

PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI KECELAKAAN PENUMPANG

BUS DAN KERETA API

PADA PT JASA RAHARJA (PERSERO) JAKARTA

T E S I S

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Memperoleh

Gelar Magister Hukum



Diajukan oleh:

FURCONY PUTRI SYAKURA

NIM. 2002911408

Pembimbing :

Prof. Dr. Fathurrahman Djamil, M.A.

Heni Wijayanti, S.H.,M.H.

PROGRAM PASCASARJANA

KONSENTRASI HUKUM EKONOMI

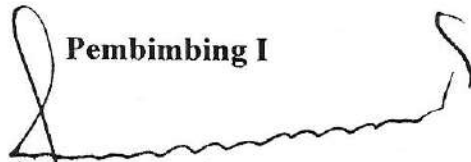
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH JAKARTA

TAHUN 2005

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Tesis dengan judul “ **PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI KECELAKAAN PENUMPANG BUS DAN KERETA API PADA PT JASA RAHARJA (PERSERO) JAKARTA**” yang ditulis oleh Furcony Putri Syakura NIM : 2002911408 Program Magister Ilmu Hukum disetujui untuk dibawa kedalam ujian penilaian tesis.

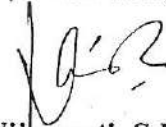
Pembimbing I



Prof. Dr. Fathurrahman Djamil, M.A.

Tanggal 23 Mei 2005

Pembimbing II



Heni Wijayanti, S.H., M.H.

Tanggal 23 Mei 2005

PERSETUJUAN PANITIA PENGUJI

T E S I S






Telah Disetujui Oleh Panitia Penguji

Pada Tanggal 18 Juni 2005

Untuk Memenuhi Tugas Akhir Dalam Memperoleh Gelar Magister

Dalam Bidang Ilmu Hukum

Panitia Penguji

1. **Prof.Dr. Abdul Gani Abdullah,S.H.** (.....)
K e t u a
2. **Prof.Dr. Fathurrahman Djamil,M.A.** (.....)
S e k r e t a r i s
3. **Prof. Dr.Hj. Sri Mulyani, S.H.** (.....)
A n g g o t a
4. **A. Azis Muhammad, S.H., M.Hum** (.....)
A n g g o t a
5. **Heni Wijavanti, S.H.,M.H.** (.....)
A n g g o t a

ABSTRAK

Furcony Putri Syakura, *Penyelesaian Klaim Asuransi Kecelakaan Penumpang Bus dan Kereta Api pada PT Jasa Raharja (Persero) Jakarta*, Tesis, Jakarta, Program Pascasarjana, Universitas Muhammadiyah Jakarta, 2005.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan penyelesaian klaim asuransi kecelakaan penumpang bus dan kereta api pada PT Jasa Raharja (Persero) Jakarta dengan pengambilan data kasus di Bekasi, dan untuk mengetahui bagaimana hubungan hukum yang timbul dari penyelenggaraan asuransi kecelakaan penumpang tersebut.

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif yang dilakukan dengan mengkaji data sekunder dan data lapangan yang diperoleh dari PT Jasa Raharja. Disamping itu dilakukan pula studi terhadap 2 (dua) kasus kecelakaan penumpang pada bus dan kereta api untuk kemudian dianalisa.

Asuransi kecelakaan penumpang merupakan bagian dari jenis asuransi sosial yang bersifat wajib yang mana dalam pelaksanaan pengelolaan dana serta pembayaran santunan kepada korban/ahli waris korban oleh Pemerintah ditugaskan kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN) PT Jasa Raharja berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang. Selain dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, PT Jasa Raharja juga bertugas melaksanakan ketentuan Undang-undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Hubungan hukum yang timbul dari penyelenggaraan asuransi kecelakaan penumpang diciptakan antara pembayar iuran dan penguasa dana. Kata "diciptakan" menunjukkan bahwa asuransi kecelakaan penumpang bersifat wajib, yang lahir karena adanya Undang-undang yang menentukan demikian. Sehingga setiap orang yang akan menggunakan jasa angkutan darat, laut atau udara tidak dapat menolak akan kewajibannya membayar iuran wajib yang biasanya disebut premi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada prinsipnya penyelesaian klaim asuransi kecelakaan penumpang bus dan kereta api mempunyai langkah-langkah yang sama dalam tata cara penyelesaian dan dalam jumlah nilai santunan yang diterima oleh ahli waris korban. Karena kereta api dan bus sama-sama merupakan alat angkutan darat sehingga pengolongan jumlah nilai santunannya pun sama. Yang berbeda adalah persyaratan kelengkapan dokumennya.

Dalam rangka menghadapi era globalisasi, dan agar dapat menjadi perusahaan asuransi yang handal maka masih diperlukan langkah-langkah upaya untuk membangun kemajuan perusahaan tersebut baik dari segi regulasinya yaitu Undang-undang yang perlu direvisi disesuaikan dengan kondisi zaman pada saat ini atau juga dari segi sistem jaringan informasi, perangkat lunak maupun keras. Sehingga di masa datang perusahaan siap bersaing dengan siapapun dan dapat menjadikan perusahaan ini tidak hanya profesional di dalam negeri saja tetapi juga dapat menembus pasaran asuransi dunia.

ABSTRACT

Furcony Putri Syakura, **Settlement of Insurance Claim for the Passengers of Bus and Train at PT Jasa Raharja (limited), Jakarta**, Thesis, Jakarta, Post Graduate Program, University of Muhammadiyah Jakarta, 2005.

This research is aimed at understanding the settlement process of accident insurance claim for the passengers of bus and train at PT Jasa Raharja (limited), Jakarta, with sampling cases taken in Bekasi. This research is also aimed at identifying the legal consequence that appears from managing such insurance.

The type of this research is normative juridical performed by analyzing secondary data and field data obtained from PT Jasa Raharja. In addition, study was also made to 2 (two) cases of bus and train accidents.

Insurance that covers the passengers in case of an accident is part of compulsory social insurance. For the management of the fund and claim payment to the victims or the heirs, the government has assigned a state owned enterprise, PT Jasa Raharja (limited) based on Law 33 year 1964 on Obligatory Protection Fund for Passengers of Accident. Apart from that, PT Jasa Raharja should also implement the provisions of Law 34 year 1964 on Fund for Street Accidents.

The legal consequence arises from an insurance covering passengers of illfated accidents is established between the premium payer and the fund authority. The word "established" indicates that the insurance to cover passengers from accident is compulsory, because the law has determined as such. Therefore, anyone obligation to pay the compulsory fee normally called premium.

The result of the research shows that in principle the claim settlement for the passenger of bus and train has similar handling, be it the procedure for the settlement or the amount of the coverage received by the victims/heirs. That based on the fact that train and bus are both means of land transport, so they fall into the same coverage amount. The difference is only the attachments of the documents.

In the context to deal with the era of globalization, and also to be able to perform as a qualified insurance company, measures need to be taken to develop the company. The measures may include regulation, meaning that prevailing laws should be revised to adapt the changing world, and also development of information networking, hardware and software. In the future, it is expected that this company ready to plunge into the competition world, and to emerge as a professional company not only in domestic market but also into world insurance market.

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Puji syukur kami panjatkan kepada Allah SWT atas rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis dalam rangka memenuhi persyaratan guna mencapai gelar Magister Ilmu Hukum pada Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Jakarta.

Pada akhirnya tesis ini dapat diselesaikan oleh penulis meskipun tidak tepat dari waktu yang telah ditargetkan sebelumnya. Berkat kerja keras penulis serta dukungan moril dan materiil dari berbagai pihak. Untuk itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Abdul Gani, S.H., selaku Direktur Program Pascasarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Muhammadiyah Jakarta.
2. Bapak Prof. Dr. Fahturrahman Djamil, M.A. dan Ibu Heni Wijayanti, S.H., M.H. sebagai pembimbing I dan II penulisan tesis ini. Penulis sungguh berhutang budi kepada beliau, karena saran-saran dan masukan-masukannya amat berharga bagi penulisan tesis ini.
3. Ibu Hajjah Susilawetty, S.H., M.H., sebagai Ketua Program, para Dosen serta karyawan Program Pascasarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Muhammadiyah Jakarta, (terutama Ibu Diah, Pak Nawiri, P Dedi, semua tanpa terkecuali), baik yang langsung maupun tidak langsung turut memberi andil dalam penyelesaian tesis ini.
4. Bapak A. Azis Muhammad, S.H., M.Hum., sebagai Pembantu Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Jakarta yang telah banyak memberikan bimbingan langsung secara tidak langsung kepada penulis.
5. Bapak Sekretaris Perusahaan, Bapak Kepala Divisi Pelayanan, Kabag Humas dan jajarannya (Ibu Lucy dkk) dari PT Jasa Raharja (Persero) Jakarta yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan penelitian di PT Jasa Raharja (Persero) dan membantu penulis dalam memberikan bantuan data-data pada waktu penulis penelitian demi selesainya tesis ini.
6. Bapak Ayip Rosyidi Aidy sebagai Kepala Perwakilan PT Jasa Raharja Bekasi yang telah memberikan bantuan data-data dalam penelitian tesis ini.

7. Teman-teman di kantor yang selalu mendukung serta membantu penulis dalam menyelesaikan tugas-tugas selama studi dan penyusunan tesis ini.
8. Akhirnya penulis menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang tulus kepada suami (A Irwan Syukrijaya), anakku yang lucu (M. Glennardy Fairuz Alifta), mama dan adik-adik (alm Hakam) yang selalu memberikan dorongan, pengertian dan dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas ini.

Akhirnya hanya kepada Allah S.W.T. penulis memohon semoga amal baik seluruh hamba-Nya yang telah berbuat baik khususnya kepada penulis, mudah-mudahan mendapat pahala yang berlipat ganda dari Allah S.W.T. Amin.

Penulis menyadari bahwa tesis ini masih banyak mengandung kelemahan dan kekurangan, untuk itu kepada pembaca diharapkan kritik dan sarannya yang bersifat membangun demi penyempurnaan tesis ini.

Jakarta, 23 Mei 2005
Dari hati yang tulus,

Penulis

**Kupersembahkan khusus untuk suamiku
A. Irwan Syukrijaya, S.E.**

**Serta anakku tercinta
M. Glennardy Fairuz Alifta**

**Berkat dorongan dan doa mereka
studi ini dapat selesai**

DAFTAR ISI

PERSETUJUAN PEMBIMBING	i
PERSETUJUAN PANITIA PENGUJI	ii
ABSTRAK	iii
ABSTRACT	iv
KATA PENGANTAR	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Perumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	9
D. Kerangka Teori	10
E. Kerangka Konseptual	15
F. Metode Penelitian	19
G. Sistematika Penulisan	20
II. ASURANSI SEBAGAI LEMBAGA PERALIHAN RISIKO	
A. Pengertian dan Sejarah Asuransi	22
1. Pengertian Asuransi.....	22
2. Sejarah Asuransi.....	35
3. Pengaturan Asuransi	40

B. Perjanjian asuransi	45
1. Perjanjian Secara Umum	45
a. Pengertian Perjanjian.....	45
b. Jenis Perikatan.....	46
c. Asas-asas Perjanjian.....	58
d. Macam Perjanjian	61
2. Perjanjian Asuransi.....	62
a. Syarat Sahnya Asuransi.....	63
b. Prinsip-prinsip Perjanjian Asuransi	72
c. Syarat-syarat dalam Pelaksanaan Perjanjian Asuransi	77
1) Adanya Peristiwa Yang Tidak Tentu.....	78
2) Hubungan Sebab Akibat	79
3) Faktor-faktor Yang Memberatkan Risiko.....	82
4) Cacat/Kebusukan.....	82
5) Kesalahan Tertanggung.....	83
6) Nilai Yang Diasuransikan.....	83
C. Risiko dan Evenemen Dalam Asuransi.....	84
1. Risiko Dalam Asuransi.....	84
2. Evenemen Dalam Asuransi	90
D. Berakhirnya Asuransi.....	98

**III. ASURANSI SOSIAL KECELAKAAN PENUMPANG SEBAGAI
SUATU JENIS ASURANSI WAJIB**

A. Pengertian dan Pengaturan Asuransi	101
B. Iuran Wajib Penumpang Kendaraan.....	106
C. Evenemen Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang.....	112
D. Santunan Asuransi.....	113
E. Proses Administrasi Penyelesaian Santunan.....	124

**IV. PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI KECELAKAAN PENUMPANG
BUS DAN KERETA API PADA PT JASA RAHARJA (PERSERO)
JAKARTA**

A. Riwayat Singkat PT. Jasa Raharja.....	131
B. Hubungan Hukum Dari Asuransi Kecelakaan Penumpang	137
C. Penyelesaian Klaim Asuransi Kecelakaan Penumpang Bus dan Kereta Api	151
1. Kasus Kecelakaan Penumpang Pada Bus.....	154
2. Kasus Kecelakaan Penumpang Pada Kereta Api.....	160
D. Tantangan Perusahaan Di Masa Datang	164

V. PENUTUP

A. Kesimpulan.....	168
B. Saran– saran.....	170

DAFTAR PUSTAKA 172

LAMPIRAN:

1. Surat Keterangan dari PT Jasa Raharja (Persero) Jakarta dan Perwakilan Bekasi.
2. Salinan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.
3. Riwayat Hidup Penulis.



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan usaha perasuransian pada umumnya mengikuti perkembangan ekonomi masyarakat. Makin tinggi pendapatan perkapita masyarakat, makin mampu masyarakat memiliki harta kekayaan dan makin dibutuhkan pula perlindungan keselamatan dari ancaman bahaya. Karena pendapatan meningkat, maka kemampuan membayar premi asuransi juga meningkat.¹

Pada saat ini di Indonesia banyak sekali jenis asuransi yang berkembang dalam masyarakat antara lain seperti asuransi kerugian, asuransi jiwa dan asuransi sosial. Mengingat, sebagai makhluk Allah SWT pada dasarnya setiap manusia tidak akan pernah tahu apa yang akan terjadi kemudian baik hari ini, besok atau entah kapan saja, dan tidak menutup pula kemungkinan setiap manusia akan mendapatkan bahaya/malpetaka yang sesungguhnya tidak dikehendaki oleh manusia. Namun takdir Allah tidak ada seorang pun di dunia ini yang dapat menolak. Manusia hanya dapat berusaha, Allah yang menentukan.

Berkaitan dengan itu, maka setiap manusia selalu berusaha mengasuransikan apa yang dimilikinya, untuk mencegah/mengantisipasi kejadian-kejadian diluar yang diinginkan.

¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2002), hlm.5.

Demikian pula dengan masyarakat pada umumnya di Indonesia. Jika mereka mempunyai kendaraan, maka kendaraan tersebut diasuransikan melalui asuransi kerugian untuk kendaraan bermotor. Rumah, pendidikan, kesehatan bahkan jiwa pun diasuransikan melalui asuransi yang membidangnya. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa usaha perasuransian juga berkembang terus. "Tidak ada hidup tanpa asuransi." Kalimat di atas dapat merupakan motto hidup bagi masyarakat yang hidup di kota-kota besar di Indonesia yang tingkat perekonomiannya sudah mapan/mampu mengikuti program-program asuransi yang ditawarkan.

Menabung, yang dahulu dianggap oleh masyarakat untuk mengantisipasi terjadinya suatu bencana yang tidak diinginkan, pada saat ini sudah mulai cenderung ditinggalkan. Karena usaha ini seringkali tidak mencukupi, disebabkan beban tanggungan lebih besar dari yang diperkirakan, sehingga ada beberapa cara yang dapat dilakukan manusia untuk mengatasi berbagai kemungkinan terjadinya risiko tersebut, misalnya : (1) menghindari risiko; (2) mencegah terjadinya risiko; (3) mengalihkan risiko tersebut kepada pihak lain. Metode pengalihan risiko dalam bentuk asuransi dianggap sebagai cara yang paling baik dalam pengelolaan risiko.²

Dalam prakteknya, usaha perasuransian di Indonesia dikelompokkan menjadi tiga golongan masing-masing adalah :³

² "Editorial Menanti UU Asuransi Yang Inspiratif", Jurnal Hukum Bisnis, Vol. 22, 2003, hlm. 4.

³ A. Abbas Salim, *Dasar-dasar Asuransi*, (Jakarta : Raja Grafindo Persada, 1992,) Cet. 1, hlm. 25.

1. Bidang asuransi sosial (*Social Insurance*);
2. Bidang asuransi kerugian (*Non Life Insurance*);
3. Bidang asuransi jiwa atau asuransi sejumlah uang (*Life Insurance*).

Sedangkan menurut H. Mashudi dan Moch. Chidir Ali, menggolongkan asuransi dalam tiga bidang yaitu :⁴

1. Asuransi sukarela.

Adalah perjanjian asuransi yang ditutup antara dua pihak yang berkedudukan sama tinggi secara sepakat dan sukarela, karena dirasakan sendiri akan kebutuhan tersebut.

2. Asuransi sosial.

Sebagai suatu bentuk asuransi wajib, yang secara kurang tepat sering disamakan. Asuransi sosial dan asuransi wajib harus dibedakan, karena asuransi sosial walaupun diwajibkan dan pelaksanaannya dimonopoli oleh Pemerintah, tetapi dengan tujuan pemberian jaminan minimal untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Jadi oleh karena asuransi sosial adalah suatu pelaksanaan dari *The Principle of Public Welfare*, atau sebagai alat penting untuk melaksanakan National Welfare Policy, yaitu atas pertimbangan sosial semata-mata, bukan dengan prinsip mengejar keuntungan.

⁴ H. Mashudi dan Moch Chidir, *Hukum Asuransi*, (Bandung : CV. Mandar Maju, 1995), hlm. 24-25.

3. Asuransi wajib/ wajib asuransi.

Asuransi ini diwajibkan oleh pihak Pemerintah, tetapi atas pertimbangan-pertimbangan untuk melindungi golongan-golongan lemah dari bahaya-bahaya akibat tanggungjawab menurut hukum dari golongan *the haves*.

Wajib asuransi dimaksudkan untuk meniadakan kemungkinan tidak dapatnya golongan tertentu memenuhi tanggungjawab yang diletakkan kepadanya menurut hukum. Contohnya : Motor Third Party Liability Insurance.

Menurut Abdulkadir Muhammad, menggolongkan asuransi tersebut sebagai berikut :⁵

1. Yang termasuk dalam kategori asuransi sosial adalah Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang (ASKEP), Asuransi Sosial Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (ASKEL), Asuransi Sosial Tenaga Kerja (ASTEK), Asuransi Kesehatan (ASKES).
2. Yang termasuk dalam kategori asuransi kerugian adalah Asuransi Kebakaran, Asuransi Laut, Asuransi Tanggung Jawab, dan Asuransi Kendaraan Bermotor.
3. Asuransi Jiwa.

Berkaitan dengan Asuransi, di sisi lain, terdapat pula asuransi yang pengaturannya diluar Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), sehingga keberadaannya diatur dengan Undang-undang.

⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Bandung : PT Citra Aditya Bakti, 2002) hlm 159 s.d. 256.

Asuransi ini merupakan Asuransi Sosial yang jenisnya meliputi bidang jaminan keselamatan angkutan umum, keselamatan kerja dan pemeliharaan kesehatan.

Program Asuransi Sosial ini diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sesuai dengan ketentuan Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian.

Di dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 menyatakan bahwa “Program Asuransi Sosial adalah program asuransi yang diselenggarakan secara wajib berdasarkan suatu undang-undang, dengan tujuan untuk memberikan perlindungan dasar bagi kesejahteraan masyarakat. Dalam pengertian pasal tersebut diatas, dikandung pengertian bahwa penyelenggaraannya bersifat wajib. Dan perusahaan asuransi yang menyelenggarakan program asuransi sosial dilarang menyelenggarakan program asuransi lain selain Program Asuransi Sosial.”⁶

Salah satu perusahaan negara (BUMN/ Persero) yang diberi tugas oleh undang-undang untuk melaksanakan Program Asuransi Sosial adalah PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja (Persero).

Perusahaan ini mempunyai kewajiban untuk menjalankan Program Asuransi Sosial yang diatur oleh 2 (dua) undang-undang yaitu Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Penumpang dan

⁶ Ibid, hlm. 38.

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.⁷

Asuransi Kecelakaan Penumpang diperuntukkan bagi penumpang/korban kecelakaan angkutan umum baik di darat, laut dan udara. Seperti penumpang yang menggunakan bus kota/bus antar kota, kapal laut atau ferry dan pesawat udara. Sedangkan Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan diperuntukkan bagi korban kecelakaan lalu lintas jalan. Sehingga dapat dikatakan bahwa produk Asuransi Jasa Raharja adalah jaminan keselamatan penumpang dan jaminan korban kecelakaan lalu lintas.

Bila melihat kenyataan yang ada, kecelakaan penumpang di darat lebih sering terjadi daripada di laut atau di udara. Hal ini disebabkan jumlah orang/penumpang yang menggunakan kendaraan umum seperti bus, kereta api lebih banyak dan frekuensinya lebih sering daripada penggunaan kapal laut dan pesawat udara.

Oleh sebab itu Pemerintah berusaha mengurangi beban korban kecelakaan penumpang angkutan umum baik di darat, laut, udara dengan tujuan memberikan perlindungan dasar bagi korban kecelakaan tersebut sesuai dengan kemampuan Pemerintah.

Di dalam penulisan tesis ini, penulis hanya membahas mengenai kecelakaan penumpang pada bus dan kereta api saja, yang keberadaannya diatur

⁷ Agus Prawoto, "*Hukum Asuransi dan Kesehatan Perusahaan Asuransi*". (Yogyakarta : BPFE, 1995) hlm 94.

dengan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964. Dengan tujuan agar pembahasan lebih fokus dan mendalam, meskipun antara kecelakaan penumpang dan kecelakaan lalu lintas memang kedua-duanya merupakan tanggung jawab dari PT. Jasa Raharja dengan 2 (dua) buah undang-undang yang menjadi landasan operasionalnya.

Dengan adanya Asuransi Kecelakaan Penumpang yang merupakan bagian dari Program Asuransi Sosial Pemerintah, maka setiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayanan nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik moda angkutan umum yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan dalam perjalanan.

Mengacu pada Pasal 3 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, bahwa setiap penumpang yang sah wajib membeli tiket dari alat angkutan umum yang digunakan.⁸

Karena dengan memiliki tiket berarti penumpang tersebut sebagai penumpang yang sah. Dan tiket inipun sebagai bukti pembayaran, bahwa penumpang tersebut telah membayar premi dari Asuransi Jasa Raharja yang pembayarannya disatukan dengan harga tiket bus/ kereta Api tersebut. Oleh sebab itu tiket penumpang merupakan bukti sah untuk pengajuan klaim apabila penumpang

⁸ *Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, Pasal 3 ayat (1) huruf a.*

menjadi korban kecelakaan penumpang dari Bus atau Kereta Api yang digunakan.

Sebagai penumpang angkutan umum, berarti penumpang tersebut telah membeli tiket, yang mana dalam tiket tersebut sudah termasuk iuran wajib kecelakaan penumpang, dengan demikian maka hubungan hukum pertanggungjawaban wajib kecelakaan penumpang diciptakan antara pembayar iuran dana dan penguasa dana.⁹

Pembayar iuran dana adalah penumpang kendaraan umum, dan penguasa dana disini adalah PT. Jasa Raharja.

Berkaitan dengan penyelesaian klaim Asuransi Kecelakaan Penumpang Bus dan Kereta Api, dalam prakteknya dimungkinkan pula terjadi perbedaan dalam tata cara penyelesaian santunannya antara prosedur kerja dengan kenyataan di lapangan, sehingga dimungkinkan sekali dalam pengajuan klaim inipun tidak hanya satu kali proses pengajuan langsung disetujui. Namun upaya pengajuan santunannya dapat lebih dari satu kali.

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan sebelumnya, penulis tertarik untuk membahas Asuransi Kecelakaan Penumpang Bus dan Kereta Api, yang mana angkutan ini merupakan jenis angkutan massal yang dalam kenyataannya banyak berhubungan langsung dengan masyarakat pada tingkat strata menengah ke bawah.

⁹ Ibid, Pasal 2.

Oleh sebab itu maka Penulis ingin menelitinya lebih mendalam dalam suatu tesis yang berjudul **“Penyelesaian Klaim Asuransi Kecelakaan Penumpang Bus dan Kereta Api pada PT. Jasa Raharja (Persero) Jakarta.”**

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian tersebut diatas, selanjutnya pada bagian ini akan dipaparkan beberapa pokok masalah yang akan diteliti dan dibahas dalam penulisan tesis ini. Beberapa pokok masalah tersebut adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana hubungan hukum yang timbul dari penyelenggaraan Asuransi Kecelakaan Penumpang ?
2. Bagaimana penyelesaian klaim Asuransi Kecelakaan Penumpang Bus dan Kereta Api pada PT. Jasa Raharja (Persero) Jakarta ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui :

1. Hubungan hukum yang timbul dari penyelenggaraan Asuransi Kecelakaan Penumpang.
2. Penyelesaian klaim Asuransi Kecelakaan Penumpang Bus dan Kereta Api pada PT. Jasa Raharja (Persero) Jakarta.

D. Kerangka Teori

Istilah asuransi atau pertanggungan yang merupakan terjemahan dari kata *assurantie* atau *verzekering*, dimana asuransi atau pertanggungan merupakan sebuah istilah yang sama artinya. Kedua istilah tersebut digunakan bersama-sama, baik dalam undang-undang maupun dalam praktek.

Dalam suatu asuransi terlibat dua pihak, yaitu yang satu sanggup menanggung atau menjamin, bahwa pihak lain akan mendapat penggantian suatu kerugian, yang mungkin akan ia derita sebagai akibat dari suatu peristiwa yang semula belum tentu akan terjadi atau semula belum dapat ditentukan saat akan terjadinya. Suatu kontra prestasi dari pertanggungan ini pihak yang ditanggung itu, diwajibkan membayar sejumlah uang kepada pihak yang menanggung, yang apabila kemudian ternyata peristiwa yang dimaksud itu terjadi.¹⁰

Ilmu hukum membedakan perjanjian kedalam perjanjian konsensual, perjanjian riil dan perjanjian formil.¹¹ Perjanjian konsensual merupakan bentuk perjanjian yang paling sederhana, karena hanya mensyaratkan adanya kesepakatan antara mereka yang membuatnya.

Pertanggungan adalah suatu perjanjian konsensual, sebagaimana telah ditentukan dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, maka syarat-syarat sah perjanjian dalam pasal tersebut pun berlaku juga terhadap pertanggungan.

¹⁰ Emmy Panggaribuan S, *Hukum Pertanggungan - Pokok-pokok Pertanggungan Kerugian, Kebakaran dan Jiwa*, (Yogyakarta : Seksi Hukum Dagang, Fak. Hukum UGM, 1990), hlm. 5.

¹¹ Kartini Mulyadi dan Gunawan Widjaya, *Perikatan Pada Umumnya*, (Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2003) hlm. 134.

Syarat-syarat tersebut yaitu :¹²

1. Terdapat kata sepakat diantara mereka yang berjanji.
2. Mereka yang berjanji tersebut haruslah cakap menurut hukum.
3. Ada suatu hal atau pokok persoalan tertentu yang diperjanjikan.
4. Obyek yang diperjanjikan adalah sesuatu yang diperbolehkan oleh hukum (merupakan sebab yang halal), dan bukan suatu sebab yang terlarang.

Keempat syarat tersebut merupakan syarat mutlak harus dipenuhi agar suatu perjanjian dapat dianggap sah.

Sedangkan Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyatakan bahwa “Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.” Suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu. Suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Adanya suatu perjanjian tidak terlepas dari adanya perikatan. Pasal 1233 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyatakan bahwa “Tiap-tiap perikatan dilahirkan baik karena persetujuan, baik karena undang-undang,” ditegaskan bahwa setiap kewajiban perdata dapat terjadi karena dikehendaki oleh pihak-pihak yang terkait dalam perikatan yang secara sengaja dibuat oleh mereka, ataupun karena ditentukan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku.

¹² Ibid, hlm. 17.

Dengan demikian berarti perikatan adalah hubungan hukum antara dua atau lebih orang (pihak) dalam bidang/lapangan harta kekayaan, yang melahirkan kewajiban pada salah satu pihak dalam hubungan hukum tersebut.¹³

Dari rumusan yang diberikan di atas dapat diketahui bahwa suatu perikatan, sekurangnya membawa serta di dalamnya empat unsur, yaitu:¹⁴

1. Bahwa perikatan itu adalah suatu hubungan hukum.
2. Hubungan hukum tersebut melibatkan dua atau lebih orang (pihak).
3. Hubungan hukum tersebut adalah hubungan hukum dalam lapangan hukum harta kekayaan.
4. Hubungan hukum tersebut melahirkan kewajiban pada salah satu pihak dalam perikatan.

Asuransi merupakan salah satu jenis perjanjian khusus yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Sebagai perjanjian, maka ketentuan syarat-syarat sah suatu perjanjian dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata berlaku juga bagi perjanjian yang diatur dengan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Seperti dalam Pasal 250, 252, 253, 257 dan 284 KUHD.

Dalam Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang disebutkan, bahwa “asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian, dimana penanggung mengikat diri terhadap tertanggung dengan memperoleh premi, untuk memberikan kepadanya ganti rugi karena suatu kehilangan, kerusakan, atau tidak

¹³ Ibid, hlm. 17.

¹⁴ Ibid, hlm. 134.

mendapat keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dapat diderita karena suatu peristiwa yang tidak pasti.¹⁵

Berkaitan pula dengan asuransi, maka Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian menyatakan bahwa “asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara 2 (dua) pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungjawabkan.”¹⁶

Bila ditinjau antara pengertian asuransi atau pertanggungan sebagaimana terdapat dalam Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Pasal 1 butir 1 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian yang selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Perasuransian, maka pengertian asuransi atau pertanggungan yang terdapat dalam Undang-Undang Perasuransian lebih luas dan lengkap.

¹⁵ *Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Kepailitan*, (Jakarta : PT. Rineka Cipta, 2003), hlm. 82.

¹⁶ C.S.T. Kansil dan Christine ST Kansil, *Suplemen KUHD*, (Jakarta : Pradnya Paramita, 2003), hlm. 99.

