

**PERMINTAAN PENGGANTIAN ATAS DASAR SUBROGASI OLEH PT. A SEBAGAI
PENANGGUNG KEPADA PT. P SEBAGAI PENGANGKUT SEKALIGUS PEMILIK**

KAPAL

Oleh:

Rhezar Adinanda Putra

Universitas Surabaya, Indonesia
rhezaradinandaputra@gmail.com

***Abstract** – The purpose of the study is as a graduation requirement to earn a Bachelor Degree in Law of the Faculty of Law in University of Surabaya. The practical purpose of the thesis is to understand if PT. A as an insurer was entitled to get compensation from PT. P as a carrier and ship owner based on subrogation, eventhough PT. P was supposed to be free from any claims pursuant to transportation agreement between PT. P and HS. After that, an accident occurred because of force majeure. HS did not ask PT. P for compensation, instead HS filed insurance claims to PT. A as an insurer based on insurance agreement between them. After that, PT. A paid compensation to HS and received a letter of subrogation from HS. Based on that letter of subrogation, PT. A asked compensation to PT. P, eventhough PT. P was supposed to be free from any claims from accident caused by forced majeure pursuant to transportation agreement between PT. P and HS.*

Keywords: *Insurance Agreement, Compensation, Transportation Agreement, Subrogation*

A. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

HS membeli barang berupa 67.500 sak (2.700 ton) semen untuk memenuhi permintaan konsumennya di Nusa Tenggara Timur (NTT). Setelah itu, HS mengirim semen tersebut dari pelabuhan SULSEL menuju pelabuhan NTT menggunakan kapal milik PT. P., dan atas pengangkutan itu dikeluarkanlah Konosemen No. B/L No. C/E/IX. Pengangkutan itu sendiri didasarkan dari perjanjian pengangkutan laut nomor 243 tertanggal 13 September 2013. Selain itu, terdapat salah satu klausula pembebasan tanggung jawab PT. P, yaitu Pasal 20 baris ketiga yang menyatakan : “Pihak Pemilik Kapal terlepas dari segala tuntutan apapun dari pihak pemilik barang apabila : kapal mengalami *force majeure* (Kapal Kandas, Karam, Tenggelam, Terbakar), yang dibuktikan dengan Berita Acara dari Laporan Kecelakaan Kapal / LKK yang disahkan oleh Syahbandar setempat dan atau instansi yang berwenang.”

Untuk mengalihkan risiko dan kerugian yang mungkin timbul, HS mengasuransikan semen tersebut kepada PT. A berdasarkan polis nomor 07052012 tertanggal 20 September 2013. PT. A sendiri bergerak di bidang industri asuransi, sebagaimana yang tercantum dalam akta pendirian perusahaan nomor : 196 tertanggal 28 Desember 1995 yang didirikan di Indonesia di hadapan Notaris Ir. Rusli, S.H. Objek asuransi dari perjanjian asuransi antara HS dan PT. A adalah 67.500 sak (2.700 ton) semen milik HS dengan nilai pertanggungan Rp.2.929.500.000,-. Dalam polis asuransi yang ada PT. A diposisikan sebagai penanggung yang akan memberikan ganti kerugian terhadap tertanggung (HS) dikarenakan kehilangan barang, kerusakan, serta apabila mengalami kerugian keuntungan.

Kemudian, pada 25 September 2013 terjadi kecelakaan saat kapal milik PT. P mengangkut barang milik HS. Akibat kejadian di atas, semen-semen milik HS menjadi rusak semua dan tidak dapat dipakai lagi. Sebagaimana disebutkan dalam Berita Acara dari Laporan Kecelakaan Kapal / LKK tanggal 27 September 2013 yang sudah dibenarkan oleh Sabandar Dan Otoritas Pelabuhan Ende, dinyatakan “kecelakaan yang terjadi diakibatkan oleh alun besar yang menghempas kapal dan angin kencang sehingga larat yang mengakibatkan kapal kandas di atas batu/karang sehingga robek dan bocor lalu air masuk ke kamar mesin dan sampai mesin tidak bisa dihidupkan untuk olah gerak; dengan demikian kecelakaan tersebut merupakan peristiwa alam yang tidak dapat diduga.”

