

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Negara kesatuan republik Indonesia adalah Negara yang memiliki ragam suku dan budaya serta memiliki kekayaan alam yang berlimpah. Selain itu, ribuan pulau yang indah tak akan bisa terpisahkan dari bumi Nusantara. Wilayah teritorial yang dimiliki didominasi oleh lautan serta sebagian wilayah teritorialnya adalah daratan yang megah. Didasari oleh luasnya wilayah perairan di Indonesia, banyak Negara-negara yang menjuluki Negara Indonesia sebagai Negara maritim. Dari potensi yang Indonesia miliki di sektor perairan, membuat Negara Indonesia memiliki peluang yang sangat besar untuk memaksimalkan wilayah laut beserta isi didalamnya.

Kegiatan ekspor impor yang dilakukan setiap Negara pasti memiliki keuntungan tersendiri khususnya dalam perkembangan ekonomi suatu Negara, contohnya dalam melakukan kegiatan Perdagangan antar negara memungkinkan eksportir Indonesia untuk menjual barang kepada masyarakat luar negeri. Transaksi ini dapat menambah penerimaan devisa negara. Dengan demikian, kekayaan negara bertambah karena devisa merupakan salah satu sumber penerimaan negara. Selain daripada

menumbuhkan dari sektor ekonomi, selain pertumbuhan ekonomi Negara yang melakukan perluasan pasar pun diuntungkan dengan adanya kesempatan ekspor. Misalnya, pakaian batik merupakan salah satu produk Indonesia yang mulai dikenal oleh masyarakat dunia. Apabila permintaan terhadap pakaian batik buatan Indonesia semakin meningkat, pendapatan para produsen batik semakin besar. Dengan demikian, kegiatan produksi batik di Indonesia akan semakin berkembang.

Dalam kegiatan perdagangan internasional yang dilakukan melalui jalur laut kendaraan pengangkutan yang dipakai adalah kapal laut dengan berbagai macam ukuran sesuai dengan kebutuhan pihak yang melakukan kegiatan tersebut. tentunya setiap perputaran ekonomi yang dilakukan melalui segala jenis perdagangan di wilayah maritim Indonesia di perlukanlah suatu perusahaan yang dapat bekerja sama dengan pelaku ekspor impor dalam hal pengiriman barang. Perusahaan tersebut adalah perusahaan yang bergerak di bidang pengangkutan. Berbicara mengenai ekspor impor yang dilakukan melalui wilayah laut hal ini sangat berkaitan dengan pengangkutan laut.

Penjelasan mengenai apa itu pengangkutan laut sudah tertuang jelas pada Kitab Undang – Undang Hukum Dagang berikut adalah Pengertian pengangkutan laut menurut Pasal 466 KUHD yang berbunyi sebagai berikut: “Pengangkutan adalah barang siapa yang baik dalam persetujuan charter menurut waktu atau charter menurut perjalanan, baik dengan

persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan.”¹

Moda transportasi yang digunakan untuk pengangkutan laut dalam kegiatan ekspor dan impor tersebut adalah kapal laut yang menjadi sarana paling populer di dunia perdagangan internasional. Modatransportasi ini mampu melakukan pengangkutan dengan kapasitas yang lebih banyak dari pada modatransportasi pengangkutan lainnya.² Dalam hal ini kapal laut pun memiliki definisi yang secara jelas di atur dalam Pasal 1 angka 36 Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang berbunyi sebagai berikut: ”Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.”³

Dari definisi tersebut Kapal yang digunakan baik untuk keperluan transportasi antar pulau maupun untuk keperluan ekspor impor, harus memenuhi persyaratan kelaik lautan, sehingga menjamin keselamatan kapal selama pelayarannya di laut. Adapun definisi Kelaik Lautan kapal menurut undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran tertuang pada pasal 1 angka 33 yang menjelaskan sebagai berikut:” Kelaiklautan Kapal adalah

¹, Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang* Pasal 466

² Ade Hari Siswanto, Fenni Indah Sari, *Tinjauan Yuridis Terhadap Abandonemen (Penyerahan Hak Milik Atas Benda Pertanggungan) Dalam Hal Penyelesaian Klaim Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Insurance)*, (Jakarta: Lex Jurnalica, 2010), hlm. 150.

