

ANALISIS YURIDIS TENTANG TANGGUNG JAWAB OWNER KAPAL DALAM TERJADINYA KECELAKAAN KAPAL

Tuamy Pinantoan, Wiwik Sri Widiarty, Aartje Tehupeiory

Universitas Kristen Indonesia, Indonesia.

* Email untuk Korespondensi: tuamy.siahaan17@gmail.com

ABSTRAK

Kata kunci:

Tanggung jawab owner kapal, kecelakaan kapal, hukum laut internasional, hukum nasional, analisis yuridis

Keywords:

Ship owner liability, ship accidents, international law of the sea, national law, juridical analysis

Penelitian ini mengkaji implementasi kewajiban pemilik kapal diharuskan memeberikan perlindungan asuransi kapal mereka dengan asuransi penyingkiran kerangka kapal di Indonesia. Fokus penelitian bertujuan guna untuk memahami, mengkaji, dan melakukan penjelasan tentang tanggung jawab pemilik kapal dalam kejadian tubrukan atau kecelakaan kapal di Indonesia. Metode yang digunakan daam penelitian yaitu metode hukum yuridis normatif atau kepustakaan, melibatkan sifat deskriptif-analitis, yang berfokus guna menyajikan penjelasan dan analisis yang detail, terstruktur, dan keseluruhan tentang perlindungan hukum dan tanggung jawab pemilik kapal terhadap kecelakaan kapal. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun ada regulasi yang mengatur kewajiban ini, pematuhan masih rendah disebabkan oleh beberapa faktor seperti kecukupan modal yang minim dan lemahnya pengawasan pemerintah. Pentingnya pemilik kapal memahami asuransi ini sebagai perlindungan aset, bukan hanya sebagai tanggung jawab publik, juga ditekankan. Kesimpulan penelitian ini menunjukkan bahwa meskipun ada regulasi yang jelas tentang kewajiban pemilik kapal untuk mengasuransikan kapal mereka, implementasinya masih menghadapi tantangan.

This research examines the implementation of the shipowner's obligation to be required to provide insurance coverage of their vessels with skeleton removal insurance in Indonesia. The purpose of this study is to determine, analyze, and explain the responsibility of shipowners in the event of a ship collision or accident in Indonesia. The method used in the research is the normative juridical legal method or literature, involving a descriptive-analytical nature, which focuses on presenting a detailed, structured, and overall explanation and analysis of the legal protection and responsibility of shipowners for ship accidents. The results show that despite regulations governing this obligation, compliance is still low due to several factors such as minimal capital adequacy and weak government supervision. The importance of shipowners understanding this insurance as asset protection, not just as a public liability, was also emphasized. The conclusion of this study shows that although there is a clear regulation on the obligation of shipowners to insure their vessels, its implementation still faces challenges.

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

Indonesia dikenal sebagai negara dengan pulau-pulau besar, terdiri dari banyak pulau yang dipisahkan oleh lautan yang sangat luas. Oleh karena itu, sektor kelautan atau pelayaran memainkan peran krusial dalam mendukung berbagai aspek kehidupan, termasuk ekonomi, sosial, pertahanan, pemerintahan, budaya, keamanan, dan lainnya. Pelayaran mencakup berbagai aspek, mulai dari transportasi penumpang dan barang, hidrografi, patroli pantai, hingga aktivitas olahraga serta rekreasi dan pariwisata. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan lebih dari 17.500 pulau, Indonesia memiliki garis pantai terpanjang kedua setelah

Kanada. Hal ini memberikan potensi besar bagi Indonesia, khususnya dalam sektor maritim (Subagiyo et al., 2017).

Indonesia merupakan negara hukum, seperti yang dinyatakan dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 (UUD 1945). Sebagai konsekuensi dari status ini, semua sikap, tindakan, dan perilaku aparat negara serta warga negara harus berdasarkan dan sesuai dengan hukum, karena hukum memegang supremasi dan merupakan perintah tertinggi dalam administrasi negara. Kemudian, hukum berfungsi sebagai alat negara yang menetapkan larangan dan perintah untuk menciptakan kehidupan yang aman dan nyaman bagi masyarakat. Untuk menegakkan hukum tersebut, diperlukan proses pembentukan peraturan perundang-undangan yang dilakukan oleh pembuat undang-undang (Pemerintah dan DPR) (Zaini, 2020).

Indonesia, sebagai negara maritim terbesar ketiga di dunia, juga dikenal sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) yang diakui secara internasional dan diatur dalam konstitusi negara. Pasal 25A UUD 1945 menyatakan bahwa “Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan dengan ciri nusantara, di mana batas-batas dan hak-haknya ditetapkan oleh Undang-Undang.”

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia membutuhkan awak kapal guna mengelola berbagai aspek perhubungan maritim dan pelayaran di wilayahnya. Transportasi maritim adalah salah satu sarana utama dalam menghubungkan pulau-pulau di Indonesia. Dengan mempunyai beribu pulau yang terletak di seluruh penjuru kepulauan, negara ini sangat bergantung pada kapal guna membawa penumpang, barang, serta sumber daya melintasi pulau-pulau. Indonesia sebagai negara yang mempunyai ekonomi yang kuat serta beragam. Transportasi maritim memainkan peran penting dalam perdagangan internasional dan dalam mengangkut komoditas seperti minyak, batu bara, kelapa sawit, dan produk pertanian lainnya ke pasar domestik dan internasional. Pulau-pulau Indonesia menawarkan potensi pariwisata yang besar. Keberadaan kapal pesiar dan perahu wisata adalah salah satu cara untuk mengakses destinasi pariwisata yang indah di Indonesia seperti Bali, Lombok, Raja Ampat, dan banyak lagi. Awak kapal yang terlatih diperlukan untuk menjaga keamanan dan kenyamanan wisatawan.

Transportasi sangat penting di Indonesia karena negara ini terdiri dari banyak pulau dan memiliki banyak perairan, yang menciptakan tantangan dalam menghubungkan berbagai daerah. Kondisi geografis ini membuat transportasi menjadi krusial untuk mobilitas barang dan orang di seluruh negeri. Untuk menjangkau wilayah yang tersebar di darat, perairan, dan udara, berbagai mode transportasi digunakan, seperti kendaraan darat, kapal laut, dan pesawat terbang. Aktivitas pengangkutan tersebut membantu memastikan bahwa semua daerah, baik yang berada di pulau-pulau kecil maupun besar, dapat terhubung dengan baik dan mendukung aktivitas ekonomi serta sosial masyarakat (Amin, 2020).

Transportasi juga berfungsi sebagai alat dalam mengoptimalkan perekonomian dengan memastikan aliran barang dan jasa yang lancar. Selain itu, transportasi membantu memperkuat rasa persatuan dan kesatuan di antara berbagai wilayah di negara ini dengan memudahkan komunikasi dan mobilitas antar daerah (Novitasari et al., 2019). Aspek penting lainnya yang berkaitan dengan kebutuhan alat transportasi yaitu menyediakan transportasi yang nyaman, aman, dan lancar, dalam pengangkutan. Hasilnya transportasi dapat memfasilitasi penyebaran kebutuhan pembangunan ke berbagai daerah, memastikan bahwa pembangunan dapat merata dan hasilnya dapat dinikmati secara adil. Hal ini berpengaruh pada berbagai sektor dapat berkembang dan mendapatkan akses yang diperlukan di seluruh penjuru negara (Oktavianti & Lituhayu, 2017).

Terdapat bertambahnya ketergantungan masyarakat terhadap berbagai jenis fasilitas transportasi, berdampak kepada peningkatan permintaan di bidang pengangkutan. Hal tersebut mendorong kemajuan dalam inovasi, fasilitas dan infrastruktur transportasi, serta pengetahuan ilmiah dan peraturan yang berkaitan dengan pengangkutan. Namun, tidak dapat dihindari bahwa hal ini juga akan menimbulkan berbagai masalah yang terkait dengan pengangkutan.

