

Analisis Mendalam Mengenai Asas Indemnitas dalam Implementasi Asuransi Kerangka Kapal dari Perspektif Hukum di Indonesia

Julivan Charlie S, Hulman Panjaitan, Wiwik Sri Widiarty

Universitas Kristen Indonesia, Indonesia

* Email untuk Korespondensi: salindehocharlie@gmail.com

ABSTRAK

Kata kunci:

Asas Indemnitas,
Asuransi, Kapal

Keywords:

Principle of Indemnity,
Insurance, Ship

Penelitian ini disusun untuk mengetahui lebih lanjut mengenai asas indemnitas dalam implementasi asuransi kerangka kapal, terutama dari perspektif hukum yang berlaku di Indonesia. Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana peran dan tanggung jawab perusahaan asuransi kapal terhadap angkutan laut di Indonesia, serta penerapan asas indemnitas pada perusahaan asuransi dalam konteks asuransi rangka kapal menurut hukum perdata. Manfaat penelitian ini memberikan pemahaman yang mendalam bagi akademisi, praktisi hukum, dan pemangku kepentingan terkait penerapan prinsip indemnitas dalam asuransi kerangka kapal di Indonesia. Metodologi yang dipergunakan untuk penelitian ini adalah metode yuridis normatif, dimana menggunakan pendekatan studi kepustakaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan asuransi kapal memiliki tanggung jawab memberikan kepastian hukum kepada pemilik kapal, melindungi dari risiko kerugian finansial, dan mendukung kelancaran angkutan laut di Indonesia. Dengan fokus pada kepastian hukum dan pelayanan yang baik, perusahaan asuransi kapal dapat berperan dalam meningkatkan keselamatan pelayaran dan kelancaran arus perdagangan. Asas indemnitas, sebagai fundamental dalam hukum pertanggunggunaan, termasuk asuransi rangka kapal, menetapkan hak tertanggung untuk mendapatkan ganti rugi yang seimbang dengan kerugian yang dialami, dengan prinsip keadilan dan keseimbangan antara hak dan kewajiban para pihak sebagai pedoman utama.

This article is crafted to delve deeper into the principle of indemnity in the implementation of ship hull insurance, particularly from the legal perspective applicable in Indonesia. Two formulation points are addressed in this research, namely, to understand the role and responsibility of ship insurance companies in maritime transportation in Indonesia and the application of the indemnity principle in the context of ship hull insurance according to civil law. The methodology employed for this research is a normative juridical method, utilizing a literature review approach. The research findings indicate that ship insurance companies bear the responsibility of providing legal certainty to ship owners, safeguarding against financial loss risks, and supporting the smooth operation of maritime transportation in Indonesia. With a focus on legal certainty and quality service, ship insurance companies can contribute to enhancing maritime safety and facilitating trade flows. The indemnity principle, a cornerstone in insurance law, including ship hull insurance, establishes the right of the insured to receive compensation in proportion to the losses suffered, guided by the principles of fairness and balance between the rights and obligations of all parties involved.

Ini adalah artikel akses terbuka di bawah lisensi [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).
This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.

PENDAHULUAN

Laut menghubungkan pulau-pulau di Indonesia, memainkan peran sebagai pemersatu bangsa. Pelayaran mencakup angkutan perairan, kepelabuhanan, serta keamanan dan keselamatan (Karunia et al., 2019). Pelayaran antar pulau menjadi urat nadi kehidupan dan kunci keberhasilan, seperti terbukti dalam sejarah

Sriwijaya dan Majapahit, dimana memprioritaskan pembangunan industri pelayaran nasional untuk meningkatkan daya saing global (Zainul, 2023). Transportasi laut mendukung perdagangan internasional dan menjaga keseimbangan pembangunan antara kawasan timur dan barat Indonesia. Daerah terpencil, khususnya di Indonesia timur, sangat mengandalkan akses melalui transportasi laut untuk pasar dan layanan (Hidayat, 2019; Pujayanti et al., 2019).

