

**PERAN PERJANJIAN KOASURANSI KAPAL LAUT DALAM  
MEMINIMALISIR RISIKO KLAIM PADA PT. JASARAHARJA PUTERA  
CABANG MEDAN**

**SKRIPSI**

**OLEH :**

**ISMAIDAR  
NIM: 55153018**



**ASURANSI SYARIAH  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUMATERA UTARA  
MEDAN  
2019 / 1440 H**

**PERAN PERJANJIAN KOASURANSI KAPAL LAUT DALAM  
MEMINIMALISIR RISIKO KLAIM PADA PT. JASARAHARJA PUTERA  
CABANG MEDAN**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Melengkapi Tugas-Tugas Dan  
Memenuhi Syarat-Syarat Mencapai Gelar  
Sarjana Ekonomi (SE)

**OLEH:**

**ISMAIDAR  
NIM: 55153018**



**ASURANSI SYARIAH  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUMATERA UTARA  
MEDAN  
2019 / 1440 H**

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi berjudul “**PERAN PERJANJIAN KOASURANSI KAPAL LAUT DALAM MEMINIMALISIR RISIKO KLAIM PADA PT JASARAHARJA PUTERA CABANG MEDAN**” an. Ismaidar, NIM. 51153018 Prodi Asuransi Syariah telah dimunaqasyahkan dalam Sidang Munaqasyah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan pada tanggal 19Desember 2019. Skripsi ini telah diterima untuk memenuhi syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi Islam (S.E) pada Prodi Ekonomi Islam.

Medan, 15 Januari 2020

Panitia Sidang Munaqasyah Skripsi  
Prodi Asuransi Syariah UIN-SU

Ketua,

Sekretaris,

**Dr. Marliyah, MA**

**NIP.197601262003122003**

Anggota

**Imsar, M,Si**

**NIP. 198703032015032008**

**Dr. Sugianto, MA**

**NIP. 196706072000031003**

**Muhammad Lathief Ilhamy Nst,M.E.I**

**NIP. 198904262019031007**

**Dra. Zainarti, M.M**

**NIP. 196014121993032001**

**Dr. Hj. Yenni Samri Juliati Nst, MA**

**NIP. 197907012009122003**

**Mengetahui,**

**Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam  
UIN Sumatera Utara Medan**

**Dr. Andri Soemitra, M.Ag**

**NIP. 197605072006041002**

## **SURAT PERNYATAAN**

saya yang bertandatangan di bawahini:

Nama : Ismaidar

NIM : 55153018

Tempat/TanggalLahir : Ujung Tanah, 10 Mei 1996

Pekerjaan : Mahasiswi

Alamat : Jalan Jati Pasar IV Perumahan Mutiara Jati Indah,  
Sei Mencirim

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang berjudul “**PERAN PERJANJIAN KOASURANSI KAPAL LAUT DALAM MEMINIMALISIR RISIKO KLAIM PADA PT JASARAHARJA PUTERA CABANG MEDAN**” benar karya asli saya, kecuali kutipan-kutipan yang disebutkan sumbernya. Apabila terdapat kesalahan dan kekeliruan di dalamnya, sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Medan, 6 Desember2019

Yang membuatpernyataan

Materai 6000

**Ismaidar**

**NIM 55153018**

## **PERSETUJUAN**

Skripsi Berjudul:

### **PERAN PERJANJIAN KOASURANSI KAPAL LAUT DALAM MEMINIMALISIR RISIKO KLAIM PADA PT. JASARAHARJA PUTERA CABANG MEDAN**

Oleh:

**Ismaidar**  
**NIM: 55153018**

Dapat Disetujui Sebagai Salah Satu Persyaratan Untuk Memperoleh Gelar Sarjana  
Ekonomi (SE) Pada Program Studi Asuransi Syariah.

Medan, 6 Desember 2019

Pembimbing I

Pembimbing II

**Dr. Sugianto, MA**  
**NIP.196706072000031003**

**Muhammad Lathief Ilhamy Nst, M.E.I**  
**NIP.198904262019031007**

Mengetahui,

Ketua Jurusan Asuransi Syariah

**Yusrizal, SE, M.Si**

**NIP. 197505222009011006**

## **ABSTRAK**

Ismaidar. NIM. 55153018. Skripsi berjudul “**Peran Perjanjian Koasuransi Kapal Laut Dalam Meminimalisir Risiko Klaim Pada PT Jasaraharja Putera Cabang Medan**” Pembimbing I Bapak Dr. Sugianto, MA dan Pembimbing II Bapak Muhammad Lathief Ilhamy Nst, M.E.I.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui risiko klaim yang dialami PT. Jasaraharja Putera Cabang Medan disaat melakukan asuransi kapal laut dan penerapan manajemen risiko koasuransi kapal laut PT. Jasaraharja Putera Cabang Medan. Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Data penelitian ini dikumpulkan melalui wawancara langsung dan studi dokumen. Metode analisis yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perjanjian koasuransi kapal laut melibatkan beberapa perusahaan untuk menanggung semua risiko yang dialami oleh kapal laut agar tidak terjadinya kerugian besar untuk perusahaan, dengan menetapkan manajemen risiko, salah satu cara management risiko yang sering dilakukan oleh pelaku usaha terkait dengan pelayaran, yaitu dengan penutupan asuransi kecelakaan laut atau kerugian laut sebagaimana dalam Pasal 41 Ayat 3 UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

**Kata Kunci : koasuransi kapal laut, risiko, klaim.**

## KATA PENGANTAR



*Assalamu 'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.*

Alhamdulillah, segala puji bagi Allah subhanahuwata'ala yang telah melimpahkan rahmat dan kasih-sayang-Nya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“PERAN PERJANJIAN KOASURANSI KAPAL LAUT DALAM MEMINIMALISIR RISIKO KLAIM PADA PT JASARAHARJA PUTERA CABANG MEDAN”**. Shalawat dan salam kepada Nabi Muhammad shalallahu 'alaihiwasallam yang selalu menjadi teladan agar setiap langkah bernilai ibadah dan mendapatkan pahala dari Allah SubhanahuWata'alasemogasesemuaahal yang penulis lakukan berkaitan dengan skripsi ini juga bernilai ibadah di sisi-Nya.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis berusaha menyelesaikan skripsi ini dengan segenap upaya, yang semuanya hanya dapat terlewati atas izin dan pertolongan Allah SubhanahuWata'ala. Penulis menyadari bahwa kesempurnaan hanyalah milik Allah. Sebagaihamba-Nya, penulis memiliki keterbatasan namun berusahan melakukan upaya yang terkait dalam penulisan skripsi ini. Adapun maksud dari penulisan skripsi ini adalah sebagai salah satu syarat yang ditujukan dalam rangka meraih gelar Stata Satu (S1) jurusan Asuransi Syariah di Universitas Islam Negeri Sumatera Utara. Saya mengucapkan banyak terima kasih kepada pihak – pihak yang telah memberikan banyak bantuan, dorongan dan juga doa sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Teristimewa kepada kedua Orang Tua Tercinta alm.Ayahanda Diana dan Ibunda Jabidah yang selalu mendoakan, memberikan motivasi dan kasih sayang serta pengorbanannya baik dari segi moril, materi kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini walau pun salah satu orang tua saya tidak dapat hadir dan melihat langsung anaknya wisuda. Terima kasih teruntuk berbagai pihak yang telah berkenan untuk membantu dan memberikan segala yang dibutuhkan

penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Saidurrahman, M. Ag selaku Rektor Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
2. Bapak Dr. AndriSoemitra, MA.Selaku dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, terima kasih telah member kesempatan kepada penulis untuk mengikuti kegiatan perkuliahan di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
3. Bapak Yusrizal Ahmad selaku ketua jurusan sekaligus penasehat akademik yang telah sabar membimbing penulis dalam penulisan proposal skripsi dan selaku memberikan motivasi kepada penulis hingga mampu menyelesaikan program perkuliahan sesuai dengan yang diharapkan.
4. Bapak Dr. Sugianto, MA selaku pembimbing I dan Bapak Muhammad Lathief Ilhamy Nst, M.E.I selaku pembimbing II yang telah membimbing penulis dengan penuh keikhlasan dan kesabaran memberikan sumbangan pemikiran dan waktu hingga skripsi ini bisa selesai.
5. Segenap Bapak Ibu Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara yang telah memberikan ilmunya kepada penulis selama perkuliahan.
6. Bapak Sidik Yuni Handoko SE. AAAlK dan bapak Riko yang sudah membantu untuk menyelesaikan skripsi saya dengan meluangkan waktu kerja bapak untuk saya minta data-data dan wawancara untuk dokumen yang saya perlukan.
7. Terimakasih Kepada Abang Asmadi. S.pd Kakak Nurpida dan Nurlaita selaku saudara kandung yang telah memberikan semangat serta motivasi terhadap Adik bungsu kalian ini dan selalu memenuhi kebutuhan adik kalian ini, dan tidak pernah bosan untuk selalu mengingatkan adik kalian agar tidak melenceng dalam pergaulan.
8. Terimakasih untuk abang ipar Al munawar yang telah menjadi orang tua saya dan membiayai kebutuhan saya dari SMA sampai sekarang ini,

terimakasih juga kepada abang ipar Dani Amrul Tanjung yang sering mengirimkan jajan kepada saya, dan terimakasih banyak kepada Kakak angkat saya Ermarita Caniago yang sudah banyak membantu dari segi materi, walaupun hanya kakak angkat tetapi engkau sangat berjasa dan sudah saya anggap sebagai kakak kandung.

9. Terimakasih kepada keponakan-keponakan Tifal Mulya Alfatan, Abdul Ar-Rasyid, Inara Davinia, Aizza Nurul Shazfa yang selalu menghibur buncu dan bisa membuat buncu ketawa saat buncu lagi banyak pikiran dengan masalah kuliah tapi melihat kalian buncu bisa tertawa dan lupa akan segalanya.
10. Kepada Sepupu saya Diya Fakh Alnisa terimakasih atas semangatnya juga membantu saya dan menemani saya bimbingan, sering mentraktir saya makan, kamu juga semangat kuliahnya jangan main-main dan buatlah kedua orang tua mu bangga atas kesuksesan kamu.
11. Terimakasih kepada ayek Sumadi dan makyek Sarwiyah, alot Musliadi, lot Marlina yang juga ikut membantu memberikan semangat dan motivasi.
12. Terimakasih kepada Girl Squad (Ema Malini, Eka Leviana, Junita Nasution, Rizky Nova Subaria Marpaung) yang sudah setia menjadi sahabat terbaik saya dan selalu mengingatkan kejalan yang benar, kepada Lutfiah Putri Dinnah dan Silvy Asri Rahmadani Siregar terimakasih ya atas bantuannya selama ini padahal baru kenal di KKN tetapi kalian sangat baik kepada saya.
13. Teman magang Ema Malini, Emi Malina, Junita Nasution, Eka Leviana yang selama sebulan kita melalui manis pahitnya di tempat magang.
14. Terimakasih kepadasa habat Asramasaya Sri Wahyuni dan Nur Asmayani yang sampai sekarang masih sering membantu saya dalam menyelesaikan skripsi ini.
15. Teman-teman stambuk 2015 kelas AsuransiSyariah A terima kasih atas kerja samanya didalam kelas yang suka duka telah kita lalui semuanya, yang di PHP sama dosen, dimarahi dosen, dan lain-lain telah usai kita lalui

yang dimana keringat dingin saat ada quiz mendadak, semoga kalian sukses dunia akhirat.

16. Dan semua pihak yang telah mendoakan dan memberikan semangat, motivasi dan telah membantu skripsi ini.

Tidak adanya nama bukan bermaksud mengurangi rasa terimakasih penulis, semoga Allah subhanahu Wa ta'ala membalas dengan kebaikan, melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya kepada kita semua. Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak terlepas dari kekhilafan. Dengan segala kerendahan hati penulis menerima kritik dan saran yang membangun dan menyempurnakan skripsi ini.

*Wassalamu 'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*

Medan, 6 Desember 2019

Penulis

**Ismaidar**

## DAFTAR ISI

<b>PERNYATAAN</b> .....	<b>i</b>
<b>PERSETUJUAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>vii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	5
C. Tujuan Penelitian .....	5
D. Kegunaan Penelitian .....	6
<b>BAB II KAJIAN TEORISTIS dan KERANGKA PEMIKIRAN</b> .....	<b>7</b>
A. Kajian Teoristis.....	7
1. Perjanjian Asuransi .....	7
2. Jenis Asuransi.....	20
3. Manajemen Risiko dan Jenis Risiko kapal laut.....	21
4. Koasuransi Kapal Laut .....	27
5. Evenemen.....	33
6. Berakhirnya Perjanjian Koasuransi Kapal Laut.....	34
B. Kajian Terdahulu .....	35
C. Kerangka Pemikiran .....	39
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b> .....	<b>41</b>
A. Pendekatan Penelitian .....	41
B. Lokasi dan Waktu Penelitian .....	41
C. Responden Penelitian.....	41

D. Sumber Data .....	42
E. Metode Pengumpulan Data.....	42
F. Analisis Data.....	43
<b>BAB IV TEMUAN PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>44</b>
A. Gambaran Umum Perusahaan .....	44
B. Temuan Hasil Penelitian.....	52
1. Risiko klaim asuransi kapal laut.....	52
2. Penerapan Manajemen Risiko Koasuransi Kapal Laut Pada PT. Jasarharja Putera Cabang Medan.....	56
3. Pembahasan .....	58
<b>BAB V KESIMPULAN.....</b>	<b>61</b>
A. Kesimpulan .....	61
B. Saran .....	61
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>63</b>
<b>LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>	

## **DAFTAR TABEL**

Table 1.1 Rekap Polis KoasuransiKapalLaut.....	5
Table 2.1 Penelitian Terdahulu .....	35

## **DAFTAR GAMBAR**

2.2 Kerangka Pemikiran Penelitian.....	40
4.1 Struktur Organisasi Perusahaan .....	47
4.2 Jenis klaim.....	54

# BAB I PENDAHULUAN

## A. Latar Belakang Masalah

Perusahaan asuransi adalah perusahaan yang mengendalikan risiko dengan cara mengalihkan atau mentransfer risiko dari satu pihak kepada pihak lain. Sehingga aktivitas keseharian perusahaan adalah mengelola risiko dari pihak tertanggung. Secara umum asuransi dipergunakan karena kita sebagai manusia memiliki sifat tidak kekal.

Manusia dalam hidupnya selalu dihadapkan pada peristiwa yang tidak terduga yang akan terjadi, yang dapat menimbulkan kerugian bagi perorangan atau perusahaan. Risiko merupakan bagian yang tidak dapat terpisahkan dengan kehidupan, karena segala aktivitasnya mengandung risiko. Jadi, risiko merupakan ketidakpastian atau kemungkinan terjadinya sesuatu yang apa bila terjadinya dapat mengakibatkan kerugian.<sup>1</sup> Hal ini menyebabkan pentingnya persiapan diri, sebagaimana yang dijelaskan dalam surat Al-Hasyr (59):18 berikut:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا اتَّقُوا اللَّهَ وَلْتَنْظُرْ نَفْسٌ مَّا قَدَّمَتْ لِغَدٍ وَاتَّقُوا اللَّهَ إِنَّ اللَّهَ خَبِيرٌ

بِمَا تَعْمَلُونَ ﴿١٨﴾

Artinya :“Wahai Orang-orang yang beriman! Bertaqwalah kepada Allah dan hendaklah setiap orang memperhatikan apa yang telah diperbuatnya untuk hari esok (masa depan). Dan bertaqwalah kepada Allah.Sungguh Allah Maha Teliti terhadap apa yang kamu kerjakan”.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup>Soesino Djojosoedarso, Prinsip-Prinsip Manajemen Risiko dan Asuransi (Jakarta: Salemba Empat, 1999), Cet. Ke-1, h. 2

<sup>2</sup> Al quran, Surat Al-Hasyr (59) : 18

Ada tiga jenis asuransi di Indonesia kerugian yaitu asuransi, asuransi jiwa, dan asuransi sosial. Asuransi laut merupakan salah satu asuransi kerugian, yang diatur secara lengkap dalam KUHD. Berkembangnya asuransi laut karena pelaksanaan pengangkutan atau pelayaran melalui laut yang penuh dengan ancaman bahaya laut.

Dalam pengangkutan muatan laut banyak sekali bahaya laut yang tidak dapat dihindarkan lagi dan diatasi oleh manusia sehingga menimbulkan kerugian (kehilangan, kerusakan) atas kapal dan barang-barang yang diangkut oleh kapal. Banyak faktor penyebab kapal mengalami kecelakaan akibat cuaca buruk seperti, badai, gelombang besar, hujan angin, kabut tebal. Namun cuaca buruk tidak boleh selalu menjadi alasan para pelaut untuk tetap mencari nafkahnya.

Salah satu cara management risiko yang sering dilakukan oleh pelaku usaha terkait dengan pelayaran, yaitu dengan penutupan asuransi kecelakaan laut atau kerugian laut sebagaimana dalam Pasal 41 Ayat 3 UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Tujuannya, jika terjadi risiko maka pelaku usaha dapat mengurangi atau membagi risiko tanggung jawab yang mungkin akan terjadi, atau mengalihkan seluruh risiko kepada perusahaan asuransi, sebagaimana fungsi asuransi yaitu pengalihan risiko (transfer of risk) dan pembagian risiko (distribution of risk).

