

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri atas beragam suku bangsa dan terdiri dari beribu – ribu pulau. Untuk memudahkan hubungan atau interaksi antar masyarakat dari satu pulau dengan pulau lainnya maka masyarakat membutuhkan sebuah sarana pengangkutan. Salah satu sarana pengangkutan yang semakin berkembang dewasa ini adalah pengangkutan laut. Pengangkutan melalui laut harus berdasarkan atas pertimbangan akan keselamatan dan keamanan. Kapal laut mampu untuk melakukan pengangkutan dengan kapasitas yang lebih banyak dari pada sarana pengangkutan lainnya. Namun tidak dapat dipungkiri lagi bahwa setiap hal yang dilakukan baik menggunakan sarana pengangkutan laut maupun melalui sarana pengangkutan darat dan udara sama – sama memiliki risiko yang harus dihadapi oleh para pihak.

Sehubungan dengan itu, dibutuhkan hadirnya perusahaan asuransi sebagai pengalihan risiko atas kerugian yang dapat timbul karena terjadinya berbagai macam kejadian yang tidak terduga. Kebutuhan akan jasa perusahaan asuransi juga merupakan salah satu sarana finansial dalam tata kehidupan ekonomi rumah tangga baik dalam menghadapi risiko finansial yang timbul sebagai akibat dari risiko yang

paling mendasar yaitu risiko alamiah datangnya kematian, maupun dalam menghadapi berbagai risiko atas harta benda yang dimiliki. Hadirnya perusahaan asuransi juga dirasakan oleh dunia usaha mengingat disatu pihak terdapat berbagai risiko yang secara dasar dan rasional dirasakan dapat mengganggu kelangsungan kegiatan usahanya.

Setiap keputusan yang diambil manusia dalam menjalani kehidupannya selalu mengandung risiko. Risiko adalah kemungkinan kerugian yang akan dialami, yang diakibatkan oleh bahaya yang mungkin terjadi, tetapi tidak diketahui terlebih dahulu apakah hal tersebut akan terjadi dan kapan akan terjadi.¹

Risiko – risiko tersebut bersifat tidak pasti, tidak diketahui dengan pasti apakah akan terjadi dalam waktu dekat ataukah akan terjadi dikemudian hari, apabila risiko tersebut terjadi, tidak diketahui berapa kerugian yang akan ditimbulkannya secara ekonomis. Salah satu cara untuk mengalihkan risiko tersebut adalah dengan cara mengalihkan risiko (*Transfer Of Risk*) kepada pihak lain diluar diri manusia.² Pada saat ini pihak lain yang mampu menerima risiko dan mampu mengelola risiko tersebut adalah perusahaan asuransi. Pengalihan risiko kepada perusahaan asuransi tidak terjadi begitu saja tanpa kewajiban apa – apa kepada pihak yang mengalihkan risiko. Hal tersebut harus diperjanjikan terlebih dahulu dengan apa yang disebut dengan perjanjian asuransi. Dalam perjanjian asuransi, pihak yang mengalihkan

¹ Radiks Purba, *Memahami Asuransi Di Indonesia*, Seri Umum No.10 (Jakarta: PT. Pustaka Binaman Pressindo, 1992), hlm.29.

² M. Suparman Sastrawidjaja, *Aspek – Aspek Hukum Asuransi dan Surat Berharga* (Bandung: PT. Alumni, 2003), hlm.9.

risiko disebut sebagai tertanggung sedangkan pihak yang menerima risiko disebut sebagai penanggung.

Menurut Prof. Robert Mehr dan Commact, Asuransi adalah alat sosial untuk mengurangi risiko, dengan menggabungkan sejumlah unit – unit yang memadai yang terkena risiko sehingga kerugian – kerugian individual mereka secara kolektif dapat diratakan. Kemudian kerugian yang dapat diramalkan itu dipikul secara merata oleh mereka yang telah tergabung.

Mollengraaff sendiri memberikan pendapat yang berbeda mengenai definisi asuransi, menurut Mollengraaff, asuransi adalah persetujuan dengan mana satu pihak (penanggung) mengikatkan diri kepada pihak lain (tertanggung) untuk mengganti kerugian yang dapat diderita oleh tertanggung karena terjadinya suatu peristiwa yang telah ditunjuk dan yang belum tentu serta kebetulan dengan mana tertanggung berjanji untuk membayar premi.

