

PERJANJIAN ASURANSI MARINE HULL AND MACHINERY POLICY ANTARA PT PELAYARAN MANALAGI DENGAN PT ASURANSI HARTA AMAN PRATAMA TBK DITINJAU DARI HUKUM ASURANSI

Oleh :

Yosi Zamroni

Magister Kenotariatan, Fakultas Hukum Universitas Surabaya

Email: yosizamroni@gmail.com

Abstrak

Kehidupan manusia sejak zaman dahulu sampai sekarang, sering mengalami musibah yang mengancam keselamatan harta kekayaan dan bahkan jiwanya. Akibat dari musibah ini tentu akan menimbulkan kerugian, baik kerugian terhadap harta bendanya maupun jiwanya tidak jarang juga mengakibatkan kematian. Oleh karena itu, agar manusia dapat bekerja dan hidup dengan tenang tanpa adanya rasa khawatir, maka dibutuhkan adanya pihak lain yang sanggup mengambil alih resiko apabila terjadi musibah terhadap harta benda maupun jiwanya, salah satunya melalui Asuransi Marine Hull dan Machinery Policy.

Kata Kunci :Asuransi, Marine Hull, Machinery Policy.

1. PENDAHULUAN

Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri pada tertanggung dengan menerima suatu premi untuk memberi penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin akan diderita tertanggung karena kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin akan diderita tertanggung karena suatu peristiwa yang tidak tertentu. (Abdulkadir Muhammad, 2006, h. 10). Salah satu contoh asuransi adalah Asuransi Marine Hull and Machinery Policy.

Asuransi Marine Hull and Machinery Policy adalah asuransi atau pertanggungan yang memberikan penggantian atas kerugian yang disebabkan oleh risiko-risiko yang disebabkan oleh laut sebagaimana yang tertulis di dalam polis terhadap kapal, rangka kapal, dan mesin yang dipertanggungjawabkan (termasuk single voyage: kapal yang surat-suratnya masih berbahasa asing dan berada di tempat produksi), setinggi-tingginya sejumlah yang disetujui.

Asuransi Marine Hull and Machinery Policy tidak jarang menimbulkan masalah, salah satu contohnya adalah kasus antara PT Pelayaran Manalagi dengan PT Asuransi Harta Aman Pratama Tbk. Permasalahan ini timbul antara PT Pelayaran Manalagi dan PT Asuransi Harta Aman Pratama, Tbk lantaran perusahaan asuransi menolak klaim kebakaran kapal yang diajukan oleh PT Pelayaran Manalagi. Padahal perusahaan asal Surabaya itu terikat perjanjian asuransi Marine Hull and Machinery Policy yang berlaku setahun terhitung sejak 31 Oktober 2005.

Sesuai perjanjian, obyek pertanggungan adalah kapal kargo KM Bayu Prima dengan nilai pertanggungan AS\$1,2 juta. Atas pertanggungan

itu, PT Pelayaran Manalagi telah membayar premi sebesar AS\$16.778. Pertanggungan itu meliputi antara lain kebakaran, ledakan, kecelakaan dalam pemuatan atau pembongkaran muatan atau bahan bakar dan kelalaian dari nahkoda, perwira, kru kapal atau pandu.

Pasca penandatanganan polis asuransi, KM Bayu Prima berlayar dari Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya, menuju Pelabuhan Batu Ampar, Batam, dan pelabuhan Belawan, Medan. Sesampainya di pelabuhan Batu Ampar, 4 Mei 2006, KM Bayu Prima mengalami kebakaran. Nahkoda dan anak buah kapal telah berusaha memadamkan api, namun tidak tuntas berhasil. Esok harinya, Syahbandar memerintahkan agar kru meninggalkan kapal demi keselamatan. Pada saat yang sama, Syahbandar juga memerintahkan dikandaskan di tempat yang telah ditentukan.