Manajemen risiko merupakan suatu cara, metode dan ilmu pengetahuan yang mempelajari berbagai jenis risiko, bagaimana risiko terjadi dan bagaimana cara mengelola risiko tersebut agar terhindar dari kerugian.<sup>3</sup> Kecukupan proses manajemen risiko dari mulai proses identifikasi risiko hingga proses perlakuan risiko, akan menjadi tantangan yang besar, terutama metode untuk pengukuran risiko dari masing-masing risiko yang tidak selalu sama. Dengan begitu sebuah kewajiban dan keharusan pada setiap perusahaan agar memiliki dan menerapkan manajemen risiko dengan baik.

Asuransi juga memiliki berbagai manfaat yang diklasifikasi ke dalam fungsi utama, fungsi sekunder, dan fungsi tambahan. Fungsi utama asuransi

---

<sup>3</sup> Syarif ayat, Manajemen Risiko (Jakarta: Gema Akastri, 2003), h. 1

adalah sebagai pengalihan risiko, pengumpulan dana dan premi yang seimbang. Fungsi sekunder asuransi adalah untuk merangsang pertumbuhan usaha, mencegah kerugian, pengendalian kerugian, memiliki manfaat sosial dan sebagai tabungan. Fungsi tambahan asuransi adalah sebagai investasi dana dan invisible earnings.<sup>4</sup>

Perjanjian asuransi sudah merupakan suatu perjanjian baku dan dinyatakan dalam suatu akta yang disebut polis, yang merupakan suatu surat perjanjian antara tertanggung dengan penanggung. Polis merupakan penjamin kepastian hukum yang akan diterima oleh pihak-pihak yang mengikat diri dalam perjanjian asuransi yang berisikan hak dan kewajiban yang harus ditaati oleh kedua belah pihak. Berdasarkan isi polis yang memuat tentang hak dan kewajiban pihak-pihak, maka perusahaan asuransi bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang terjadi akibat peristiwa yang dapat merusak atau melenyapkan objek yang dipertanggungjawabkan dalam perjanjian asuransi.

Ada perusahaan asuransi yang tidak menjual lagi jaminan asuransi kapal, karena harus diakui bahwa menanggung risiko kapal adalah tinggi. Berbeda dengan gedung, sebagai bangunan statis yang risiko kerusakannya bisa di control, inilah yang menyebabkan tarif premi asuransi kapal jauh lebih tinggi daripada asuransi harta benda. Jika terjadi kecelakaan kapal, perusahaan asuransi bisa rugi hingga tiga kali lipat dari harga kapal.

Dewasa ini perjanjian asuransi sudah merupakan suatu perjanjian baku dan dinyatakan dalam suatu akta yang disebut polis, yang merupakan suatu surat perjanjian antara tertanggung dengan penanggung. Polis merupakan suatu kepastian penjamin hukum yang akan diterima oleh pihak-pihak yang mengikat diri dalam perjanjian asuransi yang berisikan hak dan kewajiban yang harus diatasi oleh kedua belah pihak. Berdasarkan isi polis yang memuat tentang hak dan kewajiban pihak-pihak, maka perusahaan asuransi bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang terjadi akibat peristiwa yang dapat merusak atau melenyapkan objek yang dipertanggungjawabkan dalam perjanjian asuransi.

---

<sup>4</sup> Tuti Rastuti, *Aspek Hukum Perjanjian Asuransi*, Pustaka Yustisia, Yogyakarta, 2011, hl.11-12.

Besarnya risiko yang ditanggung tidak mampu lagi untuk menanggung beban risiko yang dialami. Maka dari itu untuk mengantisipasi hal tersebut, maka perusahaan asuransi melakukan sistem perjanjian koasuransi dengan tujuan penyebaran atau pembagian risiko agar beban yang ditanggungnya menjadi lebih ringan sehingga tidak mengalami kerugian yang dapat membahayakan kelangsungan usaha perusahaan asuransi.

Dengan adanya penyebaran risiko tersebut, maka sebagian risiko yang ditutupnya itu akan ditanggung sendiri, sementara sebagian lainnya dibebankan pada perusahaan asuransi lain yang ikut menanggung. Selanjutnya penyebaran risiko tersebut dapat dilakukan dengan menggunakan 2 cara yaitu:

- a. Koasuransi (*co-insuranc*)
- b. Reasuransi (*reinsurance*)

Koasuransi sangat berbeda dengan reasuransi. Pada reasuransi, perusahaan asuransi menjadi penanggung yang menerima pengalihan risiko dari tertanggung. Kemudian perusahaan asuransi tersebut mengalihkan kembali/ mengasuransikan lagi risiko yang menjadi tanggungannya itu kepada perusahaan reasuransi. Jadi kedudukan penanggung adalah sebagai tertanggung dalam reasuransi (asuransi ulang).

Selanjutnya yang akan dibahas pada penelitian ini adalah koasuransi (*co-insurance*). Koasuransi pada dasarnya adalah pertanggungan yang dilakukan secara bersama atas suatu objek asuransi. Perusahaan asuransi yang menanggungnya ialah PT Jasaraharja Putera (yang disebut leader). Biasanya nilai pertanggungan berjumlah besar sehingga perusahaan asuransi tersebut, dalam rangka menyebarkan risikonya, perlu menawarkan atau mengajak perusahaan asuransi lain untuk ikut mengambil bagian pertanggungan atas penutupan risiko tersebut. Dalam hal ini PT Jasa Raharja Putera menawarkan atau mengajak perusahaan dua perusahaan asuransi yang lain yaitu perusahaan Asuransi Asei (yang disebut *member*) dan Perusahaan Asuransi Mandiri Axa General Insurance

(yang disebut *member*), untuk ikut mengambil bagian pertanggung jawaban atas penutupan risiko tersebut dan sepakat membagi tabungan sebesar:<sup>5</sup>

### **Rekap Polis Koasuransi Kapal Laut 1.1**

Nama Perusahaan	Jumlah
PT.Jasaraharja Putera	50%
Asuransi Asei	30%
Asuransi Mandiri Axa General Insurance	20%

Berdasarkan uraian tabel 1.1 di atas maka penelitian tentang peran perjanjian koasuransi kapal laut dalam meminimalisir risiko klaim pada PT Jasaraharja Putera Cabang Medan menarik untuk dilakukan.

### **B. Rumusan Masalah**

Dengan yang sudah dijelaskan/diuraikan diatas, maka yang menjadi permasalahannya adalah:

1. Apa saja risiko klaim yang dialami PT. Jasaraharja Putera Cabang Medan disaat melakukan asuransi kapal laut?
2. Bagaimanakah penerapan manajemen risiko koasuransi kapal laut pada PT. Jasaraharja Putera Cabang Medan?

### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui risiko-risiko yang dialami PT. jasaraharja Putera Cabang Medan dalam melakukamn koasuransi kapal laut.
2. Untuk mengetahui penerapan manajemen risiko koasuransi kapal laut PT. Jasaraharja Putera Cabang Medan.

---

<sup>5</sup> PT. Jasaraharja Putera Cabang Medan, Hari Senin 20 Mei 2019.

#### **D. Kegunaan Penelitian**

Berdasarkan tujuan penelitian diatas, maka dapat diperoleh kegunaan penelitian, yaitu:

##### **a. Kegunaan Teoristis**

Penelitian ini diharapkan agar dapat bermanfaat dan berguna bagi perkembangan dan wawasan keilmuan dan peningkatan keterampilan dalam menulis karya ilmiah dalam rangka pengembangan ilmu asuransi khususnya mengenai ilmu hukum asuransi.

##### **b. Kegunaan praktis**

1. Memberikan informasi, sebagai bahan bacaan dan ilmu pengetahuan bagi semua kalangan yang ingin menambah ilmu pengetahuan khususnya ilmu asuransi mengenai perjanjian koasuransi kapal laut.
2. Menjadi sumber bacaan atau acuan bagi mahasiswa atau peneliti lainnya yang ingin mengetahui tentang asuransi, khususnya mengenai perjanjian koasuransi kapal laut.

## **BAB II**

### **KAJIAN TEORISTIS DAN KERANGKAN PEMIKIRAN**

#### **A. Kajian Teori**

##### **1. Perjanjian Asuransi**

###### **a. Pengertian dan Pengaturan Asuransi**

Pengertian umum tentang asuransi atau pertanggungan terdapat dalam Pasal 246 kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yaitu:

“Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seseorang penanggung mengikat diri kepada seseorang tertanggung, dengan menerima premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tentu.”

Dalam kamus Hukum kata Asuransi berasal dari Assurantie yang berarti asuransi, pertanggungan.<sup>6</sup> Sedang dalam bahasa Inggris, insurance, mempunyai makna (1) asuransi dan (2) jaminan. Dalam bahasa Belanda biasa disebut dengan istilah Verzekering yang artinya pertanggungan. Asuransi adalah perjanjian antara kedua belah pihak, yang satu membayar dan yang satu akan memberikan dana bantuan apabila terjadi sesuatu dikemudian hari (seperti kecelakaan, kebakaran, kematian dan sebagainya).

Asuransi syariah dapat diartikan sebagai asuransi yang prinsip operasionalnya didasarkan pada syariat Islam dengan mengacu pada Al-Quran dan as-Sunnah. Sebagaimana prinsip dasar asuransi syariah yang bersifat saling melindungi dan tolong-menolong yang disebut dengan ta'awun, yaitu prinsip hidup saling melindungi dan saling menolong dengan unsur saling menanggung resiko diantara peserta asuransi, dimana setiap peserta menjadi penanggung peserta yang lainnya. Sebagaimana firman Allah dalam Al-Quran pada surah Al-Maidah ayat 2:

---

<sup>6</sup> Sudarsono, *Kamus Hukum*, (Jakarta : Asdi Mahasatya, 2007), Cet. Ke-5, h.38.

وَتَعَاوَنُوا عَلَى الْبِرِّ وَالتَّقْوَىٰ ۖ وَلَا تَعَاوَنُوا عَلَى الْإِثْمِ وَالْعُدْوَانِ ۗ وَاتَّقُوا اللَّهَ ۖ إِنَّ اللَّهَ شَدِيدُ الْعِقَابِ

شَدِيدُ الْعِقَابِ

Artinya: "Tolong-menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebajikan dan takwa, dan jangan tolong-menolong dalam berbuat dosa dan pelanggaran, dan bertakwalah kamu kepada Allah, sesungguhnya Allah amat berat sisksa-Nya". (QS. Al-Maidah: 2)<sup>7</sup>

Ayat ini memuat perintah (*amr*) tolong-menolong antara sesama manusia. Dalam bisnis asuransi, nilai ini terlihat dalam praktik kerelaan anggota (nasabah) perusahaan asuransi untuk menyisihkan dananya agar digunakan sebagai dana sosial (*tabarru*).

### b. Pengertian Perjanjian Asuransi

Istilah perjanjian dalam hukum islam biasa disebut dengan "akad". Kata akad sendiri berasal dari *al-aqad*, yang artinya mengikat, menyambung atau menghubungkan (*ar-rabt*).<sup>8</sup> Dalam istilah fiqh, secara umum akad berarti sesuatu yang menjadi tekad seseorang untuk melaksanakan, baik yang muncul dari suatu pihak, seperti wakaf, talak dan sumpah, maupun yang muncul dari dua pihak.

Perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang mengikat diri kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melakukan suatu hal tertentu. Perjnajian dirumuskan dalam pasal 1313 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, yaitu: "suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana suatu orang atau lebih mengikat dirinya kepada suatu orang atau lebih."

---

<sup>7</sup> Q.S. Al Maidah (5): 2.

<sup>8</sup> Syamsul Anwar, *Hukum Perjanjian Syariah Studi Tentang Teori Akad dalam Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2010), h.15.

Ketentuan pasal ini kurang tepat, karena adanya beberapa kelemahan yang perlu dikoreksi. Kelemahan-kelemahan tersebut adalah sebagai berikut.<sup>9</sup>

- a. Hanya menyangkut sepihak saja;
- b. Kata perbuatan menyangkut juga tanpa consensus;
- c. Pengertian perjanjian terlalu luas;
- d. Tanpa menyebut tujuan.

Berdasarkan alasan-alasan diatas, maka perjanjian dapat dirumuskan sebagai berikut: “perjanjian adalah suatu persetujuan dengan nama dua orang atau lebih saling mengikat diri untuk melaksanakan suatu hal mengenai harta kekayaan.”<sup>10</sup>

Apabila diperinci, maka perjanjian itu mengenai unsur-unsur sebagai berikut:

- a. Ada pihak-pihak, sedikit-dikitnya dua orang (subjek).
- b. Ada persetujuan antara pihak-pihak itu (consensus).
- c. Ada objek yang berupa benda.
- d. Ada tujuan bersifat kebendaan (mengenai harta kekayaan).
- e. Ada bentuk tertentu, lisan atau tulisan.

Asuransi dalam terminology hukum merupakan suatu perjanjian, oleh karena itu perjanjian itu sendiri perlu dikaji sebagai acuan menuju pada pengertian perjanjian asuransi. Disamping itu karena acuan pokok perjanjian asuransi tetap pada pengertian dasar dari perjanjian.<sup>11</sup> Batasan perjanjian asuransi secara formal terdapat pada pasal 246 KUHD. Batasan tersebut oleh Emmy Pangaribuan secara luas dikembangkan sebagai berikut.<sup>12</sup>

Pertanggung adalah suatu perjanjian, dimana penanggung dengan menikmati suatu premi mengikat dirinya terhadap tertanggung untuk membebaskan dari kerugian karena kehilangan, kerugian atau ketiadaan

---

<sup>9</sup> Abdulkhadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000), h. 224.

<sup>10</sup> *Ibid* 225

<sup>11</sup> Sri Redjeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, (Jakarta: Sinar Grafika, 1995), h. 82.

<sup>12</sup> *Ibid* 84

keuntungan yang diharapkan akan dapat diderita olehnya, karena suatu kejadian yang belum pasti.

Perjanjian asuransi pada dasarnya merupakan suatu perjanjian yang mempunyai karakteristik yang dengan jelas akan memberikan suatu ciri khusus, apabila dibandingkan dengan jenis perjanjian yang lain.<sup>13</sup>

- a. Perjanjian asuransi adalah perjanjian yang bersifat aleatair (*aleatary*), maksudnya ialah bahwa perjanjian ini merupakan perjanjian, yang prestasi penanggung masih harus digantungkan pada suatu peristiwa yang belum pasti, dan meskipun tertanggung sudah memenuhi prestasinya dengan sempurna, pihak penanggung belum pasti berprestasi dengan nyata.
- b. Perjanjian asuransi adalah perjanjian bersyarat (*conditional*), maksudnya adalah bahwa perjanjian itu merupakan suatu perjanjian yang prestasi penanggung hanya akan terlaksana apabila syarat-syarat yang ditentukan dalam perjanjian dipenuhi. Pihak tertanggung pada satu sisi tidak berjanji untuk memenuhi syarat, tetapi ia tidak dapat memaksa penanggung melaksanakan, kecuali dipenuhi syarat-syarat.
- c. Perjanjian asuransi adalah perjanjian yang bersifat sepihak (*unilateral*), maksudnya adalah bahwa perjanjian ini mewujudkan bahwa hanya satu pihak saja yang memberikan janji yaitu pihak penanggung. Penanggung memeberikan janji akan suatu kerugian, apabila pihak tertanggung tidak menjanjikan suatu apapun.
- d. Perjanjian asuransi adalah perjanjian yang bersifat pribadi (*personal*), maksudnya ialah bahwa kerugian yang timbul harus merupakan kerugian orang perorangan, secara pribadi, bukan kerugian kolektif ataupun kerugian masyarakat luas. Kerugian yang bersifat pribadi itulah yang nantinya akan diganti oleh penanggung.
- e. Perjanjian asuransi adalah perjanjian yang melekat pada syarat penanggung (*adhesion*), karena didalam perjanjian asuransi pada hakikatnya syarat dan kondisi perjanjian hampir seluruhnya ditentukan

---

<sup>13</sup>*ibid* 92

diciptakan oleh penanggung/perusahaan asuransi sendiri, dan bukan karena adanya kata sepakat yang murni atau menawar. Oleh karena itu dapat dianggap bahwa kondisi perjanjian sehingga penanggung dianggap sebagai penyusun perjanjian dan seharusnya mengetahui apabila timbul pengertian yang tidak jelas, harus diuntungkan pihak tertanggung.

- f. Perjanjian asuransi adalah perjanjian dengan syarat iktikad baik yang sempurna, maksudnya ialah bahwa perjanjian asuransi merupakan perjanjian dengan keadaan bahwa kata sepakat dapat tercapai/negosiasi dengan posisi masing-masing mempunyai pengetahuan yang sama mengenai fakta, dengan penilaian sama penelaahnya untuk memperoleh fakta yang sama pula, sehingga dapat bebas dari cacat-cacat yang tersembunyi.

Asuransi merupakan salah satu jenis perjanjian khusus yang di atur dalam KUHD. Sebagai perjanjian, maka ketentuan syarat-syarat sah suatu perjanjian dalam KUHPdt berlaku juga bagi perjanjian asuransi. Perjanjian yang sah adalah perjanjian yang memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan oleh undang-undang. Perjanjian yang sah diakui dan diberi akibat hukum (*legally concluded contract*).

Menurut ketentuan pasal 1320 KUHPdt, syarat-syarat sah perjanjian yaitu:

- a. Ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak yang membuat perjanjian (*consensus*)

Persetujuan kehendak adalah kesepakatan, sekata pihak-pihak mengenai pokok perjanjian. Apa yang dikehendaki oleh pihak yang satu juga dikehendaki oleh pihak yang lainnya. Persetujuan itu sifatnya sudah mantap, tidak lagi dalam berunding. Sebelum ada persetujuan, biasanya pihak-pihak mengadakan perundingan (*negotiation*), pihak yang satu memberitahukan kepada pihak yang lain mengenai objek perjanjian dan syarat-syaratnya. Pihak yang lain pula menyatakan kehendaknya, sehingga tercapai persetujuan yang mantap.

