



AM Oktarina Counsellor at Law

MARINE INSURANCE

CV PEMATERI

Noverizky Tri Putra Pasaribu S.H. L.L.M (Adv)

FORMAL EDUCATION

- 2001 - 2003 : 1 Senior High School Matauli Pandan (Batch VII);
- 2003 - 2009 : Faculty of Law Parahyangan, Bandung, Indonesia;
- 2009 - 2010 :Gulf International Institute, Houston, Texas, USA (Best Student in His Class and Student with highest score in grade);
- 2014 - 2015 : Advanced Master's Program, European Business Law, and International at Leiden University, Netherlands. (Focus with learning European Law, in particular with Internal Markets, Freedom Service, Freedom of Person, Freedom of Incorporation, Freedom of Goods, Freedom of Capital, and Freedom of Workers, World Trade Organization (WTO) Law and Law Investment);
- 2014 – 2015 : Subject of the European Association of Law Students (ELSA) pseudo court at the World Trade Organization (WTO Law). (Only one team represents Leiden University). Recipient of an Outstanding Scholarship from the European Law Student Association (ELSA) at the University of Barcelona, Spain for WTO Trade International Law.



Noverizky Tri Putra Pasaribu S.H. L.L.M (Adv)

FORMAL EDUCATION

2001 - 2003 : 1 Senior High School Matauli Pandan (Batch VII);

2003 - 2009 : Faculty of Law Parahyangan, Bandung, Indonesia;

2009 - 2010 :Gulf International Institute, Houston, Texas, USA (Best Student in His Class and Student with highest score in grade);

2014 - 2015 : Advanced Master's Program, European Business Law, and International at Leiden University, Netherlands. (Focus with learning European Law, in particular with Internal Markets, Freedom Service, Freedom of Person, Freedom of Incorporation, Freedom of Goods, Freedom of Capital, and Freedom of Workers, World Trade Organization (WTO) Law and Law Investment;

2014 – 2015 : Subject of the European Association of Law Students (ELSA) pseudo court at the World Trade Organization (WTO Law). (Only one team represents Leiden University). Recipient of an Outstanding Scholarship from the European Law Student Association (ELSA) at the University of Barcelona, Spain for WTO Trade International Law.

PROFESSIONAL AWARDS:

1. Certificate of Appreciation from the World Bank as a Contributor to Mr. Noverizky as Infrastructure Development Contributors, Benchmarking 2020;
2. Certificate of Appreciation from Benchmark Litigation Asia Pacific as Future Star, one of the 30 Most Influential Best Lawyers in Indonesia in the field of Commercial & Transaction, Construction, Family, Matrimonial, Insolvency, International Arbitration, Labor, Employment – 2018, 2019, 2020;
3. U.S. Ambassador "Joseph R. Donovan Jr." asked Mr. Noverizky Tri Putra Pasaribu to discuss the upcoming Select USA investor summit in the United States and opportunities for Indonesian companies to invest and grow their businesses in the United States - 2019;
4. Mr. Noverizky as the future star of commercial and transaction, Construction, Family and Marriage, Insolvency, International Arbitration, Labor and Litigation Employment Benchmarks – 2019;
5. World Blockchain Forum Invitation - 2019;
6. Legal Coach of Legal Drafting and Company Law and Construction Law, and Corruption Law at PT PGAS Solution, a subsidiary of Perusahaan Gas Negara (PGN) - 2019;
7. Invitation as a Career Week Resource Person at High Scope - 2018;
8. Speaker of Energy and Mineral Resources Law Training BLS FH UI - 2018;
9. Speaker on Coal Outlook Conference organized by Coal Asia and Petromindo - 2018;
10. Award Charter for participation as a SPEAKER in the Electrical Studies Public Lecture Program of the Department of Mechanical Engineering entitled "Sustainability and Optimization of New and Renewable Energy - 2018";
11. Panelists and Speakers at The 4th Mare Forum International Singapore - 2018;
12. Certificate of Contribution to Mr. Noverizky for the World Justice Project of Rule of Law Index 2017-2018;
13. Certificate of Participant in the International Mining and Resources Conference (IMARC) 2019;
14. Certificate of Contribution to Mr. Noverizky for the World Justice Project of Rule of Law Index 2017-2018;
15. Invitation from the Governments of Chile, Colombia, Mexico, and Peru regarding the Seminar on Pacific Alliance Trade and Investment Opportunities, organized by The Pacific Alliance - 2017;

16. Invited guests in the Leadership Talk event as distinguished guests held by The Global Growth Institute, Singapore - 2017;
17. Debs and Risk Management Speaker organized by EY - 2017;
18. Panelists and Speakers at The 8th Mare Forum International Singapore - 2016;
19. Delegation from Legal & IP, Singapore initiated by Global Confex Singapore;
20. Invitation from U.S. Commercial Service, Select USA;
21. Panelists and Speakers at the 5th Mare Forum Singapore;
22. Tax Lecturer at the Office of the Directorate General of Taxes for the West Java Region III.

OTHER POSITIONS:

1. Managing Partner of A.M Oktarina Counsellors at Law;
2. President Commissioner of PT Nove Korp Indonesia;
3. F&B owner of Mie Ayam Bang Nove;
4. President Director and CEO of PT Globo Food International or owner of El Machote Restaurant and Jakarta Coffee House branch;
5. Legal Director of PT Dovanove Akkavove Indonesia, a restaurant and catering company in Indonesia;
6. President Commissioner of PT Yureka Muda Madani, a Fintech and E-Commerce Company in Indonesia, focusing on building a new breakthrough Market Place and Investment Technology;
7. Head of Legal Cleveland Cyclewerks Indonesia, a motorcycle company from the United States engaged in the distribution of Cleveland bicycles;
8. Legal Director of PT Kato Kuliner Indonesia, a food company established under the KATO brand in Indonesia;
9. Founder of the "Harapan" project, a project established by the Ministry of Finance of the Republic of Indonesia that aims to build a new foundation for the development of the country around rural areas throughout Indonesia.

WORK EXPERIENCE

1. CALEHR & ASSOCIATES. ATTORNEYS & COUNSELOR AT LAW as Legal Assistant. Houston, Texas 77056 United States of America, within the scope of work deals with immigration cases . The place where my institution works in the USA is as follows: • Department of Homeland Security, United States of America; • Department of Labour, United States of America.
2. INTERNSHIP at DEPARTMENT OF ECONOMICS, CONSULATE GENERAL OF THE REPUBLIC OF INDONESIA in Houston, Texas, United States of America.
3. RADJIMAN BILITEA AND PARTNERS (RBP). Ex Plaza DM or Sequis Plaza, 18th floor, Jln Jend Sudirman, Jakarta, Indonesia.
4. HANAFIAH PONGGAWA AND PARTNERS (HPP / Hapong) at BNI 46 Building, 32nd Floor and 41st Floor, Jln Jendral Sudirman, Jakarta Indonesia. As a Legal Associate for corporate teams, specifically for Mining transactions or the natural resources sector, Commercial Disputes, Commercial Corporate Transactions, Plantation Transactions, Mining Company Acquisitions.
5. PT ADIMITRA BARATAMA NUSANTARA (ABN) as Legal Supervisor. ABN is one of the largest mining companies in Indonesia that has more than 2,999 Ha of land concessions in Kalimantan and is also a company that produces coal.
6. SIMBOLON AND PARTNERS. I was initially hired as a Senior Associates, then I was appointed and offered a position as a Junior Partner for commercial and corporate transactions (ex-Senior Lawyer).
7. SEKOLAH PEMBICARA NOVERIZKY (Public Speaking School): As Owner, Coach and Speaker. Some of the events that I attended as Trainers and Speakers were located at Pelita Harapan University, Students of the Music Industry Department (Faculty of Fine Arts); Trisakti University, Student of Faculty of Law; Bandung College of Law, Faculty of Law Students, Events Book Fair; Oxford Community Debate Competition as Winner and Best Speaker.
8. PT Merdeka Cooper Gold Tbk and PT Bumi Suksesindo (BSI), as Legal Supervisors and uphill as Legal Managers. BSI is one of the largest gold mining companies in Indonesia.
9. AM Oktarina Counsellor at Law (AMO), as co-Owner, Founding Partner, Director of Operations and Chief of Operation Officer (COO). As one of the most developed law firms in Indonesia, AMO has established itself to be the most famous and reputable. Able to achieve as many achievements as possible during his five years of service. You can check it out on the www.amoktarina.co