Seminggu setelah kebakaran, PT Pelayaran Manalagi mengajukan klaim ke Asuransi Harta Aman sesuai nilai pertanggungan. Namun, Asuransi Harta Aman menolak klaim dengan alasan penempatan barang berbahaya tidak sesuai dengan rekomendasi dan jumlah kargo yang diangkut melebihi izin Syahbandar. Waktu pembuatan kapal juga dipermasalahkan. Berdasarkan data perusahaan asuransi, KM Bayu Prima dibuat pada 1973, sedangkan dalam polis dinyatakan dibuat pada 1979.

Dalam gugatannya ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, PT Pelayaran Manalagi mendalilkan bahwa Asuransi Harta Aman melakukan wanprestasi terhadap perjanjian asuransi Marine Hull and Machinery Policy. Jika perusahaan asuransi mempermasalahkan bukti pembangunan kapal, seharusnya diajukan saat perjanjian asuransi akan ditutup.

Asuransi Harta Aman bisa menolak klaim jika dapat membuktikan bahwa kebakaran

disebabkan kesengajaan tertanggung. Sebaliknya, dari hasil penelitian independent surveyor tidak terbukti kebakaran disebabkan kelalaian atau kesengajaan nahkoda dan kru kapal. Average Adjuster Poseldon Adjusters (Singapore) Ltd, dalam laporannya menyatakan kalim PT Pelayaran Manalagi merupakan kerugian yang layak dan dapat dibayar sesuai nilai pertanggungungan.

Berdasarkan fakta itu PT Pelayaran Manalagi menuntut ganti kerugian senilai AS\$843.200. Nilai itu diperoleh dari pengurangan nilai klaim sejumlah AS\$ 1,2 juta minus biaya penjualan bangkai kapal senilai AS\$356.800. Pihak tertanggung juga menuntut ganti kerugian atas potensi keuntungan yang hilang dalam waktu 2007-2009 sebesar AS\$14,396 juta.

Gugatan PT Pelayaran Manalagi dimenangkan di tingkat Pengadilan Negeri dan tingkat banding, sehingga perusahaan asuransi kemudian dihukum untuk membayar nilai pertanggungungan serta sejumlah biaya lain. Akan tetapi, putusan Pengadilan Tinggi dibatalkan oleh majelis hakim di tingkat kasasi yang menerima eksepsi perusahaan asuransi. Eksepsi yang diajukan utamanya adalah terkait dengan hukum yang digunakan. Sebagaimana dalam perjanjian ditentukan bahwa hukum yang digunakan adalah hukum Inggris. Maka perusahaan asuransi beranggapan bahwa hukum materiil dan formil harus berdasar pada hukum Inggris yang artinya harus diajukan ke Pengadilan di Inggris, bukan di Indonesia.

Terlepas dari perdebatan terkait hukum yang digunakan, dalam makalah ini penulis akan mengkaji lebih dalam mengenai sengketa perjanjian asuransi antara PT Pelayaran Manalagi terhadap PT Asuransi Harta Aman Pratama Tbk ditinjau dari prinsip-prinsip Hukum Asuransi.

2. METODE PENELITIAN

Penulisan jurnal ini menggunakan tipe penelitian yuridis normatif. Tipe penelitian yuridis normatif pada pokoknya mempunyai tujuan untuk mengkaji peraturan perundang-undangan yang berlaku dan dikaitkan dengan konsep teoritis, serta dihubungkan dengan permasalahan dalam pokok pembahasan dalam jurnal ini. Adapun pendekatan masalah yang digunakan sebagai pembahasan dalam jurnal ini yaitu menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan perundang-undangan, yaitu mencari pemecahan atas rumusan masalah yang diajukan dengan mendasarkan kepada ketentuan-ketentuan dalam legislasi dan regulasi di Indonesia. Pendekatan konseptual, yaitu pendekatan untuk melakukan penyelesaian masalah dengan merujuk pada konsep dan prinsip hukum yang relevan. Pendekatan kasus, yaitu melakukan pemecahan masalah dengan merujuk pada kasus-kasus lain

yang serupa dengan kasus yang dikaji dalam jurnal ini (Soerjono Soekanto, 20067, h. 172).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengertian asuransi menurut ketentuan Pasal 246 KUHD yaitu: "Pertanggungungan adalah perjanjian dengan mana penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung dengan menerima premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin dideritanya akibat dari suatu evenemen"