Secara umum, kegiatan pelayaran dapat dikelompokkan menjadi dua kategori utama: pelayaran niaga, yang terkait dengan aktivitas komersial, dan pelayaran non-niaga, yang berkaitan dengan kegiatan non-komersial seperti pemerintahan dan pertahanan. Nur Rohmah memberikan definisi kapal sebagai kendaraan air dengan berbagai bentuk dan jenis, yang ditenagai oleh mesin, tenaga angin, atau tunda (Syamsiah & Ahmad, 2021). Definisi ini mencakup kendaraan yang memiliki dukungan dinamis, berada di bawah permukaan air, serta alat dan struktur apung yang dapat dipindahkan.

Risiko dapat timbul akibat kecelakaan atau insiden kapal, yang mencakup kerugian dan kerusakan baik bagi pemilik kapal maupun pihak ketiga pemilik produk (Rani & Sucipta, 2019; Simanjuntak et al., 2021). Untuk mengurangi risiko tersebut, penting untuk menerapkan ketentuan yang berlaku. Peraturan perundang-undangan telah menetapkan kewajiban pengangkut sebagai pemilik atau operator kapal dalam menyelenggarakan jasa angkutan laut, dengan tanggung jawab atas kerugian yang mungkin terjadi akibat kesalahan atau kelalaian selama pengoperasian kapal. Penerapan strategi untuk memitigasi bahaya ini menjadi suatu keharusan. Selain itu, badan usaha yang terlibat dalam industri pelayaran diwajibkan memiliki perlindungan asuransi atau menjalin kemitraan dengan perusahaan asuransi sesuai dengan batasan hukum. Regulasi perlindungan asuransi untuk kecelakaan kapal atau kerugian di laut diatur dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menetapkan tanggung jawab dan kewajiban pengangkut, baik sebagai pemilik atau operator kapal, terkait dengan pengoperasian kapal.

Isi dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengatur tanggung jawab pengangkut, terutama individu atau badan yang memiliki atau mengoperasikan kapal, terutama pada Pasal 40 dan Pasal 41, merinci kewajiban pengangkut sebagai berikut:

1. Pasal 40 menetapkan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang serta/atau barang yang diangkut. Tanggung jawab juga melibatkan muatan kapal sesuai dengan ketentuan dalam dokumen muatan, perjanjian, atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.
2. Pasal 41 menjelaskan bahwa tanggung jawab tersebut dapat timbul akibat pengoperasian kapal, seperti kematian atau luka penumpang, kerusakan, kehilangan, atau musnahnya barang yang diangkut, keterlambatan dalam angkutan penumpang dan/atau barang, serta kerugian pihak ketiga. Dalam kasus di mana perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut tidak disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan tersebut dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya. Selain itu, perusahaan angkutan di perairan diwajibkan mengasuransikan tanggung jawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran membicarakan terkait praktik asuransi kapal, khususnya asuransi *Protection and Indemnity (P&I)* serta *Hull & Machinery Insurance*. Polis asuransi ini, sesuai standar internasional, mendukung pengembangan sektor pelayaran dan mengawasi tanggung jawab asuransi. Pemilik atau operator kapal diminta sadar akan tanggung jawab keuangan terkait pengoperasian kapal, terutama terkait keselamatan penumpang dan kelestarian muatan dalam kecelakaan. Strategi untuk mengurangi risiko termasuk transfer risiko kepada perusahaan asuransi, yang dapat mengelola risiko dengan efektif melalui langkah-langkah manajemen risiko. Penting dicatat bahwa perusahaan asuransi tidak menanggung semua bentuk pengalihan risiko.

Topik ini penting untuk diteliti karena asuransi kerangka kapal merupakan aspek penting dalam industri maritim dan transportasi laut di Indonesia. Pemahaman yang mendalam mengenai penerapan prinsip indemnitas dalam asuransi kerangka kapal dapat memberikan wawasan berharga bagi praktisi hukum, regulator, dan pemangku kepentingan terkait. Penelitian ini dapat mengidentifikasi potensi tantangan atau permasalahan yang timbul dalam implementasi prinsip indemnitas, sehingga dapat memberikan rekomendasi untuk perbaikan dan pengembangan kebijakan di bidang asuransi maritim. Asas Identitas dalam asuransi kerangka kapal menetapkan bahwa yang diasuransikan adalah kerangka kapal yang sebenarnya, bukan yang digambarkan dalam polis. Asas ini penting untuk melindungi kepentingan kedua belah pihak, yaitu tertanggung dan penanggung (Ganie & SE, 2023; Nainggolan & Hasibuan, 2021). Berbagai permasalahan dapat muncul, seperti ketidaksesuaian kerangka kapal yang diasuransikan dengan yang digambarkan dalam polis, disebabkan oleh kesalahan penanggung, tertanggung, atau perubahan pada kapal setelah polis diterbitkan. Dalam situasi ini, penanggung dapat menolak klaim jika kerangka kapal tidak sesuai dengan polis. Untuk menghindari masalah, tertanggung dan penanggung perlu bekerja sama dengan baik, memastikan kesesuaian kerangka kapal