Hal ini dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Definisi dalam Undang-Undang Perasuransian meliputi pertanggung jawaban kerugian dan pertanggung jawaban jumlah serta pertanggung jawaban untuk kepentingan pihak ketiga. Pertanggung jawaban kerugian dibuktikan oleh bagian kalimat “Penggantian karena kerugian, kerusakan, kehilangan keuntungan yang diharapkan, tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga.” Sedangkan pertanggung jawaban jumlah dibuktikan oleh bagian kalimat “memberikan pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang. Pertanggung jawaban untuk kepentingan pihak ketiga dibuktikan oleh bagian kalimat “tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga.”
2. Obyek tanggungan dalam Pasal 246 KUHD hanya meliputi benda, kepentingan yang melekat atas benda, dan sejumlah uang.
Sedangkan dalam Undang-Undang Perasuransian selain benda, kepentingan yang melekat atas benda, sejumlah uang, juga jiwa dan raga manusia.
3. Peristiwa dalam Pasal 246 KUHD hanya meliputi yang berkenaan dengan obyek harta kekayaan, sedangkan dalam Undang-Undang Perasuransian selain yang berkenaan dengan obyek harta kekayaan juga yang mengenai jiwa dan raga yaitu meninggalnya seseorang dan cacatnya raga/tubuh seseorang.

Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian menyatakan bahwa “Program Asuransi Sosial adalah Program asuransi yang diselenggarakan secara wajib berdasarkan suatu undang-undang

dengan tujuan untuk memberikan perlindungan dasar bagi kesejahteraan masyarakat.

Program Asuransi Sosial merupakan hal yang berbeda dengan Program Asuransi Komersial. Asuransi Sosial merupakan asuransi yang menyediakan jaminan sosial bagi anggota masyarakat. Dan karena menyangkut kepentingan-kepentingan masyarakat, juga agar penyelenggaraannya dapat berjalan efektif, terarah dan mempunyai landasan hukum yang kuat, Pemerintah menerbitkan peraturan perundang-undangan untuk masing-masing jaminan sosial.¹⁷

Mengacu pada hal yang disebutkan terdahulu, maka Asuransi Kecelakaan Penumpang diatur dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Penumpang juncto Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 sebagai peraturan pelaksanaannya.

E. Kerangka Konseptual

Kata “Asuransi” berasal dari Belanda, *Assurantie* dan dalam Bahasa Belanda dipakai kata *Verzekering*.

Kata ini kemudian diterjemahkan kedalam Bahasa Indonesia dengan kata “Pertanggunganan”. Dari kata *Assurantie* ini kemudian muncul istilah *Assuradeur* bagi penanggung, dan *Geassureerde* bagi tertanggung, atau dengan istilah lain disebut juga “Penjamin” dan “Terjamin”.

¹⁷ M. Wahyu Prihantoro, *Aneka Program Asuransi Sosial dan Penyelesaiannya*, (Jogyakarta : PT Kanisius, 2001) hlm.1.

Dan begitu pula dari istilah *Verzekering* timbullah peristilahan *Verzekeraar* bagi “Penanggung” dan *Verzekerde* bagi “Tertanggung”.¹⁸

Dalam Bahasa Inggris, asuransi ini berasal dari kata “Assurance” yang berarti “jaminan”.¹⁹

Asuransi menurut Wirjono Prodjodikoro berarti “Suatu persetujuan pihak yang menjamin berjanji kepada pihak yang dijamin, untuk menerima sejumlah uang premi sebagai pengganti kerugian, yang mungkin akan diderita oleh yang dijamin, karena akibat dari suatu peristiwa yang belum jelas akan terjadi.”²⁰

Asuransi atau pertanggungan selaku gejala hukum di Indonesia baik dalam pengertian maupun dalam bentuknya yang terlihat pada sekarang ini, adalah berasal dari Hukum Barat.²¹

Dalam satu perjanjian asuransi maka minimal terlibat dua pihak, pihak pertama sanggup akan menanggung atau menjamin bahwa pihak lain akan mendapat penggantian dari satu kerugian yang mungkin akan diderita sebagai akibat dari suatu peristiwa yang semula belum tentu akan terjadinya atau belum dapat ditentukan saat akan terjadinya. Dan sebagai imbalan dari pertanggungan inilah pihak yang ditanggung diwajibkan membayar sejumlah uang kepada pihak yang menanggung, dan uang yang telah dibayarkan oleh pihak tertanggung ini

¹⁸ Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*, (Jakarta : Intermasa, 1979), hlm.1.

¹⁹ John M. Echols dan Hasan Sadeli, *Kamus Inggris-Indonesia*, (Jakarta : Gramedia, 2000).

²⁰ Wirjono Prodjodikoro, *op.cit*; hlm. 1.

²¹ *Ibid*, hlm. 10.

akan tetap menjadi milik pihak yang menanggung, apabila kemudian ternyata peristiwa yang dimaksud itu tidak terjadi.

Tujuan utama asuransi adalah mengalihkan risiko yang ditimbulkan oleh peristiwa-peristiwa yang tidak diharapkan kepada orang lain dengan mengganti kerugian, yang menerima risiko (penanggung) bukanlah semata-mata dilakukan dari perikemanusiaan atau mengorbankan kepentingan-kepentingannya dengan membayar sejumlah uang untuk mengganti kerugian yang ditimbulkan oleh peristiwa-peristiwa itu.

Kecelakaan diartikan sebagai suatu penderitaan yang menimpa diri seseorang secara mendadak dan keras yang datang dari luar.²²

Menurut H.M.N. Purwosutjipto, Pertanggung jawaban kecelakaan merupakan bagian dari pertanggung jawaban campuran.²³ Disebut pertanggung jawaban campuran karena mempunyai dua sifat yaitu sifat sebagai pertanggung jawaban kerugian dan sifat pertanggung jawaban jumlah (jiwa).

Ditinjau dari sudut prestasi penanggung, maka pertanggung jawaban kecelakaan ini mewajibkan penanggung melakukan dua macam prestasi yaitu mengganti kerugian yang benar-benar diderita oleh tertanggung dan membayar sejumlah uang yang telah disepakati pada waktu ditutupnya pertanggung jawaban.²⁴ Jadi penanggung mempunyai kewajiban ganda, yaitu penanggung mengganti kerugian

²² H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pertanggung jawaban*, (Jakarta : Djambatan, 1990), hlm. 157.

²³ Ibid.

²⁴ Ibid.

yang benar-benar diderita oleh tertanggung, selain itu penanggung juga harus membayar sejumlah uang yang telah disepakati. Hal seperti ini tidak terjadi pada Asuransi Kecelakaan Penumpang.

Pertanggung jawaban kecelakaan tidak diatur dalam KUHD secara khusus. Jadi peraturan yang berlaku bagi pertanggung jawaban kecelakaan ini ialah ketentuan-ketentuan umum yang terkandung dalam Pasal 246 KUHD sampai dengan Pasal 286 KUHD, ditambah dengan kebiasaan-kebiasaan yang terjadi dalam dunia perasuransian.²⁵

Berkaitan dengan Asuransi Kecelakaan Penumpang, meskipun merupakan bagian dari asuransi sosial yang bersifat wajib, tapi pada dasarnya merupakan usaha Pemerintah untuk mengalihkan risiko yang ditimbulkan bila terjadi kecelakaan penumpang. Sehubungan dengan itu setiap penumpang angkutan umum wajib memiliki tiket yang di dalam tiket tersebut sudah dibayarkan iuran wajib kecelakaan penumpang tersebut.

Bukti tiket dari penumpang tersebut yang dipergunakan oleh korban untuk mengajukan klaim bila penumpang tersebut mendapatkan kecelakaan selama dalam perjalanan.

Klaim menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia adalah tuntutan atas sesuatu yang dianggap menjadi hak.²⁶

²⁵ Ibid.

²⁶ J.S. Badudu dan Sutan Muhamad Zain, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, (Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, 1994), hlm. 700.

Klaim ini berkaitan dengan terjadinya suatu peristiwa yang terjadi yang tidak pasti, yang mana yang dimaksud peristiwa disini adalah kecelakaan yang diluar dugaan manusia terjadi, mengakibatkan timbul korban. Sehingga korban/ahli waris korban berhak mengajukan klaim kepada penanggung.

Dalam hal Asuransi Kecelakaan Penumpang pada bus dan kereta api maka korban dari kecelakaan tersebut (tertanggung) berhak mengajukan klaimnya kepada penanggung (PT. Jasa Raharja) sesuai dengan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tersebut.

F. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Pendekatan Yuridis Normatif dengan metode penelaahan yang deskriptif analitis. Penulis hendak memaparkan atau mendeskripsikan penyelesaian klaim Asuransi Kecelakaan Penumpang sesuai dengan undang-undang yang mengaturnya yaitu Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Penumpang.
2. Data yang diperlukan dalam rangka pengkajian diatas dikumpulkan melalui:
 - a. Studi Kepustakaan.
Studi kepustakaan dilakukan untuk memperoleh data sekunder yang terdiri dari undang-undang yang mengatur Asuransi Kecelakaan Penumpang tersebut, jurnal/dokumen-dokumen lain yang mendukung.

b. Studi lapangan/dokumenter.

Studi lapangan ini dilakukan untuk mendapatkan data pendukung yang berkaitan dengan objek penelitian dari instansi yang mendukung.

Objek penelitian ini adalah PT Jasa Raharja, maka data pun akan diperoleh melalui data-data dan wawancara dengan pihak terkait langsung dan/tidak langsung yang berhubungan dengan judul tesis ini.

G. Sistematika Penulisan

Penulisan ini terbagi menjadi beberapa bagian dan beberapa bab yaitu :

Bab I. Pendahuluan.

Dalam bab pertama ini akan diuraikan tentang pendahuluan yang mencakup latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, kerangka teori, kerangka konseptual, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II. Asuransi Sebagai Lembaga Peralihan Risiko.

Memuat tentang pengertian dan sejarah asuransi, perjanjian asuransi, risiko dan evenemen dalam asuransi dan berakhirnya asuransi.

Bab III. Asuransi Kecelakaan Penumpang Sebagai Suatu Jenis Asuransi Wajib.

Memuat tentang pengertian dan pengaturan asuransi, iuran wajib penumpang kendaraan, evenemen Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang, santunan asuransi dan proses administrasi penyelesaian santunan.

Bab IV. Penyelesaian Klaim Asuransi Kecelakaan Penumpang Bus dan Kereta Api pada PT. Jasa Raharja (Persero) Jakarta.

Bab ini menguraikan tentang riwayat singkat PT. Jasa Raharja (Persero), hubungan hukum dari Asuransi Kecelakaan Penumpang, penyelesaian klaim Asuransi Kecelakaan Penumpang bus dan kereta api, dan tantangan perusahaan dimasa datang.

Bab V. Penutup.

Merupakan bab penutup yang terdiri dari kesimpulan dan saran.



BAB II

ASURANSI SEBAGAI LEMBAGA PERALIHAN RISIKO

A. Pengertian dan Sejarah Asuransi

1. Pengertian Asuransi

Dalam Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*Wet book van Koophandel*), menyatakan tentang asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian, dimana 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.

Man Suparman Sastrawidjaja berpendapat bahwa Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang lebih menitikberatkan kepada asuransi kerugian (*Schade Verzekering*) yaitu golongan asuransi yang pada umumnya mempunyai obyek yang bersifat material.

Hal ini terbukti dari kalimat “untuk membebaskannya dari kerugian, karena kehilangan, kerugian, atau ketidakadaan keuntungan yang diharapkan.”¹

Dari kata-kata ini dapat diambil kesimpulan bahwa batasan atau definisi asuransi dalam Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang ini hanya berlaku untuk asuransi kerugian saja.

¹ Man Suparman Sastrawidjaja dan Endang, *Hukum Asuransi*, (Bandung : Alumni, 1997) hlm. 119.

Sedangkan jenis asuransi sejumlah uang dimana termasuk asuransi jiwa, tidak dijamin sesuatu kerugian. Sampai saat ini Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tetap berlaku.

Jadi dalam prakteknya, berkaitan dengan istilah asuransi terdapat dua pengertian otentik untuk asuransi yaitu Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Pasal 1 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992. Yang dimaksudkan Undang-Undang Perasuransian merupakan pengertian asuransi yang lengkap karena berlaku untuk asuransi kerugian maupun asuransi jiwa.

Perjanjian pertanggungan itu termasuk perjanjian kemungkinan (*Kans-ove reenkomst*), yaitu perjanjian yang mengandung unsur kemungkinan, karena kewajiban penanggung untuk mengganti kerugian yang diderita tertanggung itu tergantung ada atau tidaknya peristiwa tak tentu. Kalau peristiwa tak tentu itu timbul, maka tertanggung menderita rugi, yang akibatnya ialah penanggung harus mengganti kerugian tertanggung.

Pasal 1774 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*), mengatur perjanjian untung-untungan. Yang dimaksud dengan perjanjian untung-untungan adalah suatu perbuatan yang hasilnya, mengenai untung ruginya, baik bagi semua pihak, maupun bagi sementara pihak, bergantung pada suatu kejadian yang belum tentu.²

² HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta : Jembatan, 1990) Cet. Ke-3, hlm. 1.

Jika peristiwa tak tentu itu tidak ada, maka penanggung tidak perlu mengganti apa-apa. Pendapat lain menyatakan bahwa asuransi adalah persetujuan yang terjadi diantara dua pihak, dalam persetujuan mana pihak yang satu dengan diterimanya suatu jumlah uang yang dinamakan “premi” membebaskan dirinya untuk menanggung kerugian atau kehilangan yang mungkin diderita oleh pihak kedua mengenai laba yang diharapkan oleh pihak kedua tersebut. Dengan kata lain asuransi ialah suatu perjanjian, bahwa dengan menerima premi si penanggung berjanji akan mengganti kerusakan atau lenyapnya keuntungan/laba yang diharapkan karena suatu peristiwa yang tidak dapat dipastikan lebih dahulu.³

Kerusakan/kehilangan yang terjadi karena cacatnya barang yang dipertanggungkan itu sendiri/oleh karena pembusukan sendirinya/karena sifat fitrinya sendiri, tidak termasuk dalam tanggungan si penanggung, kecuali kalau hal ini ditegaskan dalam perjanjian bahwa yang demikian pun termasuk di dalam tanggungan penanggung.

Untuk menentukan kerugian-kerugian mana yang dapat diasuransikan, maka harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut :⁴

1. Peristiwa itu tidak dapat dipastikan.
2. Bukan merupakan hal yang mustahil.
3. Bukan merupakan akibat dari kesengajaan.
4. Merupakan jumlah yang dapat dinilai dengan uang.

³ R.. Djatmiko. D, *Pengertian Hukum Perdata dan Hukum Dagang*, (Bandung : Angkasa, 1996), hlm. 133.

⁴ Ibid

Adapun penjelasannya sebagai berikut :

1. Peristiwa yang tidak pasti adalah peristiwa yang dapat menimbulkan kerugian itu bukanlah merupakan peristiwa yang sudah mesti akan terjadi, tetapi harus merupakan suatu kemungkinan. Misalnya barang hilang karena kecurian. Pencurian adalah suatu kemungkinan, bukan merupakan hal yang sudah pasti. Sebaliknya barang berkurang karena menguap, misalnya bensin adalah merupakan hal yang sudah pasti terjadi, karena sifat bensin demikian.
2. Bukan hal yang mustahil adalah peristiwa yang menimbulkan kerugian itu haruslah merupakan suatu kemungkinan yang dapat terjadi, tetapi tidak dapat dipastikan terjadinya. Misalnya tabrakan mobil. Tabrakan mungkin terjadi, tetapi tidak mesti itu terjadi dan pula tidak dapat dipastikan kapan tabrakan itu terjadi.
3. Tidak sengaja adalah peristiwa itu bukan merupakan perbuatan yang dibuat dengan sengaja oleh tertanggung dan terjadi diluar pengetahuannya.
4. Dapat dinilai dengan uang yaitu kerugian tersebut harus dapat ditaksir atau dinilai dengan uang.

Misalnya mobil terbakar, maka berapa harga mobil tersebut dapat dinilai kerugiannya dengan jumlah uang. Kerugian-kerugian yang diderita oleh tertanggung dapat diganti, dan ganti ruginya dapat berupa barang dan uang.

Berupa barang bila ganti rugi dititikberatkan pada wujud berupa barang asuransi yang menitikberatkan kepada ganti rugi berupa barang disebut "asuransi kerugian".

Berupa uang bila ganti rugi dititikberatkan pada sejumlah uang asuransi yang menitikberatkan pada ganti rugi berupa jumlah uang disebut “asuransi sejumlah uang.”

Perusahaan asuransi akan memberikan ganti rugi atas :

- a. Kerugian atas hilangnya barang, akibat musnahnya seluruh atau sebagian dari barang yang dipertanggungkan.
- b. Kerugian akibat dari susutnya barang, dimana berat atau jumlah barang yang dipertanggungkan menjadi berkurang dari keadaannya semula.

Pertanggungkan juga merupakan perjanjian peralihan risiko, dengan mana penanggung mengambil alih risiko tertanggung, dan sebagai kontra prestasi, tertanggung berkewajiban membayar uang premi kepada penanggung. Risiko itu berwujud beban kerugian atas benda pertanggungkan terhadap bahaya yang mungkin timbul. Dipandang dari sudut ini, maka penanggung mengambil alih risiko tertanggung, yang berarti bahwa penanggung mengikatkan diri untuk mengganti kerugian kepada tertanggung, bila terjadi evenemen (peristiwa tidak tentu yang menjadi kenyataan), yang menimpa benda pertanggungkan dan merugikan tertanggung.⁵

Dalam pertanggungkan, hubungan antara kemungkinan untung rugi dengan peristiwa tidak tentu itu masih bisa diperhitungkan atau diperkirakan, artinya bila kemungkinan terjadinya peristiwa tidak tentu itu dekat atau

⁵ H.M.N. Purwosutjipto, op. cit. hlm. 2.

kemungkinan timbulnya kerugian/kerusakan itu tidak jauh, maka penanggung dapat menolak pertanggung atau menaikkan preminya.⁶

Misalnya pada pertanggung sebuah rumah terhadap bahaya kebakaran. Kalau rumah yang dipertanggung itu dikelilingi oleh gubug-gubug atau bedeng-bedeng yang mudah terbakar atau didekat rumah itu ada gedung mesiu, maka kemungkinan terbakarnya rumah itu dekat. Dalam hal ini penanggung dapat menolak pertanggung itu atau menaikkan jumlah preminya.

Pada saat sekarang ini, definisi asuransi atau pertanggung telah mengalami penyempurnaan, sebagaimana terdapat dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian. Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan asuransi atau pertanggung adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggung.⁷

⁶ Ibid hlm. 1.

⁷ CST. Kansil dan Christine S.T. Kansil, *Kitab Undang-undang Hukum Perusahaan* (Jakarta : Pradnya Paramita), Cet ke-2, hlm 236.

Dari definisi di atas dapat dilihat bahwa asuransi ataupun pertanggungan adalah perjanjian atau kontrak antara para pihak yang sepakat.

Dimana salah satu pihak bertindak sebagai penanggung terdapat risiko dari suatu potensi kerugian yang diperjanjikan, dan pihak lain bertindak sebagai tertanggung, yang akan menerima ganti rugi sebesar kerugian yang dialaminya, ataupun sebesar nilai yang diperjanjikan.

Yang dimaksud dengan perjanjian disini sebagai suatu peristiwa dimana seorang berjanji untuk melaksanakan suatu hal.⁸

Dari pengertian di atas dapat ditarik kesimpulan mengenai asuransi sebagai berikut :

1. Asuransi merupakan upaya manusia untuk mengurangi kerugian finansial yang disebabkan karena yang bersangkutan meninggal dunia atau kerugian-kerugian lainnya.
2. Upaya tersebut dilakukan dengan cara mengalihkan risiko kerugian kepada pihak lain.

Untuk ini tertanggung membayar premi dengan jumlah tertentu dan penanggung berkewajiban memenuhi kewajibannya jika pada suatu saat tertanggung mengalami musibah.

⁸ R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta; Intermasa, 1987), hlm 1.

3. Dalam setiap asuransi terdapat tiga unsur yaitu yang dipertanggungjawabkan berupa jiwa ataupun benda, premi pertanggungjawab dan perusahaan asuransi yang bertanggung jawab untuk ganti rugi pertanggungjawab.

Oleh sebab itu, asuransi mempunyai beberapa manfaat antara lain :⁹

1. Membantu masyarakat dalam rangka mengatasi segala masalah risiko yang dihadapinya. Hal ini akan memberikan ketenangan dan kepercayaan diri yang lebih tinggi kepada yang bersangkutan.
2. Merupakan sarana pengumpulan dana yang cukup besar sehingga dapat dimanfaatkan untuk kepentingan masyarakat dan pembangunan.
3. Sebagai sarana untuk mengatasi risiko-risiko yang dihadapi dalam melaksanakan pembangunan.

Willian Jr dan Heins memberikan pengertian asuransi dari dua sudut pandang:¹⁰

Bagi pemegang polis (individu atau lembaga yang akan mengasuransikan dirinya) asuransi merupakan proteksi terhadap kerugian finansial.

Sebab, kerugian tersebut akan ditanggung perusahaan asuransi (*insurer*). Jadi, disini asuransi merupakan *transfer device* bagi perusahaan asuransi.

⁹ Man Suparman Sastrawidjaja dan Endang, *Hukum Asuransi* (Bandung : PT. Alumni,1997) hlm.116.

¹⁰ Muhammad Hidayat R, *Asuransi Syariah : Teori dan prakteknya di Indonesia*, (Jakarta : Bank Muamalat Indonesia, 1997), hlm. 116

Asuransi adalah suatu alat yang digunakan untuk mengumpulkan dana yang berasal dari individu-individu atau dari perusahaan-perusahaan yang mengasuransikan dirinya. Dari dana inilah, klaim mereka akan dibayarkan. Dengan demikian, bagi perusahaan asuransi, asuransi merupakan *retention and combination device*.

Dalam perkembangan dunia perasuransian, maka asuransi kecelakaan merupakan bagian dari adanya perkembangan tersebut. Seperti asuransi perjalanan pesawat udara dan asuransi perjalanan wisata. Contoh asuransi tersebut merupakan asuransi kecelakaan yang bersifat pribadi dan komersial. Dalam asuransi tersebut selain jumlah pertanggungannya cukup besar, risiko yang dijaminnya pun cukup luas. Berkaitan dengan itu, maka asuransi kecelakaan yang bersifat pribadi ada kecenderungan makin diminati oleh masyarakat strata tertentu.

Yang dimaksud kecelakaan dalam asuransi kecelakaan penumpang adalah akibat dari suatu proses kekerasan dalam mana tercakup akibat-akibat yang disebabkan secara alami (*phisis*) ataupun kimia (*chemis*) yang datangnya dari luar tertuju/menimpa pada anggota badan bertanggung dan seketika menimbulkan cedera/luka atau meninggal yang sifatnya dan lokasinya dapat ditentukan secara medis.¹¹

¹¹ *Asuransi Aneka*, (Materi Kursus Tertulis Asuransi Kerugian Tingkat C), (Jakarta : Lembaga Pendidikan Asuransi Indonesia, 2004), hlm. 3.

Sehingga yang dianggap sebagai kecelakaan adalah masuknya mikroorganisme penyakit kedalam cedera/luka akibat kecelakaan yang sifatnya dan tempatnya dapat ditentukan secara medis, namun tidak menjadi tanggung jawab penanggung ialah penyakit-penyakit yang disebabkan oleh mikro organisma seperti malaria, typhus, pest dan penyakit tidur yang timbulnya disebabkan karena gigitan serangga.

Dari pengertian kecelakaan tersebut, terdapat unsur-unsur sebagai berikut :¹²

1. Secara tak terduga atau tiba-tiba (*accidental*).
2. Secara kekerasan (*violence*).
3. Dari luar (*external*).
4. Dapat dilihat (*visible*).
5. Menimbulkan cedera badan (*body injury*).
6. Secara langsung dan satu-satunya (*directly*).

Oleh sebab itu perkataan “kecelakaan” di sini mempunyai arti khusus dan baru dapat diakui sebagai penyebab dari kematian atau cacat badaniah lainnya apabila ia memenuhi unsur-unsur tersebut di atas.

Dari keenam unsur tersebut di atas dapat diuraikan sebagai berikut :¹³

1. Secara tidak terduga/tiba-tiba (*Accidental*).

Hal ini diartikan sebagai sesuatu yang tidak direncanakan, tidak diharapkan, tidak diatur atau jelasnya tidak dengan kemauan sendiri dan

¹² Ibid.

¹³ Ibid, hlm. 5.

menyangkut unsur tiba-tiba. Suatu cedera badan yang terjadi dalam kurun waktu yang panjang bukanlah suatu kecelakaan. Seperti lecet kaki karena sepatu, kemudian infeksi. Cedera yang tiba-tiba dan tak terduga adalah cacat badaniah terjadi ketika seseorang melompat dari sebuah gedung yang sedang terbakar untuk menyelamatkan dirinya.

2. Secara kekerasan (*Violence*).

Cedera itu haruslah terjadi oleh sesuatu selain dari sebab-sebab alamiah seperti penyakit dan tubuh yang lemah. Shock dapat dianggap sebagai akibat dari kekerasan apabila hal itu secara langsung disebabkan oleh sesuatu keadaan kekerasan.

3. Dari luar (*external*).

Penyebab dari cedera badan itu haruslah sesuatu yang datangnya dari luar seperti sesak nafas sebagai akibat dari pada asap suatu kendaraan dan tidak dari dalam tubuh sendiri.

4. Dapat dilihat (*visible*).

Penggunaan perkataan *visible* disini maksudnya untuk membedakan kecelakaan dari penyakit yang penyebabnya tidak dapat dilihat dengan mata.

5. Menimbulkan cedera badan (*body injury*).

Contoh patah tulang, cacat badan, salah urat dan keseleo.

6. Secara langsung dan satu-satu (*directly*).

Kecelakaan haruslah merupakan sebab langsung jika ada sebab lain yang turut membawa akibat tersebut di atas maka penanggung tidak bertanggungjawab untuk memberikan ganti rugi menurut polis.

Tujuan perusahaan asuransi disatu pihak dan tujuan mengasuransikan di pihak lain berbeda. Tujuan para usahawan, pedagang, pabrik, produsen dan orang-orang dagang lainnya ditujukan pada:¹⁴

1. Berjaga-jaga atas kemungkinan kerugian dapat dihindarkan.
2. Memperoleh ganti rugi dari perusahaan asuransi.
3. Menggeserkan kemungkinan risiko kepada orang lain.
4. Memperoleh kemungkinan kerugian.

Sedangkan tujuan perusahaan asuransi adalah :¹⁵

1. Memberikan perlindungan terhadap kemungkinan kerugian.
2. Memberikan dorongan ke arah perkembangan perekonomian.
3. Menghilangkan keragu-raguan bagi pengusaha dalam menjalankan usaha atau pekerjaannya.
4. Menjamin penanaman modal para usahawan.
5. Mendapatkan hasil atas jasa yang diberikannya itu.

¹⁴ R. Djatmiko D, Op. cit, hlm. 134.

¹⁵ Ibid.

Yang dimaksudkan dengan kehilangan di dalam asuransi ialah apabila barang yang diasuransikan itu hilang (punah) sama sekali harganya, sedangkan yang dimaksudkan dengan kerusakan adalah kalau keadaannya (kualitasnya/ mutunya) menjadi turun.

Premi merupakan unsur yang disebutkan dalam definisi yang terdapat dalam Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Menurut Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, premi merupakan kewajiban tertanggung sebagai imbalan dari kewajiban penanggung untuk mengganti kerugian tertanggung.¹⁶ Premi ini biasanya dinyatakan dengan penilaian penanggung terhadap risiko yang ditanggungnya. Pada umumnya penilaian ini bagi tiap-tiap penanggung adalah berbeda-beda, meskipun penilaian ini dipengaruhi oleh hukum permintaan dan penawaran.

Dalam teori, memang mungkin premi ditiadakan berdasarkan persetujuan kedua belah pihak, kalau sama sekali tidak ada kerugian yang timbul. Tetapi dalam praktek hal yang demikian itu tidak pernah terjadi, karena biasanya mesti ada sesuatu kerugian yang timbul, dan pula adalah tidak jarang keseluruhan premi ini diasuransikan kembali kepada perusahaan asuransi premi.¹⁷

¹⁶ H.M.N. Purwosutjipto, Op. cit, hlm 51.

¹⁷ Ibid.

2. Sejarah Asuransi

Dari penggalian sejarah asuransi perekonomian dan kebudayaan manusia dari sejak zaman sebelum tahun masehi, dapat ditemukan riwayat asal usulnya perkembangan asuransi. Pada awalnya tentu belum berbentuk seperti sekarang ini, namun dalam bentuk awal yang samar.

Pada Zaman Sebelum Tahun Masehi, sebagaimana pada umumnya manusia, mempunyai naluri selalu berusaha menyelamatkan jiwanya dari berbagai ancaman terhadap dirinya termasuk dari ancaman kekurangan makan/pangan. Salah satu riwayat mengenai masalah ini tercantum dalam Al Quran Surat Yusuf A.S. Ayat 43 sampai dengan Ayat 49. Diriwayakan tentang salah seorang Raja di Mesir yang bermimpi melihat tujuh ekor sapi yang kurus-kurus masing-masing menelan seekor sapi yang gemuk. Dalam mimpinya yang kedua, Raja melihat tujuh butir gandum yang berat berisi dimakan habis oleh tujuh butir gandum yang kosong.

Nabi Yusuf A.S. diminta menafsirkan mimpi tersebut dan menerangkan bahwa negara Mesir akan mengalami tujuh tahun berturut-turut panen gandum yang subur dan kemudian tujuh tahun berikutnya berturut-turut akan mengalami masa paceklik.

Selanjutnya Nabi Yusuf A.S. memberi saran pada saat panen yang melimpah itu dibuatkan sebagai cadangan untuk masa paceklik yang akan datang.¹⁸

Riwayat di atas sebagai bukti bahwa manusia senantiasa memikirkan dan mempersiapkan kehidupan masa depannya.