- b. Ada kecakapan pihak-pihak untuk membuat perjanjian (*capacity*)

Pada umumnya orang dikatakan cakap melakukan perbuatan hukum apabila ia sudah dewasa, artinya sudah mencapai umur 21 tahun atau sudah kawin walaupun belum 21 tahun. Menurut ketentuan pasal 1330 KUHPdt, dikatakan tidak cakap membuat perjanjian adalah orang yang belum dewasa, orang yang di taruh dibawah pengampunan, dan wanita bersuami. Mereka ini apabila melakukan perbuatan hukum harus diwakili oleh wali mereka, dan bagi isteri ada izin suaminya. Menurut hukum nasional Indonesia sekarang, wanita bersuami sudah dinyatakan cakap melakukan perbuatan hukum, jadi tidak perlu lagi izin suami. Perbuatan hukum yang dilakukan isteri sah menurut hukum dan tidak dapat diminta pembatalan kepada hakim.

c. Ada suatu hal tertentu (objek)

Suatu hal tertentu merupakan pokok perjanjian, objek perjanjian, prestasi yang wajib dipenuhi. Prestasi itu harus tertentu atau sekurang-kurangnya dapat ditentukan. Kejelasan mengenai pokok perjanjian atau objek perjanjian ialah memungkinkan pelaksanaan hak dan kewajiban pihak-pihak. Jika pokok perjanjian, atau objek perjanjian, atau prestasi itu kabur, tidak jelas, sulit bahkan tidak mungkin dilaksanakan, maka perjanjian itu batal (*nietiq, viod*).

d. Ada suatu sebab yang halal (causa)

Yang dimaksud dengan causa yang halal dalam pasal 1320 KUHPdt itu bukanlah sebab dalam arti yang menyebabkan atau yang mendorong orang membuat perjanjian. Melainkan sebab dalam arti "isi perjanjian itu sendiri" yang menggambarkan tujuan yang akan dicapai oleh pihak-pihak, apakah dilarang oleh undang-undang atau tidak, apakah bertentangan dengan ketertiban atau tidak (pasal 1337 KUHPdt).

Syarat pertama dan kedua pasal 1320 KUHPdt disebut syarat subjektif, karena melekat pada diri orang yang menjadi subjek perjanjian. Jika syarat ini tidak dipenuhi, perjanjian dapat dibatalkan. Tetapi jika tidak dimintakan pembatalan kepada hakim, perjanjian itu tetap mengikat pihak-pihak, walaupun

diancam pembatalan sebelum lampau waktu lima tahun (pasal 1454 KUHPdt). Syarat ketiga dan keempat pasal 1320 KUHPdt disebut syarat objektif, karena mengenai sesuatu yang menjadi objek perjanjian, jika syarat ini tidak dipenuhi, perjanjian batal. Kebatalan ini dapat diketahui apabila perjanjian tidak mencapai tujuan karena salah satu pihak tidak memenuhi kewajibannya. Kemudian diperkirakan ke muka hakim, dan hakim menyatakan perjanjian batal, karena tidak memenuhi syarat objektif.<sup>14</sup>

Karena perjanjian asuransi merupakan perjanjian khusus, maka disamping ketentuan syarat-syarat sah suatu perjanjian, berlaku juga syarat-syarat khusus yang diatur dalam KUHD. Adapun syarat-syarat sahnya perjanjian sudah disebutkan sebelumnya diatas, yang terdapat pada pasal 1320 KUHPdt. Selain syarat-syarat dalam ketentuan pasal 1320 KUHPdt tersebut, terdapat syarat yang diatur dalam KUHD yang dipergunakan dalam asuransi yaitu:

a. Pemberitahuan

Syarat yang diatur dalam KUHD adalah kewajiban pemberitahuan yang diatur dalam Pasal 251 KUHD. Dalam hal ini tergantung wajib memberitahukan kepada penanggung mengenai keadaan objek asuransi. Kewajiban ini dilakukan pada saat sebelum dan setelah mengadakan perjanjian asuransi. Apabila tertanggung lalai, maka akibat hukumnya asuransi batal. Menurut ketentuan Pasal 251 KUHD, semua pemberitahuan yang salah, atau tidak benar, atau penyembunyian keadaan yang diketahui oleh tertanggung tentang objek asuransi, mengakibatkan asuransi batal.

b. Kepentingan

Dalam asuransi harus ada kepentingan atas benda yang diasuransikan. Menurut ketentuan pasal 250 KUHD, kepentingan harus sudah ada pada saat diadakan asuransi. Jadi apabila pada saat membuat perjanjian asuransi tertanggung tidak mempunyai kepentingan, kemudian terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, penanggung tidak berkewajiban membayar klaim ganti kerugian. Jadi setiap orang yang mengadakan perjanjian

---

<sup>14</sup>Abdulkhadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, h. 233.

asuransi itu harus ada kepentingan, baik bagi dirinya sendiri atau bagi pihak ketiga.

Dalam KUHD ada 2 (dua) cara pengaturan asuransi, yaitu pengaturan yang bersifat umum dan yang bersifat khusus. Pengaturan yang bersifat umum terdapat dalam Buku I Bab 9 Pasal 246–Pasal 286 KUHD yang berlaku bagi semua jenis asuransi, baik yang sudah diatur dalam KUHD maupun yang di atur di luar KUHD, kecuali jika secara khusus ditentukan lain. Pengaturan yang bersifat khusus terdapat dalam Buku I Bab 10 Pasal 187–Pasal 308 KUHD dan Buku II Bab 9 dan Bab 10 Pasal 592–Pasal 695 KUHD dengan rincian sebagai berikut:

- a. Asuransi kebakaran pasal 287–Pasal 298 KUHD
- b. Asuransi hasil pertanian pasal 299–Pasal 301 KUHD
- c. Asuransi jiwa Pasal 302–Pasal 308 KUHD
- d. Asuransi pengangkutan laut dan perbudakan Pasal 592–Pasal 685 KUHD
- e. Asuransi pengangkutan darat, sungai, dan perairan pedalaman Pasal 686–Pasal 695 KUHD

Pengaturan usaha perasuransian dalam Undang-undang Nomor 2 Tahun 1992 terdiri dari 13 (tiga belas) bab dan 28 (dua puluh delapan) pasal dengan rincian substansi sebagai berikut :

- a. Bidang usaha perasuransian
- b. Jenis usaha perasuransian
- c. Perusahaan perasuransian
- d. Bentuk hukum usaha perasuransian
- e. Kepemilikan perusahaan perasuransian
- f. Perizinan usaha perasuransian oleh menteri keuangan
- g. Pembinaan dan pengawasan terhadap usaha perasuransian oleh menteri keuangan
- h. Kepailitan dan likuidasi perusahaan asuransi melalui keputusan pengadilan niagai
- i. Ketentuan sanksi pidana dan sanksi administratif

### **c. Pengertian Objek, Polis dan Premi Asuransi**

#### **1. Pengertian Objek**

Benda asuransi adalah benda yang dapat menjadi objek perjanjian asuransi (*objek of insurance*). Benda asuransi adalah harta kekayaan yang mempunyai nilai ekonomi, yang dapat dihargai dengan sejumlah uang. Benda asuransi selalu berwujud, misalnya gedung pertokoan, rumah, kapal, benda asuransi selalu diancam oleh bahaya atau peristiwa yang terjadi itu tidak pasti. Ancaman bahaya itu mungkin terjadi akibat benda asuransi dapat rusak, hilang, musnah, atau berkurang nilainya.<sup>15</sup>

Benda asuransi erat hubungannya dengan teori kepentingan (*interest theory*). Kepentingan itu sifatnya absolute, artinya harus ada pada setiap objek asuransi dan mengikuti kemana saja benda asuransi itu berada. Kepentingan itu harus ada pada benda asuransi pada saat asuransi diadakan atau setidaknya-tidaknya pada saat terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian (*evenemen*). Apabila tidak ada kepentingan tertanggung pada benda asuransi dapat menimbulkan akibat hukum bahwa tertanggung tidak berhak menuntut ganti kerugian dalam hal terjadi evenemen walaupun tertanggung telah membayar premi kepada penanggung. Dengan kata lain, setiap asuransi yang diadakan oleh tertanggung yang tidak berkepentingan dianggap tidak pernah ada (*no interest no insurance*).<sup>16</sup>

Objek dalam suatu perjanjian dapat diartikan sebagai hal yang diperlukan oleh subjek, suatu hal yang penting dalam tujuan membentuk suatu perjanjian. Sehingga hal yang diwajibkan kepada pihak yang berkewajiban (debitor), terhadap mana pihak yang berhak (kreditor), mempunyai hak adalah merupakan objek dalam hubungan hukum mengenai perjanjian.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Abdulkhadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Bandung: Citra Aditya bakti, 2006), h. 87.

<sup>16</sup> *Ibid.*, h. 88.

<sup>17</sup> Djoko Prakoso, *Hukum Asuransi Indonesia*, h. 82.

## 2. Pengertian Polis

Menurut ketentuan Pasal 255 KUHD, perjanjian asuransi harus dibuat secara tertulis dalam bentuk akta yang disebut polis. Selanjutnya pasal 19 Ayat (1) peraturan pemerintah nomor 73 tahun 1992, menentukan, polis atau bentuk perjanjian asuransi dengan nama apapun, berikut lampiran yang merupakan suatu kesatuan dengannya, tidak boleh mengandung kata, kata-kata atau kalimat yang dapat menimbulkan penafsiran yang berbeda mengenai risiko yang ditutup asuransinya, kewajiban tertanggung, atau mempersulit tertanggung mengurus haknya.

Berdasarkan ketentuan 2 (dua) pasal tersebut diatas, maka dapat dipahami bahwa polis berfungsi sebagai alat bukti tertulis yang menyatakan bahwa telah terjadi perjanjian asuransi antara tertanggung dan penanggung, sebagai alat bukti tertulis, isinya tercantum dalam polis harus jelas, tidak boleh mengandung kata-kata atau kalimat yang memungkinkan perbedaan interpretasi, sehingga mempersulit tertanggung dan penanggung merealisasikan hak dan kewajiban mereka dalam pelaksanaan asuransi. Disamping itu, polis juga memuat kesepakatan mengenai syarat-syarat khusus dan janji-janji khusus yang menjadi dasar pemenuhan hak dan kewajiban.

Pengertian polis lainnya adalah surat perjanjian antara pihak yang menjadikan peserta asuransi dengan perusahaan asuransi. Polis asuransi merupakan bukti otentik berupa akta mengenai adanya perjanjian asuransi. Polis asuransi juga dasar perjanjian antara pemegang polis dengan perusahaan setelah memenuhi persyaratan yang telah ditentukan.<sup>18</sup>

Polis sebagai dokumen tertulis mempunyai peran sangat penting dalam perjanjian asuransi, karena didalam polis inilah dicantumkan hak dan kewajiban penanggung dan tertanggung. Dalam kepustakaan hukum asuransi, ahli hukum mengingatkan kepada calon pembeli polis asuransi agar betul-betul membaca polis, sebab polis sebagai wujud perjanjian asuransi mempunyai karakteristik tersendiri jika di bandingkan dengan perjanjian pada umumnya.

---

<sup>18</sup> Andri Soemitra, *Bank dan Lembaga Keuangan Syariah*, (Jakarta: Kencana, 2009), h. 277.

Bentuk Polis:

a. Polis S.G

Polis S.G adalah singkatan dari Polis *Ship* dan *Goods* yang pada awalnya dipergunakan untuk penutupan asuransi kapal laut (*Marine Hull*) dan juga dapat digunakan untuk menutup asuransi pengangkutan barang (*Marine Cargo*)

Dalam perkembangannya kemudian penggunaan polis ini dipecah menjadi dua:

1. Polis *SG Cargo Form*: digunakan untuk penutupan asuransi pengangkutan.
2. Polis *SG Hull Form*: digunakan untuk penutupan asuransi rangka kapal. Polis *SG Hull Form* masih tetap dipakai di Indonesia, karena klausula Standard Indonesia *Hull Form* (S.I.H.F) 1/1/70 masih menganut sistim standard.

b. Polis MAR 82

Sejak 1 oktober 1982, muncul bentuk polis baru yang disebut dengan polis MAR 82 yang dipergunakan khusus untuk penutupan asuransi pengangkutan barang (*Marine Cargo*), yang mempergunakan klausula baru standard ICC 1/1/82 penutupan asuransi rangka kapal (*Marine Hull*), yang mempergunakan klausula baru standard 1/1/83 dan kini digunakan ITC 1/1/95.

### **Jeni-jenis Polis Kapal Laut**

a. Polis jangka waktu

Dalam polis jangka waktu, masa berlaku jaminan asuransi berdasarkan periode/ jangka waktu tertentu (umumnya 1 tahun) (berlaku jam 00.00 dan berakhir jam 24.00)

Jangka waktu itu dapat kurang dari satu tahun, dengan ketentuan penanggung akan mencantumkan FPIL clause (*Full Premium if Lost Clause*) yang artinya apabila terjadi kerugian total *Loss* atas kapal yang

dipertanggungkan, maka penanggung akan membebaskan premi untuk 1 tahun penuh.

b. Polis Perjalanan

Polis perjalanan adalah polis yang menutup asuransi atas kapal hanya selama kapal tersebut berada dalam perjalanan dari suatu tempat/pelabuhan pemberangkatan sampai kapal tersebut tiba dipelabuhan tujuan.

Jadi masa berlakunya pertanggungkan atas polis ini tidak didasarkan pada suatu jangka waktu tertentu, tetapi berdasarkan pada suatu perjalanan/ pelayaran tertentu saja.

Pembebanan suku premi ditetapkan berdasarkan perjalanan itu sendiri, sehingga tidak mengenal adanya ketentuan mengenai *Full Premium if Loss* (FPIL Clause).

Saat mulai dan berakhirnya pertanggungkan sangat ditentukan oleh pemakaian kata-kata "at and from" atau "from" pada polisnya. "at and from" maka risiko asuransi sudah mulai berjalan sejak kapal berada ditempat/pelabuhan pemberangkatan dan berlangsung terus sampai kapal tersebut tiba di pelabuhan tujuan.

"From" maka risiko asuransi sudah mulai berjalan sejak kapal mengangkat sauh/jangkar dipelabuhan pemberangkatan dan berlangsung terus sampai kapal tersebut tiba di pelabuhan tujuan.

Pengertian kata-kata "tiba dipelabuhan tujuan" adalah apabila kapal tersebut telah menurunkan sauh/jangkar disuatu tempat dipelabuhan yang dituju/ditetapkan oleh *Port Authority* dan terlambat dengan aman ditempat itu (*safety moored*).<sup>19</sup>

### 3. Pengertian Premi

Premi asuransi bagi peserta secara umum bermanfaat untuk menentukan besar tabungan peserta asuransi, mendapatkan santunan kebajikan atau dana klaim

---

<sup>19</sup> Sidik Yuni Handoko, Seksi Underwriting PT Jasaraharja Putera Cabang Medan, wawancara di Medan, tanggal 18 november 2019.

terhadap suatu kejadian yang mengakibatkan terjadinya klaim, menambah investasi pada masa yang berikutnya. Sedangkan bagi perusahaan, premi berguna untuk menambah investasi pada suatu usaha untuk dikelola. Premi yang dikumpulkan dari peserta paling tidak harus cukup menutupi tiga hal, yaitu klaim risiko yang dijamin, biaya akuisisi dan biaya pengelolaan operasional perusahaan.

Premi yang dibayarkan oleh peserta merupakan investasi untuk keluarga peserta. Jika premi yang dibayarkan kecil, maka klaim yang akan diterima pun kecil juga, sebaliknya jika premi yang dibayarkan besar, maka klaim yang akan diterima pun juga besar.<sup>20</sup>

Dalam pasal 246 KUHD terdapat rumusan:

“dengan mana penanggung mengikat diri kepada tertanggung dengan menerima premi”

Berdasarkan rumusan tersebut, dapat diketahui bahwa premi adalah salah satu unsur penting dalam asuransi karena merupakan kewajiban utama yang wajib dipenuhi oleh tertanggung kepada penanggung. Dalam hubungan hukum asuransi, penanggung menerima pengalihan risiko dari tertanggung dan tertanggung membayar sejumlah premi sebagai imbalannya. Apabila premi tidak dibayar, asuransi dapat dibatalkan atau setidaknya asuransi tidak berjalan. Premi harus dibayar lebih dahulu oleh tertanggung karena tertanggunglah pihak yang berkepentingan.

Asuransi baru berjalan jika kewajiban tertanggung membayar premi telah dipenuhi. Dengan kata lain, risiko atas benda beralih kepada penanggung sejak premi dibayar oleh tertanggung. Oleh karena itu, dapat dipahami bahwa ada tidaknya asuransi ditentukan oleh pembayaran premi. Premi merupakan kunci perjanjian asuransi. Untuk mencegah terjadi pembatalan asuransi karena premi tidak dibayar biasanya pihak-pihak mencantumkan klausula dalam polis yang menyatakan: “premi harus dibayar dimuka (pada waktu yang telah ditentukan).” Jika premi tidak dibayar pada waktu yang telah ditentukan, asuransi tidak

---

<sup>20</sup>*Ibid*, h. 279.

berjalan. Jika terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, penanggung tidak berkewajiban membayar klaim tertanggung.