ORGANIZATIONAL EXPERIENCE

- 2004 – Present : Member of the International Law Society
- 2004 - 2006 : Member of Academic Division of Parahyangan University;
- 2006 - 2007 : Member of Rotrek. World Organization under UNICEF;
- 2003 - 2009 : Member of HMPSIH (Law Students Association);
- 2003 - 2004 : Member of USP-UNPAR (Parahyangan Football Club);
- 2014 – 2015 : ELSA member at Leiden University;
- 2014 – 2015 : Member of World Trade Organization Moot court team;
- 2014 – 2015 : Member of Leiden Law Debate Club;
- 2014 – 2015 : Member of Indonesian Student Union (PPI) Leiden;
- 2018 – Present : Honorary Member of Benchmark Litigation Asia Pacific as one of the Dispute Resolution Star;
- 2018 – Present: Honorary Member of the Competent Contributors from the World Justice Project.

ACTIVITIES

- One of the Team Members who represented Leiden University in the WTO Moot Court (ELSA Moot Court) competition in Germany in 2015.
- Workshop on International Capital Markets, Banking and Financial Products at Leiden University for 1 Month, starting from June 1st, to June 30th, 2015.
- Winter School on Mergers and Acquisitions at Leiden University from January 12nd, to January 23rd, 2015.
- Debate competition between Parahyangan Catholic University Role: As Chief Leader in 2004, and early 2005; and also as a Vice Leadership program at the end of 2005.
- Activity Study Orientation and Campus Introduction for all new students in 2004/2005: as supervisors, security personnel and medical personnel.
- Participants of the interactive dialogue "Response to the Constitutional Court's Decision on Judicial Review of article 31 of the Advocate Law.
- Participants of the Introduction Workshop of the International Court of Justice of the Parahyangan International Law Society.
- Student representative class of 2003 class of 2003 as Resource Person and Public Speaker at the Parahyangan Internal Organization, Faculty of Law, Parahyangan.
- Leader Maker and Public Speaker of the Parahyangan Internal Organization class of 2003 class of 2005 at the Parahyangan Faculty of Law.
- Leader Maker and Public Speaker Guide of Parahyangan Internal Organization in 2006 until now at the Faculty of Law Parahyangan.
- Guest Speaker and Public Speaker of STHB Book Exhibition (Sekolah Tinggi Hukum Bandung) "Analysis of Organizational Culture among Gie Movie Students" in 2007.
- Rotrek Organization representative in "1000 signatures of UNICEF health programs to help people in Africa and India" in 2007.

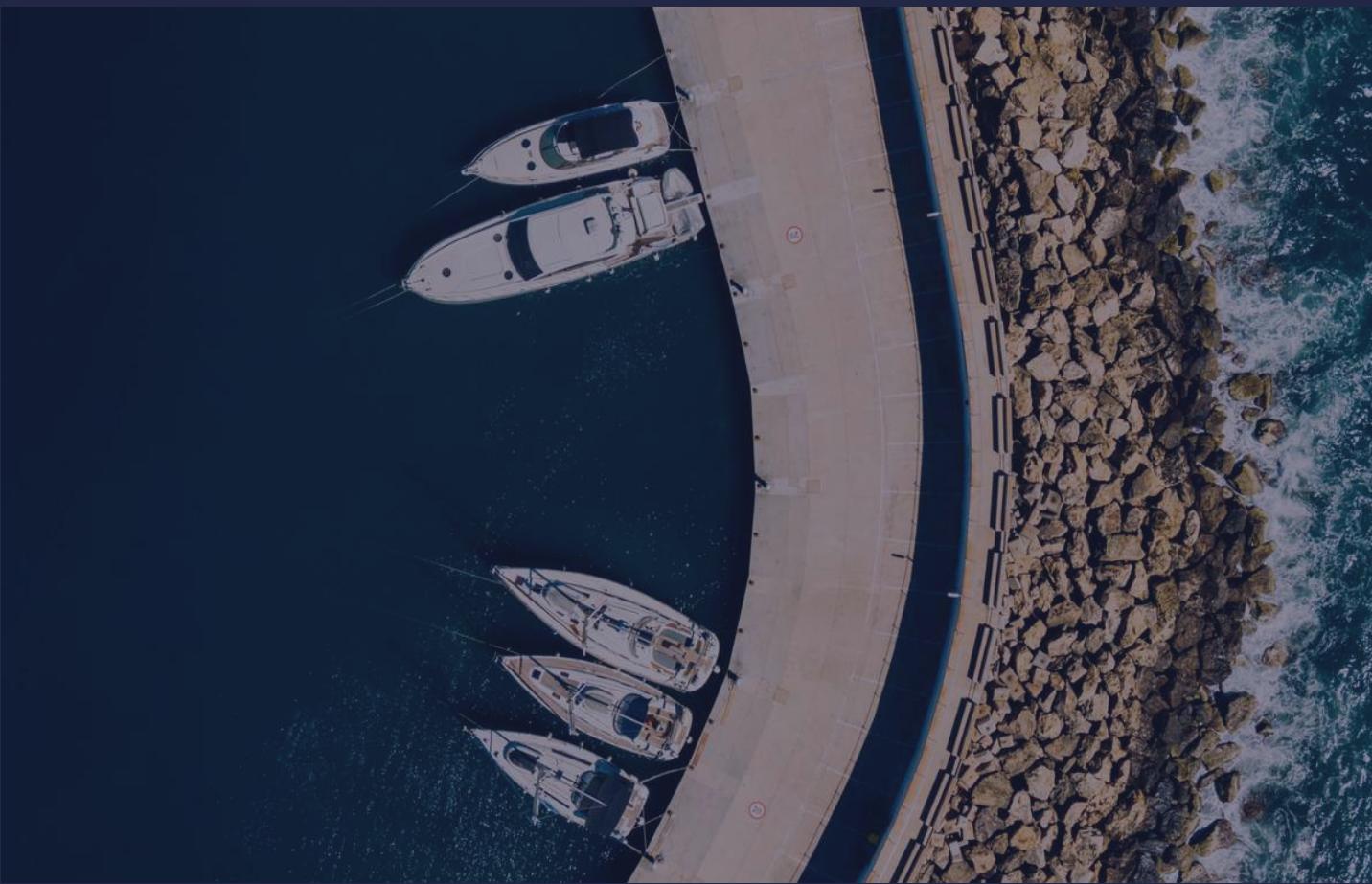
DAFTAR ISI

1. Latar Belakang
2. Legal Basis
3. Pokok Pembahasan
4. Marine Insurance
5. Asuransi Dalam Hukum Dagang
6. Asuransi Dalam Hukum Pelayaran
7. Asuransi Dalam Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2025
8. Marine Insurance ACT 1906
9. Polis Standar Asuransi Pengangkutan Barang Indonesia
10. Standard Indonesian Hull Form - 1.10.70
11. Contoh Polis Asuransi
12. Jenis-jenis Asuransi Maritim
13. Klaim Dan Subrogasi
14. Critical Reflection
15. Kesimpulan

LATAR BELAKANG

Dunia maritim saat ini berkembang pesat. Pembangunan armada, pengiriman kargo, dan berikut operasionalnya tentu melibatkan banyak pihak. Namun seiring dengan perkembangan itu, tentunya beriringan juga risiko dan potensi isu dari setiap kegiatannya. Hal ini telah diminimalisir bahkan melalui Kitab Undang-Undang Hukum Dagang sebelumnya, yang telah mengatur mekanisme keasuransian, berikut dengan jenis-jenisnya. Dalam kerangka hukum modern, kita mengenal jenis asuransi yang lebih beragam. Tidak hanya *Hull & Machineries* dan *Protection & Indemnity*, namun berkembang lebih jauh. Tentunya perkembangan ini memberikan lampu hijau bagi pelaku usaha di dunia maritim.