Pada Tahun 2250 Sebelum Masehi, Bangsa Babylonia yang hidup di daerah lembah Sungai Euphrat dan Tigris (sekarang menjadi wilayah Irak), pada waktu itu apabila seorang pemilik kapal memerlukan dana untuk mengoperasikan kapalnya atau melakukan suatu usaha dagang ia dapat meminjam yang dari seorang kreditur (saudagar) dengan menggunakan kapalnya sebagai jaminan dengan perjanjian bahwa si pemilik kapal dibebaskan dari pembayaran hutangnya apabila kapal tersebut tenggelam/dirompak di perjalanan. Akan tetapi apabila kapal tersebut selamat sampai tujuan, maka disamping bunga dan uang yang dipinjamkan harus ditambah pula dengan sejumlah uang sebagai imbalan atas risiko yang telah dipikul oleh pemberi pinjaman. Tambahan biaya ini dapat dianggap sama dengan “uang premi” yang dikenal pada asuransi sekarang.

Selanjutnya pada tahun 1194 sampai dengan tahun 1266 perkembangan perekonomian manusia dari tahun ke tahun berjalan terus dan pada periode ini dikenal suatu “*Guild System* (sistem gilda)”, yaitu perkumpulan dari orang-orang yang mempunyai profesi sama, maka pada waktu itu terbentuklah gilda tukang

¹⁸ *Marketing Asuransi*, (Materi Kursus Tertulis Asuransi Kerugian Tingkat C), (Jakarta : Lembaga Pendidikan Asuransi Indonesia, 2004), hlm. 1.

kayu, gilda tukang roti dengan tujuan untuk meningkatkan kesejahteraan para anggotanya.

Bisnis asuransi akhirnya berkembang masuk ke Indonesia pada waktu penjajahan Belanda. Adanya asuransi di Negara Indonesia sebagai akibat berhasilnya Bangsa Belanda dalam sekitar perkebunan dan perdagangan di negara jajahannya. Untuk memenuhi kebutuhan akan jaminan kelangsungan usahanya, adakalanya asuransi mutlak diperlukan sehingga dapat dikatakan bahwa masuknya usaha perasuransian di Indonesia melalui dua kurun waktu yaitu zaman penjajahan sampai tahun 1942 dan zaman sesudah Perang Dunia II atau zaman kemerdekaan.

Perkembangan industri asuransi pada zaman setelah Indonesia merdeka masih dimonopoli oleh perusahaan asing terutama Belanda dan Inggris. Mengingat asuransi dan lembaga asuransi masuknya ke Indonesia juga dibawa dan untuk kepentingan orang-orang Belanda. Pada awalnya Belanda dan Inggris mendirikan sebuah badan yang disebut "*Bataviasche Verzekering Unie* (BVU) pada tahun 1946. Badan ini melakukan kegiatan asuransi secara kolektif. Dari setiap penutupan, masing-masing Anggota BVU memperoleh *share* tertentu. Cara ini dilakukan mengingat keadaan pada waktu itu belum teratur dan tenaga asuransipun masih kurang.

Pada tahun 1950 berdiri sebuah perusahaan asuransi kerugian yang pertama yakni N.V. Maskapai Asuransi Indonesia.

Sebagai perintis perusahaan asuransi kerugian nasional yang pertama, maka perusahaan ini harus bersaing dengan perusahaan asuransi asing yang unggul baik dalam faktor permodalan maupun pengetahuan teknis.

Dengan berdirinya perusahaan asuransi kerugian nasional tersebut, keberanian pengusaha nasional dipacu untuk mendirikan perusahaan-perusahaan asuransi kerugian.¹⁹

Pada tahun 1953 berdiri pula perusahaan asuransi swasta nasional yang bergerak dalam bidang reasuransi profesional. Karena masih sangat besar peran perusahaan asuransi Belanda dan Inggris di Indonesia, pemakaian devisa untuk membayar premi reasuransi ke luar negeri juga masih tetap besar.

Untuk menanggulangnya maka pada tahun 1954 didirikan perusahaan reasuransi profesional yaitu PT. Reasuransi Umum di Indonesia. Kegiatan PT. Reasuransi Umum Indonesia pada tahun 1963 diperluas dengan kegiatan reasuransi jiwa . Pada saat PT. Reasuransi Umum Indonesia didirikan, banyak perusahaan-perusahaan asuransi kerugian nasional bermunculan, tetapi perkembangannya masih terhambat oleh persaingan yang berat dari perusahaan-perusahaan asuransi swasta asing.

Pada waktu perjuangan mengembalikan Irian Barat kepangkuan Republik Indonesia, Pemerintah melakukan nasionalisasi perusahaan milik Belanda, dan Inggris.

¹⁹ Ibid, hlm 18.

Adapun perusahaan-perusahaan asuransi kerugian asing yang dinasionalisasi ini dijadikan Perusahaan Negara Asuransi Kerugian (PNAK) yang pada saat ini ada 6 PNAK yaitu :²⁰

1. PNAK Ika Mulya.
2. PNAK Ika Karya.
3. PNAK Ika Chandra.
4. PNAK Ika Nusa.
5. PNAK Ika Bharata.
6. PNAK Ika Bakti.

Beberapa tahun kemudian kata “Ika” diganti dengan “EKA”. Selanjutnya keenam PNAK tersebut menjadi tiga perusahaan negara dengan penggantian nama dan perubahan tugas yaitu :

1. PNAK Djasa Rahardja yang khusus bergerak dalam bidang sosial.
2. PNAK Djasa Samoedra dalam bidang Asuransi Marine.
3. PNAK Djasa Aneka bergerak dalam bidang asuransi kebakaran dan aneka.
4. PNAK Djasa Negara bergerak dalam bidang asuransi khusus dalam mata uang asing.

Pada akhirnya, untuk kesejahteraan rakyat, Pemerintah juga mendirikan perusahaan-perusahaan asuransi sosial yang melaksanakan kegiatannya

²⁰ Ibid hlm 19.

berdasarkan ketentuan undang-undang antara lain seperti PT. Jasa Raharja (Persero) yang sekarang ini diberi tugas untuk mengelola asuransi kecelakaan penumpang.

3. Pengaturan asuransi.

Asuransi atau pertanggungan bila ditinjau dari segi hukum merupakan suatu persetujuan. Dan sebagai suatu persetujuan, asuransi tunduk kepada ketentuan-ketentuan hukum perjanjian.

Adapun sumber hukum asuransi adalah :²¹

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
- b. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
- c. Yurisprudensi.
- d. Peraturan-peraturan yang berkaitan dengan asuransi.

Namun disamping keempat sumber tersebut di atas, berdasarkan kenyataan dan praktek sehari-hari terutama dalam asuransi pengangkutan di Indonesia, masih digunakan Marine Policy (Inggris). Oleh sebab itu sebagai sumber kelima adalah Marine Insurance Act 1906, yang menjadi dasar dari Marine Policy tersebut.²²

²¹ *Hukum dan Asuransi* (Kursus Tertulis Asuransi Kerugian Tingkat C), (Jakarta : Lembaga Pendidikan Asuransi Indonesia, 2004), hlm. 10.

²² Ibid.

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang diberlakukan oleh Pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1847 dengan mengundangkannya dalam Staatsblad Nomor 23 Tahun 1847.

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata terdiri dari empat buku yang masing-masing mengatur hal-hal sebagai berikut :

- a. Buku I mengatur tentang orang, dibagi dalam 18 bab.
- b. Buku II mengatur tentang kebendaan, dibagi dalam 21 bab.
- c. Buku III mengatur tentang perikatan, dibagi dalam 18 bab.
- d. Buku IV mengatur tentang pembuktian dan daluwarsa, dibagi dalam 7 bab/titel. Dan bab/titel tersebut dibagi lagi dalam bagian-bagian.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang terdiri dari 2 buku yang mengatur tentang :

- a. Buku I, mengatur tentang Dagang Pada Umumnya. Buku ini dibagi dalam 10 bab.
- b. Buku II, mengatur tentang Hak-hak dan Kewajiban-kewajiban yang timbul dari pelayaran. Buku ini dibagi dalam 13 bab.

Perjanjian asuransi dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata diatur dalam Pasal 1774 yang memasukkan perjanjian asuransi sebagai perjanjian untung-untungan, disamping bunga cagak hidup dan perjudian atau pertaruhan. Selanjutnya Pasal 1774 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menunjuk bahwa perjanjian asuransi diatur secara khusus dalam Kitab Undang-Undang Hukum

Dagang. Pasal 1774 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tersebut merupakan hukum yang mengatur asuransi umumnya (*lex generalis*). Sedangkan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang ditunjuk oleh Pasal 1774 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata mengatur asuransi lebih terperinci (*lex specialis*).

Di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang asuransi diatur dalam buku kesatu maupun buku kedua. Perincian pengaturan asuransi dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang adalah sebagai berikut :

- a. Buku I Bab ke-9 tentang Asuransi atau Pertanggungan Pada Umumnya (Pasal 246 sampai dengan Pasal 286), merupakan *lex generalis*.
- b. Buku I Bab ke-10 tentang Asuransi atau Pertanggungan terhadap Bahaya-bahaya Kebakaran, terhadap Bahaya-bahaya yang Mengancam Hasil Pertanian yang belum dipanen dan tentang Pertanggungan Jiwa (Pasal 287 sampai dengan Pasal 308) merupakan *lex specialis*.
- c. Buku II Bab ke-9 tentang Asuransi Pengangkutan Lewat Laut (Pasal 592 sampai dengan Pasal 685), merupakan *lex specialis*.
- d. Buku II Bab ke-10 tentang Pertanggungan terhadap Bahaya-bahaya pada Pengangkutan di Darat, Sungai dan Perairan Pedalaman, merupakan *lex specialis*.

Beberapa pasal yang berkaitan dengan asuransi terdapat pula dalam Buku II yang mengatur tentang kerusakan dan Bab ke 12 tentang ketentuan gugurnya tuntutan asuransi (Pasal 746 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang).

Pasal-pasal dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang ada hubungannya dengan asuransi adalah Buku III yang berisi pasal yang mengatur tentang perikatan. Sesuai dengan Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, pasal yang berisi pengertian dari asuransi, bahwa asuransi adalah suatu perjanjian, maka asuransi tunduk pada Pasal 1313 dan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Sumber hukum asuransi yang lain adalah Yurisprudensi, yaitu kumpulan keputusan hakim.²³ R. Subekti memberikan arti yurisprudensi merupakan putusan pengadilan. Apabila mengenai sesuatu persoalan sudah ada suatu yurisprudensi yang tetap, maka dianggaplah bahwa yurisprudensi itu telah melahirkan suatu peraturan hukum yang sama kuatnya dengan Undang-undang. Karena itu maka yurisprudensi juga dianggap sebagai sumber hukum dalam arti formil.²⁴ Putusan pengadilan ini merupakan putusan Mahkamah Agung dan sudah mempunyai kekuatan hukum.

Hakim-hakim yang lebih rendah tingkatannya yakni Hakim Pengadilan Tinggi dan Pengadilan Negeri, bila menghadapi suatu perkara yang serupa dengan perkara yang sudah diputuskan oleh Mahkamah Agung, akan menggunakan putusan Mahkamah Agung ini sebagai pedoman.

Putusan-putusan yang telah dibuat oleh Mahkamah Agung oleh beberapa ahli hukum dikumpulkan dan disusun berurutan menurut tahun pemutusannya dan

²³ Badudu, Zain, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, (Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, 1994), hlm 1634

²⁴ *Hukum dan Asuransi*, Op. cit., hlm 14.

jenis-jenisnya. Jadi terdapat yurisprudensi perkara jual beli, perkara perceraian, atau perkara sengketa asuransi. Dalam prakteknya, kumpulan yurisprudensi dalam perkara asuransi dapat dipakai sebagai pedoman oleh para penanggung dalam menyelesaikan perselisihannya dengan tertanggung.

Berkaitan dengan pengaturan asuransi, di dalam praktek asuransi pengangkutan baik dalam bidang cargo maupun hull, para penanggung di Indonesia masih menggunakan Polis Marine (*Marine Policy*) yang dirancang para asuradir di London, Inggris.

Dasar hukum dari Marine Policy ini Hukum Inggris, dalam hal ini Marine Insurance Act 1906. Sebelum tahun 1906 di Inggris, hukum yang mengatur Asuransi Marine bukanlah hukum dalam bentuk undang-undang, tetapi diatur melalui Keputusan-keputusan Hakim.

Marine Insurance Act merupakan suatu kodifikasi dari undang-undang yang mengatur asuransi pengangkutan.²⁵ Pengertian kodifikasi adalah Kitab Undang-undang yang menghimpun segala ketentuan hukum dari sesuatu bidang tertentu secara lengkap dan sistematis.²⁶ Contoh : Kitab Undang-Undang Hukum Perdata adalah kodifikasi dari hukum perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang adalah kodifikasi tentang hukum perdagangan.

²⁵ Ibid, hlm 14.

²⁶ Ibid.

B. Perjanjian Asuransi

1. Perjanjian secara umum.

a. Pengertian Perjanjian

Persetujuan atau perjanjian secara umum diatur dalam Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Pengertian perjanjian itu sendiri, diatur dalam Pasal 1313 Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang mengatakan bahwa persetujuan adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.

R. Subekti memberikan pengertian perjanjian sebagai suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.²⁷ Dari peristiwa ini, timbullah suatu hubungan antara dua orang tersebut dinamakan dengan perikatan.

Perjanjian itu menerbitkan suatu perikatan antara dua orang yang membuatnya. Sedangkan Sardjono mengatakan bahwa yang dimaksud dengan perjanjian adalah suatu perbuatan dimana salah satu pihak mengikatkan diri pada pihak lain untuk melakukan suatu perbuatan.²⁸

Definisi tersebut mengandung kelemahan yaitu :²⁹

²⁷ R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta : PT. Intermasa, 1987), hlm. 1.

²⁸ Agus Prawoto, *Hukum Asuransi dan Kesehatan Perusahaan Asuransi*, (Yogyakarta : BPF, 1995), hlm. 36.

²⁹ Ibid.

- 1) Definisi tidak mengutarakan suatu syarat kata sepakat, padahal kata sepakat mutlak harus ada dalam suatu perjanjian.
- 2) Istilah perbuatan juga terlalu luas karena tidak meliputi perjanjian saja, melainkan juga kegiatan yang lain.
- 3) Definisi ini hanya menunjuk kepada perjanjian sepihak. Padahal perjanjian yang terbanyak adalah perjanjian dua pihak.

Hubungan antara perikatan dan perjanjian adalah bahwa perjanjian itu menerbitkan perikatan. Perjanjian merupakan sumber perikatan. Namun ada juga sumber-sumber lain yang melahirkan perikatan. Sumber-sumber lainnya disebut lahir karena undang-undang. Jadi ada perikatan yang lahir dari perjanjian dan ada perikatan yang lahir dari undang-undang.

b. Jenis Perikatan

Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Buku III Bab III Pasal 1233 ayat (1) menyatakan bahwa “tiap-tiap perikatan dilahirkan, baik karena suatu persetujuan, maupun karena undang-undang.

Pasal 1233 ayat (1) membawa konsekuensi bahwa harta kekayaan dapat terjadi dari perbuatan hukum, peristiwa hukum maupun karena keadaan hukum.³⁰

³⁰ Kartini Mulyadi, Gunawan Widjaya, *Perikatan Pada Umumnya*, (Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2003), hlm. 41.

Perbuatan hukum dapat merupakan perbuatan yang memang dikehendaki dan direncanakan oleh para pihak yang terikat dalam perikatan tersebut. Atau merupakan perbuatan hukum yang tidak dikehendaki oleh para pihak. Misalnya kewajiban penjual untuk menyerahkan barang yang dijual dan kewajiban pembeli untuk membayar harga barang yang dibeli. Ini merupakan perikatan yang lahir dari jual beli dan dikehendaki.

Sedangkan perikatan yang lahir dari perbuatan hukum yang tidak dikehendaki seperti perbuatan melawan hukum.

Yang dimaksud dengan peristiwa hukum misalnya kematian dari seseorang, dimana sebagai konsekuensi dari kematian tersebut, harta kekayaan dalam hal ini termasuk hak-hak dan kewajiban-kewajibannya beralih kepada ahli waris.

Sedangkan yang disebut keadaan hukum misalnya keberadaan seseorang dalam keadaan pailit.

Perikatan yang lahir dari undang-undang tidak disebabkan karena perjanjian antara pihak-pihak, melainkan undang-undang yang menyatakan bahwa akibat perbuatan orang, lalu timbul perikatan.³¹

Dari perikatan yang lahir karena undang-undang maka pembuat undang-undang hendak menyatakan bahwa hubungan hukum dalam lapangan

³¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan*, (Bandung : Alumni, 1982), hlm. 133.

harta kekayaan dapat terjadi setiap saat, baik yang terjadi karena dikehendaki maupun tidak dikehendaki oleh orang perorangan tersebut.³²

Perikatan yang lahir karena undang-undang dibagi menjadi .³³

- 1) Perikatan yang lahir karena undang-undang saja (Buku I Kitab Undang-Undang Hukum Perdata), seperti peristiwa hukum, keadaan hukum.
- 2) Perikatan yang lahir karena undang-undang yang disertai dengan perbuatan manusia.

Perikatan ini seperti telah dikemukakan sebelumnya digolongkan dalam dua jenis, yaitu :

- (a) Yang diperbolehkan oleh hukum (Pasal 1357 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata).
- (b) Yang bertentangan dengan hukum (Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata).

Untuk perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian maka pembentuk undang-undang memberikan aturan-aturan yang umum. Sedangkan pada perikatan yang lahir dari undang-undang dimana pembentuk undang-undang tidak memberikan aturan-aturan yang umum dari beberapa figur perikatan tersebut, maka hal ini harus dilihat pada peraturan-peraturan yang mengenai materi yang bersangkutan itu sendiri. Pembentuk undang-undang

³² Kartini Muljadi, Gunawan Widjaja, op. cit., hlm. 4

³³ Ibid

mengemukakan beberapa figur dari perikatan yang lahir dari undang-undang, karena perbuatan manusia yang halal itu :³⁴

- 1) Mewakili urusan orang lain.
- 2) Pembayaran hutang yang tidak diwajibkan (Pasal 1359 Kitab Undang-undang Hukum Perdata).
- 3) Perikatan Wajar (Pasal 1359 alinea 2 Kitab Undang-undang Hukum Perdata).
- 4) Perbuatan melawan hukum (Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata).

Bahwa untuk terjadinya perikatan di atas, undang-undang tidak mewajibkan dipenuhinya syarat-syarat sebagaimana yang telah ditentukan untuk terjadinya perjanjian (Pasal 1320 Kitab Undang-undang Perdata), oleh karena perikatan ini bersumber dari undang-undang sehingga terlepas dari kemauan para pihak.

Salah satu contoh perikatan yang lahir dari undang-undang adalah Asuransi Kecelakaan Penumpang yang dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara yang ditugaskan oleh Pemerintah dalam bentuk Program Asuransi Sosial, dengan landasan hukumnya Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Penumpang. Dalam Pasal 2 Undang-Undang tersebut menyatakan bahwa "Hubungan hukum pertanggunganan wajib kecelakaan penumpang diciptakan antara pembayar

³⁴ Mariam Darus Badrul Zaman, *Hukum Perikatan Dengan Penjelasan*, (Bandung: Alumni, 1993), hlm. 136.

iuran dana dan penguasa dana.” Mengacu pada undang-undang tersebut maka setiap penumpang suka atau tidak suka namun harus membayar iuran dana dan penguasa dana wajib membayarkan santunan kepada pembayar iuran dana, karena hal ini memang diatur oleh undang-undang, bukan kemauan/konsensus para pihak sebagaimana perikatan yang lahir karena adanya perjanjian.

Berkaitan dengan itu maka Pasal 14 ayat (2) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 dalam penjelasannya menyatakan bahwa perusahaan yang menyelenggarakan Program Asuransi Sosial sebenarnya menyelenggarakan salah satu jenis asuransi, yaitu asuransi jiwa atau asuransi kerugian atau kombinasi antara keduanya. Oleh karena itu terlepas dari peraturan perundang-undangan yang membentuknya, Menteri sebagai pembina dan pengawas usaha peransuransian berwenang dan berkewajiban untuk melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap perusahaan yang menyelenggarakan usaha asuransi sosial tersebut. Pembinaan, pengawasan terhadap Program Asuransi Sosial dilakukan oleh Menteri teknis yang bersangkutan berdasarkan Undang-Undang yang mengatur Program Asuransi Sosial dimaksud.³⁵

Menurut R. Subekti, asuransi merupakan perjanjian yang konsensual, artinya ia dianggap telah terjadi manakala telah terdapat kata sepakat antara

³⁵ CST. Kansil, Christine S.T. Kansil, *Kitab Undang-Undang Hukum Perusahaan*, (Jakarta : Pradya Paramita, 2001), hlm. 249.

kedua pihak. Dari definisi yang terdapat dalam Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, terlihat bahwa asuransi itu merupakan perjanjian. Sehubungan dengan itu untuk dapat memahami pengertian dari perjanjian asuransi, maka perlu ditelaah dahulu mengenai perjanjian, karena perjanjian asuransi itu sendiri tidak terlepas dari pengertian perjanjian pada umumnya.

Menurut Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata bahwa perjanjian merupakan suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.

Menurut Wirdjono Prodjodikoro, berpendapat bahwa "Perjanjian adalah suatu perhubungan hukum mengenai harta benda antara dua pihak dalam mana satu pihak berjanji atau dianggap berjanji untuk tidak melakukan sesuatu hal, sedangkan pihak lain berhak menuntut pelaksanaan janji itu."³⁶

Dalam hal ini, bila ditinjau mengenai pendapat dari beberapa sarjana yang telah diuraikan terdahulu, ditegaskan bahwa perjanjian merupakan sumber terpenting yang melahirkan perikatan. Dimana perikatan adalah suatu perhubungan hukum antara dua orang atau dua pihak.

Secara umum pengertian perjanjian dapat dijabarkan antara lain adalah sebagai berikut :³⁷

- 1) Suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih.

³⁶ Wirdjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Perikatan*, (Bandung : Sumur, 1981), hlm 9.

³⁷ Sri Redjeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, (Jakarta : Sinar Grafika, 1997), Cet. ke-3, hlm. 82-83.

- 2) Suatu hubungan hukum antara pihak, atas dasar mana yang satu (yang berpiutang/kreditur) berhak untuk suatu prestasi dari yang lain (yang berhubungan/debitur) yang juga berkewajiban melaksanakan dan bertanggungjawab atas suatu prestasi.

Dari batasan tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa setiap perjanjian pada dasarnya akan meliputi hal-hal tersebut di bawah ini :³⁸

- 1) Perjanjian selalu menciptakan hubungan hukum.
- 2) Perjanjian menunjukkan adanya kemampuan atau kewenangan menurut hukum.
- 3) Perjanjian mempunyai atau berisi suatu tujuan, bahwa pihak yang satu memperoleh dari pihak yang lain suatu prestasi yang mungkin memberikan sesuatu, melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu.
- 4) Dalam setiap perjanjian, kreditur berhak atas prestasi dari debitur, yang dengan sukarela akan memenuhinya.
- 5) Bahwa dalam setiap perjanjian debitur wajib dan bertanggungjawab melakukan prestasinya sesuai dengan isi perjanjian.

Kelima unsur tersebut di atas pada hakekatnya selalu terkandung pada setiap jenis perjanjian termasuk perjanjian asuransi. Selain itu untuk sahnya perjanjian Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menentukan empat syarat yang harus dipenuhi, yaitu :

³⁸ Ibid.

- 1) Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya.
- 2) Cakap untuk membuat suatu perjanjian.
- 3) Suatu hal tertentu.
- 4) Suatu sebab yang halal.

Dua syarat yang pertama, dinamakan syarat-syarat subyektif, karena mengenai orang-orangnya atau subyeknya yang mengadakan perjanjian. Dalam hal suatu syarat obyektif, jika syarat tersebut tidak terpenuhi, perjanjian itu batal demi hukum.³⁹ Artinya dari semula tidak pernah dilahirkan suatu perjanjian dan tidak pernah ada suatu perikatan-perikatan. Dua syarat berikutnya dinamakan syarat-syarat obyektif, karena mengenai perjanjiannya sendiri merupakan obyek dari perbuatan hukum yang dilakukan. Dalam hal syarat subyektif, jika syarat itu tidak terpenuhi, perjanjiannya bukan batal demi hukum, tetapi salah satu pihak mempunyai hak untuk meminta supaya perjanjian itu dibatalkan.⁴⁰

Abdulkadir Muhammad berpendapat bahwa pengertian perjanjian yang terdapat dalam Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata mempunyai kelemahan yaitu :⁴¹

³⁹ R Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta : PT. Intermasa, 1987) hlm. 20.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan*, (Bandung : Alumni, 1982), hlm 77-78.

- 1) Hanya menyangkut sepihak saja.

Hal ini diketahui dari perumusan “satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang/lebih lainnya. “Kata Kerja” Mengikatkan” sifatnya hanya datang dari satu pihak saja, tidak dari kedua belah pihak.

Seharusnya perumusan itu “saling mengikatkan diri”, juga ada konsensus antara pihak-pihak.

- 2) Kata perbuatan mencakup juga tanpa konsensus. Dalam pengertian “perbuatan” termasuk juga tindakan melaksanakan tugas tanpa kuasa, tindakan melawan hukum yang tidak mengandung konsensus. Seharusnya dipakai kata “persetujuan”.
- 3) Pengertian perjanjian terlalu luas. Pengertian perjanjian dalam pasal tersebut di atas terlalu luas, karena mencakup juga lapangan hukum keluarga. Padahal yang dimaksud adalah hubungan antara debitur dan kreditur dalam lapangan harta kekayaan saja. Perjanjian yang dikehendaki oleh Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata sebenarnya hanyalah perjanjian yang bersifat kebendaan, bukan perjanjian yang bersifat personal.
- 4) Tanpa menyebut tujuan. Dalam perumusan pasal itu tidak disebutkan tujuan mengadakan perjanjian, sehingga pihak-pihak yang mengikatkan diri itu tidak jelas untuk apa.

Atas dasar alasan-alasan yang dikemukakan di atas, maka perlu dirumuskan kembali apa yang dimaksud dengan perjanjian itu. Berdasarkan alasan tersebut maka “perjanjian adalah suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melaksanakan suatu hal dalam lapangan harta kekayaan.”

Dari definisi yang telah diuraikan di atas, secara jelas terdapat konsensus antara pihak-pihak. Pihak yang satu setuju dan pihak yang lainnya juga setuju untuk melaksanakan sesuatu, meskipun pelaksanaan tersebut datang dari satu pihak. Misalnya dalam perjanjian pemberian hadiah. Dengan perbuatan memberi hadiah itu, pihak yang diberi hadiah setuju untuk menerimanya, jadi ada konsensus yang saling mengikat.

Kemudian perjanjian yang dilaksanakan tersebut dibuat berbentuk kata-kata secara lisan atau tertulis (berupa suatu akta). Perjanjian yang dibuat secara tertulis (akta) biasanya untuk kepentingan pembuktian. Misalnya polis pertanggungan. Dengan demikian bila melihat perumusan dari perjanjian, maka dapat disimpulkan unsur-unsur perjanjian adalah sebagai berikut :⁴²

- 1) Ada pihak-pihak, sedikitnya dua orang.

Pihak-pihak dalam suatu perjanjian disebut dengan subyek perjanjian.

Subyek perjanjian ini dapat berupa pribadi dan badan hukum.

⁴² Ibid

- 2) Ada persetujuan antara pihak-pihak.

Persetujuan antara pihak-pihak di dalam suatu perjanjian bersifat tetap, bukan sedang berunding. Perundingan itu adalah tindakan-tindakan untuk menuju kepada adanya persetujuan. Persetujuan itu ditunjukkan dengan penerimaan tanpa syarat atas suatu tawaran. Apa yang ditawarkan oleh pihak yang satu diterima oleh pihak yang lainnya, yang ditawarkan dan dirundingkan itu umumnya mengenai syarat-syarat dan mengenai obyek perjanjian. Dengan disetujuinya oleh masing-masing pihak tentang syarat-syarat dan obyek perjanjian itu, maka timbullah persetujuan. Persetujuan ini adalah salah satu syarat sahnya perjanjian.

- 3) Ada tujuan yang akan dicapai.

Di dalam suatu perjanjian tentunya ada tujuan yang ingin dicapai. Tujuan ini diadakan untuk memenuhi pihak-pihak yang mengadakan perjanjian. Adapun tujuan ini sifatnya tidak boleh bertentangan dengan ketertiban umum, kesusilaan dan tidak dilarang dengan undang-undang.

- 4) Ada prestasi yang akan dilaksanakan.

Dengan adanya suatu persetujuan, maka timbul kewajiban untuk melaksanakan suatu prestasi. Prestasi ini merupakan kewajiban yang harus dipenuhi oleh pihak-pihak sesuai dengan syarat-syarat perjanjian. Seperti pembeli berkewajiban membayar harga barang dan penjual berkewajiban menyerahkan barang.

- 5) Ada bentuk tertentu, lisan atau tulisan.

Bentuk-bentuk dalam perjanjian perlu ditetapkan. Bentuk yang tertulis disebut dengan akta. Namun perjanjian inipun ada yang berbentuk lisan. Artinya dengan kata-kata yang jelas maksud dan tujuannya yang dipahami oleh pihak-pihak, itu sudah cukup, kecuali bila pihak-pihak menghendaki supaya dibuat secara tertulis dalam bentuk akta.

- 6) Ada syarat-syarat tertentu sebagai isi perjanjian.

Isi dari suatu perjanjian mengandung syarat-syarat tertentu, oleh sebab itu dari syarat-syarat itulah maka dapat diketahui hak dan kewajiban pihak-pihak. Syarat ini biasanya terdiri dari syarat pokok yang akan menimbulkan hak dan kewajiban pokok.

Contoh : barang yang dituju dalam suatu perjanjian ada atau tidak, harganya bagaimana?

Bila keenam tersebut di atas dihubungkan dengan ketentuan pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang syarat-syarat sah perjanjian, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

- 1) Syarat adanya persetujuan kehendak antara pihak-pihak meliputi unsur-unsur persetujuan, syarat-syarat tertentu, bentuk tertentu.
- 2) Syarat kecakapan pihak-pihak meliputi unsur pihak-pihak dalam perjanjian. Syarat-syarat perjanjian (1 dan 2) ini disebut syarat subyektif. Jika syarat subyektif tidak dipenuhi, perjanjian itu dapat dibatalkan.