Setiap pengoperasian kapal baik sebagai sarana transportasi maupun sarana penunjang bisnis lainnya merupakan tulang punggung perekonomian Indonesia. Posisi atau letak geografis Indonesia sebagai negara kepulauan yang sangat membutuhkan mobilitas perpindahan penumpang dan/atau barang secara cepat dan memiliki daya angkut yang besar tentunya memiliki tingkat risiko yang sangat tinggi. Risiko dapat berasal dari faktor internal dan eksternal berupa kapal, muatan maupun lingkungan maritim, karena pada dasarnya, risiko mencerminkan situasi yang belum pasti, keadaan yang tidak menentu ini dapat menimbulkan rasa tidak aman dan potensi kerugian bagi pemilik kapal (Karim et al., 2023).

Risiko kerugian finansial yang dihadapi pemilik kapal dalam mengoperasikan kapalnya perlu diantisipasi melalui perlindungan asuransi. Asuransi berfungsi untuk mengalihkan risiko dari pemilik kapal (tertanggung) yang menghadapi berbagai ancaman dan bahaya laut selama aktivitas angkutan dan pelayaran. Perlindungan ini penting agar risiko seperti kecelakaan kapal, tenggelam, kandas, kebakaran, atau tubrukan yang terjadi di laut, sungai, atau danau dapat dialihkan kepada perusahaan asuransi. Terhadap kapal yang mengalami kecelakaan tenggelam tentu memiliki dampak luas terhadap kapal dan muatannya. Risiko yang

mungkin timbul terhadap kapal adalah kehilangan kapal dan beban kewajiban pengangkatan kerangka kapal oleh pemilik kapal. Menurut Pasal 203 Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menjelaskan sebagai berikut :

1. "Pemilik kapal diwajibkan untuk menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan pelayaran dalam waktu paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari kalender setelah kapal tenggelam."
2. "Pemerintah berhak untuk mengangkat, menyingkirkan, atau menghancurkan seluruh atau sebagian kerangka kapal dan/atau muatannya dengan biaya pemilik jika pemilik tidak memenuhi kewajiban sebagaimana diatur dalam ayat (1) dalam waktu yang ditetapkan pemerintah."
3. "Jika pemilik kapal gagal memenuhi kewajiban dalam waktu yang ditetapkan pemerintah menurut ayat (1), sehingga menyebabkan kecelakaan kapal, pemilik wajib membayar ganti rugi kepada pihak yang mengalami kerugian akibat kecelakaan tersebut."

Fakta menunjukkan bahwa saat ini masih banyak kerangka kapal yang belum dilakukan penyingkiran dan tentunya sangat membahayakan keselamatan pelayaran (potensi ditabrak oleh kapal lain) serta bahaya pencemaran yang diakibatkan dari bahan bakar kapal yang keluar dari tanki kapal. Hal ini tercermin dalam tabel data tersebut dibawah ini:

Penelitian sebelumnya oleh Asmarinanda pada tahun 2020, memiliki perbedaan dari penelitian yang sedang dilakukan, yaitu penelitian ini hanya berfokus pada saat kapal mengalami kebocoran. Peneliti saat ini melakukan penelitian lebih fokus terhadap tanggung jawab yuridis pemilik (*owner*) kapal atas kecelakaan kapal yang tidak mengasuransikan penyingkiran kerangka kapal (*wreck removal insurance*) pada saat kapalnya mengalami musibah tenggelam dan kondisi keuangan perusahaan pemilik kapal tersebut sudah tidak ada biaya untuk penyingkiran kerangka kapalnya.

Penelitian bertujuan untuk mengidentifikasi, mengkaji, dan memberikan penjelasan mengenai tanggung jawab pemilik kapal dalam kejadian tubrukan atau kecelakaan kapal di Indonesia, serta untuk mengevaluasi upaya pemerintah dalam mendorong pemilik kapal agar memenuhi kewajiban asuransi kerangka kapal. Hasil temuan diharapkan dapat memberikan sumbangan positif secara teori ataupun praktik. Secara teoritis, hasil studi bisa memperkaya pengembangan konsep dan teori pada sektor pengetahuan hukum pelayaran. Kemudian dalam praktiknya, hasil studi dapat memberikan rekomendasi bermanfaat bagi awak kapal, perusahaan pelayaran, serta lembaga legislatif dalam menyusun atau memperbaiki peraturan perundang-undangan terkait perlindungan hukum dan tanggung jawab pemilik kapal terkait kecelakaan kapal.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode hukum yuridis normatif atau kepustakaan, dengan pendekatan deskriptif-analitis, yang bertujuan untuk memberikan penjelasan dan analisis yang mendetail, terstruktur, dan komprehensif tentang perlindungan hukum dan tanggung jawab pemilik kapal terhadap kecelakaan kapal. Sumber data yang digunakan seperti data sekunder yang mencakup undang-undang, buku, jurnal, dan artikel yang relevan. Bahan hukum yang digunakan meliputi sumber hukum primer, seperti beberapa undang-undang terkait kecelakaan kapal dan asuransi, bahan hukum sekunder yang membantu menerangkan bahan hukum primer, serta bahan hukum tertier seperti kamus dan ensiklopedia. Penelitian ini menggunakan dua pendekatan, yaitu pendekatan hukum dan pendekatan konseptual untuk memahami konsistensi dan konsep hukum yang relevan. Data dikumpulkan dengan kajian literatur dan dianalisis dengan metode kualitatif untuk menghubungkan data yang diperoleh dengan permasalahan penelitian secara menyeluruh.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Upaya Pemerintah Untuk Mendorong *Owner* Kapal Mengasuransikan Kapalnya

Pemerintahan telah memahami bahwa ketika kapal menghadapi kecelakaan dan karam, perlu ada tindakan lanjutan untuk segera mengangkat kapal tersebut agar tidak menghalangi dan memastikan ketertiban jalannya operasi kapal lain, baik saat berlayar ataupun saat sudah berlabuh. Proses ini memerlukan biaya yang signifikan, yang dapat menjadi tanggungan berat untuk owner kapal. Oleh karena itu, pemerintah mewajibkan asuransi diterapkan untuk mengatasi hal tersebut.

Pemerintah mengajak pemilik kapal untuk memastikan bahwa kapal mereka memiliki asuransi yang mencakup klausul khusus. Klausul ini termasuk perlindungan untuk penghapusan kerangka kapal dan kompensasi yang menggantikan kerugian finansial yang mungkin timbul jika kapal tersebut mengalami tenggelam. "Dengan kewajiban asuransi ini, proses pengangkatan kerangka kapal beserta muatannya yang tenggelam dapat dilakukan tanpa mempengaruhi kegiatan bisnis pemilik kapal."

Pemilik kapal diwajibkan untuk memiliki asuransi yang mencakup penyingkiran kerangka kapal setelah adanya pembentukan konsorsium khusus yang menyediakan asuransi untuk penghapusan kerangka kapal (wreck removal insurance). Jika kewajiban ini tidak dipatuhi, ada konsekuensi yang mungkin timbul, seperti sanksi atau denda. Pemerintah berupaya aktif untuk memastikan pemilik kapal mematuhi kewajiban ini dengan mendorong mereka untuk membeli asuransi penyingkiran kerangka kapal.

Untuk memastikan keselamatan dan keamanan di laut Indonesia, sejak 1 Maret 2015, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan menerbitkan peraturan yang “mewajibkan pemilik kapal motor berukuran GT 35 atau lebih untuk memiliki asuransi yang mencakup penyingkiran kerangka kapal dan/atau perlindungan terhadap kerugian finansial.”

Ketentuan tersebut diberlakukan berdasarkan Surat Edaran. Dalam surat edaran tersebut, dijelaskan bahwa “jika pemilik kapal tidak mematuhi ketentuan ini, mereka akan dikenakan sanksi administratif, seperti peringatan, pembekuan izin, atau pencabutan izin. Namun, kewajiban untuk mengasuransikan kapal tersebut tidak berlaku untuk kapal perang, kapal negara yang digunakan untuk tugas pemerintahan, kapal layar, kapal layar motor, atau kapal motor dengan tonase kotor kurang dari GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonnage).”

Kewajiban untuk mengasuransikan penyingkiran kapal telah diatur dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 pasal 203. Ketentuan ini juga diatur dalam PP Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian, serta dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air. Untuk menerapkan peraturan tersebut, Direktur Jenderal Perhubungan Laut telah mengeluarkan peraturan Nomor HK.103/2/20/DJPL-14 yang mengatur tata cara pengenaan sanksi jika layanan operasional kapal tidak diberikan.

