

## **Perlindungan Hukum terhadap Pemegang Polis Asuransi Pengangkutan**

**Muhammad Shobirin<sup>1</sup>, Abdul Mujib<sup>2</sup>**

Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta

muhammadshobirins091@gmail.com<sup>1</sup>, Abdulmujibamr723@gmail.com<sup>2</sup>

### **ABSTRACT**

*Insurance plays an important role, because it will provide protection against losses that will occur, insurance provides a huge boost to other economic developments. Unfortunately, in practice, legal protection for insurance policy holders is less protected. The problem that policyholders always experience is the difficulty of obtaining compensation payments when an event occurs. The reason why policies are not paid by insurance companies is because of the lack of knowledge of the public itself, as well as because insurance agents do not provide clear information. Factors causing non-payment of insurance claims are the failure to implement insurance principles by insurance companies or the public. This research uses a descriptive qualitative method using a basic approach and legal norms in laws and regulations and uses a descriptive method to try to explain solutions to existing problems based on data. The form of protection guaranteed in Law no. 22 of 2009 regarding passengers, namely in articles 186 and article 191 which mention protection, protection in the form of people/or goods. And if an accident occurs and results in injury or death, the legal consequences for public transportation companies are regulated by Law no. 22 of 2009 concerning road traffic and transportation in article 192 which states that public transportation companies are responsible for losses suffered by passengers who die or are injured as a result of transportation operations, unless caused by an incident that cannot be prevented or avoided or because of the Passenger's fault.*

**Keywords:** *Legal Protection, Policy, Transport Insurance.*

### **ABSTRAK**

Asuransi memegang peranan yang penting, karena akan memberikan perlindungan terhadap kerugian yang akan terjadi, asuransi memberikan dorongan yang besar sekali kepada perkembangan ekonomi lainnya. Sayangnya dalam praktik jaminan perlindungan hukum terhadap pemegang polis asuransi kurang terlindungi. Permasalahan yang selalu dialami oleh pemegang polis adalah sulitnya memperoleh pembayaran ganti kerugian ketika *event* terjadi. Adapun penyebab mengapa polis tidak dibayar oleh perusahaan asuransi adalah karena kurangnya pengetahuan masyarakat itu sendiri, selain juga karena faktor agen asuransi yang tidak memberikan informasi yang jelas. Faktor penyebab tidak dibayarnya klaim asuransi adalah karena tidak diterapkannya prinsip-prinsip asuransi oleh perusahaan asuransi atau oleh masyarakat. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif menggunakan pendekatan asas serta norma hukum dalam peraturan perundang-undangan dan menggunakan metode deskriptif berusaha untuk menuturkan pemecahan masalah yang ada berdasarkan data. Bentuk perlindungan yang dijamin dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 terhadap penumpang yakni dalam pasal 186 dan pasal 191 yang menyebutkan perlindungan, perlindungan dalam bentuk orang/atau barang. Dan apabila terjadi kecelakaan dan menimbulkan luka-luka ataupun sampai meninggal, akibat hukum bagi perusahaan angkutan umum diatur Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan

jalan dalam pasal 192 yang menyebutkan perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang.

**Kata Kunci:** Perlindungan Hukum, Polis, Asuransi Pengangkutan.

## PENDAHULUAN

Salah satu permasalahan dalam asuransi adalah masalah klaim yang merupakan uang pertanggungan yang diberikan oleh perusahaan asuransi atau penanggung kepada tertanggung. Jelas bahwa para pihak yang terlibat tidak melaksanakan kontrak asuransi dengan itikad baik oleh pihak-pihak yang terlibat sebagaimana yang diatur dalam polis asuransi. Disinilah muncul ketidak sesuaian dengan apa yang diharapkan (*das sollen*) dengan kenyataan yang ada di masyarakat (*das sein*) (Budiman et al., 2022).

Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) mencatat pengaduan konsumen terkait bisnis asuransi menduduki peringkat ketujuh dari seluruh pengaduan yang diterima lembaga tersebut. Dari 32 klaim tersebut, 53% merupakan klaim konsumen yang ditolak oleh perusahaan asuransi. Berdasarkan data pengaduan Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI), pengaduan asuransi menduduki peringkat ketujuh dengan jumlah 32 kasus, dengan 53% klaim konsumen ditolak oleh perusahaan asuransi. Kejadian-kejadian ini akan menjadi preseden buruk bagi masyarakat. Jika hal itu terjadi, masyarakat akan ragu untuk ikut serta dalam sistem asuransi. (Budiman et al., 2022).