dengan polis. Jika terjadi perubahan pada kapal setelah penerbitan polis, penanggung dapat menolak klaim, menggarisbawahi pentingnya mematuhi Asas Identitas dalam asuransi kerangka kapal sebagai prinsip fundamental tidak dapat diabaikan.

Tujuan utama penelitian ini adalah untuk melakukan analisis mendalam mengenai penerapan prinsip indemnitas dalam asuransi kerangka kapal di Indonesia. Penelitian ini berupaya untuk mengkaji implementasi prinsip indemnitas tersebut dari perspektif hukum, sehingga dapat memberikan pemahaman yang komprehensif tentang isu-isu hukum yang terkait. Manfaat penelitian ini memberikan pemahaman yang mendalam bagi akademisi, praktisi hukum, dan pemangku kepentingan terkait penerapan prinsip indemnitas dalam asuransi kerangka kapal di Indonesia serta mengidentifikasi permasalahan atau tantangan hukum yang muncul dalam implementasi prinsip indemnitas, sehingga dapat dirumuskan solusi atau rekomendasi untuk perbaikan dan pengembangan kebijakan di bidang asuransi maritim serta berkontribusi pada pengembangan keilmuan di bidang hukum asuransi, khususnya dalam konteks asuransi maritim.

METODE

Dengan menggunakan metodologi yuridis normatif, penelitian ini berfokus pada dua hal, yaitu mengenai peran dan tanggung jawab perusahaan asuransi kapal terhadap angkutan laut di Indonesia, dan penerapan asas indemnitas pada perusahaan asuransi dalam konteks asuransi rangka kapal menurut hukum perdata. Ada pun beberapa teori yang dipergunakan antara lain, teori Kepastian Hukum dari Jan Michiel Otto dan Gustav Radbruch, Keadilan Hukum John Rawls, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada pasal 40 dan 41, konsep mengenai perjanjian itu sendiri, asuransi dan juga asas Indemnitas.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Membicarakan prinsip ganti-rugi (*indemnity*) dalam konteks asuransi, ada baiknya untuk menerima bahwa ganti rugi hanya diberikan atas kerugian yang sebenarnya terjadi, menghindari pembayaran atas risiko yang direncanakan, tidak lebih tidak kurang (Mulyono & Purnomo, 2022; Nugroho, 2021). Dikenal dengan prinsip *volenti non fat injuria* atau *'suffer of a loss without a remedy'*, prinsip indemnity berfungsi untuk mengembalikan tertanggung ke posisi sebelum terjadinya kerugian dengan menerima pembayaran ganti rugi dari penanggung. Besarnya ganti rugi harus seimbang dan tidak boleh melebihi kerugian yang sebenarnya dialami, mengikuti prinsip bahwa asuransi bertujuan untuk memberikan kompensasi sesuai dengan kerugian nyata yang diderita tertanggung. Prinsip ini mencegah tertanggung mendapatkan keuntungan dari kerugian yang dijamin dalam polis asuransi dan menekankan keadilan dalam menilai nilai pertanggungan atas obyek yang diasuransikan. Jadi, prinsip *indemnity* menciptakan keseimbangan antara memberikan perlindungan finansial dan menghindari penyalahgunaan asuransi untuk mendapatkan keuntungan yang tidak layak.

Prinsip ganti-rugi, diatur dalam pasal 253, 273, dan 275 KUHD, menekankan:

1. Jumlah uang pertanggungan (UP) harus sama dengan nilai sebenarnya dari obyek pertanggungan.
2. Saat terjadi kerugian, pemberian ganti rugi dilakukan sepenuhnya sesuai dengan jumlah yang dipertanggungan. Meskipun perhitungan ganti rugi sering menjadi sumber perdebatan, dalam polis asuransi, lembaga independen dan imparial, disebut *Loss Adjuster*, ditunjuk untuk menentukan besarnya kerugian.