Sedangkan Pasal 2 dari Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut tersebut mengatur sanksi bagi pemilik kapal yang tidak memenuhi kewajiban yang ditetapkan dalam Pasal 1 ayat (1). Sanksi tersebut berupa penghentian layanan operasional kapal, yang mencakup pemanduan, sandar, serta bongkar dan/atau muat. Seperti halnya menurut Pasal 203 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pemerintah mewajibkan pemilik kapal untuk mengangkat kerangka kapal dan/atau muatannya dalam waktu maksimum 180 hari setelah kapal tenggelam. Untuk memastikan pemilik kapal memenuhi tanggung jawab ini, mereka diwajibkan untuk mengasuransikan kapal mereka.

Berbagai masalah menyebabkan ketidakpatuhan terhadap kewajiban asuransi kapal. Faktor-faktor tersebut meliputi keterbatasan dana dari pemilik kapal, kurangnya pengawasan dan penegakan hukum dari pihak pemerintah dalam hal regulasi dan pelaksanaannya, serta belum diterapkannya sistem online untuk menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di seluruh pelabuhan Indonesia. Akibatnya, kapal-kapal yang tidak dilengkapi dengan asuransi penyingkiran kerangka kapal masih dapat menerima layanan. Selain itu, banyak pemilik kapal baru mengasuransikan kapal mereka hanya jika diminta oleh pihak pencarter atau pemilik muatan, karena cenderung memandang asuransi penyingkiran kerangka kapal sebagai kewajiban administratif, bukan sebagai bentuk perlindungan finansial penting untuk kapal mereka.

Upaya Pemerintah Untuk mendorong pemilik kapal agar melaksanakan kewajiban untuk mengasuransikan penyingkiran kerangka kapalnya

Kementerian Perhubungan menekankan pentingnya pematuhan terhadap regulasi terkait salvaging dan pekerjaan bawah air yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 71 Tahun 2013, yang telah diperbarui beberapa kali, termasuk dengan versi terbaru yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 38 Tahun 2018. Regulasi ini menetapkan tanggung jawab yang harus dipenuhi oleh pemilik kapal dalam kasus kapal yang mengalami kecelakaan atau insiden.

Proses penyelamatan dibutuhkan untuk menyediakan bantuan kepada kapal serta barang yang terlibat dalam kecelakaan atau berada dalam risiko di wilayah air. Seperti termasuk mengangkat dan menghapus kerangka kapal serta barang-barangnya serta menghilangkan hambatan bawah air dan objek lainnya. Kewajiban utama untuk kegiatan ini berada pada pemilik kapal. Direktur Jenderal Perhubungan Laut menegaskan bahwa dengan adanya Peraturan Menteri Perhubungan No. 38 Tahun 2018, ketentuan tentang kegiatan salvage telah diatur dengan jelas. Pemilik kapal juga memiliki opsi untuk memilih perusahaan penyelamatan yang merupakan spesialis dalam penanganan situasi darurat di laut, termasuk menghilangkan objek-objek yang dapat mengganggu jalannya kapal lain atau membahayakan perairan.

Urgensi memiliki asuransi untuk kerangka kapal membutuhkan saran terkait cara penerapannya. Saran pertama, pemilik kapal diharuskan untuk memastikan bahwa memiliki dokumen kepemilikan yang sah. Kapal yang beroperasi di perairan Indonesia harus memiliki asuransi penyingkiran kerangka kapal dan perlindungan terhadap kerugian sesuai dengan ketentuan dari Konvensi Internasional Nairobi. Konvensi ini menetapkan kewajiban bagi pemilik kapal untuk menangani kerangka kapal yang dianggap berbahaya dan menyediakan sertifikat asuransi atau bentuk jaminan keuangan dari negara. Pemilik kapal perikanan, khususnya yang

menggunakan kapal kayu, dapat mendaftar untuk asuransi berdasarkan ketentuan Biro Klasifikasi Indonesia, dengan memenuhi persyaratan yang meliputi penyediaan gambar-gambar desain kapal seperti general arrangement, lines plan, midship section, dan construction profile (Rizkia & Fardiansyah, 2023). Saran berikutnya bahwa pemilik kapal untuk menyediakan dana yang cukup untuk membayar premi asuransi secara teratur agar polis asuransi tetap aktif. Hal ini berlaku baik untuk individu maupun perusahaan yang ingin mendapatkan perlindungan asuransi. Pembayaran premi yang sesuai dengan ketentuan dan jumlah pertanggungungan yang telah ditetapkan adalah penting untuk memastikan bahwa pembayaran dilakukan tepat waktu. Jika pembayaran premi tidak dilakukan tepat waktu, asuransi tidak akan dapat memberikan perlindungan finansial terhadap kerusakan, kerugian, atau kehilangan yang mungkin terjadi (Ronaldo, 2018).

Kewajiban Untuk Mengasuransikan Kapalnya Dengan Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal

Pengaturan mengenai kewajiban pemilik atau operator kapal untuk menyediakan perlindungan asuransi bagi pihak ketiga dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut diatur dalam Pasal 41 ayat (3), Pasal 54, Pasal 203 ayat (5), dan Pasal 231 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal-pasal ini mengatur berbagai jenis tanggung jawab dari perusahaan pelayaran, yang meliputi kewajiban untuk menjamin risiko dan elemen lain yang mungkin timbul akibat pengoperasian kapal. Kewajiban asuransi ini terkait dengan tanggung jawab pengangkut untuk memberikan perlindungan kepada pihak-pihak yang termasuk dalam tanggung jawabnya. Kewajiban asuransi penyingkiran kapal diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, khususnya pada Pasal 203. Ketentuan ini juga tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air. Untuk mendukung pelaksanaan peraturan tersebut, Direktur Jenderal Perhubungan Laut telah menerbitkan peraturan dengan nomor HK.103/2/20/DJPL-14 yang mengatur tata cara penerapan sanksi berupa penghentian pelayanan operasional kapal. Peraturan Direktur Jenderal Nomor HK.103/2/20/DJPL-14 tanggal 3 Desember 2014 mengatur sebagai berikut dalam Pasal 1:

1. "Pemilik kapal yang memiliki kapal dengan ukuran 35 GT atau lebih wajib mengasuransikan kapal tersebut dengan asuransi yang mencakup kewajiban penyingkiran kerangka kapal dan/atau perlindungan dan ganti rugi."
2. "Pemilik kapal dan/atau nakhoda wajib melaporkan jika kapal mereka kandas atau tenggelam."
3. "Pemilik kapal wajib mengangkat kapal yang kandas atau tenggelam sesuai dengan batas waktu yang telah ditetapkan."

Sedangkan Pasal 2 dari Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut tersebut mengatur sanksi bagi pemilik kapal yang tidak memenuhi kewajiban yang ditetapkan dalam Pasal 1 ayat (1). Sanksi tersebut berupa penghentian layanan operasional kapal, yang mencakup pemanduan, sandar, serta bongkar dan/atau muat. Menurut Pasal 203 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pemerintah menetapkan bahwa pemilik kapal harus mengangkat kerangka kapal dan/atau muatannya dalam waktu paling lama 180 hari setelah kapal tenggelam. Kewajiban ini dirancang untuk memastikan bahwa pemilik kapal bertanggung jawab atas proses penyingkiran tersebut melalui asuransi kapal mereka.

Pemerintah memahami bahwa ketika kapal tenggelam, tindakan segera diperlukan untuk mengangkat kerangka kapal demi mencegah masalah dan memastikan kapal lain berjalan lancar dalam hal berjalan dengan selamat dan aman saat berlayar maupun sudah berlabuh. Karena proses ini memerlukan biaya yang cukup besar, asuransi diwajibkan untuk membantu menanggung beban biaya tersebut.