³ Indonesia, *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, Pasal 1 angka

keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu".⁴

Dari berbagai macam peluang yang ada di dunia pelayaran, perkapalan, maupun pengangkutan yang mana menggunakan modatransportasi kapal laut menjadikan hal tersebut sebagai lahan bisnis di berbagai Negara terutama Indonesia yang kian lama kian pesat menjadikan industri perkapalan menjadi peluang bisnis yang menjanjikan baik itu bagi perusahaan swasta maupun perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Ketua Umum *Indonesian National Ship owners Association* (INSA), Carmelita Hartoto mengatakan prediksi itu mengacu proyeksi pertumbuhan muatan kapal rata-rata 7% per tahun. Sepanjang tahun lalu menurut dia muatan angkutan laut Indonesia baik domestik maupun internasional mencapai angka 876,2 juta ton sementara pada tahun ini muatan angkutan laut Indonesia diperkirakan akan terus naik hingga mencapai posisi di angka 937,5 juta ton.⁵

Untuk mencapai pertumbuhan muatan sebesar itu memang ada kekhawatiran lantaran dampak krisis ekonomi yang melanda Eropa dan Amerika Serikat (AS). "Jadi meraih 1 miliar ton itu memang merupakan

33 ⁴ Indonesia, *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, Pasal 1 angka

⁵Carmelita, "*Potensi Bisnis Muatan Angkutan Laut Di Indonesia Masih Besar*" Kontanid, <http://industri.kontan.co.id/news/potensi-bisnis-muatan-angkutan-laut-indonesia-masih-besar--12-Agustus-2016>

tantangan. Untuk itu pihaknya berharap agar pemerintah mau memberikan dukungan dalam dunia pelayaran. "Kami mau agar pemerintah juga mendukung seperti misalnya dalam hal perpajakan dan tender yang terkait dalam hal perpajakan. Pihaknya meminta pemerintah mempercepat rencana penghapusan pajak pertambahan nilai (PPN) 10% kepada kapal nasional. Pemerintah juga harus memastikan keamanan pelayaran dengan pembentukan *coastguard* secepatnya.⁶

Selain itu, Carmelita juga menyampaikan setidaknya hingga 2020 INSA akan meningkatkan pangsa pasar kapal nasional di sektor pelayaran luar negeri menjadi 20% "Kita akan mengambil pangsa pasar luar negeri. Selain perlunya kerjasama dari pemerintah juga ada beberapa hal yang masih menjadi tantangan untuk mencapai target tersebut". Seperti, defisit pelaut mencapai ratusan ribu orang, minimnya kapal nasional untuk melayani pelayaran luar negeri, hingga kesiapan kapal khusus di sektor hulu migas. Menurutnya, kebutuhan untuk kapal *offshore* yang belum terpenuhi untuk melayani kebutuhan minyak lepas pantai masih ada sekitar 80 unit. Pengadaan terus diupayakan terpenuhi hingga 2015. "Armada yang belum terpenuhi itu merupakan kapal-kapal berat seperti untuk pengeboran minyak *offshore* karena harganya mahal."⁷

Akan tetapi dengan banyaknya perusahaan yang berkecimpung di bidang industri perkapalan menjadikan bisnis tersebut sebagai bisnis yang memiliki daya saing yang kuat baik Kompetitor bisnis luar negeri maupun

⁶*Ibid.*

⁷*Ibid.*

dalam negeri. Selain dengan banyaknya kompetitor, bisnis inipun tak lepas dari bahaya resiko laut yang disebabkan oleh bencana alam maupun kelalaian dari sumber daya manusia yang mengoperasikan pengangkutan laut tersebut dapat menyebabkan kerugian yang besar bagi perusahaan pengangkutan maupun perusahaan pengguna jasa pengangkutan. Hal tersebut tidak dapat kita prediksi kapan resiko itu akan menimpa. Untuk itu industri perkapalan dalam bidang pengangkutan laut tidak akan lepas dari pertanggungjanaan.

Resiko laut tidak bisa kita prediksi dikemudian hari. Yang mana dapat merugikan perusahaan pengangkutan maupun perusahaan yang menggunakan jasa tersebut membuat presiden memberikan intruksi untuk mewajibkan setiap perusahaan pengangkutan untuk mengasuransikan kapalnya dan juga mengasuransikan barang yang akan dikirim. kewajiban tersebut di atur pada Intruksi Presiden RI Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional pada angka 2 huruf c dijelaskan sebagai berikut:

- 1) Setiap kapal yang dimiliki dan/atau dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional, dan/atau kapal bekas/kapal baru yang akan dibeli atau dibangun di dalam atau di luar negeri untuk jenis, ukuran dan batas usia tertentu wajib diasuransikan, sekurang-kurangnya "*Hull & Machineries*";

- 2) Muatan/barang dan penumpang yang diangkut oleh perusahaan pelayaran nasional yang beroperasi baik di dalam negeri maupun di luar negeri, wajib diasuransikan;
- 3) Menetapkan kebijakan yang mendorong perusahaan asuransi nasional yang bergerak di bidang asuransi perkapalan untuk menyesuaikan dengan standar.

