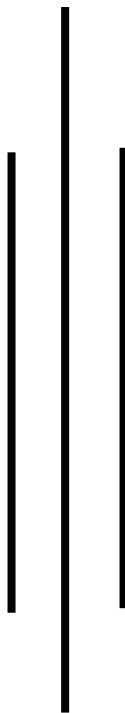


MODUL

HUKUM TRANSPORTASI DAN ASURANSI

Disusun oleh:

ELIANTA GINTING



FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS TAMA JAGAKARSA

DAFTAR ISI

BAB I PENGERTIAN PENGANGKUTAN

1. Sejarah Pertumbuhan Pengangkutan.....	1
2. Pengangkutan Kegiatan Yang Vital Dalam Masyarakat.....	2
3. Perjanjian Pengangkutan.....	2
4. Arti dan Fungsi Pengangkutan.....	3
5. Jenis Pengangkutan dan Peraturannya.....	4

BAB II LINGKUP HUKUM PENGANGKUTAN

1. Permasalahan Dalam Hukum Pengangkutan.....	7
2. Hukum Pengangkutan Secara Lebih Mendasar.....	8
3. Hukum Pengangkutan Dalam Sistem Tata Hukum Nasional.....	8

BAB III KEDUDUKAN PENERIMA DALAM PENGANGKUTAN

1. Kedudukan Penerima.....	12
2. Sifat hukum Perjanjian Pengangkutan.....	13

BAB IV ASAS-ASAS DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN

1. Asas Perjanjian Pengangkutan.....	15
2. Proses Penyelenggaraan Pengangkutan.....	16
3. Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan.....	16
4. Berakhirnya Pengangkutan.....	18
5. Hambatan Pengangkutan.....	18

BAB V SUBJEK HUKUM PENGANGKUTAN

1. Pengangkut.....	21
2. Pengirim.....	21
3. Penumpang.....	22
4. Ekspediter, Biro Perjalanan.....	22

5. Pengatur Muatan.....	23
6. Perusahaan Pergudangan.....	23
7. Penerima.....	24

BAB VI OBJEK HUKUM PENGANGKUTAN

1. Muatan Barang.....	25
2. Muatan penumpang.....	27
3. Biaya Pengangkutan.....	27

BAB VII PERANTARA PENGANGKUTAN

1. Ekspediter.....	29
2. Pengusaha Transport.....	29
3. Makelar Kapal.....	30
4. Agen Duane.....	30
5. Pengaturan Muatan.....	31

BAB VIII PENGANGKUTAN DARAT PADA UMUMNYA

1. Pengangkutan Darat.....	32
2. Faedah Surat Muatan.....	33
3. Tanggung Jawab Pengangkut.....	33

BAB IX HUKUM PENGANGKUTAN UDARA

1. Peraturan-peraturan Yang Berlaku Bagi Pengangkutan Udara.....	35
2. Perjanjian-perjanjian Internasional dan Perjanjian Khusus.....	35
3. Pengangkutan Orang dan Tiket Penumpang.....	37

BAB X HUKUM PENGANGKUTAN LAUT

1. Pengangkutan Penumpang.....	40
2. Pengangkutan Barang.....	41
3. Tanggung Jawab Pengangkutan Laut.....	41

BAB XI HUKUM PENGANGKUTAN PERAIRAN DARAT

1. Pengertian Perairan Laut.....43
2. Pengangkutan Barang Melalui Perairan Darat.....44
3. Pertanggung Jawab Pengangkut Perairan Darat.....44

BAB XII HUKUM ASURANSI DI INDONESIA.....46

BAB I

PENGERTIAN PENGANGKUTAN

1. Sejarah Pertumbuhan Pengangkutan

Pada abad ke-4 sm di daratan Cina telah ada jalan yang sudah dengan perkerasan yang dilalui untuk mengangkut barang-barang dagangan antara Tiongkok dan negeri-negeri di daerah Teluk Parsi.

Pelayaran yang ramai antara daerah-daerah di Asia Timur dan Mediterania sudah terjadi pada abad ke-2 SM. Kapal-kapal bangsa Babilonia, Tunisia, Mesir, Yunani dan Cina berlayar menghubungkan daerah-daerah tersebut. Kapal-kapal itu dibangun dengan bahan-bahan yang tahan ombak. Teknik pembuatan kapal kemudian dikembangkan oleh bangsa Romawi. Armada pelayarannya mengangkut barang-barang dengan secara teratur dari Lembah Sungai Nil ke pelabuhan kota Roma. Disamping itu, juga telah dibangun terusan di beberapa tempat disekitar Sungai Nil. Juga dipasang rambu-rambu, dan lampu suar di pelabuhan Iskandariah untuk meningkatkan kelancaran dan keamanan kapal-kapal yang keluar masuk pelabuhan tersebut.

Selama masa abad Pertengahan tidak terlihat perkembangan yang cukup berarti di bidang pengangkutan. Manusia bepergian dan berlayar dengan menggunakan peralatan yang sudah ada. Baru pada abad ke-10 gerobak kuda berukuran besar dipakai dalam pengangkutan barang didaratan yang kemudian disusul oleh kereta penumpang yang ditarik kuda (abad 13-14). Menjelang abad ke-18 pengangkutan penumpang antara kota-kota mulai dilakukan dengan kereta kuda yang memuat sekitar 18 orang yang bias mencapai kecepatan 15-30 km/jam.

2. Pengangkutan Kegiatan yang Vital Dalam Masyarakat

Pengangkutan adalah salah satu bidang kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Hal ini dilihat dari berbagai faktor seperti diuraikan berikut ini:

- a. Keadaan geografis Indonesia;
- b. Menunjang pembangunan berbagai sektor;
- c. Keselarasan antara kehidupan kota dan desa;
- d. Pengembangan ilmu dan teknologi.

3. Perjanjian Pengangkutan

Pengangkutan berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Pengangkutan artinya adalah pengangkatan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang.

Dalam definisi pengangkutan tersebut dapat diketahui berbagai aspek pengangkutan sebagai berikut:

a. Pelaku

Yaitu orang yang melakukan pengangkutan pelaku ini ada yang berupa badan usaha, seperti perusahaan pengangkutan, manusia pribadi seperti buruh pengangkutan di pelabuhan.

b. Alat pengangkutan

Alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan

c. Barang atau penumpang

Adalah barang muatan yang diangkut, barang perdagangan yang sah menurut undang-undang.

d. Pemuatan

Adalah kegiatan yang menyangkut barang atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan ditempat tujuan yang ditentukan.

e. Fungsi pengangkutan

Yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang.

f. Tujuan pengangkut

Yaitu sampai atau tiba ditempat tujuan yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas.

4. Arti dan Fungsi Pengangkutan

Nilai suatu barang itu tidak hanya tergantung dari barang itu sendiri, tetapi juga tergantung pada tempat, dimana barang itu berada. Misalnya, dipuncak atau di Cipanas, Jawa Barat, hampir tiap-tiap rumah pertanian banyak sayuran yang bertumpuk dan sangat murah. Tetapi setelah di angkut ke Jakarta, maka harga sebuah kol tersebut akan menjadi dua atau tiga kali lipat.

Inilah jasa angkutan para pedagang mempergunakan jasa angkutan ini sebagai salah satu cara untuk mendapatkan keuntungan. Hal ini terjadi dimana-mana dan terdapat semua barang.

Maka fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Disini jelas, meningkatnya daya guna dan nilai merupakan tujuan dari pengangkutan yang berarti bila daya guna dan nilai ditempat baru itu tidak naik, maka pengangkutan tidak perlu diadakan karena merupakan suatu perbuatan yang merugikan bagi sipedagang.

5. Jenis Pengangkutan dan Peraturannya

Ada 3 (tiga) jenis pengangkutan yang menjadi pokok kajian, maka ada 3 (tiga) macam pula Undang-undang Pengangkutan dan pembahasannya melalui tiap jenis pengangkutan itu, yaitu:

a. Undang-undang Pengangkutan Darat

1. Buku I Bab V Bagian 2 dan 3 pasal 90-98 KUHD memuat ketentuan mengenai pengangkutan darat.
2. Undang-undang Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos;
3. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian;
4. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. Undang-undang Pengangkutan Laut.