Orang yang membuat perjanjian harus cakap menurut hukum yaitu orang yang sudah dewasa atau akil baliq dan sehat pikirannya. Dalam Pasal 1330 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata disebut sebagai orang yang tidak cakap membuat suatu perjanjian adalah :

- a) Orang yang belum dewasa.
 - b) Mereka yang ditaruh dibawah pengampunan.
 - c) Orang-orang perempuan, dalam hal-hal yang ditetapkan oleh undang-undang, dan pada umumnya semua orang kepada siapa undang-undang telah melarang membuat perjanjian tertentu.
- 3) Ada hal tertentu, sebagai pokok perjanjian sebagai obyek perjanjian, baik berupa benda maupun berupa suatu prestasi tertentu. Obyek itu dapat berwujud dan tidak berwujud.
- 4) Ada kausa yang halal, yang mendasari perjanjian itu. Meliputi unsur tujuan yang akan dicapai.

Syarat-syarat perjanjian (3 dan 4) disebut syarat obyektif. Apabila syarat obyektif tidak dipenuhi, perjanjian itu batal.

c. Asas-asas Perjanjian

Di dalam hukum perjanjian terdapat asas-asas yang perlu diuraikan sebagai berikut :⁴³

⁴³ Ibid, hlm. 84-86.

1) Sistem Terbuka.

Bahwa setiap orang boleh mengadakan perjanjian apa saja walaupun belum atau tidak diatur dalam undang-undang.

Asas ini sering juga disebut asas kebebasan berkontrak (*freedom of making contract*). Walaupun berlaku asas ini, kebebasan berkontrak dibatasi oleh tiga hal yaitu tidak dilarang oleh undang-undang, tidak bertentangan dengan kesusilaan, dan tidak bertentangan dengan ketertiban umum.

Dapat dikatakan bahwa sistem terbuka yang dianut undang-undang mengandung asas kebebasan dalam membuat perjanjian sebagaimana Pasal 1338 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

Ketentuan Pasal 1338 ayat (1) ini memberikan kesempatan kepada masyarakat bahwa masyarakat boleh membuat perjanjian apa saja dan perjanjian itu akan mengikat mereka seperti halnya suatu undang-undang.

2) Bersifat pelengkap (optimal).

Artinya pasal-pasal undang-undang boleh disingkirkan, apabila pihak-pihak yang membuat perjanjian menghendaki dan membuat ketentuan-ketentuan sendiri yang menyimpang dari ketentuan pasal-pasal undang-undang. Apabila dalam perjanjian yang dibuat tidak ditentukan, maka berlakulah ketentuan undang-undang.

Contoh dalam Pasal 1477 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyatakan bahwa “penyerahan harus terjadi ditempat dimana barang yang terjual benda pada waktu penjualan, jika tentang itu tidak diadakan persetujuan lain.”

Makna pasal ini adalah dalam perjanjian jual beli pihak-pihak bebas menentukan tempat penyerahan barang yang diperjualbelikan.

Tetapi jika mereka tidak menentukan tempat penyerahan adalah tempat dimana barang yang dijual berada pada waktu penjualan.

3) Bersifat Konsensuil.

Artinya perjanjian ini terjadi sejak saat tercapainya kata sepakat antara pihak-pihak. Dengan kata lain perjanjian itu sah dan mempunyai akibat hukum sejak saat tercapai kata sepakat antara pihak-pihak mengenai pokok perjanjian.

Asas konsensualitas pada umumnya disimpulkan dari Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang mensyaratkan sahnya suatu perjanjian.

4) Bersifat Obligator.

Perjanjian yang dibuat oleh pihak-pihak itu baru dalam taraf menimbulkan hak dan kewajiban saja, belum memindahkan hak milik. Hak milik baru berpindah apabila diperjanjikan tersendiri yang disebut perjanjian yang bersifat kebendaan.

d. Macam Perjanjian.

Dilihat dari macamnya, maka perjanjian dapat dibedakan kedalam : ⁴⁴

1) Perjanjian sepihak dan perjanjian timbal balik.

Pada perjanjian yang pertama, hanya satu pihak saja yang mempunyai kewajiban untuk mewujudkan prestasi, sedang pihak lainnya tidak. Sedangkan pada perjanjian timbal balik, kedua belah pihak sama-sama mempunyai hak dan kewajiban terhadap prestasi yang diperjanjikan.

2) Perjanjian Konsensuil dan Perjanjian Riil.

Perjanjian konsensuil adalah perjanjian yang tercipta dengan dicapainya kata sepakat antara kedua belah pihak. Sedang perjanjian riil adalah perjanjian yang tercipta dengan terpenuhinya kata sepakat dan pelaksanaan prestasi yang diperjanjikan.

3) Perjanjian dengan beban dan perjanjian tanpa beban.

Perjanjian dengan beban adalah perjanjian dimana kedua belah pihak harus melakukan sesuatu prestasi. Sedangkan perjanjian tanpa beban adalah perjanjian dimana hanya satu pihak saja yang harus melakukan prestasi dan lain-lain.

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata membedakan perjanjian kedalam perjanjian yang bernama dan perjanjian tidak bernama. Perjanjian bernama adalah perjanjian yang mempunyai nama sendiri, yang

⁴⁴ Agus Prawoto, *Hukum Asuransi dan Kesehatan Perusahaan Asuransi* (Yogyakarta : BPFE, 1995), hlm. 37.

dikelompokkan sebagai perjanjian-perjanjian khusus, karena jumlahnya terbatas. Sedangkan perjanjian tidak bernama adalah perjanjian yang tidak mempunyai nama tertentu dan jumlahnya tidak terbatas.

Contoh perjanjian bernama adalah jual beli, sewa menyewa, tukar menukar, perjanjian pemborongan pekerjaan. Sedangkan contoh perjanjian tidak bernama adalah sewa beli.

2. Perjanjian Asuransi

Perjanjian asuransi merupakan suatu perjanjian yang mempunyai sifat yang khusus dan unik, sehingga perjanjian ini mempunyai karakteristik tertentu yang sangat khas dibandingkan dengan jenis perjanjian lain.

Secara umum perjanjian asuransi harus memenuhi syarat-syarat umum perjanjian dan disamping itu perjanjian ini masih harus memenuhi asas-asas tertentu yang mewujudkan sifat atau ciri khusus dari perjanjian asuransi itu sendiri.

Ilmu pengetahuan secara mendasar membedakan perjanjian asuransi menjadi dua yaitu : (1) asuransi kerugian, yang diusahakan oleh perusahaan asuransi kerugian/perusahaan asuransi umum. (2) Asuransi sejumlah uang, yang diusahakan oleh perusahaan asuransi jiwa.

Perjanjian asuransi/pertanggungan secara khusus diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Perjanjian ini diklasifikasikan sebagai suatu perjanjian khusus dan tunduk pada ketentuan khusus pula.

Perjanjian asuransi dengan perjanjian yang lain mempunyai perbedaan pokok pada pemenuhan prestasi. Prestasi para pihak pada perjanjian lain pada umumnya dapat saling dipenuhi secara seketika dan serentak.

Jadi baik debitur maupun kreditur secara bersama-sama dalam waktu yang bersamaan dapat saling memenuhi prestasi masing-masing.

Pada hakekatnya dalam perjanjian asuransi terdapat kesenjangan waktu antara prestasi Pihak I/penanggung dengan prestasi Pihak II/tertanggung. Kesenjangan tersebut terjadi karena prestasi Pihak I masih harus digantungkan pada suatu “keadaan tertentu yang belum pasti” yang juga merupakan syarat dalam perjanjian asuransi. Oleh sebab itu, meskipun prestasi Pihak II/tertanggung sudah sempurna dilaksanakan Pihak I/penanggung/perusahaan asuransi tidak dapat segera melaksanakan prestasinya dengan sempurna pula, apabila peristiwa yang diperjanjikan antara para pihak tidak/belum terjadi. Jadi prestasi yang satu tidak dapat segera dilaksanakan secara timbal balik dengan investasi pihak yang lain karena masih digantungkan pada suatu peristiwa yang belum pasti.

a. Syarat sah asuransi

Asuransi merupakan salah satu jenis perjanjian khusus yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, sebagai perjanjian. Maka ketentuan syarat sahnya suatu perjanjian dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata berlaku juga bagi perjanjian asuransi.

Karena perjanjian asuransi merupakan perjanjian khusus, maka disamping ketentuan syarat sah suatu perjanjian, berlaku juga syarat-syarat khusus yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Menurut ketentuan Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, terdapat empat syarat sah suatu perjanjian dan satu syarat yang diatur dalam Pasal 251 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yaitu :⁴⁵

1) Kesepakatan (*Consensus*).

Tertanggung dan penanggung sepakat mengadakan perjanjian asuransi.

Kesepakatan tersebut pada pokoknya meliputi :

- (a) Benda yang menjadi obyek asuransi.
- (b) Pengalihan risiko dan pembayaran premi.
- (c) Evenemen dan ganti kerugian.
- (d) Syarat-syarat khusus asuransi.
- (e) Dibuat secara tertulis yang disebut polis.

Pengadaan perjanjian ini dapat dilakukan secara langsung dan tidak langsung. Dilakukan secara langsung, bila kedua belah pihak mengadakan perjanjian asuransi tanpa perantara. Sebaliknya bila dilakukan secara tidak langsung bila kedua belah pihak mengadakan perjanjian asuransi melalui perantara.

⁴⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Bandung : Citra Aditya Bhakti, 2002), hlm 49-53.

2) Kewenangan (*Authority*).

Kedua belah pihak bertanggung dan penanggung mempunyai kewenangan melakukan perbuatan hukum yang diakui oleh undang-undang.

Kewenangan tersebut terbagi menjadi subyektif dan obyektif. Kewenangan subyektif artinya kedua pihak sudah dewasa, sehat ingatan, tidak berada dibawah perwalian (*trusteeship*), atau pemegang kuasa yang sah. Sedangkan kewenangan obyektif artinya bertanggung mempunyai hubungan sah dengan benda obyek asuransi karena benda tersebut adalah kekayaan miliknya sendiri.

3) Obyek tertentu (*Fixed Obyek*).

Obyek tertentu dalam perjanjian asuransi adalah obyek yang diasuransikan, hal ini dapat berupa harta kekayaan dan kepentingan yang melekat pada harta kekayaan, dapat pula berupa jiwa atau raga manusia. Pengertian obyek tertentu ini, identitas obyek asuransi tersebut harus jelas dan pasti. Apabila berupa harta kekayaan maka harta kekayaan tersebut berapa jumlahnya, berupa apa, dimana letaknya, buatan mana atau mereknya apa dan berapa nilainya. Apabila berupa jiwa, atas nama siapa, berapa umurnya, apa hubungan keluarganya, dimana alamatnya.

Berhubung yang mengasuransikan obyek tersebut adalah bertanggung, maka yang bersangkutan harus mempunyai hubungan langsung dengan obyek asuransi itu. Maksudnya dikatakan ada hubungan langsung apabila bertanggung memiliki sendiri harta kekayaan, jiwa/raga

yang menjadi obyek asuransi. Sedangkan dikatakan ada hubungan tidak langsung apabila tertanggung hanya mempunyai kepentingan atas obyek asuransi, tertanggung harus dapat membuktikan bahwa dirinya adalah benar sebagai pemilik atau mempunyai kepentingan atas obyek asuransi, tertanggung harus dapat membuktikan bahwa dirinya adalah benar sebagai pemilik atau mempunyai kepentingan atas obyek asuransi. Bila tertanggung tidak dapat membuktikannya, maka akan ada anggapan bahwa tertanggung tidak mempunyai hubungan dengan obyek asuransi, sehingga mengakibatkan asuransi menjadi batal.

4) Kausa yang Halal (*Legal Cause*).

Kausa yang halal maksudnya isi perjanjian asuransi itu tidak dilarang oleh undang-undang, tidak bertentangan dengan ketertiban umum dan tidak bertentangan dengan kesusilaan.

Berdasarkan kausa yang halal, maka tujuan dari asuransi adalah beralihnya risiko atas obyek asuransi yang diimbangi dengan premi yang dibayar.

Contoh : asuransi yang berkausa tidak halal adalah mengasuransikan benda yang dilarang oleh undang-undang untuk diperdagangkan, mengasuransikan benda tetapi tertanggung tidak mempunyai kepentingan, jadi hanya spekulasi yang sama dengan perjudian. Asuransi bukan perjudian dan pertaruhan.

Adakalanya kegiatan asuransi mirip dengan perjudian. Karena dalam kegiatan asuransi, seorang tertanggung dengan jumlah premi tertentu dapat memperoleh klaim dengan nilai yang sangat besar dibandingkan dengan preminya atau dapat pula seorang tertanggung tidak mempunyai klaim walaupun tertanggung tersebut sudah membayar premi tertentu.

Namun demikian sesungguhnya kegiatan antara asuransi dengan perjudian sangat berbeda. Perbedaannya adalah :⁴⁶

- (a) Asuransi bertujuan mengurangi risiko dengan mempertanggungjawabkan pada perusahaan asuransi, sedangkan perjudian menciptakan risiko dari belum ada menjadi ada.
- (b) Asuransi bersifat sosial (jaminan hari tua) sedangkan perjudian bersifat tidak sosial (amoral).
- (c) Asuransi merupakan *degree of risk* (risiko dapat diukur), sedangkan perjudian *degree of risk* (tidak dapat diukur).
- (d) Kontrak asuransi tertulis dan mengikat, sedangkan kontrak perjudian tidak tertulis dan tidak mengikat.

Hal lain yang berhubungan dengan sifat pokok dari asuransi, Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyatakan bahwa suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana atau orang atau lebih

⁴⁶ A. Abbas Salim, *Dasar-dasar Asuransi*, (Bandung : Transit, 1985), hlm. 7.

mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih, yang mana bila pasal tersebut dikaitkan dengan asuransi maka asuransi mempunyai sifat-sifat sebagai berikut :⁴⁷

1) Sifat timbal balik.

Persetujuan asuransi merupakan suatu persetujuan timbal balik yang berarti masing-masing pihak berjanji akan melakukan sesuatu bagi pihak lain. Pihak tertanggung berjanji akan membayar uang premi, dan pihak penanggung berjanji akan membayar sejumlah uang (uang asuransi) kepada pihak tertanggung apabila suatu peristiwa tertentu akan terjadi.

2) Sifat konsensual.

Persetujuan asuransi merupakan suatu perjanjian yang bersifat konsensual, yaitu sudah dianggap terbentuk dengan adanya kata sepakat belaka antara kedua belah pihak.

3) Sifat Perusahaan.

Dalam hal ini pihak penanggung biasanya bukan seorang individu melainkan suatu badan yang bersifat perusahaan, yang mementingkan hal-hal yang untung rugi dalam tindakan-tindakannya. Badan ini akan beruntung, apabila dalam satu tahun tidak perlu membayar uang-uang

⁴⁷ Ali Yafie, *Menggagas Fiqh Sosial*, (Bandung : Mizan, 1994) hlm 209-210.

asuransi. Maka kebanyakan penanggung dalam asuransi itu dibentuk secara Perseroan Terbatas.

4) Sifat Untung-untungan.

Yakni untung ruginya semua pihak bergantung pada suatu kejadian yang belum tentu.

5) Sifat Berat Sebelah.

Persetujuan asuransi ini mengikat dua pihak. Dan biasanya memberatkan pihak tertanggung, karena yang menetapkan segala syarat yang tercantum dalam polis adalah pihak penanggung.

Berkaitan dengan polis dalam suatu perjanjian asuransi, Pasal 255 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang mengatakan bahwa perjanjian pertanggungan harus dilakukan secara tertulis dengan sebuah akta yang dinamakan polis.

Pasal 257 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan bahwa perjanjian pertanggungan ada seketika setelah hal itu diadakan, hak dan kewajiban kedua belah pihak dari penanggung dan dari tertanggung berjalan mulai saat itu, malahan sebelum polis ditandatangani. Pengadaan perjanjian itu membawa kewajiban penanggung untuk menandatangani polis itu dalam waktu yang ditentukan dan menyerahkannya kepada tertanggung.

Sedangkan Pasal 258 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan bahwa untuk membuktikan adanya persetujuan harus ada bukti tulisan tetapi alat-alat bukti lain juga diperbolehkan, asal sudah ada permulaan pembuktian dengan tulisan.

Bila dilihat dari Pasal 257 dan 258 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dapat disimpulkan, bahwa “perjanjian asuransi pada hakekatnya adalah bersifat konsensuil, artinya setelah ada kata sepakat antara kedua belah pihak untuk mengadakan asuransi, maka sudah terbentuklah perjanjian asuransi.

Dan perjanjian ini ada, apabila telah ada kata sepakat antara si penjamin dan terjamin, bahwa penjamin berjanji akan menyerahkan polis kepada terjamin dan berjanji akan membayar uang premi kepada si penjamin.

Namun dari bunyi Pasal 258 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, jelas bahwa polis bukan merupakan syarat sahnya perjanjian, merupakan sekedar alat bukti adanya perjanjian pertanggungan.⁴⁸

Pasal 259 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang berbunyi :
“Bila pertanggungan langsung diadakan antara tertanggung atau orang yang diamanatkan atau diberi wewenang untuk itu, dan penanggung, polis itu dalam 24 jam setelah pengajuan oleh penanggung harus ditandatangani dan diserahkan, kecuali bila ditentukan jangka waktu yang lebih panjang oleh ketentuan undang-undang dalam sesuatu hal khusus.”

⁴⁸ Agus Prawoto, Op.Cit, hlm. 48.

Dari perumusan Pasal 259 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tersebut dapat disimpulkan bahwa tertanggunglah yang membuat polis, dan penanggung harus menandatangani.

Hal ini tentunya bertujuan untuk melindungi tertanggung, sebagai pihak yang secara ekonomis adalah merupakan pihak yang lemah.

Oleh sebab itu, berhubung zaman semakin berkembang dan agar perjanjian pertanggungan itu mudah dan praktis dilaksanakan, maka banyak digunakan polis yang standar.

Pasal 256 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, menentukan secara umum bahwa polis harus memuat yaitu :⁴⁹

(1) Hari perjanjian asuransi itu diadakan dan ditutup; (2) Nama orang-orang yang mengadakan pertanggungan; (3) Benda/obyek yang dipertanggungkan; (4) Jumlah uang pertanggungan; (5) Bahaya atau risiko yang dijamin; (6) Waktu mulai dan berakhirnya pertanggungan; (7) Besarnya premi; (8) Persyaratan-persyaratan atau kondisi yang diperlukan agar perjanjian itu berlaku.

Berkaitan dengan itu, maka fungsi polis adalah sebagai berikut:⁵⁰

- (1) Perjanjian pertanggungan (*a contract of indemnity*).
- (2) Sebagai bukti jaminan dari penanggung kepada tertanggung untuk mengganti kerugian yang mungkin dialami oleh tertanggung yang

⁴⁹ Ibid, hlm 49.

⁵⁰ Radiks Purba, *Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara*, (Jakarta : Djambatan, 1997), hlm 27.

diakibatkan oleh peristiwa (bahaya) yang tidak diduga/diketahui sebelumnya, dengan prinsip :

- (a) Untuk mengembalikan tertanggung kepada kedudukannya semula sebelum mengalami kerugian; atau
 - (b) Untuk menghindarkan tertanggung dari bangkrut (*total collapse*).
- (3) Bukti pembayaran premi asuransi oleh tertanggung kepada penanggung sebagai balas jasa atas jaminan penanggung.

b. Prinsip-prinsip Perjanjian Asuransi.

Asuransi sebagai suatu perjanjian dilengkapi juga dengan beberapa prinsip. Hal ini supaya sistem perjanjian asuransi itu dapat dipelihara dan dipertahankan, sebab bila suatu norma tanpa dilengkapi dengan prinsip cenderung untuk tidak mempunyai kekuatan mengikat.

Prinsip-prinsip yang berlaku pada perjanjian asuransi adalah .⁵¹

1) *Prinsip Indemnity/Indemnititas/Keseimbangan.*

Perjanjian asuransi bertujuan memberikan ganti rugi terhadap kerugian yang diderita oleh tertanggung, yang disebabkan oleh bahaya sebagaimana ditentukan di dalam polis.

⁵¹ Agus Prawoto, Op. Cit, hlm. 42.

Ganti rugi dalam perjanjian asuransi ini harus seimbang dengan kerugian yang sungguh-sungguh diderita oleh tertanggung. Oleh sebab itu disebut pula dengan prinsip keseimbangan.⁵²

Di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tidak ada satu pasal pun yang menyebutkan tentang prinsip keseimbangan, akan tetapi ada juga pasal-pasal yang mengandung arti dianutnya prinsip keseimbangan antara lain Pasal 246, 250, 252, 253, 254, 271, 277, 278, 280 dan 284 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.⁵³

Berlakunya prinsip indemnity hanya dalam asuransi kerugian saja dan tidak berlaku dalam asuransi sejumlah uang. Hal ini karena dalam asuransi sejumlah uang, ganti rugi tidak diseimbangkan dengan kerugian yang sungguh-sungguh diderita, akan tetapi uang asuransi sudah ditetapkan sebelumnya pada waktu ditutupnya perjanjian asuransi.

2) *Prinsip Insurable Interest*/kepentingan yang dapat diasuransikan.

Menurut Molengraf, pokok pertanggungan/kepentingan adalah hak subyektif yang mungkin akan lenyap atau berkurang karena adanya peristiwa yang tidak tertentu. Berdasarkan prinsip ini, pihak yang bermaksud akan mengasuransikan sesuatu harus mempunyai kepentingan dengan barang yang akan diasuransikan. Dan agar kepentingan dapat

⁵² Man Suparman Sastrawidjaja dan Endang, *Hukum Asuransi*, (Bandung : Alumni, 1997), hlm. 58.

⁵³ Ibid.

diasuransikan, maka kepentingan itu harus dapat dinilai dengan uang. Pasal 268 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tentang syarat-syarat kepentingan yang dapat diasuransikan, mempunyai pengertian yang sempit karena harus dapat dinilai dengan uang, karena adapula kepentingan yang tidak dapat dinilai dengan uang. Kepentingan yang tidak dapat dinilai dengan uang adalah hubungan kekeluargaan, jiwa, anak, isteri.

Sedangkan berdasarkan Pasal 250 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, kepentingan harus ada pada saat perjanjian asuransi diadakan. Pelanggaran pasal ini dapat menyebabkan penanggung tidak diwajibkan untuk memberikan ganti rugi. Dalam kenyataannya saat ini, ketentuan ini banyak dilanggar, karena berdasarkan rasa keadilan, hukum yang hidup di masyarakat ternyata berpendapat lain.

Pokok pertanggungan (kepentingan) harus dibedakan dengan benda/obyek pertanggungan. Benda/pokok pertanggungan adalah rumah, sepeda, jiwa, jadi merupakan sesuatu yang menjadi obyek dari bahaya.

3) *Prinsip Utmost Good Faith/Kejujuran Yang Sempurna.*

Dalam perjanjian asuransi, tertanggung diwajibkan untuk memberitahukan segala sesuatu yang diketahuinya, mengenai obyek atau barang yang dipertanggungkan secara benar. Keterangan yang tidak benar atau informasi yang tidak diberikan kepada penanggung walaupun dengan

itikad baik sekalipun dapat mengakibatkan batalnya perjanjian asuransi. Prinsip ini diatur dalam Pasal 251 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

4) *Prinsip Subrogasi Bagi Penanggung.*

Prinsip ini sebenarnya merupakan konsekuensi logis dari prinsip indemnity, yaitu yang hanya memberikan ganti rugi kepada tertanggung sebesar kerugian yang dideritanya.

Apabila tertanggung setelah menerima ganti rugi ternyata mempunyai tagihan kepada pihak lain, maka tertanggung tidak berhak menerimanya, dan hal itu beralih kepada penanggung.

Prinsip ini diatur secara tegas dalam Pasal 284 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menyatakan bahwa : “Seorang penanggung yang telah membayar kerugian sesuatu barang yang dipertanggungkan, menggantikan si tertanggung dalam segala hal yang diperolehnya terhadap orang-orang ketiga berhubung dengan penerbitan kerugian tersebut, dan si tertanggung itu adalah bertanggung jawab untuk setiap perbuatan yang dapat merugikan hak si penanggung terhadap orang-orang ketiga itu.”

Dalam buku-buku Anglo Saxon, memberikan ciri khusus dari perjanjian asuransi dibandingkan dengan perjanjian yang lainnya yaitu sebagai berikut :⁵⁴

⁵⁴ Sri Rejeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, (Jakarta : Sinar Grafika, 1997), hlm. 92-93.

- 1) Perjanjian asuransi adalah perjanjian yang bersifat aleatair (*aleatary*), maksudnya adalah bahwa perjanjian ini merupakan perjanjian, yang prestasi penanggung masih harus digantungkan pada satu peristiwa yang belum pasti, sedangkan prestasi tertanggung sudah pasti. Dan meskipun tertanggung sudah memenuhi prestasinya dengan sempurna, pihak penanggung belum pasti berprestasi dengan nyata.
- 2) Perjanjian asuransi adalah perjanjian bersyarat (*conditional*), maksudnya adalah bahwa perjanjian ini merupakan suatu perjanjian yang prestasi penanggung hanya akan terlaksana apabila syarat-syarat yang ditentukan dalam perjanjian dipenuhi. Pihak tertanggung pada satu sisi tidak berjanji untuk memenuhi syarat, tetapi ia tidak dapat memaksa penanggung melaksanakan, kecuali dipenuhinya syarat-syarat.
- 3) Perjanjian asuransi adalah perjanjian yang bersifat sepihak (*unilateral*), maksudnya adalah bahwa perjanjian ini menunjukkan bahwa hanya satu pihak saja yang memberikan janji yaitu pihak penanggung. Penanggung memberikan janji akan mengganti suatu kerugian, apabila pihak tertanggung sudah membayar premi dan polis sudah berjalan, sebaliknya tertanggung tidak menjanjikan suatu apapun.
- 4) Perjanjian asuransi adalah perjanjian yang bersifat pribadi (*personal*), maksudnya adalah kerugian yang timbul harus merupakan kerugian orang perorangan, secara pribadi, bukan kerugian kolektif ataupun kerugian yang timbul harus merupakan kerugian orang perorangan, secara pribadi, bukan

kerugian kolektif ataupun kerugian masyarakat luas. Kerugian yang bersifat pribadi itulah yang nantinya akan diganti oleh penanggung.

- 5) Perjanjian asuransi adalah perjanjian yang melekat pada syarat penanggung (*adhesion*), karena di dalam perjanjian asuransi pada hakekatnya syarat dan kondisi perjanjian hampir seluruhnya ditentukan diciptakan oleh penanggung/perusahaan asuransi sendiri, dan bukan karena adanya kata sepakat yang murni/menawan. Oleh karena itu dapat dianggap bahwa kondisi perjanjian asuransi sebagian terbesar ditentukan secara sepihak oleh penanggung sehingga penanggung dianggap sebagai penyusun perjanjian dan seharusnya mengetahui apabila timbul pengertian yang tidak jelas, harus diuntungkan pihak tertanggung.
- 6) Perjanjian asuransi adalah perjanjian dengan syarat itikad baik yang sempurna, maksudnya adalah bahwa perjanjian asuransi merupakan perjanjian dengan keadaan bahwa kata sepakat dapat tercapai/negosiasi dengan posisi masing-masing mempunyai pengetahuan yang sama mengenai fakta, dengan penilaian sama penelaahannya untuk memperoleh fakta yang sama pula, sehingga dapat bebas dari cacat-cacat tersembunyi.

c. Syarat-syarat dalam pelaksanaan perjanjian asuransi.

Pelaksanaan perjanjian asuransi ditandai dengan pemenuhan kewajiban penanggung untuk memberikan ganti kerugian kepada tertanggung/pengambil asuransi. Pemenuhan kewajiban tersebut tidak segera

diberikan secara otomatis, melainkan harus memenuhi asas dan syarat-syarat tertentu.

Sesuai dengan karakteristik yang dimiliki oleh perjanjian asuransi, meskipun perjanjian asuransi sudah sah diadakan dan sudah berjalan, tidak selalu berakhir dengan pemenuhan prestasi yang sempurna, belum tentu seseorang pasti mendapatkan ganti rugi, apabila seseorang tidak secara nyata memang menderita kerugian. Meskipun penanggung secara riil tidak memberikan ganti kerugian, tidak berarti penanggung tidak bertanggung jawab.

Dalam perjanjian asuransi diperjanjikan, apabila tertanggung menderita kerugian secara riil, penanggung akan membayar sejumlah uang sebagai ganti rugi.

Proteksi yang diperjanjikan kepada tertanggung akan dipenuhi oleh penanggung perjanjian asuransi, apabila dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut.⁵⁵

1) Adanya peristiwa yang tidak tentu.

Pada awal perjanjian, sejak adanya kata sepakat, penanggung sebenarnya sudah mempunyai kewajiban pada tingkat permulaan, antara lain sebagaimana diatur oleh Pasal 257 ayat (2) yaitu menandatangani polis dan menyerahkannya kepada tertanggung.

⁵⁵ Ibid, hlm. 108-109.

Pasal 257 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang berbunyi sebagai berikut : “Ditutupnya perjanjian menerbitkan kewajiban bagi si penanggung untuk menandatangani polis tersebut dalam waktu yang ditentukan dan menyerahkannya kepada si tertanggung. Kewajiban utama penanggung dalam perjanjian asuransi adalah memberikan ganti kerugian. Meskipun demikian, kewajiban memberi ganti rugi itu merupakan suatu kewajiban bersyarat atas terjadi atau tidak terjadinya suatu peristiwa yang diperjanjikan yang mengakibatkan timbulnya suatu kerugian.

Berkaitan dengan itu, maka untuk sampai pada suatu keadaan dimana penanggung/perusahaan harus benar-benar memberi ganti kerugian harus dipenuhi tiga syarat berikut ini :

- (a) Harus terjadi peristiwa yang tidak tertentu yang diasuransikan.
- (b) Pihak tertanggung harus menderita kerugian.
- (c) Ada hubungan sebab akibat antara peristiwa dengan kerugian.

2) Hubungan Sebab Akibat

Hakekat hubungan sebab akibat dalam asuransi adalah penanggung hanya wajib membayar ganti rugi, apabila kerugian atau kerusakan itu disebabkan oleh peristiwa yang telah diperjanjikan. Jadi kerugian itu adalah sebagai akibat dari suatu peristiwa yang tidak tertentu, yang telah diperjanjikan.