Dari intruksi yang diberikan oleh Presiden RI tersebut bisa kita simpulkan bahwa pada saat ini sangat 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 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.⁸

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 risiko disebut sebagai

⁸ Ade Hari Siswanto, Fenni Indah Sari, *Op.Cit*, hlm. 7

tertanggung sedangkan pihak yang menerima risiko disebut sebagai penanggung.⁹

Penjelasan mengenai hukum asuransi laut sebenarnya sudah di atur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang pada pasal 246 KUHD yang menyebutkan bahwa, “Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan diderita karena suatu peristiwa yang tak tertentu.”¹⁰

Dalam dunia bisnis asuransi pun menyediakan khusus penawaran asuransi laut untuk industri perkapalan. Asuransi yang ditawarkan adalah asuransi kapal laut atau *Marine Hull & Marine Cargo* yang mana dalam asuransi tersebut memiliki definisi yang berbeda dalam hal pertanggungan, masing-masing produk asuransi yang di tawarkan pun digunakan sesuai dengan kebutuhan perusahaan pemilik kapal sebagai tertanggung.

Suatu perusahaan asuransi yang menanggung resiko asuransi laut *Marine Hull & Marine Cargo* kepada tertanggung memiliki hak subrogasi apabila terjadi resiko dan klaim. Definisi dari subrogasi secara luas adalah Suatu prinsip yang mengatur dalam hal seorang Penanggung telah menyelesaikan pembayaran ganti-rugi yang diderita oleh Tertanggung, maka secara otomatis hak yang dimiliki tertanggung untuk menuntut pihak

⁹ *Ibid.*

¹⁰Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, Pasal 246

ketiga yang menimbulkan kerugian dan atau kerusakan tersebut beralih ke Penanggung. Definisi lain mengenai subrogasi pun di atur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang pada pasal 284 sebagai berikut: “Seorang Penanggung yang telah membayar kerugian sesuai barang yang dipertanggungkan, menggantikan si Tertanggung dalam segala hak yang diperolehnya terhadap orang-orang ketiga berhubung dengan menerbitkan kerugian tersebut; dan si tertanggung itu adalah bertanggung jawab untuk setiap perbuatan yang dapat merugikan hak si Penanggung terhadap orang-orang ketiga itu.”¹¹

Perusahaan asuransi yang memiliki hak subrogasi dari tertanggung tak jarang menuai sengketa dalam menuntut ganti kerugian atas kelalaian yang disebabkan oleh pihak ketiga. **Penelitian ini menjadi penting** dikarenakan kurangnya pengetahuan tentang hak subrogasi penanggung terhadap tuntutan ganti kerugian terhadap pihak ketiga yang telah menyebabkan kerugian terhadap tertanggung. Sengketa mengenai asuransi biasanya di selesaikan melalui peradilan umum, padahal dalam sengketa asuransi laut pokok permasalahan yang menjadi sengketa seharusnya di putus atau diadili oleh hakim yang memiliki kompetensi yang baik di bidang asuransi laut agar tidak salah pada saat memberikan keputusan. Hal ini seharusnya menjadi perhatian yang serius agar diberikan tempat khusus untuk menyelesaikan sengketa di bidang asuransi khususnya sengketa asuransi laut. Sebagaimana sengketa-sengketa dalam dunia bisnis biasanya

¹¹ Indonesi, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, Pasal 284

dilakukan melalui badan arbitrase yang mana memiliki kompetensi yang baik di bidang bisnis.

Perusahaan asuransi yang mana sebagai penanggung yang memiliki hak subrogasi dengan pihak ketiga dalam hal menuntut ganti kerugian atas kelalaian yang merugikan tertanggung menuai banyak permasalahan yang timbul dikarenakan masalah penagihan. Dalam hal ini banyak pihak ketiga yang merasa tidak perlu membayar ganti kerugian karena menganggap tertanggung telah membayar premi dan penanggung berkewajiban untuk mengcover segala bentuk resiko yang terjadi atas dasar pembayaran premi tersebut. Dalam melakukan penagihan Biasanya perusahaan asuransi akan menagih biaya ganti kerugian yang sudah dibayarkan sebelumnya oleh penanggung kepada tertanggung dengan dasar hak subrogasi, apabila tuntutan tersebut tidak diindahkan barulah penanggung menggugat pihak ketiga di pengadilan.