1. Buku II Bab V KUHD tentang perjanjian Carter Kapal, Buku II Bab V-A KUHD tentang pengangkutan barang;
2. KUHD Buku II Bab VA Tentang Pengangkutan Barang-barang;
3. KUHD Buku II Bab VB Tentang Pengangkutan Orang;
4. Undang-undang 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
5. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2011 Tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang angkutan di Perairan;
6. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 Tentang Angkutan Multimoda;
7. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian;

8. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan;
 9. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Perlakuan Kepabean, Perpajakan, dan Cukai Serta Pengawasan atas Pemasukan dan Pengeluaran Barang Ke dan Dari Serta Berada di Kawasan yang telah ditunjuk Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas;
 10. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan;
 11. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 tahun 2002 Tentang Perkapalan;
 12. Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional.
- c. Undang-undang Pengangkutan Udara.
1. Undang-undang No. 83 Tahun 1958 (L.N No. 159 Tahun 1958) tentang penerbangan lebih banyak bersifat publik administrative;
 2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Pelayaran;
 3. Undang-undang Nomor 2 Tahun 1976, Tentang Pengesahan Konvensi Tokyo 1963, Konvensi The Hague 1970, dan Konvensi Montreal 1971;
 4. Undang-undang Nomor 4 Tahun 1976 Tentang Penambahan Pada KUHP yang berkaitan dengan Kejahatan Penerbangan dan Kejahatan Terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan;
 5. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara;

6. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 Tentang tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

BAB II

LINGKUP HUKUM PENGANGKUTAN

1. Permasalahan Dalam Hukum Pengangkutan

Sehubungan dengan pembangunan hukum pengangkutan, ada beberapa masalah yang perlu diungkapkan untuk dibahas. Beberapa masalah itu adalah diuraikan berikut ini:

a. Peraturan hukum yang dipedomani

Undang-undang hanya berlaku sepanjang pihak-pihak tidak menentukan lain dalam penyelenggaraan pengangkutan.

b. Undang-undang yang ketinggalan zaman

Sebagian undang-undang pengangkutan yang masih berlakun sekarang berasal dari zaman kolonial Belanda yang belum sempat diganti dengan Undang-undang R.I. ada kemungkinan ketentuan undang-undang itu sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan sekarang.

c. Hukum pengangkutan nasional terpadu dan terkodifikasi

Anekaragaman jenis pengangkutan menunjukkan pula keanekaragaman peraturan hukum yang mengatur bidang pengangkutan. Jenis pengangkutan itu adalah pengangkutan darat, laut, dan udara, ketiga-tiganya menggunakan alat pengangkutan yang digerakkan secara mekanik. Undang-undang yang mengatur tiap jenis pengangkutan itu berlainan satu sama lain.

d. Asas-asas perjanjian pengangkutan

Pada umumnya perjanjian pengangkutan dibuat tidak tertulis, yang penting ialah persetujuan antara pihak-pihak yang mengesahkan hubungan kewajiban dan hak.

Kewajiban dan hak yang disahkan itu sudah dirumuskan dalam undang-undang pengangkutan jadi, perjanjian pengangkutan itu pada hakikatnya memberlakukan kewajiban dan hak yang ditetapkan dalam undang-undang kepada kedua belah pihak.

2. Hukum Pengangkutan Secara Lebih Mendasar

a. Hukum sebagai perilaku

Hukum pengangkutan yang dibahas meliputi perjanjian pengangkutan yang terdiri dari serangkaian perilaku. Perilaku tersebut sebagaimana dinyatakan oleh Soedjono Dirdjosisworo (1988) mempunyai sifat ajeg dan teratur, perilaku pihak yang satu terhadap yang lain secara terbiasa dan senantiasa berjalan wajar serta rasional.

b. Hukum sebagai kaidah

Perilaku pihak-pihak yang berkepentingan dalam perjanjian pengangkutan dapat diformalisasikan sebagai kaidah. Kaidah ini dapat berbentuk ketentuan dalam undang-undang dan ketentuan dalam kebiasaan masyarakat. Dengan demikian, ada perilaku sebagai cerminan kaidah undang-undang.

c. Hukum sebagai ilmu pengetahuan

Semakin berkembang suatu masyarakat akan semakin menuntut perkembangan ilmu hukum, sehingga dapat secara objektif menjelaskan keadaan hukum pada tiap saat. Dengan demikian, hukum dapat berperan sebagai sarana untuk ketertiban, keadilan dan pendorong pembangunan.

3. Hukum Pengangkutan dalam Sistem Tata Hukum Nasional

a. Tata Hukum Nasional

Sebagai Negara hukum, Indonesia memiliki sistem tata hukum nasional. Sebagai suatu sistem, tata hukum nasional mempunyai asas:

- 1). Bentuk tertulis;
- 2). Kontitusional;
- 3). Dibuat oleh pembentuk undang-undang;
- 4). Meliputi semua bidang hukum positif;
- 5). Berdasarkan falsafah Negara dan pandangan hidup bangsa;
- 6). Tujuan tetentu sebagai tujuan Negara dan bangsa.
- 7). Berlaku secara unifikasi.

b. Tata Hukum Nasional adalah Sistem Hukum

Tata hukum nasional merupakan suatu sistem hukum. Menurut Mariam Darus aturan-aturan hukum yang membentuk satu hukum itu digolongkan dalam sub-sub sistem seperti perdata, hukum pidana, hukum tata Negara, hukum ekonomi dan sebagainya. Sub-sub sistem ini satu sama lain berkaitan dalam hubungan yang harmonis danserasi, tidak berbenturan karena memiliki asas-asas terpadu. Asas- asas tersebut secara gradual adalah:

1. Asas idiil;
2. Asas konstitusional;
3. Asas konsepsional;
4. Asas operasional.

Hukum Pengangkutan adalah Subsistem Tata Hukum Nasional

Hukum pengangkutan merupakan bagian hukum dagang dan hukum dagang termasuk dalam bidang hukum keperdataan. Dilihat dari segi susunan hukum normatif, bidang hukum keperdataan adalah subsistem tata hukum nasional. Jadi, hukum dagang termasuk dalam sub sistem tata hukum nasional.

Apabila melakukan pembaharuan dan penyusunan perundang-undangan dibidang pengangkutan, maka ia harus dalam bentuk tertulis, berpangkal pada UUD 45, dibuat oleh pembentuk undang-undang, meliputi semua jenis pengangkutan berdasarkan falsafah dan pandangan hidup Pancasila untuk mewujudkan tujuan Negara dan bangsa, berlaku diseluruh wilayah Negara terhadap semua warga Negara sedapat mungkin dalam bentuk kodifikasi.

d. Kebiasaan dalam pengangkutan

Beberapa kebiasaan yang berlaku dalam pengangkutan antara lain:

- 1). Undang-undang tidak menentukan cara terjadi perjanjian;
- 2). Undang-undang menentukan bahwa pengiriman membuat surat muatan yang memuat antara lain rincian muatan;
- 3). Undang-undang menentukan bahwa setiap penumpang harus memiliki tiket penumpang, tetapi tidak menentukan untuk berapa kali perjalanan.
- 4). Undang-undang menganut asas bahwa penundaan keberangkatan harus dengan persetujuan kedua belah pihak.
- 5). Undang-undang menentukan bahwa biaya pengangkutan muatan dibayar oleh penerima setelah ia menerima penyerahan muatan di tempat tujuan.

6).Undang-undang tidak menentukan syarat jumlah ganti kerugian karena pembatalan perjanjian pengangkutan.

BAB III

KEDUDUKAN PENERIMA DALAM PENGANGKUTAN

1. Kedudukan Penerima

Pasal 1317 ayat (1) KUHPer yang berbunyi: “lagi pula diperbolehkan untuk minta ditetapkan janji khusus yang dibuat guna kepentingan pihak ketiga, apabila suatu penetapan janji, yang dibuat oleh seseorang untuk dirinya sendiri atau suatu pemberian yang dilakukan kepada orang lain mengandung suatu janji seperti itu”.

Ada beberapa pendapat mengenai kedudukan penerima:

- a. Penerima sebagai pihak ketiga yang berkepentingan seperti dimaksud dalam pasal 1317 KUHPer ;
- b. Penerima sebagai diam-diam mengenai hak menagih pengiriman terhadap pengangkut . Menurut Prof. Soekarna pendapat ini bertentangan dengan pasal 613 ayat (2) KUHPer yang menghendaki adanya unsur terang-terangan;
- c. Penerima sebagai pemegang kuasa atau penyelenggaraan urusan si pengirim. Menurut Prof. Soekardono, tidak sesuai dengan kenyataan, bahwa dalam praktek sehari-hari, penerima itu kebanyakan kalinya adalah pembeli, sedangkan pengirim adalah penjual, dalam hubungan perjanjian jual-beli umum atau perusahaan.

Menurut pasal 1317 ayat (2) KUHPer, sejak penerima menyatakan kehendaknya untuk menerima barang-barang kiriman itu, maka pada saat itu si penerima mulai mendapat haknya sesuai dengan janji khusus dalam perjanjian pengangkutan yang di buat oleh si pengirim dan sipengangkut. Sejak saat inilah si pengirim tidak berwenang lagi mengubah tujuan pengirimann barang-barang itu.

2. Sifat Hukum Perjanjian Pengangkutan

a. Sifat Koordinasi

Dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak yaitu pengirim dan pengangkut sama tinggi, tidak seperti dalam perjanjian perburuhan, dimana para pihak tidak sama tinggi yakni mempunyai kedudukan lebih tinggi daripada siburuh. Kedudukan para pihak dalam perjanjian perburuhan ini disebut kedudukan subordinasi, sedangkan kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah kedudukan sama tinggi atau kedudukan koordinasi.

b. Perjanjian Pengangkutan Tidak bersifat Pemborongan

Ada pendapat bahwa sifat hukum perjanjian pengangkutan itu bukan “pelayanan berkala” tetapi borongan, sebagai dimaksud dalam pasal 1601-b KUHPer. Pendapat ini mendasarkan diri atas pasal 1617 KUHPer yang merupakan pasal penutup dari Bab VIIA, Bagian Keenam KUHPer tentang pekerjaan pemborongan, yang berbunyi demikian: “Hak-hak dan kewajiban pengangkut dan nakhoda ditetapkan dalam KUHD”. Dengan adanya pasal ini, maka orang mengira bahwa perjanjian pengangkutan termasuk dalam kelompok perjanjian pemborongan.

c. Perjanjian Pengangkutan adalah Perjanjian Campuran

Mr. Kist berpendapat bahwa perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran yakni perjanjian melakukan pekerjaan dan perjanjian penyimpanan. Prof. Soekardono tidak keberatan atas pendapat ini mengingat pasal 459 ayat (3), pasal 468 ayat (1) KUHD dan Pasal 1714 ayat (1) KUHPer. Memang ada pengangkutan ada unsur melakukan pekerjaan (pelayanan berkala) dan unsur penyimpanan barang-barang yang diserahkan kepadanya untuk diangkut (pasal 466, 468 ayat (1) KUHD).

d. Perjanjian Pengangkutan adalah Perjanjian Campuran

Menurut Mr.Kist bahwa perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran, yakni perjanjian melakukan pekerjaan dan perjanjian penyimpanan.

e. Perjanjian Pengangkutan bersifat Konsensual

Menurut sistem hukum Indonesia, pembuatan perjanjian pengangkutan tidak diisyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persetujuan kehendak (konsensus).

f. Penawaran Umum Untuk Pengangkutan Tertentu

Pengangkutan dapat mengadakan penawaran yang ditujukan kepada umum, bahwasanya dia bersedia untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dengan jarak tertentu dan dengan syarat-syarat tertentu pula.

g. Pengangkutan Tidak Mempunyai Hak Retensi

Yaitu hak untuk menahan barang-barang angkutan bila penerima menolak untuk membayar uang angkutan.