1. Asuransi kerangka kapal

Asuransi atau yang sering disebut pertanggungungan, melibatkan pihak-pihak dengan pihak asuransi dan pihak yang diasuransikan. Pihak asuransi adalah organisasi yang bertanggung jawab untuk memberikan kompensasi kepada pihak tertanggung apabila merugi akibat kejadian yang tidak dapat diprediksi atau belum terjadi. Di sisi lain, pihak tertanggung mempunyai tanggung jawab untuk membayar premi kepada pihak asuransi sebagai imbalan atas perlindungan tersebut. Premi asuransi merupakan biaya yang dibayar secara reguler oleh pihak yang diasuransikan kepada perusahaan asuransi. Pembayaran ini dilakukan dalam interval yang telah ditetapkan, seperti bulanan atau tahunan, selama polis asuransi masih aktif. Besar premi yang harus dibayar ditentukan berdasarkan jumlah perlindungan atau tanggungan yang disepakati dalam polis asuransi. Menurut Nugroho (2011), polis asuransi adalah dokumen yang menjadi dasar perikatan antara pihak yang diasuransikan dan perusahaan asuransi, serta berfungsi sebagai tanda tertulis mengenai kesepakatan terkait kompensasi kerugian. Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 246, "polis asuransi harus mencantumkan beberapa hal penting, antara lain seperti masa berlaku asuransi, pihak yang bertanggung jawab atas pembayaran asuransi, deskripsi rinci tentang barang yang diasuransikan, jumlah uang yang akan dibayarkan sebagai kompensasi atas kerugian, risiko-risiko yang

ditanggung oleh polis, waktu mulai berlakunya asuransi, dan jumlah premi yang dibayar untuk mendapatkan pertanggungan.”

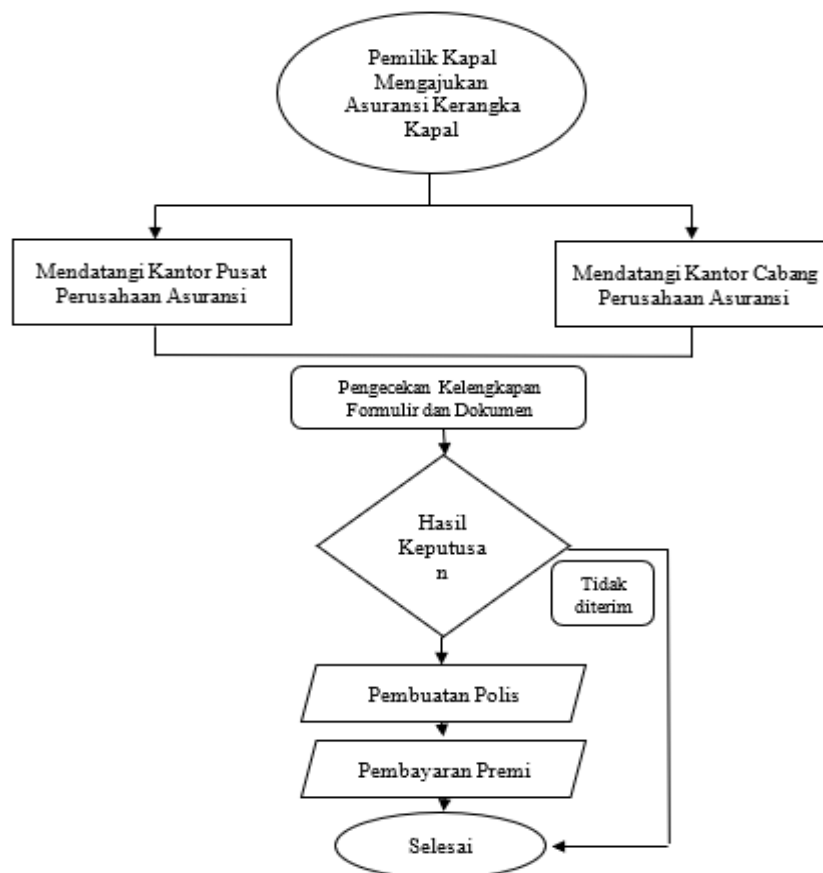
Asuransi kerangka kapal merupakan kontrak antara pemilik kapal, yang berperan sebagai pihak yang diasuransikan, dan perusahaan asuransi, yang berfungsi sebagai pihak yang memberikan pertanggungan. Dalam perjanjian ini, pemilik kapal membayar premi kepada perusahaan asuransi untuk mendapatkan perlindungan. Pihak asuransi berkewajiban guna memberi kompensasi untuk pihak yang telah melakukan asuransi jika kapal mengalami kecelakaan, kerusakan, atau kerugian akibat kejadian yang tidak diperkirakan. Asuransi kerangka kapal memiliki beberapa peran penting, yaitu memberikan perlindungan hukum terhadap hak kepemilikan kerangka kapal dengan mencatatnya dalam buku kapal, mempermudah penggunaan kapal kayu sebagai agunan untuk mendapatkan pinjaman atau bentuk pembiayaan lainnya, dan menawarkan jaminan kompensasi jika terjadi kecelakaan atau kerusakan semua pada kerangka kapal.

2. Prosedur pengajuan asuransi

Proses mengajukan asuransi kerangka kapal melibatkan beberapa langkah yang harus diikuti oleh pemilik kapal. Menurut Mardiyah (2013), proses adalah rangkaian langkah dalam menjelaskan apa yang harus dilakukan, oleh siapa, kapan, dan bagaimana, dengan tujuan mencapai hasil yang diinginkan. Proses dimulai dengan pemilik kapal mengirimkan dokumen ke kantor pusat atau cabang perusahaan asuransi. Perusahaan asuransi kemudian memeriksa formulir dan dokumen yang diterima. Setelah pemeriksaan selesai, pemilik kapal akan mendapatkan konfirmasi bahwa dokumen telah diterima. Selanjutnya, kedua pihak menyusun polis asuransi berdasarkan kesepakatan. Setelah polis disetujui, pemilik kapal membayar premi sesuai jumlah dan jadwal yang telah ditetapkan. Terakhir, perusahaan asuransi menerima pembayaran premi dari pemilik kapal.

3. Aturan asuransi kerangka kapal

Kewajiban untuk mengasuransikan kapal, baik untuk penyingkiran kerangka kapal maupun perlindungan ganti rugi, diatur oleh peraturan perundang-undangan yang terdaftar dalam Tabel 1. Sedangkan aturan hukum yang berlaku untuk asuransi kapal dapat ditemukan dalam Tabel 2.



Gambar 1. Diagram alir prosedur pengajuan asuransi kerangka kapal

Tabel 1. Dasar hukum asuransi kerangka kapal

Dasar Hukum	Keterangan
Bunyi “UU No.17/2008 (Pasal 203)”	“Pemilik kapal wajib menyingkirkan kerangka kapal yang mengalami kecelakaan di laut. Untuk menjamin kewajiban tersebut maka, pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya.”
Bunyi “PP No. 5/2010 (Pasal 119)”	“Kewajiban asuransi kapal, dikecualikan bagi kapal perang, kapal negara yang digunakan untuk tugas pemerintahan, kapal layar, dan kapal motor dengan ukuran kurang dari 35 GT (<i>gross tonnage</i>).”
Bunyi “PermenHub No. 71/2013 (Pasal 18)”	“Kewajiban asuransi kapal dibuktikan dengan polis atau perjanjian asuransi”

Asuransi kerangka kapal mencakup seluruh tipe kapal beroperasi di perairan Indonesia, termasuk kapal-kapal perikanan. Jika pemilik kapal tidak mematuhi kewajiban mengenai asuransi kerangka kapal, mereka dapat menghadapi sanksi. Sanksi tersebut bisa berupa sanksi perdata atau pidana.

a. Hukum Perdata

Hukum perdata digunakan untuk mengatasi masalah yang timbul ketika kapal mengalami kecelakaan di laut, menyebabkan pencemaran air, atau merusak ekosistem yang berdampak negatif pada jalur pelayaran dan berdampak kerugian untuk pihak lain. Dalam kasus di mana pemilik kapal melanggar peraturan, mereka akan dikenakan denda dan hukuman penjara sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Hukum perdata berfungsi untuk melindungi pihak-pihak yang terlibat dalam berbagai aktivitas dari risiko dan kerugian yang mungkin timbul akibat tindakan orang lain. Hukum perdata mengatur individu dan organisasi dapat menjalankan kegiatan dengan lebih tenang karena adanya jaminan bahwa ada mekanisme hukum untuk menangani sengketa dan memberi ganti rugi jika terjadi kerugian.

b. Hukum Pidana

Hukum pidana diterapkan untuk menangani kasus di mana pemilik kapal gagal memenuhi kewajiban hukum terkait asuransi kapal, seperti asuransi untuk penyingkiran kerangka kapal dan perlindungan ganti rugi. Hukum pidana berfungsi untuk menentukan tindakan mana yang dilarang dan jenis sanksi yang akan dikenakan kepada pelanggar. Suatu perbuatan dianggap sebagai tindak pidana dan dapat menimbulkan tanggung jawab hukum jika perbuatan tersebut telah diatur secara jelas dalam undang-undang yang ada. Artinya hukum pidana memberikan dasar hukum untuk menentukan tindakan mana yang merupakan pelanggaran hukum dan bagaimana pelanggaran tersebut akan dihukum (Utomo & Laut, 2017).