Oleh karena itu premi merupakan syarat mutlak untuk menentukan perjanjian asuransi dilaksanakan atau tidak. Kriteria premi asuransi adalah sebagai berikut:

1. Dalam bentuk sejumlah uang.
2. Dibayar lebih dahulu oleh tertanggung.
3. Sebagai imbalan pengalihan risiko.
4. Dihitung berdasarkan persentase terhadap nilai risiko yang dialihkan.

## **2. Jenis Asuransi**

Sesuai dengan pasal 246 KUHD, pengertian asuransi hanya meliputi asuransi kerugian yang objeknya adalah berupa harta kekayaan. Asuransi jiwa tidak termasuk dalam rumusan asuransi pasal 246 KUHD, karena jiwa bukanlah harta kekayaan. Namun, berdasarkan pasal 3 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 pada prinsipnya jenis asuransi terdiri atas 2 (dua) jenis asuransi yaitu asuransi kerugian dan asuransi jiwa.<sup>21</sup>

Dalam perkembangannya muncul jenis asuransi social, yaitu sifatnya wajib dilakukan oleh tertanggung karena diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan. Jenis asuransi social ini sebagai bentuk tanggung jawab Negara dengan warga negaranya untuk menjamin keselamatan angkutan umum, keselamatan kerja dan pemeliharaan kesehatan.<sup>22</sup>

### **a. Asuransi Kerugian**

Asuransi kerugian (*loss insurance*) yaitu perlindungan terhadap harta kekayaan seseorang atau badan hukum, yang meliputi benda asuransi, risiko yang ditanggung, premi asuransi, ganti kerugian. Terdiri dari asuransi untuk harta benda (*property*, kendaraan), objeknya adalah harta kekayaan, kepentingan

---

<sup>21</sup> Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Asuransi Transfortasi Darat-Laut-Udara*, (Bandung: Mandar Maju, 2011), h. 35.

<sup>22</sup>*Ibid*, h.36

keuangan (*percuniary*), tanggung jawab hukum (*liability*), dan asuransi diri (kecelakaan atau kesehatan), contoh asuransi kebakaran, asuransi laut, asuransi tanggung jawab, asuransi kendaraan bermotor.

#### **b. Asuransi Jiwa**

Asuransi jiwa (*life insurance*), yaitu perlindungan terhadap keselamatan seseorang, yang meliputi jiwa seseorang, risiko yang ditanggung, premi asuransi, dan santunan sejumlah uang dalam hal terjadi evenemen, atau pengembalian bila asuransi jiwa berakhir tanpa terjadi evenemen. Pada hakekatnya merupakan suatu bentuk kerja sama antara orang-orang yang menghindarkan atau minimal mengurangi risiko yang diakibatkan oleh risiko kematian (yang pasti terjadi tetapi tidak pasti kapan terjadinya) dan risiko kecelakaan. Objeknya adalah jiwa dan raga.

#### **c. Asuransi Sosial**

Asuransi sosial (*social insurance*) adalah program asuransi wajib yang diselenggarakan pemerintah berdasarkan UU. Maksud dan tujuan asuransi sosial adalah menyediakan jaminan dasar bagi masyarakat dan tidak bertujuan untuk mendapatkan keuntungan komersial.

### **3. Manajemen Risiko dan Jenis-jenis Risiko Risiko Kapal Laut**

#### **a. Manajemen Risiko**

Manajemen risiko menurut A.F. Stoner dan Charles Wanle manajemen adalah proses perencanaan, kepemimpinan dan pengendalian upaya anggota organisasi dan penggunaan seluruh sumber daya organisasi demi tercapainya tujuan organisasi.<sup>23</sup>

Manajemen risiko merupakan suatu cara, metode atau ilmu pengetahuan yang mempelajari berbagai jenis risiko, bagaimana risiko itu terjadi, dan bagaimana risiko itu dikelola dengan baik agar terhindar dari kerugian.<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup>Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syariah (Life and General) konsep dan system operasional*, (Jakarta: Gema Insane, 2004), h.257

Manajemen risiko mempunyai arti yang lebih luas, yaitu semua risiko yang terjadi dalam masyarakat (kerugian harta, jiwa, keuangan, usaha dan lain-lain) ditinjau dari manajemen perusahaan.<sup>25</sup>

Manajemen risiko adalah proses pengelolaan risiko yang mencakup identifikasi, evaluasi, dan pengendalian risiko yang dapat mengancam kelangsungan usaha atau aktivitas perusahaan. Manajemen risiko juga berhubungan erat dengan fungsi perusahaan (fungsi keuangan, fungsi pemasaran, fungsi produksi, fungsi personalia, fungsi teknik, fungsi akuntansi, serta pemeliharaan), dan fungsi-fungsi tersebut mengandung banyak risiko dalam pengelolaan perusahaan.<sup>26</sup>

Proses atau langkah yang biasanya dilakukan dalam upaya menghadapi atau mengelola sesuatu risiko (*risk manajemen process*) sangat tergantung pada konsep dasar yang digunakan oleh perusahaan.<sup>27</sup>

Proses manajemen risiko mencakup beberapa tahapan yaitu:

a. Identifikasi Risiko

Tujuan dan identifikasi risiko adalah untuk mengenali semua aspek yang dapat memberikan dampak pada asset-aset atau kapasitasnya dari suatu organisasi. Identifikasi dilakukan dengan menganalisis sejumlah factor yang dapat meningkatkan dan menurunkan kecenderungan seseorang atau objek lain akan terjadinya kehilangan.<sup>28</sup>

1. *Physical hazard*, yaitu *hazard* untuk berbentuk fisik dan mengandung unsur objektif, misalnya kerusakan secara fisik karena terbakar, tabrakan, dan lainnya.

---

<sup>24</sup>Syarif Ayat, *Manajemen Risiko*, (Jakarta: Gema Akastri, 2003) h.1.

<sup>25</sup>Abbas Salim, *Asuransi dan Manajemen Risiko*, (cet. 7, Jakarta: Grafindo Persada, 2003) h. 195.

<sup>26</sup>*Ibid.*, h. 199.

<sup>27</sup> Syarif Ayat, *Manajemen Risiko*, h.62

<sup>28</sup>Rini Endang Kusumarini, *Pengantar Underwriting*, (Jakarta: ReIndo, 2010), h.10.

2. *Moral hazard*, yaitu *hazard* yang menyangkut diri seseorang dan mengandung unsur subjektif, misalnya dengan sengaja menabrakan mobil ke pohon, agar bisa mendapatkan ganti rugi.

b. Analisis Risiko

Setelah diidentifikasi, risiko dianalisis sejauh mana peluang terjadinya (*frequency*) dan apabila benar-benar terjadi berapa besarkah dampak kerugian yang bisa di timbulkan (*severity*).

c. Kontrol Risiko

Tahap akhir dalam proses manajemen risiko setelah risiko diidentifikasi dan dianalisis ditetapkan bahwa risiko tersebut memiliki tingkat ancaman dan memerlukan pengendalian. Dalam pengendalian risiko terdapat dua elemen, yaitu pengendalian risiko yang berupa fisik dan pengendalian risiko berupa *financial*. Pengendalian risiko fisik berhubungan dengan upaya untuk mengurangi tingkat risiko sejauh mungkin, baik dalam frekuensinya maupun peluang kejadian dan besaran kerugian apabila terjadi. Pengendalian risiko financial lebih jauh dapat dibagi menjadi dua kategori, yakni retensi risiko dan pembagian atau penyebaran risiko. Retensi risiko berhubungan dengan risiko-risiko yang telah diidentifikasi dengan baik. Dianalisis yaitu pemilik risiko telah dipertimbangkan bahwa sumber daya sudah cukup aman untuk menghadapi risiko-risiko tersebut apabila terjadi. Pembagian risiko berhubungan dengan risiko-risiko yang pemiliknya telah diperhitungkan tidak mempunyai sumber daya internal yang cukup untuk menghadapi risiko-risiko tersebut apabila terjadi.<sup>29</sup>

Penerapan manajemen risiko pada perusahaan asuransi dilakukan pada proses underwriting, yaitu sebuah proses identifikasi dan seleksi risiko dari calon tertanggung yang mengasuransikan dirinya disebuah perusahaan asuransi. Tugas underwriting merupakan elemen yang sangat esensial dalam operasional asuransi, sebab tujuan underwriting adalah meningkatkan keuntungan perusahaan melalui

---

<sup>29</sup> Muhammad Iqbal, *Asuransi Umum Syariah dalam Praktik*. (Jakarta: Gema Insani, 2006), h. 157.

penerimaan distribusi risiko yang diperkirakan akan mendatangkan keuntungan. Tanpa underwriting yang efisien, perusahaan asuransi tidak akan mampu bersaing dengan perusahaan asuransi lainnya.

Underwriting merupakan proses penyelesaian dan pengelompokan risiko dengan cara menyeleksi risiko dan mengklarifikasikan risiko sesuai tingkat *insurability* (dapat ditanggung oleh perusahaan), sehingga dapat ditentukan tarif yang sesuai.

Tugas utama underwriter adalah mengatur data seefektif mungkin dan menguntungkan. Pada asuransi syariah *underwriter* dapat disimpulkan sebagai berikut:<sup>30</sup>

- a. Mempertimbang risiko yang diajukan.
- b. Memutuskan untuk menerima atau tidak risiko-risiko tersebut.
- c. Menentukan syarat, ketentuan, dan lingkup ganti rugi.
- d. Menentukan biaya upah pada dana kontribusi peserta.
- e. Mengamankan margin profit.

Tujuan underwriter bukan hanya menyeleksi risiko yang tidak akan menimbulkan kerugian besar saja, tetapi tujuannya adalah untuk mengurangi sejumlah penanggung yang tidak sebanding antara risiko ringan dan risiko berat.

#### **b. Jenis-jenis Risiko Kapal Laut**

Ada beberapa risiko yang dijamin menurut ITC 1/11/95.

ITC tersebut terbagi menjadi:

- a. *Clause 280 : Chomprehensive*
- b. *Clause 284 : total loss general average and ¾ collision liability (including salvage, savage charges and sue and labour)*
- c. *Clause 289 : total loss only (including salvage, savage charges and sue and labour)*

---

<sup>30</sup>. Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syariah (Life and General) Konsep dan System Operasional*, (Jakarta: Gema Insane, 2004), h.257

NO	Risiko yang dijamin	Clause 280	Clause 284	Clause 289
1.	Bahaya laut laut seperti cuaca buruk, tenggelam, tabrakan dan lain-lain	✓	✓	✓
2.	Kebakaran ledakan	✓	✓	✓
3.	Pencurian dengan kekerasan oleh orang dari luar kapal	✓	✓	✓
4.	Pembuangan kelaut	✓	✓	✓
5.	Perompakan	✓	✓	✓
6.	Kecelakaan pada instalasi nuklir atau reactor (pada kapal)	✓	✓	✓
7.	Tabrakan dengan pesawat udara atau benda angkasa lainnya, alat transportasi darat, dlock, peralatan pelabuhan, dan lain-lain	✓	✓	✓
8.	Gempa bumi, letusan gunung berapi, sambaran petir	✓		✓
9.	Kecelakaan akibat <i>loading-unloading</i> kargo atau bahan bakar	✓	✓	✓
10.	<i>Bursting of balers</i> pada kapal, dan lain-lain	✓	✓	✓
11.	Kelalaian nahkoda, crew atau pandu	✓	✓	✓
12.	Kelalaian <i>repairers</i> atau <i>charteres</i>	✓	✓	✓
13.	Pemberontakan atau pengambil alih paksa oleh nahkoda dan crew	✓	✓	✓
14.	Tindakan pihak berwenang dalam mencegah atau mengurangi dampak	✓	✓	✓

	polusi			
15.	Tanggung jawab hukum akibat tabrakan kapal	✓	✓	X
16.	Kontribusi <i>general average</i>	✓	✓	X
17.	Kontribusi <i>salvage and salvage chargers</i>	✓	✓	✓
18.	Biaya-biaya penyelamatan	✓	✓	✓

Risiko yang dikecualikan dalam ITC 1/11/95

a. Perang

1. Perang, perang saudara, revolusi, pemberontakan atau kerusuhan rakyat yang ditimbulkan oleh keadaan-keadaan tersebut diatas atau tindakan permusuhan dari pihak-pihak yang terlibat perang.
2. Penahanan, pembeslahan, penyitaan atau pembatasan kebebasan, pembgambilalihan (tidak termasuk barratry atau pembajakan) dan akibat-akibatnya atau usaha usaha untuk melakukan hal-hal tersebut.
3. Sisa-sisa ranjau, terpede, bom atau senjata perang lainnya.

b. Pemogokan

1. Perbuatan para pelaku pemogokan, para pekerja yang terkena larangan masuk kerja, orang-orang yang ikut serta dalam kerusuhan buruh, huru-hura atau kerusuhan di kalangan rakyat.
2. Teroris atau perbuatan orang-orang yang bermotif politik.

c. Perbuatan pengrusakan (*malicious act*)

1. Peledakan bahan-bahan yang mudah meledak.
2. Senjata-senjata perang
3. Dan yang disebabkan oleh pengrusakan oleh orang-orang lain atau tindakan yang bermotif politik.

d. Nuklir

Akibat senjata-senjata perang yang menggunakan tenaga atom atau nuklir baik fisik maupun fungsinya serta reaksi-reaksinya dan radio aktif.

#### **4. Koasuransi Kapal Laut**

##### **a. Pengertian Koasuransi**

Koasuransi pada dasarnya adalah pertanggungan yang dilakukan secara bersama atas suatu objek asuransi. Biasanya nilai pertanggungan berjumlah besar sehingga perusahaan asuransi tersebut dalam rangka menyebarkan risikonya, perlu menawarkan atau mengajak beberapa perusahaan asuransi lain untuk ikut mengambil bagian pertanggungan atas penutupan risiko tersebut. Suatu perusahaan asuransi yang akan melakukan penutupan risiko dalam jumlah besar yang melebihi kemampuan keuangannya, maka perusahaan asuransi tersebut akan melakukan koasuransi.

Apabila kedua belah pihak mencapai mufakat melalui musyawarah atau perundingan transaksi koasuransi, segala persyaratan dan ketentuan-ketentuan yang telah disetujui, lalu dituangkan dalam naskah perjanjian. Dengan menerima premi sesuai dengan bagiannya masing-masing, maka para penanggung wajib membayar ganti kerugian berdasarkan persyaratan dan ketentuan yang ditegaskan dalam polis serta lampiran yang merupakan bagian tak dapat dipisahkan dari polis yang bersangkutan.

Dari uraian diatas maka koasuransi adalah suatu cara pertanggungan yang dilakukan lebih dari suatu perusahaan asuransi, minimal 2 (dua) perusahaan asuransi yaitu terdiri atas perusahaan asuransi *leader* dan perusahaan asuransi *member* yang sepakat untuk menanggung risiko dalam jumlah besar sesuai dengan porsi/bagiannya masing-masing yang sudah tercantum dalam polis.

##### **b. Pengertian Kapal laut**

Pengertian kapal laut berdasarkan kamus besar bahasa Indonesia diartikan:

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang dilaut (sungai) terbuat dari kayu atau besi, bertiang satu atau lebih, bergeladak, digerakkan oleh

mesin atau layar, dan laut adalah kumpulan air asin (dalam jumlah banyak atau luas) yang menggenangi dan membagi daratan atas benua atau pulau.

Asuransi kapal laut adalah suatu pertanggungan atau asuransi yang memberikan jaminan atau proteksi terhadap kerugian atau kerusakan atau kehilangan atas rangka kapal berikut mesin-mesin penggerakannya sebagai akibat dari risiko-risiko yang dijamin dalam kondisi polis.

Jenis kapal yang dapat diasuransikan:

1. Kapal penumpang (*passenger, ferry cepat, ro-ro ferry*).
2. Roro cargo, *landing craft transportation (LTC)*
3. Tanker (*oil tanker, chemical tanker, liquid gas*, dan lain-lain)
4. *Bulk carrier, general cargo, container ship*.
5. *Supply ship* dan kapal keruk.
6. Tongkang/ barge.
7. *Tugboat, towboat, pilot boat*.
8. *Jet foil, catamaran, floating dock*, dan lain-lain.

Informasi yang dibutuhkan dalam akseptasi asuransi kapal laut.

Seorang *marine underwriter* dituntut mengetahui banyak hal tentang karakteristik kapal sebelum mengaseptasi sebuah permintaan penutupan asuransi kapal. Informasi mengenai *physical hazard* dan *moral hazard* harus diketahui secara lengkap. Informasi tersebut antara lain:

1. Tipe kapal
2. Tahun pembuatan kapal (dilihat dari nomor IMO (*Inter Maritime Organization*)).
3. Ukuran kapal.
4. Status kapal
5. Sejarah kepemilikan kapal
6. *Last docking report*
7. *Maintenance* kapal
8. *Crew list* dan sertifikasinya
9. Pengguna kapal

10. *Trading area* kapal
11. Jumlah fleet kapal yang dimiliki
12. Cargo yang diangkut secara rutin
13. Status crew kapal (kontrak atau tetap, apakah digaji selama di darat)
14. Berapa lama seorang crew berada diatas kapal
15. fasilitas

### **c. Perbedaan Koasuransi dengan Reasuransi dan juga dengan Asuransi Solvabilitas**

#### **1. Perbedaan Koasuransi dengan Reasuransi**

Telah dikemukakan sebelumnya bahwa koasuransi adalah pertanggung jawaban yang dilakukan secara bersama atas suatu objek asuransi. Biasanya nilai pertanggung jawaban berjumlah besar sehingga perusahaan asuransi tersebut dalam rangka menyebar risikonya, perlu menawarkan atau mengajak beberapa rangka menyebarkan risikonya, perlu menawarkan atau mengajak beberapa perusahaan asuransi lainnya untuk ikut mengambil bagian penanggung atas penutupan risiko tersebut. Suatu perusahaan asuransi yang akan melakukan penutupan risiko dalam jumlah besar yang melebihi kemampuan keuangannya, maka perusahaan asuransi tersebut akan melakukan koasuransi.