Berdasarkan pada pengertian tersebut, unsur-unsur asuransi adalah sebagai berikut:

1. Para pihak
Subjek asuransi adalah para pihak dalam asuransi, yaitu penanggung dan tertanggung yang mengadakan perjanjian asuransi. Pihak tertanggung berkewajiban membayar premi kepada penanggung, sedangkan penanggung memberi jaminan atas kerugian yang diderita tertanggung.
2. Status para pihak
Penanggung haruslah berstatus badan hukum yang dapat berbentuk Perseroan Terbatas (PT), Perusahaan Perseroan (Persero), atau koperasi. Sedangkan tertanggung dapat berstatus perorangan, persekutuan, atau badan hukum, baik sebagai perusahaan ataupun bukan perusahaan. Tertanggung berstatus sebagai pemilik atau pihak berkepentingan atas harta yang diasuransikan.
3. Objek asuransi
Objek asuransi dapat berupa benda, hak, atau kepentingan yang melekat pada benda dan sejumlah uang yang disebut premi atau ganti kerugian. Melalui objek asuransi tersebut ada tujuan yang ingin dicapai para pihak. Penanggung bertujuan memperoleh pembayaran sejumlah premi sebagai imbalan pengalihan resiko. Tertanggung bertujuan bebas dari resiko dan memperoleh penggantian jika timbul kerugian atas harta miliknya.
4. Peristiwa asuransi
Adalah perbuatan hukum berupa persetujuan atau kesepakatan bebas antara penanggung dan tertanggung mengenai objek asuransi, peristiwa tidak pasti (evenemen) yang mengancam benda asuransi dan syarat-syarat yang berlaku dalam asuransi. Persetujuan atau kesepakatan bebas tersebut dibuat dalam bentuk tertulis berupa akta yang disebut polis. Polis merupakan satu-satunya alat bukti yang dipakai untuk membuktikan telah terjadi asuransi.
5. Hubungan asuransi
Hubungan asuransi yang terjadi antara penanggung dan tertanggung adalah keterikatan (*legally bound*) yang timbul karena persetujuan atau kesepakatan bebas. Keterikatan tersebut timbul secara sukarela, yaitu pihak penanggung (perusahaan asuransi) berkewajiban mengganti

kerugian yang dialami nasabah karena kejadian atau musibah tertentu (sesuai dengan perjanjian yang disepakati). Di lain pihak, nasabah harus membayar sejumlah dana (premi) kepada perusahaan asuransi.

Sementara itu, berdasar ketentuan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian (selanjutnya disebut UU No. 40 Tahun 2014), yaitu: "Asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk:

- a. memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti; atau
- b. memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana."

Rumusan Pasal 1 angka 1 UU No. 40 Tahun 2014 ternyata lebih luas jika dibandingkan dengan rumusan Pasal 246 KUHD karena tidak hanya melingkupi asuransi kerugian, tetapi juga asuransi jiwa.

Terkait dengan permasalahan antara PT Pelayaran Manalagi dengan PT Harta Aman Pratama klaim yang diajukan oleh PT Pelayaran Manalagi dijamin Polis yang diterbitkan oleh PT Harta Aman Pratama adalah layak bayar atau claimable, karena :

Dalam Pasal 6 ayat 6.1 dan 6.2. Polis No.03.08.05.10.827.00025 dinyatakan bahwa kebakaran merupakan salah satu bahaya ataupun resiko (peril) yang dilindungi oleh polis. Oleh karena harta yang dipertanggungjawabkan oleh PT Pelayaran Manalagi, yaitu KM. Bayu Prima mengalami kebakaran, maka sesuai dengan polis a quo PT Pelayaran Manalagi berhak mendapat penggantian asuransi (insurance recovery) dari PT Harta Aman Pratama. Hal tersebut dapat PT Pelayaran Manalagi kutip dari ketentuan Pasal 6 ayat 6.1 yang pada pokoknya menyatakan bahwa : Asuransi tersebut menutup resiko kerugian dan kerusakan benda-benda yang diasuransikan yang disebabkan oleh: bahaya laut, sungai-sungai, danau atau perairan yang digunakan untuk berlayar lainnya, kebakaran, dan ledakan.