HS kemudian mengajukan surat tuntutan ganti rugi kepada PT. A karena HS sebagai tertanggung telah mengasuransikan barang-barang tersebut kepada PT. A sebagai

penanggung, Setelah adanya surat tuntutan ganti rugi dari HS, PT. A langsung menunjuk PT. C sebagai perusahaan yang akan melakukan penilaian atas suatu kerugian yang menimpa HS. PT. C kemudian menyelesaikan penilaiannya terhadap kejadian tersebut dan memberikan laporan akhir tertanggal 13 November 2013. Isi dari laporan tersebut adalah pada pokoknya merekomendasikan PT. A untuk melakukan pembayaran ganti rugi kepada HS sebesar Rp. 2.929.500.000,-.

Pada tanggal 23 Desember 2013 PT. A langsung membayarkan semua kerugian yang di alami HS, sesuai dengan rekomendasi PT. C sebagai perusahaan penilai kerugian asuransi. Setelah PT. A membayarkan semua kerugian, HS memberikan surat pernyataan untuk melakukan pemindahan hak (*Letter of Subrogation*) yang sudah tandatangani diatas kertas bermaterai kepada PT. A.

Berdasarkan surat pemindahan hak (*Letter of Subrogation / LOS*) tersebut, maka semua hak yang dipunyai oleh HS atas semen-semen yang di asuransikan tersebut beralih kepada PT. A. Atas dasar itu, PT. A meminta penggantian kepada PT. P atas dasar subrogasi.¹

2. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah:

- 1) Apakah PT. A sebagai penanggung berhak untuk mendapatkan penggantian dari PT. P sebagai pengangkut sekaligus pemilik kapal atas dasar subrogasi?

B. METODE PENELITIAN

Tipe penelitian yang dipergunakan dalam penulisan ini adalah penelitian hukum yuridis normatif, merupakan penelitian kepustakaan, yaitu penelitian terhadap bahan hukum primer dan sekunder, yang terdiri dari peraturan perundang-undangan dan literatur. Masalah dalam penulisan ini menggunakan pendekatan *Statute Approach* dan *Conceptual Approach*. *Statute Approach*, yaitu pendekatan masalah yang dijelaskan dikaji dan dirumuskan berdasarkan pendekatan terhadap peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan materi yang dibahas. Pendekatan secara *Conceptual Approach*, yaitu pendekatan masalah yang didasarkan pada ketentuan-ketentuan hukum positif dan dikaitkan dengan pendapat para sarjana yang meliputi obyek penulisan.

¹ **Salah Kaprah Hak Subrogasi Dalam Asuransi**
<http://www.hukum-hukum.com/2016/10/salah-kaprah-subrogasi-asuransi.html>, diakses tanggal 15 Oktober 2016.

C. PEMBAHASAN

HS dan PT. P merupakan pihak dalam perjanjian pengangkutan laut nomor 243 tertanggal 13 September 2013. Atas dasar perjanjian pengangkutan tersebut, HS mengirimkan semen tersebut pelabuhan SULSEL menuju Pelabuhan NTT dengan kapal laut milik PT. P. Atas pengangkutan tersebut, dikeluarkan Konosemen No. B/L No. C/E/IX. Dari uraian tersebut, pengangkutan semen milik HS tersebut dikategorikan sebagai angkutan di perairan, yang diatur Pasal 1 angka 3 UU 17 Thn 2008 bahwa, "Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal." Selain itu, kedudukan HS di dalam perjanjian pengangkutan tersebut adalah pengirim barang (*consigner, shipper*) sekaligus pemilik barang, sementara kedudukan PT. P di dalam perjanjian pengangkutan tersebut adalah pengangkut (*carrier*) di perairan sekaligus sebagai pemilik kapal.

Perjanjian pengangkutan laut nomor 243 tertanggal 13 September 2013 antara HS dan PT. P telah memenuhi unsur sahnyanya perjanjian yang diatur didalam Pasal 1320 KUHPER:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya

Telah terjadi kata sepakat antara HS dan PT. P dalam perjanjian pengangkutan laut nomor 243 tertanggal 13 September 2013, yakni HS sebagai pengirim barang sekaligus pemilik barang dan PT. P sebagai pengangkut sekaligus pemilik kapal. Kesepakatan tersebut mencakup kewajiban yang harus dilaksanakan oleh HS dan PT. P. Dalam kesepakatan yang tercapai antara HS dan PT. A juga tidak terdapat kekhilafan, paksaan, atau penipuan.

2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan

Kecakapan untuk membuat suatu perikatan telah terpenuhi dimana HS dan PT. P sebagai pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan laut nomor 243 tertanggal 13 September 2013 yang mampu melakukan perbuatan hukum sendiri tanpa bantuan dari orang lain, dan mampu bertanggungjawab atas segala akibat dari perbuatan tersebut.