Alasan tidak dibayarnya klaim asuransi adalah tidak diterapkannya prinsip asuransi. Dalam bisnis asuransi, ada beberapa prinsip asuransi yang harus diterapkan baik oleh perusahaan asuransi maupun tertanggung. Prinsip-prinsip tersebut adalah mencakup insurable interest, prinsip utmost good faith, prinsip indemnity, prinsip proximate cause, prinsip kontribusi dan subrogasi (Laksono, 2018).

Sering terjadi keluhan dari nasabah tentang sulitnya pengajuan klaim asuransi, atau adanya penolakan klaim dari perusahaan asuransi padahal nasabah sudah membayar premi asuransi. Muncul berbagai permasalahan dalam perasuransian memicu lahirnya Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian sebagai jawaban kompleksitas sistem peransuran di Indonesia, serta diintegrasikan pengaturan perasuransian melalui Otoritas Jasa Keuangan. (Ng et al., 2020). Sehingga dibutuhkan perangkat hukum dan mekanisme penyelesaian perselisihan yang efektif. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, merupakan satu piranti hukum yang dapat digunakan untuk merespon setiap perselisihan dan bagaimana mekanismenya (Laksono, 2018).

Perusahaan asuransi sebagai penanggung mempunyai kewajiban untuk memberikan ganti rugi kepada tertanggung atas kerugian yang tidak diinginkan yang diakibatkan oleh kerugian tertanggung, namun kewajiban tertanggung adalah

membayar premi asuransi kepada perusahaan asuransi. Premi merupakan syarat wajib dalam kontrak asuransi. Setelah bertanggung membayar premi, maka risiko kerugian dialihkan kepada perusahaan asuransi. Hal ini sesuai dengan UU No. 2 Tahun 1992 tentang industri perasuransian yang ketentuannya terdapat dalam Pasal 246 KUHP yang menyatakan: "Tertanggung wajib mengganti kerugian, kerusakan, dan kehilangan. Manfaat yang diharapkan yang akan diperolehnya sebagai akibat dari suatu peristiwa" (Laksono, 2018).

Dalam aktivitas interaksi sosial yang sangat kompleks ini pelaku terkadang menerima tanggung jawab atas akibat hukum oleh para pelaku, disengaja maupun tidak akan timbul suatu konsekuensi hukum yang mempunyai efek berupa tanggung jawab sebagai akibat hukum yang harus dilaksanakan dengan baik agar mencegah dampak hukum yang lebih lanjut. Interaksi tersebut misalnya dalam suatu perjanjian pengangkutan barang dalam hal ini melalui darat yang memang paling sering digunakan oleh masyarakat baik untuk kepentingan pribadi maupun kelancaran usaha. Perjanjian tersebut mempunyai kekuatan hukum yang mengikat bagi para pihak yang menjalankan tanggung jawab masing-masing sebagai suatu kesepakatan. Tanggung jawab dalam hukum mempunyai makna hak dan kewajiban yang apabila tidak dilaksanakan memiliki konsekuensi hukum tertentu. Wawan Susilo, "Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Pengangkutan Barang Angkutan Darat," *Jurnal Ius* Vol. 02, no. No. 01 (2015).


Tanggung jawab pengangkut terhadap keselamatan penumpang dan barang dalam pelaksanaan pengangkutan berdasarkan *Prinsip presumption of liability/ presumption of fault/ presumption of negligence* pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang atau seorang pengirim barang karena adanya penumpang terluka, tewas, bagasinya rusak, hilang, rusaknya barang kiriman dan terlambatnya datang. Sedangkan *Prinsip limitation of liability* tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai jumlah tertentu, Prinsip ini mendorong pengangkut untuk menyelesaikan masalahnya dengan jalan damai. *Prinsip absolute liability* atau *strict liability* Pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab tanpa ada kemungkinan membebaskan diri kecuali kalau yang dirugikan bersalah atau turut bersalah dalam timbulnya kerugian pada dirinya. Ganti rugi yang diberikan oleh pengangkut adalah sejumlah nominal uang sebagai bentuk tanggung jawab atas terjadinya kecelakaan yang menimbulkan kematian maupun luka, kehilangan, dan keterlambatan. Upaya hukum bagi penumpang pengangkutan yang merasa atau mengalami kerugian dapat mengajukan gugatan atau klaim kepada perusahaan pengangkutan, penyelesaian gugatan atau sengketa dapat ditempuh melalui dua jalur yaitu jalur litigasi dan jalur non litigasi (Wirasawasta, 2016).