Tabel 2. Butir hukum asuransi kerangka kapal

Dasar Hukum	Keterangan
“UU No.17/2008 (Pasal 203)”	1. “Pemilik kapal wajib menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran paling lama 180 hari kalender sejak kapal tenggelam.”
	2. “Pemerintah wajib mengangkat, menyingkirkan/ menghancurkan seluruh/atau sebagian dari kerangka kapal dan/atau muatannya atas biaya pemilik apabila dalam batas waktu yang ditetapkan pemerintah, pemilik tidak melaksanakan tanggung jawab dan kewajibannya sebagaimana dimaksud pada ayat (1).”
	3. “Pemilik kapal yang lalai melaksanakan kewajiban dalam batas waktu yang ditetapkan pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan pelayaran, wajib membayar ganti kerugian kepada pihak yang mengalami kecelakaan.”
	4. “Pemerintah wajib mengangkat dan menguasai kerangka kapal dan/ atau muatannya yang tidak diketahui pemiliknya dalam batas waktu yang telah ditentukan.”
	5. “Untuk menjamin kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya.”
	6. “Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan pengangkatan kerangka kapal dan/atau muatannya diatur dengan Peraturan Menteri.”
“PP No. 5/2010 (Pasal 119)”	1. “Pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya.”
	2. “Asuransi kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) termasuk asuransi atas kewajiban mengangkat kerangka kapal.”

	3.	“Kewajiban mengasuransikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikecualikan bagi: (a) kapal perang; (b) kapal negara yang digunakan untuk melakukan tugas pemerintahan; (c) kapal layar dan kapal layar motor; atau (d) kapal motor dengan tonase kotor kurang dari GT 35 GT.”
“PermenHub No. 71/2013 (Pasal 18)”	1.	“Pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya dengan asuransi atas kewajiban menyingkirkan kerangka kapal (wreck removal insurance) dan/ atau asuransi perlindungan dan ganti rugi (protection and indemnity).”
	2.	“Asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh perusahaan asuransi atau lembaga keuangan penjamin yang diakui oleh Pemerintah.”
	3.	“Kewajiban mengasuransikan penyingkiran kerangka kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan pemilikan polis asuransi atau sertifikat dana jaminan penyingkiran kerangka kapal.”
	4.	“Polis asuransi atau sertifikat dana jaminan penyingkiran kerangka kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (3) wajib dilampirkan sebagai persyaratan kelaikan kapal dan pengoperasian kapal di pelabuhan.”
	5.	“Kewajiban mengasuransikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikecualikan bagi: a. kapal perang; b. kapal negara yang digunakan untuk melakukan tugas pemerintahan; dan c. kapal motor dengan tonase kotor kurang dari GT 35 GT.”

4. Persyaratan asuransi kerangka kapal

Pemilik kapal diwajibkan untuk memiliki sejumlah dokumen sebagai bukti kepemilikan yang diperlukan untuk mendirikan usaha di bidang perikanan dan untuk mendapatkan asuransi kerangka kapal. Dokumen-dokumen tersebut biasanya mencakup akta utama, dokumen ukuran kapal, dan pas besar dokumen resmi tentang kapal. PT. Perikanan Indonesia memiliki lima kapal, di mana tiga di antaranya sudah mendapatkan asuransi, sedangkan dua kapal lainnya belum diasuransikan karena tidak memenuhi syarat yang diperlukan untuk mendapatkan asuransi tersebut.

Grosse akta kapal perikanan adalah dokumen pendaftaran yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut, yang mencakup detail tentang kepemilikan dan hak atas kapal. Dokumen ini berlaku selama tidak ada perubahan, dan untuk mendapatkannya, pemilik kapal harus memenuhi beberapa syarat seperti mengajukan permohonan, menyediakan surat ukur, bukti kepemilikan, dan identitas pemilik. Surat ukur, sesuai dengan PermenHub No. 8/2013, mencatat ukuran dan tonase kapal dan diterbitkan untuk kapal yang memiliki tonase minimal 7GT. Surat ukur tetap sah selama kapal tidak mengalami perubahan besar, hancur, tenggelam, atau hilang. Pas Besar adalah dokumen resmi yang mengonfirmasi kepemilikan kapal, digunakan untuk tujuan asuransi dan jaminan kredit, dan diterbitkan oleh syahbandar setelah memverifikasi persyaratan. Untuk mendapatkan asuransi kerangka kapal, pemilik kapal harus menyertakan grosse akta, surat ukur, dan pas besar. Asuransi kerangka kapal telah diwajibkan sejak 2015, dengan ketentuan bahwa pemilik kapal harus mengangkat kerangka kapal dalam waktu 180 hari setelah tenggelam, kecuali untuk kapal perang, kapal negara, kapal layar, dan kapal motor kecil. PT. Perikanan Indonesia mulai mengasuransikan kapalnya pada 2019 setelah menyiapkan dana untuk premi.

Pelaksanaan kewajiban pemilik kapal untuk mengasuransikan kapalnya dengan asuransi penyingkiran kerangka kapal semakin dipermudah setelah dibentuknya Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal (*Wreck Removal Insurance*)

Untuk memenuhi kewajiban pemilik kapal dalam mengasuransikan kapal terhadap penyingkiran kerangka kapal, telah dibentuk sebuah Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal. Konsorsium ini adalah kelompok beberapa perusahaan asuransi kerugian yang bekerja sama berdasarkan perjanjian antara PT Tugu Pratama Indonesia dan perusahaan-perusahaan asuransi lainnya yang menjadi anggota konsorsium. Perjanjian kerja sama ini tercatat dalam dua dokumen seperti “Perjanjian Kerja Sama Nomor 022/PK/CGS TPI/III/2015 tanggal 17 Maret 2015 mengenai Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal”, dan “Perjanjian Kerja Sama Nomor 083/PK/CGS-TPI/VI/2015 tanggal 1 Maret 2016 mengenai Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal serta Tanggung Jawab Polusi.” Konsorsium ini bukanlah entitas hukum tersendiri, tetapi merupakan perjanjian kerja sama antara beberapa perusahaan asuransi untuk membagi tanggung jawab risiko

Dalam dunia bisnis, perjanjian kerja sama merupakan langkah strategis yang penting untuk memulai atau memperluas usaha. Salah satu bentuk perjanjian ini adalah konsorsium, yang meskipun mirip dengan persekutuan perdata, tetap dapat berlanjut meskipun salah satu anggotanya mengundurkan diri atau meninggal. Dalam industri asuransi, pertumbuhan yang pesat telah mendorong perusahaan untuk menciptakan produk yang lebih kompleks, termasuk produk asuransi yang melibatkan kerja sama antara dua atau lebih perusahaan. Kerja sama ini diatur oleh Otoritas Jasa Keuangan (OJK) dan harus dituangkan dalam perjanjian tertulis yang mencakup struktur keanggotaan, pembagian risiko, dan prosedur operasional. Contoh dari produk asuransi yang melibatkan kerja sama ini adalah konsorsium asuransi Tenaga Kerja Indonesia (TKI). Konsorsium ini bertujuan mendukung program pemerintah untuk memastikan keselamatan dan keamanan pelayaran dengan mengasuransikan kewajiban pemilik kapal dalam menyingkirkan kerangka kapal yang tenggelam. Konsorsium juga membantu meningkatkan kapasitas asuransi dalam negeri dan memudahkan pengawasan oleh OJK. Dalam konsorsium, risiko dibagi berdasarkan persentase kontribusi masing-masing anggota, yang juga menentukan pemimpin konsorsium. Keuntungan dan klaim dibagi sesuai dengan kuota share yang disepakati, memperkuat posisi tawar menghadapi reasuradur dan memperluas pasar asuransi. Bagian tanggung jawab dan jumlah premi untuk asuransi penyingkiran kerangka kapal, termasuk tanggung jawab polusi, yang ditanggung oleh masing-masing perusahaan asuransi dalam konsorsium, telah disetujui oleh semua pihak dan tercatat dalam perjanjian.