3. Suatu hal tertentu

Suatu hal tertentu adalah objek dari perjanjian. Abdulkadir Muhammad menentukan bahwa : "Syarat bahwa prestasi itu harus tertentu atau dapat ditentukan, gunanya ialah untuk menetapkan hak dan kewajiban kedua belah pihak, jika prestasi tersebut kabur

dan tidak dapat dilaksanakan maka dianggap tidak ada objek perjanjian”.² Terdapat prestasi yang tidak kabur dan dapat dilaksanakan dalam perjanjian pengangkutan laut nomor 243 tertanggal 13 September 2013 antara HS dan PT. P.

4. Suatu sebab yang halal.

Suatu sebab yang halal artinya suatu sebab atau kausa yang boleh dilakukan dalam suatu perjanjian. Perjanjian pengangkutan laut nomor 243 tertanggal 13 September 2013 tidak dilarang oleh aturan yang berlaku, tidak bertentangan dengan kepentingan umum, dan tidak bertentangan dengan kesusilaan sebagaimana diatur dalam Pasal 1337 KUHPER.

Karena telah memenuhi syarat umum berlakunya perjanjian yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPER, perjanjian pengangkutan laut nomor 243 tertanggal 13 September 2013 antara HS sebagai pengirim barang sekaligus pemilik barang dan PT. P sebagai pengangkut sekaligus pemilik kapal sah dan mengikat kedua belah pihak. Kewajiban HS adalah membayar biaya angkutan kepada PT. P, sementara PT. P berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan semen milik HS dari pelabuhan SULSEL menuju pelabuhan NTT dengan selamat.

Selain itu, terdapat klausula pembebasan tanggung jawab PT. P dalam Pasal 20 baris ketiga perjanjian pengangkutan laut nomor 243 tertanggal 13 September 2013, bahwa, “Pihak Pemilik Kapal terlepas dari segala tuntutan apapun dari pihak pemilik barang apabila : kapal mengalami *force majeure* (Kapal Kandas, Karam, Tenggelam, Terbakar), yang dibuktikan dengan Berita Acara dari Laporan Kecelakaan Kapal / LKK yang disahkan oleh Syahbandar setempat dan atau instansi yang berwenang.” Berdasarkan klausula yang telah disepakati tersebut, PT. P sebagai pengirim barang sekaligus pemilik kapal tidak mempunyai tanggungjawab atas untuk mengganti rugi yang dialami oleh HS apabila kerugian tersebut disebabkan oleh *force majeure*. Klausula tersebut mengikat HS dan PT. P, sesuai dengan Pasal 1338 KUHPER bahwa, “Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.”

Setelah adanya perjanjian pengangkutan laut nomor 243, HS mengasuransikan barang yang dikirim tersebut (semen) kepada PT. A melalui perjanjian pertanggungan yang dibuktikan dengan polis nomor 07052012 tertanggal 20 September 2013. Dalam

² Abdulkadir Muhammad, **Hukum Pengangkutan Niaga**, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, (selanjutnya disebut sebagai Abdulkadir Muhammad I), hlm. 93-94.

perjanjian tersebut, PT. A diposisikan sebagai penanggungjawab yang akan memberikan ganti rugi kepada HS karena kerugian, rusaknya barang, serta hilangnya keuntungan. HS adalah pihak yang mengadakan perjanjian asuransi kepada PT. A untuk kepentingan dirinya sendiri, kedudukan HS dalam perjanjian pertanggungan tersebut berdasarkan UU 40 tahun 2014 adalah pemegang polis sekaligus bertanggung, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1 angka 22 dan Pasal 1 angka 23 UU 40 Thn 2014.

Perjanjian asuransi atau pertanggungan berdasarkan polis nomor 07052012 tertanggal 20 September 2013 tersebut memenuhi syarat umum dan syarat khusus berlakunya perjanjian asuransi berdasarkan Pasal 1320 KUHPER dan Pasal 251 KUHD, yakni :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya

Telah terjadi kesepakatan antara pihak pihak dalam perjanjian pertanggungan dalam polis nomor 07052012 tertanggal 20 September 2013, yakni HS sebagai sebagai pemegang polis sekaligus bertanggung dan PT. A penanggung / perusahaan asuransi. Kesepakatan tersebut mencakup kewajiban yang harus dilaksanakan oleh HS dan PT. A. Dalam kesepakatan yang tercapai antara HS dan PT. A juga tidak terdapat kekhilafan, paksaan, atau penipuan.