Lantas, bagaimana regulasi perihal asuransi maritim ini? Bagaimana kita menyikapi dan memahaminya? Mari kita simak materi berikut !



LEGAL BASIS

1. *Marine Insurance Act 1906 ("MIA 1906")*
2. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata ("KUHPER")
3. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang ("KUHD")
4. Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional ("Inpres 5/2005")
5. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ("UU 17/2008")
6. *International Cargo Clauses January 1st, 2009 version ("ICC")*
7. Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 69/POJK.05/2016 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Asuransi, Perusahaan Asuransi Syariah, Perusahaan Reasuransi, dan Perusahaan Reasuransi Syariah jo. Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 4/POJK.05/2021 Tahun 2021 tentang Penerapan Manajemen Risiko Dalam Penggunaan Teknologi Informasi Oleh Lembaga Jasa Keuangan Nonbank ("POJK 69/2016")
8. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian jo. Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2023 tentang Pengembangan Dan Penguatan Sektor Keuangan ("UU 4/2023")
9. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang ("UU 6/2023")
- 10.Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ("UU 66/2024")

POKOK PEMBAHASAN

Principles of Marine Insurance/
Prinsip Asuransi Kelautan

Claims and Subrogation/
Klaim dan Subrogasi



MARINE INSURANCE

Dalam asuransi kelautan, merupakan hal yang telah dikenal lama dalam dunia transportasi laut, hal ini bertujuan untuk memberikan rasa aman kepada para pelaku usaha, maupun penumpang dalam hal ini pengguna jasa transportasi laut. Dalam hukum Indonesia, dapat kita lihat kewajiban asuransi ini dari beberapa peraturan, diantaranya sebagai berikut :

Pasal 246 KUHD :

"Asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian, di mana penanggung mengikat diri terhadap tertanggung dengan memperoleh premi, untuk memberikan kepadanya ganti rugi karena suatu kehilangan, kerusakan, atau tidak mendapat keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dapat diderita karena suatu peristiwa yang tidak pasti."

Pasal 247 KUHD :

"Pertanggungan itu antara lain dapat mengenai: bahaya kebakaran; bahaya yang mengancam hasil pertanian yang belum dipanen; jiwa satu orang atau lebih; bahaya laut dan bahaya perbudakan; bahaya pengangkutan di darat, di sungai, dan perairan pedalaman. Mengenai dua hal terakhir dibicarakan dalam buku berikutnya."





MARINE INSURANCE (2)

Dalam UU 4/2023, dimana dikenal objek asuransi, yakni :

"Objek Asuransi adalah jiwa dan raga, kesehatan manusia, tanggung jawab hukum, benda dan jasa, serta semua kepentingan lainnya yang dapat hilang, rusak, rugi, dan/atau berkurang nilainya."

(*vide* Pasal 1 angka 25 UU 4/2023)

Selanjutnya juga terdapat dalam Pasal 54 UU 17/2008, yang berbunyi :

"Penyedia jasa angkutan multimoda wajib mengasuransikan tanggung jawabnya"

Dalam konteks tindakan pada kerangka kapal, pemilik kapal juga wajib untuk mengasuransikan kapalnya, sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 203 ayat 5 UU 17/2008. Sementara untuk konteks pencemaran dari kapal, pemilik/ operator kapal juga wajib mengasuransikan tanggung jawabnya (*vide* Pasal 231 ayat 1 dan 2 UU 66/2024)

*Terdapat perubahan penjelasan pada Pasal 203 ayat 5 UU 17/2008, melalui UU 66/2024 yang berbunyi : *"Asuransi penyingkirkan kerangka Kapal dilakukan oleh lembaga asuransi dalam negeri dan/ atau asing yang memiliki kantor perwakilan di Indonesia. Lembaga asuransi asing wajib melakukan usaha patungan joint venture dengan lembaga nasional sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan."*

MARINE INSURANCE (3)

Perlu diketahui juga, Asuransi berfungsi sebagai mekanisme pengelolaan risiko yang memberikan kepastian dan perlindungan bagi pelaku usaha terhadap kemungkinan kerugian akibat peristiwa yang tidak pasti, sehingga mendukung kelangsungan dan stabilitas usaha.

Kewajiban ini juga bisa kita temukan dalam KUHPER, dengan bunyi pasal berikut :

"Pemakai hasil atas sebuah kapal, sebelum berlayar ke luar negeri, wajib mengambil asuransi untuk kapal itu, dan jika dilalaikannya kewajiban ini maka ia bertanggung jawab untuk semua kerugian yang timbul karenanya bagi pemilik."

(vide Pasal 806 KUH Perdata)

Selain itu, secara khusus, tanggung jawab ini juga diperlukan untuk penumpang atau barang yang diangkut. Sebagaimana tertuang dalam pasal berikut :

(1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.

(2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati."

(vide Pasal 40 UU 17/2008)