Dalam polis asuransi kesehatan, biaya perawatan ditentukan sesuai penilaian provider kesehatan yang ditunjuk. Besaran ganti rugi untuk kerugian akibat kecelakaan yang mengakibatkan ketidakmampuan umumnya telah ditetapkan sejak awal. Diskusi tentang ganti rugi seringkali menimbulkan ketidakpuasan, mengingat penanggung memiliki kewajiban untuk secara teratur memberikan penjelasan kepada nasabah mengenai hak, kewajiban, manfaat, dan proses klaim, serta pengecualian yang perlu diketahui dalam polis mereka.

Perasaan kecewa muncul saat tertanggung menyadari bahwa jumlah ganti rugi yang dibayarkan oleh penanggung lebih kecil dari klaim yang diajukan. Kekecewaan ini sering disebabkan oleh ketidakpahaman tertanggung terhadap polis asuransinya, kurangnya pemahaman akan prinsip-prinsip asuransi, khususnya prinsip ganti-rugi (*indemnity*). Dalam prinsip *indemnity*, orang mungkin bertanya seberapa besar nilai sebenarnya dari kekayaan seseorang sebelum risiko kerugian terjadi. Jawabannya, nilainya setara dengan harga pasar saat itu jika dijual tanpa tekanan kebutuhan uang. Menggunakan harga pasar penting karena jika barang dijual sebelum risiko, tertanggung akan memiliki kekayaan sesuai dengan harga pasar. Pilihan harga pasar dibandingkan dengan nilai yang dipertanggungan karena tujuan asuransi adalah menjaga tingkat kekayaan atau kesejahteraan tertanggung, bukan untuk memperkaya diri. Hal ini mencegah potensi kekayaan mendadak setelah klaim asuransinya dibayar.

Penentuan ganti rugi bagi tertanggung harus sesuai dengan jumlah kerugian yang sebenarnya. Ini bersifat wajib, dan setiap penyimpangan atau pelepasan dari aturan ini dianggap batal. Pasal 252, 253, dan 254 KUHD mengonfirmasi prinsip ini. Pasal-pasal tersebut menyatakan bahwa penggantian tidak boleh melebihi kerugian sebenarnya atau nilai kepentingan. Meskipun penggantian lebih rendah dari kerugian yang sesungguhnya bisa terjadi jika ada pertanggungan di bawah nilai kepentingan, aturan ini tidak bersifat wajib. Namun, aturan ini bisa dilanggar jika tertanggung secara tegas berjanji untuk pembayaran penuh, yang disebut sebagai *primer risque* dalam Pasal 253 ayat 3 KUHD.

Menurut Solomon S. Huebner, asuransi kapal laut memiliki konsep timbal balik antara penanggung dan tertanggung, yang tidak bertujuan untuk mengganti rugi semua jenis kerugian (Mandatra & Koesrianti, 2018; Tanda et al., 2023). Tujuannya adalah melindungi kerugian yang bersifat kebetulan, yaitu yang terjadi secara tidak terduga dan di luar kendali tertanggung. Dalam asuransi kapal laut, *shipowners* membutuhkan pertanggungan khusus, seperti *Hull Insurance*, *Increased Value Insurance*, *Freight Insurance*, dan *Protection and Indemnity Insurance*, yang mencakup kapal dan alat pengangkut muatan. Pasal 64 ayat (1) dalam Marine Insurance Act 1906 menegaskan bahwa kerugian laut khusus adalah kerugian sebagian atau *partial loss*, tidak termasuk dalam *general average* karena disebabkan oleh bahaya yang telah ditanggung dalam polis. Kerugian laut khusus melibatkan berbagai peristiwa tak terhindarkan, seperti kebakaran, kapal kandas, tabrakan, kerusakan muatan akibat cuaca buruk, kebocoran, dan kerusakan mesin.