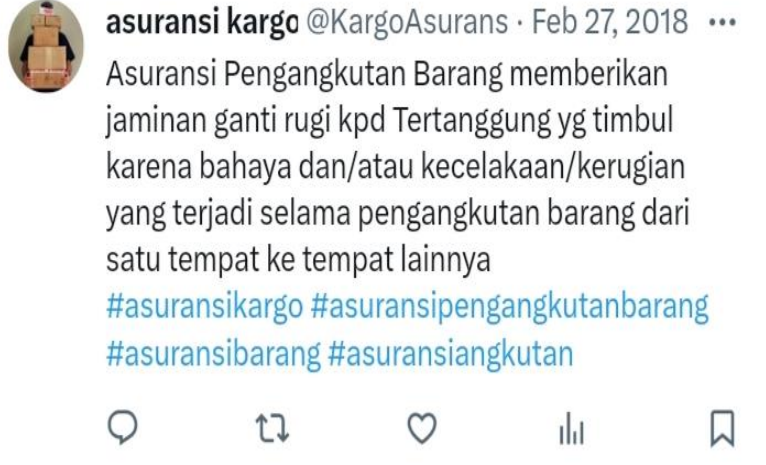

Dalam pengangkutan juga diberikan perlindungan untuk melindungi kepentingan pihak-pihak yang melakukan pengangkutan barang. Perlindungan hukum terhadap kegiatan pengangkutan dilakukan dalam bentuk perjanjian yang ditandatangani oleh kedua belah pihak untuk menentukan kewajiban dan hak bersama para pihak yang timbul dari peristiwa hukum. Pada prinsipnya jasa angkutan barang diciptakan untuk memfasilitasi dan mengembangkan kebutuhan

dan kepentingan orang perseorangan atau badan hukum. Untuk memenuhi kebutuhan mereka dalam proses bisnis saat ini, pengiriman memerlukan ketelitian dan kecepatan. Pada prinsipnya jasa angkutan barang diciptakan untuk memfasilitasi dan mengembangkan kebutuhan dan kepentingan orang perseorangan atau badan hukum. Untuk memenuhi kebutuhan mereka dalam proses bisnis saat ini, pengiriman memerlukan ketelitian dan kecepatan. Akuntabilitas Pengangkutan bertujuan untuk meningkatkan kepercayaan terhadap Kantor Pelayanan Pengangkutan. Tanggung jawab ini diberikan agar pengusaha Jasa Pengangkutan dapat berhati-hati dan menjaga barang yang akan diangkut dan dikirim oleh perorangan dan/atau badan hukum (Wawan Susilo, n.d.).

## RESEARCH DATA

Beberapa kasus terkait sulitnya mendapatkan klaim polis asuransi yang memang ada di media sosial sebagai berikut ini:

No	Faktor Permasalahann	Deskripsi
1	Permasalahan	<div data-bbox="592 1025 1300 1120"> <b>Bustanil</b> @boosthaneel <span>Mengikuti</span></div> <p data-bbox="592 1164 1212 1332">Sebab, nilai klaim untuk satu asuransi pengangkutan kapal bisa membuat tekor keuangan perusahaan. _</p> <div data-bbox="592 1400 1356 1489"> <b>Ali</b> @TheGravvy <span>...</span></div> <p data-bbox="592 1534 1348 1892">Jadi, barang sudah diasuransikan. Gw blm pernah lihat polis untuk asuransi ini. Alurnya gw jg gak paham. Ini yg asuransiin pihak tokped, toko, atau ekspedisi? Karena gak ada di asuransi kerugian ada lebih dari satu polis untuk pertanggungn yg sama.</p>

2	Tanggung Jawab	 
---	----------------	---

**Tabel 1.** ini menggambarkan sulitnya mendapatkan klaim asuransi pengangkutan

**Tabel 2.** ini menggambarkan pihak asuransi bertanggung jawab atas pengangkutan barang bila terjadi kecelakaan ataupun hilang

## METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif. Penelitian ini termasuk ke dalam kategori penelitian yuridis normatif dan empiris, melakukan analisis permasalahan melalui pendekatan asas serta norma hukum dalam peraturan perundang-undangan. Pendekatan empiris untuk melihat perilaku hukum sebagai pola perilaku masyarakat dan kekuatan sosial. Penelitian bersifat deskriptif karena dari hasil penelitian diharapkan dapat digambarkan tentang asas hukum, kaedah hukum serta peraturan yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap pemegang polis asuransi pengangkutan sebagai perlindungan konsumen usaha perasuransian. Metode deskriptif yaitu penelitian yang berusaha untuk menuturkan pemecahan masalah yang ada berdasarkan data, jadi ia menyajikan data tersebut dan kemudian menganalisa serta menginterpretasikannya. (Zuriah, 2012). Bersifat analitis karena hasil penelitian diperoleh analisa secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta tertentu mengenai Eksistensi dalam memberikan perlindungan hukum terhadap pemegang polis asuransi pengangkutan. Menurut Moleong mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai penelitian yang dimaksudkan untuk memahami fenomena tentang apa yang

dialami oleh subjek penelitian misalnya pelaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain-lain secara holistik dan dengan cara deskriptif dalam bentuk kata-kata dan bahasa pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode ilmiah.<sup>1</sup>