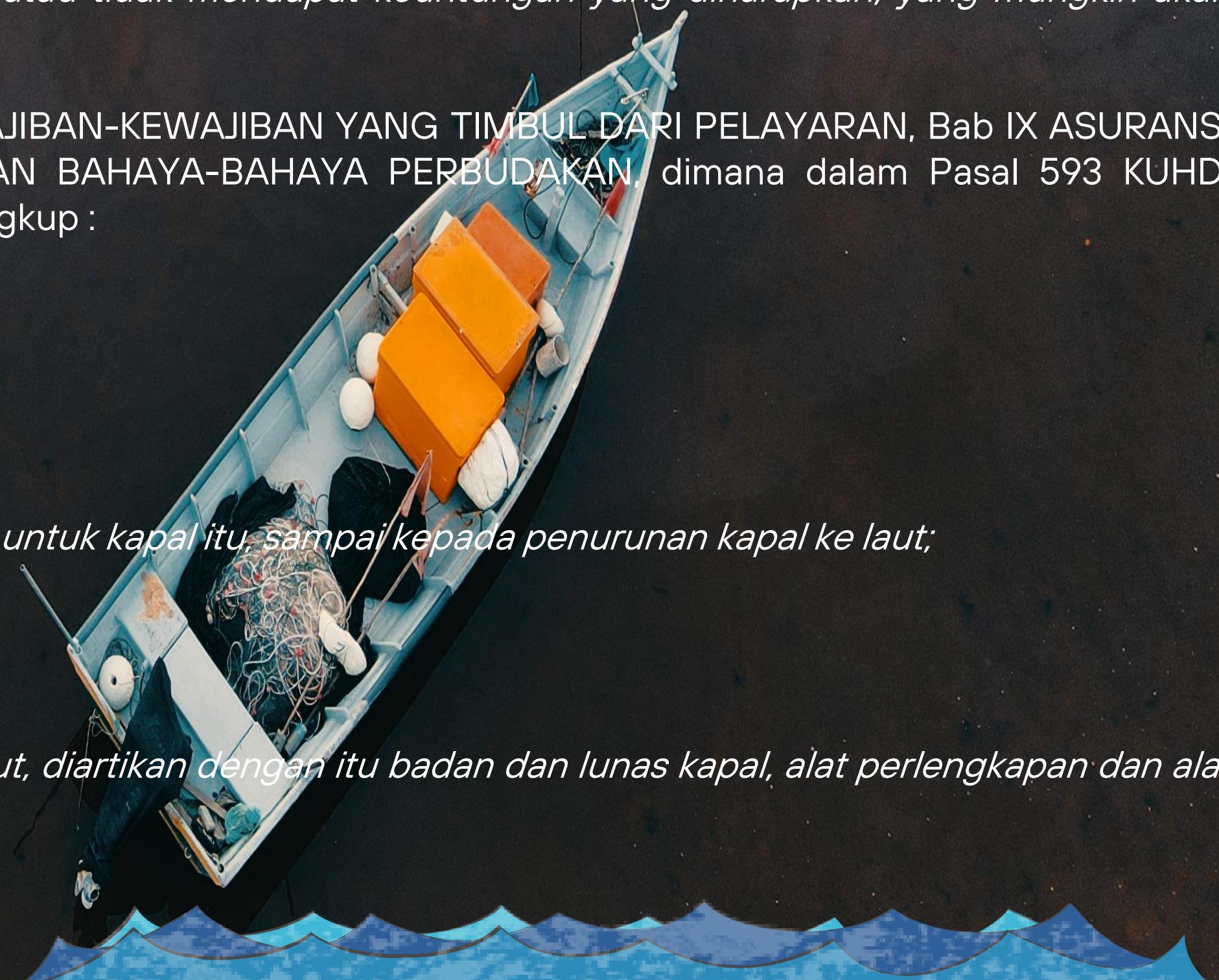
ASURANSI DALAM HUKUM DAGANG

Dalam ketentuan hukum dagang, dapat ditemukan ketentuan khusus yang mengatur perihal asuransi untuk pertanggungan bahaya dilaut. Sebelum itu, mari kita lihat pengertian asuransi ini sendiri, dalam Pasal 246 KUHD yang berbunyi :

"Asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian, di mana penanggung mengikat diri terhadap tertanggung dengan memperoleh premi, untuk memberikan kepadanya ganti rugi karena suatu kehilangan, kerusakan, atau tidak mendapat keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dapat diderita karena suatu peristiwa yang tidak pasti."

Selain itu, juga tertuang dalam Buku Kedua perihal HAK-HAK DAN KEWAJIBAN-KEWAJIBAN YANG TIMBUL DARI PELAYARAN, Bab IX ASURANSI ATAU PERTANGGUNGAN TERHADAP BAHAYA-BAHAYA DI LAUT DAN BAHAYA-BAHAYA PERBUDAKAN, dimana dalam Pasal 593 KUHD, terdapat ketentuan pertanggungan laut yang dibagi menjadi beberapa lingkup :

*"Pertanggungan laut berpokok khusus pada:
badan dan lunas kapal, kosong atau bermuatan, dipersenjatai atau tidak,
berlayar sendirian atau bersama-sama dengan kapal lain;
alat-alat perlengkapan dan tali-temali;
alat-alat perlengkapan perang;
bahan makanan, dan pada umumnya semua biaya yang telah dikeluarkan untuk kapal itu, sampai kepada penurunan kapal ke laut;
barang-barang muatannya;
keuntungan yang diharapkan;
biaya angkutan yang akan diperoleh;
bahaya perbudakan.
pada pertanggungan atas kapal, tanpa penunjukan keterangan lebih lanjut, diartikan dengan itu badan dan lunas kapal, alat perlengkapan dan alat perlengkapan perangnya."*



ASURANSI DALAM HUKUM DAGANG (2)

Lebih jauh, dalam ketentuan ini, diatur menjadi beberapa bagian, yakni :

- Bagian 1 Bentuk Dan Isi Pertanggungan (isi polis, dalam hal identitas, lokasi, objek pertanggungan laut, dan biaya);
- Bagian 2 Anggaran Barang-barang yang Dipertanggungkan (nilai jumlah pertanggungan kapal, biaya, dan keuntungan);
- Bagian 3 Permulaan Dan Akhir Bahaya (dimulainya pertanggungan, berakhirnya, pembongkaran, dan pengertian perjalanan);
- Bagian 4 Hak-Hak Dan Kewajiban Si Penanggung Dan Si Tertanggung (permulaan pertanggungan, pembatalan perjalanan, penjagaan barang pengangkutan, hak dan kewajiban dalam polis, putusan hakim, dan keadaan perang);
- Bagian 5 Abandonemen/ Penyerahan (penyerahan dengan kondisi tertentu, jangka waktu, penahanan kapal, dan waktu pembayaran);
- Bagian 6 Hak Dan Kewajiban Makelar Pertanggungan Laut (tanggung jawab dan hak yang akan diterima makelar);

ASURANSI DALAM HUKUM PELAYARAN

Selain yang telah diterangkan dalam *slide* sebelumnya, dalam hukum pelayaran, terdapat beberapa jenis keberlakuan asuransi, yang mana dapat dibagi menjadi beberapa poin sanksi sebagai berikut :

- Dalam hal kelalaian dalam Pasal 41 ayat (3) UU 17/2008, dapat ditemukan dalam Pasal 292 UU 6/2023. (Konteks dalam hal ini adalah asuransi perlindungan dasar penumpang umum)
- Dalam hal perihal kelalaian merujuk Pasal 54 UU 17/2008 tertuang dalam Pasal 296 UU 6/2023 (Konteks dalam hal ini adalah penyedia jasa angkutan multimoda)
- Dalam hal lalai merujuk Pasal 231 ayat 2 UU 17/2008 tertuang dalam Pasal 327 UU 17/2008 (Konteks dalam hal ini adalah pencemaran dari kapal)
- Dengan adanya kelalaian ini, sehingga dapat diartikan terdapat kewajiban yang harus ditunaikan. Hal ini bertujuan untuk mengalihkan risiko kerugian akibat musnah, hilang, atau rusaknya barang kepada perusahaan asuransi, sehingga apabila terjadi kerugian, pengirim atau pengguna jasa dapat memperoleh ganti rugi dari perusahaan asuransi.

ASURANSI DALAM INPRES 5/2005

Selain daripada ketentuan yang kami terangkan, dapat ditemukan juga ketentuan mengenai *marine insurance* ini, yakni tertuang dalam poin 2 huruf c, yakni :

- 1) Setiap kapal yang dimiliki dan/atau dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional, dan/atau kapal bekas/kapal baru yang akan dibeli atau dibangun di dalam atau di luar negeri untuk jenis, ukuran dan batas usia tertentu wajib diasuransikan, sekurang-kurangnya "Hull & Machineries";
- 2) Muatan/barang dan penumpang yang diangkut oleh perusahaan pelayaran nasional yang beroperasi baik di dalam negeri maupun di luar negeri, wajib diasuransikan;
- 3) Menetapkan kebijakan yang mendorong perusahaan asuransi nasional yang bergerak di bidang asuransi perkapalan untuk menyesuaikan dengan standar kemampuan retensi asuransi perkapalan internasional.

Ketentuan yang dipersyaratkan dalam poin 2 huruf c angka 1, telah diatur dalam UU 17/2008, dengan keberlakuan penjelasan di pasal 41 ayat 3, dengan diksi "*asuransi perlindungan dasar*" yang berarti adalah asuransi sebagaimana diatur di dalam ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang perasuransian.

MARINE INSURANCE ACT 1906

Dalam dunia asuransi maritim, tentu kita tidak bisa melepaskan adanya *MIA 1906*, tertanggal 21 Desember 1906, yang memang diberlakukan oleh hukum Inggris. Meski dalam materiil tidak berlaku di Indonesia, namun klausul-klausulnya banyak diadopsi oleh banyak negara di dunia, utamanya dalam keberlakuan dan penyelesaian klaim.