Dalam hukum asuransi, terdapat teori yang berkaitan dengan hubungan sebab akibat yaitu :⁵⁶

(a) Teori *Causa Prima* (Penyebab yang terdekat).

Teori ini berpijak pada "*Causa Proxima Non Remota Spectatur*", yang berarti penyebab yang paling dekat, paling akhir dengan kerugian yang dipakai sebagai faktor penentu untuk dipertimbangkan, dan bukan sebab yang terjauh.

Teori ini dianut oleh Marine Insurance Act 1906, yang pada dasarnya berpendapat bahwa : seorang penanggung hanya bertanggung jawab atas penggantian kerugian, kalau kerugian itu timbul karena peristiwa yang terdekat pada kerugian tersebut.

Contoh : Seorang pengemudi, mengemudikan mobil yang dalam kondisi tidak baik di jalan raya yang licin, dengan kecepatan cukup tinggi, menabrak pohon ditepi jalan, pengemudi menerima pembayaran ganti rugi. Pembayaran ganti rugi diperoleh karena peristiwa menabrak pohon.

Secara tidak langsung, kekurangan sendiri dan kesalahan sendiri menjadi terabaikan. Dengan demikian dapat dimengerti bahwa *causa proxima* tidak lagi dianggap sebagai " penyebab terdekat" dalam fakta melainkan penyebab yang dominan atau yang efektif.

⁵⁶ Ibid, hlm. 113.

(b) Teori *conditio sine qua non* (syarat yang tidak dapat dihindari).

Bahwa setiap fakta/peristiwa merupakan suatu hal yang tidak dapat ditiadakan, tanpa meniadakan kerugian itu sendiri, sehingga dengan demikian, dapat dikatakan bahwa tanpa kenyataan/fakta dimaksud, kerugian tidak akan terjadi. Jadi setiap kenyataan yang terjadi merupakan penyebab dalam arti yuridis. Pada akhirnya teori ini tidak memberikan kriteria pilihan, sehingga kriteria pilihan itu sendiri perlu dicari dengan kriteria yang lain.

Misalnya dihubungkan dengan tujuan yang disepakati para pihak, atau maksud dari undang-undang, untuk memberikan prioritas sebagai penyebab kerugian.

Secara yuridis keadaan ini mempunyai banyak kelemahan, karena akan melibatkan setiap fakta/kenyataan yang terjauh sekalipun sebagai faktor penyebab. Sehingga teori ini sangat sulit dipakai untuk memecahkan masalah yang timbul berkaitan dengan hubungan sebab akibat.

(c) *Teori Adequat*.

Suatu peristiwa adalah penyebab dari kerugian apabila terdapat hubungan yang wajar/pantas dengan kerugian. Yaitu merupakan suatu akibat yang pantas dan patut diduga, berdasarkan peraturan/pengalaman yang ada atau berdasarkan kepantasan. Pendapat ini juga menimbulkan berbagai kesulitan untuk menentukan suatu peralihan diantara rangkaian fakta yang

terjadi. Teori inipun menimbulkan banyak kesulitan untuk menentukan hubungan sebab akibat.

(d) Teori Pembebasan.

Teori ini menekankan sifat yang normative dari hubungan sebab akibat yang bersifat yuridis. Artinya diantara peristiwa-peristiwa dan kerugian harus ada/terdapat suatu hubungan yang sedemikian rupa, sehingga sesuatu kerugian menurut keadilan adalah sebagai akibat dari suatu peristiwa yang dapat dibebankan kepada seseorang yang bertanggung jawab.

3) Faktor-faktor yang memberatkan risiko.

Pada hakekatnya, setiap perjanjian harus dilaksanakan atas adanya itikad baik, demikian pula dengan perjanjian asuransi. Secara umum, maka seorang tertanggung harus melakukan suatu perhatian yang sama atas obyek/barang yang diasuransikan seakan-akan obyek/benda itu tidak diasuransikan. Kelalaian dari pihak tertanggung, dapat mengakibatkan penanggung merasa tidak bertanggungjawab untuk membayar ganti kerugian, dengan alasan karena kesalahan sendiri dari pihak tertanggung.

4) Cacat/kebusukan/sifat kodrat dari barang.

Pasal 249 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dengan tegas mengatur bahwa untuk kerugian yang timbul karena suatu cacat, kebusukan sendiri/karena sifat dan kodrat dari barang-barang yang dipertanggungkan

sendiri, penanggung tidak pernah berkewajiban mengganti kerugian, kecuali bilamana dengan tegas dipertanggungjawabkan terhadap itu.

Pasal ini bermaksud memberikan perlindungan kepada penanggung terhadap bahaya yang tidak datang dari luar, tetapi berasal dari sifat-sifat yang secara alamiah terkandung pada benda obyek asuransi.

5) Kesalahan Tertanggung.

Kesalahan tertanggung meliputi cakupan yang relatif luas, karena dapat meliputi kemungkinan kekurangan sendiri dan atau kesalahan sendiri. Sebenarnya batas antara kekurangan sendiri dan kesalahan sendiri sebagai penyebab kerugian sangat sulit dibedakan. Apabila terdapat kekurangan sendiri yang disebabkan karena kelalaian yang diklasifikasikan sebagai kesalahan dari pihak tertanggung, kesalahan sendiri dari pihak tertanggung, penanggung dapat dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian.

6) Nilai yang diasuransikan/dipertanggungkan.

Perjanjian asuransi pada hakekatnya mempunyai tujuan untuk memberi ganti kerugian. Oleh karena itu, asuransi juga tidak boleh mengarah pada suatu pemberian ganti kerugian yang jumlahnya lebih besar daripada kerugian riil yang diderita, sehingga tertanggung tidak akan memperoleh posisi ekonomi yang lebih menguntungkan dari keadaan sebelum menderita kerugian. Bertitik tolak dari pernyataan di atas, yang merupakan inti dari asas

indemnitas yang merupakan tujuan perjanjian asuransi, penanggung pada hakekatnya hanya dapat mengikatkan dirinya tidak lebih dari nilai riil yang dapat diasuransikan. Dengan perkataan lain, penanggung tidak dapat mengikat dirinya lebih besar dari kepentingan yang sudah dinyatakan dengan uang.

C. Risiko Dan Evenement Dalam Asuransi.

1. Risiko dalam asuransi.

S.R. Diacon dan R.L. Carter menyatakan bahwa “risiko itu ada setiap kali orang tidak dapat menguasai dengan sempurna, atau mengetahui lebih dulu mengenai masa depan.”⁵⁷

Seperti risiko dalam menjalankan usaha-usaha dagang, tidak ada seorang usahawan yang dapat menjamin bahwa ia akan memperoleh keuntungan saja dan bukan kerugian.

Meskipun demikian, manusia masih dapat mengukur/mendeteksinya dengan cara :⁵⁸

- a. Mengadakan identifikasi kemungkinan-kemungkinan yang terjadi.
- b. Mencari peluang atau alternatif lain cara mengatasi risiko yang mungkin timbul berdasarkan identifikasi yang telah diadakan.

⁵⁷ Sri Rejeki Hartono, Op Cit, hlm. 58.

⁵⁸ Ibid.

Pendapat mengenai risiko antara lain dikemukakan oleh :⁵⁹

- a. Robert I Mehr dan Emerson Cammack dalam bukunya *Principle Of Insurance* mengartikan risiko adalah mengalami kemalangan atau kebahagiaan. Dan diartikan juga ketidakpastian mengenai kerugian.
- b. Ahli matematika mengartikan risiko adalah suatu tingkat penyebaran dari nilai-nilai dalam suatu pembagian sekeliling, suatu kedudukan secara seimbang. Makin besar tingkat penyebaran, makin besar pula risiko.
- c. James L. Athearn dalam bukunya : *Risk and Insurance*” menyatakan risiko merupakan aspek utama dan kehidupan manusia pada umumnya dan merupakan faktor penting dalam asuransi. Risiko merupakan kemungkinan penyimpangan harapan yang tidak menguntungkan, yaitu ketidakpastian suatu peristiwa yang tidak diinginkan.

Dari definisi tersebut di atas, risiko dapat dirumuskan :

- a. Kemungkinan kehilangan atau kerugian.
- b. Kemungkinan penyimpangan harapan yang tidak menguntungkan karena kemungkinan penyimpangan harapan merupakan suatu kehilangan.

Berkaitan dengan risiko dalam asuransi, terdapat ciri-ciri risiko dalam asuransi sebagai berikut :⁶⁰

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ Abdul Kadir Muhammad, Op-Cit, hlm.118.

- a. Bahaya yang mengancam benda atau obyek asuransi.
- b. Berasal dari faktor ekonomi, alam atau manusia.
- c. Diklasifikasikan menjadi risiko pribadi, kekayaan, tanggung jawab.
- d. Hanya berpeluang menimbulkan kerugian.

Robert Mehr mengemukakan cara-cara dalam mengatasi risiko dalam kehidupan manusia yaitu :⁶¹

- a. Menghindari risiko (*risk avoidance*), tidak melakukan kegiatan yang memberi peluang kerugian. Misalnya : menghindari pembangunan gedung bertingkat di daerah rawan gempa.
- b. Mengurangi risiko (*risk reduction*), memperkecil peluang terjadi kerugian. Misalnya : menyediakan alat penyemprot anti kebakaran di perkantoran.
- c. Menahan risiko (*risk retention*), tidak melakukan apa-apa terhadap risiko karena dapat menimbulkan kerugian.
- d. Membagi risiko (*risk sharing*), dengan pihak lain. Misalnya : melalui reasuransi
- e. Mengalihkan risiko (*risk transfer*), memindahkan risiko kepada pihak lain, yaitu perusahaan asuransi.

⁶¹ Ibid.

Agar setiap risiko dapat diasuransikan, maka perlu dipenuhi syarat-syarat :⁶²

- a. Dapat dinilai dengan uang.
- b. Harus risiko murni. Artinya hanya berpeluang menimbulkan kerugian.
- c. Kerugian timbul akibat bahaya/peristiwa tidak pasti.
- d. Tertanggung harus memiliki insurable interest.
- e. Tidak dilarang undang-undang dan tidak bertentangan dengan ketertiban umum.

Berdasarkan klasifikasi obyek asuransi (jiwa/raga, kekayaan, tanggungjawab), risiko yang dapat diasuransikan digolongkan menjadi tiga jenis yaitu :⁶³

- a. Risiko pribadi.

Risiko yang ancamannya mengurangi atau menghilangkan kemampuan diri seseorang untuk memperoleh penghasilan atau keuntungan.

Misalnya : bahaya kecelakaan kerja, kecelakaan penumpang, bahaya menderita penyakit berat atau kematian.

Risiko pribadi ini dapat dialihkan kepada perusahaan asuransi sosial/asuransi jiwa.

⁶² Ibid, hlm. 119.

⁶³ Ibid.

b. Risiko harta.

Risiko yang ancamannya menghilangkan, menghancurkan, merusakkan, kekayaan seseorang. Misalnya tabrakan, rumah terbakar, pencurian kendaraan bermotor.

c. Risiko tanggung gugat.

Risiko yang ancamannya mengganti kerugian kepada pihak ketiga akibat perbuatan pelaku (tanggung).

Misalnya : tabrakan yang merugikan pihak lain, pesawat terbang jatuh merugikan rumah penduduk.

Ditinjau dari sifatnya, maka risiko dapat dibedakan sebagai berikut :⁶⁴

a. Risiko khusus (*particular risk*).

Suatu risiko disebut khusus apabila asalnya adalah dari individual.

Contoh : risiko yang timbul dari kebakaran pada rumah atau mobil seseorang yang tidak menyebabkan kebakaran pada rumah/mobil orang lain.

b. Risiko fundamental (*fundamental risk*).

Risiko jenis ini adalah risiko yang sumbernya dari masyarakat umum dan akibatnya mempengaruhi masyarakat luas.

Contoh : risiko karena adanya banjir/tsunami di Nanggroe Aceh Darussalam.

c. Risiko statis.

Risiko yang tidak berubah walaupun zaman telah berubah.

Contohnya adalah risiko yang timbul dari kebakaran, banjir, gempa bumi.

⁶⁴ Agus Prawoto, Op. cit, hlm 14-15.

d. Risiko dinamis.

Risiko yang mengalami perubahan sesuai dengan perkembangan zaman. Contohnya : pada zaman dulu, patah kaki dari seorang pemain bola dianggap bukan risiko. Namun dengan berkembangnya zaman, kaki seorang pemain bola dapat diasuransikan.

Berkaitan dengan prinsip asuransi, terdapat beberapa istilah penting lain yaitu *peril* dan *hazard*.

Peril adalah peristiwa/bahaya yang dapat menyebabkan suatu kerusakan atau kerugian.⁶⁵ Contoh peril yang umum adalah api, pencurian, banjir. Sedangkan hazard adalah suatu keadaan atau kondisi yang bisa memperbesar atau meningkatkan kemungkinan terjadinya suatu kerugian dari suatu peril. Contohnya: menyimpan oli/bensin dekat perapian.

Berdasarkan bentuk/sifatnya, hazard ini dapat dibedakan sebagai berikut:⁶⁶

a. *Physical hazard*.

Hazard yang ditimbulkan oleh keadaan fisik suatu benda. Misalnya : keadaan ruangan/gedung yang banyak terbuat dari kayu atau menggunakan karpet.

b. *Moral hazard*.

Yaitu keadaan mental seseorang yang dapat memperbesar kemungkinan terjadinya suatu kerugian. Misalnya : mental seseorang yang penakut atau

⁶⁵ Ibid, hlm 27.

⁶⁶ Ibid.

cepat panik, menyebabkan orang itu langsung lari/lupa mengamankan tokonya begitu melihat ada kebakaran di seberang tokonya.

c. *Morale hazard.*

Yaitu tabiat atau kebiasaan seseorang yang menyebabkan kemungkinan terjadinya kerugian bertambah besar.

Misalnya : tabiat seorang supir yang malas akan menyebabkan risiko karena kecelakaan menjadi lebih tinggi karena disebabkan oleh kemalasannya yang tidak pernah memeriksa ban, rem dan oli.

d. *Legal hazard.*

Yaitu keadaan peraturan perundang-undangan yang menyebabkan kemungkinan kerugian itu bertambah besar.

Misalnya : Undang-Undang Ketenagakerjaan yang memberikan jaminan terhadap semua pekerja yang melakukan pekerjaannya, menyebabkan pekerja menjadi teledor dalam bekerja.

2. **Evenemen dalam asuransi.**

Evenemen merupakan istilah diadopsi dari Bahasa Belanda, "*Evenement*" yang berarti peristiwa tidak pasti, dalam Bahasa Inggris, "*Fortuitous Event*". Evenemen atau peristiwa yang tidak pasti adalah peristiwa terhadap mana asuransi diadakan, tidak dapat dipastikan terjadi dan tidak diharapkan akan terjadi, walaupun peristiwa itu sudah pasti terjadi.

Misalnya : meninggalnya orang, meskipun saat terjadinya tidak dapat diketahui sebelumnya, namun semua yakin bahwa hal tersebut pasti terjadi. Jika peristiwa itu sudah diketahui sebelumnya, bahwa itu pasti terjadi atau sudah diketahui saat terjadinya, tidak akan ada artinya bagi asuransi, sebab tidak akan ada orang yang mau memikul asuransi demikian itu.

Oleh sebab itu pengertian evenemen dirumuskan sebagai berikut :

Evenemen adalah peristiwa yang menurut pengalaman manusia normal tidak dapat dipastikan terjadi, atau walaupun sudah pasti terjadi, saat terjadinya itu tidak dapat ditentukan dan juga tidak diharapkan akan terjadi, jika terjadi juga mengakibatkan kerugian.⁶⁷

Evenemen yang terjadi itu diluar kekuasaan dan kemampuan manusia, artinya tidak seorangpun dapat mencegah/menghalangi terjadinya peristiwa itu, oleh sebab itu terhadap evenemen inilah asuransi diadakan.

Di dalam hukum asuransi, evenemen yang menjadi beban penanggung merupakan peristiwa penyebab timbulnya kerugian/kematian atau cacat badan atas objek asuransi. Selama belum terjadi peristiwa penyebab timbulnya kerugian, selama itu pula bahaya yang mengancam objek asuransi disebut risiko. Apabila risiko itu sungguh-sungguh menjadi kenyataan (terjadi), maka berubah menjadi evenemen, yaitu peristiwa yang menimbulkan kerugian. Dalam hal ini, risiko yang menjadi beban ancaman penanggung berubah menjadi kerugian yang wajib diganti oleh penanggung.

⁶⁷ Op. Cit, hlm 121.

Berkaitan dengan itu, ciri-ciri evenemen adalah sebagai berikut :⁶⁸

- a. Peristiwa yang terjadi itu menimbulkan kerugian.
- b. Terjadinya itu tidak diketahui, tidak dapat diprediksi lebih dahulu.
- c. Berasal dari faktor ekonomi, alam dan manusia.
- d. Kerugian terhadap diri, kekayaan dan tanggungjawab seseorang.

Dalam hubungannya dengan ganti kerugian akibat evenemen, maka akan diuraikan sebagai berikut :⁶⁹

a. Teori Kausalitas.

Teori kausalitas menjadi dasar penentuan ada tidaknya beban penanggung atas kerugian yang timbul akibat peristiwa yang ditanggung menurut sistem hukum Eropa Continental dan Anglo Saxon. Menurut teori ini, antara peristiwa dan kerugian yang timbul harus ada hubungan kausal. Artinya dengan terjadinya peristiwa itu, maka timbul pula kerugian. Jika peristiwa itu tidak terjadi, tidak akan ada kerugian. Peristiwa yang menjadi sebab suatu kerugian adalah peristiwa yang terdekat dan langsung menimbulkan kerugian terhadap benda objek asuransi.

Keunggulan teori kausalitas adalah kepastian evenemen yang menjadi penyebab langsung timbulnya kerugian. Teori bersifat membatasi tanggungjawab penanggung.

⁶⁸ Op. Cit, hlm 123.

⁶⁹ Op. Cit, hlm 123.

Sedangkan kelemahannya adalah tertanggung mungkin terjebak oleh evenemen penyebab kerugian sehingga tertanggung mengira ganti kerugian dapat diklaim, tetapi ditolak oleh penanggung.

Persoalan evenemen erat kaitannya dengan persoalan ganti rugi. Namun tidak setiap kerugian (*loss*) akibat evenemen harus mendapat ganti kerugian. Yang perlu diperhatikan adalah apakah evenemen yang terjadi itu adalah evenemen yang ditanggung oleh penanggung dan dicantumkan dalam polis. Dengan demikian evenemen yang terjadi dan kerugian yang timbul ada hubungan kausal. Evenemen adalah sebab dan kerugian adalah akibat.

b. Asas Keseimbangan.

Asas keseimbangan mempunyai arti penting bila terjadi evenemen yang menimbulkan kerugian. Kerugian yang harus diganti itu seimbang dengan risiko yang ditanggung penanggung. Jika risiko atas benda asuransi hanya sebagian dialihkan kepada penanggung, penanggung berkewajiban membayar ganti kerugian hanya sebagian pula dari kerugian yang timbul itu. Misalnya : jika benda yang diasuransikan bernilai Rp. 100.000.000,00 (seratus juta), diasuransikan Rp. 90.000.000,00 (sembilan puluh juta). Terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta). Ini berarti risiko yang dialihkan hanya Rp. 90.000.000,00 (sembilan puluh juta), yang tidak dialihkan Rp. 10.000.000,00.

c. Subrogasi dalam asuransi.

Menurut Pasal 248 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang bahwa “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.”⁷⁰

Penggantian kedudukan semacam ini dalam hukum perdata disebut subrogasi.

Contoh : A mempunyai mobil BMW yang diasuransikan pada PT. Asuransi Jasa Raharja Putera (PTJP). Disini ada hubungan Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Suatu hari mobil A ditabrak oleh mobil Mercy milik B hingga rusak. Antara A dan B tidak saling mengenal. Kemudian A menuntut ganti rugi pada B, berdasarkan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata atas kerusakan mobilnya. Namun demikian, berhubung mobil milik A telah diasuransikan pada PT. Asuransi Jasa Raharja Putera, berdasarkan Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, karena evenemen telah menjadi pasti yaitu terjadi kerusakan mobil milik A ditabrak mobil milik B, maka Asuransi Jasa Raharja Putera membayar kerugian yang diderita oleh mobil milik A.

⁷⁰ Op. Cit, hlm. 129.

Berdasarkan tuntutan A kepada B, Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, maka tuntutan itu di subrogeer atau dioper oleh PT. Asuransi Jasa Raharja Putera untuk menerima pembayaran ganti rugi dari B, yang seharusnya menjadi hak A.

Dari contoh di atas A sebagai tertanggung dalam asuransi yang ditutupnya, oleh sebab itu A bisa mengambil dua jalan untuk minta ganti kerugian yaitu :

- a. Menuntut ganti kerugian dari penanggung, karena ada asuransinya.
- b. Atau menuntut ganti kerugian dari pihak ketiga/B yang telah menimbulkan kerugian pada barang-barang yang diasuransikan oleh A, berdasarkan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Apabila A memilih cara pertama, maka hak menuntut ganti kerugian kepada B berpindah kepada penanggung (Perusahaan Asuransi Jasa Raharja Putera). Dalam hal ini tertanggung A dilarang melakukan perbuatan yang merugikan penanggung (Asuransi Jasa Raharja Putera) dalam mewujudkan hak subrogasinya terhadap B pihak ketiga.

Dan apabila A memilih cara kedua, yaitu menggugat B guna memperoleh ganti kerugian, maka penanggung (Asuransi Jasa Raharja Putera) hanya berkewajiban membayar ganti kerugian yang seharusnya dia ganti dikurangi jumlah yang telah diterima A dari B.

Apabila A menerima ganti kerugian dari B sama dengan atau lebih besar daripada jumlah yang seharusnya dibayar oleh penanggung, maka penanggung dibebaskan sama sekali dari kewajiban memenuhi klaim ganti kerugian.

Dimungkinkan juga A tidak mengklaim sama sekali ganti kerugian kepada perusahaan Asuransi Jasa Raharja Putera, dia hanya menuntut ganti kerugian kepada B. Disini seolah-olah tidak ada peristiwa apa-apa sehingga asuransi berjalan lancar seperti biasa. Namun A berkewajiban memberitahukan kepada Asuransi Jasa Raharja Putera tentang keadaan benda yang diasuransikan, sehingga penanggung dapat mempertimbangkan apakah asuransi akan diteruskan atau dihentikan.

Oleh sebab itu dari Pasal 284 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dapat dipahami bahwa supaya ada subrogasi dalam asuransi diperlukan dua syarat yaitu :

- 1) Tertanggung mempunyai hak terhadap penanggung dan terhadap pihak ketiga.
- 2) Adanya hak tersebut karena timbul kerugian sebagai akibat perbuatan pihak ketiga.

Dalam hukum asuransi, bila tertanggung telah mendapatkan hak ganti kerugian dari penanggung, tertanggung tidak boleh lagi mendapatkan hak pihak ketiga yang telah menimbulkan kerugian itu. Hak terhadap pihak ketiga

ini beralih kepada penanggung yang telah memenuhi ganti kerugian kepada tertanggung. Ketentuan ini bertujuan untuk mencegah jangan sampai terjadi bahwa tertanggung memperoleh ganti kerugian yang berlipat ganda, yang bertentangan dengan asas keseimbangan atau memperkaya diri tanpa hak, asas ini tetap dianut teguh dalam hukum asuransi.

Oleh sebab itu Pasal 284 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang ini bertujuan untuk menghilangkan ketidakadilan.

Sedangkan Nolst Trinice, menyatakan Pasal 284 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dapat dianggap sebagai salah satu pasal-pasal yang bertujuan melindungi prinsip indemniteit dalam hukum asuransi.⁷¹

Subrogasi yang diatur dalam Pasal 284 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, merupakan bentuk khusus dari subrogasi yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Subrogasi yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata berkenaan dengan perjanjian pada umumnya tidak berlaku bagi asuransi sebagai perjanjian khusus.

Kekhususan subrogasi dalam Pasal 284 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang sebagai berikut :⁷²

1. Dalam hukum asuransi, hak subrogasi ada pada penanggung sebagai pihak kedua dalam perjanjian asuransi. Dalam Hukum Perdata subrogasi ada pada pihak ketiga.

⁷¹ H. Mashudi dan Moch Chidir Ali, *Hukum Asuransi*, (Bandung : Mandar Maju, 1998), hlm.109.

⁷² Abdulkadir Muhamad, Op-Cit hlm. 133.

2. Hubungan hukum dalam subrogasi pada perjanjian asuransi ditentukan oleh undang-undang. Oleh karena itu, hak yang berpindah kepada penanggung termasuk diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata semata-mata karena perjanjian. Jadi hak yang berpindah semata-mata hak yang timbul karena perjanjian.
3. Tujuan subrogasi pada perjanjian asuransi adalah untuk mencegah ganti kerugian ganda kepada tertanggung dan untuk mencegah pihak ketiga terbebas dari kewajibannya.

Pada intinya subrogasi dalam asuransi adalah pergantian kedudukan tertanggung oleh penanggung terhadap pihak ketiga. Subrogasi menjamin berlakunya asas keseimbangan dalam asuransi. Subrogasi terbatas pada hak atas ganti kerugian akibat evenemen yang menjadi tanggungan penanggung.

D. Berakhirnya Asuransi.

Menurut Molengraaff, terdapat beberapa cara bagaimana suatu asuransi itu dapat berakhir :⁷³

1. Bila asuransi telah selesai dengan tibanya waktu yang telah dijanjikan.
2. Bila terjadi pemusnahan keseluruhan atau terjadi kerugian yang mencapai jumlah yang dipertanggungkan.
3. Bila assuradur dibebaskan dari verzekerdanya.

⁷³ Mashudi dan Moch. Chidir Ali, Op.Cit hlm 118.

4. Bila perjanjian asuransi gugur karena :
 - a. Obyek dari bahaya tidak lagi terancam bahaya, atau verzekerde tidak lagi memiliki kepentingan yang diasuransikan.
 - b. Penambahan bahaya.
5. Bila perjanjian asuransi diputuskan, karena salah satu pihak telah melakukan wanprestasi.

Asuransi biasanya diadakan dalam jangka waktu tertentu. Misalnya untuk asuransi kerugian kendaraan bermotor diadakan selama satu tahun. Setelah itu diperpanjang kembali kontraknya. Namun ada juga asuransi yang diadakan untuk jangka waktu lebih lama selama 10 (sepuluh) sampai dengan 20 (dua puluh) tahun atau sampai pensiun, seperti asuransi pendidikan, asuransi jiwa. Jangka waktu asuransi ditetapkan dalam polis. Karena Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tidak mengatur secara tegas jangka waktu asuransi. Apabila jangka waktu yang ditentukan habis, maka asuransi berakhir.

Selain jangka waktu tertentu, asuransi pun dapat diadakan berdasarkan perjalanan. Misalnya asuransi pengangkutan. Jadi asuransi perjalanan berlaku selama perjalanan berlaku selama perjalanan suatu alat angkutan umum (kapal laut) dari Pelabuhan Tanjung Priok ke Tanjung Perak di Surabaya. Apabila perjalanan kapal berakhir, masa asuransi pun berakhir.

Asuransi inipun berlaku pula untuk penumpang yang sedang melaksanakan tamasya dengan kapal laut atau menumpang pesawat udara. Maka selama penumpang tersebut

berada dalam kapal/pesawat, asuransi tersebut berlaku. Namun bila penumpang telah sampai ke tujuan, maka asuransi ini akan berakhir.

Dalam pengangkutan, asuransi bisa gugur bila barang yang akan diangkut diasuransikan kemudian tidak jadi diangkut, maka asuransi gugur.

Tidak jadi diangkut dapat terjadi karena kapal tidak jadi berangkat atau baru akan melakukan perjalanan tetapi dihentikan. Disini penanggung belum menjalani bahaya sama sekali. Dalam hal ini, asuransi bukan dibatalkan atau batal, melainkan gugur. Perbedaan antara asuransi dibatalkan atau batal dengan asuransi gugur adalah bahaya evenemen. Pada asuransi dibatalkan atau batal, bahaya sedang atau sudah dijalani, sedangkan pada asuransi gugur, bahaya belum dijalani sama sekali.

Asuransi ini pun dapat berakhir apabila asuransi itu berhenti. Berhentinya asuransi dapat terjadi karena kesepakatan antara tertanggung dan penanggung. Seperti premi tidak dibayar.



BAB III
ASURANSI SOSIAL KECELAKAAN PENUMPANG
SEBAGAI SUATU JENIS ASURANSI WAJIB

A. Pengertian dan Pengaturan Asuransi

Berdasarkan sifatnya H.M.N. Purwosutjipto menggolongkan asuransi terbagi menjadi :

1. Asuransi Wajib (*Compulsory Insurance*) adalah asuransi yang penutupannya merupakan suatu kewajiban berdasarkan ketetapan peraturan perundang-undangan.¹ Kewajiban tersebut perlu karena menyangkut kepentingan orang banyak atau kepentingan nasional. Asuransi wajib ini dilaksanakan dalam bentuk asuransi sosial.

Contohnya Asuransi Sosial Tenaga Kerja, Asuransi Sosial ABRI, Asuransi Kesehatan, Asuransi Pegawai Negeri, Asuransi Tabungan dan Asuransi Kecelakaan Penumpang dan Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas.

2. Asuransi Sukarela (*Voluntary Insurance*) adalah asuransi yang penutupannya berdasarkan sukarela, yang diselenggarakan secara komersial.²

Misalnya Asuransi Kerugian atau Asuransi Jiwa yang diselenggarakan oleh perusahaan asuransi komersial.

¹ H.M.N. Purwosutjipto, *Hukum Pertanggungan*, (Jakarta : Djambatan, 1990), hlm. 208.

² Ibid.

Ali Yafie, berpendapat mengenai bentuk asuransi adalah :³

1. Asuransi Kerugian atau Asuransi Ganti Kerugian.

Yaitu kerugian yang diderita oleh pihak bertanggung akan diganti oleh pihak penanggung, yang termasuk kedalam kelompok ini adalah asuransi kebakaran, asuransi laut, asuransi pengangkutan. Sebagai lawan dari asuransi kerugian adalah asuransi sejumlah uang atau asuransi orang. Kelompok asuransi ini adalah asuransi jiwa dan asuransi kecelakaan.