Menurut Pasal 246 Kitab Undang – Undang Hukum Dagang, yang dimaksud dengan asuransi atau pertanggungan adalah :

“Perjanjian dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung dengan memperoleh premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena peristiwa tak tertentu”.

Jadi kesimpulan yang dapat ditarik dari Pasal 246 KUHD adalah seorang penanggung bersedia menerima resiko yang dialihkan kepadanya atas suatu resiko dari sebuah kejadian yang belum pasti akan terjadi dan sebagai gantinya,

penanggung akan mendapatkan premi dari tertanggung sebagai bukti yang diberikan oleh tertanggung yang menyatakan bahwa pihak penanggung tidak akan mengalami kerugian lebih dari sekali untuk satu objek pertanggungan yang sama.

Peristiwa tidak pasti dalam pengertian asuransi tersebut diatas adalah peristiwa terhadap mana asuransi diadakan, tidak dapat dipastikan terjadi dan tidak diharapkan akan terjadi.³ Peristiwa yang tidak pasti ini adalah risiko yang harus ditanggung oleh perusahaan asuransi (penanggung) selama jangka waktu pertanggungan berjalan.

Menurut Pasal 1, Undang – Undang no.2 tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, yang dimaksud dengan asuransi atau pertanggungan adalah :

“Perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita oleh tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungkan”.

Adapun unsur – unsur asuransi yang dapat disimpulkan dari kedua pengertian diatas adalah :

- a. Adanya pihak penanggung dan tertanggung.
- b. Asuransi merupakan perjanjian.

³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia* (Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 1999), hlm.113

- c. Adanya premi asuransi.
- d. Adanya kewajiban dari penanggung untuk memberikan penggantian.
- e. Adanya kerugian yang timbul dari peristiwa yang tidak pasti.

Asuransi dalam bahasa belanda disebut *Verzekering* atau *Assurantie* disebut dengan pertanggungan, sedangkan dalam pihak penanggung disebut sebagai *Verzekeraar* yaitu orang yang menerima risiko, sedangkan tertanggung disebut sebagai *Verzekerde* yaitu orang yang mengalihkan risiko yang ada padanya.⁴ Subjek dalam perjanjian asuransi adalah orang dan / atau badan usaha yang terlibat dalam perjanjian asuransi sebagai penanggung. Peralihan resiko ini tidak bisa terjadi begitu saja tanpa adanya kewajiban dari para pihak. Hal tersebut harus diperjanjikan terlebih dahulu. Sebagai imbalan dari peralihan resiko ini, maka disetiap perjanjian pertanggungan pembayaran premi adalah suatu keharusan. Premi merupakan kewajiban dari tertanggung dan menjadi hak dari penanggung.⁵

Perusahaan asuransi yang berani untuk memberikan jaminan selama pelayaran berlangsung dianggap sangat meringankan beban pemilik barang dalam hal tuntutan ganti rugi bagi pengangkut. Misalnya jika terjadi ganti rugi yang diajukan oleh pemilik barang ternyata ditolak oleh pengangkut, maka tuntutan ganti rugi tersebut dapat dialihkan kepada perusahaan asuransi. Dimana dalam pengangkutan laut terdapat pula hal yang sangat penting jika terjadi sesuatu hal yang

⁴ Ibid, hlm.7

⁵ Djoko Prakoso dan I Ketut Murtika, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Jakarta : Bina Aksara, 1998), hlm. 18.

tidak diinginkan. Yaitu tidak lain adalah mengenai pertanggungjawaban asuransi pengangkutan laut yang terbagi dalam tiga macam yaitu :

- a. Tentang kapal.
- b. Tentang barang (cargo).
- c. Tentang uang tambang.