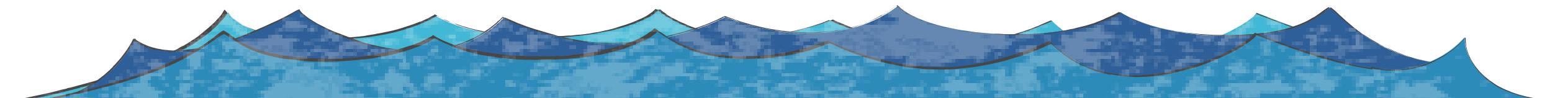
Mari kita lihat definisi dan ketentuan-ketentuan umum dalam *MIA 1906*:

"1 Definisi asuransi laut. Kontrak asuransi laut adalah kontrak di mana penanggung berjanji untuk mengganti kerugian tertanggung, dengan cara dan sejauh yang disepakati, terhadap kerugian laut, yaitu kerugian yang terjadi akibat petualangan laut.

2 Risiko laut dan darat campuran. (1) Kontrak asuransi laut dapat, berdasarkan ketentuan tegasnya, atau berdasarkan praktik perdagangan, diperluas untuk melindungi tertanggung terhadap kerugian di perairan pedalaman atau risiko darat apa pun yang mungkin terjadi akibat pelayaran laut. (2) Apabila kapal yang sedang dibangun, atau peluncuran kapal, atau petualangan apa pun yang serupa dengan petualangan laut, dilindungi oleh polis dalam bentuk polis laut, ketentuan Undang-Undang ini, sejauh berlaku, akan berlaku untuknya; tetapi, kecuali sebagaimana diatur dalam pasal ini, tidak ada satu pun dalam Undang-Undang ini yang akan mengubah atau memengaruhi aturan hukum apa pun yang berlaku untuk kontrak asuransi apa pun selain kontrak asuransi laut sebagaimana didefinisikan dalam Undang-Undang ini.

3 Definisi petualangan laut dan bahaya maritim. (1) Tunduk pada ketentuan Undang-Undang ini, setiap petualangan maritim yang sah dapat menjadi subjek kontrak asuransi maritim. (2) Khususnya, terdapat petualangan maritim di mana— (a) Barang atau barang bergerak lainnya dari kapal terpapar bahaya maritim. Properti tersebut dalam Undang-Undang ini disebut sebagai "properti yang dapat diasuransikan"; (b) Perolehan atau perolehan muatan, uang perjalanan, komisi, laba, atau manfaat keuangan lainnya, atau jaminan untuk uang muka, pinjaman, atau pengeluaran apa pun, terancam oleh paparan properti yang dapat diasuransikan terhadap bahaya maritim; (c) Setiap kewajiban kepada pihak ketiga dapat ditanggung oleh pemilik, atau orang lain yang berkepentingan atau bertanggung jawab atas, properti yang dapat diasuransikan, karena bahaya maritim.

"Bahaya maritim" berarti bahaya yang diakibatkan oleh, atau yang berkaitan dengan, navigasi laut, yaitu, bahaya laut, kebakaran, bahaya perang, bajak laut, perampok, pencuri, penangkapan, penyitaan, pembatasan, dan penahanan princes/pangeran dan rakyat, pembuangan, pemfitnah/barratry, dan bahaya lainnya, baik yang sejenis atau yang mungkin ditetapkan oleh kebijakan." (Halaman 1-2)



POLIS STANDAR ASURANSI PENGANGKUTAN BARANG INDONESIA ("PSAPBI")

Dalam hukum Indonesia, klausula-klausula asuransi sudah diadopsi dengan terbitnya PSAPBI. Hal ini dapat kita temukan dalam Asosiasi Asuransi Umum Indonesia, yang mengatur antara lain :

1. PASAL 1 RISIKO YANG DIJAMIN
2. PASAL 2 KERUGIAN UMUM
3. PASAL 3 TABRAKAN KAPAL DAN KEDUANYA BERSALAH
4. PASAL 4 PENGECUALIAN UMUM
5. PASAL 5 PENGECUALIAN TIDAK LAIK LAUT KAPAL DAN KETIDAK SEMPURNAAN KAPAL DAN ALAT ANGKUT
6. PASAL 6 PENGECUALIAN PERANG
7. PASAL 7 PENGECUALIAN KERUSUHAN
8. PASAL 8 DEFINISI
9. PASAL 9 KEWAJIBAN UNTUK MENGUNGKAPKAN FAKTA
10. PASAL 10 PEMBAYARAN PREMI
11. PASAL 11 MATA UANG
12. PASAL 12 TRANSIT
13. PASAL 13 BERAKHIRNYA PERJANJIAN PENGANGKUTAN
14. PASAL 14 PERUBAHAN RUTE PERJALANAN
15. PASAL 15 PELAPORAN KLAIM
16. PASAL 16 KEPENTINGAN
17. PASAL 17 BIAYA UNTUK MENERUSKAN KE TEMPAT TUJUAN
18. PASAL 18 KERUGIAN TOTAL KONSTRUKTIF
19. PASAL 19 PEMANFAATAN OLEH PIHAK LAIN
20. PASAL 20 PEMBAYARAN GANTI RUGI
21. PASAL 21 HILANGNYA HAK GANTI RUGI
22. PASAL 22 UPAYA MEMPERKECIL KERUGIAN
23. PASAL 23 PENGABAIAN ABANDONMENT
24. PASAL 24 KLAUSUL PERSELISIHAN
25. PASAL 25 PENUTUP



STANDARD INDONESIAN HULL FORM - 1.10.70 / BENTUK LAMBUNG STANDAR INDONESIA ("SIHF")

Salah satunya juga, yang telah diadopsi oleh hukum Indonesia, dapat kita lihat ketentuan dalam SIHF ini. Salah satu ketentuan yang mengakomodir adalah :

"1 • Lebih lanjut disepakati bahwa jika Kapal yang diasuransikan ini bertabrakan dengan kapal lain atau bersentuhan dengan benda bergerak lain apa pun, dan Tertanggung akibatnya wajib membayar dan wajib membayar ganti rugi kepada orang atau orang-orang lain sejumlah uang sehubungan dengan tabrakan atau kontak tersebut, Penanggung akan membayar Tertanggung proporsi tertentu dari jumlah atau jumlah yang dibayarkan tersebut sebagaimana langganan mereka masing-masing terhadap nilai Kapal yang diasuransikan ini, dengan ketentuan bahwa tanggung jawab mereka sehubungan dengan tabrakan atau kontak tersebut tidak akan melebihi bagian proporsional mereka dari nilai Kapal yang diasuransikan ini, dan dalam kasus di mana, dengan persetujuan tertulis sebelumnya dari Penanggung, tanggung jawab Kapal telah diperdebatkan atau tindakan telah diambil untuk membatasi tanggung jawab, mereka juga akan membayar seperti proporsi biaya yang harus ditanggung Tertanggung atau terpaksa dibayar;

Namun, jika kedua kapal tersebut bersalah, maka kecuali tanggung jawab Pemilik salah satu atau kedua kapal tersebut dibatasi oleh hukum, klaim berdasarkan Klausul ini akan diselesaikan berdasarkan prinsip tanggung jawab silang seolah-olah Pemilik masing-masing kapal telah dipaksa untuk membayar Pemilik kapal lainnya, separuh atau proporsi lain dari kerugian yang diderita Pemilik kapal tersebut, sebagaimana yang telah diperhitungkan dalam menentukan saldo atau jumlah yang harus dibayarkan oleh atau kepada Tertanggung akibat tabrakan tersebut. Dengan ketentuan bahwa klausul ini tidak akan dalam hal apa pun meluas atau dianggap meluas hingga jumlah apa pun yang menjadi kewajiban Tertanggung untuk membayar atau akan membayar untuk atau sehubungan dengan: a) pemindahan atau pembuangan, berdasarkan kewenangan hukum atau lainnya, penghalang, bangkai kapal, kargo, atau benda apa pun lainnya, b) kerugian, kerusakan, atau biaya yang timbul dari pencemaran atau kontaminasi properti atau benda nyata atau pribadi apa pun, kecuali kapal atau properti lain di kapal lain, c) kargo atau properti lain di atau yang terlibat dalam Kapal yang diasuransikan, d) hilangnya nyawa, cedera pribadi, atau penyakit.."