2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan

Kecakapan untuk membuat suatu perikatan telah terpenuhi dimana HS dan PT. A PT. A sebagai penanggung secara hukum cakap untuk membuat suatu perjanjian. Selain itu, HS memiliki hubungan yang sah dengan objek asuransi yang dipertanggungkan, di mana HS adalah pemilik dari 67.500 sak (2.700 ton) semen yang menjadi objek pertanggungan sesuai dengan prinsip *insurable interest* dan Pasal 250 KUHD.

3. Suatu hal tertentu

“Objek tertentu dalam perjanjian asuransi adalah objek yang diasuransikan”.³ Dalam kasus tersebut, uraian objek asuransi yang dipertanggungkan telah diuraikan secara jelas dan pasti, yakni 67.500 sak (2.700 ton) semen dengan nilai pertanggungan Rp.2.929.500.000,- berdasarkan polis nomor 07052012 tertanggal 20 September 2013.

4. Suatu sebab yang halal

Suatu sebab yang halal artinya suatu sebab atau kausa yang diperbolehkan dalam suatu perjanjian. Perjanjian pertanggungan yang telah disetujui oleh HS dan PT. A berdasarkan

³ Abdulkadir Muhammad, **Hukum Asuransi Indonesia**, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011, (selanjutnya disebut sebagai Abdulkadir Muhammad II), hlm. 51.

polis nomor 07052012 tertanggal 20 September 2013 memenuhi syarat suatu sebab yang halal karena telah sesuai dengan pengaturan KUHD dan UU 40 tahun 2014, tidak bertentangan dengan ketertiban umum, dan tidak bertentangan dengan kesusilaan sebagaimana yang dimaksud dalam 1337 KUHPER.

5. Kewajiban pemberitahuan

HS telah beritikad baik yakni telah menginformasikan mengenai semua keadaan yang diketahui oleh dirinya kepada PT. A sebagai penanggung sesuai dengan prinsip *utmost goodfaith*, dimana HS mengadakan perjanjian pertanggungan dengan tujuan untuk ingin mengalihkan risiko atas semen yang dimilikinya dan bukan untuk mencari keuntungan.

Karena sudah memenuhi syarat umum dan syarat khusus berlakunya perjanjian asuransi, maka perjanjian asuransi antara HS sebagai pemegang polis sekaligus tertanggung dan PT. A sebagai penanggung yang dibuktikan dengan polis nomor 07052012 tertanggal 20 September 2013 sah dan mengikat para pihak, sesuai dengan Pasal 1338 KUHPER. HS berkewajiban untuk membayar premi kepada PT. A, sementara PT. A penanggungjawab yang akan memberikan ganti rugi kepada HS karena kerugian, rusaknya barang, serta hilangnya keuntungan semen milik HS.

Pada tanggal 25 September 2013, terjadi kecelakaan yang dialami kapal milik PT. P pada saat mengangkut semen milik HS. Kecelakaan tersebut disebabkan akibat *force majeure* yang dibuktikan dengan Berita Acara dari Laporan Kecelakaan Kapal / LKK tanggal 27 September 2013 yang disahkan oleh Sahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Ende, yang menyatakan “kecelakaan yang terjadi diakibatkan oleh alun besar yang menghempas kapal dan angin kencang sehingga larat yang mengakibatkan kapal kandas di atas batu/karang sehingga robek dan bocor lalu air masuk ke kamar mesin dan sampai mesin tidak bisa dihidupkan untuk olah gerak; dengan demikian kecelakaan tersebut merupakan peristiwa alam yang tidak dapat diduga.” Akibat kejadian di atas, semen-semen milik HS menjadi rusak semua dan tidak dapat dipakai lagi

Pasal 41 ayat (2) UU 17 Thn 2008 bahwa, “Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.” Ketentuan Pasal 41 ayat (2) ini membuka adanya kemungkinan bahwa pengangkut di perairan mempunyai tanggungjawab sebagian untuk mengganti rugi yang dialami oleh penumpang / pengirim barang meskipun hal tersebut bukan disebabkan oleh kesalahannya. Hal tersebut kemudian diatur lebih lanjut dalam Pasal 181 ayat (4) PP Angkutan di Perairan yang menyatakan bahwa: “Batas tanggung jawab untuk

pengangkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara pengguna dan penyedia jasa sesuai dengan perjanjian angkutan atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan." Dengan demikian, dapat diketahui bahwa pengangkut benar-benar tidak akan bertanggungjawab sama sekali apabila terdapat kesepakatan bersama di dalam perjanjian angkutan di perairan yang menyatakan pengangkut akan dibebaskan dari seluruh tanggungjawabnya apabila dapat membuktikan bahwa kerugian yang terjadi bukan dari kesalahannya.