Asuransi pengangkutan laut menjamin kehilangan, kerusakan (resiko) akibat adanya bahaya laut. Dengan adanya perjanjian pertanggungan maka resiko tertanggung diambil alih oleh penanggung, dengan syarat bahwa tertanggung wajib membayar premi pertanggungan laut termasuk jenis pertanggungan yang mempunyai unsur adanya 2 objek pertanggungan yaitu kapal (*marine hull*) dan barang muatan (*marine cargo*), serta resiko berasal dari bahaya yang bersumber pada alam dan orang.⁶

Asuransi rangka kapal (*marine hull*) merupakan pertanggungan atas kerugian karena rusak atau musnahnya badan kapal termasuk mesin serta peralatannya yang sedang berlayar yang disebabkan oleh bahaya alam dilautan atau sebab – sebab lain yang dipertanggungkan. Dalam hal musnahnya atau rusaknya kapal yang menyebabkan kapal tersebut tidak dapat beroperasi sebagaimana mestinya atau berada dalam keadaan dimana biaya perbaikan yang akan dikeluarkan sama besarnya dengan biaya untuk membeli kapal yang baru. Oleh karena itu, tertanggung berhak untuk melepaskan hak milik atas objek pertanggungan (*Abandonemen*) kepada

⁶ Ade Hari Siswanto, *Modul Perkuliahan Hukum pengangkutan*, (Jakarta : UEU, 2010) hlm. 30.

penanggung dengan cara mengajukan penyerahan hak milik atas bangkai kapal kepada penanggung.

Dalam setiap pertanggungan selalu dibuat akta otentik yang disebut dengan polis. polis ditandatangani oleh penanggung yang menjelaskan maksud bahwa dalam pertanggungan ini, penanggung memberikan jaminan akan memenuhi kewajibannya kepada tertanggung jika terjadi suatu peristiwa yang tidak pasti menyangkut objek pertanggungan. polis pertanggungan pada umumnya diatur dalam Pasal 256 KUHD, adapun syarat tambahan yang terdapat pada polis pertanggungan laut terdapat pada Pasal 592 KUHD, antara lain :

1. Nama Kapal dan Nahkodanya.
2. Nama tempat dimana barang dimuat.
3. Pelabuhan pemberangkatan.
4. Pelabuhan pembongkaran.
5. Pelabuhan mana saja kapal itu akan singgah.
6. Harga kapal atau barang yang dipertanggungkan.

Pasal 593 KUHD juga menjelaskan dengan lebih rinci Mengenai objek pertanggungan laut, diantaranya :

- a. Kasko (Rangka kapal) / lunas kapal
- b. Alat perlengkapan kapal

- c. Segala keperluan kapal dan isinya
- d. Barang muatan
- e. Uang angkut yang akan diperoleh
- f. Keuntungan yang akan didapat.

Pada asuransi pertanggungan laut, keuntungan yang akan didapat bisa diasuransikan maksimum 10% dari harga pertanggungan karena pengangkutan laut akan memakan waktu yang lama meskipun pada saat mengalami kerugian tertanggung akan mendapatkan penggantian yang utuh sebesar nilai pertanggungan yang telah diperjanjikan akan tetapi tertanggung akan tetap rugi atas keuntungan yang mungkin didapat.

Penyerahan hak milik atas benda pertanggungan atau yang sering disebut dengan *Abandonemen* merupakan perbuatan tertanggung untuk melepaskan hak miliknya atas benda pertanggungan karena benda pertanggungan itu sama sekali lenyap atau sebagian besar rusak, sehingga jika melakukan perbaikan pada objek pertanggungan tersebut diperkirakan biaya perbaikannya sama dengan harga kapal yang baru. Untuk itu tertanggung berhak untuk melepaskan hak milik atas kapalnya kepada penanggung. Jika itu semua menjadi tanggungan dari tertanggung sendiri tentunya akan sangat merugikan tertanggung apalagi keuntungan yang didapat belum bisa menutupi kerugiannya oleh karena itu, tertanggung melepaskan hak milik atas objek pertanggungan kepada penanggung. Pelepasan hak milik baru bisa terjadi apabila kerugian yang diderita sangat besar yang nilainya melebihi $\frac{3}{4}$ harga taksiran pada saat pertanggungan ditutup.