**lambung kapal adalah adalah badan utama yang sebagai struktur kedap air tempat menampung muatan, mesin, dan akomodasi penumpang, serta memberikan daya apung.*



CONTOH POLIS ASURANSI

Dalam banyak literatur, kita dapat menemukan contoh polis-polis yang dapat diterapkan. Berikut contoh diantaranya :

"Merupakan kewajiban Tertanggung and Agennya, dalam segala hal, untuk mengambil tindakan yang wajar untuk tujuan menghindari atau mengurangi suatu kerugian dan menjamin bahwa segala hak tuntut kepada Pengangkut, Pihak yang bertanggung jawab atas barang atau pihak ketiga lainnya dipertahankan dan dijalankan sebagaimana mestinya. Secara khusus, Tertanggung atau Agennya diminta :

- 1. Segera mengajukan klaim kepada Pengangkut, Penguasa Pelabuhan atau Pihak yang bertanggung jawab atas barang atas segala kehilangan kemasan.*
- 2. Segera mengajukan untuk dilakukan survai kepada Perwakilan Pengangkut atau Pihak yang bertanggung jawab lainnya atas barang jika kerugian atau kerusakan tampak dan mengajukan klaim kepada Pengangkut atau Pihak yang bertanggung jawab lainnya atas barang terhadap kerugian atau kerusakan sebenarnya berdasarkan temuan survai.*
- 3. Dalam hal apapun, kecuali dengan protes tertulis, tidak memberikan tanda terima bersih jika barang dalam kondisi yang meragukan.*
- 4. Menyampaikan pemberitahuan secara tertulis kepada Pengangkut atau Pihak yang bertanggung jawab lainnya atas barang dalam waktu 3 (tiga) hari pengiriman jika kerugian atau kerusakan tidak tampak saat dilakukan serah terima."*

(vide Halaman 2 Marine Cargo Policy)

*"Pertanggungan ini tidak menjamin kerugian, kerusakan atau biaya yang timbul dari : - Kapal tidak laik laut; - kapal, alat angkut, kontainer atau mobil box tidak sempurna untuk pengangkutan yang aman;
jika Tertanggung mengetahui ketidaklaik lautan atau ketidak sempurnaan tersebut pada saat barang yang dipertanggungkan dimuat didalamnya."*

(vide Pasal 5 POLIS STANDAR ASURANSI PENGANGKUTAN BARANG INDONESIA)



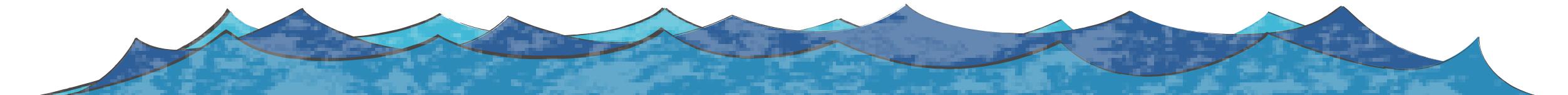
CONTOH POLIS ASURANSI (2)

"Asuransi ini diperluas untuk memberi ganti rugi kepada Tertanggung terhadap kerugian yang menjadi tanggung jawabnya dalam kontrak pengangkutan di bawah klausul "Tabrakan Kapal Dimana Keduanya Bersalah" jika kerugiannya yang dapat dijamin. Dalam hal timbul klaim dari pemilik kapal berdasarkan Klausul tersebut, Tertanggung setuju memberitahu Penanggung dimana Penanggung berhak untuk mempertahankan diri dengan biaya yang menjadi tanggungannya, untuk membela Tertanggung terhadap klaim demikian."

(vide Risiko yang Dijamin angka 3 INSTITUTE CARGO CLAUSES (A) (Revisi KL 19)

"Pencegahan Keterlambatan : Merupakan syarat dari asuransi ini bahwa Tertanggung harus bertindak dengan segera dan wajar dalam setiap keadaan yang berada dalam kontrolnya."

(vide angka 18 INSTITUTE CARGO CLAUSES (B) (Revisi KL 19))

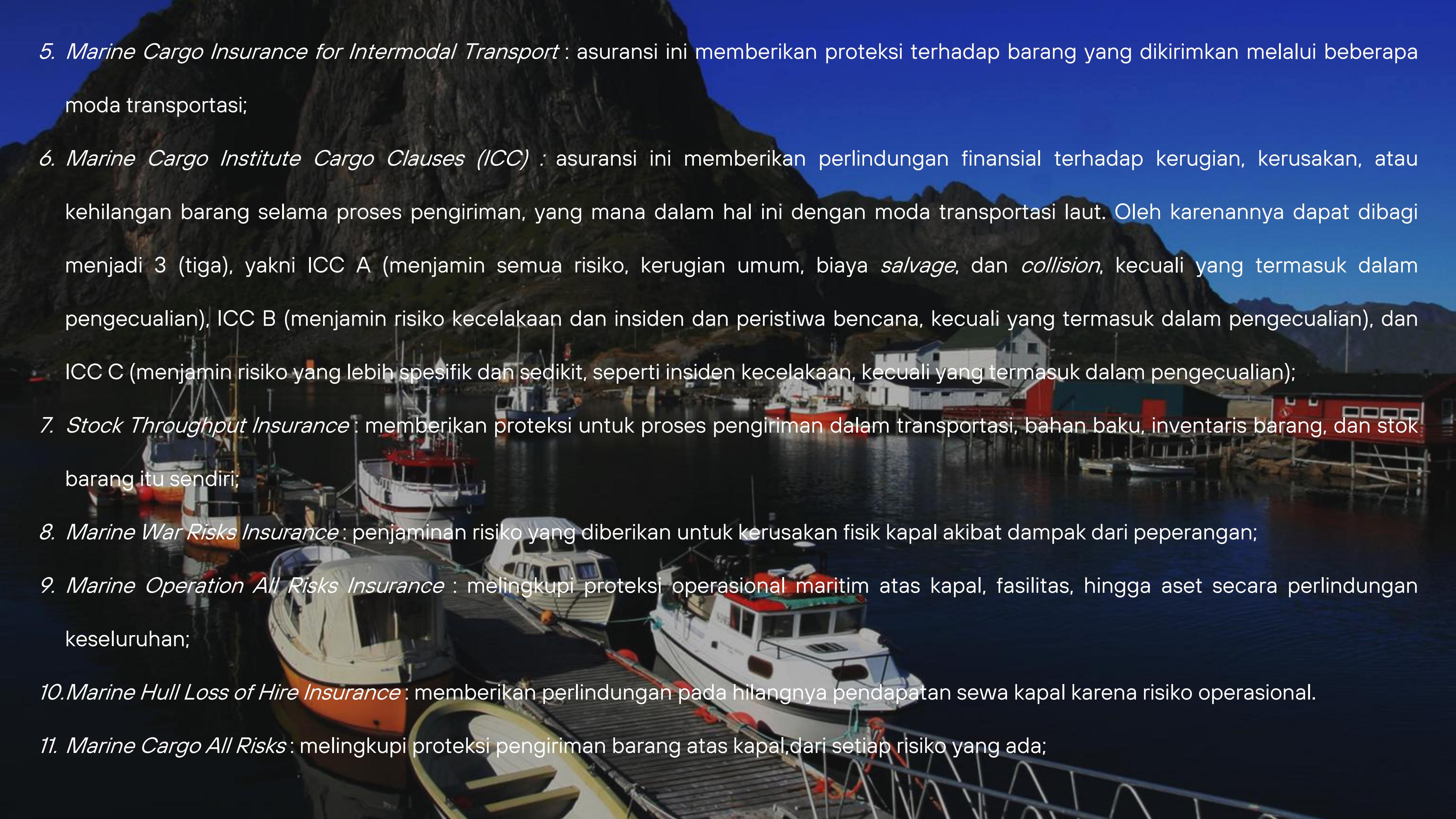


JENIS-JENIS ASURANSI MARITIM



Secara pembagian objek layanan, dapat kita lihat klasifikasi berikut yang sering digunakan, Berikut diantaranya :