Ada dua jenis Asuransi Laut:

1. *Marine Hull and Machinery*: Asuransi ini mencakup lambung dan mesin kapal laut. Pertanggungan melibatkan kapal dan bagian dalamnya, seperti *connecting rod*, *cylinder block*, *cylinder liner*, *rocker arm*, dan *inlet valve*. Pihak-pihak terlibat termasuk Penanggung (perusahaan asuransi), Tertanggung (pemilik kapal), *Surveyor* (ahli survei kapal), dan *Loss Adjuster* (penilai klaim). *Loss Adjuster* ditunjuk untuk mengevaluasi klaim ganti rugi dari Tertanggung berdasarkan peristiwa yang merusak kapal. *Surveyor* melibatkan evaluasi objektif terhadap kerusakan atau kehilangan pada kapal.
2. *Protection and Indemnity Club* (P&I Club): Jenis asuransi ini tidak termasuk dalam polis *Marine Hull and Machinery*. P&I Club adalah perkumpulan *shipowners* yang saling bertanggung jawab terhadap kerugian yang dialami oleh anggotanya. Risiko yang dipertanggungjawabkan berdasarkan prinsip perlindungan dan jaminan. P&I Club bertanggung jawab atas kerugian yang tidak tercakup dalam *Marine Hull and Machinery*, menekankan prinsip perlindungan dan ganti rugi.

Penerapan perjanjian asuransi pada perusahaan asuransi dapat dijelaskan sebagai suatu kesepakatan yang diatur dalam Pasal 246 KUHD. Asuransi atau pertanggungan, yang berarti memberikan perlindungan, terjadi ketika seorang penanggung menjanjikan untuk memberikan penggantian kepada tertanggung akibat kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang mungkin terjadi karena suatu peristiwa. Asuransi termasuk jenis perjanjian yang diatur oleh KUHD, mengikuti syarat-syarat sah perjanjian umum dalam KUHPerduta (Fauzi et al., 2023; Sari et al., 2023).

Perjanjian asuransi sah jika memenuhi syarat-syarat tertentu, seperti adanya persetujuan antara pihak-pihak yang terlibat (Pasal 1320 KUHPerduta), kecakapan pihak untuk membuat perjanjian (biasanya setelah mencapai usia dewasa atau menikah - Pasal 1320 KUHPerduta), keberadaan objek perjanjian yang jelas (Pasal 1320 KUHPerduta), dan adanya sebab yang halal atau tujuan yang sesuai dengan hukum (Pasal 1337 KUHPerduta). Sebelum mencapai persetujuan yang mantap, pihak-pihak melakukan perundingan untuk membahas objek perjanjian dan syarat-syaratnya (Pasal 1320 KUHPerduta). Kesepakatan yang telah mantap terjadi ketika semua pihak setuju terhadap pokok perjanjian.

Selain itu, cakup melakukan perbuatan hukum juga menjadi syarat sah perjanjian, di mana seseorang dianggap cakap apabila sudah mencapai usia dewasa atau sudah menikah (Pasal 1320 KUHPerduta). Objek perjanjian harus bersifat tertentu atau setidaknya dapat ditentukan (Pasal 1320 KUHPerduta), dan sebab yang halal adalah isi perjanjian itu sendiri yang tidak bertentangan dengan hukum atau ketertiban (Pasal 1337 KUHPerduta). Dengan mematuhi syarat-syarat ini, perjanjian asuransi dianggap sah dan berlaku hukum. Sebagai perjanjian khusus, perjanjian asuransi menerapkan prinsip-prinsip tertentu selain asas-asas hukum perjanjian pada umumnya. Prinsip-prinsip tersebut melibatkan:

1. Prinsip Kepentingan yang Dapat Diasuransikan (*Insurable Interest*)

Tertanggung memiliki kepentingan atas objek pertanggungan jika mengalami kerugian finansial akibat musibah yang menimpa objek tersebut. Pasal 250 KUHD mengatur bahwa jika tertanggung tidak memiliki kepentingan finansial, perjanjian asuransi menjadi batal.

2. Prinsip Itikad Baik yang Teramat Baik (*Utmost Goodfaith*)

Tertanggung dan perusahaan asuransi berkewajiban memberikan informasi jelas dan teliti mengenai fakta-fakta penting terkait objek yang diasuransikan. Pasal 251 KUHD menegaskan bahwa asuransi menjadi batal jika tertanggung memberikan keterangan yang keliru atau tidak benar.

3. Prinsip Keseimbangan (*Indemniteit Principle*)

Ganti rugi yang diberikan kepada tertanggung harus seimbang dengan kerugian yang dialaminya sebelum terjadinya peristiwa yang menimbulkan kerugian. Prinsip ini berlaku khusus dalam asuransi kerugian, tidak berlaku dalam asuransi sejumlah uang.