1.2. Rumusan masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka dapat di rumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana hubungan hukum atas hak subrogasi penanggung (yang telah membayar claim) untuk menuntut pihak ketiga yang telah membuat kerugian kepada tertanggung dalam pertanggungan (asuransi) Rangka Kapal (*Marine Hull Insurance*)?

2. Mengapa Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jambi menolak gugatan PT. Asuransi Indrapura sebagai pemegang hak subrogasi terhadap PT. Pelayaran Nasional Marindo Raya? Dan bagaimana pertimbangan hukum Putusannya dikaitkan dengan peraturan hukum asuransi? (Analisa Putusan Pengadilan Negeri Jambi dengan Putusan: No 10/PDT.G/2013/PN.JAMBI)

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian mengenai hak subrogasi penanggung menuntut ganti kerugian terhadap pihak ketiga yang telah menyebabkan kerugian terhadap tertanggung (Studi Kasus Putusan Pengadilan Negeri Jambi No. 10/PDT.G/2013/PN.JAMBI) ini bertujuan untuk :

1. Untuk mengetahui hubungan hukum hak subrogasi penanggung (yang telah membayar claim) untuk menuntut pihak ketiga yang telah membuat kerugian kepada tertanggung dalam pertanggungan (asuransi) Rangka Kapal (*Marine Hull Insurance*) menurut ketentuan hukum asuransi.
2. Untuk menganalisa pertimbangan hakim dalam memutus perkara di Pengadilan Negeri Jambi dengan Nomor Putusan: 10/PDT.G/2013/PN.JAMBI dengan membandingkan ketentuan, dasar hukum dan peraturan perundangan di bidang perasuransian dan pelayaran laut, sehingga di dapat hasil analisa apakah putusan hakim telah sesuai peraturan perundangan yang ada.

1.4. Definisi Operasional

Definisi operasional dalam penelitian ini adalah:

1. Angkutan di perairan

Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.¹²

2. Subrogasi Menurut Pasal 1400 BW

Subrogasi atau penggantian hak-hak si berpiutang oleh seorang pihak ketiga, yang membayar kepada si berpiutang itu, terjadi baik dengan persetujuan maupun demi undang-undang. (Pasal 1400 BW)

3. Subrogasi Menurut Pasal 284 KUHD

Seorang penanggung yang telah membayar ganti kerugian atas suatu benda yang dipertanggung, menggantikan tertanggung dalam segala hak yang diperolehnya terhadap pihak ketiga yang telah menimbulkan kerugian tersebut, dan tertanggung itu bertanggung jawab untuk setiap perbuatan yang dapat merugikan hak penanggung terhadap pihak ketiga itu. Penggantian kedudukan semacam ini dalam hukum perdata disebut subrogasi (*subrogatie, subrogation* pasal 284 KUHD)

4. Perbuatan Melawan Hukum

Tiap perbuatan melawan hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut. (Pasal 1365 BW)

¹² Indonesia, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran*, Pasal 1 Angka 16

5. Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. (Pasal 1 Angka 16 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran)

6. Pelayaran

Pelayaran ialah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan di lingkungan maritim. (Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran)

7. Kapal

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energy lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. (Pasal 1 Angka 36 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran)

8. Asuransi

Asuransi adalah suatu perjanjian dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seseorang tertanggung dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu. (Pasal 246 KUHD)

9. *Marine Hull*

Marine Hull Insurance adalah suatu pertanggungan atau asuransi yang memberikan jaminan atau proteksi terhadap kerugian atau kerusakan atau kehilangan atas rangka kapal berikut dengan mesin-mesin penggeraknya sebagai akibat dari resiko-resiko yang mana telah dijamin dalam kondisi polis.¹³

Marine Cargo

Asuransi *Marine Cargo* adalah suatu asuransi atau pertanggungan yang memberikan jaminan atau proteksi terhadap kerugian atau kerusakan atas objek pertanggungan sebagai akibat adanya bahaya-bahaya laut (Maritim Perils) yang terjadi dalam masa pengangkutan yang dilakukan melalui laut.¹⁴