Guna menjadi anggota konsorsium, perusahaan asuransi harus menyetor beberapa jumlah modal yang akan digabungkan dengan modal dari anggota konsorsium lainnya dalam menjalankan operasional bisnis asuransi secara kolektif. Dalam konsorsium asuransi penyingkiran kerangka kapal, anggota adalah perusahaan asuransi yang memiliki minat dalam mengelola risiko wreck removal. Tidak ada penunjukan anggota oleh Pemerintah atau pihak Leader; semua perusahaan asuransi yang tertarik dapat bergabung dengan memberikan modal. Keuntungan bergabung dalam konsorsium ini adalah pengendalian kerugian sesuai kontribusi masing-masing anggota, sehingga kerugian yang semula bisa mencapai 100% dapat dikurangi menjadi 10-20%. Selain itu, anggota juga mendapatkan keuntungan finansial sebanding dengan kontribusi mereka jika bisnis tersebut menguntungkan. Pengurusan dalam konsorsium melibatkan Leader yang memiliki share terbesar dan bertanggung jawab atas kontrak dan koordinasi risiko, serta seluruh anggota yang memiliki kewajiban proporsional dalam penyelenggaraan usaha asuransi penyingkiran kerangka kapal. Anggota konsorsium juga bertanggung jawab atas pengangkatan kerangka kapal dan tanggung jawab polusi. Jika terjadi perselisihan antara Penanggung dan Tertanggung, penyelesaiannya bisa melalui musyawarah, Lembaga Alternatif Penyelesaian Sengketa, atau pengadilan. Mengingat konsorsium bukan badan hukum, gugatan harus ditujukan kepada seluruh anggota konsorsium atau entitas hukum yang terbentuk jika konsorsium membuat perusahaan berbadan hukum.

Konsekuensi Tidak Dilaksanakannya Kewajiban Pengasuransian Kerangka Kapal

Asuransi adalah sebuah perjanjian yang dijelaskan dalam Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), yang menyatakan bahwa “asuransi adalah perjanjian untuk mengalihkan risiko antara dua pihak, yaitu penanggung dan tertanggung.” Abdulkadir Muhammad menambahkan bahwa dalam perjanjian asuransi, harus terdapat beberapa syarat agar perjanjian tersebut sah, yaitu adanya kesepakatan antara kedua belah pihak, kewenangan pihak-pihak yang terlibat, objek yang jelas dan tertentu, kausa yang legal, serta pemberitahuan yang memadai.

Perjanjian asuransi dimulai ketika penanggung menyetujui untuk mengalihkan risiko dari tertanggung dan tertanggung setuju untuk membayar premi. Dengan adanya kesepakatan ini, perjanjian asuransi terbentuk, dan segera setelah perjanjian tersebut lahir, hak dan kewajiban dari masing-masing pihak mulai berlaku. Tanggung jawab adalah manifestasi dari pelaksanaan hak dan kewajiban yang dimiliki oleh penanggung dan tertanggung. Premi asuransi adalah sejumlah uang yang harus dibayarkan oleh tertanggung kepada penanggung dalam jangka waktu tertentu, biasanya bulanan atau tahunan, selama masa berlaku asuransi. Besaran premi ditentukan berdasarkan jumlah perlindungan yang disepakati antara tertanggung dan penanggung, yang tercantum dalam polis asuransi (Riset, 2016). Polis asuransi adalah dokumen yang menjadi dasar perjanjian antara tertanggung dan penanggung dalam asuransi. Polis ini berfungsi sebagai bukti resmi mengenai kesepakatan yang dibuat terkait penggantian kerugian dan merupakan bentuk akta dari perjanjian tersebut. Menurut Pasal 246 KUHD “menetapkan bahwa polis asuransi harus mencantumkan sejumlah informasi penting, termasuk periode waktu di mana asuransi berlaku, pihak yang akan menanggung risiko dalam polis tersebut, serta deskripsi detail tentang barang atau objek yang diasuransikan. Polis juga harus menyebutkan jumlah uang yang akan dibayar jika terjadi kerugian, risiko yang ditanggung oleh asuransi, kapan asuransi mulai berlaku, dan jumlah premi yang dibayarkan. Informasi ini memastikan bahwa semua aspek dari perlindungan asuransi tercakup dengan jelas dan membantu pihak-pihak yang terlibat memahami syarat dan ketentuan polis” (Fazri & Kurniawan, 2021).

Asuransi kerangka kapal merupakan kontrak antara pemilik kapal, yang berperan sebagai pihak yang diasuransikan, dan perusahaan asuransi, yang berfungsi sebagai pihak yang memberikan pertanggungan. Dalam perjanjian ini, pemilik kapal membayar premi kepada perusahaan asuransi untuk mendapatkan perlindungan. Pihak asuransi berkewajiban guna memberi kompensasi untuk pihak yang telah melakukan asuransi jika kapal mengalami kecelakaan, kerusakan, atau kerugian akibat kejadian yang tidak diperkirakan. Asuransi kerangka kapal memiliki beberapa peran penting, yaitu memberikan perlindungan hukum terhadap hak kepemilikan kerangka kapal dengan mencatatnya dalam buku kapal, mempermudah penggunaan kapal kayu sebagai agunan untuk mendapatkan pinjaman atau bentuk pembiayaan lainnya, dan menawarkan jaminan kompensasi jika terjadi kecelakaan atau kerusakan semua pada kerangka kapal.

Langkah mengajukan asuransi kerangka kapal perikanan adalah langkah-langkah yang perlu diperhatikan oleh pemilik kapal dalam proses pengajuan asuransi. Prosedur ini mencakup urutan yang jelas dari tahap-tahap yang menjelaskan apa yang harus dilakukan, siapa yang bertanggung jawab, kapan tugas tersebut harus diselesaikan, dan bagaimana cara melaksanakannya, dengan tujuan untuk mencapai hasil yang diinginkan (Aprilia et al., 2019).

Langkah permohonan asuransi penyingkiran kerangka kapal perikanan dilakukan melalui beberapa tahapan sebagai berikut. Pertama, pemilik kapal mengajukan permohonan asuransi dengan menyerahkan dokumen ke kantor pusat atau cabang terdekat perusahaan asuransi. Perusahaan asuransi kemudian akan menerima dan menilai formulir serta dokumen yang diserahkan. Selanjutnya, pemilik kapal akan mendapatkan konfirmasi bahwa formulir dan dokumen tersebut telah diterima. Setelah itu, kedua belah pihak akan menyusun polis asuransi sesuai dengan kesepakatan yang dicapai. Jika polis sudah disetujui, pemilik kapal akan membayar premi sesuai dengan jumlah dan jadwal yang telah ditentukan. Terakhir, perusahaan asuransi akan menerima pembayaran premi dari pemilik kapal.

Berdasarkan uraian tersebut, tertanggung asuransi telah memenuhi kewajibannya dengan memberikan informasi yang akurat dan jujur kepada penanggung, serta telah membayar premi sesuai dengan jumlah yang tercantum dalam perjanjian asuransi. Di sisi lain, penanggung telah bertanggung jawab untuk membayar klaim kerugian. Namun, menurut penulis, peraturan undang-undang yang lama tidak menetapkan jangka waktu yang jelas untuk penyelesaian klaim asuransi, yang mengakibatkan ketidakpastian mengenai durasi waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan klaim kerugian.

