loss* dan *total loss* sebagian besar lebih memilih *all risk* karena menurut pemilik kapal lebih menguntungkan bagi diri mereka apabila mengasuransikan kapalnya dengan *all risk*.

Sehingga berdasarkan fakta-fakta yang telah dibahas di atas, objek Kapal Pompong tentunya dapat diajukan asuransi berdasarkan

pasal-pasal dan ketentuan-ketentuan yang telah disebutkan sebelumnya sepanjang tidak bertentangan dengan pasal dan ketentuan tersebut, namun perusahaan asuransi yang adalah merupakan sebuah perusahaan yang pada umumnya tujuannya adalah untuk mencari keuntungan dipertemukan dengan resiko-resiko pada kapal kayu yang tergolong tinggi rentan menolak mengasuransikan kapal-kapal kayu tersebut, tidak hanya perusahaan asuransi yang merasa keberatan, namun rupanya bagi masyarakat produsen kapal pompong memiliki anggapan bahwa asuransi tidak terlalu penting bagi mereka. Masyarakat pengrajin perahu pompong hanya memenuhi kebutuhan hidup dengan bertindak sebagai pengrajin perahu pompong, dengan tidak berasumsi dengan resiko-resiko yang akan timbul atas hal tersebut. Bagi masyarakat pengrajin pompong beranggapan bahwa asuransi justru membuat beban yang mereka rasakan bukan justru lebih ringan tetapi lebih berat ditambah mereka wajib membayar uang premi yang digunakan untuk membayar asuransi. Uang jatah pembayaran premi oleh mereka lebih baik dimanfaatkan untuk pembelian bahan bakar atau lain sebagainya oleh pemilik atau pengguna kapal.

Perahu atau kapal kayu yang dibuat oleh masyarakat tersebut apabila terjadi rusak atau hancur biasanya mereka lebih memilih untuk

⁸ Fransiscus Banjarnabor, Wawancara Pribadi, *Branch Manager* PT. Asuransi Sinar Mas, Tanjungpinang, 26 Juni, 2016

memperbaiki sendiri ataupun apabila hancur mereka lebih memilih untuk membuat ulang kembali kapal tersebut dibandingkan mereka repot mengikuti asuransi-asuransi yang ada. Berdasarkan paparan yang disampaikan masyarakat pengrajin perahu pompong dapat kita simpulkan bahwa dengan membayar premi saja mereka sudah cukup merasa terbebani, terlebih dengan mengikuti asuransi mereka harus memenuhi kelengkapan dokumen – dokumen legalitas kapal. Pengurusan dokumen – dokumen legal membutuhkan biaya yang besar ditambah dengan pembayaran premi oleh masyarakat membuat beban semakin bertambah.

Menurut Radiks Purba Pertanggungan yang diperlukan oleh pemilik kapal (Pengangkut) dalam kegiatannya mengoperasikan kapal maupun sebagai alat pengangkut muatan adalah asuransi sebagai berikut :

1. *Hull Insurance*, termasuk mesin, *ketel*, semua perlengkapan peralatan kapal sehingga disebut juga *Hull and Machinery (H & M) insurance*.
2. *Increased value insurance* atau *Disbursement insurance*.
3. *Freight insurance*.

Undang-undang tidak menentukan standarisasi jenis-jenis asuransi yang baku, ataupun yang harus ada, namun berdasarkan

pendapat-pendapat ahli yang menyatakan bahwa umumnya jenis-jenis asuransi perkapalan tergolong menjadi tiga jenis seperti yang telah dibahas pada keterangan di atas.

Selain itu juga menjamin tanggung jawab kepada pihak ketiga akibat tabrakan kapal (*collision liability*) dan menjamin juga kontribusi kerugian umum (*general average*). Terdapat dua jenis jaminan asuransi diantaranya adalah :

1. *Total loss*
2. *Partial loss*

Undang-Undang tidak terlalu spesifik dalam menjelaskan *Total Loss* dan *Partial loss* namun dalam dua jenis jaminan asuransi tersebut dapat ditemukan didalam prinsip-prinsip dasar asuransi.