Adapun syarat tentang kemungkinan diadakan pelepasan hak milik adalah sebagai berikut :

- a. Jumlah kerugian melebihi $\frac{3}{4}$ jumlah harga taksiran
- b. Adanya peristiwa tidak tentu yang menimbulkan kerugian seperti : kapal karam, kapal terdampar sampai hancur, kapal tidak dapat dipakai lagi karena kecelakaan laut, kapal musnah, kapal ditangkap / ditahan oleh negara asing, kapal ditahan oleh pemerintah RI sebelum perjalanan kapal dimulai.⁷

Abandonemen pada prakteknya dilakukan oleh tertanggung apabila terjadi *total loss* baik itu *actual total loss* (benda pertanggungan musnah/rusak sehingga bentuk kegunaannya hilang) maupun *constructive total loss* (kerusakan yang mengakibatkan benda pertanggungan tidak menguntungkan bagi tertanggung). Dalam *constructive total loss*, pelepasan hak milik dianggap sangat penting bagi penanggung yang akan melakukan perbuatan selanjutnya terhadap sisa benda pertanggungan yang diserahkan, misalnya untuk menghadapi pihak ketiga dalam hal sisa pertanggungan dijual.

Didalam mengasuransikan kapalnya, perusahaan asuransi menetapkan syarat yang harus dipenuhi oleh calon tertanggung / calon nasabah. Syarat – syarat ini berkaitan dengan kapal yang dapat digunakan untuk melakukan pengangkutan barang, yang terdiri dari :

⁷ *Ibid*, hlm. 35.

- a. Kapal besi usia maksimal 25 tahun minimum 100 GRT
- b. Tongkang dan Tug Boat usia maksimal 15 tahun minimum 100 GRT
- c. LCT Usia Maksimal 15 tahun Minimum 100 GRT
- d. Kapal Kayu Maksimal 10 tahun Minimal 100 GRT

Objek pertanggung jawaban yang dipersyaratkan sehubungan dengan pengangkutan laut adalah kapal kayu, besi, fiberglass yang digerakkan dengan mesin, layar, mesin dan layar untuk penggunaan sebagai kapal pesiar, barang, penumpang, tangki, tunda dan sebagainya guna pelayaran regular atau charter.

Peristiwa yang akan terjadi pada pengangkutan laut membuat para pengusaha kapal untuk lebih berhati – hati terhadap harta bendanya. Peristiwa tersebut dapat saja meliputi hal – hal yang disebabkan oleh bencana alam, pembajakan kapal, dan lain sebagainya. Oleh karena itu penggunaan produk usaha perasuransian terutama bagi kapal dan barang muatan sangatlah penting untuk mencegah timbulnya kerugian yang lebih besar yang harus ditanggung baik oleh pemilik kapal maupun pengangkut. Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkut mulai diterimanya dari pengirim sampai diserahkan kepada penerima.

Pengangkut dalam hal ini, wajib memberikan tanggung jawabnya kepada pengirim dengan memberikan ganti rugi apabila barang yang diangkutnya tidak dapat diserahkan / rusak. Pengecualian bagi pengangkut untuk tidak memberikan

ganti rugi adalah jika barang yang tidak dapat diserahkan kepada pengirim disebabkan oleh malapetaka yang tidak dapat dihindarkan (*Overmacht*), keadaan/sifat dari barang itu sendiri serta akibat dari kelalaian si pengirim. Pengangkut juga bertanggung jawab terhadap segala perbuatan mereka yang diperkerjakan bagi kepentingan pengangkut dan segala barang / alat yang dipakainya untuk menyelenggarakan pengangkutan.⁸

Permasalahan yang sering terjadi sehubungan dengan pengangkutan laut adalah besarnya resiko yang akan dihadapi oleh pengangkut. Perusahaan Asuransi sebagai penanggung bergerak untuk menggantikan posisi tertanggung dalam mengambil alih resiko yang tadinya menjadi beban si tertanggung termasuk mengambil alih pembayaran kerugian bagi pihak ketiga atas tuntutan kerugian yang ditimbulkan pada saat kapal dioperasikan.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis sangat tertarik untuk membahas dan menjelaskan lebih lanjut sehingga dapat menyusunnya menjadi satu karya ilmiah dalam bentuk skripsi yang berjudul : ***“Tinjauan Yuridis Terhadap Abandonemen (Penyerahan Hak Milik Atas Benda Pertanggungan) Dalam Hal Penyelesaian Klaim Asuransi Rangka kapal (Marine Hull Insurance)”*** Pada skripsi ini diharapkan dapat memberikan penjelasan tentang kewajiban dan tanggung jawab penanggung (pengangkut) serta perlindungan yang didapat oleh tertanggung, baik pada saat penutupan asuransi, klaim serta pelepasan hak milik atas benda

⁸ Ade Hari Siswanto, *Modul Perkuliahan Hukum Pengangkutan*, (Jakarta : UEU, 2009) hlm. 12.

pertanggung (Abandonemen) sebagai akibat dari adanya bahaya laut selama pengoperasian kapal dilakukan.