Dalam kasus tersebut, terdapat klausula pembebasan tanggung jawab PT. P sebagai pengangkut sekaligus pemilik kapal di dalam Pasal 20 baris ketiga perjanjian pengangkutan laut yang dibuat antara HS dan PT. P. Selain itu, PT. P tidak perlu mengganti kerugian berdasarkan Pasal 1245 KUHPER yang menentukan : "Tidaklah biaya rugi dan bunga, harus digantinya, apalagi lantaran keadaan memaksa atau lantaran suatu kejadian tak disengaja si berutang berhalangan memberikan atau berbuat sesuatu yang dirugikan, atau lantaran hal hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang." Abdulkadir Muhammad juga menjelaskan Pasal 468 KUHD, bahwa pengangkut tidak mempunyai tanggung jawab terhadap suatu kerugian yang diakibatkan oleh keadaan memaksa (*force majeure*), cacat pada penumpang atau barang itu sendiri, dan kesalahan atau kelalaian penumpang atau pengirim. Pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian. Pembatasan atau pembebasan tanggung jawab pengangkut disebut eksonerasi (pembatasan atau pembebasan tanggung jawab)⁴

Dengan demikian, HS tidak berhak untuk meminta pertanggungjawaban dari PT. P karena adanya klausula pembebasan tanggung jawab PT. P di dalam Pasal 20 baris ketiga perjanjian tersebut, yang telah disetujui bersama oleh HS dan PT. P. Klausula tersebut mengikat para-para pihak dan harus dipatuhi bersama, sebagaimana diatur Pasal 1338 KUHPER yang menyatakan bahwa "semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya."

HS sebagai tertanggung telah mengajukan surat permintaan ganti rugi kepada PT. A sebagai penanggung. PT. C sebagai perusahaan penilai kerugian asuransi langsung ditunjuk oleh PT. A untuk melakukan penilaian kerugian asuransi atas kejadian yang menimpa HS. PT. C kemudian menyelesaikan penilaiannya terhadap kejadian tersebut dan memberikan laporan akhir tertanggal 13 November 2013. Isi dari laporan tersebut adalah pada pokoknya merekomendasikan PT. A untuk melakukan pembayaran ganti rugi kepada HS sebesar

⁴ Abdulkadir Muhammad I, *op.cit.*, hlm. 47.

Rp.2.929.500.000,-. PT. A langsung membayar seluruh ganti rugi / klaim secara penuh kepada HS pada tanggal 23 Desember 2013. Dari uraian tersebut maka, perusahaan asuransi PT. A telah melakukan prestasi yang benar dan tidak melalaikan kewajibannya berdasarkan Polis No. 07052012 tertanggal 20 September 2013.

Setelah HS menerima penggantian dari perusahaan asuransi PT. A atas kerugian yang dialaminya, HS sebagai tertanggung tidak berhak lagi menuntut ganti rugi kepada PT. P sebagai pengangkut sekaligus pemilik kapal. Hal tersebut ditandai dengan adanya surat untuk melimpahkan hak (*LOS*) yang ditandatangani diatas materai oleh HS selaku tertanggung kepada PT. A sebagai penanggung. Dengan adanya surat untuk melimpahkan hak (*LOS*) tersebut, PT. A sebagai penanggung telah menggantikan kedudukan HS sebagaimana di atur di dalam Pasal 284 KUHD yang menentukan:

Penanggung yang telah membayar ganti kerugian atas benda yang diasuransikan menggantikan tertanggung dalam segala hak yang diperolehnya terhadap pihak ketiga yang telah menimbulkan kerugian tersebut, dan tertanggung bertanggungjawab untuk setiap perbuatan yang dapat merugikan hak penanggung terhadap pihak ketiga itu.

Adanya surat melimpahkan hak (*LOS*) tersebut merupakan perwujudan dari asas keseimbangan atau prinsip indemnitas (*principle of indemnity*) dalam perjanjian asuransi. Hal tersebut sesuai dengan tujuan dan prinsip perjanjian asuransi antara HS dan PT. A, yaitu mengembalikan HS ke keadaan semula sebelum mengalami kerugian akibat kecelakaan kapal milik PT. P. Apabila HS masih dapat menuntut PT. P sebagai pihak ketiga, maka HS akan mendapatkan keuntungan dari adanya evenemen tersebut karena mendapatkan penggantian dua kali, yakni dari perusahaan asuransi PT. A sebagai penanggung dan PT. P sebagai pengangkut sekaligus pemilik kapal. Radiks Purba kemudian menyatakan bahwa :