Untuk membangun pernyataan pengetahuan berdasarkan perspektif-konstruktif (misalnya, makna-makna yang bersumber dari pengalaman individu, nilai-nilai sosial dan sejarah dengan tujuan untuk membangun teori atau pola pengetahuan tertentu) atau berdasarkan perspektif partisipatori (misalnya: orientasi terhadap politik, isu, kolaborasi atau perubahan); atau keduanya (Fiantika, 2022).

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Polis Asuransi Sebagai Bukti Perjanjian Pertanggungan Asuransi**

Polis asuransi merupakan bukti legal mengenai kesepakatan pertanggungan asuransi antara penganggung dengan tertanggung. Sebagai suatu perjanjian, kontrak polis berbeda dengan perjanjian pada umumnya. Perjanjian dalam kontrak asuransi bersifat sepihak, tanpa perundingan. Perusahaan asuransi berjanji untuk mengganti kerugian yang mungkin diderita tertanggung. (Wasita, 2020).

Pemerintah menetapkan standar minimum untuk seluruh polis asuransi yang beredar di Indonesia. Dan para pemain di sektor asuransi tinggal mengikuti pola yang sudah ditetapkan. Walaupun terdapat perbedaan antara satu perusahaan dengan perusahaan lainnya, namun jumlahnya tidak banyak. (Wasita, 2020).

Oleh karena itu, nasabah atau tertanggung harus benar-benar membaca isi kontrak asuransi yang diberikan oleh perusahaan asuransi. Perusahaan asuransi biasanya memberikan tenggang waktu 30 hingga 45 hari untuk membaca isi polis. Maksudnya, meskipun pelanggan tidak setuju dengan isi polis asuransi, tertanggung dapat meminta untuk mengakhiri kontrak dan meminta pengembalian premi yang telah dibayarkan. (Wasita, n.d.).

Apabila lewat dari waktu tersebut maka dianggap kedua belah pihak setuju dengan isinya. Didalam polis asuransi selalu terdapat pasal-pasal sebagai berikut;

### **Itikad Baik (*Utmost Goodfaith*).**

Salah satu syarat sahnya sebuah kontrak adalah itikad baik. Hal ini juga berlaku pada kontrak polis. Penanggung (perusahaan asuransi) percaya bahwa semua keterangan yang ditulis pada surat permohonan asuransi beserta formulir lain adalah benar. Apabila di kemudian hari penanggung mengetahui bahwa prinsip itikad baik ini dilanggar dalam arti bahwa tertanggung memberikan keterangan yang tidak benar mengenai dirinya padahal ia mengetahuinya, umpama kondisi kesehatan, usia, status merokok, maka kontrak dapat di batalkan oleh penanggung.

---

<sup>1</sup> (Fiantika, 2022)hlm. 4.

## **Masa Dapat Disanggah (*Contestable Period*).**

Jika di kemudian hari ternyata bahwa surat permintaan asuransi beserta keterangan lain yang terkait dengan permohonan asuransi, tidak benar atau kurang lengkap dan dilakukan dengan sengaja maupun tidak dengan sengaja, yang apabila hal tersebut diketahui oleh penanggung sehingga dapat mempengaruhi pertimbangan seleksi risiko sedangkan polis asuransi sudah berlaku, maka penganggung berhak membatalkan asuransi sejak berlaku dari awal, dan semua premi yang telah dibayarkan oleh tertanggung akan dikembalikan dengan memperhitungkan semua manfaat yang telah diterima oleh tertanggung. Dengan catatan ketidak benaran tersebut diketahui oleh penganggung dalam waktu 2 (dua) tahun terhitung sejak tanggal penerbitan polis.

## **Masa Tidak Dapat Disanggah (*Incontestable Period*).**

Apabila pertanggungan sudah berjalan lebih dari 2 (dua) tahun terhitung sejak tanggal penerbitan polis maka keabsahan pertanggungan untuk selanjutnya tidak dapat disanggah. Namun ketentuan tidak dapat disanggah ini tidak berlaku bila terdapat unsur penipuan atau pemalsuan.