Pengalihan resiko terhadap kapal pompong yang telah dibuat oleh Masyarakat Tanjungpinang selain daripada alasan-alasan yang telah disebutkan diantara lainnya :

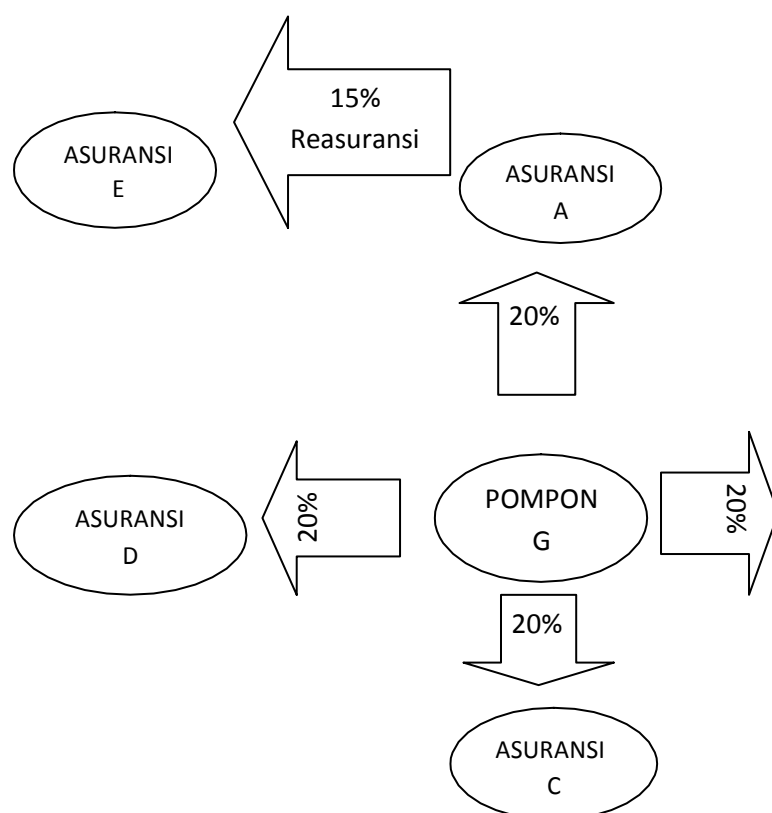
1. Kelengkapan Dokumen yang tidak lengkap.
2. Premi yang cukup besar.
3. Resiko yang cukup besar.

Seperti dengan yang telah dibahas pada Sub A yang membahas tentang sebenarnya Kapal Pompong buatan masyarakat tersebut apakah dapat diasuransikan diasuransikan atau tidak, maka berdasarkan analisa – analisa

dengan merujuk pada BW dan KUHD, beserta teori-teori dari pakar yang ada, didapatkan kesimpulan bahwa sebenarnya perahu pompong masyarakat dapat diasuransikan selama memenuhi ketentuan-ketentuan seperti yang telah dijelaskan di atas. Pihak Asuransi masih banyak yang merasa keberatan atas resiko-resiko yang dihadapi dalam menanggung pertanggungan kapal pompong. Permasalahan juga timbul dari pihak pemilik kapal, pemilik kapal merasa keberatan atas biaya premi yang tinggi untuk mengasuransikan kapal pompong milik mereka.

Terdapat contoh empiris yang pernah terjadi di Kota Tanjungpinang berkaitan dengan pengasuransian kapal pompong. Seperti yang dilakukan oleh konsorsium beberapa perusahaan asuransi di Kota Tanjungpinang, Fransiscus Banjarnabor selaku *Branch Manager* PT. Sinar Mas kantor cabang Tanjungpinang menyampaikan bahwa badan usaha yang dipimpinnya tidak menolak untuk menerima asuransikan kapal pompong dengan cara yang sedikit berbeda daripada biasanya yaitu dengan menggunakan asuransi tanggung renteng jadi kapal atau perahu kayu tersebut diikuti sertakan kepada beberapa perusahaan asuransi jadi resiko yang nantinya akan dialami oleh kapal atau perahu kayu tersebut dibagi kedalam beberapa pihak

perusahaan asuransi lainnya. Berikut skema konsorsium atas pengalihan resiko kapal pompong adalah seperti gambar sebagai berikut:



Gambar 1 Skema Pengalihan Resiko

Berdasarkan gambar di atas, menunjukkan bahwa sebuah kapal pompong masih berkesempatan untuk diasuransikan namun dengan cara seperti yang ditunjukkan oleh gambar di atas, sebuah Pompong diasuransikan kepada beberapa asuransi dengan pembagian resiko masing-masing sama besar sehingga totalnya menjadi seimbang bahkan sampai ada perusahaan asuransi yang menggunakan cara Reasuransi untuk mengalihkan resiko-resiko yang mereka

perkiraan akan memberatkan dirinya apabila suatu saat nanti terjadi musibah terhadap kapal Pompong tersebut. PT. Sinar Mas melakukan hal tersebut dalam kurun waktu 2014 hingga tahun 2016 telah menerima 1 perahu pompong sebagai objek asuransi, yang dalam hal ini menjadi bukti nyata bahwa hubungan pengalihan resiko ini (asuransi) sudah diterapkan pada Perusahaan Asuransi PT. Sinar Mas, meskipun tergolong jarang namun hal tersebut diharapkan dapat menjadi *role model* (contoh) bagi perusahaan-perusahaan asuransi lainnya untuk ikut menerapkan cara seperti yang telah digambarkan pada diagram di atas.

Pengalihan resiko (Asuransi) seperti yang dijelaskan pada gambar di atas adalah merupakan penggunaan jenis asuransi *Hull and Machinery Insurance* (H & M). Meskipun dapat diasuransikan seperti yang dibahas pada bagan di atas namun menurut Fransiscus Banjarnabor tidak banyak perusahaan asuransi yang mau menggunakan cara seperti itu, sangat minim sekali perusahaan asuransi yang mau menggunakannya kecuali mungkin karena keadaan-keadaan yang menurut penilaian perusahaan asuransi objek tersebut memang dapat diasuransikan dengan cara seperti yang disebutkan diatas.

Namun Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran khususnya pada Pasal 41 yang berbunyi:⁹

“(1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:

- a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;*
- b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;*
- c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau*
- d. kerugian pihak ketiga.*

(2) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.

(3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan

⁹ Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Maka berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran khususnya pada Pasal 41 telah mewajibkan pemilik kapal untuk mengasuransikan kapalnya namun kapal dan perahu kayu buatan masyarakat yang tidak dapat diasuransikan namun ini merupakan suatu hal yang sangat bertentangan dengan undang-undang apabila tidak mengasuransikan kapalnya.

Menurut pendapat Fransiscus Banjarnabor, pihak PT. Asuransi Sinar Mas tidak melanggar ketentuan Undang-Undang Pelayaran yang mewajibkan seluruh kapal untuk mengasuransikan objeknya kepada pihak asuransi, karena meskipun PT. Asuransi Sinar Mas tidak menerima jenis asuransi tentang kapal atau perahu kayu, yang menanggung segala resiko kerusakan kapal, namun mereka tetap menyediakan asuransi penarikan badan kapal yang tenggelam di dasar laut (evakuasi bangkai kapal di dasar laut) yang dalam hal ini telah diwajibkan oleh pemerintah Indonesia khususnya melalui Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 dan *Protection and Indemnity Club* (P & I), karena tenggelamnya sebuah kapal didasar laut pastinya akan merusak biota-biota laut dari ekosistem laut, hingga ke karang-karang

sehingga bangkai kapal tersebut wajib dievakuasikan ke darat, tentunya dengan biaya premi yang tidak murah karena biaya pengevakuasian jelas memakan biaya yang lebih besar.¹⁰

Berkaitan dengan beban premi yang tinggi terhadap hancurnya kapal karena musibah seperti yang telah disebutkan diatas saja sebagian besar pemilik kapal pompong merasa menjadi beban, menurut Fransiscus Banjarnabor premi yang akan dikenakan jelas pasti akan lebih tinggi antara pengasuransian kapal dan pengasuransian evakuasi rangka kapal pada dasar laut, karena beban operasional yang begitu besar sehingga mengakibatkan beban premi pengasuransian evakuasi rangka kapal cukup besar dibandingkan pengasuransian kapal.