10. Penanggung

Penanggung adalah *insurers* yaitu pihak yang telah memiliki izin formal untuk melakukan kegiatan usaha yang berkaitan dengan pengambilalihan risiko pihak lain berdasarkan suatu polis; atas pertanggungan ini, penanggung risiko menerima

¹³ Afrianto Budi, *Pengertian tentang marine hull dan marine cargo*, Akademi Asuransi, <http://www.akademiasuransi.org/2012/10/pengertian-asuransi-marine-hull-atau.html>, 3 Agustus 2016

¹⁴ *Ibid.*

premi dari pihak lain selaku tertanggung; lazimnya, penanggung adalah perusahaan asuransi.¹⁵

11. Tertanggung

Tertanggung adalah insured; insuree yaitu pihak yang mengalihkan risiko kepada pihak lain berdasarkan suatu polis asuransi dengan membayar premi.¹⁶

1.5. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan baik dalam bidang akademik terkait manfaat teoritis maupun manfaat praktis, manfaat tersebut antara lain sebagai berikut:

1. Secara teoritis, di harapkan dapat menambah pengetahuan tentang ilmu hukum secara umum dan memahami mengenai hukum perkapalan, pengangkutan, pelayaran, hukum acara perdata maupun hukum asuransi laut dan juga terkait prinsip-prinsip dalam hukum asuransi (subrogasi) terkait hak subrogasi penanggung dalam menuntut ganti kerugian terhadap pihak ketiga yang telah merugikan tertanggung dalam asuransi kapal laut.
2. Secara praktis, diharapkan dengan adanya penulisan skripsi ini dapat menambah pengetahuan bagaimana membuat gugatan yang baik agar sesuai dengan unsur yang harus dimasukkan dalam gugatan, menambah ilmu di bidang asuransi perkapalan beserta prinsip-prinsipnya secara praktis terkait pemberian hak subrogasi dari tertanggung kepada penanggung. Selain itu dapat mempelajari

¹⁵ Kamus Bahasa Indonesia, “*Kamus Bisnis dan Bank*”, media bpr, <http://www.mediabpr.com/kamus-bisnis-bank/penanggung.aspx>, 3 Agustus 2016

¹⁶*Ibid.*

perbedaan gugatan wanprestasi dan juga perbuatan melawan hukum serta mengembangkan dan memahami ilmu hukum pelayaran dan juga asuransi laut terkait dengan prinsip subrogasi dalam hal asuransi kapal laut.

1.6. Metode Penelitian

Tipe Penelitian

Bentuk penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Metode penelitian hukum normatif atau metode penelitian hukum kepustakaan (*Library Research*) adalah suatu metode atau cara yang dipergunakan di dalam penelitian hukum yang mana penelitian tersebut dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka yang ada.

Bahan Hukum Penelitian

Bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bahan hukum primer (*Primary Resources*), yaitu bahan-bahan seperti:
 1. Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran
 2. Kitab Undang – Undang Hukum Dagang (KUHD)
 3. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
2. Bahan hukum sekunder adalah (*Secondary Resources*), yaitu bahan-bahan yang fungsinya menjelaskan bahan hukum primer, seperti: tulisan-tulisan ilmiah berupa buku, makalah, artikel, dan disertasi;
3. Bahan hukum tersier (*Tertiary Resources*), yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan mengenai bahan hukum primer dan sekunder yaitu putusan pengadilan negeri jambi dengan nomor putusan: 10/PDT.G/2013/PN.JAMBI.

Dengan demikian penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif dengan menggunakan kasus berupa putusan pengadilan (*Case Approach*) dan juga pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*).

Analisis Bahan Hukum

Data yang telah dikumpulkan, kemudian di analisa secara kualitatif, yakni diteliti serta dipelajari sebagai sesuatu yang utuh yang menggambarkan bagaimana hak (subrogasi) penanggung dalam hal menggugat pihak ketiga yang telah menyebabkan kerugian terhadap tertanggung, adapun data yang penulis analisa adalah berdasarkan putusan pengadilan negeri Jambi dengan no putusan : 10/PDT.G/2013/PN.JAMBI. yang mana dalam putusannya penggugat memasukan dasar hukum subrogasi dalam pasal 1400 BW dikaitkan dengan pasal 1365 BW tentang Perbuatan Melawan hukum yang pada dasarnya gugatan yang dilayangkan itu kurang tepat dalam memasukan unsur 1400 BW karena pasal 1400 BW berkaitan dengan Wanprestasi penulis akan menjelaskan secara mendetil pada bagian pembahasan mengenai kurang tepatnya penggugat dalam memasukan unsur PMH. Dalam putusannya hakim menolak gugatan seluruhnya dengan alasan penggugat tidak dapat menunjukan salinan asli polis yang mana menurut hakim penggugat tidak dapat membuktikan dalilnya bahwasanya penggugat selaku penanggung telah melakukan penggantian kerugian kepada tertanggung dikarenakan tidak memiliki salinan polis. Padahal dalam hal ini polis bukanlah satu-satunya bukti untuk menunjukan terjadinya perjanjian asuransi aturan tersebut ada dalam pasal 258 KUHD walaupun harus di sertakan bukti