Apabila kedua belah pihak mencapai mufakat melalui musyawarah atau perundingan transaksi koasuransi, segala persyaratan dan ketentuan-ketentuan yang telah disetujui, maka wajib dituangkan dalam naskah perjanjian atau polis. Dengan menerima premi sesuai dengan bagiannya masing-masing, maka para penanggung wajib membayar ganti kerugian berdasarkan persyaratan dan ketentuan yang ditegaskan dalam polis serta lampiran yang merupakan bagian tak dapat dipisahkan dari polis yang bersangkutan. Sedangkan dalam reasuransi, perusahaan asuransi mengalihkan kembali/mengasuransikan lagi risiko yang menjadi tanggungannya itu kepada penanggung ulang yaitu perusahaan reasuransi. Jadi, kedudukan penanggung adalah sebagai “tertanggung” dalam

reasuransi (asuransi ulang). Hubungan hukum antara penanggung dan penanggung ulang didasarkan pada perjanjian.<sup>31</sup>

Dari uraian diatas maka jelaslah perbedaan antara koasuransi dengan reasuransi. Jika dalam koasuransi, perusahaan asuransi membagi risiko dengan cara mengajak atau menawarkan kepada perusahaan-perusahaan asuransi yang lainnya untuk bersama-sama menanggung risiko yang dilimpahkan oleh tertanggung. Sedangkan dalam reasuransi, perusahaan asuransi mengalihkan kembali/mengasuransikan lagi risiko yang menjadi tanggungan itu kepada perusahaan reasuransi. Maka seolah-olah perusahaan asuransi yang menjadi “tertanggung” dalam perjanjian reasuransi.

## **2. Perbedaan koasuransi dengan asuransi solvabilitas**

Koasuransi juga berbeda dengan asuransi solvabilitas. Asuransi solvabilitas (*solvability insurance*) tidak termasuk dalam pengertian asuransi rangkap. Dikatakan asuransi solvabilitas karena mempunyai perbedaan tertentu dengan asuransi rangkap. Perbedaan tertentu itu terletak pada perjanjian yang harus dinyatakan tegas dalam polis yang berisi ketentuan bahwa tertanggung hanya akan mengklaim penanggung belakangan ini apabila dan sekedar dia tidak dapat mengklaim penanggung terdahulu, Purwosutjipto juga mengemukakan pada asuransi solvabilitas kepentingan adalah kemampuan membayar penanggung terdahulu, sedangkan pada asuransi terdahulu kepentingan adalah hak milik tertanggung jangan sampai lenyap dan berkurang.<sup>32</sup>

Maksud diadakan asuransi solvabilitas adalah untuk menjaga kemungkinan penanggung tidak mampu mengganti kerugian jika benda asuransi ditimpa oleh evenemen. Asuransi solvabilitas bukan pengecualian yang dimaksud oleh pasal 252 KUHD karena kepentingan berbeda antara asuransi terdahulu dan asuransi belakangan (solvabilitas). Kepentingan dalam asuransi terdahulu adalah hak milik, sedangkan dalam asuransi belakangan (solvabilitas) adalah kemampuan

---

<sup>31</sup> Abdulkhadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, h. 150.

<sup>32</sup> *Ibid.*, h. 149

penanggung. Pasal 280 KUHD dengan tegas menyatakan bahwa asuransi solvabilitas bukan asuransi yang di larang.

Dari uraian diatas, maka jelaslah perbedaan antara koasuransi dengan asuransi solvabilitas. Dalam asuransi solvabilitas tertanggung yang mencari penanggung-penanggungnya untuk menanggung risiko yang diasuransikannya. Jika terjadi evenemen tertanggung hanya akan mengklaim kepada penanggung berikutnya, dengan catatan apabila penanggung pertama tidak mampu membayar. Tetapi jika tertanggung sudah mengklaim kepada penanggung pertama dan penanggung pertama memenuhi klaim tersebut/ mampu membayar, maka tertanggung tidak boleh mengajukan klaim kepada penanggung berikutnya.

Sedangkan klaim dalam koasuransi penanggunglah yang mencari penanggung-penanggung lainnya atau mencari perusahaan-perusahaan asuransi yang lainnya untuk menanggung risiko yang diasuransikan oleh tertanggung. Kemudian apabila terjadi evenemen, tertanggung hanya mengajukan klaim kepada perusahaan asuransi (*leader*) dimana tempat dia (tertanggung) mengasuransikan risikonya. Selanjutnya perusahaan asuransi yang lainnya yang disebut *member* untuk memenuhi klaim tersebut/membayar ganti rugi, sesuai dengan porsi atau bagiannya masing-masing sesuai dengan kesepakatan sebelumnya yang secara jelas tercantum dalam polis.

Adapun sistem dan proses terjadinya perjanjian koasuransi kapal laut, yaitu:

1. Leader koasuransi menawarkan koasuransi keasuransi lain sebagai member koasuransi.
2. Asuransi lain menyetujui untuk menjadi member koasuransi.
3. Setelah *share* koasuransi full, leader akan menerbitkan polis asuransi kapal laut (*marine hull*).
4. Dalam polis wajib dicantumkan kalusula Coinsurance clause.
5. Member koasuransi juga ikut tanda tangan dipolis *marine hull* yang diterbitkan oleh leader.

Dalam proses perjanjian tersebut harus ada juga pihak-pihak dalam perjanjian koasuransi kapal laut serta hak dan kewajibannya, yaitu:

1. Pihak-pihak dalam Kewajiban Koasuransi

Subjek asuransi adalah pihak-pihak dalam perjanjian asuransi, yaitu penanggung dan tertanggung yang mengadakan perjanjian asuransi. Penanggung adalah pihak yang wajib memikul risiko yang dialihkan kepadanya dan bentuk memperoleh pembayaran premi. Sedangkan tertanggung adalah pihak yang wajib membayar premi dan bentuk memperoleh penggantian jika timbul kerugian atas harta miliknya yang diasuransikan.

Pihak-pihak dalam perjanjian koasuransi kapal laut yaitu antara penanggung dengan penanggung-penanggung yang lainnya. Penanggung harus berstatus sebagai perusahaan badan hukum, dapat berbentuk Perseroan Terbatas (PT), Perusahaan Perseorangan (Persero) atau Koperasi.<sup>33</sup>

Dalam hal ini yaitu antara perusahaan asuransi yang disebut *leader* adalah PT Jasa Raharja Putera, sedangkan perusahaan Asuransi Asei dan perusahaan Asuransi Mandiri Axa General Insurance disebut sebagai *member*. Selanjutnya sepakat membagi pertanggungannya sebesar:

PT Jasa Raharja Putera	sebesar: 50% ( <i>leader</i> )
Asuransi Asei	sebesar: 30% ( <i>member</i> )
Asuransi Mandiri Axa General Insurance	sebesar: 20% ( <i>member</i> )

## 2. Hak dan Kewajiban dalam Perjanjian Koasuransi Kapal Laut

Dalam perjanjian koasuransi setelah terjadi kesepakatan antara pihak-pihak tentang isi perjanjian maka akan timbul hubungan hukum. Dalam isi perjanjian tersebut berisi hak dan kewajiban yang mengikat dan harus dilaksanakan oleh para pihak dalam perjanjian tersebut.

Adapun hak dan kewajiban pihak-pihak dalam perjanjian koasuransi sebagai berikut:

1. Hak dan kewajiban perusahaan asuransi leader
  - a. Hak untuk memperoleh pemberitahuan yang lengkap dan jelas mengenai objek yang akan diasuransikan dari tertanggung;

---

<sup>33</sup>*ibid.*,h. 9.

- b. Hak untuk memperoleh premi sesuai dengan porsi/bagian yang telah disepakati sebelumnya;
  - c. Kewajiban untuk memberikan jaminan kepada tertanggung untuk menanggung tertanggung atas ancaman risiko yang dapat menimbulkan kerugian bagi tertanggung sesuai dengan porsi/bagian yang telah disepakati;
  - d. Kewajiban membayar ganti kerugian kepada tertanggung apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, sesuai dengan porsi/bagian yang telah disepakati sebelumnya.
2. Hak dan kewajiban perusahaan asuransi member
- a. Hak untuk memperoleh premi sesuai dengan porsi/bagian yang telah disepakati sebelumnya;
  - b. Kewajiban untuk memberikan jaminan kepada tertanggung untuk menanggung tertanggung atas ancaman risiko yang dapat menimbulkan kerugian bagi tertanggung sesuai dengan porsi/bagian yang telah disepakati sebelumnya;
  - c. Kewajiban membayar ganti kerugian kepada tertanggung apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, sesuai dengan porsi/bagian yang telah disepakati sebelumnya.

## **5. Evenemen**

Evenemen adalah istilah yang diadopsi dari bahasa Belanda *evenement*, yang berarti peristiwa tidak pasti, bahasa Inggrisnya *fortuitous event*. Evenemen atau peristiwa tidak pasti adalah peristiwa terhadap mana asuransi diadakan tidak dapat dipastikan terjadi dan tidak diharapkan terjadi. Jika dirumuskan, evenemen adalah peristiwa yang menurut pengalaman manusia normal tidak dapat dipastikan terjadi, atau walaupun sudah pasti terjadi, saat terjadinya itu tidak dapat ditentukan dan juga tidak diharapkan akan terjadi, jika terjadi juga mengakibatkan kerugian. Sebelum terjadinya peristiwa penyebab timbulnya kerugian, selama itu pula bahaya yang mengancam objek asuransi disebut risiko. Apabila sungguh-sungguh terjadi, maka berubah menjadi evenemen. Dalam hal ini, risiko menjadi beban ancaman penanggung berubah menjadi kerugian yang wajib diganti oleh

penanggung. Oleh karena itu, dapat dipahami ciri-ciri evenemen sebagai berikut.<sup>34</sup>

- a. Peristiwa yang terjadi itu menimbulkan kerugian;
- b. Terjadinya itu tidak diketahui, tidak dapat diprediksikan terlebih dahulu;
- c. Berasal dari factor ekonomi, alam dan manusia;
- d. Kerugian terhadap dir, kekayaan, dan tanggung jawab seseorang.

Bahaya-bahaya laut yang digolongkan sebagai evenemen terdiri dari 2 (dua) golongan, yaitu.<sup>35</sup>

- a. Bahaya-bahaya laut yang bersumber dari alam, misalnya badai, gelombang besar, hujan angin, kabut tebal, batu karang, gunung es, sisa kapal karam, dan sebagainya.
- b. Bahaya-bahaya laut yang bersumber dari manusia, baik dari awak kapal maupun dari pihak ketiga, misalnya pemberontakan awak kapal, perampokan bajak laut, dan perampasan oleh penguasa Negara.

Peristiwa-peristiwa yang dapat digolongkan dalam pengertian evenemen adalah tergantung pada jenis asuransi yang diadakan. Jadi, pihak bertanggung dan penanggunglah yang menentukan terhadap peristiwa apa asuransi itu diadakan serta harus dicantumkan secara tegas dalam polis.

## **6. Berakhirnya Perjanjian Koasuransi Kapal Laut**

Berakhirnya perjanjian koasuransi kapal laut ialah berakhirnya hubungan hukum bagi pihak-pihak yang telah mengikat diri dalam suatu perjanjian koasuransi. Tepatnya suatu perjanjian koasuransi ini berakhir, sudah tercantum dalam polis yang telah disepakati sebelumnya oleh para pihak, atau juga dengan berakhirnya perjanjian asuransi kapal laut maka secara otomatis berakhir pula perjanjian koasuransi kapal laut.

---

<sup>34</sup>*Ibid.*,h. 120.

<sup>35</sup>*Ibid.*,h. 172.

## B. Kajian Terdahulu

Penelitian tentang koasuransi kapal laut telah banyak dilakukan, di antaranya penelitian Githa Fitria Lisa Ulfa tahun 2016,<sup>36</sup> Marhara Novi FN, Rinitami Njatrijani, Aminah tahun 2016,<sup>37</sup> Marnia Rani tahun 2016,<sup>38</sup> Rinitami Njatrijani tahun 2018.<sup>39</sup>

Penelitian-penelitian tersebut secara ringkas dapat dilihat pada tabel

### 2.1

NO	Nama Penelitian	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Githa Fitria Lisa Ulfa, 2016	Tanggung Jawab PT.Jasaraharja Putera Pekanbaru Terhadap Ganti Rugi Asuransi Pada Pengangkutan Barang Melalui Jalur Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian.	Jenis penelitian menggunakan pendekatan empiris, penelitian ini bersifat deskriptif.	Jangka waktu penyelesaian ganti rugi dilaksanakan 42 (empat puluh dua) hari melampaui batas yang ditentukan yang terdapat di dalam polis. PT. Jasaraharja Putera dalam penyelesaian ganti rugi tersebut hanya mementingkan sepihak saja yaitu kepentingan pihak penanggung tanpa memikirkan risiko

---

<sup>36</sup>Githa Fitria Lisa Ulfa, *Tanggung Jawab PT.Jasaraharja Putera Pekanbaru Terhadap Ganti Rugi Asuransi Pada Pengangkutan Barang Melalui Jalur Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian* (Jurnal: JOM Fakultas Hukum Volume III Nomor 2, Oktober 2016).

<sup>37</sup> Marhara Novi, Rinitami Njatrijani, Aminah, *Tanggung Jawab Penanggung Terhadap Klaim Tertanggung Dalam Pelaksanaan Asuransi Marine Hull And Machinery* (Jurnal: Diponegoro Law Review Volume 5, Nomor 2. Tahun 2016).

<sup>38</sup> Marnia Rani, *Asuransi Tanggung Gugat Kapal Terhadap Risiko dan Evenemen Dalam Kegiatan Pelayaran Perdagangan Melalui Jalur Laut* (Jurnal Selat, Mei Vol. 3 No. 2 Edisi 6).

<sup>39</sup>Rinitami Njatrijani, *Klaim Marine Hull And Machinery Dalam Praktek Pertanggung* (Jurnal: Diponegoro Private Law. Vol. 3 NO. 1 Oktober 2018).

				keter-lambatan pembayaran ganti rugi terhadap pihak tertanggung.
2.	Marhara Novi FN, Rinitami Njatrijani, Aminah, 2016	Tanggung Jawab Penanggung Terhadap Klaim Dalam Pelaksanaan Asuransi <i>Marine Hull and Machiney</i>	Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.	Hambatan yang ditemui dalam kasus pemenuhan hak tertanggung dalam klaim atas kapal adalah lamanya waktu yang dibutuhkan dalam penyelesaian klaim tersebut. Hal ini dikarenakan penaggung kesulitan dalam mendapatkan dokumen-dokumen pendukung yang dibutuhkan oleh <i>surveyor</i> untuk membuat <i>survey report</i> yang akan diberikan kepada <i>loss adjuster</i> sebagai bahan dengan membuat <i>final adjustment report</i> untuk menaksir nilai kerugian kapal.
3.	Marnia Rani tahun 2016	Asuransi Tanggung Gugat Kapal Terhadap Risiko dan Evenemen dalam Kegiatan Pelayaran Perdagangan Melalui Jalur Laut	Penelitian ini menggunakan data sekunder, penelitian ini bersifat deskriptif.	Asuransi laut memiliki sistem tersendiri yang sedikit berbeda dengan pelaksanaan asuransi umum, sudah saatnya asuransi laut memiliki pranata hukum tersendiri dengan membuat suatu bentuk peraturan perundang-undangan dibidang

				asuransi laut.
4.	Rinitami Njatrijani tahun 2018	Klaim <i>Marine Hull and Machinery</i> Dalam Praktek Pertanggungangan.	Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.	Tertanggung jawab selaku penanggung dalam praktek pertanggungangan risiko <i>Marine Hull and Machinery</i> bersifat parsial, hal tersebut diatur dalam polis yang telah diperjanjikan. Mekanisme penyelesaian klaim telah ditetapkan oleh penanggung, sejak awal dan telah disepakati pada saat penutupan asuransi <i>Marine Hull and Machinery</i> .