4. Prinsip Subrogasi (*Subrogation Principle*)

Setelah penanggung melunasi kewajibannya kepada tertanggung, penanggung memiliki hak untuk menggantikan kedudukan tertanggung dalam menuntut ganti kerugian dari pihak ketiga yang menyebabkan kerugian. Subrogasi diatur dalam Pasal 284 KUHD.

Dengan penerapan prinsip-prinsip ini, perjanjian asuransi menjadi sah dan berlaku hukum sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Berikut adalah langkah-langkah dalam proses pengajuan klaim asuransi kapal:

1. Pemberitahuan Kerugian

Setelah terjadi kejadian atau kecelakaan yang menyebabkan kerugian, tertanggung harus segera memberitahu perusahaan asuransi. Pemahaman bahwa kepentingan tidak hanya miliknya sendiri, tetapi juga perusahaan asuransi, menjadi penting. Upaya pencegahan kerusakan lebih lanjut juga perlu dilakukan, dan biaya yang dikeluarkan dalam usaha ini dapat diganti oleh perusahaan asuransi.

2. Survei Kerusakan dan Kerugian

Jika terjadi kerugian, perusahaan asuransi perlu melakukan survei untuk memverifikasi dan menilai kerugian. Memberi kesempatan kepada perusahaan asuransi untuk melakukan survei bersama (*joint survey*) membantu menguatkan klaim. Ini juga memberikan peluang kepada tertanggung untuk membuktikan kerugian yang dilaporkannya.

3. Mengumpulkan Dokumen Pendukung Klaim

Dokumen pendukung klaim menjadi kunci untuk memperkuat tuntutan ganti rugi. Dokumen-dokumen tersebut melibatkan:

- a. Pembuktian bahwa barang yang rusak adalah barang yang diasuransikan.
- b. Menunjukkan bahwa bencana atau bahaya yang menyebabkan kerusakan tercakup dalam polis asuransi.
- c. Menyajikan jenis kerugian yang terjadi sesuai dengan jaminan polis.
- d. Dokumen-dokumen termasuk polis asuransi, faktur beserta *packing list*, *bill of lading*, *Claim Constatering Bewijs* atau *Expect Bewijs*, *survey report*, dan surat-menyurat dengan pihak terkait.

Dengan langkah-langkah ini, proses klaim asuransi kapal dapat dilakukan dengan lebih efektif dan mendukung kepentingan kedua belah pihak.

Sebagian besar penelitian sebelumnya mungkin berfokus pada isu-isu umum dalam asuransi maritim atau asuransi kerangka kapal, tetapi belum ada yang mengkaji secara mendalam tentang penerapan prinsip indemnitas dalam konteks ini di Indonesia. Penelitian ini dapat melengkapi gap tersebut dengan memberikan analisis yang komprehensif tentang implementasi prinsip indemnitas dalam asuransi kerangka kapal di Indonesia. Selain itu banyak penelitian sebelumnya mungkin berfokus pada aspek teknis atau ekonomis dalam asuransi maritim, tetapi belum banyak yang mengeksplorasi perspektif hukum, khususnya terkait penerapan prinsip indemnitas serta penelitian ini diharapkan dapat mengisi gap tersebut dengan menyediakan analisis hukum yang mendalam mengenai implementasi prinsip indemnitas dalam asuransi kerangka kapal.

Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat mengisi beberapa celah atau research gap yang belum dibahas secara mendalam dalam penelitian sebelumnya, sehingga dapat memberikan kontribusi yang signifikan bagi pengembangan pengetahuan di bidang hukum asuransi maritim, khususnya dalam konteks Indonesia.

KESIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan asuransi kapal memiliki tanggung jawab yang luas, termasuk memberikan kepastian hukum kepada pemilik kapal, melindungi mereka dari risiko kerugian finansial, dan mendukung kelancaran angkutan laut di Indonesia. Fokus perusahaan asuransi kapal pada aspek kepastian hukum dan pelayanan yang optimal memungkinkan mereka berperan aktif dalam meningkatkan keselamatan pelayaran dan kelancaran arus perdagangan di wilayah tersebut. Asas indemnitas, sebagai prinsip fundamental dalam hukum pertanggungan, terutama dalam asuransi rangka kapal, menegaskan hak tertanggung untuk menerima ganti rugi yang seimbang dengan kerugian yang dialami. Penerapan asas ini diatur oleh prinsip keadilan dan keseimbangan antara hak serta kewajiban para pihak, menjadikannya pedoman utama dalam menjaga integritas dalam konteks asuransi kapal.