BAB IV

ASAS-ASAS DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN

1. Asas Perjanjian Pengangkutan

Ada 4 (empat) asas pokok yang mendasari perjanjian pengangkutan yaitu asas konseksual, asas koordinasi, asas campuran dan asas tidak ada hak retensi.

a. Asas Perjanjian Pengangkutan

Ada ini tidak mensyaratkan bentuk perjanjian pengangkutan secara tertulis, sudah cukup apabila ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak. Dalam kenyataannya, hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut dan udara dibuat secara tidak tertulis, tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis, melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan antara pihak-pihak itu ada. Alasan perjanjian pengangkutan tidak dibuat secara tertulis karena kewajiban dan hak pihak-pihak telah ditentukan dalam undang-undang. Mereka hanya menunjuk atau menetapkan ketentuan undang-undang.

b. Asas koordinasi

Asas ini mensyaratkan kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian. Walaupun perjanjian pengangkutan merupakan “pelayanan jasa”, asas subordinasi antara buruh dan majikan pada perjanjian perburuhan tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan. Berdasarkan hasil penelitian dalam perjanjian pengangkutan darat, laut dan udara ternyata pihak pengangkutan bukan buruh pihak pengirim atau penumpang.

c. Asas Campuran

Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberi kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpanan barang dari pengirim kepada pengangkut dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut. Dengan demikian, ketentuan-ketentuan dari tiga jenis perjanjian itu berlaku juga dalam perjanjian pengangkutan, kecuali jika perjanjian pengangkutan mengatur lain.

d. Asas tidak ada hak retensi

2. Proses Penyelenggaraan Pengangkutan

Proses penyelenggaraan pengangkutan meliputi 4 (empat) yaitu:

- a. Tahap persiapan pengangkutan, meliputi penyediaan pengangkutan dan penyerahan barang atau penumpang untuk diangkut;
- b. Tahap penyelenggaraan, meliputi kegiatan pemindahan barang atau penumpang dengan alat pengangkutan dari tempat pemberangkatan sampai ditempat tujuan yang disepakati;
- c. Tahap penyerahan orang atau penumpang kepada penerima, turunnya penumpang dan pembayaran biaya pengangkutan, dalam hal tidak terjadi peristiwa selama pengangkutan;
- d. Tahap pemberesan/penyelesaian persoalan yang timbul/terjadi selama pengangkutan atau sebagai akibat pengangkutan.

3. Prinsip Tanggung Jawab dalam Pengangkutan

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan

Prinsip ini setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti rugi atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahan itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkutan itu. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini adalah yang umum berlaku seperti yang diatur dalam pasal 1365 KUHPer tentang perbuatan melawan hukum

b. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Praduga

Prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian.

c. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak

Prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut.

Apabila timbul kerugian, pengangkut bebas dari pembayaran ganti kerugian, beberapa hal tersebut adalah:

- a. Keadaan memaksa;
- b. Cacat pada barang atau penumpang itu sendiri;
- c. Kesalahan atau kelalaian pengirim atau penumpang.

Ketiga hal ini diakui baik dalam undang-undang maupun dalam doktrin ilmu hukum. Diluar ketiga hal tersebut pengangkut bertanggung jawab.

4. Berakhirnya Pengangkutan

Untuk mengetahui kapan dan dimana perjanjian pengangkutan berakhir, perlu dibedakan 2 (dua) keadaan, yaitu:

- a. Dalam keadaan tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah saat penyerahan dan pembayaran biaya pengangkutan ditempat tujuan yang disepakati;
- b. Dalam keadaan terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah pembebasan kewajiban membayar ganti kerugian.

Untuk pengangkutan penumpang, yang dijadikan ukuran berakhirnya perjanjian pengangkutan ialah saat penumpang turun dari alat pengangkutan ditempat tujuan yang disepakati. Sedangkan pembebasan ganti kerugian bukan menjadi berakhirnya perjanjian, karena hal itu telah ditentukan dan diatur oleh Perum Asuransi Kerugian Jasa Raharja berdasarkan Undang-undang No.33 tahun 1964 serta Peraturan Pelaksanaannya.

5. Hambatan Pengangkutan

Beberapa hambatan yang masih dialami oleh pihak-pihak dalam pengangkutan baik pengirim, pengangkut ataupun penumpang, pada dasarnya adalah:

1). Tidak Disiplin Waktu

Waktu keberangkatan alat pengangkutan, baik pengangkutan muatan barang maupun mengenai pengangkutan penumpang, yang telah dijadwalkan sering tidak dipatuhi pengangkut, tanpa alasan yang dapat dipertanggung jawabkan. Ketidak disiplin waktu ini dianggap sebagai hal sudah wajar, terutama pada pengangkutan darat, laut yang bukan ekspres.

2). Tidak disiplin Muatan

Setiap alat pengangkut telah ditetapkan kapasitas maksimumnya, baik pada pengangkutan muatan barang maupun pada pengangkutan penumpang. Ketentuan ini sering dilanggar oleh pihak pengangkut yang tidak disiplin. Jumlah muatan barang atau penumpang yang dimuat kedalam alat pengangkutan sering melebihi kapasitas maksimum yang ditetapkan menurut peraturan yang berlaku.

3). Tidak Disiplin Pungutan

Dalam pengangkutan telah ditetapkan biaya-biaya yang wajib dibayar menurut ketentuan peraturan yang berlaku, baik jenisnya maupun jumlahnya. Tetapi ketentuan tersebut tidak dipatuhi, karena dalam praktek pengangkutan muncul yang disebut pungutan liar (pungli). Pungutan liar adalah pungutan yang dilakukan oleh oknum petugas tertentu secara tidak sah, atau bertentangan dengan peraturan hukum yang berlaku. Pungutan liar ini sering dijumpai di terminal pelabuhan, loket karcis/tiket, jalan raya, jembatan timbang, pos-pos tertentu, tempat penerimaan barang, tempat penyimpanan barang (gudang).

4). Gangguan Keamanan dan Ketertiban

Gangguan keamanan sering dijumpai didalam alat pengangkutan, kecuali pesawat udara. Gugatan tersebut berupa pencurian, pencopetan. Sedangkan gangguan dari luar alat pengangkutan berupa pelemparan batu terutama pada pengangkutan kereta api.

Gangguan ketertiban sering dijumpai pada tiket penumpang yang dikuasai oleh calo bahkan sampai tingkat penipuan harga tiket penumpang. Ini terutama dijumpai pada pengangkutan darat dan laut. Selain itu, juga tidak tertibnya sopir bis mengemudikan

kendaraannya yang sangat berbahaya bagi penumpang, sehingga sering terjadi kecelakaan lalu lintas.

Akibat dari hambatan-hambatan ini ialah timbulnya kerugian bagi pihak-pihak tertentu, terutama masyarakat luas. Dengan adanya hambatan-hambatan, kalkulasi biaya pengangkutan menjadi lebih mahal, harga barang yang diangkut menjadi lebih mahal, alat pengangkutan cepat mengalami kerusakan, jalan raya tidak dapat bertahan lama karena beban muatan yang melebihi kapasitas jalan dan lain-lain.

BAB V

SUBJEK HUKUM PENGANGKUTAN

Subjek hukum adalah pendukung hak dan kewajiban, subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan.

Mereka itu adalah pengangkut, pengirim, penumpang, penerima, ekspediter, biro perjalanan, pengatur muatan, pengusaha perdagangan.

1. Pengangkut (*carrier*)

Istilah “pengangkut” mempunyai dua arti, yaitu sebagai pihak penyelenggara pengangkutan dan sebagai alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Pengangkutan dalam arti yang kedua termasuk dalam objek pengangkutan.

Dalam KUHD tidak ada pengaturan definisi pengangkutan secara umum, kecuali dalam pengangkutan laut. Tetapi dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat. Singkatnya, pengangkutan adalah pihak penyelenggara pengangkutan.

2. Pengirim (*consigner shipper*)

Sama halnya dengan pengangkut, pengirim adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam KUHD juga tidak diatur definisi pengiriman secara umum. Tetapi dilihat dari pihak

dalam perjanjian pengangkutan. Pengiriman dalam bahasa Inggris disebut “*consigner*”, tetapi khususnya untuk pengangkutan laut disebut “*shipper*”.