Surat subrogasi berfungsi sebagai bukti tertulis bahwa penanggung menggantikan kedudukan tertanggung untuk melakukan tuntutan ganti rugi terhadap pengangkut. Dalam rangka mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pengangkut atau orang lain yang mempunyai kewajiban untuk mengganti kerugian yang menimpa barang dan penumpang, diperlukan surat subrogasi.⁵

Penggantian kedudukan oleh PT. A sebagai penanggung kepada HS sebagai tertanggung dibuktikan secara tertulis dengan surat pernyataan pelimpahan hak / surat subrogasi (*LOS*) yang diberikan oleh HS selaku tertanggung kepada PT. A sebagai penanggung di atas kertas bermaterai cukup.

⁵ Radiks Purba, **Asuransi Angkutan Laut**, Rineka Cipta, Jakarta, 1998, hlm. 135-136.

Surat pernyataan pelimpahan hak (*LOS*) yang diberikan oleh HS kepada PT. A tidak serta merta mengakibatkan PT. P sebagai pengangkut sekaligus pemilik kapal harus memberikan penggantian atas dasar subrogasi kepada PT. A sebagai penanggung yang telah menggantikan kedudukan HS. Dalam kasus di atas, penggantian atas dasar subrogasi dari PT. P kepada PT. A hanya terjadi apabila :

1. HS sebagai tertanggung sekaligus pemegang polis mempunyai hak terhadap perusahaan asuransi PT. A sebagai penanggung, yakni mengajukan klaim penggantian atas kerugian, rusaknya barang serta hilangnya keuntungan atas 67.500 sak (2.700 ton) semen miliknya.
2. Perusahaan asuransi PT. A sebagai penanggung telah memberikan ganti rugi terhadap HS sebagai tertanggung sekaligus pemegang polis akibat kerugian, rusaknya barang serta hilangnya keuntungan atas 67.500 sak (2.700 ton) semen yang dipertanggungjawabkan dengan nilai pertanggungan maksimal Rp.2.929.500.000,-.
3. HS sebagai pengirim barang sekaligus pemilik barang mempunyai hak terhadap PT. P sebagai pengangkut sekaligus pemilik kapal, yakni memperoleh ganti rugi karena kerugian, rusaknya barang, serta hilangnya keuntungan atas 67.500 sak (2.700 ton) semen miliknya.
4. Ganti rugi atas kerugian, rusaknya barang serta hilangnya keuntungan atas 67.500 sak atau 2.700 ton semen milik HS yang diberikan PT. P sebagai pengangkut kepada HS sebagai pengirim barang sekaligus pemilik barang tersebut harus diakibatkan dari perbuatan dari PT. P. dan dapat dipertanggungjawabkan oleh PT. P.

Keempat syarat yang disebutkan diatas harus dipenuhi secara kumulatif agar PT. A sebagai penanggung berhak mendapatkan penggantian dari PT. P sebagai pengangkut sekaligus pemilik kapal atas dasar subrogasi.

Dalam kasus di atas, semen-semen milik HS mengalami kerusakan untuk seluruhnya dan tidak dapat dipakai lagi karena kecelakaan kapal milik PT. P yang diakibatkan oleh suatu keadaan memaksa (*force majeure*). Oleh karena itu, HS tidak berhak untuk menuntut pertanggungjawaban dari PT. P berdasarkan Pasal 20 baris ketiga perjanjian pengangkutan laut nomor 243 yang disepakati HS dan PT. P yang menyatakan: "Pihak Pemilik Kapal terlepas dari segala tuntutan apapun dari pihak pemilik barang apabila : kapal mengalami *force majeure* (Kapal Kandas, Karam, Tenggelam, Terbakar), yang dibuktikan dengan Berita Acara dari Laporan Kecelakaan Kapal / LKK yang disahkan oleh Syahbandar setempat dan atau instansi yang berwenang."

PT. A sebagai penanggung memang telah menggantikan kedudukan HS sebagai bertanggung dalam kedudukannya sebagai pengirim barang sekaligus pemilik barang, tetapi PT. A tidak mempunyai hak untuk meminta ganti kerugian terhadap PT. P sebagai pengangkut sekaligus pemilik kapal karena memang pada awalnya HS juga tidak berhak meminta ganti rugi kepada PT. P berdasarkan klausula pembebasan tanggung jawab PT. P yang tercantum pada Pasal 20 baris ketiga perjanjian pengangkutan laut nomor 243.