REFERENSI

- Fauzi, A., Ismail, I., & Aryani, D. (2023). Perlindungan Hukum Bagi Perusahaan Asuransi Dalam Perjanjian Leasing Terhadap Debitur Tertanggung Yang Mengalami Gagal Bayar. *JIM: Jurnal Ilmiah Mahasiswa Pendidikan Sejarah*, 8(4), 4713–4734.
- Ganic, A. J., & SE, S. H. (2023). *Hukum Asuransi Indonesia*. Sinar Grafika.
- Hidayat, B. (2019). Penguatan Pelayaran Rakyat sebagai Bagian dari Konektivitas di Indonesia. *Bappenas Working Papers*, 2(2), 191–207.
- Karunia, L., Dhany, I., & Pambudi, A. I. (2019). Optimalisasi Peran Industri Jasa Maritim Melalui Peningkatan Armada Pelayaran Nasional Dan Pelabuhan Dalam Rangka Mempertahankan Persatuan Dan Kesatuan Bangsa. *Journal of Public Policy and Applied Administration*, 1(2).
- Mandatra, I. A., & Koesrianti, K. (2018). Aspek-Aspek Yuridis Dalam Salvage (Penyelamatan Kecelakaan Kapal). *Lex Journal: Kajian Hukum & Keadilan*, 2(1).
- Mulyono, Y. F., & Purnomo, S. H. (2022). Perlindungan Hukum Terhadap Serikat Pekerja Berdasarkan Undang Undang No 21 Tahun 2000 Dan Undang Undang Ketenagakerjaan. *Bureaucracy Journal: Indonesia Journal Of Law And Social-Political Governance*, 2(3), 847–856.
- Nainggolan, P., & Hasibuan, S. (2021). Analisis Yuridis Pemungutan Asuransi Jasa Raharja Penumpang Kapal Berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang (Studi Kasus Pt Jasa Raharjabatam). *Petita*, 3(2), 297–310.
- Nugroho, A. (2021). *Peranan Spsi Dalam Perselisihan Hubungan Industrial*.
- Pujayanti, A., Roza, R., & IP, S. (2019). *Diplomasi Indonesia dan Pembangunan Konektivitas Maritim*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Rani, M., & Sucipta, P. R. (2019). Perlindungan Asuransi Terhadap Kapal Pompong Sebagai Alat Pengangkutan Niaga Di Kota Tanjungpinang: Perlindungan Asuransi Terhadap Kapal Pompong Sebagai Alat Pengangkutan Niaga di Kota Tanjungpinang. *UIR Law Review*, 3(1), 38–51.
- Sari, T. N., Rasmiaty, M., & Anggraini, D. P. (2023). Asuransi dan Literasi Keuangan. *Penerbit Tahta Media*.
- Simanjuntak, M., Harjono, D. K., & Widiarty, W. S. (2021). Penyelesaian Klaim Asuransi Marine Hull And Machinery Di Pt Asuransi Purna Artanugraha (Studi Kasus Putusan Ma-Ri No. 1815 K/Pdt/2015). *To-Ra*, 7, 157–169.
- Syamsiah, S., & Ahmad, M. (2021). Analisis Keterlambatan Proses Bongkar Muat Batu Bara Pada Kegiatan Transshipment DL TG KAMPEH dl PT BUKIT PRIMA BAHARI. *Jurnal Karya Ilmiah Taruna Andromeda*, 5(1), 25–34.
- Tanda, A. R. P., Chumaida, Z. V., & Widyantoro, A. (2023). Pertanggungjawaban Average Adjuster Terhadap Kerugian Akibat General Average Pada Perusahaan Asuransi. *Perspektif*, 28(1), 12–18.
- Zainul, I. A. (2023). Analisis Pengaruh Kualitas Pelayanan Harga Tiket Dan Fasilitas Terhadap Kepuasan Penumpang Kapal Di Pt. Dharma Lautan Utama. *Skripsi*.