3. Penumpang (*passanger*)

Penumpang adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan penumpang. Penumpang mempunyai dua kedudukan, yaitu sebagai subjek karena ia adalah pihak dalam perjanjian, sebagai objek karena ia adalah muatan yang diangkut. Sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang harus sudah dewasa atau mampu melakukan perbuatan hukum atau mampu membuat perjanjian (pasal 1320 KHUPer).

4. Ekspediter, Biro Perjalanan

Ekspediter dalam bahasa Inggrisnya disebut “*cargo forwarder*”, dinyatakan sebagai subjek perjanjian pengangkutan karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengirim atau pengangkut. Walaupun ia bukan pihak perjanjian pengangkutan. Ekspediter berfungsi sebagai “perantara” dalam perjanjian pengangkutan, diatur dalam buku Bab V Bagian 2 pasal 86-90 KUHD.

Menurut ketentuan pasal 86 ayat 1 KUHD, ekspediter adalah orang yang pekerjaannya mencari pengangkut barang didarat atau diperairan bagi pengirim. Dilihat dari perjanjiannya dengan pengirim, ekspediter adalah pihak yang mengikatkan diri untuk mencari pengangkut yang baik bagi pengirim mengikatkan diri untuk membayar profesi kepada ekspediter.

5. Pengatur muatan

Dalam bahasa Inggrisnya disebut “*stevedore*” pengatur muatan adalah orang yang menjalankan usaha dalam bidang muatan barang ke kapal dan pembongkaran barang dari kapal. Pengatur muatan adalah orang yang ahli dan apandai menempatkan barang-barang dalam ruangan kapal yang terbatas itu sesuai dengan sifat, barang, ventilasi yang dibutuhkan, dan barang-barang tidak mudah bergerak. Perusahaan pengatur muatan sering juga bergabung dengan perusahaan pengangkutan pelabuhan, yang menyelenggarakan pengangkutan dengan tongkang dan kapal tunda, muatan kapal yang dimuat, dibongkar dari kapal yang tertambat atau berlabuh diluar dermaga. Berlabuhnya kapal diluar dermaga pelabuhan tidak selalu karena menunggu giliran tertambat, melainkan biaya sangat mahal jika tertambat didermaga dan melakukan muat bongkar disitu.

6. Perusahaan Pergudangan

Adalah perusahaan yang bergerak dibidang usaha penyimpanan barang-barang di dalam gudang, yang berada dibawah pengawasan dinas bea dan cukai. Dalam sebuah pelabuhan terdapat tiga macam, gudang, yaitu gudang bebas, gudang entrepot, dan gudang pabean dalam rangka pengapalan. Gudang pabean adalah tempat sementara barang-barang yang baru saja turun dari kapal. Khusus pada pengangkutan laut, ekspedisi muatan kapal laut, usaha pengatur muatan, usaha mengatur muatan, usaha pergudangan termasuk dalam jenis usaha penunjang angkutan laut. Dalam pasal 15, PP No. 17 Tahun 1988, dinyatakan bahwa untuk menjalankan usaha penunjang angkutan laut wajib dipenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Dilakukan oleh badan hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas, Badan Usaha Milik Negara, dan koperasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan;

- b. Memiliki dan atau menguasai peralatan yang sesuai dengan bidang usahanya;
- c. Memiliki nomor pokok wajib pajak (NPWP).

7. Penerima

Dalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri yang menjadi pihak ketiga. Dalam hal penerima adalah pengirim, maka penerima adalah pihak perjanjian pengangkutan, dalam hal penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan, penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan. Kenyataanya, penerima adalah pengirim yang dapat diketahui dari dokumen pengangkutan. Selain itu, juga dari dokumen pengangkutan adalah pembeli, jadi sebagai pihak ketiga yang berkepentingan. Penerima juga adalah yang memperoleh kuasa menerima barang dikirim kepadanya. Penerima juga adalah yang memperoleh kuasa menerima barang di kirim kepadanya.

BAB VI

OBJEK HUKUM PENGANGKUTAN

Objek adalah segala sesuatu yang digunakan untuk mencapai tujuan. Objek hukum adalah segala sesuatu yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum. Objek hukum pengangkutan adalah segala sesuatu yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan. Tujuan hukum pengangkutan adalah terpenuhinya kewajiban dan hak pihak-pihak dalam pengangkutan. Oleh karena itu, untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan, maka yang menjadi objek hukum pengangkutan adalah muatan barang, muatan penumpang, alat pengangkutan, biaya pengangkutan.

1. Muatan Barang

Muatan barang lazim disebut dengan barang saja. Barang yang dimaksud adalah yang sah menurut undang-undang. Termasuk juga hewan. Barang terdiri dari berbagai jenis **menurut keperluan atau kegunaannya** adalah:

- a. Barang sandang misalnya tekstil, sarung, baju;
- b. Barang pangan, misalnya beras, gula, buah-buahan;
- c. Barang perlengkapan rumah tangga, misalnya meubel;
- d. Barang perlengkapan pendidikan, misalnya buku, lab;
- e. Barang cair, misalnya minyak, gas alam;
- f. Barang industri, misalnya zat kimia, semen, besi;
- g. Hewan, misalnya sapi potong, sapi ternak, ikan hias.

Secara **fisik muatan barang** dibagi dalam 6 (enam) golongan yaitu:

- 1). Muatan barang biasa, misalnya tekstil;
- 2). Muatan barang berbahaya, misalnya bahan racun;

- 3). Muatan barang cair, misalnya minyak tanah., minyak sawit;
- 4). Muatan barang berharga, misalnya computer, emas;
- 5). Muatan barang khusus, misalnya ikan dingin, tembakau;
- 6). Muatan barang curah, misalnya kacang, minyak mentah.

Dilihat dari **sifat alaminya**, muatan barang digolongkan menjadi:

- 1). Muatan barang padat, misalnya besi, kayu balok;
- 2). Muatan barang cair, misalnya minyak;
- 3). Muatan barang gas.

Dilihat dari **segi cara penjagaan dan pengurusan**, muatan barang digolongkan menjadi 3 (tiga) golongan:

- 1). Muatan barang berbahaya yang sifatnya mudah terbakar, mudah meledak, mengandung racun;
- 2). Muatan barang dingin atau beku yang perlu diangkut dengan menggunakan ruangan pendingin, seperti daging, ikan segar, buah-buahan segar, sayur-mayur dan obat-obatan;
- 3). Muatan barang panjang/berat melebihi ukuran tertentu, panjang tiap potongan melebihi batas tertentu atau berat perpotong melebihi batas tertentu, yang pada umumnya ditetapkan 2 metrik ton.

Dilihat dari **jenis barang** maka ada 3 (tiga) yaitu:

- 1). General cargo;
- 2). Bulk cargo;
- 3). Homogenous cargo.

Pemuatan barang yang berbahaya perlu dilakukan dengan teliti dan hati-hati. Sifat berbahaya itu harus diberitahukan secara rinci kepada pengangkut, sebab pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap akibat kerugian yang ditimbulkannya.

Pengangkutan barang yang bersifat berbahaya mengandung resiko besar, karena kemungkinan besar akan terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. Karena itu pengangkut perlu mendapat keterangan lengkap mengenai sifat bahaya itu, sehingga pengangkut sedapat mungkin berusaha menghindari terjadinya peristiwa yang merugikan.

2. Muatan penumpang

Muatan penumpang lazim disebut penumpang saja. Sama halnya dengan barang, penumpang juga tidak ada definisinya dalam undang-undang. Tetapi dilihat dari perjanjian pengangkutan selaku objek perjanjian, penumpang adalah setiap orang yang berada dalam alat pengangkut yang memiliki tiket penumpang, yang diangkut dari satu tempat ke tempat tujuan.

Setiap penumpang yang diangkut memperoleh pelayanan yang wajar dari pengangkut dari jenis pengangkutan, jarak pengangkutan, jumlah biaya pengangkutan. Pelayanan terutama terdiri makanan dan minuman serta perawatan kesehatan ringan selama perjalanan. Pelayanan yang lebih baik terdapat pada pengangkutan udara dan pengangkutan laut penumpang dengan kapal laut khusus.

3. Biaya Pengangkutan

Dalam KUHD tidak diatur rumusan secara umum mengenai biaya pengangkutan. Tetapi dilihat dari perjanjian pengangkutan, biaya pengangkutan adalah kontra prestasi terhadap penyelenggaraan pengangkutan yang dibayar oleh pengirim atau penerima atau

penumpang kepada pengangkut. Dalam pengangkutan barang, biaya pengangkutan dapat dibayar lebih dahulu oleh pengirim, atau dibayar kemudian oleh penerima.

Dalam pengangkutan penumpang pasal 533-j KUHD menentukan biaya pemeliharaan penumpang selama pengangkutan termasuk dalam biaya pengangkutan. Dengan demikian, biaya pertama kontra prestasi penyelenggaraan pengangkutan, kedua biaya pemeliharaan yang meliputi makan dan minum selama pengangkutan.

Perhitungan jumlah biaya pengangkutan ditentukan juga oleh beberapa hal berikut ini:

- 1). Jenis pengangkutan;
- 2). Jenis alat angkut;
- 3). Jarak pengangkutan;
- 4). Waktu pengangkutan;
- 5). Sifat muatan.