B. Pokok Permasalahan

Berdasarkan uraian diatas, penulis akan mengajukan permasalahan yang nantinya akan dibahas pada bab selanjutnya. Adapun rincian dari permasalahan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Siapakah pemegang hak milik atas benda pertanggung terhadap klaim yang telah dibayarkan oleh perusahaan asuransi ?
2. Bagaimana prinsip Abandonemen dalam penyelesaian klaim asuransi rangka kapal menurut KUHD?
3. Bagaimana perbedaan abandonemen pada asuransi rangka kapal dengan prinsip subrogasi dalam asuransi kerugian pada umumnya?

C. Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan skripsi ini adalah :

1. Untuk mengetahui siapa yang berhak untuk menjadi pemilik atas benda pertanggung setelah klaim dibayarkan oleh perusahaan asuransi.

2. Untuk mengetahui prinsip abandonemen (penyerahan hak milik atas benda pertanggung) dalam menyelesaikan klaim asuransi rangka kapal menurut KUHD.
3. Untuk mengetahui apa saja perbedaan antara abandonemen dalam asuransi rangka kapal dengan prinsip subrogasi dalam asuransi kerugian pada umumnya.

D. Definisi Operasional

Definisi operasional berisikan penjelasan atas kata-kata khusus yang memiliki pengertian tujuannya adalah untuk mempermudah pembaca agar lebih mudah memahami istilah – istilah yang terdapat pada skripsi ini.

1. Asuransi atau Pertanggung adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggung.⁹

⁹ Indonesia, *Undang – Undang No.2 tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian* , L.N No.13 Tahun 1992, TLN No.3467, Psl. 1 ayat (2).

2. Penanggung yaitu pihak yang menerima premi dari tertanggung dan menanggung resiko atas kerugian dan musibah yang menimpa harta benda yang menjadi objek pertanggung.¹⁰
3. Tertanggung adalah orang atau badan hukum yang mempunyai kepentingan terhadap harta benda yang menjadi objek pertanggung.¹¹
4. Objek Asuransi adalah benda dan jasa, jiwa dan raga, kesehatan manusia, tanggung jawab hukum, serta semua kepentingan lainnya yang dapat hilang, rusak, rugi, dan atau berkurang nilainya.¹²
5. Usaha Asuransi adalah usaha jasa keuangan yang dengan menghimpun dana masyarakat melalui pengumpulan premi asuransi memberikan perlindungan kepada anggota masyarakat pemakai jasa asuransi terhadap kemungkinan timbulnya kerugian karena suatu peristiwa yang tidak pasti atau terhadap hidup atau meninggalnya seseorang.¹³
6. Perusahaan Asuransi Kerugian adalah perusahaan yang memberika jasa dalam penanggulangan resiko atas kerugian, kehilangan manfaat, dan

¹⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*,(Bandung : PT.Citra Aditya Bakti, 2006), hlm.8.

¹¹ *Ibid*, hlm.8.

¹² Indonesia, *Undang – Undang tentang Usaha Perasuransian*, Loc.cit, Psl. 1ayat (2).

¹³ *Loc.cit*, Psl. 2.

tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga, yang timbul dari peristiwa yang tidak pasti.¹⁴

7. Polis adalah bukti tertulis adanya perjanjian asuransi.¹⁵
8. Premi adalah Jumlah uang yang disetujui oleh pemegang polis untuk dibayarkan kepada perusahaan asuransi untuk memperoleh masalah pertanggungan¹⁶
9. Hukum Pengangkutan laut adalah segala aturan yang mengatur lalu lintas mengenai pengangkutan melalui penyebrangan laut, yang terdiri dari dua kelompok yaitu hukum pengangkutan barang dan hukum pengangkutan orang.¹⁷
10. Perjanjian Asuransi Laut adalah suatu perjanjian dengan mana seorang penanggung menjamin untuk mengganti kerugian tertanggung, dengan cara dan seluas sebagai yang telah disepakati mengenai kerugian, peristiwa kerugian yang terjadi dalam pelayaran laut.¹⁸
11. Pengangkut adalah barang siapa yang baik dengan perjanjian carter menurut perjalanan atau menurut waktu atau perjanjian jenis lain

¹⁴ *Loc.cit*, Psl. 1ayat (5).