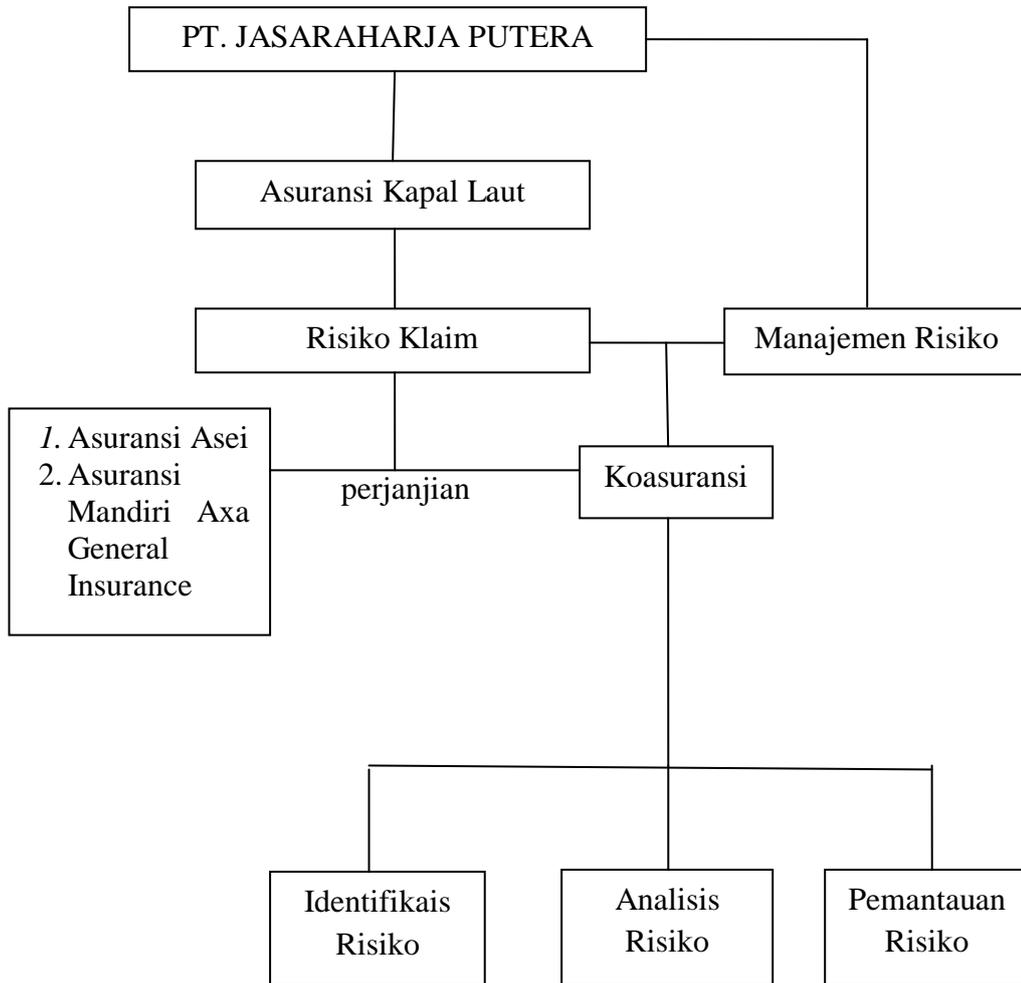
Adapun Perbedaan Hasil Penelitiannya adalah:

Penelitian yang dilakukan Githa Fitria Lisa Ulfa membahas mengenai tentang ganti rugi asuransi pada pengakutan barang melalui jalur laut sedangkan penulis membahas mengenai risiko klaim asuransi kapal laut. Penelitian yang dilakukan oleh Marhara Novi, Rinitami Njatrijani, Aminah mengenai tanggung jawab penanggung terhadap klaim dalam asuransi *Marine Hull and Machinery*, serta hambatan-hambatan yang ditemui dalam hal penemuan hak-hak tertanggung dalam asuransi *Marine Hull and Machinery*. Sedangkan penulis membahas mengenai risiko klaim yang dialami PT. Jasaraharja Putera Cabang Medan disaat melakukan asuransi kapal laut dan penerapan manajemen risiko koasuransi kapal laut. Penelitain oleh Marnia Rani mengenai pengaturan kewajiban pemilik /operator kapal untuk mengadakan perklindungan asuransi bagi pihak ketiga dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut sedangkan penulis membahas mengenai perjanjian koasuransi kapal laut. Penelitian Rinitami Njatrijani mengenai hak dan kewajiban penanggung terhadap klaim *Marine Hull and Machinery* dalam praktek pertanggungangan dan tata cara atau proses

penyelesaian klaim sedangkan penulis membahas masalah pengalihan risiko dan cara meminimalisir risiko kalim.

### **C. Kerangka Pemikiran**

Tertanggung mengasuransikan hartanya kekayaannya (dalam hal ini berupa kapal laut) kepada pihak PT Jasa Raharja Putera. Oleh karena itu Pihak PT Jasa Raharja (*leader*) tidak sanggup untuk merima risiko yang dialami oleh kapal laut itu sendiri maka dari itu Pihak PT Jasa Raharja Putera melakukan koasuransi atau membagi risikonya kepada 2 (dua) perusahaan asuransi lainnya yaitu Perusahaan Asuransi Asei (*member*) dan Perusahaan Asuransi Mandiri Axa General Insurance (*member*), untuk menanggung objek yang diasuransinya (dalam hal ini berupa kapal laut). Akhirnya kedua perusahaan asuransi tersebut bersedia untuk bersama menanggung objek yang diasuransikan (dalam hal ini berupa kapal laut), dengan tujuan untuk meminimalisir risiko klaim, dengan cara membagi risiko ke perusahaan lain maka penanggung akan mudah untuk mengelola manajemen risiko tersebut dengan melalui tiga proses manajemen risiko yaitu identifikasi risiko, analisis risiko dan evaluasi risiko. Selanjutnya mengadakan perjanjian koasuransi, dan sepakat mengenai isi perjanjian koasuransi tersebut maka timbul suatu hubungan hukum yang melahirkan hak dan kewajiban perusahaan asuransi tersebut. Perjanjian koasuransi ini akan berakhir dalam jangka waktu yang telah disepakati diawal perjanjian.



**Gambar 2.2**  
**Kerangka Pemikiran Penelitian**

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Pendekatan Penelitian**

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian adalah pendekatan empiris dengan metode kualitatif. Penelitian kualitatif adalah berupa tradisi tertentu dalam sebuah ilmu pengetahuan sosial yang secara fundamental memiliki ketergantungan melalui pengamatan manusia dalam ke khasannya sendiri.<sup>40</sup>

#### **B. Lokasidan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan di Jl.Gatot Subroto No.142 KM 5,2 Medan, Sumatera Utara pada 15-17 Mei 2019.

#### **C. Responden Penelitian**

Responden penelitian adalah orang yang di minta untuk memberikan keterangan tentang suatu fakta atau pendapat. Sebagaimana dijelaskan oleh Arikunto, subjek penelitian adalah subjek yang dituju untuk diteliti oleh peneliti. Jadi, subjek penelitian itu merupakan sumber informasi yang digali untuk mengungkapkan fakta-fakta di lapangan. Penentuan subjek atau responden dalam penelitian ini dilakukan dengan cara *purposive sampling*. *Purposive sampling* menurut Djima'an Satori merupakan teknik pengambilan sampel yang ditentukan dengan menyesuaikan pada tujuan penelitian atau pertimbangan tertentu.

Jadi, pengambilan subjek atau responden penelitian dengan menggunakan *purposive sampling* dinyatakan cocok dengan masalah penelitian yang peneliti bahas, yaitu penentuan subjek didasarkan atas tujuan peneliti dalam mengungkapkan masalah yang diangkat dalam penelitian. Subjek penelitian ditentukan berdasarkan orang yang di anggap tahu tentang informasi yang

---

<sup>40</sup> Azhari Akmal Tarigan, *Metodologi Penelitian Ekonomi Islam*, (Medan: La-Tansa Press, 2011), h. 19.

dibutuhkan dalam penelitian, sehingga akan memudahkan peneliti dalam menelusuri situasi yang di teliti.<sup>41</sup>

Peneliti menentukan subjek penelitian berdasarkan permasalahan yang akan diteliti tentang peran perjanjian koasuransi kapal laut dalam meminimalisir risiko klaim. Maka, subjek penelitiannya yaitu pihak PT. Jasaraharja Putera Cabang Medan. Sehingga, peneliti menentukan subjek utama dalam penelitian ini berjumlah 3 orang dari 18 karyawan, yaitu Pihak Undrewriting dan pihak yang mengelola asuransi kapal laut.

#### **D. Sumber Data**

##### **1. Data Primer**

Data primer adalah data yang didapat secara langsung dari penelitian dilapangan, yaitu dengan cara melakukan wawancara dengan pihak perusahaan asuransi yang telah melakukan perjanjian koasuransi, yaitu PT. Jasaraharja Putera Cabang Medan.

##### **2. Data Sekunder**

Data yang dikumpulkan oleh peneliti dari dokumen-dokumen yang bersumber dari kantor PT Jasaraharja berupa Rekap polis koasuransi kapal laut (*Marin Hull*).

#### **E. Metode Pengumpulan Data**

##### **1. Wawancara**

Wawancara yang dimaksud adalah untuk mendapatkan data primer dengan cara melakukan wawancara dengan pihak perusahaan asuransi PT Jasaraharja Putera yang diwakili 3 orang pegawai yaitu oleh ibu Putri, bapak Riko Pasti Hamdani dan bapak Sidik Yuni Handoko. Hasil wawancara berfungsi sebagai penguat dari dokumen yang telah diperoleh.

##### **2. Studi Dokumen**

---

<sup>41</sup>Yuka Martlisda Anwika, "Peran Pelatih Program Keterampilan Bermusik Dalam Meningkatkan Motivasi dan Kemandirian musisi jalanan, [http://www.repository.upi.edu/2561/6/6/S\\_PLS\\_0900449\\_Chapter3.pdf](http://www.repository.upi.edu/2561/6/6/S_PLS_0900449_Chapter3.pdf). Diunduh Pada 28 Oktober 2019

Dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data yang dimana sejumlah besar fakta dan data tersimpan dalam bahan yang berbentuk dokumentasi. Sebagian data yang tersedia adalah bentuk rekap polis koasuransi kapal laut.

## **F. Analisis Data**

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif kualitatif. Tahapan analisis ini dimulai dari pengolahan data, yaitu data yang dikumpulkan kemudian diolah. Pengolahan data dilakukan melalui tahap-tahap sebagai berikut:

1. Pemeriksaan data, yaitu memilih data yang diperoleh secara selektif untuk mengetahui apakah data tersebut sudah lengkap dan sesuai dengan pokok bahasan yang akan dibahas serta ada relevansinya bagi peneliti;
2. Penandaan data, yaitu pemberian tanda terhadap data dengan mengelompokkan data yang terkumpul sesuai dengan pokok bahasan;
3. Rekonduksi data, yaitu menyusun ulang data secara teratur, berurutan, dan logis sehingga mudah di pahami;
4. Sistematis data, yaitu data yang telah diberi tanda kemudian di rekonstruksi secara rinci, teratur, dan sistematis sesuai dengan pokok bahasan sehingga mempermudah pembahasan.

Data yang diolah kemudian disajikan dalam bentuk uraian, lalu diinterpretasikan atau ditafsirkan untuk dilakukan pembahasan dan dianalisis secara kualitatif, kemudian untuk selanjutnya ditarik suatu kesimpulan.

## **BAB IV**

### **TEMUAN PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum Perusahaan**

##### **1. Sejarah Berdirinya PT. Jasaraharja Putera Cabang Medan**

Berdirinya pada tahun 1993, PT Asuransi Jasaraharja Putera atau *JP-Insurance* yang merupakan anak perusahaan BUMN PT Jasaraharja (Persero) dalam waktu yang relative singkat, tumbuh menjadi salah satu perusahaan asuransi terkemuka di Indonesia. Hal ini tak lepas dari kuatnya kepercayaan yang diberikan masyarakat kepada perseroan. Untuk itu perseroan berkomitmen menjaga sebaik mungkin kepercayaan yang diterimanya dengan jalan terus meningkatkan kualitas layanannya sesuai kebutuhan nasabah.

PT. Asuransi Jasaraharja Putera, adalah perusahaan asuransi kerugian yang didirikan dengan anggaran dasar oleh notaris Sutjipto SH, No. 30 tanggal 6 Juni 1996 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tanggal 11 April 1997 dan tambahan-tambahannya. Penggantian nama menjadi PT. Asuransi Jasaraharja Putera dari nama lama PT. Asuransi Kerugian Aken Raharja dilakukan dalam rangka memenuhi Peraturan Pemerintah dalam hal ini deregulasi permodalan perusahaan asuransi berkaitan dengan masuknya Yayasan Dana Pensiun Jasa Raharja sebagai pemegang saham perusahaan. Bergabungnya PT. Jasa Raharja (Persero), BUMN asuransi kerugian di bawah Departemen Keuangan dengan reputasi baik dan terpercaya, sebagai pemegang saham mayoritas pada tahun 1996 adalah tonggak baru perkembangan perusahaan. Sesuai dengan anggaran dasar perusahaan, memberikan layanan asuransi kerugian dalam arti seluas-luasnya termasuk pula menjalankan usaha surety bond.

Saat ini layanan *JP-INSURANCE* dapat dinikmati diseluruh Indonesia melalui 113 jaringan pelayanan yang terdiri dari 27 kantor Cabang dan 24 kantor pemasaran dan 62 kantor unit layanan. *JP-INSURANCE* memberikan beragam solusi untuk beragam kebutuhan, seperti Asuransi Umum dan *Suretyship* yang dikemas sebagai *JP-BONDING*. Di Industri Asuransi, PT. Jasaraharja Putera dikenai sebagai pelopor Surety Bond sebuah produk yang sangat dibutuhkan

untuk mendukung kelancaran proyek di Indonesia. PT. Asuransi Kerugian Jasaraharja Putera adalah satu dari sedikit perusahaan asuransi yang memfokuskan diri dalam pengembangan layanan surety bond sebagai salah satu jenis layanan baru di Indonesia dengan prospek yang sangat cerah.

PT. Jasaraharja (persero) sebagai pemegang saham mayoritas sebesar 93,8% adalah sebuah Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dibidang asuransi sosial. Sinergi permodalan dan keahlian memasuki babak baru yang lebih berdaya saing dan memperkokoh posisinya dikancah industri asuransi nasional. Lebih dari itu, PT. Jasaraharja Putera menawarkan 15 produk unggulan lainnya, yakni JP-APSTOR (Asuransi Kendaraan Bermotor), JP-GRAHA (Asuransi Kebakaran), JP-ASPRI (Asuransi Kecelakaan Pribadi), JP-ASKRED (Asuransi Kredit), Asuransi Rekayasa, dan Asuransi Syariah, layanan yang beragam tersebut mencerminkan tekad perseroan untuk menjadi *one stop insurance service company*.

Komitmen JP-INSURANCE dalam menjaga reputasinya sebagai perusahaan asuransi yang terpercaya tercermin dari keberhasilannya meraih rating idA+(*single A+;stable outlook*). Melalui beragam produk dan layanan asuransi yang berkualitas, JP-INSURANCE berhasil membukukan kinerja keuangan yang baik dan terus meningkat, perseroan percaya bahwa prestasi ini juga ini juga merupakan hasil dari penerapan prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik dalam setiap aspek operasional, serta didukung budaya perusahaan yang telah meresap kuat, yakni jujur, disiplin, tanggap, cermat, dan snatun.

Semua prestasi diatas menumbuhkan rasa percaya diri yang kuat dalam diri seluruh karyawan JP-INSURANCE.

## **2. Visi dan Misi PT Jasaraharja Putera**

### **a. Visi**

Menjadikan perusahaan asuransi PT.Jasaraharja Putera terkemuka di Indonesia.

### **b. Misi**

Menyediakan produk tepat guna dengan pelayanan prima.

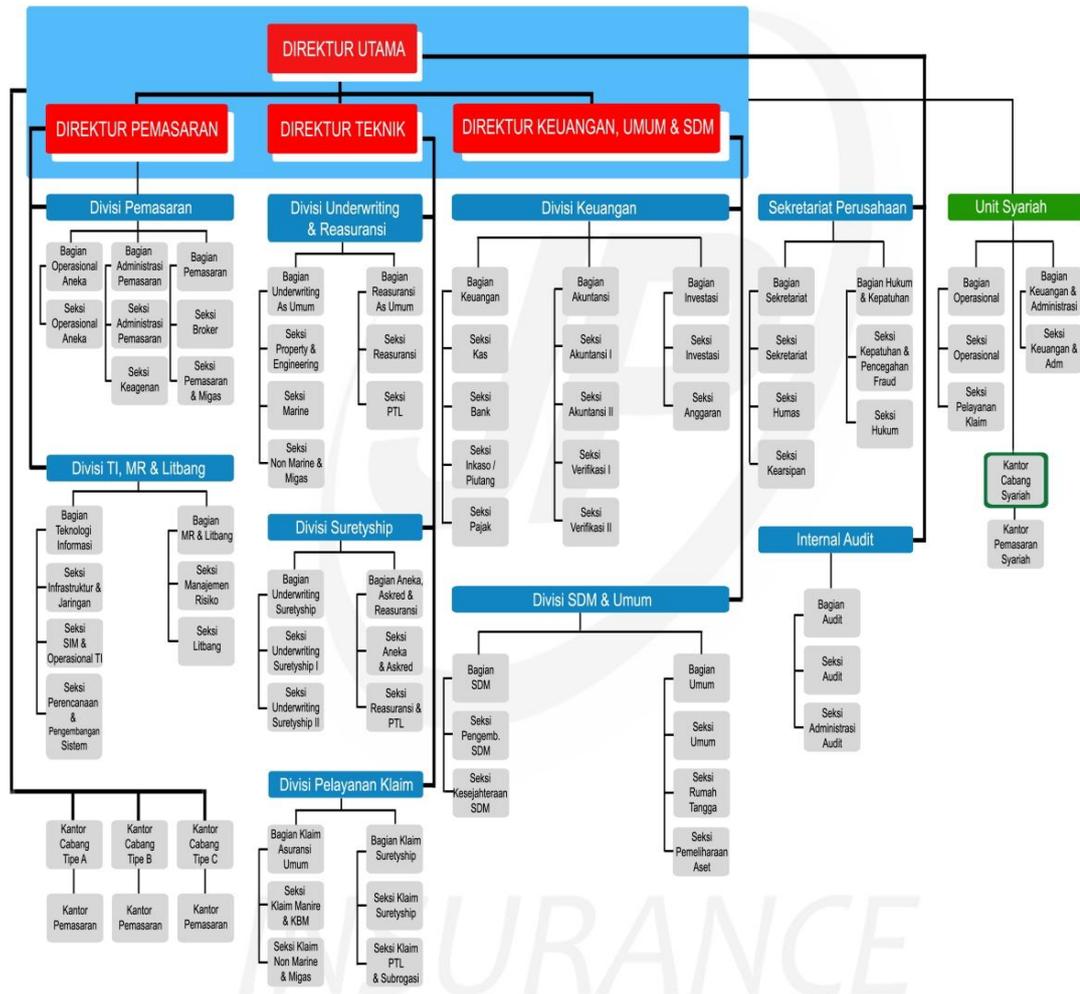
### **3. Budaya Organisasi PT Jasaraharja Putera**

Ada 5 hal yang mendasari kinerja perusahaan dan menjadi budaya organisasi PT Jasaraharja Putera yaitu:

- a. Kejujuran: selalu berpikir jernih dan berhati bersih menjadi salah satu hal yang dipegang teguh oleh karyawan perusahaan dalam bersikap dan menjalankan pekerjaan sehari-hari.
- b. Disiplin: Kemudian saling bahu – membahu dengan penuh kedisiplinan dalam bertindak serta dalam menciptakan dan menawarkan produk berkualitas yang dibutuhkan.
- c. Tanggap: Kepekaan dalam memahami situasi dan kondisi, selalu mengerti dalam kebutuhan *costumer* melalui solusi terbaiknya. Selain itu juga mengenali, memahami kebutuhan nasabah dan juga mengantisipasi kebutuhan mereka di masa mendatang.
- d. Cermat: Karyawan juga teliti membuahkan sebuah kecermatan dalam memandang prospek usaha. Serta mengerti bisnis bekerja, bagaimana prinsip menciptakan dan mengambil kesempatan, dan cermat dalam melihat peluang bisnis
- e. Santun: Berperilaku baik serta memiliki etika yang mampu memberikan rasa hangat dan bersahabat, menjadi mitra yang baik dalam memberikan perlindungan.