BAB VII

PERANTARA PENGANGKUTAN

Pada perjanjian, pelaksanaannya sering diserahkan kepada orang lain, yang ahli dibidang yang bersangkutan, misalnya pada waktu menutup perjanjian pengangkutan atau perjanjian carter kapal, untuk pertama diserahkan kepada ekspeditur, sedangkan bagi yang kedua kepada makelar kapal. Pengatur muatan atau juru padat mengusahakan tentang muatan dan pembongkaran.

1. Ekspeditur

Bila seorang perantara yang bersedia untuk mencari pengangkut yang baik bagi seorang pengirim itu namanya “ekspeditur”. Ekspeditur diatur dalam KUHD, Buku I, Bab V Bagian II, pasal 86 sampai dengan 90.

Perjanjian yang dibuat antara ekspeditur dan pengirim disebut perjanjian ekspedisi, sedangkan perjanjian antara ekspeditur atas nama pengirim dengan pengangkut disebut perjanjian pengangkutan.

Kalau penerima telah menerima barang mutaan, atau dia menolak untuk menerimanya, karena ada kerusakan atau kekurangan, maka dia tidak hanya bersangkutan dengan perjanjian pengangkutan saja, tetapi juga dengan perjanjian ekspedisi, sejauh dapat diketahui dari dokumen-dokumen yang ada. Dia harus membayar uang angkutan, bila ditentukan demikian dalam perjanjian (pasal 491 KUHD).

2. Pengusaha Transport

Orang bertindak sebagai pengusaha transport bila dia menerima barang-barang tertentu untuk diangkut dengan angkutan tertentu pula, tanpa mengikatkan diri untuk melakukan

pengangkutan sendiri. Jadi, pengusaha transport menerima seluruh pengangkutan dengan satu jumlah uang angkutan untuk seluruhnya, tetapi tidak seluruhnya atau hanya sebagian saja yang diangkutnya sendiri.

Tentang pengusaha transport ini tidak diatur dalam KUHD atau undang-undang lain. Baginya berlaku hukum kebiasaan perniagaan dan yurisprudensi. Meskipun pengusaha transport itu menerima pekerjaan pengangkutan tertentu, tetapi tidak berarti bahwa dia melakukan pemborongan pekerjaan, sebagai yang diatur dalam pasal 1604 – 1616 KUHP. Perbuatan pengusaha transport itu bukan pemborongan pekerjaan, karena tidak menimbulkan barang baru seperti halnya pada pemborongan.

3. Makelar Kapal

Makelar kapal adalah perantara dibidang jual-beli kapal atau carter-mencarter kapal. Untuk fungsi yang terakhir ini makelar kapal bertindak.

Makelar kapal mengusahakan selanjutnya agar kapal dimuati, dibongkar dan diserahkan kembali kepada pengusaha kapal.

Sifat hukum perbuatan makelar kapal:

- a. Pelayanan berkala;
- b. Pemegang kuasa;
- c. Makelar.

4. Agen duane

Agen duane adalah perantara perkapalan, yang dulu tugasnya mengusahakan sebuah kapal masuk dalam rombongan kapal tertentu. Sekarang tugasnya ialah mengusahakan dokumen kapal yang dikenal dengan nama "*in* dan *uitklaring*, menyelesaikan dan membayar bea cukai dan lain-lain pekerjaan kepelabuhan.

Sifat hukum perbuatan agen duane:

- a. Pelayanan berkala;
- b. Pemberi kuasa;

5. Pengaturan muatan

Pengaturan muatan atau juru padat adalah orang yang tugasnya menetapkan tempat dimana suatu barang harus disimpan dalam ruangan kapal. Sifat kodrat itu ada yang membutuhkan ventilasi yang cukup, ada pula yang mempunyai sifat yang mudah terbakar, ada yang mudah pecah dan laian-lain. Untuk mengatur barang-barang dalam ruangan kapal yang terbatas itu dibutuhkan ahlinya yang pandai menempatkan barang-barang sesuai dengan sifatnya, jangan sampai mudah bergerak kalau kapal kebetulan oleng, dan lain-lain.

BAB VIII

PENGANGKUTAN DARAT PADA UMUMNYA

1. Pengangkutan Darat

Pasal 90 KUHD menentukan bahwa surat muatan merupakan perjanjian antara pengirim dan pengangkut. Jadi menurut pasal 90 KUHD, perjanjian pengangkutan itu tidak bersifat konsensual, tetapi tertulis. Padahal kenyataannya dalam praktek kita mengetahui bahwa perjanjian pengangkutan itu bersifat konsensual, artinya untuk terjadinya perjanjian pengangkutan cukup bila telah ada persetujuan kehendak antara pengirim dan pengangkut, tidak perlu adanya surat muatan atau akta lain.

Rumusan pasal 90 KUHD berbunyi sebagai berikut: “surat muatan merupakan perjanjian antara si pengirim atau ekspediter pada pihak pertama, dengan pengangkutan pada pihak kedua, dan surat itu memuat selain apa yang telah disetujui oleh kedua belah pihak. Dari rumusan itu dapat disimpulkan bahwa tanpa surat muatan, berarti tidak ada perjanjian pengangkutan. Hal ini tidak sesuai dengan rumusan pasal 90 ayat (1) Nomor 6 KUHD, dimana ditetapkan bahwa surat muatan itu harus memuat juga: tanda tangan si pengirim atau ekspediter, sedangkan tanda tangan si pengangkut tidak disebut. Jadi cukup ditanda tangani oleh pengirim atau ekspediter saja. Jelaslah bahwa surat muatan itu harus ditandatangani oleh si pengirim atau ekspediter saja, maka muatan itu bersifat sebagai surat pengantar saja, yang baru merupakan tanda bukti adanya perjanjian pengangkutan, bila surat muatan itu juga sudah ditandatangani oleh pengangkut atau wakilnya sebagai tanda terima. Maka dengan ini dapat diambil kesimpulan bahwa pasal 90 ayat (1) KUHD itu salah rumus, karena jelas surat muatan itu bukan merupakan perjanjian pengangkutan.

2. Faedah Surat Muatan

Pengangkut sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan berhak minta surat muatan sebagai yang dimaksud dalam pasal 90 ayat (1) KUHD kepada pengirim, agar dapat meneliti barang-barang apa saja yang diangkut dan apakah barang-barang itu telah dibungkus rapi.

Pasal 94 KUHD memberi jaminan pembayaran uang angkutan meskipun barang-barang ditolak oleh penerima atau menjadi perselisihan. Prosedur volunteer untuk mendapat jaminan itu harus melalui hakim Pengadilan Negeri. Bila cukup alasan, hakim dapat memerintahkan pemeriksaan ekspeditur, sedangkan barang-barang atas perintah hakim dapat disimpan di gudang yang baik. Atas permohonan pengangkut, sesudah mendengar pendapat si penerima, hakim dapat memerintahkan menjual secara lelang barang-barang muatan, terutama yang lekas rusak atau busuk, untuk melunasi gugatan pengangkut tentang uang angkutan dan ongkos-ongkos lain.

3. Tanggung Jawab Pengangkut

Kewajiban pengangkut ialah menyelenggarakan pengangkutan barang mulai dari tempat pemuatan sampai tujuan dengan selamat. Kalau tidak selamat, menjadi tanggung jawab pengangkut. Bila penyelenggaraan pengangkut tidak selamat, akan terjadi dua hal yaitu barangnya sampai ditempat tujuan tidak ada atau ada, tetapi rusak, sebagian atau seluruhnya. Barang tidak ada, mungkin disebabkan karena terbakar, tenggelam, dicuri orang, dibuang kelaut dan lain-lain akan menjadi tanggung jawab pengangkut, artinya pengangkut harus membayar ganti kerugian terhadap barang yang musnah atau rusak tersebut, kecuali kalau kerugian itu timbul dari 4 (empat) macam sebab sebagai tersebut dibawah ini yaitu:

- a. Keadaan memaksa;
- b. Cacat pada barang itu sendiri;
- c. Kesalahan atau kelalaian si pengirim atau si ekspediter;
- d. Keterlambatan datangnya barang ditempat tujuan, yang disebabkan karena keadaan memaksa, dalam hal ini barang tidak rusak atau musnah.

BAB IX

HUKUM PENGANGKUTAN UDARA

1. Peraturan-peraturan yang berlaku bagi pengangkutan udara

Ada beberapa peraturan yang perlu diperhatikan adalah:

- 1). UU No. 83 Tahun 1958 (LN 1958-1959) tentang penerbangan;
- 2). Luchtverkeersverordening (S. 1936-425) yang mengatur lalu lintas udara;
- 3). Verordening Toezicht Luchtvaar (S. 1936-426) yang merupakan peraturan pengawasan atas penerbangan dan mengatur antara lain penagawasan atas personil penerbangan, syarat-syarat jasmani, surat tanda kecakapan sebagai ahli mesin dan ahli radio
- 4) Luchtvaartquarantine ordonantie (S. 1939-149 jo S.1939-150), yang mengatur persoalan-persoalan yang berhubungan dengan pencegahan disembarkannya penyakit menular oleh penumpang-penumpang pesawat terbang;
- 5). Luchtvervoerordonnantie (S. 1939-100) yang mengatur pengangkutan penumpang, bagasi dan pengangkutan barang serta penanggung jawab pengangkutan udara.