1. H & M (*Hull And Machineries*) : Asuransi yang memberi penggantian kerugian disebabkan oleh laut, yang mana tertera dalam polis terhadap kapal, termasuk kelengkapannya yang dipertanggungkan seperti rangka dan mesin;
2. P&l (*Protection and Indemnity*) : perlindungan proteksi dan ganti rugi untuk insiden/ kecelakaan dalam pengoperasian kapal. Sehingga pihak pengoperasi kapal dapat terbebas dari tanggung jawab selama di *cover* oleh P&l;
3. *Marine Cargo Insurance for Ocean Freight* : asuransi ini memberikan perlindungan finansial terhadap kerugian, kerusakan, atau kehilangan barang selama proses pengiriman menggunakan kapal laut, yang mana dapat diproteksi dengan asuransi ini;
4. *Builders Risk Insurance* : memberikan proteksi perihal pembangunan kapal. Hal ini termasuk pada segala resiko dalam setiap proses pembangunan, peluncuran, percobaan pelayaran, dan penyerahan serah terima kapal;

- 
5. *Marine Cargo Insurance for Intermodal Transport* : asuransi ini memberikan proteksi terhadap barang yang dikirimkan melalui beberapa moda transportasi;
6. *Marine Cargo Institute Cargo Clauses (ICC)* : asuransi ini memberikan perlindungan finansial terhadap kerugian, kerusakan, atau kehilangan barang selama proses pengiriman, yang mana dalam hal ini dengan moda transportasi laut. Oleh karenanya dapat dibagi menjadi 3 (tiga), yakni ICC A (menjamin semua risiko, kerugian umum, biaya *salvage*, dan *collision*, kecuali yang termasuk dalam pengecualian), ICC B (menjamin risiko kecelakaan dan insiden dan peristiwa bencana, kecuali yang termasuk dalam pengecualian), dan ICC C (menjamin risiko yang lebih spesifik dan sedikit, seperti insiden kecelakaan, kecuali yang termasuk dalam pengecualian);
7. *Stock Throughput Insurance* : memberikan proteksi untuk proses pengiriman dalam transportasi, bahan baku, inventaris barang, dan stok barang itu sendiri;
8. *Marine War Risks Insurance* : penjaminan risiko yang diberikan untuk kerusakan fisik kapal akibat dampak dari peperangan;
9. *Marine Operation All Risks Insurance* : melingkupi proteksi operasional maritim atas kapal, fasilitas, hingga aset secara perlindungan keseluruhan;
10. *Marine Hull Loss of Hire Insurance* : memberikan perlindungan pada hilangnya pendapatan sewa kapal karena risiko operasional.
11. *Marine Cargo All Risks* : melingkupi proteksi pengiriman barang atas kapal,dari setiap risiko yang ada;

KLAIM DAN SUBROGASI

Dalam hukum Indonesia, utamanya dalam ketentuan asuransi, dikenal mekanisme klaim dan asuransi. Klaim sendiri berarti adalah permintaan resmi dari pemilik polis kepada perusahaan asuransi untuk meminta ganti kerugian yang dia derita, atau pembayaran manfaat.

Sementara subrogasi, adalah perpindahan hak kreditur kepada seorang pihak ketiga yang membayar kepada kreditur, dapat terjadi karena persetujuan atau karena undang-undang (*vide* Pasal 1400 KUHPER)



KLAIM

Melansir dari POJK 69/2016, dapat kita rangkum untuk mekanisme klaim ini, yang perlu diperhatikan, yakni terjadi peristiwa risiko sebagaimana dijamin dalam polis atau perjanjian reasuransi (Pasal 29 ayat 3b POJK 69/2016)

Selanjutnya, perihal penyelesaian klaim ini sendiri, akan mengacu kepada perusahaan masing-masing yang menyelenggarakan asuransi. Hal ini tertuang dalam ketentuan berikut :

"Perusahaan atau Unit Syariah wajib memiliki pedoman penyelesaian klaim untuk produk yang dipasarkan, yang mencerminkan bahwa penanganan klaim telah dilakukan melalui proses yang cepat, sederhana, mudah diakses, dan adil serta sesuai dengan praktik perasuransian yang berlaku umum."

(vide Pasal 36 POJK 69/2016)

KLAIM

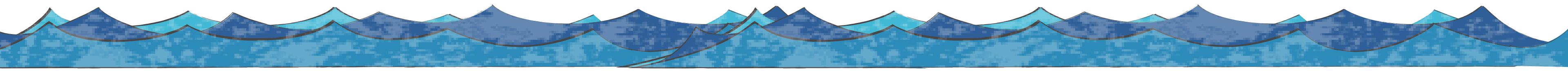
Selanjutnya dalam Pasal 40 ditentukan perihal jangka waktu dan larangan pembayaran sebagai berikut :

"Perusahaan atau Unit Syariah wajib menyelesaikan pembayaran klaim sesuai jangka waktu pembayaran klaim atau manfaat yang ditetapkan dalam polis asuransi atau paling lama 30 (tiga puluh) hari sejak adanya kesepakatan antara pemegang polis, tertanggung, atau peserta dengan Perusahaan Asuransi, Perusahaan Asuransi Syariah, atau Unit Syariah pada Perusahaan Asuransi, atau kepastian mengenai jumlah klaim yang harus dibayar, mana yang lebih singkat.

(2) Dalam hal Perusahaan atau Unit Syariah diwajibkan membayar klaim berdasarkan putusan lembaga alternatif penyelesaian sengketa terkait, Perusahaan atau Unit Syariah pada Perusahaan wajib membayar klaim tersebut paling lama 30 (tiga puluh) hari sejak putusan ditetapkan atau ditetapkan lain dalam putusan lembaga alternatif penyelesaian sengketa terkait.

*(3) Dalam hal proses penyelesaian klaim telah dilimpahkan kepada pengadilan, Perusahaan atau Unit Syariah wajib membayar klaim paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah adanya putusan pembayaran klaim yang berkekuatan hukum tetap (*inkracht*) atau ditetapkan lain dalam putusan pengadilan.*

(4) Perusahaan atau Unit Syariah dilarang melakukan pembayaran klaim melalui Perusahaan Pialang Asuransi atau Perusahaan Pialang Reasuransi kecuali atas persetujuan tertulis dari pemegang polis, tertanggung, peserta, atau Perusahaan Ceding.



SUBROGASI

"Perpindahan itu terjadi karena persetujuan:

1. bila kreditur, dengan menerima pembayaran dan pihak ketiga, menetapkan bahwa orang ini akan menggantikannya dalam menggunakan hak-haknya, gugatan-gugatannya, hak-hak istimewa dan hipotek-hipoteknya terhadap debitur; Subrogasi ini harus dinyatakan dengan tegas dan dilakukan bersamaan dengan waktu pembayaran.
2. bila debitur menjamin sejumlah uang untuk melunasi utangnya, dan menetapkan bahwa orang yang meminjamkan uang itu akan mengambil alih hak-hak kreditur, agar subrogasi ini sah, baik perjanjian pinjam uang maupun tanda pelunasan, harus dibuat dengan akta otentik, dan dalam surat perjanjian pinjam uang harus diterangkan bahwa uang itu dipinjam guna melunasi utang tersebut; sedangkan dalam surat tanda pelunasan harus diterangkan bahwa pembayaran dilakukan dengan uang yang dipinjamkan oleh kreditur baru.