¹⁵ *Kitab Undang – Undang Hukum Dagang*, psl.255.

¹⁶ A.Rasyid Muhammad, “*Tata Cara dan Manfaat Asuransi Jiwa*”, (Jakarta: yayasan Ruhama, 1995), hlm.8.

¹⁷ Ade Hari Siswanto, *Modul Perkuliahan Hukum Pengangkutan*, (Jakarta : UEU 2010) hlm. 12.

¹⁸ *Ibid*, hlm. 36.

mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang / orang yang seluruh atau sebagiannya melalui lautan.¹⁹

12. Kapal adalah sarana angkutan terapung di air yang dapat bergerak / berpindah sendiri dari satu tempat ketempat lain dan mampu mengangkut / memindahkan muatan / barang dan atau penumpang.²⁰

13. Alat perlengkapan kapal adalah benda – benda diluar kerangka kapal yang digunakan kapal untuk selama – lamanya yang bisa dilepaskan dari tempatnya tanpa merusak kapal.²¹

14. Asuransi Rangka kapal (*Marine Hull*) adalah pertanggungan atas kerugian karena rusak atau musnahnya badan kapal termasuk mesin serta peralatannya yang sedang berlayar yang disebabkan oleh bahaya alam dilautan atau sebab – sebab lain yang dipertanggungkan.²²

15. Asuransi Barang Muatan (*Marine Cargo*) adalah pertanggungan atas barang – barang muatan yang diangkut melalui laut terhadap bahaya laut termasuk resiko pemindahan dan pemuatan dan pembongkaran barang.²³

16. *Abandonemen* adalah pelepasan hak milik atas objek pertanggungan yang merupakan perbuatan bertanggung untuk melepaskan hak miliknya atas

¹⁹ Indonesia, *Kitab Undang – Undang Hukum Dagang*, Psl. 466.

²⁰ Eric Sullivan, *The Marine Encyclopaedic Dictionary*. (London : Llyod's of London. 1992).

²¹ Ade Hari Siswanto, *Modul Perkuliahan Hukum Pengangkutan*, *Op.Cit*, hlm. 1.

²² *Ibid*, hlm. 31.

²³ *Ibid*, hlm. 31.

benda pertanggung karena benda pertanggung itu sama sekali lenyap atau sebagian besar rusak.²⁴

E. METODE PENELITIAN

Skripsi sebagai suatu karya ilmiah harus dijabarkan secara tegas serta sistematis berdasarkan data yang dipercayai kebenarannya. Untuk itu perlu dilakukan penelitian terlebih dahulu sebelum dimulainya kegiatan penulisan. Penelitian merupakan suatu sarana pengembang ilmu pengetahuan, termasuk ilmu hukum yang mempunyai tujuan untuk mengungkap kebenaran yang sistematis dan konsisten dengan mengadakan analisa dan konstruksi. Penelitian ilmiah merupakan suatu usaha untuk mencari pemecahan masalah yang dilakukan secara sistematis dengan metode-metode serta teknik-teknik secara ilmiah.²⁵

Dalam penelitian ini, penulis melakukan penelitian hukum, yaitu suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematis dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu, dengan jalan menganalisisnya.

Bentuk penelitian hukum yang penulis pakai adalah penelitian hukum normatif yang merupakan suatu metode penelitian untuk melihat efektifitas hukum dalam masyarakat dengan jalan melakukan studi kepustakaan. Adapun bahan penelitian yang penulis gunakan adalah sumber data sekunder berupa bahan

²⁴ *Ibid*, hlm. 34.

²⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cet. III, (Jakarta: UI-Press, 1986), hlm. 3.

kepustakaan atau apa yang dikenal dengan data sekunder yaitu Undang-Undang No 2 tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, Undang – Undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran, MIA (*Marine Insurance Act*) 1906, Kitab Undang – Undang Hukum Dagang (KUHD).