Analisis Upaya Pemerintah Untuk Mendorong Pemilik Kapal Agar Melaksanakan Kewajiban Untuk Mengasuransikan Kapalnya Dengan Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal

Asuransi kerangka kapal memiliki peranan penting dalam menjamin keamanan dan kepastian hukum bagi pemilik kapal. Pemilik kapal diwajibkan untuk melengkapi dokumen kepemilikan yang sah dan memenuhi syarat asuransi sesuai dengan Konvensi Internasional Nairobi. Konvensi ini mewajibkan pemilik kapal untuk memiliki asuransi yang mencakup penyingkiran kerangka kapal serta perlindungan ganti rugi. Asuransi ini penting untuk memastikan tanggung jawab pemilik kapal dalam mengelola risiko dan bahaya yang mungkin timbul saat kapal beroperasi di perairan Indonesia.

Pemilik kapal perikanan juga dapat menggunakan aset kapal kayu sebagai bagian dari pengajuan asuransi, asalkan memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI). Selain itu, pemilik kapal perlu mengalokasikan dana pendapatan untuk membayar premi asuransi secara rutin kepada perusahaan asuransi. Pembayaran premi yang tepat dan sesuai kebutuhan akan mencegah terjadinya masalah pembayaran di kemudian hari. Hal ini juga menjadi bagian dari upaya preventif untuk menciptakan kondisi keselamatan yang menjadi tanggung jawab bersama, sesuai dengan pedoman International Safety Management Code (ISM Code).

Upaya preventif ini mencakup manajemen keselamatan di perusahaan pelayaran, mulai dari kebijakan keselamatan, tanggung jawab nahkoda, hingga kesiapan kapal dan awak kapal dalam menghadapi keadaan darurat. Sistem manajemen yang baik akan memastikan keselamatan di laut, mencegah kecelakaan, melindungi lingkungan, dan menjaga muatan barang. Selain itu, pengawasan di pelabuhan juga merupakan bagian penting dari upaya preventif ini. Port State Control (PSC) bertugas memonitoring penerapan peraturan keselamatan pada kapal, dan bertanggung jawab atas keselamatan kapal dari pelabuhan asal hingga tujuan.

Dalam menghadapi kecelakaan kapal, upaya preventif yang dilakukan melibatkan kerjasama antara pemerintah dan badan-badan hukum terkait. Pemerintah juga dapat bekerjasama dengan akademisi untuk membentuk forum yang khusus menangani kecelakaan kapal. Selain itu, upaya pencarian dan pertolongan korban juga diatur dalam Undang-Undang Pencarian dan Pertolongan. Indonesia memiliki Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang secara khusus menangani penyelidikan kecelakaan kapal. Jika ditemukan unsur pidana dalam kecelakaan kapal, proses hukum akan dilanjutkan oleh pihak berwenang.

Terakhir, tindakan represif yang dilakukan jika terjadi kecelakaan kapal di laut juga sangat penting. Nahkoda dan awak kapal harus tetap tenang, mengumpulkan bukti-bukti otentik, dan memberikan laporan kepada pihak terkait. Kecermatan dalam menangani kecelakaan dan kerjasama antara berbagai pihak akan memastikan penanganan yang efektif dan efisien terhadap setiap insiden yang terjadi di laut.

Pentingnya laporan dari pihak-pihak terkait dapat berfungsi sebagai bukti dan alasan mengenai terjadinya kecelakaan kapal. Pelaporan yang baik akan memperlancar dan mempercepat proses penyelesaian kasus kecelakaan kapal serta memastikan bahwa semua pihak yang terlibat dapat menjalani proses tersebut secara efektif (Purnomo & Agung, 2020).

Tindakan-tindakan represif yang telah dijelaskan sebelumnya sangat penting untuk dilakukan agar evaluasi dapat dilakukan dengan baik. Langkah-langkah tersebut bertujuan untuk meminimalisir kemungkinan terjadinya kecelakaan serupa di masa depan dan mencapai tujuan zero accident atau nol kecelakaan. Selain itu, tindakan ini juga mendukung perlindungan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 94 huruf d Undang-Undang Pelayaran yang berfokus pada keselamatan, keamanan, dan ketertiban dalam angkutan perairan.

Segala hal yang berhubungan pengelolaan awak kapal, penting untuk melakukan pelatihan rutin yang berkaitan dengan sumber daya pelaut. Pelatihan ini harus dilakukan dengan penuh perhatian dan tanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap anggota awak kapal, termasuk Nahkoda (kapten), Perwira Kapal, dan Anak Buah Kapal, memiliki keahlian dan keterampilan yang sesuai dengan sertifikasi yang mereka miliki. Tujuan dari pelatihan ini adalah untuk memastikan bahwa semua anggota awak kapal terampil dan kompeten dalam menjalankan tugasnya sehingga akan meningkatkan keselamatan dan efektivitas operasional kapal.

Hambatan berikutnya terdiri dari sarana dan fasilitas yang mempengaruhi efektivitas penegakan hukum. Hambatan sarana dan fasilitas seperti kualitas tenaga kerja, organisasi yang efisien, ketersediaan peralatan, dan dukungan finansial. Di Indonesia, sarana-sarana ini masih kurang dibandingkan dengan negara-negara maju yang memiliki fasilitas lebih lengkap dan teknologi mutakhir. Sarana dan fasilitas yang memadai sangat penting untuk memastikan penegakan hukum dapat dilakukan dengan baik. Untuk itu, diperlukan upaya nyata dan terencana untuk memperbaiki dan meningkatkan sarana serta fasilitas, sehingga proses penegakan hukum bisa berjalan dengan lebih efektif dan sesuai dengan standar yang diharapkan.

Hambatan utama terkait sarana dan fasilitas berasal dari kapal itu sendiri sebagai moda transportasi utama. Oleh karena itu, perlu bergegas melakukan pembaruan pendaftaran dan pemeriksaan menyeluruh secara nasional terhadap kapal-kapal Indonesia yang masih aktif beroperasi. Selain itu, penyediaan pinjaman dengan syarat yang menguntungkan kepada pengusaha yang ingin terlibat dalam bisnis pelayaran juga perlu dipertimbangkan untuk mendukung perkembangan industri ini.

Selanjutnya faktor seperti budaya masyarakat dapat menjadi penghambat dalam keselamatan kapal laut. Hal ini terjadi karena ada norma atau kebiasaan yang tidak mendukung perilaku atau praktik yang aman dan positif. Budaya yang kurang mendukung dapat meningkatkan risiko, termasuk kemungkinan terjadinya kecelakaan di laut. Jika budaya masyarakat tidak mendukung praktik keselamatan yang baik atau tidak memperhatikan pentingnya keselamatan kapal, hal ini bisa menambah risiko kecelakaan di laut.

Budaya negatif yang berpotensi membahayakan kapal, seperti yang diungkapkan dalam wawancara, adalah kebiasaan merokok sembarangan. Merokok adalah kebiasaan yang umum di Indonesia, namun sangat berbahaya jika penumpang merokok di tempat-tempat yang tidak sesuai dan membuang sisa rokok atau puntung di area yang mudah terbakar, yang dapat menyebabkan kebakaran pada kapal. Situasi ini tentu merugikan semua pihak di kapal. Oleh karena itu, perlu disediakan fasilitas khusus untuk perokok agar mereka dapat merokok dengan aman di dalam kapal.

Berdasarkan temuan ini, tiga kapal milik Perum Perindo telah mematuhi peraturan dan persyaratan untuk asuransi kerangka kapal. Namun, dua kapal lainnya belum memenuhi ketentuan asuransi sehingga tidak dapat diasuransikan. Rekomendasi untuk pelaksanaan asuransi kerangka kapal bagi pemilik kapal adalah memenuhi persyaratan asuransi seperti memiliki grosse akta, surat ukur, dan pas besar sebagai bukti kepemilikan kapal. Selain itu, pemilik kapal harus menyiapkan dana untuk membayar premi setiap kapal, guna mengalihkan risiko kerugian kepada pihak ketiga, serta menjalankan kewajiban sesuai dengan peraturan yang berlaku untuk menghindari sanksi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Pembahasan Upaya Pemerintah Untuk Mendorong Pemilik Kapal Agar Melaksanakan Kewajiban Untuk Mengasuransikan Kapalnya Dengan Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal

Asuransi kerangka kapal di Indonesia mulai diwajibkan pada tahun 2015 oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DJPL) melalui surat edaran yang mengharuskan pemilik kapal untuk mengasuransikan kapalnya. Ketentuan ini melengkapi peraturan perundang-undangan seperti UU No. 17/2008 tentang Pelayaran, PP No. 5/2010, dan PermenHub No.71/2013, yang mengatur tanggung jawab pemilik kapal untuk menyingkirkan kerangka kapal maksimal 180 hari kerja sejak kapal tenggelam. Pengecualian asuransi diberikan kepada kapal perang, kapal negara, kapal layar, dan kapal motor dengan ukuran kurang dari 35 GT.