Definisi subrogasi diatur dalam Pasal 1400 KUHPER, yakni: "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." Dalam kasus di atas, subrogasi tidak terjadi akibat tidak ada hak-hak si berpiutang yang dapat dituntut kembali karena masing-masing pihak telah melaksanakan kewajibannya dengan baik. Di dalam perjanjian pengangkutan laut antara HS sebagai pengirim barang dengan PT. P sebagai pengangkut sekaligus pemilik kapal, HS telah membayar biaya angkutan kepada PT. P, sementara PT. P tidak memiliki kewajiban apapun meskipun semen milik HS yang diangkut kapal milik PT. P rusak karena adanya klausula pembebasan tanggung jawab PT. P dalam Pasal 20 baris ketiga perjanjian pengangkutan laut nomor 243 tertanggal 13 September 2013 yang mengikat HS dan PT. P. Para pihak yang terikat dalam perjanjian pertanggungan Polis No. 07052012 tertanggal 20 September 2013 juga telah melaksanakan kewajibannya masing-masing, yakni HS telah membayar premi kepada PT. A, sementara PT. A telah memberikan penggantian kepada HS akibat rusaknya semen milik HS karena kecelakaan kapal milik PT. P.

Dapat diketahui bahwa PT. A sebagai penanggung tidak berhak untuk mendapatkan penggantian dari PT. P sebagai pengangkut sekaligus pemilik kapal atas dasar subrogasi. Dalam kasus di atas, surat pernyataan pelimpahan hak (*LOS*) yang diberikan HS sebagai bertanggung kepada PT. A hanya berfungsi sebagai bukti tertulis bahwa PT. A telah menggantikan kedudukan HS, sehingga HS tidak berhak untuk menuntut siapapun karena berlaku asas keseimbangan atau prinsip indemnitas (*principle of indemnity*). Berlakunya asas ini akan mencegah HS untuk menerima penggantian melebihi kerugian yang dialaminya. Tanpa adanya *Letter of Subrogation* itu, sebenarnya HS juga tidak berhak untuk menuntut siapapun karena kecelakaan kapal yang mengakibatkan semen miliknya rusak dikarekan oleh suatu kejadian yang tidak disengaja (*force majeure*). Selain itu, PT. P sebagai pengangkut sekaligus pemilik kapal juga tidak bertanggung jawab atas kerugian yang dialami HS dengan adanya klausula pembebasan tanggung jawab PT. P sesuai dengan Pasal 20 baris

ketiga Perjanjian pengangkutan laut Nomor 243 tertanggal 13 September 2013 yang telah disepakati bersama oleh HS dan PT. P.

D. PENUTUP DAN SARAN TINDAK LANJUT

1. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa :

- a. HS pemilik barang sekaligus pengirim barang telah mengadakan perjanjian angkutan di perairan dengan PT. P sebagai pemilik kapal sekaligus pengangkut berdasarkan perjanjian pengangkutan laut nomor 243 tertanggal 13 September 2013. Di dalam perjanjian yang telah disepakati, terdapat klausula pembebasan tanggung jawab PT. P, yaitu Pasal 20 baris ketiga yang menyatakan : “Pihak Pemilik Kapal terlepas dari segala tuntutan apapun dari pihak pemilik barang apabila : kapal mengalami *Force Majeure* (Kapal Kandas, Karam, Tenggelam, Terbakar), yang dibuktikan dengan Berita Acara dari Laporan Kecelakaan Kapal / LKK yang disahkan oleh Syahbandar setempat dan atau instansi yang berwenang.”
- b. HS telah mengadakan perjanjian asuransi dengan PT. A berdasarkan polis nomor 07052012 tertanggal 20 September 2013. Di dalam perjanjian tersebut, PT. A diposisikan sebagai penanggung yang memberikan penggantian kepada tertanggung (HS) karena kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan atas barang yang dipertanggungkan.
- c. Pada tanggal 25 September 2013, terjadi kecelakaan ketika kapal PT. P mengangkut barang milik HS yang mengakibatkan kerugian bagi HS. Berdasarkan Berita Acara dari Laporan Kecelakaan Kapal / LKK tanggal 27 September 2013 yang disahkan oleh Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Ende, yang dibuat oleh Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Ende, kecelakaan kapal tersebut mengakibatkan kapal kandas dan merupakan peristiwa alam yang tidak dapat diduga (*Force Majeure*)
- d. PT. P tidak perlu bertanggung jawab atas kerugian yang diderita HS akibat *Force Majeure* tersebut berdasarkan Pasal 1245 KUHPER, Pasal 468 KUHD, dan Pasal 41 ayat (1) dan (2) UU 17 Thn 2008. Selain itu, terdapat klausula pembebasan tanggung jawab PT. P yang telah disepakati oleh HS dan PT. P dalam Pasal 20 baris ketiga perjanjian pengangkutan laut nomor 243 tertanggal 13 September 2013.
- e. PT. A sebagai penanggung telah melakukan pembayaran ganti rugi kepada HS sebagai tertanggung sehingga PT. A telah menjalankan prestasinya dan tidak melalaikan kewajibannya, tetapi PT. A sebagai penanggung tidak berhak untuk mendapatkan penggantian dari PT. P sebagai pengangkut sekaligus pemilik kapal atas dasar subrogasi.