Penelitian hukum ini bersifat deskriptif - analis yaitu dengan memberikan gambaran mengenai suatu permasalahan serta memberikan analisa dari permasalahan – permasalahan yang ada. Pada dasarnya, tujuan penulis menggunakan metode pendekatan yang bersifat deskriptif - analis adalah agar penulis dapat melakukan analisis secara terperinci atas bahan dan data kepustakaan yang terkait dengan objek analisis. Untuk menyusun skripsi ini penulis menggunakan metodologi penelitian sebagai berikut:

1. Tipe Penelitian

Penulisan skripsi ini bertipe penelitian kepustakaan, dimana penulis mengolah data yang berasal dari bahan bacaan berupa buku-buku, dan makalah, serta ditambah dengan peraturan perundangan yang berlaku, penulis menggunakan semua sumber data yang ada di perpustakaan.

2. Data Penelitian

Data yang dikumpulkan pada penelitian diperoleh dari studi kepustakaan untuk memperoleh data hukum sekunder. Data sekunder mencakup:

- a. Bahan hukum primer yaitu Undang-Undang No 2 tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, Undang – Undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran, MIA (*Marine Insurance Act*) 1906, Kitab Undang – Undang

Hukum Dagang (KUHD). Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 422/KMK.06/2003 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Reasuransi dan Peraturan Pemerintah No.30 tahun 2008. tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian.

- b. Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang menjelaskan bahan hukum primer yaitu penjelasan undang-undang dan buku - buku.²⁶
- c. Bahan hukum tersier adalah bahan yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder misalnya dari wacana di internet.

3. Analisis Data

Analisa data baru dapat dilakukan setelah semua data yang diperlukan telah terkumpul dari penelitian kepustakaan, kemudian data tersebut dianalisa berdasarkan peraturan perundang – undangan yang berlaku. selanjutnya dalam membahas permasalahan dan menganalisa dilakukan dengan dianalisis secara kualitatif untuk menemukan jawaban atas permasalahan yang diajukan sehingga hasilnya dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah.

²⁶ *Ibid*, hlm. 7.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Berdasarkan pada apa yang telah penulis paparkan diatas, supaya pembahasan ini memperoleh gambaran hubungan yang menyeluruh, maka sitematika pembahasan yang disusun oleh penulis adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Merupakan suatu uraian tentang hal-hal yang melatarbelakangi ketertarikan penulisan secara keseluruhan dari apa yang akan penulis pergunakan yaitu : Latar Belakang, Pokok Permasalahan, Tujuan Penulisan, Definisi Operasional, Metode Penulisan dan Sistematika Penulisan.

BAB II TINJAUAN UMUM MENGENAI HUKUM PERASURANSIAN

Bab ini menguraikan mengenai tinjauan umum tentang asuransi secara umum yang antara lain meliputi pengertian asuransi, perjanjian asuransi, prinsip hukum asuransi dan jenis – jenis asuransi.

BAB III TINJAUAN UMUM MENGENAI ASURANSI LAUT

Merupakan suatu uraian tentang tinjauan umum atas asuransi/ pertanggunganaan laut, yang meliputi : tinjauan umum mengenai sejarah dan pengertian dari asuransi laut, jenis – jenis yang terdapat pada

asuransi laut, resiko yang dijamin pada tiap – tiap asuransi laut, prinsip pokok dalam asuransi laut, jenis kerugian pada asuransi laut.

**BAB IV TINJAUAN YURIDIS TERHADAP ABANDONEMEN
(PENYERAHAN HAK MILIK ATAS BENDA
PERTANGGUNGAN) DALAM HAL PENYELESAIAN KLAIM
ASURANSI RANGKA KAPAL**

Pada bab ini, penulis akan melakukan penganalisaan terhadap pokok permasalahan yang akan diangkat. Analisa yang dilakukan penulis berkaitan dengan pokok permasalahan yang terdapat pada BAB I sub BAB I (B).

BAB V PENUTUP

Merupakan Penutup yang didalamnya memuat mengenai kesimpulan dari hasil pembahasan bab-bab sebelumnya sebagai jawaban terhadap pokok permasalahan yang diajukan pada Bab I, dan disertai saran penulis setelah mengkaji data yang telah dikumpulkan penulis.