2. Asuransi Premi.

Dalam asuransi premi terdapat suatu perusahaan asuransi di satu pihak yang mengadakan persetujuan asuransi dengan masing-masing pihak bertanggung secara sendiri-sendiri dan tidak ada hubungan hukum satu sama lain.

3. Asuransi Wajib.

Dikatakan wajib karena ada salah satu pihak yang mewajibkan kepada pihak lain dalam mengadakan perjanjian. Pihak yang mewajibkan ini biasanya oleh pihak Pemerintah, tetapi tidak selalu dimonopoli Pemerintah. Pihak Pemerintah dalam perjanjian pertanggungan ini adalah sebagai penanggung. Alasan Pemerintah mewajibkan hal tersebut biasanya didasarkan atas pertimbangan untuk melindungi golongan lemah dari bahaya yang akan menimpanya, dan disamping itu uang premi tersebut dapat digunakan Pemerintah untuk keperluan yang dianggap penting.

³ Ali Yafie, *Menggagas Fiqh Sosial*, (Bandung : Mizan, 1994), Cet ke-2, hlm. 208-209.

Sedangkan R. Djatmiko menggolongkan sifat-sifat dari asuransi sebagai berikut :⁴

1. Asuransi Wajib (*Compulsory Insurance*).

Jenis asuransi yang wajib dilaksanakan oleh setiap orang yang berkepentingan berdasarkan undang-undang yang berlaku. Misalnya Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan . Asuransi wajib terdiri dari Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas dan Penumpang “Jasa Raharja”, Asuransi Kesehatan Pegawai Negeri Perusahaan Umum Husada Bhakti, Tabungan dan Asuransi Pegawai Negeri.

2. Asuransi Sukarela (*Voluntary Insurance*)

Asuransi yang penutupnya terserah kepada mereka yang berkepentingan. Mereka yang berkepentingan dapat mengadakan atau dapat pula tidak mengadakan persetujuan asuransi.

Misalnya : Kerugian atas pengiriman barang melalui laut, berupa asuransi pengangkutan laut.

Asuransi Sukarela terdiri dari asuransi bea siswa, asuransi kendaraan bermotor, asuransi hasil pertanian, asuransi peternakan.

3. Asuransi Sejumlah Uang.

Jumlah pertanggungannya semata-mata didasarkan kepada jumlah uang yang disetujui oleh kedua belah pihak.

⁴ R. Djatmiko, *Pengetahuan Hukum Perdata dan Hukum Dagang*, (Bandung : Angkasa, 1996), hlm. 139.

Misalnya : Asuransi Jiwa, Asuransi Kecelakaan Pribadi.

Asuransi sejumlah uang terdiri dari asuransi jiwa, asuransi modal, asuransi sakit.

4. Asuransi Kerugian.

Asuransi yang ditutup atas dasar kemungkinan kerugian setinggi-tingginya yang mungkin akan diderita. Misalnya : Asuransi Pengangkutan Laut. Asuransi ini terdiri dari asuransi kebakaran, asuransi kredit, asuransi perusahaan, asuransi pengangkutan.

Menurut Mashudi dan Moch Chidir Ali, bentuk-bentuk asuransi wajib di Indonesia dan pengaturannya sebagai berikut :⁵

1. Tabungan dan Asuransi Pegawai Negeri.

Asuransi ini diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 1963 dan Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 1963, yang menetapkan bentuk jaminan hari tua bagi Pegawai Negeri kedalam tabungan dan Asuransi Pegawai Negeri dengan iuran wajib pegawai negeri atau peserta maupun haknya ditetapkan berlaku surut sejak tanggal 1 Juli 1961. Asuransi ini mulai berlaku sejak tanggal 1 Juli 1961.

⁵ Mashudi dan Moch Chidir Ali, *Hukum Asuransi*, (Bandung : IKAPI, 1995), hlm 230-231.

2. Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang.

Asuransi ini diatur dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 sebagai Peraturan Pelaksanaannya dan Lembaran Negara Nomor 137 Tahun 1964.

3. Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Asuransi ini diatur dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964, Lembaran Negara Nomor 138 Tahun 1964 mulai berlaku tanggal 31 Desember 1964. Dengan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965, berlaku pada tanggal 10 April 1965.

Ketentuan Umum Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, butir 3 menyatakan bahwa Program Asuransi Sosial adalah program asuransi yang diselenggarakan secara wajib berdasarkan suatu undang-undang pembentuknya, dengan tujuan untuk memberikan perlindungan dasar bagi kesejahteraan masyarakat. Menurut ketentuan Pasal 6 ayat (1), penutupan program asuransi sosial tidak mempunyai kebebasan memilih penanggung karena sifatnya wajib. Selanjutnya Pasal 14 ayat (1) menyatakan bahwa program asuransi sosial hanya dapat diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, bahwa salah satu jenis asuransi wajib yang diselenggarakan oleh Pemerintah adalah Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang, dimuat dalam Lembaran Negara Nomor 137 Tahun 1964 yang mulai berlaku tanggal 10 April 1965.

Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang, termasuk jenis asuransi wajib (*Compulsory Insurance*). Asuransi ini dikatakan wajib karena :⁶

1. Berlakunya Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang, karena diwajibkan oleh undang-undang, bukan karena perjanjian.
2. Pihak penyelenggara asuransi ini adalah Pemerintah yang didelegasikan kepada Badan Usaha Milik Negara (Pasal 14 ayat (1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992).
3. Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang bermotif perlindungan masyarakat (*social security*) yang dananya dihimpun dari masyarakat dan digunakan untuk kepentingan masyarakat yang diancam bahaya kecelakaan.
4. Dana yang sudah terkumpul dari masyarakat, tetapi belum digunakan sebagai dana kecelakaan, dimanfaatkan untuk kesejahteraan masyarakat melalui program investasi.

B. Iuran Wajib Penumpang Kendaraan.

Dalam hukum asuransi, premi adalah sejumlah uang yang dibayar bertanggung kepada penanggung sebagai imbalan risiko yang ditanggungnya. Di dalam Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang, dikenal pula istilah premi. Namun yang dimaksud premi dalam Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang berbeda dengan istilah premi dalam asuransi komersial. Menurut ketentuan Pasal 2 Peraturan

⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Bandung : Citra Aditya Bhakti, 2002), hlm. 205.

Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, untuk jaminan pertanggung jawaban kecelakaan diri, tiap penumpang kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional untuk tiap perjalanan, wajib membayar suatu iuran. Jumlah iuran wajib yang dimaksud ditentukan oleh Menteri Keuangan menurut suatu tarif yang bersifat progresif. Jadi premi Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang adalah iuran wajib yang dibayar oleh setiap penumpang yang jumlahnya ditentukan oleh Menteri Keuangan.

Iuran sebagai premi asuransi sosial kecelakaan penumpang harus dibayar bersama dengan pembayaran biaya angkutan penumpang kepada pengusaha alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan berupa tiket dari pada kendaraan tersebut.

Dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Kendaraan adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor.

Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.

Pengusaha/pemilik alat angkutan penumpang umum tersebut, wajib memberi pertanggung jawaban seluruh hasil pungutan iuran wajib para penumpangnya dan menyetorkannya kepada penanggung, yaitu PT. Jasa Raharja setiap bulan, selambat-lambatnya pada tanggal 27 secara langsung atau melalui bank atau badan asuransi

lain yang ditunjuk oleh Menteri Keuangan menurut cara yang ditentukan oleh Direksi (Pasal 3 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965).

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 juncto Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 menetapkan bahwa setiap penumpang dari :⁷

1. Kapal laut milik Perusahaan Nasional;
2. Kapal sungai atau kapal penyeberangan;
3. Pesawat udara milik perusahaan nasional;
4. Kendaraan bermotor umum dengan trayek keluar kota seperti bus dan travel;
5. Kereta api diluar radius 50 km;

diharuskan membayar iuran wajib melalui pengusaha angkutan penumpang umum yang bersangkutan, yaitu disatukan dalam karcis penumpang dengan cara menuliskan atau menstempel pada karcis termasuk iuran wajib Jasa Raharja.

Besarnya iuran wajib tersebut bervariasi, sesuai jenis alat angkutan umum yang ditumpangi. Perbedaan tersebut ditetapkan berdasarkan pertimbangan bahwa ada perbedaan kemampuan penumpang untuk membayar iuran wajib. Perbedaan kemampuan tersebut diukur menurut tingkat kelas alat angkutan umum yang ditumpangnya.⁸ Sehubungan dengan itu dalam menetapkan besarnya iuran wajib dilakukan secara progresif, artinya untuk kelas yang lebih tinggi dikenakan iuran wajib yang persentasenya lebih besar dari kelas yang lebih rendah.

⁷ M. Wahyu Prihantoro, *Aneka Program Asuransi Sosial dan Penyelesaiannya*, (Yogyakarta : Kanisius, 2001), hlm. 26.

⁸ Ibid.

Pembebasan pembayaran iuran wajib diberikan kepada :⁹

1. Para penumpang kendaraan bermotor umum dalam kota, seperti bus kota, taksi dalam kota, opelet, mikrolet, bajaj.
2. Para penumpang kereta api dalam jarak radius 50 km dari pusat kota.

Meskipun dibebaskan dari kewajiban membayar iuran wajib, setiap penumpang dari angkutan umum tetap mempunyai hak atas santunan asuransi apabila penumpang menjadi korban kecelakaan dari alat angkutan umum yang ditumpangnya.

Jumlah Iuran Wajib Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang untuk setiap penumpang ditentukan dengan Keputusan Menteri Keuangan RI. Menurut Keputusan Menteri Keuangan RI Nomor 415/KMK. 06/2001 tentang Penetapan Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai, Danau, Ferry/penyeberangan, Laut dan Udara, jumlah iuran wajib Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang untuk setiap penumpang ditentukan sebagai berikut :¹⁰

1. Untuk alat angkutan penumpang umum di darat :
 - a. Kendaraan bermotor umum sebesar Rp. 60,- (enam puluh rupiah).
 - b. Kereta api sebesar Rp. 60,- (enam puluh rupiah).

⁹ Ibid.

¹⁰ Salinan Keputusan Menteri Keuangan RI Nomor 415/KMK.06/2001 tentang *Penetapan Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum Di Darat, Sungai/Danau, Ferry/Penyeberangan, Laut dan Udara.*

2. Untuk alat angkutan penumpang umum di sungai/danau :
 - a. Alat angkutan penumpang umum dengan biaya angkutan sampai dengan Rp.250,- (dua ratus lima puluh rupiah) sebesar Rp. 25,- (dua puluh lima rupiah).
 - b. Alat angkutan penumpang umum dengan biaya angkutan di atas Rp. 250,- (dua ratus lima puluh rupiah) sebesar Rp. 60,- (enam puluh rupiah).
3. Untuk alat angkutan penumpang umum ferry/penyeberangan dan di laut :
 - a. Alat angkutan penumpang umum dengan biaya angkutan sampai dengan Rp. 750,- (tujuh ratus lima puluh rupiah) sebesar Rp. 60,- (enam puluh rupiah).
 - b. Alat angkutan penumpang umum dengan biaya angkutan di atas Rp. 750,- (tujuh ratus lima puluh rupiah) sampai dengan Rp. 5.000,- (lima ribu rupiah) sebesar Rp. 100,- (seratus rupiah)
 - c. Alat angkutan penumpang umum dengan biaya angkutan di atas Rp.5.000,- (lima ribu rupiah) sampai dengan Rp. 10.000,- (sepuluh ribu rupiah) sebesar Rp. 200,- (dua ratus rupiah).
 - d. Alat angkutan penumpang umum dengan biaya angkutan di atas Rp.10.000,- (sepuluh ribu rupiah) sampai dengan Rp. 25.000,- (dua puluh lima ribu rupiah) sebesar Rp. 400,- (empat ratus rupiah).
 - e. Alat angkutan penumpang umum dengan biaya angkutan di atas Rp.25.000,- (dua puluh lima ribu rupiah) sebesar Rp. 1.000,- (seribu rupiah).

4. Untuk alat angkutan penumpang umum di udara, jumlah iuran wajib Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang untuk setiap penumpang sebesar Rp. 5.000,- (lima ribu rupiah).

Pengusaha/pemilik alat angkutan penumpang umum dilarang menjual karcis atau tiket penumpang umum, tanpa sekaligus memungut iuran wajib (Pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965). Iuran wajib sebagai premi Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang, semata-mata dibuktikan dengan kupon pertanggungjawaban yang bentuk dan hal lainnya ditentukan oleh Menteri Keuangan (Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965). Setiap kali diminta, kupon tersebut wajib diperlihatkan kepada petugas yang berwenang oleh setiap penumpang bagi perjalanan yang rendah, sedang atau baru saja selesai ditempuh (Pasal 6 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965).¹¹

Namun dalam prakteknya, sekarang ini kupon tanda bukti tersebut tidak diterbitkan tersendiri, tetapi sudah tertulis pada karcis atau tiket penumpang.

Menurut ketentuan Pasal 8 Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 juncto Pasal 21 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, perusahaan angkutan penumpang umum yang melakukan tindakan sebagai inkaso, bilamana melakukan kelalaian menjalankan kewajibannya tidak memungut iuran kepada penumpang dan atau tidak menyetorkan hasil pendapatannya pada waktu yang ditentukan, dikenakan hukuman denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

¹¹ Abdulkadir Muhammad, Op. Cit, hlm. 208.

Pasal 22 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 menambah lagi dengan sanksi pencabutan izin usaha untuk paling lama 3 (tiga) bulan bagi pengusaha/pemilik alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan.¹²

C. Evenemen Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang.

Dalam Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang, yang dimaksud dengan peristiwa tidak pasti adalah kecelakaan penumpang alat angkutan penumpang umum, yang mengancam keselamatan penumpang sebagai tertanggung. Apabila kecelakaan penumpang ini benar-benar terjadi, mengakibatkan timbulnya kerugian karena kematian, cacat tetap atau luka yang dialami oleh penumpang sebagai tertanggung.¹³ Kerugian penumpang inilah yang wajib diganti oleh PT. Jasa Raharja sebagai penanggung.

Di dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tidak mengatur secara jelas apa yang dimaksud dengan kecelakaan penumpang alat angkutan penumpang umum. Namun yang harus diperhatikan adalah akibat yang ditimbulkan oleh kecelakaan itu yaitu kerugian karena kematian, cacat tetap atau cedera yang diderita oleh penumpang sebagai tertanggung.

Menurut ketentuan Pasal 10 Ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, menyatakan bahwa setiap penumpang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan

¹² Ibid.

¹³ Ibid, hlm. 209.

perkapalan/pelayaran nasional termasuk penumpang angkutan kota yang dibebaskan dari kewajiban membayar iuran (seperti penumpang taksi, oplet, bus dalam kota, metro mini), diberi jaminan pertanggungan kecelakaan diri selama itu berada dalam alat angkutan yang disediakan oleh perusahaan angkutan, untuk jangka waktu antara saat penumpang naik alat angkutan yang bersangkutan ditempat berangkat, dan saat turun dari alat angkutan tersebut ditempat tujuan menurut tiket yang berlaku untuk perjalanan yang bersangkutan.

D. Santunan Asuransi

Jaminan pertanggungan kecelakaan diri yang dimaksud berupa pembayaran ganti kerugian pertanggungan dalam hal-hal sebagai berikut :

1. Korban meninggal dunia karena akibat langsung dari kecelakaan, dalam waktu 365 (tiga ratus enam puluh lima) hari setelah terjadi kecelakaan yang bersangkutan.
2. Korban mendapat cacat tetap karena akibat langsung dari kecelakaan, dalam waktu 365 (tiga ratus enam puluh lima) hari setelah terjadi kecelakaan yang bersangkutan.

Diartikan dengan cacat tetap adalah bila suatu anggota badan hilang atau tidak dapat dipergunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh/pulih untuk selamanya.

3. Ada biaya-biaya perawatan dan pengobatan dokter yang diperlukan untuk korban karena akibat langsung dari kecelakaan, yang dikeluarkan dari hari

pertama setelah terjadi kecelakaan, selama waktu paling lama 365 (tiga ratus enam puluh lima) hari.

4. Korban meninggal dunia tidak mempunyai ahli waris, kepada yang menyelenggarakan penguburannya diberikan penggantian biaya penguburan. (Pasal 10 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965).¹⁴

Sedangkan menurut ketentuan Pasal 13 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, pertanggung jawaban dimaksud pada Pasal 10 di atas tidak menjamin hal-hal sebagai berikut :¹⁵

1. Bunuh diri, percobaan bunuh diri, atau suatu kesengajaan lain pada pihak korban atau ahli warisnya.
2. Kecelakaan yang terjadi pada waktu korban dalam keadaan mabuk atau tidak sadar, melakukan perbuatan kejahatan, diakibatkan oleh atau terjadi karena korban mempunyai cacat badan atau gonjangan jiwa.
3. Kecelakaan yang tidak mempunyai hubungan dengan risiko lalu lintas modern, atau tidak langsung disebabkan oleh penggunaan alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan dalam fungsinya.

Misalnya pemogokan buruh, kerusakan atau kekacauan yang bersifat politik.

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 mempunyai ruang lingkup jaminan sebagai berikut :¹⁶

¹⁴ Ibid

¹⁵ Ibid

¹⁶ Pedoman Penyelesaian Santunan Jasa Raharja (Jakarta : Jasa Raharja, 2001), hlm. 10-11

1. Korban yang berhak atas santunan yaitu :

Setiap penumpang sah dari alat angkutan penumpang umum yang mengalami kecelakaan diri, yang diakibatkan oleh penggunaan alat angkutan umum, selama penumpang yang bersangkutan berada dalam angkutan tersebut, yaitu saat naik dari tempat pemberangkatan sampai turun ditempat tujuan.

2. Kendaraan umum dalam atau tidak dalam trayek.

a. Kendaraan umum dalam trayek adalah kendaraan umum yang mendapatkan izin mengangkut penumpang disertai trayek tetap.

b. Kendaraan tidak dalam trayek.

Bagi penumpang mobil tidak dalam trayek yang mendapat izin resmi sebagai alat angkutan penumpang umum, seperti antara lain : mobil pariwisata, mobil sewa, taksi dan lain-lain, terjamin oleh Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964.

3. Jaminan Ganda.

Kendaraan Bermotor Umum (bis) berada dalam kapal Ferry, apabila kapal Ferry dimaksud mengalami kecelakaan, kepada penumpang bis yang menjadi korban diberikan jaminan ganda.

4. Korban yang mayatnya tidak diketemukan.

Penyelesaian santunan bagi korban yang mayatnya tidak diketemukan dan atau hilang didasarkan kepada Putusan Pengadilan Negeri.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, juncto Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, yang berhak memperoleh santunan asuransi adalah sebagai berikut :¹⁷

1. Setiap penumpang sah dari alat angkutan umum (darat, laut, sungai, danau, penyebrangan, dan udara) yang telah membayar iuran wajib untuk tiap perjalanan yang ditempuhnya, yang dibuktikan dengan :
 - a. Kupon iuran wajib Jasa Raharja.
 - b. Karcis penumpang yang dikeluarkan oleh pemilik atau pengusaha angkutan penumpang umum, yang mana iuran wajib telah disatukan dengan harga karcis penumpang.
 - c. Pemilik/pengusaha angkutan penumpang umum telah membayar jatah kupon atau karcis iuran wajib Jasa Raharja, yang dibuktikan untuk setiap perjalanan dengan kartu kontrol yang ada pada alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan.
2. Setiap penumpang yang dibebaskan dari kewajiban membayar iuran wajib yaitu yang menumpang bus kota atau taksi dalam kota, opelet atau mikrolet dalam kota, angkutan bermotor dalam kota lainnya, dan setiap penumpang kereta api dalam jarak radius 50 km dari pusat kota.

Adapun besarnya santunan asuransi yang diberikan tidak dibedakan, meskipun iuran wajibnya berbeda besarnya, bahkan ada yang dibebaskan dari kewajiban membayar iuran wajib.

¹⁷ *Pedoman Penyelesaian Santunan Jasa Raharja* (Jakarta : Jasa Raharja, 2001), hlm. 10-11.

Pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 menentukan bahwa besarnya pembayaran ganti kerugian pertanggung jawaban dalam hal kematian, cacat tetap, maksimum penggantian biaya-biaya perawatan dan pengobatan dokter serta penggantian biaya penguburan ditentukan oleh Menteri Keuangan.

Besaran santunan yang diterima oleh korban dari waktu ke waktu selalu ada peningkatan. Hal ini lebih banyak dipengaruhi oleh kondisi perekonomian nasional.

Misalnya : akibat melemahnya nilai rupiah yang cukup jauh, sehingga menyebabkan biaya-biaya di dalam negeri, terutama yang mengandung komponen impor, termasuk biaya rumah sakit. Sehubungan dengan itu, Pemerintah selalu berusaha menyesuaikan nilai santunan. Karena pada prinsipnya, santunan itu adalah hak yang harus diterima masyarakat yang menjadi korban untuk meringankan bebannya. Dan secara kontinue, nilai santunan terus menerus mengalami penyesuaian.

Pertama kali nilai santunan ditetapkan melalui Surat Keputusan Menteri Urusan Pendapatan, Pembiayaan, dan Pengawasan (P3) RI pada bulan April 1965. Ketika itu ditetapkan, korban meninggal akan mendapat santunan Rp. 250.000,- (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Setahun kemudian (tahun 1966) keluar ketetapan baru yang nilainya justru “turun”. Korban meninggal hanya menerima Rp. 2.500,- (dua ribu lima ratus rupiah). Penurunan ini terjadi karena pada tahun 1966 tersebut, Pemerintah melakukan

pemotongan nilai mata uang dari Rp. 1.000,- (seribu rupiah) menjadi Rp. 1,- (satu rupiah). Nilai Rp. 2.500,- (dua ribu lima ratus rupiah) inilah yang dapat dikatakan menjadi patokan awal. Sejak saat itu, nilai santunan naik terus. Hingga terakhir adalah Surat Keputusan yang dikeluarkan Menteri Keuangan Rizal Ramli pada tahun 2001, seperti yang tertera pada tabel berikut ini :¹⁸

PERKEMBANGAN KENAIKAN/ PENETAPAN JUMLAH SANTUNAN				
Dasar Peraturan/ Ketetapan yang berlaku	Tanggal	Meninggal Dunia (Rp)	Luka-luka (Rp)	Cacat Tetap (Rp)
S.K. Menteri Urusan P.3.R.I No. B.A.P.N. 1.3.39 & 1.3.40	26-4-1965	250.000,-*)	250.000,-*)	250.000,-*)
S.K. Deputy Menteri Urusan Perasuransian No. 41/SK/1966 D. 15.1.6.2.1.3	2-6-1966 27-10-1966	2.500,-	2.500,-	2.500,-
S.K. Menteri Keuangan No. d.15.1.2.6.2.1.1 D.15.1.6.2.1.2	1-2-1967	5.000,-	5.000,-	5.000,-
S.K. Menteri Keuangan No.268,269/Men.Keu/1967	2-11-1967	10.000,-	10.000,-	10.000,-
S.K. Menteri Keuangan No.KEP.062/MK/IV/3/ 1968 KEP.067/MK/IV/3/1968	15-3-1968 18-3-1968	50.000,-	50.000,-	50.000,-
S.K. Menteri Keuangan No.KEP.890/MK/IV/12/1969 KEP.891/MK/IV/12/1969	23-12-1969 23-12-1969	50.000,-	50.000,-	50.000,-

¹⁸ Majalah Jasa Raharja, Nomor 75 September-Oktober 2001, hlm. 10.

PERKEMBANGAN KENAIKAN/ PENETAPAN JUMLAH SANTUNAN				
Dasar Peraturan/ Ketetapan yang berlaku	Tanggal	Meninggal Dunia (Rp)	Luka-luka (Rp)	Cacat Tetap (Rp)
S.K. Menteri Keuangan No.KEP.398/MK/IV/6/1973 KEP.399/MK/IV/6/1973	7-6-1973	100.000,-	100.000,-	100.000,-
S.K. Menteri Keuangan No 26, 27/K.M.K/1977	31-1-1977	200.000,-	200.000,-	400.000,-
S.K. Menteri Keuangan No 283, 284/K.M.K.011/ 80	12-5-1980	500.000,-	500.000,-	1.000.000,-
S.K. Menteri Keuangan No 807, 808/KMK.011/82 S.K. Menteri Keuangan **) No. 522/KMK.011/82	30-12-1982 26-7-1982	1.000.000,- 10.000.000,-	1.000.000,- 10.000.000, -	2.000.000,- 15.000.000, -
S.K. Menteri Keuangan No 17, 18/KMK.013/1991	5-1-1991	2.000.000,-	1.000.000,-	2.000.000,-
S.K. Menteri Keuangan No 496/KMK.017/1977 dan No 497/KMK.017/1997	6-10-1997	5.000.000,- 40.000.000 **)	2.500.000,- 20.000.000 **)	5.000.000,- 40.000.000 **)
S.K. Menteri Keuangan No 415/KMK. 06/2001 dan No 416/KMK.06/2001	17-7-2001	10.000.000,- 50.000.000 **)	5.000.000,- 25.000.000 **)	10.000.000, - 50.000.000 **)
*) Uang Lama		**) Kecelakaan Pesawat Udara		

Pada saat ini, dalam hal penyelesaian santunan, PT. Jasa Raharja masih menggunakan Surat Keputusan Menteri Keuangan Nomor 415/KMK.06/2001 tentang Penetapan Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau,

Ferry/penyebrangan, Laut dan Udara sebagaimana uraian di dalam Pasal 1 dan Pasal 2 sebagai berikut :

Di dalam Pasal 1 terdapat dalam ayat (1) dan ayat (2) yaitu :

- (1) Penumpang yang menjadi korban akibat kecelakaan selama berada di dalam alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyebrangan, dan di laut atau ahli warisnya berhak memperoleh santunan.
- (2) Jumlah santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditentukan sebagai berikut :
 - a. Ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah).
 - b. Penumpang yang mendapat cacat tetap berhak memperoleh santunan yang besarnya dihitung berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 dari besar santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam huruf (a).
 - c. Penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter maksimum sebesar Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah).

Selanjutnya dalam Pasal 2 ayat (1), (2), dan (3) mengatur sebagai berikut :

- (1) Penumpang yang menjadi korban akibat kecelakaan selama berada di dalam alat angkutan penumpang umum di udara atau ahli warisnya berhak memperoleh santunan.

(2) Jumlah santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditentukan sebagai berikut :

- a. Ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah).
- b. Penumpang yang mendapat cacat tetap berhak memperoleh santunan yang besarnya dihitung berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 dari besar santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam huruf (a).
- c. Penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter maksimum sebesar Rp.25.000.000,- (dua puluh lima juta rupiah).

Sedangkan di dalam Pasal 3 telah mengatur mengenai penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan selama berada di dalam alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyebrangan, laut dan udara tidak mempunyai ahli waris kepada pihak yang menyelenggarakan penguburan diberikan penggantian biaya penguburan sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

Adapun secara lebih mudah dapat dilihat perbandingan nilai santunan pada tabel dibawah ini :¹⁹

¹⁹ *Korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak mendapat santunan*, (Harian Kompas, 2 Januari 2004).

SIFAT CIDERA	ANGKUTAN UMUM	
	DARAT/LAUT	UDARA
Meninggal	Rp. 10 Juta	Rp. 50 Juta
Cacat Tetap (Maksimum)	Rp. 10 Juta	Rp. 50 Juta
Perawatan (Maksimum)	Rp. 5 Juta	Rp. 25 Juta
Penguburan (Jika tidak ada ahli waris)	Rp. 1 Juta	Rp. 1 Juta

Ganti kerugian pertanggungungan oleh PT. Jasa Raharja dibayarkan kepada :²⁰

1. Apabila korban meninggal dunia, santunan asuransi berupa sejumlah uang diberikan kepada ahli warisnya yang sah yaitu :
 - a. Jandanya atau dudanya yang sah.
 - b. Bila tidak terdapat jandanya (dudanya) yang sah, diberikan kepada anak-anaknya yang sah.
 - c. Apabila tidak terdapat anak-anaknya yang sah, santunan asuransi diberikan kepada orang tuanya yang sah.

Apabila korban yang meninggal tidak mempunyai ahli waris, kepada yang menyelenggarakan penguburan jenazah korban diberikan sejumlah uang sesuai dengan peraturan yang berlaku.
2. Apabila korban mengalami luka-luka, santunan asuransi diberikan berupa biaya perawatan dan pengobatan yang dibuktikan dengan kuitansi asli atau

²⁰ M. Wahyu Prihantoro, Op. Cit, hlm. 32.

sah dari rumah sakit atau dokter yang merawat korban serta dari apotik dimana dilakukan pembelian obatnya.

Untuk mendapatkan santunan asuransi cacat tetap, harus dibuktikan dengan keterangan dokter bahwa cacat tetap yang diderita korban adalah sebagai akibat dari kecelakaan alat angkutan penumpang umum.

Hak untuk mendapatkan santunan asuransi tidak boleh diserahkan kepada orang lain, juga tidak boleh digadaikan atau digunakan sebagai agunan pinjaman. PT. Jasa Raharja tidak akan membayarkan uang santunan asuransi kepada yang dikuasakan, tetapi langsung kepada yang berhak, yaitu korban atau ahli waris sah dari korban.

Gugurnya Hak Santunan diatur dalam Pasal 18 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 17 dan 18 Tahun 1965 dalam hal :²¹

1. Jika tuntutan pembayaran ganti rugi pertanggungungan tidak diajukan dalam waktu 6 (enam) bulan sesudah terjadinya kecelakaan yang bersangkutan.
2. Jika tidak diajukan gugatan terhadap perusahaan pada pengadilan perdata yang berwenang, dalam waktu 6 (enam) bulan sesudah tuntutan pembayaran ganti kerugian pertanggungungan ditolak secara tertulis oleh Direksi Perusahaan.
3. Jika hak atas ganti kerugian pertanggungungan tidak direalisir dengan suatu penagihan kepada perusahaan, dalam waktu 3 (tiga) bulan sesudah hak tersebut diakui ditetapkan atau disahkan.

²¹ *Pedoman Penyelesaian Santunan Jasa Raharja*, Op. Cit hlm. 27.

E. Proses Administrasi Penyelesaian Santunan.

1. Ketentuan Permintaan Asuransi.

Semua korban atau ahli waris korban kecelakaan pada dasarnya dijamin/terjamin oleh Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan Peraturan Pelaksanaannya, berhak mengajukan permintaan untuk mendapatkan santunan asuransi kepada salah satu Kantor Cabang atau Perwakilan PT. Jasa Raharja, baik kantor yang berada di daerah tempat kecelakaan terjadi maupun daerah dimana korban atau ahli waris korban berdomisili.