### **4. Struktur Organisasi PT Jasaraharja Putera**

Struktur organisasi dibuat oleh perusahaan dengan maksud agar koordinasi dari masing-masing bagian atau divisi berjalan dengan lancar, selain itu untuk memudahkan pengendalian. Dengan demikian kesatuan aktivitas perusahaan dapat lebih terarah, yang pada akhirnya mempermudah pencapaian tujuan perusahaan. Susunan Manajemen PT. Asuransi Jasaraharja Putera adalah sebagai berikut :



**Gambar 4.1 Struktur Organisasi**

Bagan diatas menjelaskan struktur organisasi PT. Jasaraharja Putera dimana kegiatan operasional PT. Jasaraharja Putera sehari-hari dipimpin oleh dewan direksi dengan direktur utama sebagai pemimpin tertinggi. Adapun anggota dewan direksi di PT Jasaraharja Putera terdiri dari direktur utama, direktur korporasi, direktur ritel dan direktur keuangan dan SDM. Selanjutnya dewan direksi membawahi 6 divisi yang terdiri dari divisi korporasi, divisi ritel, divisi keuangan, divisi SDM, biro litbang dan divisi internal audit yang masing-masing dipimpin oleh kepala divisi.

a. Kepala Cabang

Tugas-tugas pokok dan Wewenang Kepala Cabang:

1. Memimpin penyusunan rencana/program kerja dan anggaran untuk

kerja yang dipimpinnya.

2. Membuat jadwal pelaksanaan (*action plan*) atas rencana/program kerja yang disusunnya.
  3. Memimpin, memotivasi dan membina karyawan bawahannya.
  4. Merencanakan dan mengembangkan sumber daya manusia, mengamankan alat/sarana fisik dan uang didalam unit kerja yang di pimpinnya.
  5. Melakukan kerja sama dengan unit-unit kerja yang lain di dalam perusahaan.
  6. Membina hubungan baik dengan instansi/pihak ekstern perusahaan, yang berhubungan dengan bidang kegiatan unit kerjanya.
  7. Memberikan saran-saran kepada direksi mengenai penyempurnaan sistem dan prosedur kerja di dalam bidangnya.
  8. Memanfaatkan sumber daya manusia, alat dan sarana fisik yang berada dibawah pimpinannya sejauh dalam usaha memenuhi tanggung jawabnya.
  9. Menandatangani surat-surat yang berhubungan dengan bidangnya, sesuai dengan ketentuan yang dibuat oleh direksi.
  10. Menentukan disetujui atau tidaknya penutupan dari berbagai jenis asuransi, baik yang tergolong asuransi kerugian maupun asuransi aneka, sesuai dengan ketentuan yang dibuat direksi.
  11. Menentukan disetujui tidaknya permohonan menjadi nasabah dan penerbitan bond, sebatas ketentuan yang dibuat oleh direksi.
- b. Kasie Keuangan/ Administrasi
- Tugas pokok dan wewenang kasie keuangan dan administrasi:
1. Meneliti keabsahan/ kelengkapan bukti-bukti penerimaan dan penegeluaran kas / bank .
  2. Mengkoordinir dan memeriksa kebenaran pelaksanaan pembukuan.
  3. Mencatat dan melaporkan kegiatan keuangan di Cabang Medan.
  4. Memimpin pengambilan dan penyetoran uang dari ke bank dan mencatat saldo keuangan di bank setiap minggu.

5. Mengendalikan kelancaran penerimaan dan pengeluaran uang di perusahaan.
6. Membuat buku pendapatan premi dan pengembalian premi sekali dalam seminggu yang dikirimkan ke kantor pusat.

c. Kasie Korporasi

Tugas pokok dan wewenang kasie korporasi:

1. Mengarahkan pelaksanaan penelitian pasar untuk meningkatkan pendapatan kantor cabang.
2. Mengendalikan kegiatan dan anggaran biaya pemasaran asuransi kerugian, asuransi aneka dan surety bond.
3. Mengadakan penelitian risiko ke objek pertanggungan.
4. Membina hubungan baik dengan mitra kerja/relasi/nasabah/pemilik proyek dan Co-Asuradur.
5. Mengatur kerjasama local dengan partner usaha.
6. Mencatat kebenaran pembayaran klaim/dana santunan dibidang asuransi kerugian, asuransi aneka dan surety bond.

d. Kasie Klaim

Tugas pokok dan wewenang kasie klaim:

1. Mencatat setiap pengajuan klaim dana santunan yang memenuhi syarat administrative.
2. Meminta kelengkapan dokumen klaim dana santunan kepada tertanggung sesuai dengan persyaratan yang ditentukan. Menyerahkan berkas klaim kepada yang telah dicatat dan diteliti, termasuk rekomendasinya, kepada sebagai bahan bagi kepala cabang dan atau kantor pusat dalam mengambil langkah-langkah penyelesaian lebih lanjut.
3. Melakukan *survey on the spot* atau objek pertanggungan dan atau klaim yang diajukan sesuai dengan petunjuk kepala cabang.
4. Mengendalikan kegiatan penyelesaian klaim surety bond, sesuai dengan kepala cabang dan kantor pusat.

e. Kasie Ritel

Tugas pokok dan wewenang Kasie Ritel:

1. Mengendalikan tertib administrasi hasil pemasaran dan underwriting dalam penutupan asuransi aneka.
2. Menyusun laporan kegiatan di bidang pemasaran dan underwriting/akseptasi surety bond, termasuk anggaran pendapatan dan anggaran biayanya.

## **5. Produk-Produk PT Jasaraharja Putera**

a. Produk Unggulan Asuransi

1. JP-BONDING

Terpercaya dan pilihan tepat sebagai penjaminnya, tersedia berbagai jenis Surety Bond:

- a. Jaminan penawaran (*Bid Bond*), jaminan pelaksanaan (*Performance Bond*), jaminan uang muka (*Advance Payment Bond*) dan jaminan pemeliharaan (*Maintenance Bond*) untuk seluruh jenis pekerjaan konstruksi, pengadaan dan konsultan.
- b. *Progress Payment Bond*
- c. Jaminan sewa alat
- d. *Instalment Sales Bond*
- e. *Down Payment Bond*
- f. *Customs Bond*

PT Jasaraharja putera merupakan pelopor *Surety Bond* di Indonesia yang memberikan jaminan dengan standar kualitas layanan yang didukung komitmen tinggi. PT Jasaraharja Putera juga dipercaya sebagai ketua konsorsium jaminan *Surety Bond* (KJSB) untuk menangani penjaminan diproyek-proyek kementerian pekerjaan umum dan perumahan rakyat (PUPR).

2. JP-ASTOR

JP-ASTOR dapat menjamin risiko-risiko kerusakan dan atau kehilangan dan kendaraan itu sendiri, Assesories Kendaraan, tanggung jawab hukum kepada

pihak ke III (apabila kendaraan anda menabrak pihak lain). Risiko kecelakaan pada penumpang, pengemudi atau tanggung jawab hukum kepada penumpang.

### 3. JP-GRAHA

JP-GRAHA adalah asuransi yang tepat untuk melindungi asset bangunan anda dan harta benda didalamnya dan kerugian dan kerusakan akibat kebakaran atau peristiwa lain yang dijamin oleh polis dan perluasannya. Apapun asset anda baik itu rumah tinggal, tempat usaha, kantor maupun pabrik, besar maupun kecil.

### 4. JP-ASPRI

JP-ASPRI adalah solusi yang tepat untuk membeberikan perlindungan, JP-ASPRI tidak hanya melindungi ditempat kerja atau sekolah, tetapi selama 24 jam dimana saja berada.

### 5. JP-ASKRED

Produk asuransi ini memberikan proteksi terhadap risiko yang timbul akan kredit tersebut macet oleh sebab apapun sepanjang tidak termasuk dalam pengecualian polis.

#### b. Produk asuransi syariah

1. JP-ASTOR Syariah
2. JP-ASPRI Syariah
3. JP-GRAHA Syariah
4. Asuransi pengangkutan syariah
5. Asuransi rekayasa (CAR) syariah dan EAR syariah
6. Asuransi industri all risk (IAR) syariah
7. Asuransi gempa bumi syariah
8. Asuransi property all risk (PAR) syariah
9. Asuransi PHK syariah
10. Asuransi alat berat (HE) syariah
11. Asuransi rangka kapal (MH) syariah
12. Asuransi perjalanan (JP-TRIP) syariah
13. Asuransi pembiayaan syariah
14. Asuransi penyimpanan uang (CIS) syariah

15. Asuransi pengangkutan uang (CIT) syariah

16. Asuransi *public liability* (PL) syariah

## **B. Temuan Penelitian**

### **1. Risiko klaim asuransi kapal laut**

Terdapat 3 jenis klaim asuransi kapal laut, sebagaimana dijelaskan oleh Sidik Yuni Handoko<sup>42</sup>, yaitu:

Total *Loss* disebut suatu kerugian/kerusakan dikatakan total *Loss* apabila barang tersebut hancur total, tidak berbentuk sama sekali, musnah seluruhnya, kegunaannya hilang sama sekali. Klaim total loss terbagi menjadi 2, *Actual Total Loss* Apabila kerugian atau kerusakan yang diderita barang tersebut hancur total, tidak berbentuk sama sekali, musnah seluruhnya, yang berarti bahwa kerugian tersebut 100% disebabkan oleh perils yang dijamin, sedangkan *Constructive Total Loss* Apabila biaya perbaikan atau pemulihan barang tersebut melebihi harga barang tersebut dipasarkan dimana barang tersebut berada, maka secara konstruktif kerugian tersebut dikatakan kerugian total. Dapat pula dikatakan *Constructive Total Loss* dalam hal kerugian/kerusakan barang yang diderita ditambah dengan biaya penyelamat (*salvage charges*) lebih besar dari 100% nilai barang dipasarkan dimana barang tersebut berada.

Partial loss adalah kerugian sebagian atau kerugian/kerusakan yang timbul lebih kecil dari pada nilai barang tersebut. Kerugian khusus sebagian (*Particular Average*) adalah kerugian/kerusakan sebagian atas barang-barang yang disebabkan oleh sesuatu bahaya yang dijamin dalam polis, yaitu kerugian yang diderita oleh orang-orang tertentu saja secara khusus, tidak melibatkan seluruh pihak yang ada atau terlibat dalam pengangkutan tersebut.

Pihak-pihak yang terlibat dalam suatu pengangkutan adalah

- a. Pemilik kapal
- b. Pemilik uang tambang
- c. Pemilik cargo

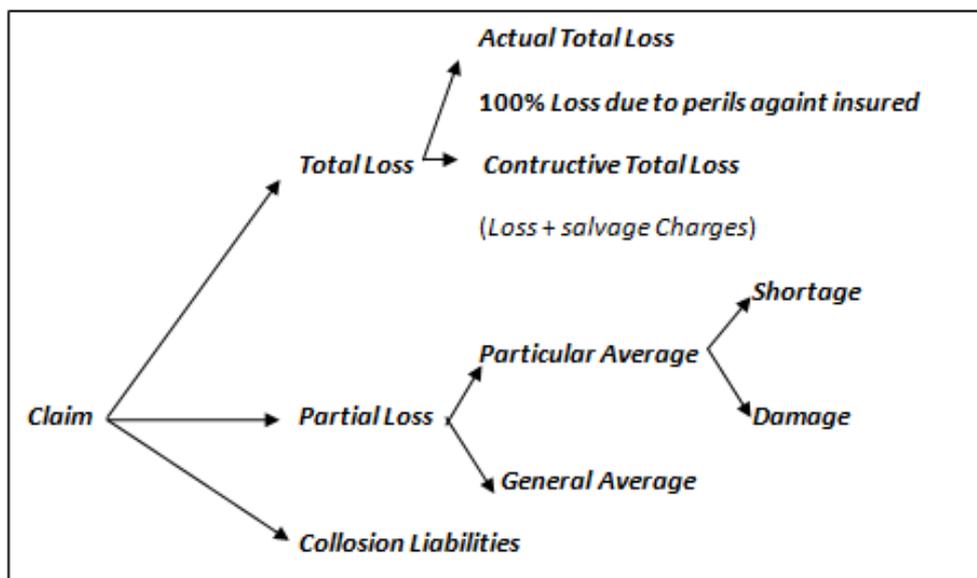
---

<sup>42</sup> Sidik Yuni Handoko, Seksi Underwriting PT Jasaraharja Putera Cabang Medan, wawancara di Gatot Subroto, tanggal 18 november 2019.

*Particular average* dibagi dalam 2 jenis, kekurangan, dalam hal ini penyelesaiannya dilakukan berdasarkan harga pertanggungan dari barang yang kurang diserahkan tersebut, selanjutnya kerusakan, penyelesaian kerugian ditempuh dengan dua cara, mengganti nilai kerugian atas barang-barang yang rusak tersebut, dan memperbaiki barang yang rusak tersebut dan mengembalikannya ke posisi semula.

Adapun Kerugian Umum (*general average*), adalah suatu kerugian yang dipikul bersama oleh pihak-pihak yang terlibat atau mempunyai kepentingan dalam pengangkutan tersebut sewaktu-waktu kejadian terjadi. Ada dua macam kerugian dalam *general average*, pengorbanan, apabila bagian dari kapal atau sebagian dari cargo/barang sengaja dirusak atau dikorbankan untuk kepentingan penyelamatan yang lain dan biaya-biaya yang dikeluarkan, sejumlah biaya yang dikeluarkan untuk kepentingan penyelamatan.

*Collision Liability* merupakan kerugian sebagai akibat tabrakan kapal tetap dijamin dalam kondisi polis, hal ini tertuang dalam *clause* 3 dari ICC 1/1/82 baik untuk kondisi ICC “A”, “B” maupun “C” yang berbunyi: Asuransi ini juga menggantikan kerugian pada tertanggung atas bagian barang tanggungan dibawah kontrak pengangkutan dengan klausula “tabrakan dimana kedua pihak bersalah” dalam hubungan ini dengan kerugian yang ditemukan kembali seperti tersebut dalam klausula ini.



**Gambar 4.2 Jenis Klaim**

**Sumber:** Sidik Yuni Handoko, Underwriting PT Jasaraharja Cabang Medan, wawancara, Medan 18 november 2019

Berdasarkan hasil wawancara dari Bapak Sidik Yuni Handoko mengatakan bahwa risiko yang dialami perusahaan pada saat asuransi kapal laut itu ada banyak risiko yang terjadi, salah satu risiko klaim. Risiko lainnya itu tergantung cover yang diminta untuk penutupan asuransi.<sup>43</sup>

Secara umum cover penutupan asuransi kapal laut ada tiga macam, yaitu:

- a. *Clause* 280 : Semua risiko dijamin
- b. *Clause* 284 : Tidak semua risiko dijamin
- c. *Clause* 289 : Hanya beberapa risiko saja yang dijamin

Perusahaan asuransi tidak sanggup untuk menjamin semua kerugian yang dialami oleh kapal laut, karena jumlah asuransi kapal laut itu sangat besar pembayaran klaimnya, jika perusahaan asuransi menanggung semua kerugian risiko yang dialami oleh asuransi kapal laut, maka pihak perusahaan tidak sanggup untuk menanggung sendiri, dalam pengangkutan muatan laut banyak sekali bahaya laut yang tidak dapat dihindarkan lagi dan diatasi oleh manusia sehingga menimbulkan kerugian (kehilangan, kerusakan) atas kapal dan barang-barang yang diangkut oleh kapal. Banyak faktor penyebab kapal mengalami kecelakaan akibat cuaca buruk seperti, badai, gelombang besar, hujan angin, kabut tebal.