2. Perjanjian-perjanjian internasional dan perjanjian khusus

A. Perjanjian-perjanjian Internasional:

1. perjanjian Warsana tanggal 12 Oktober 1929, yang berlaku di Indonesia mulai tanggal 29 September 1933.

2. perjanjian Roma tanggal 29 Mei 1933, yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut udara mengenai kerusakan/kerugian yang ditimbulkan kepada pihak ketiga di muka bumi.

B. Perjanjian Internasional khusus pengangkutan

International Air Transport Association (IATA), sebagai suatu organisasi Internasional dalam mana tergabung sebagaimana besar pengangkut-pengangkut udara di seluruh dunia, mempunyai kekuasaan yang tidak sedikit terhadap anggota-anggotanya. Syarat-syarat umum pengangkutan ini bertujuan untuk mengadakan keseragaman dalam syarat-syarat pengangkutan bagi para anggotanya, berlaku bagi pangangkutan udara internasional yang diselenggarakan oleh pengangkut udara anggota IATA.

Syarat-syarat pengangkutan Udara antara lain:

- a. Perjanjian pengangkutan ini tunduk pada ketentuan-ketentuan Ordanansi Pengangkutan Udara Indonesia (S. 1939-100).
- b. Tiket penumpang ini hanya dapat dipergunakan oleh orang yang namanya tertera diatasnya, dan tidak dapat dipergunakan oleh orang lain.
- c. Hak untuk menyerahkan penyelenggaraan perjanjian pengangkutan ini kepada perusahaan pengangkutan lain;
- d. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian apapun.
- e. Bagasi tercatat;
- f. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian-kerugian yang timbul pada penumpang dalam bagasi;

- g. Bila penumpang pada saat penerimaan bagasi tidak mengajukan protes, maka dianggap bahwa bagasi itu telah diterima dalam keadaan lengkap dan baik;
- h. Semua tuntutan kerugian harus dapat dibuktikan besarnya kerugian yang diterima;
- i. Tidak seorangpun dari agen-agen, pegawai-pegawai atau wakil-wakil pengangkut berhak mengubah atau membatalkan syarat-syarat pengangkutan.

3. Pengangkutan Orang dan tiket penumpang

Tiket penumpang adalah suatu tanda bukti bahwa seseorang telah membayar uang angkutan dan akhirnya berhak naik pesawat udara sebagai penumpang tiket yang merupakan tanda bukti telah ditutupnya perjanjian antara penumpang dengan pengangkut.

Adapun tiket penumpang itu berisi:

- a. Tempat dan tanggal pemberian;
- b. Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan;
- c. Pendaratan yang direncanakan dengan mengingat hak pengangkutan untuk mengadakan perubahan-perubahan bila perlu;
- d. Pemberitahuan bahwa pengangkutan udara tunduk pada ketentuan-ketentuan tanggung jawab yang diatur OPU dan perjanjian Warsana.

Tiket bagasi merupakan tanda bukti penitipan barang yang nanti bila penumpang turun dari pesawat terbang, barang bagasi itu akan diminta kembali. Tiket bagasi itu harus berisi:

- 1. tempat dan tanggal pemberian;
- 2. tempat pemberangkatan dan tempat tujuan;
- 3. nama dan alamat pengangkut;
- 4. nomor tiket penumpang;
- 5. pemberitahuan bahwa barang akan diserahkan kepada pemegang tiket bagasi;

6. jumlah barang;
7. harga yang diberitahukan oleh penumpang;
8. pemberitahuan bahwa pengangkutan bagasi ini tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur dalam OPU atau perjanjian Warsawa.

2. Pengangkutan Barang dan Surat Muatan Udara

Surat muatan itu dibuat oleh pengirim dalam rangkap tiga dan disertakan bersama-sama dengan barang kepada pengangkut, yang berisi antara lain:

- a. Lembaran pertama memuat kata-kata “untuk pengangkutan” lembar ini ditanda tangani oleh pengirim;
- b. Lembar kedua memuat kata-kata “untuk penerima” lembar ini ditanda tangani oleh pengirim;
- c. Lembar ketiga ditanda tangani oleh pengangkut.

Surat muatan udara merupakan bukti:

- 1). Tentang adanya perjanjian pengangkutan udara;
- 2). Tentang penerimaan barang-barang;
- 3). Tentang syarat-syarat pengangkutan;
- 4). Tanggung Jawab Pengangkut Udara.

Pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang terjadi sebagai akibat kemusnahan, kehilangan atau kerusakan bagasi atau barang muatan bila:

- a. Peristiwa yang menyebabkan kerugian itu terjadi selama pengangkutan udara;

- b. Termasuk selama pengangkutan udara ialah selama bagasi atau barang muatan itu ada di bawah pengawasan pengangkut, baik dilapangan terbang;
- c. Waktu pengangkutan udara tidak meliputi pengangkutan darat, laut atau sungai yang dilaksanakan diluar suatu lapangan terbang.

Pengangkut berhak menolak tanggung jawabnya bila:

- a. Pengangkut dapat membuktikan bahwa dia dan semua buruhnya telah mengambil segala usaha dan tindakan yang perlu untuk menghindarkan kerugian itu:
- b. Pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak mungkin mengambil tindakan pencegahan tersebut;
- c. Kerugian itu disebabkan karena kesalahan yang menderita kerugian sendiri;
- d. Kesalahan sipenderita kerugian membantu terjadinya kerugian tersebut.

BAB X

HUKUM PENGANGKUTAN LAUT

1. Pengangkutan Penumpang

Dalam pengangkutan penumpang laut, tiket penumpang disebut “tiket Kapal Laut” seperti tiket kapal Kambuna “atas nama”, atau “atas pengganti”, atau “atas tunjuk” atau “blanko”. Blanko dianggap diterbitkan atas tunjuk. Tiket yang diterbitkan atas nama maksudnya supaya tidak diperalihkan secara bebas kepada pihak lain.

Menurut ketentuan pasal 533-1 KUHD, biaya pengangkutan harus dibayar terlebih dahulu. Dalam pengertian biaya pengangkutan termasuk juga biaya makan penumpang. Berdasarkan pasal dapat dinyatakan bahwa tanpa pembayaran biaya ini dapat dinyatakan bahwa tanpa pembayaran biaya pengangkutan terlebih dahulu tidak ada pengangkutan penumpang.

Undang-undang tidak mengatur rincian yang dimuat dalam tiket kapal laut. Tetapi dalam praktek pengangkutan laut, rincian isi yang tertera dalam tiket kapal laut adalah:

- 1). Nama perusahaan pengangkut;
- 2). Nomor tiket;
- 3). Tempat dan tanggal penerbitan;
- 4). Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan;
- 5). Tanggal dan waktu pemberangkatan;
- 6). Nama penumpang atau blanko;
- 7). Nama kapal, kelas, dan nomor kapal;
- 8). Jumlah biaya pengangkutan;
- 9). Syarat-syarat perjanjian pengangkutan;
- 10). Ketentuan mengenai asuransi Jasa Raharja;

11). Tanda tangan pengangkut.

2. Pengangkutan Barang

Dalam pasal 506 KUHD dinyatakan bahwa konosemen adalah surat bertanggal dalam nama pengangkut menerangkan bahwa ia telah menerima barang tertentu untuk diangkut ke suatu tempat yang ditunjuk dan disana menyerahkannya kepada orang yang ditunjuk disertai dengan janji-janji apa penyerahan akan terjadi. Konosemen mempunyai arti penting dalam dunia perusahaan pengangkutan laut dan perdagangan sebab konosemen berfungsi sebagai:

- a. Pelindung barang yang diangkut dengan kapal yang bersangkutan;
- b. Surat bukti tanda terima barang di atas kapal;
- c. Tanda bukti milik atas barang;
- d. Kwitansi pembayaran biaya pengangkut;
- e. Kontrak atau persyaratanm pengangkutan.

3. Tanggung Jawab Pengangkutan Laut

Kewajiban pokok ini diimbangi dengan hak atas biaya pengangkutan yang diterima dari pengirim atau penerima atau penumpang. Apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan seluruh atau sebagian, atau rusak , pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian apabila ia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan seluruh atau sebagian atau rusaknya barang itu karena:

- a. Suatu peristiwa yang tidak dapat dicegah atau dihindari terjadi;
- b. Sifat, keadaan atau cacat barang itu sendiri;
- c. Kesalahan/kelalaian pengirim sendiri (pasal 468 ayat 2 KUHD).

Pengangkut bertanggung jawab terhadap segala perbuatan mereka yang dipekerjakan untuk kepentingan pengangkutan dan terhadap segala alat yang dipakai pada pengangkutan. Pengangkut hanya bertanggung jawab terhadap pencurian, dan kehilangan emas, perak, permata dan barang berharga lainnya.

Pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian yang disebabkan oleh luka yang dialami oleh penumpang karena pengangkutan itu, kecuali jika terbukti bahwa luka disebabkan oleh suatu peristiwa yang tidak dapat dicegah atau dihindari, terjadinya atau kesalahan penumpang sendiri.

Pengangkut juga bertanggung jawab terhadap segala perbuatan orang yang dipekerjakan untuk kepentingan pengangkutan penumpang dan terhadap segala alat yang dipakai pada pengangkutan penumpang tersebut (pasal 523 KUHD).