## **Penyelesaian sengketa**

Aapabila terjadi sengketa antara pemegang polis dan yang berkepentingan dalam pertanggungan dengan perusahaan asuransi, maka pemegang polis atau yang berkepentingan dalam pertanggungan dapat menyelesaikan persengketaan melalui musyawarah apabila musyawarah gagal dicapai, maka dapat menempuh upaya arbitrase atau pengadilan umum tergantung "*choice of forum*" yang tercantum pada polis. Apabila upaya arbitrase yang di tempuh maka apapun yang dihasilkan oleh badan arbitrase ini adalah final dan mengikat kedua belah pihak setelah keputusan arbitrase tersebut di tetapkan oleh pengadilan setempat di perlukan itikad baik dari kedua belah pihak untuk melaksanakannya. Sedangkan apabila menggunakan pilihan penyelesaian sengketa melalui peradilan umum biasa akan memakan waktu yang cukup panjang dan biaya yang besar mengingat pihak yang dikalahkan dapat mengajukan banding, kasasi sampai mempunyai kekuatan hukum tetap.

## **Perlindungan Hukum dalam Pengangkutan**

Perlindungan hukum bagi pemilik kontrak asuransi sangatlah penting, karena berkaitan dengan penerapan perjanjian baku dalam kontrak asuransi, pada hakikatnya sejak kontrak asuransi ditandatangani, pemilik polis *Co-insurance* justru mendapat manfaat dari perlindungan hukum yang kurang. karena lebih besarnya isi atau bentuk perjanjian, hemat biaya. Untuk perusahaan asuransi. Fajrin Husain, "Perlindungan Hukum Terhadap Pemegang Polis Asuransi Menurut UU No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian," *Lex Crimen* 13, no. 3 (2016): 44–50.

Dalam perjanjian angkutan orang termasuk perjanjian angkutan umum ada dua subyek yang tersebut yaitu pihak pengangkut dan penumpang. Pengangkut sebagai salah satu subyek hukum dalam perjanjian tersebut memiliki hak dan

kawajiban yang harus dipenuhi perikatan tersebut. Hak dan kewajiban pengangkut dapat dilihat dalam peraturan perundang-undangan dan beberapa pendapat.

Perlindungan terhadap penumpang merupakan kewajiban utama pengangkut itu sendiri, kewajiban pengangkut adalah mengangkut penumpang dan barang serta menerbitkan surat-surat pengangkutan dengan imbalan hak memungut biaya angkutan penumpang.<sup>2</sup>

Ada beberapa bentuk perlindungan yang dijamin dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap penumpang adalah dalam pasal 186 disebutkan Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang atau barang yang telah disepakati perjanjian angkutan atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh Penumpang atau pengirim barang. Dan dalam pasal 191 disebutkan pula perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala tindakan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.

Ketika mempertimbangkan permasalahan perlindungan hukum pemegang polis, sebaiknya menjelaskan terlebih dahulu permasalahan tersebut dari sudut pandang hukum. Kontrak asuransi menimbulkan suatu hubungan hukum yang dituangkan dalam suatu perjanjian (kontrak) dan diikuti dengan penandatanganan perjanjian tertulis (polis), yang memuat syarat-syarat, kewajiban-kewajiban dan kewajiban yang dibentuk. Janji yang harus dipatuhi oleh masing-masing pihak tergantung pada posisinya masing-masing sebagai tertanggung dan penjamin. Pengertian hukum asuransi merupakan bagian dari hukum perjanjian atau hukum perikatan yang diatur dalam KUH Perdata. Tetapi dalam kedudukannya sebagai perjanjian khusus asuransi diatur dalam KUHD dan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian di mana peraturan tersebut memuat asas dan ketentuan-ketentuan sendiri yang berlaku sebagai kaidah hukum khusus di samping hukum perjanjian pada umumnya yang berlaku sebagai kaidah hukum umum.

Mengingat pentingnya peran industri asuransi dalam pengembangan, dan promo asuransi, diperlukan suatu keterbukaan oleh para penyelenggara asuransi dalam hal memberikan informasi baik yang menyangkut teknis pelaksanaan maupun landasan yuridis yang menyangkut pelaksanaan perjanjian asuransi itu. Joko Tri Laksono, Perlindungan Hukum Pemegang Polis Asuransi Terhadap Kendaraan Bermotor Dalam Angkutan Penyebrangan," *Jurnal Hukum Magnum Opus* Vol. 1, No. 1 (2018).

Perjanjian pengangkutan adalah konsep mengenai gejala normative disebut juga gejala yuridis mengenai pengangkutan, terlebih dahulu harus ada perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan pemilik barang. Menurut Purwosutjipto, kontrak pengangkutan adalah suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pihak yang mengirim, dimana pengangkut berjanji untuk melakukan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat tertentu ke tempat tertentu. lokasi tertentu dengan aman, dan pengirim berkomitmen untuk membayar. biaya transportasi.