Subrogasi ini dilaksanakan tanpa bantuan kreditur."

(vide Pasal 1401 KUHPER)

SUBROGASI

Subrogasi terjadi karena undang-undang:

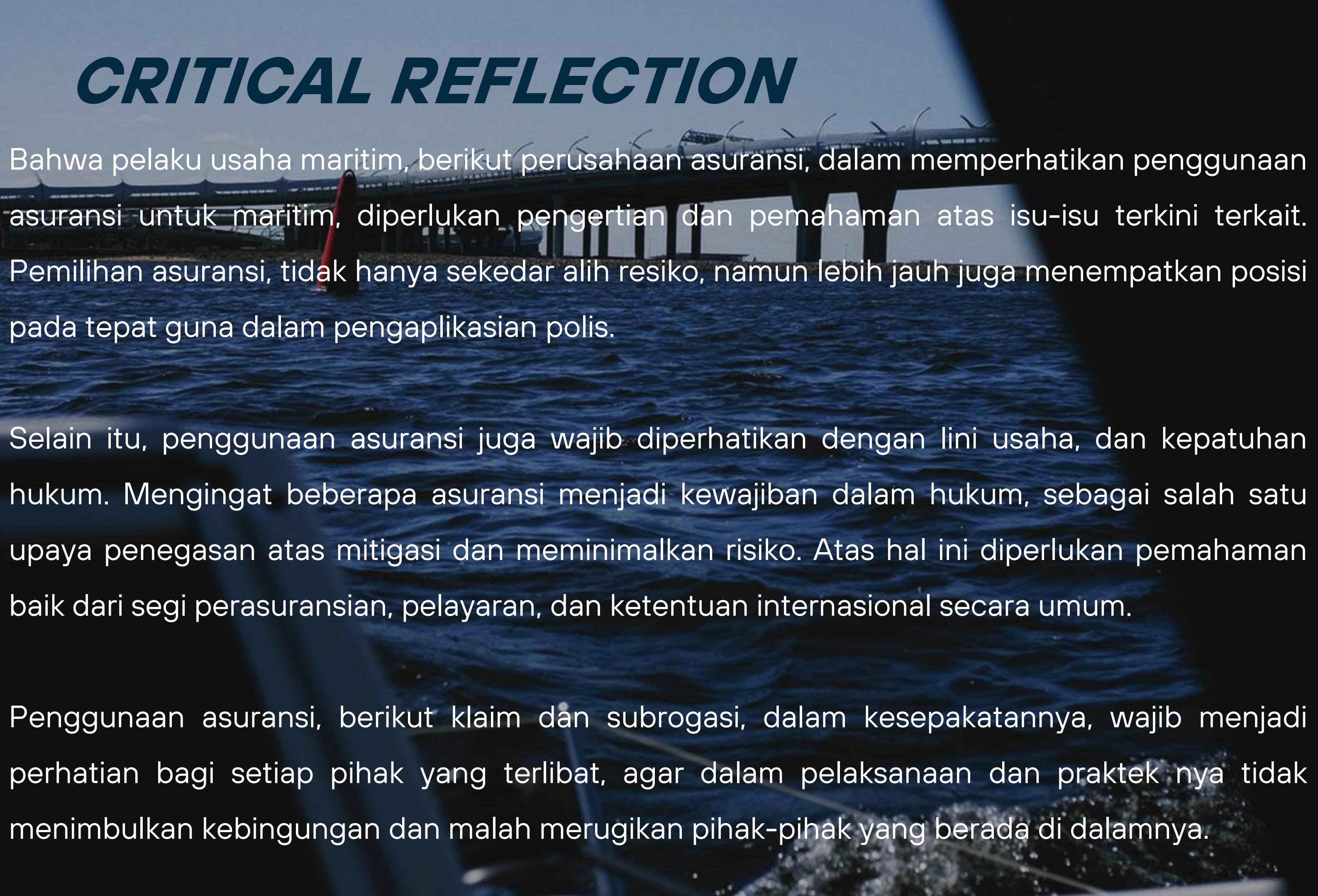
1. untuk seorang kreditur yang melunasi utang seorang debitur kepada seorang kreditur lain, yang berdasarkan hak istimewa atau hipoteknya mempunyai suatu hak yang lebih tinggi dan pada kreditur tersebut pertama;
2. untuk seorang pembeli suatu barang tak bergerak, yang memakai uang harga barang tersebut untuk melunasi para kreditur, kepada siapa barang itu diperikatkan dalam hipotek;
3. untuk seorang yang terikat untuk melunasi suatu utang bersama-sama dengan orang lain, atau untuk orang lain dan berkepentingan untuk membayar utang itu;
4. untuk seorang ahli waris yang telah membayar utang-utang warisan dengan uangnya sendiri, sedang ia menerima warisan itu dengan hak istimewa untuk mengadakan pencatatan tentang keadaan harta peninggalan itu.

(vide Pasal 1402 KUHPER)

"Subrogasi yang ditetapkan dalam pasal-pasal yang lalu terjadi, baik terhadap orang-orang penanggung utang maupun terhadap para debitur, subrogasi tersebut tidak dapat mengurangi hak-hak kreditur jika ia hanya menerima pembayaran sebagian; dalam hal ini ia dapat melaksanakan hak-haknya mengenai apa yang masih harus dibayar kepadanya, lebih dahulu daripada orang yang memberinya suatu pembayaran sebagian."

(vide Pasal 1403 KUHPER)

CRITICAL REFLECTION



Bawa pelaku usaha maritim, berikut perusahaan asuransi, dalam memperhatikan penggunaan asuransi untuk maritim, diperlukan pengertian dan pemahaman atas isu-isu terkini terkait. Pemilihan asuransi, tidak hanya sekedar alih resiko, namun lebih jauh juga menempatkan posisi pada tepat guna dalam pengaplikasian polis.

Selain itu, penggunaan asuransi juga wajib diperhatikan dengan lini usaha, dan kepatuhan hukum. Mengingat beberapa asuransi menjadi kewajiban dalam hukum, sebagai salah satu upaya penegasan atas mitigasi dan meminimalkan risiko. Atas hal ini diperlukan pemahaman baik dari segi perasuransian, pelayaran, dan ketentuan internasional secara umum.

Penggunaan asuransi, berikut klaim dan subrogasi, dalam kesepakatannya, wajib menjadi perhatian bagi setiap pihak yang terlibat, agar dalam pelaksanaan dan praktiknya tidak menimbulkan kebingungan dan malah merugikan pihak-pihak yang berada di dalamnya.

KESIMPULAN

1. Pelaku usaha maritim, perlu untuk memperhatikan setiap risiko yang mungkin akan timbul dari usahanya, dalam hal ini dapat bermacam-macam. Baik kecelakaan, insiden, bencana alam, maupun kesalahan pengangkutan;
2. Penting bagi pelaku usaha maritim, setelah memperhatikan, melakukan pemetaan risiko, dan menerapkan asuransi yang dibutuhkan sesuai jenis usaha dan moda transportasinya;
3. Pilihan asuransi yang diinginkan, perlu dicermati mulai dari pemahaman jenis, klaim, subrogasi, dan mekanisme penggantian kerugian. Agar asuransi yang digunakan menjadi tepat guna dan tepat sasaran, dan tetap memperhatikan kepatuhan hukum yang berlaku,





Thank You!
Merci
多谢