BAB XI

HUKUM PENGANGKUTAN PERAIRAN DARAT

1. Pengertian Perairan Darat.

Perairan darat adalah perairan di daerah darat seperti sungai, terusan dan danau. Pemerintah Indonesia mempergunakan istilah “perairan pedalaman” (Keputusan Menteri Perhubungan tanggal 15 April 1970 No SK 117/M/70 mengenai ketentuan-ketentuan tentang Penggunaan Perairan Pedalaman untuk Angkutan Umum Angkutan Barang Khusus).

Pengangkutan diperairan darat di Indonesia, yang paling banyak dilakukan di sungai, sebab terusan dan danau di Indonesia kecil-kecil, tidak memenuhi syarat untuk pengangkutan. Pengangkutan sungai di Indonesia semuanya di luar Jawa, sebab di Jawa kecil-kecil, tidak memenuhi syarat untuk pengangkutan, pula karena pengangkutan di Jawa lebih gampang dilakukan melalui jalan raya atau dengan kereta api.

Peraturan-peraturan penting mengenai pengangkutan perairan darat ialah:

- a. Binenschepen-ordonnantie 1927 (S. 1927-289 jo 1929-111), tentang pengawasan atas kapal-kapal yang berlayar di sunagi dan perairan darat lainnya;
- b. Bhinnenaanvaringsreglement (S. 1914-226 yang diubah dan ditambah yang terakhir dengan S. 1947-50) tentang tubrukan kapal di sungai dan perairan darat lainnya.
- c. Surat Keputusan Menteri Perhubungan, tanggal 4 Agustus, No Kab 4/12/25 tentang pengaturan Tentang Penyelenggaraan Pelayaran Sunagi, Terusan dan Danau.
- d. Surat Keputusan Menteri Perhubungan, tanggal 155 April 1970, No Sk/117/M/70, tentang ketentuan-ketentuan Tentang Penggunaan Perairan Pedalaman Untuk Angkutan Umum dan Angkutan Barang Khusus.

2. Pengangkutan Barang Melalui Peraian Darat

Mengenai hal ini berlaku KUHD, Buku I, Bab III, Pasal 91-98, yang juga berlaku bagi pengangkutan barang melalui jalan darat. Pada pengangkutan barang melalui darat, diperlukan adanya surat muatan. Mengenai hal ini diatur dalam pasal 90 KUHD, termasuk dalam bagian II, tentang Ekspediter, Hal surat Muatan.

3. Pengertian Pengangkut dan Penumpang Peraian Darat

Pengangkut perairan adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang/barang, dengan cara menutup perjanjian carter kapal atau dengan perjanjian lainnya.

Pengangkutan dilakukan melalui laut, sedangkan bagian lainnya melalui perairan darat, tanpa pindah atau ganti-ganti kapal, maka hukum yang dipergunakan ialah hukum pengangkutan laut (pasal 919 ayat (2) K).

Pengaturan pengangkutan orang yang melalui perairan darat ini sejalan dengan yang diatur dalam hukum laut mengenai hal yang sama. Pasal 466, pasal 521 KUHD menetapkan bahwa pengangkut adalah orang yang berdasarkan perjanjian carter menurut waktu atau menurut perjalanan atau perjanjian lainnya, mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang atau barang, seluruhnya atau sebagian melalui lautan.

3. Pertanggung jawab Pengangkut Peraian Darat

Pengangkutan perairan darat berkewajiban menjaga keselamatan penumpang. Pengangkut diwajibkan menggantui kerugian penumpang yang disebabkan luka, yang didapat selama dalam pengangkutan kecuali kalau dia dapat membuktikan bahwa luka itu akibat daripada suatu kejadian, yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindari ataupun karena

kesalahan penumpang sendiri. Ketentuan ini senada dengan ketentuan pasal 522 ayat (2) KUHD. Hanya perlu mendapat perhatian bahwa materi yang terkandung dalam Pasal 522 ayat (1) dan ayat (2) dipersatukan dalam pasal 920 ayat (1) K. pasal 522 ayat (1) KUHD itu mengenai kewajiban pengangkut, sedangkan ayat (2) pasal 522 KUHD ini mengenai tanggung jawab pengangkut.

BAB XII

HUKUM ASURANSI INDONESIA

Dalam kehidupan manusia, sadar atau tidak pasti menghadapi risiko. Risiko dapat dari berbagai hal yang tidak diharapkan, namun dari suatu kemungkinan. Hanya saja, seberapa besar risiko yang akan oleh orang yang bersangkutan, sangat tergantung dari aktivitas yang dilakukan. Demikian juga dalam bidang bisnis, hampir dapat dipastikan tidak ada bisnis yang bebas dari risiko, misalnya tempat usaha kebakaran, pengelola usaha ataupun karyawan mendapat kecelakaan atau bahkan mungkin meninggal dunia.

Bisa jadi beberapa di antara risiko tersebut penyebabnya sudah dapat diduga. Untuk itu, bagaimana mencegah terjadinya risiko tersebut sedapat mungkin sudah dipersiapkan dengan baik. Akan tetapi ada pula di antara risiko tersebut penyebabnya tidak terduga sebelumnya, tiba-tiba muncul begitu saja. Akibat dari terjadinya peristiwa tersebut dapat menimbulkan kerugian, baik materiil maupun immaterial, misalnya kehilangan orang yang dicintai atau seseorang yang menjadi tulang punggung keluarga dalam mencari nafkah, kehilangan harta benda. Timbulnya kerugian inilah yang acapkali menimbulkan masalah baru bagi pihak yang mendapatkan musibah.

Yang menjadi pertanyaan adalah siapa yang berkewajiban untuk memikul risiko tersebut, dalam hal ada peristiwa yang menimpa objek transaksi ataupun yang menimpa harta benda, jiwa dan raga seseorang? Dalam hal ini tidaklah terlalu sulit untuk menentukan pihak yang menanggung beban risiko, yakni pemilik barang ataupun ahli waris yang bersangkutan. Mencermati terhadap adanya risiko tersebut dalam berbagai kontrak bisnis. Bahkan, sering juga ditemui biaya asuransi tersebut dimasukkan menjadi bagian dari harga penjualan barang dan atau

jasa. Artinya, harga yang ditawarkan sudah termasuk biaya asuransi dan atau sebaliknya harga yang ditawarkan belum termasuk biaya asuransi. Perhatikan, misalnya barang yang ditawarkan baik melalui iklan di media massa baik cetak maupun elektronik dan ataupun melalui brosur yang cukup gencar dipromosikan oleh produsen, harga yang ditawarkan ada yang sudah termasuk biaya asuransi dan ada juga harga yang ditawarkan belum termasuk biaya asuransi. Dalam hal ini pihak pembeli harus membayar biaya asuransi.

Dalam berbagai kepustakaan hukum asuransi, para ahli mencoba menguraikan tentang konsep risiko, antara lain:

- a. R.Subekti dan R.Tjitrosudibio, mengemukakan “risiko, *risico* (Belanda), *risk* (Inggris), kewajiban menanggung atau memikul kerugian sebagai akibat sesuatu peristiwa di luar kesalahannya, yang menimpa barang yang menjadi objek perjanjian”.
- b. Soeisno Djojosedarso, mengemukakan “risiko dapat dibagi, antara lain karena sifatnya:
 1. Risiko yang tidak disengaja (risiko umum), yakni risiko yang apabila terjadi tentu menimbulkan kerugian dan terjadinya tanpa disengaja, misalnya kebakaran atau bencana alam;
 2. Risiko yang disengaja (risiko spekulatif), yakni risiko yang sengaja ditimbulkan oleh orang yang bersangkutan, agar terjadinya ketidakpastian memberikan keuntungan kepadanya, misalnya utang piutang;
 3. Risiko fundamental, yakni risiko yang penyebabnya tidak dapat dilimpahkan kepada seorang dan yang menderita tidak hanya satu atau beberapa orang saja, tetapi banyak orang, misalnya banjir;
 4. Risiko khusus, yaitu risiko yang bersumber pada peristiwa yang mandiri dan pada umumnya mudah diketahui penyebabnya, seperti kapal kandas;

5. Risiko dinamis, yaitu risiko yang timbul karena perkembangan dan kemajuan masyarakat di bidang ekonomi, ilmu, dan teknologi.

c. Emy Pangaribuan yang mengemukakan upaya yang dapat dilakukan oleh manusia untuk mengatasi suatu risiko, yaitu sebagai berikut:

1. menghindari, menyingkir, atau menjauhi adalah suatu cara menghadapi risiko. Seseorang yang menjauh atau menghindar dari suatu pekerjaan, suatu benda yang penuh mengandung risiko, berarti dia berusaha menghindari risiko itu sendiri;
2. mencegah (*prevention*). Dengan cara mencegah, suatu risiko mungkin akan teratasi sehingga beberapa akibat yang jelek yang tidak dikehendaki akan dapat dihindari;
3. mengalihkan (*transfer*). Dengan model ini, yakni cara mengalihkan risiko dikandung pengertian bahwa seseorang yang menghadapi risiko meminta kepada orang lain untuk menerima risiko itu. Pengalihan risiko dilakukan dengan suatu perjanjian. Termasuk dalam pengertian ini pertanggungan (asuransi);
4. menerima (*assumption or retention*). Dengan model ini berarti seseorang sudah pasrah saja terhadap risiko yang ia akan tanggung. Hal ini bisa terjadi, karena bila suatu risiko yang dihadapi oleh seseorang diperkirakan tidak begitu besar atau jika usaha-usaha untuk menghindari, mencegah, mengalihkan diperhitungkan lebih besar keuntungannya maka orang akan menghadapi risiko tersebut;

d. H.Gunanto, mengemukakan jenis-jenis risiko pada dasarnya dapat dibagi 2 (dua), yakni:

1. risiko murni, yakni risiko atau penyimpangan yang hanya menimbulkan kemungkinan kerugian saja; dan

2. risiko spekulatif, yakni risiko atau penyimpangan yang terjadi dapat menguntungkan atau dapat merugikan.