Ada perusahaan asuransi yang tidak menjual lagi jaminan asuransi kapal, karena harus diakui bahwa menanggung risiko kapal adalah tinggi. Berbeda dengan gedung, sebagai bangunan statis yang risiko kerusakannya bisa di control, inilah yang menyebabkan tarif premi asuransi kapal jauh lebih tinggi daripada asuransi harta benda. Jika terjadi kecelakaan kapal, perusahaan asuransi bisa rugi hingga tiga kali lipat dari harga kapal. Maka dari situlah terjadinya koasuransi, dengan tujuan untuk meminimalisir risiko klaim, agar perusahaan tersebut tidak mengalami kebangkrutan.

Dari hasil wawancara yang telah dilakukan pada salah satu informan yang merupakan pelayanan asuransi kapal laut, mengatakan bahwasannya risiko asuransi kapal laut tidak memiliki kesamaan dengan risiko jenis asuransi lain

---

<sup>43</sup> Sidik Yuni Handoko, Seksi Underwriting PT Jasaraharja Putera Cabang Medan, wawancara di Gatot Subroto, tanggal 18 november 2019.

perbedaannya terletak di jenis objek pertanggungannya, asuransi diciptakan perproduk sesuai dengan peruntukannya, jaminannya juga masing-masing berbeda, kalau asuransi kapal laut yang di tanggung itu kapalnya, tetapi kalau asuransi lain seperti asuransi marine cargo itu yang ditanggung barang-barangnya.<sup>44</sup>

Adapun hasil wawancara dari seksi klaim mengatakan bahwa pernah terjadinya klaim asuransi kapal laut pada tahun 2018 di perairan danau toba, identifikasi yang dilakukan oleh perusahaan asuransi itu tidak sepenuhnya diberikan gambaran risiko secara sempurna, asuransi kadang-kadang bercakap kapal yang beroperasi di danau akan lebih aman karena didanau airnya tenang tidak terombang-ambing, daripada kapal yang beroperasi dilaut, karena dilaut airnya asin kapal lebih cepat berkarat, ombak besar, ombang-ambing bisa terkena karang.

## **2. Penerapan manajemen risiko koasuransi kapal laut pada PT. Jasaraharja Putera Cabang Medan.**

Adapun hasil wawancara dengan bapak Sidik Yuni handoko mengatakan bahwa<sup>45</sup>

### **a. Mengidentifikasi risiko koasuransi kapal laut**

Mengidentifikasinya dengan cara meminta data-data tertanggung yang ingin mengasuransikan kapal laut, pihak penanggung meminta data-data PKI dan data-data lain sebagainya.

Ada beberapa tahap yang dilakukan oleh perusahaan untuk mengidentifikasi risiko koasuransi kapal laut:

1. Tipe kapal
2. Tahun pembuatan kapal (dilihat dari nomor IMO (*Inter Maritime Organization*)).

---

<sup>44</sup>Riko Pasti Hamdani, Pelaksanaan dan Administrasi PT Jasaraharja Putera Cabang Medan, wawancara PT Jasaraharja Putera Cabang Medan, hari senin 11 November 2019.

<sup>45</sup> Sidik Yuni Handoko, Seksi Underwriting PT Jasaraharja Putera Cabang Medan, wawancara di Gatot Subroto, tanggal 18 november 2019.

3. Ukuran kapal.
4. Status kapal
5. Sejarah kepemilikan kapal
6. *Last docking report*
7. *Maintenance* kapal
8. *Crew list* dan sertifikasinya
9. Pengguna kapal
10. *Trading area* kapal
11. Jumlah fleet kapal yang dimiliki
12. Cargo yang diangkut secara rutin
13. Status crew kapal (kontrak atau tetap, apakah digaji selama di darat)
14. Berapa lama seorang crew berada diatas kapal
15. fasilitas

b. Pengukuran risiko koasuransi kapal laut dan metode pengukurannya.

PT. Jasaraharja Putera Cabang Medan tidak memiliki metode pengukuran khusus untuk risiko koasuransi kapal laut. Metode pengukuran khususnya ini terletak dibagian kantor pusat, karena kantor cabang hanya membantu, dan yang menganalisa risiko tersebut adalah kantor pusat, dan metode pengukuran risiko ini terjadi ketika pemilik kapal ingin mengasuransikan kapalnya kepada pihak perusahaan asuransi, maka pihak perusahaan akan memberikan beberapa pertanyaan kepada pemilik kapal:

1. Tahun berapa kapalnya.

Karena semakin tua kapalnya maka semakin besar risiko kerugian yang akan dialami oleh kapal tersebut. Perusahaan asuransi mau menerima asuransi kapal laut dengan syarat, Clause 284 dan Clause 289.

2. Berat Kapal

Mesin, peralatan yang ada didalam kapal, perusahaan harus mengetahui berapa berat kotor dari semua peralatan yang ada didalam kapal tersebut. Karena jika kapal semakin ringan, maka pihak asuransi

semakin enggan menerima asuransi kapal laut tersebut. Asuransi akan lebih memilih menjamin jika berat kapal semakin besar.

### 3. Penggunaan kapal

Perusahaan harus mengetahui juga bahwa kapal tersebut digunakan untuk apa.

#### c. Pemantauan risiko pada produk asuransi kapal laut

Perusahaan melakukan pemantauan risiko dengan cara:

1. Terhadap objek pertanggungan yang sudah diasuransikan
2. Terhadap prospek asuransi (Jumlah kecelakaan yang terjadi dalam kurun waktu tertentu).

#### d. Pengendalian risiko pada produk asuransi kapal laut.

Cara perusahaan melakukan pengendalian risiko pada produk asuransi kapal laut yaitu, dengan cara meminta data-data pemilik kapal, agar tidak terjadi kesalahan dalam melakukan klaim pada saat terjadi suatu kejadian yang tidak terduga.

Perusahaan bisa melakukan pengendalian risiko dengan cara, analisa, identifikasi, dan pengendalian, setelah itu pihak perusaha melakukan:

1. Keseuaian T/C dan objek pertanggungan
2. Pembatasan dengan klausula
3. Penerapan deductible yang sesuai
4. Rate yang sesuai
5. Warranty

## **C. Pembahasan**

PT. Jasaraharja Putera pada umumnya tidak sanggup untuk menanggung risiko yang terjadi pada saat asuransi kapal laut, karena pihak penanggung mengetahui jika menerima dan menanggung risiko asuransi kapal laut sendiri maka akan menimbulkan kerugian yang sangat besar untuk perusahaan. Oleh sebab itu, pihak penanggung akan menerima asuransi kapal laut dengan mengalihkan risiko atau yang biasa disebut koasuransi dan melibatkan berbagai

perusahaan asuransi lain untuk menanggung asuransi kapal laut, agar tidak terjadinya kerugian besar untuk penanggung.

Koasuransi adalah pertanggungan yang dilakukan secara bersama atas suatu objek asuransi. Biasanya nilai pertanggungan berjumlah besar sehingga perusahaan asuransi tersebut dalam rangka menyebar risikonya, perlu menawarkan atau mengajak beberapa rangka menyebarkan risikonya, perlu menawarkan atau mengajak beberapa perusahaan asuransi lainnya untuk ikut mengambil bagian penanggung atas penutupan risiko tersebut. Suatu perusahaan asuransi yang akan melakukan penutupan risiko dalam jumlah besar yang melebihi kemampuan keuangannya, maka perusahaan asuransi tersebut akan melakukan koasuransi.

Pengertian kapal laut berdasarkan kamus besar bahasa Indonesia diartikan sebagai: "kendaraan pengangkut penumpang dan barang dilaut (sungai) terbuat dari kayu atau besi, bertiang satu atau lebih, bergeladak, digerakkan oleh mesin atau layar, dan laut adalah kumpulan air asin (dalam jumlah banyak atau luas) yang menggenangi dan membagi daratan atas benua atau pulau."<sup>46</sup>

Asuransi kapal laut adalah suatu pertanggungan atau asuransi yang memberikan jaminan atau proteksi terhadap kerugian atau kerusakan atau kehilangan atas rangka kapal berikut mesin-mesin penggerakannya sebagai akibat dari risiko-risiko yang dijamin dalam kondisi polis.<sup>47</sup>

Dalam melakukan koasuransi kapal laut ada beberapa sistem dan proses yang terjadi saat melakukan perjanjian koasuransi kapal laut, leader koasuransi menawarkan koasuransi keasuransi lain sebagai member koasuransi, terus pihak asuransi lain menyetujui untuk menjadi member koasuransi, setelah *share* koasuransi *full*, leader akan menerbitkan polis asuransi kapal laut, dalam polis wajib dicantumkan klausulaa koasuransi, dan member koasuransi juga ikut tanda tangan dipolis asuransi kapal laut yang diterbitkan oleh leader.

---

<sup>47</sup>Sidik Yuni Handoko, Seksi Underwriting PT Jasaraharja Putera Cabang Medan, wawancara di Gatot Subroto, tanggal 18 november 2019.

Berakhirnya perjanjian koasuransi kapal laut ialah berakhirnya hubungan hukum bagi pihak-pihak yang telah mengikat diri dalam suatu perjanjian koasuransi. Tepatnya suatu perjanjian koasuransi ini berakhir, sudah tercantum dalam polis yang telah disepakati sebelumnya oleh para pihak, atau juga dengan berakhirnya perjanjian asuransi kapal laut maka secara otomatis berakhir pula perjanjian koasuransi kapal laut.<sup>48</sup>

Manajemen risiko menurut A.F. Stoner dan Charles Wanle manajemen adalah proses perencanaan, kepemimpinan dan pengendalian upaya anggota organisasi dan penggunaan seluruh sumber daya organisasi demi tercapainya tujuan organisasi.<sup>49</sup>

Manajemen risiko adalah proses pengelolaan risiko yang mencakup identifikasi, evaluasi, dan pengendalian risiko yang dapat mengancam kelangsungan usaha atau aktivitas perusahaan. Manajemen risiko juga berhubungan erat dengan fungsi perusahaan (fungsi keuangan, fungsi pemasaran, fungsi produksi, fungsi personalia, fungsi teknik, fungsi akuntansi, serta pemeliharaan), dan fungsi-fungsi tersebut mengandung banyak risiko dalam pengelolaan perusahaan.<sup>50</sup>

PT Jasarharja Putera mengelola risiko dengan cara mengidentifikasi risiko dengan meminta data-data tertanggung yang ingin mengasuransikan kapal laut, dengan mengidentifikasi risiko pihak perusahaan tahu akan kerugian yang dialami oleh kapal laut, langkah selanjutnya mereka menggunakan metode pengukuran risiko dengan adanya alat khusus yang dilakukan oleh perusahaan pusat, metode pengukuran tersebut tidak terletak dikantor cabang tetapi kantor pusatlah yang melakukan metode pengukuran tersebut.

---

<sup>48</sup>Hari Subangkit, "Analisis Perjanjian Koasuransi Kapal Laut" (Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Lampung, 2012), h. 52.

<sup>49</sup>Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syariah (Life and General) konsep dan system operasional*, (Jakarta: Gema Insane, 2004), h.257

<sup>50</sup> Abbas Salim, *Asuransi dan Manajemen Risiko*, (cet. 7, Jakarta: Grafindo Persada, 2003) h.199.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian yang dilaksanakan, maka dapat ditarik kesimpulan akhir dari penelitian “Peran Perjanjian Koasuransi Kapal Laut Dalam Meminimalisir Risiko Klaim Pada PT Jasaraharja Putera Cabang Medan” sebagai berikut:

1. Risiko klaim yang dialami PT. Jasaraharja Putera Cabang Medan disaat melakukan asuransi kapal laut, sangat besar risikonya jika perusahaan menanggung asuransi kapal laut sendiri tanpa melakukan koasuransi, maka bisa menyebabkan perusahaan tersebut tutup. Perusahaan sangat menghindari risiko tersebut dengan cara melakukan koasuransi kapal laut dengan beberapa perusahaan yang mau membantu untuk menanggung semua kerugian pada saat klaim asuransi kapal laut. Jumlah klaim yang ditanggung untuk asuransi kapal laut sangat besar. Risiko asuransi kapal laut memiliki perbedaan dengan jenis asuransi lain, perbedaannya terletak di bagian objek pertanggungannya.
2. Penerapan manajemen risiko koasuransi kapal laut pada PT. Jasaraharja Putera Cabang Medan, perusahaan PT Jasaraharja Putera mengidentifikasi risiko koasuransi kapal laut dengan cara meminta data-data pemilik kapal laut, perusahaan juga melakukan pengukuran risiko koasuransi kapal laut, pemantauan risiko pada produk asuransi kapal laut, dan melakukan pengendalian risiko pada produk asuransi kapal laut.

#### **B. Saran**

Berdasarkan hasil penelitian serta hal-hal yang terkait dengan keterbatasan penelitian, maka peneliti memeberikan saran sebagai berikut:

1. Bagi karyawan yang bekerja harap memahami semua ilmu tentang produk yang ada di Jasaraharja, karena jika seksi underwriting dan seksi pelayanan yang khusus tidak ada, maka seksi-seksi lain bisa membantu untuk menjelaskan kepada nasabah tentang produk-produk yang ada di Jasaraharja tersebut.
2. Agar perusahaan lebih memperbanyak sosialisasi agar masyarakat mengetahui tentang adanya asuransi di Jasaraharja Putera. Saat ini masyarakat hanya mengetahui dengan adanya PT Jasa Raharja saja tetapi tidak mengetahui bahwa adanya PT Jasaraharja Putera yang menyediakan berbagai produk asuransi umum dan produk asuransi syariah.
3. Bagi peneliti selanjutnya, penelitian ini hanya berdasarkan sebatas analisa yang diperoleh peneliti dari hasil wawancara, pengamatan, dan dokumen berupa polis. Selanjutnya tentang perjanjian koasuransi kapal laut disarankan juga untuk memperluas objek penelitian.

## DAFTAR PUSTAKA

### 1. Buku

- Anwar, Syamsul, *Hukum Perjanjian Syariah Studi Tentang Teori Akad dalam Fiqh Muamalah*, Jakarta: Rajawali Pers, 2010.
- Ayat Syarif. 2003. *Manajemen Risiko*. Jakarta: Gema Akastri
- Djojosoedarso Soesino. 1999. *Prinsip-Prinsip Manajemen Risiko dan Asuransi*. Jakarta: Salemba empat
- Hartono, Sri Redjeki. *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*. Jakarta: Sinar Grafika, 1995
- Iqbal , Muhammad, *Asuransi Umum Syariah dalam Praktik*, Jakarta: Gema Insani, 2006
- Maron. *Sistem Akuntansi Perusahaan Dagang*. Jakarta: Grafindo, 2002.
- Martono, dan Eka Budi Tjahjono. *Asuransi Transfortasi Darat-laut-Udara*. Bandung: Mandar Maju, 2011
- Muhammad, Abdulkhadir. *Hukum Perdata Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000.
- \_\_\_\_\_. *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004.
- \_\_\_\_\_. *Hukum Asuransi Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2011..
- Djojosoedarso, Soesino, *Prinsip-Prinsip Manajemen Risiko dan Asuransi* Jakarta: Salemba Empat, 1999, Cet. Ke-1
- Prakoso, Djoko. *Hukum Asuransi Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta, 2004.
- Rinitami Njatrijani, *Klaim Marine Hull And Machinery Dalam Praktek Pertanggungungan* Jurnal: Diponegoro Private Law. Vol. 3 NO. 1 Oktober 2018.
- Rini Endang Kusumarini, *Pengantar Underwriting*, Jakarta: ReIndo, 2010
- Salim, Abbas, *Asuransi dan Manajemen Risiko*, cet. 7, Jakarta: Grafindo Persada, 2003
- Soemitra, Andri. *Bank dan Lembaga Keuangan Syariah*. Jakarta: Kencana, 2009.

Sula.Syakir.Muhammad, *Asuransi Syariah (Life and General) Konsep dan System Operasional*, Jakarta: Gema Insane, 2004

Syarif ayat, *Manajemen Risiko*, Jakarta: Gema Akastri, 2003

Rastuti,Tuti, *Aspek Hukum Perjanjian Asuransi*, Pustaka Yustisia, Yogyakarta, 2011

Tarigan, Azhari Akmal. *Metodologi Penelitian Ekonomi Islam*. Medan: La-Tansa Press, 2011.

Widjajanto.*Sistem Informasi Akuntansi*. Jakarta: Erlangga, 2001.

Wirduyaningsih. 2005. et, all, Bank dan Asuransi di Indonesia. Jakarta :Kencana

## **2. Website**

Yuka Martlisda Anwika, “Peran Pelatih Program Keterampilan Bermusik Dalam Meningkatkan Motivasi dan Kemandirian musisi jalanan, [http://www.repository.upi.edu/2561/6/6/S\\_PLS\\_0900449\\_Chapter3.pdf](http://www.repository.upi.edu/2561/6/6/S_PLS_0900449_Chapter3.pdf). Diunduh Pada 28 Oktober 2019

## **3. Jurnal**

Githa Fitria Lisa Ulfa, Tanggung Jawab PT.Jasaraharja Putera Pekanbaru Terhadap Ganti Rugi Asuransi Pada Pengangkutan Barang Melalui Jalur Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian (Jurnal: JOM Fakultas Hukum Volume III Nomor 2, Oktober 2016).

Marhara Novi, Rinitami Njatrijani, Aminah, *Tanggung Jawab Penanggung Terhadap Klaim Tertanggung Dalam Pelaksanaan Asuransi Marine Hull And Machinery* Jurnal: Diponegoro Law Review Volume 5, Nomor 2. Tahun 2016.

Marnia Rani, *Asuransi Tanggung Gugat Kapal Terhadap Risiko dan Evenemen Dalam Kegiatan Pelayaran Perdagangan Melalui Jalur Laut* Jurnal Selat, Mei Vol. 3 No. 2 Edisi 6.