---

<sup>2</sup> (Muhammad, 1994) hlm. 176.

Wawan Susilo, "Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Pengangkutan Barang Angkutan Darat," Jurnal Ius Vol.02. No.01 (2015).

Pada dasarnya pengangkut bertanggung jawab atas musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut sejak barang tersebut diterima oleh pengangkut dari pihak pengirim/pemilik barang, merupakan suatu konsekuensi perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang atau pengirim barang, dimana sesuai dengan pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008. Tanggung jawab yang tertuang dalam pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008 tersebut kembali diperjelas kedalam pasal 41 UU No. 17 Tahun 2008 yang menentukan sebagai berikut:

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.

Berdasarkan ketentuan Pasal 41 ayat (3) terlihat bahwa tanggung jawab yang ditentukan dalam Pasal 41 UU No (1). Menurut Pasal 17 Tahun 2008, khusus karena pengoperasian kapal, pengangkut juga harus menjamin tanggung jawabnya. Apabila perusahaan angkutan tidak menerapkan ketentuan Pasal 41 ayat (3) di atas, maka dapat dikenakan sanksi sesuai ketentuan Pasal 292 UU No. 292 tanggal 1 Januari 2007. 17 tahun 2008. Sedy Anantyo, "Dkk, Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Muatan Pada Pengangkutan Melalui Laut," Jurnal Diponegoro Law Review, Volume 1, no. Nomor 4 (2012).

Ketentuan umum lainnya mengenai tanggung jawab pengangkut (*Liability of the Carrier*) dapat dilihat di dalam pasal 468 KUHD, sebagai suatu pasal mengenai pertanggung jawaban pengangkut yang membawa konsekuensi berat bagi pengangkut. Selain itu, Pasal 477 KUHD menetapkan pula bahwa pengangkut juga bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan karena terlambatnya diserahkan barang yang diangkut.

Ketentuan polis memuat semua bahaya yang di tanggung, jika terjadi kerugian akibat bahaya yang terdapat dalam polis, maka pihak tertanggung berhak mengajukan ganti kerugian kepada Perusahaan Asuransi yang dipercayakan berdasarkan ketentuan yang telah disepakati yang dijelaskan dalam polis. Hal ini sesuai dengan kejadian yang dialami tertanggung yakni objek yang menjadi tanggungan berada didalam angkutan penyeberangan, di dalam perjalanan terjadi kecelakaan yang mengakibatkan objek asuransi tersebut musnah dan mengalami kerugian yang diakibatkan oleh pengangkutan. Dan pihak tertanggung berhak

mengajukan ganti kerugian kepada pihak asuransi, juga terhadap angkutan penyeberangan tersebut bertanggung jawab terhadap barang yang diangkutnya. Joko Tri Laksono, Perlindungan Hukum Pemegang Polis Asuransi Terhadap Kendaraan Bermotor Dalam Angkutan Penyebrangan.”

## **Bentuk Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan**

Tanggung jawab dapat dinyatakan dari kewajiban-kewajiban yang diatur dalam kontrak atau dalam undang-undang tentang kewajiban pengangkutan, khususnya pelaksanaan pengangkutan, kewajiban ini mengikat sejak pengirim Mulai membayar biaya pengiriman.<sup>3</sup> Perjanjian telah memenuhi syarat sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata, yang mana isi perjanjian tidak boleh bertentangan dengan Undang-Undang, ketertiban umum, serta disetujui para pihak, sebenarnya pengangkutan berkewajiban untuk mengganti segala kerugian yang diderita oleh pengirim sebagai akibat kesalahan pengangkutan maka ia bertanggung jawab, tetapi kalau kesalahan dari pengirim maka pengangkutan tidak bertanggung jawab. Tanggung jawab Perusahaan pengangkutan seperti isi Pasal 193 (1) UULLAJ adalah perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim. Fathillah, “Penantunan Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Transportasi Di Darat Atas Kehilangan Dan Kerusakan Barang Kiriman,” *Jurnal Reusam* Volume. IV (2015). Tanggung jawab pengangkut dalam hukum pengangkutan merupakan suatu bentuk perlindungan dalam proses pengangkutan dalam perjanjian pengangkutan dengan tujuan bahwa barang tiba ditempat tujuan dengan selamat dan tepat waktu. Namun dalam proses pengangkutan, tidak menutup kemungkinan ada hal-hal yang terjadi sehingga barang tidak selamat yaitu barang mengalami kerusakan, hilang, kekurangan, musnah. Hal demikian maka harus ada pihak yang bertanggung jawab. Dalam kajian pengangkutan barang dengan kapal laut secara Internasional mengenal Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolut of liability*). (Labatjo, n.d.).