Berdasarkan Pasal 284 KUHD, subrogasi dalam asuransi hanya terjadi apabila penanggung telah membayar ganti kerugian kepada tertanggung berdasarkan perjanjian asuransi yang telah disepakati dan terdapat pihak ketiga yang harus mempertanggungjawabkan atas kerugian yang diderita oleh tertanggung. Dalam kasus tersebut, PT. P sebagai pihak ketiga tidak mempunyai kewajiban untuk mempertanggungjawabkan atas kerugian yang diderita oleh HS sebagai tertanggung karena kerugian yang dialami oleh HS diakibatkan kecelakaan kapal milik PT. P yang disebabkan oleh peristiwa alam yang tidak dapat diduga (*Force Majeure*) sebagaimana disebutkan dalam Berita Acara dari Laporan Kecelakaan Kapal / LKK tanggal 27 September 2013 yang dibenarkan oleh Sahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Ende.

- f. Surat pernyataan pelimpahan hak (*Letter of Subrogation*) yang diberikan HS sebagai tertanggung kepada PT. A tidak serta merta mengakibatkan PT. P sebagai pengangkut sekaligus pemilik kapal harus memberikan penggantian atas dasar subrogasi kepada PT. A. Surat untuk memindahkan hak (*LOA*) hanya berfungsi sebagai bukti tertulis bahwa PT. A telah membayar ganti kerugian kepada HS. Dengan adanya surat untuk memindahkan hak (*LOA*) tersebut, HS tidak berhak untuk menuntut kepada siapapun atas kerugian yang dialaminya karena berlaku asas keseimbangan atau prinsip indemnitas (*principle of indemnity*) yang mencegah HS menerima penggantian melebihi kerugian yang dialaminya.

2. Saran

Berdasarkan pembahasan dan kesimpulan, maka dapat diberikan saran yaitu PT. A sebagai penanggung sebelum meminta penggantian kepada PT. P atas dasar subrogasi sebaiknya menyelidiki terlebih dahulu apakah PT. P bertanggung jawab atas kerugian yang dialami HS sebagai tertanggung atau tidak.

DAFTAR PUSTAKA

- Hartati, Endah., dan Suharnoko, **Doktrin Novasi, Subrogasi dan Cessie**, Prenada Media, Jakarta, 2006
- Muhammad, Abdulkadir, **Hukum Asuransi Indonesia**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011
- _____, **Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994
- _____, **Hukum Pengangkutan Niaga**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008
- _____, **Hukum Perikatan**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008
- Pati, Sakka., dan Ahmadi Miru, **Hukum Perikatan, Penjelasan Makna Pasal 1233 sampai 1456 BW**, Rajawali Pers, Jakarta, 2008
- Prakoso, Djoko, **Hukum Asuransi Indonesia**, Rineka Cipta, Jakarta, 2000
- Prawoto, Agus, **Hukum Asuransi dan Kesehatan Perusahaan Asuransi**, BPFE, Yogyakarta, 1995
- Purba, Radiks, **Asuransi Angkutan Laut**, Rineka Cipta, Jakarta, 1998
- _____, **Memahami Asuransi di Indonesia**, PT. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta, 1995
- Purwosutjipto, H.M.N., **Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan**, Penerbit Djembatan, Jakarta, 1984
- Sastrawidjaja, Man Suparman, **Aspek-Aspek Hukum Asuransi dan Surat Berharga**, PT. Alumni, Bandung, 2003
- Subekti, **Hukum Perjanjian**, PT. Intermasa, Jakarta, 1983
- Syahrani, Riduan, **Seluk-Beluk dan Asas-asas Hukum Perdata**, PT. Alumni, Bandung, 1989
- A. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian
Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan
Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- B. INTERNET

<http://www.hukum-hukum.com/2016/10/salah-kaprah-subrogasi-asuransi.html> (diakses tanggal 15 Oktober 2016)