Secara normative terminology lembaga (pranata hukum) asuransi, antara lain dapat ditemui dalam pasal 1774 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPer) yang mengemukakan sebagai berikut:

“suatu persetujuan untung-untungan ialah suatu perbuatan yang hasilnya, yaitu mengenai untung ruginya, baik bagi semua pihak maupun bagi sementara pihak, tergantung pada suatu kejadian yang belum pasti. Demikianlah: persetujuan pertanggungan; bunga cagak-hidup; perjudian dan pertaruhan. Persetujuan yang pertama, di atur dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang.”

Pengaturan tentang keberadaan lembaga asuransi sebagai lembaga proteksi, antara lain dapat dilihat:

a. Dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD):

- 1). Buku I Bab IX Asuransi pada umumnya;
- 2). Buku I Bab X Asuransi Kebakaran, Pertanian, dan Asuransi Jiwa;
- 3). Buku II Bab IX Asuransi Laut, Asuransi Bahaya Pderbudakan; dan
- 4). Buku II Bab X Asuransi Pengangkutan Darat, sungai Perairan.

b. Di luar KUHD, antara lain:

- 1). Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan

Penumpang:

- 2). Undang-undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan;
- 3). Undang-undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian;
- 4). Undang-undang Nomor 3 Tahun 1992 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja; dan
- 5). Undang-undang Nomor 23 Tahun 1992 tentang Dana Pensiun.

Dilihat dari sudut pengaturan asuransi, tampaknya dari hari ke hari terus mengalami pembaruan sesuai dengan perkembangan yang terjadi di masyarakat maupun perkembangan dunia bisnis baik pada tataran nasional maupun global. Hal ini juga terlihat menjelang akhir tahun 2004 atau tepatnya pada tanggal 19 Oktober 2004 pemerintah menerbitkan Undang-undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional (UUSJSN). Sebagai tindak lanjut dari lahirnya UUSJSN, terbit Undang-undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (UUBPJSN). Terbitnya kedua undang-undang tersebut membawa implikasi juga kepada pengelolaan asuransi secara nasional, khususnya dalam penyelenggaraan asuransi sosial.

Dalam kaitan dengan faedah asuransi bagi masyarakat, para ahli hukum mencoba memberikan pandangan tentang hal ini, antara lain:

a. J. Tinggi Sianipar, mengemukakan:

“dalam kegiatan ekonomi, asuransi memegang peranan yang penting, karena di samping memberikan perlindungan terhadap kemungkinan kerugian-kerugian, asuransi memberikan dorongan yang besar sekali ke arah perkembangan kegiatan ekonomi lainnya;

b. Emmy Pangaribuan S, mengemukakan:

“faedah asuransi bagi masyarakat, antara lain:

1. memberikan rasa terjamin, perlindungan atau jaminan (security) dalam menjalankan usaha.

Pelayananan pertanggungan akan terasa sekali pada suatu ketika, yaitu apabila seseorang menerima penggantian kerugian yang besar jumlahnya karena ditimpa kerugian besar;

2. pertanggungan menaikkan efisiensi dan kegiatan perusahaan. Lazimnya kalau suatu perusahaan risiko atau suatu ketidakpastian dapat diatasi maka akibatnya akan terasa pada kegiatan-kegiatan dari suatu usaha, artinya, bahwa kegiatan usaha itu akan lebih meningkat. Dengan menyingkirkan beberapa risiko keuangan yang besar melalui pertanggungan, pengusaha akan bebas untuk mencurahkan perhatian dan pikirannya atas perbaikan yang lebih kecil memberikan kemauan pada usahanya;

3. pertanggungan cenderung kearah perkiraan atau penilaian biaya yang layak. Dengan adanya perkiraan akan suatu risiko yang jumlahnya dapat dikira-kira sebelumnya, maka suatu perusahaan akan memperhitungkan adanya ganti rugi dari pertanggungan ia menilai biaya yang harus dikeluarkan oleh perusahaan;

4. pertanggungan merupakan dasar pertimbangan dari pemberian suatu kredit. Sudah umum diketahui bahwa bank yang akan merealisasikan suatu kredit kepada seseorang asuransikan jaminan suatu benda tetap, dapat mengajukan persyaratan kepada orang itu supaya benda tetap itu dipertanggungkan. Dengan pertanggungan itu, bank memberikan pinjaman akan selalu merasa aman;

5. pertanggungan itu mengurangi timbulnya kerugian. Kalau dilihat dari segi pihak yang mempertanggungkan barangnya, maka orang akan bisa mengatakan bahwa dengan mempertanggungkan barang atau usahanya seseorang sudah dapat berbuat apa saja tanpa berbuat apa-apa untuk mencegah kerugian dan kerusakan bahkan dengan sengaja menimbulkan kerugian. Tidak demikian halnya dengan pertanggungan, usaha mencegah timbulnya kerusakan, kehilangan akan menjadi salah satu tugas utama dari penanggung;
6. pertanggungan merupakan alat untuk membentuk modal pendapatan (nafkah) untuk masa depan. Hal ini dapat dilihat banyak terjadi pada pertanggungan jiwa atau pertanggungan sosial yang mengandung unsur menabung;
7. pertanggungan itu akan menguntungkan bagi masyarakat pada umumnya. Hasil premi yang terkumpul dari semua badan usaha pertanggungan, akan dapat merupakan suatu dana untuk dipakai sebagai investasi dalam pembangunan dan sebagai pemberian kredit untuk jangka pendek atau jangka panjang bagi usaha-usaha pembangunan.

Kapan perjanjian asuransi berakhir? Menurut J.Tinggi Sianipar, mengemukakan perjanjian asuransi berakhir karena 2 (dua) sebab yaitu:

1. Berakhir atau batal sebelum waktunya (luar biasa), hal ini bisa terjadi:
 - a. Apabila tertanggung tidak memberikan keterangan yang sesuai dengan “*utmost good faith*”, misalnya pada waktu penutupan pertanggungan sudah terjadi kerugian tidak diberitahukan. Dalam hal demikian polis batal sejak dari permulaan (seolah-olah penutupan asuransi tidak pernah ada);

- b. Apabila tertanggung tidak mempunyai “*insurable interest*” atas barang atau kepentingan diasuransikan;
 - c. Apabila terjadi penyimpangan-penyimpangan dari ketentuan polis. Dalam hal yang demikian polis dianggap batal segera setelah penyimpangan itu dilakukan;
 - d. Jika penutupan dilakukan double insured untuk satu macam barang (dengan nilai penuh untuk waktu risiko yang sama), maka sesuai dengan undang-undang, polis yang dibuat terdahulu akan tetap berlaku dan polis yang kemudianlah yang batal;
 - e. Jika perjalanan dihentikan sebelum waktunya. Khusus untuk polis perjalanan, apabila tertanggung menghentikan perjalanan itu sebelum tiba ditempat tujuan maka polis akan berakhir segera setelah penghentian tadi dilakukan secara sah;
 - f. polis juga dapat berakhir sebelum waktunya, apabila salah satu pihak membatalkannya. Untuk polis berjangka maupun *open policy* dan *open cover*, biasanya disebutkan juga batas waktu pemberitahuan pembatalan yang disebut “*notice of cancellation*”, umumnya 30 hari untuk risiko laut biasa.
2. Berakhir secara wajar. Polis akan berakhir dengan sendirinya apabila ketentuan-ketentuan yang di dalamnya mengenai jangka waktu penutupan telah dipenuhi. Hal ini bisa terjadi:
- a. Untuk *voyage policy* penutupan kapal, jika perjalanan telah selesai, yang berarti setelah kapal itu tiba dengan selamat di tujuan;
 - b. Untuk polis berjangka, yang biasanya dilakukan untuk penutupan kapal, polis yang bersangkutan berakhir setelah tibanya tanggal yang disebutkan dalam polis termaksud. Jika jam tidak disebutkan maka biasanya diambil jam 24 malam atau 12.00 siang;

- c. Polis juga segera akan berakhir, setelah penanggung membayar klaim total loss ;

3. Polis Asuransi

Mengingat kedudukan polis sangat penting dalam perjanjian asuransi, Menteri Keuangan sebagai regulator dalam bidang persuransian menerbitkan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 422/KMK.06/2003 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Reasuransi (KMK No. 422/2003). Dalam Pasal 8 dikemukakan sebagai berikut; Polis Asuransi harus memuat sekurang-kurangnya ketentuan mengenai:

- a. Saat berlakunya pertanggungan;
- b. Uraian manfaat yang diperjanjikan;
- c. Cara pembayaran premi;
- d. Tenggang waktu pembayaran premi;
- e. Kurs yang digunakan untuk polis asuransi dengan mata uang asing apabila pembayaran premi dan manfaat dikaitkan dengan mata uang rupiah;
- f. Waktu yang diakui sebagai saat diterimanya pembayaran premi; dan
- g. Kebijakan perusahaan yang ditetapkan apabila pembayaran premi dilakukan melewati tenggang waktu yang disepakati.