Konsep dasar persoalan tanggung jawab apabila dihubungkan dengan suatu perbuatan melawan hukum, dapat dibedakan menjadi 2 (dua) macam prinsip tanggung jawab, yaitu: prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan dan prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan. (Nasution, 2014) Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan. dapat dirinci lebih lanjut sebagai berikut: Pertama, tanggung jawab berdasarkan kesalahan atas wanprestasi (*liability based on wanprestasi*). Kedua, tanggung jawab didasarkan pada kesalahan melakukan perbuatan melawan hukum, baik dalam pengertian Pasal 1365 KUH Perdata berdasarkan Putusan Hoge Raad dalam Lindenbum V.Cohen sejak tahun 1919 (pertanggung jawaban berdasarkan perbuatan melawan hukum), serta atas pelanggaran ketentuan hukum lainnya seperti asas vicarious liabilitas, asas kesalahan, asas praduga tanggung jawab, dan asas praduga tidak bertanggung jawab. Prinsip tanggung jawab. Sedangkan asas tanggung jawab tegas dapat dibedakan

---

<sup>3</sup> (Kanta, 1994) hlm. 3.

menjadi dua (dua) macam, yaitu: asas tanggung jawab tegas dan asas tanggung jawab mutlak.

Tanggung jawab perusahaan Pengangkutan Pasal 40 (UU Pelayaran) (1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang atau barang yang diangkutnya ayat (2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati. (Laksono, 2018). Dalam kecelakaan yang terjadi sebuah kapal pengangkut barang yang berlayar dan mengalami kecelakaan ditengah laut dan kapal tersebut kandas di dasar laut maka semua barang yang diangkut juga ikut musnah kedalam laut, prinsip tanggung jawab yang diterapkan pengangkut terhadap penumpang atau angkutan penyeberangan berdasarkan UU Pelayaran adalah prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan.

Untuk itu pembentukan Lembaga Penjaminan Polis (LPP) menjadi sangat penting. Pasal 53 (1) UU Perasuransian menegaskan bahwa perusahaan asuransi wajib ikut serta dalam skema penjaminan asuransi. Selain itu, pembentukan LPP berdasarkan undang-undang ini harus dilakukan dalam waktu tiga tahun setelah diundangkannya undang-undang tersebut pada bulan Oktober 2014. Kenyataannya, LPP belum terbentuk. Dengan tidak dilaksanakannya LPP ini, maka secara tidak langsung pemerintah tidak melaksanakan isi undang-undang tersebut. Dibentuknya LPP ini tentu akan meningkatkan kepercayaan masyarakat pada perusahaan asuransi. (Pradnya Dewi & Dewi Kasih, 2020). Hal ini akan meningkatkan penetrasi asuransi, sehingga masyarakat tidak akan ragu lagi dalam berasuransi karena telah ada yang menjamin. Pembentukan LPP ini tentu saja selanjutnya harus memiliki kriteria perusahaan yang layak menjadi peserta LPP sehingga tidak akan menjadi beban bagi industri asuransi dan dana nasabah juga akan aman. Beberapa hal yang mesti dipertimbangkan pemerintah dalam pembentukan LPP ini selain kriteria perusahaan yang layak menjadi anggota LPP adalah dibuatnya batasan pertanggungan yang diberikan jaminan dari LPP. LPP memiliki peran yang sangat penting dalam penjaminan polis asuransi bagi para pemilik polis, dengan dibentuknya LPP maka dapat memberikan kepastian hukum bagi para pemegang polis yang mana polis yang dimiliki nasabah akan terjamin seperti LPS yang memberikan penjaminan sampai dengan dua miliar rupiah. Hal yang menjadi permasalahan lebih lanjut adalah munculnya ketidakadilan dalam penjaminan bagi masyarakat akibat tidak kunjung dibentuknya LPP.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

### **Kesimpulan**

Dalam pengangkutan juga di berikan perlindungan bertujuan untuk melindungi kepentingan para pihak yang melakukan Pengangkutan Barang ataupun orang. Perlindungan hukum Pengangkutan berupa perjanjian yang dilakukan oleh kedua belah pihak untuk mengetahui kewajiban dan hak timbal balik pihak-pihak yang timbul karena peristiwa hukum. Pada prinsipnya, Jasa Pengangkutan Barang

didirikan untuk mempermudah dan mengembangkan keperluan dan kepentingan seseorang atau badan hukum. Agar dapat memenuhi kebutuhannya dalam proses perdagangan yang sekarang ini membutuhkan ketepatan dan kecepatan pengiriman. Tanggung jawab pengangkutan barang berfungsi untuk meningkatkan kepercayaan kepada biro jasa pengangkutan barang. Pertanggung jawaban ini di berikan agar pengusaha Jasa Pengangkutan Barang bisa berhati-hati dan menjaga barang yang akan di angkut dan dikirim oleh seseorang atau badan hukum.