tertulis akan tetapi itu adalah kewajiban dari pemegang polis yang seharusnya dimasukkan sebagai turut tergugat dalam gugatannya oleh penggugat. Dengan hal itu pemegang polis bisa dimintai keterangan mengenai polis aslinya dimuka persidangan berdasarkan pengakuan dan juga bukti polis asli tersebut.

1.7. Sistematika Penelitian

Bab I Pendahuluan.

Pada bab ini menjelaskan tentang latar belakang masalah yang di angkat, rumusan permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian yang di gunakan, dan sistematika penulisan.

Bab II Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut

Dalam bab ini penulis akan menguraikan dan membahas mengenai tinjauan hukum perkapalan, dasar hukum perkapalan, hukum pengangkutan laut, hukum kerugian laut serta teori-teori yang berkaitan dengan hukum perkapalan dan pengangkutan barang dan orang melalui laut. Hal tersebut akan menunjang suatu pembatasan permasalahan dalam penelitian penulisan hukum ini.

Bab III Tinjauan Hukum Tentang Subrogasi Dalam Asuransi laut.

Pada Bab ini akan menjelaskan mengenai dasar hukum asuransi/pertanggung, perjanjian asuransi, prinsip-prinsip hukum

asuransi, selanjutnya menguraikan lebih dalam mengenai prinsip subrogasi dalam asuransi laut yang mana berkaitan langsung dengan permasalahan yang di angkat oleh penulis.

Bab IV Hak Subrogasi Penanggung dalam Menggugat Pihak Ketiga yang Telah Menyebabkan Kerugian Terhadap Tertanggung di Pengadilan Negeri Jambi (Studi Kasus Putusan Pengadilan Negeri Jambi No. 10/PDT.G/2013/PN.JAMBI)

Menganalisa putusan Pengadilan Negeri Jambi No: 10/PDT.G/2013/PN.JAMBI. Terkait dengan gugatan PT. Asuransi Indrapura (Penggugat) Sebagai pemegang hak subrogasi dalam hal menggugat ganti kerugian PT. Pelayaran Nasional Marigo Raya selaku pihak ketiga (Tergugat) yang menyebabkan kecelakaan kapal yang dimiliki oleh PT. Karya Citra Makmur selaku Tertanggung dalam pertanggungan/asuransi Rangka kapal (*Marine Hull*). Ada tiga analisa yang penulis lakukan atas putusan tersebut yakni:

1. Kesalahan penggugat dalam membuat dasar hukum gugatan.
2. Kekeliruan hakim menafsirkan fungsi polis, bahwa polis adalah bukti untuk membuktikan perjanjian asuransi yang mana telah diterangkan secara rinci dan jelas pada pasal 258 KUHD bahwasanya alat bukti lain akan diizinkan pula, apabila ada bukti permulaan.

3. Kesalahan penggugat tidak memasukan tertanggung sebagai pihak yang berperkara yakni sebagai turut tergugat walaupun tertanggung tidak memiliki kewajiban hukum kepada tergugat, tetapi seharusnya penggugat memasukan tertanggung sebagai turut tergugat karena tertanggung mempunyai keterkaitan erat terhadap penanggung untuk dapat membuktikan di pengadilan bahwa benar pihak penanggung dan tertanggung terikat oleh perjanjian asuransi sehingga tertanggung dapat menunjukna bukti polis asli di pengadilan dikarenakan tertanggung adalah pemegang polis.

Bab V

Penutup

Pada bab ini berisi kesimpulan dari apa yang telah di teliti terkait masalah yang di angkat dan analisa kasus, selain itu berisikan saran-saran yang merupakan tujuan dan manfaat yang telah diutarakan penulis sebelumnya dalam penulisan hukum ini.