Surat edaran tersebut menjelaskan sanksi bagi pemilik kapal yang tidak mematuhi, termasuk peringatan, pembekuan izin, hingga pencabutan izin. Selain itu, sanksi perdata dan pidana dapat dikenakan jika kapal yang tidak diasuransikan mengalami kecelakaan yang merusak lingkungan laut. Untuk meningkatkan kesadaran, DJPL mengadakan sosialisasi dan seminar tentang pelaksanaan kewajiban asuransi kerangka kapal pada tahun 2015. Pemerintah juga mempersiapkan ratifikasi Konvensi Internasional Nairobi untuk memastikan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut. Penelitian menunjukkan bahwa pemilik kapal telah mulai mengasuransikan kapal mereka, meskipun beberapa masih belum memenuhi persyaratan dokumen kepemilikan seperti surat ukur dan pas besar. Pemerintah menekankan pentingnya asuransi ini dan mempersiapkan langkah-langkah hukum terhadap pemilik kapal yang tidak mematuhi ketentuan.

Secara finansial bahwa pemilik kapal yang tidak mengasuransikan kapalnya dengan asuransi penyingkiran kerangka kapal harus bersiap menghadapi risikoyang jauh lebih besar berupa tanggung jawab melakukan pengangkatan kerangka kapalnya dalam waktu paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari apabila kapalnya mengalami kecelakaan tenggelam. Mengingat besarnya biaya pengangkatan kerangka kapal hal tersebut bisa berdampak pada kondisi finansial pemiik kapal, bahkan terhadap pemilik yang tidak mengangkat kerangka kapalnya dikenakan ancaman pidana dan denda sesuai dengan ketentuan Pasal 203 dan 321 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Risiko menjadi lebih berat apabila kerangka kapalnya terbukti menyebabkan kapal lain mengalami kecelakaan. Industri lainnya yang terkait dengan pekerjaan penyingkiran kerangka kapal yaitu perusahaan salvor. Kewajiban asuransi penyingkiran kerangka kapal yang tidak dilaksanakan oleh pemilik kapal tentunya berdampak langsung terhadap dunia usaha asuransi maritim lainnya yang dapat tumbuh dan berkembang dengan baik dengan cara mendapatkan atau menghimpun premi atas penutupan asuransi penyingkiran kerangka kapal dari pemilik kapal. Apabila usaha asuransi berkembang pesat tentunya akan berdampak langsung pada terciptanya lapangan kerja di sektor usaha perasuransian. Apabila pelaksanaan asuransi ini ditetapkan secara sukarela, maka pemilik kapal banyak yang tidak mengambil asuransi ini karena dianggap sebagai beban pengeluaran tambahan, sedangkan industri lainnya yang memiliki dampak langsung terkait dengan penyingkiran kerangka kapal adalah perusahaan jasa yang bergerak di bidang pengangkatan kerangka kapal. Apabila tidak ada pengaturan terkait kewajiban asuransi dan pengangkatan kerangka kapal yang ditetapkan oleh pemerintah, maka perusahaan tersebut pun tidak ada permintaan pekerjaan, padahal investasi yang dikeluarkan oleh perusahaan pengangkat kerangka kapal tersebut sangat besar. Sesuai ketentuan Pasal 3 ayat (5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air mempersyaratkan aspek teknis yaitu telah memiliki kapal kerja yang memiliki spesifikasi khusus yang mendukung pelaksanaan pekerjaan pengangkatan kerangka kapal.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa meskipun ada regulasi yang jelas tentang kewajiban pemilik kapal untuk mengasuransikan kapal mereka, implementasinya masih menghadapi tantangan. Banyak pemilik kapal belum memenuhi kewajiban ini karena beberapa alasan, seperti terbatasnya modal yang dimiliki oleh pemilik kapal, kurangnya pengawasan serta penegakan hukum oleh pemerintah, serta kurangnya kesadaran akan pentingnya asuransi sebagai perlindungan terhadap risiko dan bukan hanya sebagai bentuk tanggung jawab publik. Pemerintah telah melakukan upaya guna memotivasi pemilik kapal untuk mematuhi tanggung jawab asuransi ini, termasuk dalam membentuk konsorsium asuransi penyingkiran kerangka kapal. Meskipun demikian, tantangan tetap ada dalam hal pembiayaan premi asuransi secara berkala dan pemenuhan syarat dokumen kepemilikan kapal yang sah.

REFERENSI

- Amin, M. (2020). Peranan Pengangkutan Laut Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Indonesia. *Fundamental: Jurnal Ilmiah Hukum*, 9(2), 191–207.
- Aprilia, B. M., Purwangka, F., & Solihin, A. (2019). Asuransi Kerangka Kapal Perikanan Sebagai Strategi Manajemen Risiko (Studi Kasus: Perusahaan Umum Perikanan Indonesia). *Jurnal Teknologi Perikanan Dan Kelautan*, 10(2), 217–231.
- Fazri, F., & Kurniawan, L. (2021). Aspek Hukum Pelaksanaan Perjanjian Asuransi. *Jurnal Ekonomi Manajemen Sistem Informasi*, 2(6), 772–784.
- Karim, H. A., Lis Lesmini, S. H., Sunarta, D. A., Sh, M. E., Suparman, A., Si, S., Kom, M., Yunus, A. I., Khasanah, S. P., & Kom, M. (2023). *Manajemen transportasi*. Cendikia Mulia Mandiri.

- Novitasari, E., Indarja, I., & Hardjanto, U. S. (2019). Pelaksanaan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Semarang Dalam Penataan Transportasi. *Diponegoro Law Journal*, 8(4), 2492–2509.
- Oktavianti, D. R., & Lituhayu, D. (2017). Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Di Kota Semarang (Studi Kasus Perum Damri). *Journal of Public Policy and Management Review*, 6(3), 1–11.
- Purnomo, S. W., & Agung, M. T. (2020). Upaya Meningkatkan Keselamatan Pelayaran di atas Kapal KMP Kirana IX. *Journal Marine Inside*, 2(2), 56–63.
- Riset, K. (2016). *Peraturan Menteri Riset, Teknologi, Dan Pendidikan Tinggi Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2016 Tentang Pemberian Tunjangan Kinerja Pegawai Di Lingkungan Kementerian Riset, Teknologi, Dan Pendidikan Tinggi*.
- Rizkia, N. D., & Fardiansyah, H. (2023). Penerapan Kebijakan Asuransi Nairobi Penyingkiran Kerangka Kapal Berdasarkan Ratifikasi Konvensi Internasional Penyingkiran Kapal 2007 di Indonesia: Implementation of the Nairobi Insurance Policy for Removal of Ship Wrecks Based on the Ratification of the 2007 International Ship Removal Convention in Indonesia. *Jurnal Hukum Sasana*, 9(2), 253–266.
- Ronaldo, R. (2018). *Cara Mudah Mengenal Asuransi*. Ideas Publishing.
- Subagiyo, A., Wijayanti, W. P., & Zakiyah, D. M. (2017). *Pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil*. Universitas Brawijaya Press.
- Sumaryanto, A. D., & SH, M. H. (2019). *Buku Ajar Hukum Pidana*. Jakad Media Publishing.
- Utomo, H., & Laut, T. (2017). Siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal (legally responsible parties in ship accident). *Jurnal Legislasi Indonesia*, 14(1), 59–60.
- Zaini, A. (2020). Negara hukum, demokrasi, dan ham. *Al Qisthas Jurnal Hukum Dan Politik*, 11(1), 13–48.