## **Saran**

Pemerintah hendaknya membuat pembentukan Lembaga Penjaminan Polis (LPP). Dibentuknya LPP ini tentu akan meningkatkan kepercayaan masyarakat pada perusahaan asuransi. Hal ini akan meningkatkan penetrasi asuransi, sehingga masyarakat tidak akan ragu lagi dalam berasuransi karena telah ada yang menjamin. Pembentukan LPP ini tentu saja harus memiliki kriteria perusahaan yang layak menjadi peserta LPP sehingga tidak akan menjadi beban bagi industri asuransi dan dana nasabah juga akan aman.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Jurnal Ilmiah**

- Anantyo, S. (2012). Dkk, Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Muatan Pada Pengangkutan Melalui Laut. *Jurnal Diponegoro Law Review, Volume 1*(Nomor 4).
- Budiman, H., Dialog, B. L., Rifai'I, I. J., & Hanipah, P. (2022). Perlindungan Hukum bagi Pemegang Polis dalam Penyelesaian Klaim Asuransi Jiwa. *Jurnal Penelitian Universitas Kuningan, 13*(02), 168–180.
- Fathillah. (n.d.). Penganturan Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Transportasi di Darat Atas Kehilangan dan Kerusakan Barang Kiriman. *Jurnal Reusam, Volume. IV*.
- Labatjo, R. (n.d.). Analisis Yuridis Tentang Kedudukan Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (Absolute Of Liability) Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Dengan Kapal Laut Di Indonesia. *Jurnal Yustisiabel Fakultas Hukum, Volume 3*(Nomor 1).
- Laksono, J. T. (2018). Joko Tri Laksono, Perlindungan Hukum Pemegang Polis Asuransi Terhadap Kendaraan Bermotor Dalam Angkutan Penyebrangan. *Jurnal Hukum Magnum Opus, Vol. 1*(No. 1).
- Nasution, K. (2014). Penerapan Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Bus Umum. *Jurnal Untag*.
- Ng, P. J., Rumengan, J., Fadlan, F., & Idham, I. (2020). Eksistensi Otoritas Jasa Keuangan Dalam Memberikan Perlindungan Hukum Kepada Pemegang Polis Asuransi. *Jurnal Ius Constituendum, 5*(2), 196. <https://doi.org/10.26623/jic.v5i2.2308>
- Pradnya Dewi, N. P. S. T., & Dewi Kasih, D. P. (2020). Pengaturan Lembaga Penjamin Polis Pada Perusahaan Asuransi Di Indonesia. *Jurnal Magister Hukum Udayana (Udayana Master Law Journal), 9*(4), 739.

# *Al-Kharaj: Jurnal Ekonomi, Keuangan & Bisnis Syariah*

Volume 6 Nomor 6 (2024) 3734 - 3746 P-ISSN 2656-2871 E-ISSN 2656-4351

DOI: 10.47467/alkharaj.v6i6.1181

<https://doi.org/10.24843/jmhu.2020.v09.i04.p06>

- Susilo, W. (2015). Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Pengangkutan Barang Angkutan Darat. *Jurnal Ius, Vol.02*(No.01).
- Wasita, A. (n.d.). Perlindungan Hukum Terhadap Pemegang Polis Asuransi Jiwa. *Jurnal, Vol.2 No.1*.
- Wasita, A. (2020). Perlindungan Hukum Terhadap Pemegang Polis Asuransi Jiwa. *Business Economic, Communication, and Social Sciences (BECOSS) Journal, 2*(1), 105–113. <https://doi.org/10.21512/becossjournal.v2i1.6131>
- Wawan Susilo. (n.d.). Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Pengangkutan Barang Angkutan Darat. *Jurnal Ius, Vol. 02*(No. 01).
- Wirasawasta, M. P. (2016). Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Milik Penumpang Dalam Jasa Pengangkutan Udara. *Jurnal Mercatoria, Vol. 9*(No. 1/ Juni).

## **Buku**

- Fiantika, F. R. (2022). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (M. Cetakan pertama (ed.)).
- Kanta, K. (1994). *Tanggung Jawab Profesional*. Ghalia Indonesia.
- Muhammad, A. (1994). *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara*. (P. C. Bakti (ed.)).
- Zuriah, N. (2012). *Metodologi Penelitian Sosial dan Pendidikan*. Bumi Aksara,.