Sudah seharusnya Pemerintah dalam hal ini baik Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah baik Kota maupun Kabupaten membuat terobosan baru dengan mempermudah pengurusan izin kepemilikan kapal atas kapal pompong serta memberdayakan perbankan milik Badan Usaha Milik Negara (BUMN) maupun Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) untuk mendukung asuransi bagi kapal pompong milik masyarakat pesisir. Hal tersebut dapat

¹⁰ Fransiscus. Banjarnabor, Wawancara Pribadi, *Branch Manager* PT. Asuransi Sinar Mas, Tanjungpinang, 26 Juni, 2016

dilakukan dengan mensubsidkan sebagian dana anggaran untuk masyarakat-masyarakat golongan kebawah, sehingga masyarakat-masyarakat golongan kebawah juga dapat menikmati subsidi pemerintah khususnya dalam ruang lingkup asuransi kapal pompong, tidak hanya pada Provinsi Kepulauan Riau, namun namun wilayah pesisir di seluruh Indonesia karena sejatinya negara kita merupakan negara maritim terbesar didunia yang masyarakat-masyarakatnya hidup dengan bermata pencaharian di wilayah perairan.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil kajian di atas, Penulis menarik kesimpulan bahwa permasalahan asuransi kapal dapat diterapkan pada perahu pompong. Perahu pompong merupakan benda yang menurut undang-undang adalah suatu objek yang dapat diasuransikan namun terdapat beberapa kendala yang harus dipenuhi yaitu:

1. Kelengkapan Dokumen yang tidak lengkap ;
2. Premi yang cukup besar;
3. Resiko yang cukup besar;

Sehingga hal ini mengakibatkan perusahaan asuransi cenderung tidak

menerima perahu pompong sebagai objek asuransinya, dan pemilik kapal pompong berkeberatan terhadap premi yang tinggi.

Sesuai dengan analisa yang telah dilakukan diatas penulis menemukan bahwa ternyata terdapat cara untuk mengasuransikan perahu kayu pompong buatan masyarakat dapat dilindungi melalui pengalihan resiko melalui perusahaan asuransi dengan membagikan resiko kepada sesama perusahaan asuransi sehingga dalam hal ini perusahaan asuransi tidak terbebani sangat besar atas pertanggungan pengalihan resiko tersebut. Selanjutnya, pemerintah baik pusat maupun daerah, memberikan fasilitas dan dukungan berupa kemudahan dalam mendaftarkan kapal pompong produksi masyarakat lokal serta subsidi dalam membayar premi asuransi atas kapal pompong buatan masyarakat lokal. Dukungan tersebut dapat dilakukan dengan mendorong perbankan BUMN maupun BUMD untuk memenuhi kebutuhan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Buku, Jurnal dan Makalah

- Ganie Junaedy A, 2011, *Hukum asuransi indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Purba Radiks, 1998, *Asuransi angkutan laut*, Jakarta: PT. Rineka Cipta.

Prakoso Djoko, 1997, *Hukum asuransi indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta.

Rastuti Tuti, 2011, *Aspek hukum perjanjian asuransi*, Yogyakarta: Pustaka Yustisia.

Wirjono Prodjodikoro, 1987, *Hukum asuransi di indonesia*, Jakarta: Intermedia.

Asuransi Sinar Mas, Tanjungpinang, pada tanggal 26 Juni 2016

Peraturan Perundang-Undangan

Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*.

Wawancara

Hasil wawancara dengan Abdul Rahman dan Bisri, Pembuat Kapal Kayu, Tanjungpinang, pada tanggal 25 Juni 2016.

Hasil wawancara dengan Fransiscus Banjarnabor, *Branch Manager* PT.