Adapun ketentuan permintaan asuransi adalah sebagai berikut :²²

- a. Dalam hal domisili korban atau ahli waris korban sama dengan daerah tempat terjadinya kecelakaan (daerah atau wilayah kerja Cabang PT Jasa Raharja), permintaan pembayaran santunan asuransi dilayani dan diselesaikan oleh Kantor Cabang PT. Jasa Raharja yang bersangkutan.
- b. Dalam hal domisili korban atau ahli waris korban berlainan dengan daerah tempat terjadinya kecelakaan, permintaan hak atas santunan asuransi dapat diajukan kepada salah satu Kantor Cabang PT Jasa Raharja yang terdekat dan mudah dicapai oleh korban atau ahli waris korban.
- c. Kantor Cabang PT Jasa Raharja yang terdekat dan mudah dicapai oleh korban dapat melayani dan menyelesaikan permintaan dan pembayaran santunan asuransi, tetapi keterangan mengenai hal ikhwal kecelakaan yang terjadi dan kelengkapan dokumen atau berkas yang diisyaratkan untuk

²² M. Wahyu Prihantoro, Op. Cit hlm. 33.

memperoleh hak atas santunan asuransi, harus diberikan atau diisi oleh para pejabat yang berwenang dari daerah tempat terjadinya kecelakaan.

- d. Dalam pengajuan permintaan santunan asuransi digunakan Formulir Pengajuan Santunan untuk mendapatkan santunan dana, yang merupakan dokumen dasar dalam menyelesaikan permintaan jaminan sosial berupa santunan asuransi.
- e. Pengajuan permintaan santunan asuransi akan menjadi kadaluwarsa atau gugur apabila tidak diajukan dalam waktu 6 (enam) bulan setelah terjadinya kecelakaan.
- f. Hak atas santunan asuransi akan menjadi kadaluwarsa atau gugur apabila tidak ada penagihan dari korban atau ahli waris korban dalam waktu 3 (tiga) bulan setelah hak tersebut diakui, ditetapkan, dan disahkan oleh PT Jasa Raharja.
- g. Penolakan atas suatu permintaan santunan asuransi akan diberitahukan secara tertulis baik kepada korban atau ahli waris maupun kepada instansi-instansi yang membantu penanganan kasus korban kecelakaan yang dimaksud dan dipakai sebagai dasar penolakan tersebut.

2. Tata Cara Pengajuan dan Penerimaan Asuransi.

Tata cara pengajuan dan penerimaan asuransi adalah sebagai berikut.²³

²³ Boklet Jasa Raharja, Proses Pengurusan Santunan.

- a. Menghubungi kantor Jasa Raharja terdekat untuk mendapatkan informasi cara memperoleh santunan (Jasa Raharja terdapat di 27 Provinsi di Indonesia).
- b. Minta surat keterangan kecelakaan dari kepolisian atau PT Kereta Api Indonesia/Syahbandar Laut/Udara.
- c. Minta surat keterangan cedera korban dari Rumah Sakit/Puskesmas.
- d. Minta surat keterangan dari ahli waris dari kelurahan atau kecamatan sesuai KTP.
- e. Setelah persyaratan tersebut di atas lengkap dan diserahkan ke PT Jasa Raharja, PT Jasa Raharja akan meneliti dan memprosesnya.

Satu hal yang menjadi catatan adalah proses pengurusan ini tidak memakai calo dan PT Jasa Raharja tidak boleh memungut biaya apapun dalam pengurusan santunan ini.

Untuk memudahkan masyarakat dalam mengajukan permintaan haknya, yaitu memperoleh santunan asuransi, PT Jasa Raharja telah menyediakan formulir isian yang disebut Formulir Pengajuan Santunan untuk mendapatkan santunan dana dan merupakan dokumen dasar dalam menyediakan permintaan santunan asuransi. Secara garis besar, daftar isian tersebut berisi :²⁴

- a. Keterangan tentang kecelakaan yang terjadi dan korban kecelakaan yang diakibatkannya.

²⁴ Ibid.

- b. Keterangan pemeriksaan dokter atau rumah sakit mengenai keadaan korban.
- c. Keterangan keabsahan ahli waris bagi korban yang meninggal dunia yang diakibatkan oleh kecelakaan yang bersangkutan.

Dokumen tersebut di atas merupakan dokumen dasar.

Sedangkan persyaratan lain yang harus dilengkapi untuk korban meninggal tanpa biaya rawatan yaitu :²⁵

Dokumen dasar yang telah diisi secara lengkap dan benar, dilengkapi dengan :

- a. Kartu Tanda Penduduk (KTP) atau identitas diri korban atau ahli waris korban.
- b. Dokumen pendukung yang diperlukan hanya diperlukan aslinya pada saat yang bersangkutan mengajukan santunan, yaitu antara lain berupa asli :
 - 1) Kartu Keluarga (KK).
 - 2) Surat Nikah bagi korban yang telah menikah.
 - 3) Akte kelahiran atau akte kenal lahir bagi korban yang belum menikah.

Persyaratan-persyaratan lain yang harus dilengkapi untuk korban luka-luka adalah:²⁶

Dokumen dasar yang telah diisi secara lengkap dan benar dilengkapi dengan :

²⁵ Pedoman Penyelesaian Santunan Jasa Raharja, Op. Cit hlm 30.

²⁶ Ibid, hlm. 33.

1. Kwitansi-kwitansi biaya perawatan/pengobatan yang asli dan sah yang dikeluarkan oleh Rumah Sakit/Dokter yang merawat korban serta kwitansi-kwitansi pembelian obat-obatan dari Apotik.
2. Kartu Tanda Penduduk (KTP) atau identitas diri korban.
3. Surat rujukan (apabila korban pindah rawat ke Rumah Sakit lain).
4. Surat kuasa/Surat Keterangan dari korban untuk menerima penggantian biaya perawatan dan KTP yang dikuasakan.

Selanjutnya persyaratan lain yang harus dilengkapi untuk korban luka-luka kemudian meninggal dunia :²⁷

Dokumen dasar yang telah diisi secara lengkap dan benar dilengkapi dengan :

1. Kwitansi-kwitansi biaya perawatan/pengobatan yang asli dan sah yang dikeluarkan oleh Rumah Sakit/Dokter yang merawat korban serta kwitansi-kwitansi pembelian obat-obatan dari Apotik.
2. Kartu Tanda Penduduk (KTP) atau identitas diri ahli waris korban.
3. Surat rujukan apabila korban pindah rawat ke Rumah Sakit lain.
4. Dokumen pendukung yang diperlukan hanya diperlihatkan aslinya pada saat yang bersangkutan mengajukan santunan, yaitu antara lain berupa asli :
 - a. Kartu Keluarga (KK)
 - b. Surat Nikah bagi korban yang telah menikah.
 - c. Akte kelahiran atau akte kenal lahir bagi korban yang belum menikah.

²⁷ Ibid.

Untuk persyaratan yang harus dilengkapi untuk korban cacat tetap yaitu :²⁸

Dokumen dasar yang telah diisi secara lengkap dan benar dilengkapi dengan :

1. Kwitansi-kwitansi biaya perawatan/pengobatan jalan yang asli dan sah dari Rumah Sakit/Dokter yang merawat korban dan kwitansi-kwitansi pembelian obat-obatan dari Apotik.
2. Keterangan cacat tetap dari Dokter.
3. Kartu Tanpa Penduduk (KTP) atau identitas diri ahli waris korban.

Permintaan santunan asuransi kecelakaan penumpang harus diajukan sendiri oleh korban atau ahli warisnya (tidak boleh menggunakan perantara atau calo). Formulir yang harus diisi diperoleh secara cuma-cuma pada kantor-kantor sebagai berikut :

- a. Kepolisian Bagian Lalu Lintas (Polantas).
- b. Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (DLLAJR).
- c. Dinas Lalu Lintas Air, Sungai, Danau, Penyebrangan (DLLASDP).
- d. Penguasa atau Syahbandar Pelabuhan Laut atau Udara.
- e. PT. Kereta Api.
- f. Cabang atau Perwakilan PT. Jasa Raharja di seluruh Indonesia.

²⁸ Ibid, hlm. 35.

Formulir Pengajuan Santunan terdiri dari 2 bagian yaitu :²⁹

Bab I, diisi oleh korban atau ahli waris korban alat angkutan umum yang mengajukan dana santunan kepada PT. Jasa Raharja.

Bab II, berisi surat-surat lampiran persyaratan pengajuan.

Seperti : Surat Keterangan Kesehatan Korban dari Dokter Rumah Sakit/Puskesmas yang merawat, KTP/identitas lain, kwitansi-kwitansi pembelian obat, kwitansi biaya rawatan.

Setelah berkas pengajuan permintaan santunan asuransi diterima oleh PT Jasa Raharja, pejabat PT Jasa Raharja memeriksa kelengkapan berkas tersebut, apakah sudah lengkap atau belum dan apabila belum lengkap, maka kepada korban atau ahli warisnya korban diminta untuk melengkapinya.

Kemudian PT Jasa Raharja meneliti berkas tersebut untuk menentukan terjamin atau tidaknya korban kecelakaan tersebut oleh Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan Peraturan Pelaksanaannya. Apabila dijamin akan diberitahukan secara tertulis supaya korban/ahli waris korban melakukan penagihan kepada PT Jasa Raharja dalam waktu 3 (tiga) bulan. Namun bila tidak dijamin, akan diberitahukan secara tertulis pula kepada korban/ahli waris korban.

²⁹ *Formulir Pengajuan Santunan, Jasa Raharja.*

BAB IV
PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI KECELAKAAN
PENUMPANG BUS DAN KERETA API
PADA PT. JASA RAHARJA (PERSERO) JAKARTA

A. Riwayat Singkat PT Jasa Raharja (Persero)

1. Lahirnya Jasa Raharja (Persero).

PT Jasa Raharja (Persero) didirikan karena adanya peristiwa pengambilalihan atau nasionalisasi dari perusahaan-perusahaan milik Belanda oleh Pemerintah Republik Indonesia. Pengambilalihan ini sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 1960 juncto Pengumuman Menteri Urusan Pendapatan, Pembiayaan dan Pengawasan Republik Indonesia Nomor 12631/BUM II tanggal 9 Februari 1960, dimana terdapat 8 (delapan) perusahaan asuransi yang ditetapkan sebagai Perusahaan Asuransi Kerugian Negara (PAKN).

Dari 8 (delapan) perusahaan asuransi tersebut, kemudian dikelompokkan menjadi :

- a. Fa. Blom dan Van Der Aa, Fa. Bekouw and Mijnsen, Fa. Sluijters & Co, setelah dinasionalisasi digabungkan menjadi satu, dengan nama PAKN Ika Bhakti.
- b. NV Assurantie Kantoor Langeveldt & Schroder dan Assurantie Mij.Djakarta digabung menjadi PAKN Ika Dharma.

- c. NV. Assurantie OJW Schencker Djakarta, N.V. Kantor Asuransi “Kali Besar”, setelah dinasionalisasi digabung menjadi satu dengan nama PAKN Ika Mulya.
- d. PT Maskapai Asuransi Arah Baru setelah dinasionalisasi diberi nama PAKN Ika Sakti.

Pada tanggal 31 Desember 1960, melalui pengumuman Menteri Urusan Pendapatan, Pembiayaan dan Pengawasan Republik Indonesia Nomor 294293/BUM II, keempat perusahaan tersebut di atas digabung menjadi PAKN “Ika Karya”. Selanjutnya PAKN Ika Karya berubah namanya PNAK Eka Karya.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1965 tanggal 1 Januari 1965 PNAK Eka Karya berganti nama menjadi “PNAK Jasa Raharja” dengan tugas mengelola pelaksanaan Undang-Undang Nomor 33 dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964. Penunjukan PNAK Jasa Raharja sebagai pengelola kedua Undang-Undang tersebut ditetapkan berdasarkan kepada Surat Keputusan Menteri Urusan Pendapatan, Pembiayaan dan Pengawasan Republik Indonesia Nomor BAPN 1-3-3 tanggal 30 Maret 1965.

2. Perkembangan Status Perusahaan.

- a. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1965 tanggal 6 Desember 1965 tentang pendirian PNAK Jasa Raharja.

- b. Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1969 dan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor Kep-750/M.K/IV/II/1970 tanggal 18 November 1970 tentang PNAK Jasa Raharja menjadi Perusahaan Umum.
- c. Peraturan Pemerintah Nomor 39 Tahun 1980 tanggal 6 November 1980 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum Asuransi Kerugian Jasa Raharja menjadi Perusahaan Perseroan.
- d. Akte Notaris Imas Fatimah, S.H. Nomor 49 tanggal 28 Februari 1981 tentang Perusahaan Perseroan (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja.
- e. Diubah kembali melalui akte notaris Imas Fatimah, S.H. Nomor 59 Tahun 1998, tanggal 19 Maret 1998.

Visi perusahaan adalah menjadi perusahaan terkemuka di bidang asuransi dengan mengutamakan penyelenggaraan Program Asuransi Sosial dan Asuransi Wajib sejalan dengan kebutuhan masyarakat.

Mottonya adalah “Utama dalam Perlindungan, Prima Dalam Pelayanan.”

Misi perusahaan adalah “Catur Bakti Eka Karsa Jasa Raharja” yang mempunyai makna :

- 1) Bakti kepada masyarakat, dengan mengutamakan perlindungan dan pelayanan prima sejalan dengan kebutuhan masyarakat.
- 2) Bakti kepada negara, dengan mewujudkan kinerja terbaik sebagai penyelenggara Program Asuransi Sosial dan Asuransi Wajib serta Badan Usaha Milik Negara.

- 3) Bakti kepada perusahaan, dengan mewujudkan keseimbangan kepentingan agar produktivitas dapat tercapai secara optimal dari kesinambungan perusahaan.
- 4) Bakti kepada lingkungan, dengan memberdayakan potensi sumber daya bagi keseimbangan dan kelestarian lingkungan.

3. Produk-produk Asuransi Sosial PT Jasa Raharja.

a. Santunan Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang.

Diatur dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang, Lembaran Negara Nomor 137 Tahun 1964 yang mulai berlaku tanggal 31 Desember 1964. Undang-undang ini dilaksanakan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 yang mulai berlaku tanggal 10 April 1965. Undang-Undang ini beserta Peraturan Pemerintah tersebut merupakan dasar berlakunya Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang. Adapun mengenai Asuransi Kecelakaan Penumpang telah banyak diuraikan sebelumnya karena memang yang menjadi fokus dalam judul tesis ini.

b. Santunan Asuransi Sosial Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Diatur dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, Lembaran Negara Nomor 138 Tahun 1964, mulai berlaku tanggal 31 Desember 1964. Undang-Undang ini

dilaksanakan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 yang merupakan dasar berlakunya Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Perbedaan antara Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang dengan Asuransi Sosial Kecelakaan Lalu Lintas Jalan adalah :

- 1) Sumber (penyumbang) dana pada Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang adalah penumpang, sedangkan pada Asuransi Sosial Kecelakaan Lalu Lintas Jalan adalah pemilik dan pengusaha kendaraan bermotor.
- 2) Pihak yang diancam bahaya kecelakaan pada Asuransi Kecelakaan Penumpang adalah penumpang, sedangkan pada Asuransi Sosial Kecelakaan Lalu Lintas Jalan adalah bukan penumpang melainkan pejalan kaki, pengendara motor.

Di dalam pelaksanaan Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan maka terdapat 3 (tiga) pihak yang terlibat langsung yaitu :

- a. Pihak pemilik/pengusaha kendaraan bermotor, yang dapat menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas jalan.
- b. Pihak pengguna jalan raya bukan penumpang, yang dapat menjadi korban kecelakaan lalu lintas jalan.
- c. Pihak penguasa dana yaitu Pemerintah yang didelegasikan kepada Badan Usaha Milik Negara dalam hal ini PT. Jasa Raharja.

Pasal 2 Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964, menyatakan bahwa pengusaha/pemilik angkutan lalu lintas jalan diharuskan memberi sumbangan wajib setiap tahun untuk menutup akibat kewenangan karena kecelakaan lalu lintas jalan kepada korban/ahli waris yang bersangkutan.

Jumlah sumbangan wajib ini ditentukan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 dan bersifat progresif.

Pengusaha/pemilik alat angkutan lalu lintas ikut bertanggungjawab terhadap kerugian akibat kecelakaan yang ditimbulkan oleh penggunaan alat angkutan lalu lintas miliknya. Maka sebagai wujud tanggungjawab tersebut, undang-undang mewajibkan pengusaha/pemilik alat angkutan tersebut untuk membayar iuran yang disebut sumbangan wajib. Meskipun kata yang dipergunakan adalah sumbangan namun bersifat wajib. Biasanya yang namanya sumbangan sifatnya sukarela, namun sumbangan wajib disini berfungsi sebagai premi. Pembayar premi disebut tertanggung. Maka kedudukan pengusaha/pemilik alat angkutan lalu lintas dalam Asuransi Sosial Kecelakaan Lalu Lintas Jalan adalah sebagai tertanggung. Sumbangan wajib ini dibayarkan bersamaan dengan pendaftaran ulang kendaraan bermotor yang bersangkutan setiap tahun dengan pelunasan pajak kendaraan bermotor tersebut.

Kedua produk Asuransi Jasa Raharja tersebut di atas merupakan asuransi sosial yang diselenggarakan oleh Pemerintah. Namun, bukan merupakan jenis kegiatan dan Badan Penyelenggara Jaminan Sosial yang ditunjuk oleh Pemerintah sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 5 ayat (3) Undang-Undang

Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional yang telah diundangkan pada tanggal 19 Oktober 2004.

B. Hubungan Hukum Dari Asuransi Kecelakaan Penumpang.

Hubungan hukum pertanggung jawaban kecelakaan penumpang diciptakan antara pembayar iuran dana dan penguasa dana.

Di dalam penyelenggaraan Asuransi Kecelakaan Penumpang, yang merupakan jenis asuransi yang dilahirkan karena undang-undang, sehingga wajib bagi pihak-pihak yang terkait didalamnya untuk mengadakan hak dan kewajibannya sesuai dengan undang-undang yang berlaku yaitu Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964. Jadi ikatan atau hubungan hukum pertanggung jawaban tercipta diantara pembayar iuran dana dengan penguasa dana sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964.

Yang dimaksud dengan pembayar iuran dana adalah :

Tiap penumpang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional (Pasal 3 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964). Keberadaan penumpang yang sah tersebut dibuktikan dengan adanya tiket penumpang yang dimiliki oleh penumpang sebelum naik kendaraan bermotor umum tersebut di atas.

Jadi setiap orang yang akan mempergunakan jasa angkutan darat, laut, dan udara yang selanjutnya disebut penumpang wajib membayar iuran. Besarnya jumlah iuran ditentukan oleh Pemerintah, sehingga penumpang tidak mempunyai hak untuk menolak kewajiban untuk membayar iuran tersebut.

Yang berkedudukan sebagai penguasa dana (penanggung) dalam hal ini adalah Pemerintah yang pengelolaannya dilakukan oleh PT Jasa Raharja. Sehingga dapat dikatakan bahwa Asuransi Kecelakaan Penumpang merupakan asuransi wajib, oleh karena diantara kedua belah pihak (Penumpang dan Pemerintah melalui PT Jasa Raharja) yang berada dalam hubungan hukum pertanggung jawaban itu, salah satu pihak yang mewajibkan kepada pihak lain untuk mengadakan pertanggung jawaban.

Pihak Pemerintah sebagaimana disebutkan di atas dalam hubungan hukum pertanggung jawaban berkedudukan sebagai penanggung yang mewajibkan tertanggung membayar premi dengan tujuan melindungi mereka yang disebut penumpang dari bahaya-bahaya yang menimpanya sebagai akibat adanya kecelakaan dari alat angkutan tersebut.

Dalam asuransi wajib kecelakaan penumpang, premi dinyatakan dalam bentuk iuran yang menurut Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 wajib dibayarkan oleh penumpang dari kendaraan bermotor umum, penumpang kereta api, penumpang pesawat terbang dari perusahaan penerbangan nasional dan penumpang dari kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional sebagaimana diatur dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun

1964, yang pemungutan iuran tersebut disatukan dengan tiket biaya angkutan umum tersebut. Pasal 2 dan 3 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 bahwa iuran wajib yang disebut premi disatukan pembayarannya dengan tiket perjalanan tersebut.

Jadi suka atau tidak suka, setuju atau tidak setuju, tidak terdapat tawar menawar lagi namun merupakan kewajiban dari pembayar iuran dana (penumpang) kepada penguasa dana dan tidak dapat ditolak untuk menghindarinya.

Pada tiket penumpang angkutan umum tersebut terdapat kalimat seperti, "Simpanlah tiket ini sebagai bukti pembayaran dan persyaratan pengajuan Klaim Asuransi Kecelakaan", atau "Termasuk Asuransi Jasa Raharja," atau jika pada tiket pesawat terbang berbunyi, "Penumpang yang namanya tercantum dalam tiket ini dipertanggungjawabkan pada PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 juncto peraturan pelaksanaannya.

Yang dimaksud dengan kendaraan bermotor umum sebagaimana tercantum dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 adalah setiap kendaraan yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran sesuai dengan Pasal 1 butir 9 dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Di dalam Penjelasan Pasal 14 ayat (2) dari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian bahwa perusahaan yang

menyelenggarakan salah satu jenis asuransi yaitu asuransi jiwa, atau asuransi kerugian atau kombinasi antara keduanya.

Mengacu pada penjelasan tersebut di atas, maka PT. Jasa Raharja dalam melaksanakan tugas untuk menyelenggarakan Undang-Undang Nomor 33 dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 dapat dikatakan merupakan usaha asuransi yang bukan asuransi kerugian murni, karena mempunyai sifat wajib dan berfungsi juga untuk sosial. Hal inipun dapat dilihat pula pada Pasal 3 huruf a Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 yang menjelaskan jenis usaha asuransi yang terdiri dari usaha asuransi kerugian, usaha asuransi jiwa dan usaha reasuransi. Dari Pasal ini keberadaan PT. Jasa Raharja bukan merupakan jenis asuransi jiwa, bukan merupakan usaha reasuransi dan bukan usaha asuransi kerugian murni.

Pada umumnya usaha asuransi kerugian murni dan reasuransi dikelola oleh perusahaan swasta yang profit oriented.

Menurut Penjelasan dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, bahwa Asuransi Kecelakaan Penumpang ini merupakan suatu pemikiran sosial. Dan oleh karena keadaan ekonomi dan keuangan dewasa ini belum mengizinkan, bahwa segala akibat mengadakan jaminan sosial tersebut ditampung oleh Pemerintah, maka perlu usaha ini dilakukan secara gotong royong. Berkaitan dengan jaminan sosial maka pada saat ini terdapat Badan Penyelenggara Jaminan Sosial yang dibentuk dengan undang-undang sebagaimana diatur dalam Pasal 5 ayat (3) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial

Nasional yaitu PT. JAMSOSTEK, PT ASABRI, PT. TASPEN, PT. ASKES. Namun dalam ayat (4) menyatakan bahwa “Dalam hal diperlukan Badan Penyelenggara Jaminan Sosial selain dimaksud pada ayat (3), dapat dibentuk yang baru dengan Undang-undang”. Sehingga suatu ketika dimungkinkan ada badan baru lain yang dibentuk.

Memang dalam penyelenggaraan jaminan sosial tersebut ditunjuk Badan yang oleh undang-undang tersebut bersifat satu-satunya jenis Badan Usaha Milik Negara. Dan dalam penyelenggaraan sistem jaminan sosial nasional tersebut berdasarkan pada prinsip kegotong-royongan, nirlaba, keterbukaan, kehati-hatian, akuntabilitas, portabilitas, kepesertaan bersifat wajib, dana amanat dan hasil pengelolaan dana jaminan sosial dipergunakan seluruhnya untuk pengembangan program dan untuk sebesar-besarnya kepentingan peserta sebagaimana diatur dalam Pasal 4 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004.

Jadi keberadaan PT. Jasa Raharja sebagai penganalisa tugas Undang-Undang Nomor 33 dan 34 Tahun 1964 bukan merupakan bagian langsung dari Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 Pasal 5 ayat (3). Dapat dikatakan dalam pelaksanaannya, bahwa asuransi wajib selalu berfungsi sosial, dan keberadaannya wajib dulu baru sosial.

Berkaitan dengan usaha dari PT. Jasa Raharja yang mengelola Asuransi Kecelakaan Penumpang dan Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, maka asuransi ini merupakan jenis asuransi wajib yang dilaksanakan dalam bentuk asuransi sosial.

Dikatakan wajib karena :

- a. Keberadaannya diwajibkan oleh undang-undang bukan karena perjanjian.
- b. Pihak penyelenggaranya adalah Pemerintah yang didelegasikan kepada Badan Usaha Milik Negara (Pasal 14 ayat (1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992).
- c. Bermotif perlindungan masyarakat, yang dananya dihimpun dari masyarakat dan digunakan untuk kepentingan masyarakat yang diancam bahaya kecelakaan.
- d. Dana yang sudah terkumpul dari masyarakat tetapi belum digunakan sebagai dana kecelakaan, maka dimanfaatkan untuk kegiatan investasi oleh Pemerintah.

Pada kenyataannya saat ini, di dalam tiket penumpang kendaraan sudah termasuk pembayaran premi Asuransi Kecelakaan Penumpang.

Yang dimaksud dengan penguasa dana sebagaimana tercantum dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 adalah perusahaan negara yang ditunjuk oleh Menteri untuk mengurus Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Berkaitan dengan tiket penumpang tersebut, maka dalam uraian dibawah ini, penulis mengambil contoh kepemilikan tiket perjalanan bus dan kereta api dikaitkan dengan iuran wajib dari sudut pandang Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 :

1. Pada tiket Bus Antar Kota Antar Provinsi PO Dewi Sri Jurusan Jakarta – Bumiayu tertulis antara lain : “Sudah termasuk iuran wajib dana kecelakaan.” Harga tiket tersebut Rp. 33.000,- (tiga puluh tiga ribu rupiah), untuk satu kali keberangkatan.

Dapat diuraikan disini bahwa :

- a. Setiap penumpang bus yang akan melakukan perjalanan dari Jakarta ke Bumiayu harus memiliki tiket bus ini. Dengan memiliki tiket, maka penumpang bus tersebut merupakan penumpang yang sah.

- b. Setiap penumpang yang sah wajib membayar iuran.

Dengan membeli tiket bus tersebut, berarti penumpang bus sudah membayar iuran wajib Jasa Raharja. Tiket bus inipun merupakan alat bukti pembayaran iuran wajib tersebut. Dengan demikian ketentuan Pasal 3 dan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 sudah terpenuhi.

Berarti dalam melakukan perjalanan dengan bus tersebut, penumpang sudah dilindungi oleh asuransi kecelakaan penumpang Jasa Raharja.

- c. Menurut Pasal 4 ayat (2) huruf a Keputusan Menteri Keuangan RI Nomor 415/KMK.06/2001 tentang Penetapan Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di darat, sungai/danau, ferry/penyebrangan, laut dan udara, bahwa jumlah iuran wajib untuk bus sebagai kendaraan bermotor umum di darat sebesar Rp. 60,- (enam puluh rupiah).

Dari besaran harga tiket bus Jakarta – Bumiayu tersebut sebesar Rp.33.000,- (tiga puluh tiga ribu rupiah) maka pengusaha dari Perusahaan Dewi Sri wajib menyetor Rp. 60,- (enam puluh rupiah) per penumpang per tiket untuk setiap kali satu perjalanan kepada Jasa Raharja sebagai Badan Asuransi yang ditunjuk oleh Menteri paling lambat tanggal 27 dari setiap bulannya.

Dengan demikian Pasal 5 dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 sudah terpenuhi.

Apabila penumpang yang dilindungi oleh asuransi ini mengalami kecelakaan dalam perjalanan dari Jakarta menuju Bumiayu tersebut maka penumpang tersebut berhak mendapatkan santunan dari PT. Jasa Raharja. Adapun proses pengajuan santunan tersebut disesuaikan dengan domisili atau KTP yang dimiliki oleh korban tersebut.

2. Pada tiket kereta api kelas ekonomi jurusan Gambir – Bogor (Kereta Jabotabek), dengan harga tiket Rp. 8.000,- (delapan ribu rupiah) per penumpang untuk satu kali perjalanan, tertulis antara lain “Termasuk Asuransi Jasa Raharja”.

Dapat diuraikan di sini bahwa :

- a. Setiap penumpang kereta api yang akan melakukan perjalanan dari Gambir ke Bogor harus memiliki tiket kereta api ini. Dengan memiliki tiket, maka penumpang kereta api tersebut merupakan penumpang yang sah.

- b. Setiap penumpang yang sah wajib membayar iuran.

Dengan membeli tiket kereta api tersebut, berarti penumpang sudah membayar iuran wajib Jasa Raharja. Tiket kereta api ini merupakan bukti telah membayar iuran wajib dan sekaligus sebagai salah satu bukti untuk pengajuan santunan bila dalam perjalanan tersebut penumpang mengalami musibah kecelakaan.

- c. Jumlah iuran wajib yang harus disetor oleh PT. Kereta Api kepada PT. Jasa Raharja menurut Pasal 4 ayat (2) huruf b Keputusan Menteri Keuangan RI Nomor 415/KMK.06/2001 berjumlah Rp. 60,- (enam puluh rupiah).

PT. Kereta api wajib menyetor Rp. 60,- (enam puluh rupiah) pertiket/perpenumpang untuk satu kali perjalanan paling lambat tanggal 27 dari setiap bulannya.

Dalam prakteknya pada saat ini untuk sektor angkutan umum darat seperti moda angkutan bus dan kereta api, maka sistem penyetoran iuran wajib dari perusahaan angkutan umum tersebut kepada PT. Jasa Raharja dibuat berdasarkan sistem perjanjian borongan antara kesepakatan kedua belah pihak tersebut. Artinya penyetoran iuran wajib tersebut tidak dihitung per tiket per hari selama satu bulan, namun dalam kesepakatan perjanjian tersebut penyetoran iuran wajib dihitung berdasarkan rata-rata tingkat kepadatan penumpang per hari selama satu bulan. Hal ini dilakukan untuk mengantisipasi banyaknya penumpang-penumpang gelap atau tanpa tiket

yang sering terdapat pada penumpang kereta api. Sekaligus juga demi praktis, efisien dalam pelaksanaan di lapangan tanpa harus merugikan operasionalisasi dari PT. Kereta Api atau perusahaan bus dan juga PT. Jasa Raharja itu sendiri.

Apabila penumpang yang dilindungi oleh asuransi ini mengalami kecelakaan dalam perjalanan dari Gambir – Bogor, maka penumpang tersebut berhak mendapatkan santunan dari PT. Jasa Raharja, sesuai dengan domisili atau KTP dari korban tersebut.

Dari uraian di atas, dapat dilihat bahwa premi iuran wajib tersebut jumlahnya sangat kecil, untuk bus dan kereta api hanya Rp. 60,- (enam puluh rupiah) dari harga tiket bus Rp. 33.000,- (tiga puluh tiga ribu rupiah) maupun harga tiket kereta api yang Rp. 8.000,- (delapan ribu rupiah).

Berkaitan dengan itu kewajiban dari penumpang bus dan kereta api dalam suatu perjalanan adalah membayar iuran yang telah disatukan pembayarannya dengan tiket perjalanan tersebut. Dengan demikian bila dalam perjalanan yang sedang ditempuh oleh penumpang, kendaraan tersebut mengalami kecelakaan, maka penumpang tersebut dapat menuntut haknya untuk memperoleh santunan sesuai dengan jenis santunannya.

Bila dilihat besaran premi tersebut dengan besaran santunan yang diterima oleh korban, ditinjau dari sudut pandang Islam maka sebagian ulama atau kalangan terpelajar Islam berpendapat asuransi ini bisa dikatakan gambling atau perjudian, riba, gharar.

Karena besaran premi Rp. 60,- (enam puluh rupiah), sedangkan bila korban mengalami kecelakaan akan mendapatkan uang santunan jauh lebih besar dari premi yang dibayarkan. Contohnya bila korban meninggal maka santunannya untuk korban angkutan umum darat berjumlah Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah).

Dengan demikian meskipun asuransi ini bersifat wajib dan merupakan jenis asuransi sosial tetap merupakan bagian dari asuransi konvensional. Menurut pandangan ulama atau kalangan terpelajar Islam tersebut, asuransi konvensional tidak terlepas dari unsur-unsur :

1. Unsur ketidakpastian (Gharar).

Di dalam akad ini terdapat unsur ketidakpastian, kapan seseorang akan mendapat santunan atau mendapatkan kecelakaan. Karena semua takdir hanya Allah yang tahu. Dan dengan premi yang sangat kecil, maka akan didapat santunan yang jauh lebih besar dari premi tersebut.

2. Unsur Gambling.

Dalam asuransi ini terdapat salah satu pihak yang diuntungkan. Bila tidak terjadi kecelakaan penumpang, maka PT. Jasa Raharja akan

mengalami keuntungan dari setoran-setoran iuran wajib yang disetor oleh perusahaan-perusahaan bus dan kereta api.

3. Unsur Riba.

Apabila tidak ada santunan yang harus segera dibayarkan, maka dana pertanggung jawaban wajib tersebut akan digunakan lebih dahulu untuk membiayai pembangunan nasional sebagaimana tertuang dalam salinan Penjelasan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964. Dan bila terjadi peristiwa kecelakaan, maka korban/ahli waris korban akan mendapatkan santunan jauh lebih banyak dari jumlah yang telah dibayarkan.

4. Unsur Komersial.

Dalam asuransi kecelakaan ini, masih terdapat pula unsur komersial, karena dari segala perhitungan untung ruginya perusahaan, perusahaan tetap berusaha untuk tidak merugi.

Artinya dari pengelolaan dana-dana yang terhimpun tetap diusahakan untuk memperoleh laba perusahaan selain untuk membiayai kebutuhan-kebutuhan perusahaan juga untuk selalu memperoleh nilai kewajaran atau tetap kategori nilai "Sehat" oleh Pemerintah. Namun seiring dengan kemajuan zaman dan perkembangan perasuransian seperti halnya dunia perbankan dewasa ini, maka untuk menghindari hal-hal yang mendekati dengan riba, gharar, atau gambling, pada saat ini sudah banyak berdiri asuransi-asuransi syariah. Khususnya seperti

asuransi jiwa seperti yang dikelola oleh PT Asuransi Takaful Indonesia. Sedangkan untuk Asuransi Kecelakaan Penumpang sampai saat ini masih merupakan bagian dari asuransi dalam bentuk konvensional, belum ada yang berbentuk syariah.

Khusus untuk asuransi sosial para Cendekiawan Muslim berpendapat masih dibolehkan, karena asuransi ini bertujuan untuk kepentingan orang banyak.

Asuransi Kecelakaan Penumpang yang berlaku sekarang ini memang merupakan bagian dari asuransi konvensional yang bersifat wajib, sehingga kewajiban dari penumpang angkutan umum seperti bus dan kereta api adalah membayar iuran yang telah disatukan pembayarannya dengan tiket perjalanan tersebut.

Dengan demikian bila dalam perjalanan yang sedang ditempuh oleh penumpang, kendaraan tersebut mengalami kecelakaan, maka penumpang tersebut dapat menuntut haknya untuk memperoleh santunan sesuai dengan jenis santunannya.

Berkaitan dengan asuransi, maka tidak lepas dari adanya peristiwa yang tidak pasti. Peristiwa yang tidak pasti ini bukan merupakan peristiwa yang sudah harus akan terjadi, tetapi merupakan suatu kemungkinan. Contohnya : barang hilang karena kecurian. Pencurian ini bukan merupakan hal yang sudah pasti. Dengan demikian, maka usaha manusia untuk

berasuransi adalah untuk mengantisipasi adanya peristiwa yang tidak pasti, bukanlah berarti mendahului takdir Allah. Dan juga tidak berarti menghilangkan tawakal kepada Allah. Tapi asuransi ini dilaksanakan setelah berpikir dengan baik, bekerja dengan penuh kesungguhan, teliti dan cermat

Karena segala sesuatu yang terjadi di dunia ini ditentukan oleh Allah. Manusia hanya berusaha sebisanya saja, sebagaimana Firman Allah dalam Surat At-Taghaabun ayat 11 yang berbunyi, “Tidak ada sesuatu musibah pun yang menimpa seseorang kecuali dengan izin Allah. Jadi pada dasarnya Islam juga mengakui bahwa kecelakaan, kemalangan dan kematian merupakan takdir Allah yang tidak dapat ditolak. Namun manusia juga diperintahkan untuk membuat perencanaan untuk menghadapi hari depan/untuk mempersiapkan diri, juga melakukan ikhtiar antara lain menyisihkan harta yang dimiliki melalui asuransi. Sehingga bila takdir menjemput, maka persiapan-persiapan untuk keluarga yang ditinggalkan dalam batas tertentu sudah tersedia. Dengan demikian, kita tidak meninggalkan keluarga yang sengsara sepeninggal kita. Contoh pada asuransi komersial adalah asuransi jiwa, pada asuransi sosial seperti TASPEN. Demikian pula pada Asuransi Kecelakaan Penumpang, bila seseorang mendapat kecelakaan atau meninggal akibat kecelakaan yang memang dijamin oleh Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, maka

santunan yang didapat dapat merupakan dana untuk mengurangi beban penderitaan keluarga.

C. Penyelesaian Klaim Asuransi Kecelakaan Penumpang Bus Dan Kereta Api.

Dalam Pasal 4 dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 menyatakan bahwa hak atas pembayaran ganti rugi/klaim dibuktikan dengan surat bukti yang diberikan kepada setiap penumpang bersamaan dengan pembelian tiket. Pada prakteknya sekarang ini, iuran wajib (premi) Asuransi Kecelakaan Penumpang dibayarkan bersamaan dengan pembelian tiket angkutan tersebut. Jadi didalam harga jual tiket alat angkutan tersebut, sudah termasuk iuran wajib (premi). Sehingga surat bukti yang dipersyaratkan oleh Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 itu sama saja dengan alat bukti berupa tiket penumpang, yang mana saat membeli tiket tersebut sudah termasuk membayar iuran wajib. Berarti tiket penumpang itu merupakan persyaratan penting yang menunjukkan bahwa hak atas santunan tersebut dapat dibayarkan. Selain daripada tiket tersebut, sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 4 dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, PT. Jasa Raharja juga menetapkan persyaratan lain. Adapun persyaratan tersebut berupa Formulir yang disebut "Formulir Pengajuan Santunan," sebagai dokumen dasar dalam penyelesaian permintaan santunan asuransi. Selanjutnya sebagai kelengkapan dokumen dasar diperlukan pula Kartu Tanda Penduduk, Kartu Keluarga, Surat Nikah bagi yang telah menikah, Akte Kelahiran, Surat Keterangan Kematian (bagi korban yang meninggal). Dan bagi

korban yang luka-luka dilengkapi dengan kwitansi-kwitansi biaya perawatan/pengobatan asli dan sah yang dikeluarkan oleh Rumah Sakit/Dokter yang merawat korban, dan keterangan cacat tetap dari Dokter bila korban cacat tetap. Persyaratan tersebut harus dilengkapi oleh pembayar iuran dana (bertanggung) bila akan mengajukan haknya dalam hal santunan meninggal atau luka-luka atau cacat tetap.

Asuransi yang berdasarkan perjanjian pada umumnya akan berakhir bila jangka waktu berlakunya sudah habis, perjalanan berakhir, terjadi evenemen, asuransi berhenti/dibatalkan dan asuransi gugur. Hal yang berbeda terdapat dalam asuransi yang berdasarkan undang-undang.

Pada Asuransi Kecelakaan Penumpang yang merupakan asuransi wajib, maka asuransi ini akan berakhir bila terjadi evenemen diikuti dengan klaim. Evenemen yang terjadi seperti tersebut dalam Pasal 3 dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, karena kerugian berhubung adanya kematian dan cacat tetap akibat kecelakaan penumpang. Sehingga apabila terjadi kecelakaan penumpang, maka korban/ahli warisnya dapat segera mengajukan permintaan santunan asuransi. Karena permintaan santunan akan menjadi batal/gugur/kadaluwarsa bilamana tidak diajukan dalam waktu 6 (enam) bulan setelah terjadinya kecelakaan. Sedangkan hak santunan asuransi akan menjadi kadaluwarsa/gugur bilamana tidak ada penagihan dari korban atau ahli waris korban dalam waktu 3 (tiga) bulan setelah hak tersebut diakui, ditetapkan dan disahkan oleh PT Jasa Raharja.

Pada prinsipnya tata cara penyelesaian klaim asuransi kecelakaan penumpang bus dan kereta api sama saja. Besaran santunannya sama, yang berbeda hanya jenis santunan yang diterima sesuai dengan jenis kecelakaannya yaitu apakah sebagai korban meninggal, cacat tetap, biaya perawatan atau biaya penguburan.

Dalam uraian kasus dibawah ini, penulis mengambil 2 (dua) kasus yaitu pada bus dan kereta api yang mana korban pada kecelakaan tersebut meninggal dan luka berat.

Adapun contoh 2 (dua) kasus yang diambil oleh penulis adalah kasus kecelakaan yang terjadi di luar Jakarta yaitu Kabupaten Bekasi, Cabang Jawa Barat.

Karena untuk pengambilan kasus dan pelaksanaan pembayaran santunan hanya ada pada seluruh kantor perwakilan PT Jasa Raharja. Selanjutnya alasan lainnya adalah bahwa selama Tahun 2004, jumlah santunan terbanyak dibayarkan oleh PT. Jasa Raharja untuk Provinsi Jawa Barat dari 27 (dua puluh tujuh) provinsi yang ada di Indonesia, dengan jenis santunan luka berat dan meninggal. Hal ini dapat menunjukkan jumlah kecelakaan penumpang di Jawa Barat menduduki angka tertinggi dibandingkan dengan provinsi-provinsi lain di Indonesia.

1. Kasus Kecelakaan Penumpang Pada Bus

Kecelakaan Bus Antar Kota Antar Provinsi SINAR JAYA Nomor Polisi B 7519 VB dengan truk tangki yang melarikan diri, korbannya antara lain kernet bus yang mengalami luka-luka, terjadi pada hari Kamis tanggal 5 Februari 2004 di Jalan Tol Cikampek Jakarta KM 40.500 Cikarang Timur Bekasi.

a. - Kronologis berdasarkan laporan Polisi dari Resort Metropolitan Bekasi.

Pada hari Kamis tanggal 5 Februari 2004 jam 03.30 WIB (dini hari), telah terjadi kecelakaan di Jalan Tol Cikampek Jakarta KM 40.500 Kecamatan Cihidang - Cikarang Timur Bekasi antara bus SINAR JAYA nomor Polisi B. 7519 VB dengan truk tangki nomor Polisi tidak dikenal, dan Pengemudi kendaraan truk melarikan diri. Pengemudi bus bernama Sunardi, akibat dari kecelakaan tersebut mengakibatkan korban seorang penumpang bernama Warsimin mengalami luka-luka terkena pecahan kaca.

Laporan ini diterima oleh Aiptu. Sutrisno, resort Metropolitan Bekasi pada hari Senin tanggal 9 Februari 2004 jam 07.00 WIB dari pengurus bus yang bernama Heru dan ditandatangani oleh penyidik dan penyidik pembantu.

- Laporan Kepolisian ini dilengkapi pula dengan sket gambar kecelakaan tersebut.

Sket gambar ini ditandatangani oleh pengemudi bus (Sunardi), dan saksi (Korban - Warsimin), Penyidik dan Kepala Unit Lalu Lintas selaku Penyidik.

b. Langkah – langkah penyelesaian.

- 1) Heru sebagai Pengurus Bus mendatangi Kantor Polisi Metropolitan Bekasi menghadap Aiptu Sutrisno untuk minta dibuatkan laporan Polisi dan sket gambar.

Laporan Polisi tersebut berisi:

- (a) Hari, tanggal dan jam terjadinya kecelakaan lalu lintas.
- (b) Tempat terjadinya kecelakaan lalu lintas.
- (c) Jenis kendaraan yang mengalami kecelakaan.
- (d) Nama, Umur, Lahir, Bangsa, Agama, Pekerjaan dan alamat dari pihak-pihak yang terlibat dengan kecelakaan.
- (e) Keadaan jasmani dan rohani pengemudi yang bersangkutan.
- (f) Keadaan cuaca, jalan, arus lalu lintas ditempat kejadian.
- (g) Saksi: (nama, umur, asal, lahir, pekerjaan, alamat).
- (h) Akibat kecelakaan lalu lintas.
 - Identitas korban manusia.
 - Kerusakan benda.
 - Jumlah kerugian.
- (i) Titik benturan.
- (j) Letak posisi kejadian kecelakaan.
- (k) Keterangan singkat kejadian lalu lintas.
- (l) Kesimpulan sementara.
- (m) Tindakan Polisi.

(n) Pengemudi yang ditahan (tersangka).

(o) Barang bukti yang disita.

Laporan Polisi ditandatangani oleh Pembuat Laporan dan Penyidik.

Tindakan Polisi setelah menerima laporan yaitu mendatangi Tempat Kejadian Perkara, mengecek korban, mengamankan barang bukti dan membuat sket gambar.

- 2) Setelah itu dari pihak Perusahaan mendatangi PT. Jasa Raharja setempat untuk mengajukan permohonan santunan dan mengisi “Formulir Pengajuan Santunan” yang disediakan oleh PT. Jasa Raharja setempat (Perwakilan Bekasi) dengan Cuma-cuma.

Formulir tersebut berisi:

- a) Identitas ahli waris korban/yang mengajukan yang ditandatangani oleh yang mengajukan: Sudianto dari Pihak pengurus Korban Bus SINAR JAYA atas nama: Warsimin.
- b) Lokasi Kejadian di Jalan Tol Jakarta Cikampek KM 40.500 Cikarang Bekasi Timur.
- c) Identitas kendaraan yang terlibat kecelakaan Bus B 7519 VB.
- d) Identitas dan sifat cedera korban akibat kecelakaan, luka berat.
- e) Kesimpulan kecelakaan yang meliputi ruang lingkup jaminan yaitu, terjamin atau tidaknya oleh Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964,

kesimpulan dalam formulir ini menyatakan dijamin oleh Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964.

Kemudian jenis pertanggung jawaban dan kedudukan korban. Jenis pertanggung jawaban menyatakan korban merupakan penumpang kendaraan bermotor umum, dan kedudukan korban adalah sebagai penumpang.

- 3) Pada kasus kecelakaan ini, setelah formulir tersebut diisi oleh korban/ ahli waris yang mengajukan, maka PT. Jasa Raharja Perwakilan Bekasi melakukan survei untuk mengecek kebenaran dari data-data yang telah diajukan tersebut.

Hasil survei menyatakan bahwa Warsimin tidak terjamin oleh Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 juncto Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 dengan alasan:

- a) Warsimin bukan penumpang melainkan kernet/kru angkutan umum.
- b) Yang berhak atas santunan dana kecelakaan berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 juncto PP Nomor 17 Tahun 1965 Pasal 3 adalah tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, Perusahaan Penerbangan nasional dan perusahaan perkapalan/pelayaran nasional.

Sehubungan dengan itu, maka PT. Jasa Raharja Perwakilan Bekasi memberikan jawaban pengajuan dana santunan korban Warsimin tersebut kepada Sudiantono sebagai pengurus PO.SINAR JAYA yang pada intinya

bahwa permohonan santunan belum dapat dipenuhi oleh PT. Jasa Raharja Perwakilan Bekasi.

- 4) Setelah menerima jawaban dari PT Jasa Raharja Perwakilan Bekasi, ahli waris korban mengajukan kembali permohonan kepada PT. Jasa Raharja Cabang Jawa Barat untuk meminta kebijaksanaan atas nama korban.
- 5) Selanjutnya atas pertimbangan dan kebijaksanaan dari Kepala Perwakilan diberikan kebijaksanaan untuk dapat membayarkan santunan yang telah diajukan sesuai dengan Keputusan Direksi SKEP/62/VII/2001 tanggal 26 Juli 2001 tentang Penyelesaian Santunan bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Tabrakan 2 (dua) atau Lebih Kendaraan.
Kebijaksanaan yang diberikan oleh PT. Jasa Raharja berupa santunan biaya rawatan sejumlah Rp. 5.000.000,- (Lima Juta Rupiah).
- 6) Kemudian PT Jasa Raharja Perwakilan Bekasi mendata kembali dan memproses permohonan santunan korban a.n Warsimin tersebut yang telah dilengkapi dengan:
 - Formulir Permohonan Santunan.
 - Laporan Polisi dan sket gambar.
 - KTP Warsimin dan Sudiantoro.
 - SIM dari pengemudi bis (Sunardi) dan STNK bis yang mengalami kecelakaan.
 - Kwitansi asli dari rumah sakit selama Warsimin dirawat.

- Surat pernyataan dari Sudiantoro sebagai pengurus PO. SINAR JAYA/ penanggung jawab korban selama ini yang telah membiayai perawatan Warsimin di rumah sakit.
- 7) Berhubung semua persyaratan dan berkas sudah lengkap dan telah diteliti keabsahannya, Kepala Perwakilan PT. Jasa Raharja Perwakilan Bekasi menetapkan kebijaksanaan untuk membayarkan dana santunan kepada Sudiantoro/PO. SINAR JAYA atas nama Warsimin sejumlah Rp.5.000.000,-(lima juta rupiah) dengan sifat cedera luka berat.

Dalam proses penyelesaian santunan ini, PT Jasa Raharja telah melaksanakan tugasnya sesuai dengan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, tidak ada percaloan dan pemungutan biaya terhadap proses tersebut.

PT Jasa Raharja pun telah mengeluarkan kebijaksanaan yang merupakan kewenangan penuh dari pejabat tertinggi setempat di PT. Jasa Raharja untuk dapat membantu meringankan korban. Namun kebijaksanaan ini merupakan kasus sangat langka yang mana korban tersebut dianggap benar-benar membutuhkan pertolongan, karena tidak mampu. Dalam pemberian kebijaksanaan ini dengan memperhatikan prinsip keadilan dan tidak membeda-bedakan korbannya sesuai dengan fungsinya untuk meminimalkan beban tanggungan korban. Pada kasus ini perlu dilakukan survei, karena perlu diteliti kebenaran dan keabsahan berkas.

Demikian pula dengan kasus-kasus lain, meskipun berkas/ data untuk kelengkapannya sudah lengkap, namun tetap diperlukan survei.

Jarak antara proses pengajuan permohonan santunan dengan realisasi pemberian santunan tidaklah lama (paling lama 1 hari sejak berkas sudah lengkap diajukan). Dengan demikian dalam kasus ini tidak ada temuan dan penyimpangan di lapangan.

2. Kasus Kecelakaan Penumpang Pada Kereta Api

Kecelakaan penumpang kereta api Cirebon Express, tanggal 28 Februari 2004, korban bernama Mardiansyah jatuh dari atas kereta api di KM 32+900 spur Hulu antara Bekasi – Tambun, korban meninggal seketika.

- a. Kronologis berdasarkan telegram/berita acara kecelakaan dari PT Kereta Api (untuk kecelakaan kereta api).

Pada hari Sabtu tanggal 28 Februari 2004, Kereta api Cirebon Express jurusan Gambir – Cirebon, Pelajar bernama Mardiansyah, umur 20 tahun, alamat Kampung Cibuntu RT 22/10, Kecamatan Cibitung Kabupaten Bekasi, telah terjatuh dari kereta api Cirebon Express, Mardiansyah meninggal di tempat.

Mardiansyah sebagai korban kecelakaan yang meninggal tanpa biaya rawatan, maka persyaratan yang harus dilengkapi adalah mengisi formulir pengajuan santunan dengan dilengkapi surat-surat, yaitu:

1. Kartu Tanda Penduduk (KTP) atau identitas diri korban atau ahli waris korban.

2. Dokumen pendukung yang diperlukan hanya diperlihatkan aslinya pada saat yang bersangkutan mengajukan santunan, yaitu antara lain berupa asli.
 - Kartu Keluarga (KK).
 - Surat Nikah bagi korban yang telah menikah.
 - Akte kelahiran atau akte lahir bagi korban yang belum menikah.
- b. Langkah-langkah penyelesaian .
- 1) Ahli waris korban/orang tua korban/Aten mendatangi PT. Jasa Raharja Perwakilan Bekasi untuk mengisi formulir pengajuan santunan yang berisi:
 - a) Identitas ahli waris korban/yang mengajukan yang diwakili oleh Aten sebagai orang tua korban, ditandatangani oleh Aten pada tanggal 2 April 2004 atas nama korban Mardiansyah.
 - b) Lokasi kejadian di Stasiun KA Tambun, Bekasi.
 - c) Identitas kendaraan, kereta api.
 - d) Identitas dan sifat cedera korban akibat kecelakaan.
Mardiansyah, meninggal ditempat.
 - e) Kesimpulan kecelakaan yang meliputi ruang lingkup jaminan yaitu terjamin oleh UU No. 33 Tahun 1964. Jenis pertanggung jawaban adalah penumpang kereta api dan kedudukan korban sebagai penumpang.

Formulir ini dilampiri telegram/berita acara kecelakaan diri PT Kereta Api stasiun setempat.

- 2) Setelah formulir diisi, PT Jasa Raharja Perwakilan Bekasi melakukan proses selanjutnya dengan meminta kelengkapan surat-surat lain yaitu:
 - a) KTP dari korban Mardiansyah dan Aten sebagai ahli waris korban/orang tuanya.
 - b) Kartu keluarga korban.
 - c) Surat keterangan belum pernah menikah atas nama Mardiansyah.
 - d) Surat kematian/surat keterangan kematian dari Rumah Sakit.
 - e) Ijazah terakhir sebagai pengganti surat akte kelahiran.

Pada saat ahli waris mengajukan permohonan santunan, PT Jasa Raharja telah melaksanakan surveinya terlebih dahulu pada tanggal 25 Maret 2004.

Adapun survei tersebut ditujukan untuk memperoleh data:

- a. Kebenaran terjadinya kasus kecelakaan tersebut pada tanggal 28 Februari 2004.
- b. Keabsahan ahli waris korban.
- c. Dari hasil survei kepada warga sekitar TKP diperoleh informasi dari salah satu warga setempat/Tarno.
 - (1) Saksi Tarno membenarkan telah mengetahui adanya kecelakaan yang menimpa seorang penumpang terjatuh dari kereta api.

- (2) Saksi menerangkan diperkirakan korban salah naik kereta api, kemudian berusaha turun pada saat kereta api berjalan pelan, namun terbentur oleh jalanan kereta api sehingga korban meninggal dunia.
- (3) Setelah korban tergeletak, diperiksa oleh petugas, dan korban mempunyai karcis kereta api KRD (Kereta Rel Diesel).

Kesimpulan dari hasil survei adalah:

- Kasus tersebut benar, korban memang terjatuh dari kereta api;
 - Korban dijamin oleh Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964;
- 3) Setelah semua berkas diteliti keabsahannya oleh PT. Jasa Raharja Perwakilan Bekasi, pada akhirnya Kepala Perwakilan menetapkan kasus kecelakaan dan menetapkan otoritas berkas/ kasus dijamin oleh Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 untuk membayarkan santunan kepada ahli waris korban/orang tua/Aten sejumlah uang sebanyak Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah) dengan sifat meninggal.

Dalam proses penyelesaian santunan ini, dari jarak waktu antara pengisian permohonan santunan dan terealisasi pencairan santunan tidak terlalu lama (paling lama 1 hari sejak berkas lengkap diajukan). Dan pada kasus ini pun telah dilakukan survei sebelum ahli waris korban mengajukan permohonan santunan. Dalam kasus ini tidak ada temuan atau penyimpangan di lapangan.

Dengan demikian PT. Jasa Raharja telah melaksanakan tugasnya sesuai dengan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan tidak ada percaloan dan tidak dipungut biaya apapun.

D. Tantangan Perusahaan Di Masa Datang

Dalam praktek di lapangan, tidak pernah ditemukan penyelewengan/penyimpangan dari PT. Jasa Raharja dalam prosedur penyelesaian klaim. Penyelesaian klaim dilaksanakan dengan cepat, bahkan pembayaran santunan dilaksanakan paling lama 1 (satu) hari, bila berkas-berkas yang diperlukan sudah lengkap. Hal ini menunjukkan tekad dari PT. Jasa Raharja untuk mengutamakan perlindungan dan pelayanan prima sejalan dengan kebutuhan masyarakat.

Namun demikian, meskipun tidak ada penyimpangan dalam pelaksanaan di lapangan, masih banyak tantangan bagi perusahaan pada umumnya yang harus diantisipasi. Zaman yang semakin maju dan teknologi yang semakin modern ikut mempengaruhi terhadap perkembangan dunia asuransi yang terkait dengan transportasi.

Semua itu berdampak pada tuntutan masyarakat untuk meningkatkan kualitas pelayanan, tidak terkecuali dengan PT. Jasa Raharja yang merupakan bagian dari industri asuransi nasional yang memang satu-satunya BUMN yang ditugaskan oleh Pemerintah untuk melaksanakan pengelolaan dana pembayaran santunan kecelakaan.

Dalam perjalanan perkembangan transportasi nasional, perang tarif antara sektor transportasi darat, laut dan udara semakin tajam. Tiket pesawat udara semakin mudah didapatkan oleh seluruh lapisan masyarakat. Dalam arti terdapat penurunan harga tiket pesawat udara yang ditawarkan, tiket pesawat tidak terlalu mahal sehingga masyarakat lapisan dibawah menengah yang membutuhkan masih dapat membelinya. Dibandingkan dengan tiket kereta api argo yang harganya cukup mahal, dan waktu tempuh pesawat udara dengan kereta api pun masih jauh berbeda. Hal ini dapat terlihat dari lonjakan penumpang pada pesawat udara. Dari satu sisi, kenyataan ini berdampak positif dalam meningkatkan pendapatan iuran wajib disektor udara. Namun disisi yang lain, mengakibatkan menurunnya aktivitas di moda lain seperti kereta api. Hal ini pun berdampak pada peranan penghimpunan premi dari moda kereta api. Kenyataan ini merupakan tantangan yang tidak ringan.

Pada sisi yang berbeda, ada hal lain yang tidak kalah penting dan menjadi tantangan perusahaan adalah tingkat kepuasan pelanggan yang makin tinggi, maka nilai pembayaran santunan pun menjadi tantangan perusahaan. Seperti biaya pengobatan dan biaya perawatan rumah sakit yang semakin mahal membuat nilai santunan untuk biaya rawat, biaya penguburan perlu ditinjau ulang untuk dapat ditingkatkan nilai santunannya, apalagi Surat Keputusan yang mengatur nilai santunan ini terakhir di ubah tahun 2001. Sehingga nilainya pun sudah tidak relevan lagi. Meskipun nilai santunan ini merupakan bantuan untuk mengurangi beban masyarakat, namun Pemerintah

memang mempunyai kewajiban untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya.

Pada akhirnya, dibidang regulasi pun menjadi tantangan yang tidak kalah pentingnya. Undang-undang yang menjadi pedoman tugas bagi PT. Jasa Raharja sudah waktunya untuk direvisi atau disesuaikan. Hal ini bisa menjadi salah satu tugas Pemerintah untuk mengajukan perubahan terhadap Undang-Undang Nomor 33 dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 atau bisa juga menjadi inisiatif DPR RI untuk melakukannya. Tantangan yang demikian beragam menjadi tolak ukur keberhasilan PT. Jasa Raharja di masa depan.

Berkaitan dengan itu, untuk dapat membantu Pemerintah dalam pencegahan/penanggulangan kecelakaan, maka PT. Jasa Raharja ikut berperan aktif melalui kegiatan:

- a. Kegiatan preventif berupa pemasangan sarana penanggulangan kecelakaan yaitu:
 - Papan peringatan jalan raya dan lintasan kereta api;
 - Billboard;
 - Spanduk;
 - Papan informasi;
 - Rambu-rambu lalu lintas;
 - Papan petunjuk arah;

b. Kegiatan preemtif kecelakaan berupa:

- Melaksanakan pos pelayanan kesehatan pada hari raya/besar di terminal-terminal atau di tempat pemberangkatan;
- Penyuluhan di media TV dan radio berupa: Penayangan iklan layanan masyarakat;
- Mensosialisasikan tertib di jalan raya kepada siswa melalui magang.