Asuransi tersebut juga menutup resiko kerugian ataupun kerusakan terhadap bendabenda yang diasuransikan yang disebabkan oleh: kecelakaan dalam pemuatan ataupun pembongkaran atau pemindahan muatan ataupun bahan bakar, pecahnya ketel pemanas, rusaknya

baling-baling (as propeler) ataupun kerusakan-kerusakan lanjutan lainnya dalam mesin dan tubuh kapal, kelalaian dari Nakoda, Perwira, Crew kapal ataupun Pandu, dst.

Bahwa untuk mengetahui secara pasti mengenai sebab-sebab kebakaran dan untuk mengetahui jumlah kerugian yang diderita oleh Penggugat, maka PT Pelayaran Manalagi dan PT Harta Aman Pratama sepakat menunjuk PT Abadi Cemerlang sebagai Surveyor dan Poseidon Adjuster(Singapor) PTE. LTD sebagai Average Adjuster, dimana hasil laporannya pada pokoknya antara lain menyatakan bahwa pada saat berlayar mesin dan lambung KM. Bayu Prima dalam kondisi bagus dan penyimpanan barang berbahaya (cargo stowage) telah mendapat ijin Syahbandar dengan surat No. GM 763854/IV/ADPL.SBA-2006 tertanggal 25 April 2006 dan KM. Bayu Prima dilengkapi dengan dokumen-dokumen kapal yang sah dan masih berlaku.

Dari uraian di atas dapat diketahui bahwa dalam hal hubungan hukum antara PT Pelayaran Manalagi dengan PT Harta Aman Pratama telah memenuhi syarat-syarat sahnya perjanjian asuransi berdasarkan buku Abdul Kadir Muhammad atau Pasal 1320 KUH Perdata, yaitu:

1. Kesepakatan para pihak

Antara pihak-pihak yang mengadakan pertanggungan harus ada persesuaian kehendak. Artinya, kedua belah pihak menyetujui tentang objek yang menjadi objek perjanjian dan tentang syarat-syarat tertentu yang berlaku bagi perjanjian tersebut.

PT Pelayaran Manalagi dan PT Asuransi Harta Aman Pratama sepakat dalam perjanjian asuransi *Marine Hull and Machinery Policy* yang berlaku terhitung sejak 31 Oktober 2005.

2. Kecakapan melakukan perbuatan hukum

Artinya, kedua belah pihak itu sudah dewasa, tidak di bawah pengampuan (*curatele*), tidak dalam keadaan sakit ingatan, tidak dalam keadaan pailit, memiliki kewenangan terhadap objek yang diasuransikan, yaitu memenuhi syarat adanya kepentingan terhadap objek yang diasuransikan. Demikian juga apabila pihak-pihak itu mewakili pihak lain untuk mengadakan pertanggungan, perlu menyebutkan untuk kepentingan siapa ia mendapatkan pertanggungan itu. kedua belah pihak dapat berupa manusia pribadi dan dapat juga berupa badan hukum, biasanya berbentuk suatu badan usaha. Pihak penanggung selalu dalam bentuk badan usaha yang pekerjaannya bergerak dalam bidang perasuransian.

Terlihat bahwa para pihak memiliki kecakapan. Pihak penanggung merupakan perusahaan yang bergerak di bidang perasuransian. Sementara tertanggung merupakan pihak yang berkepentingan dalam perjanjian asuransi karena tertanggung merupakan perusahaan yang memiliki kapal kargo yang diasuransikan. PT Pelayaran Manalagi adalah perusahaan yang mengoperasikan

kapal kargo tersebut.

3. Suatu objek tertentu

Objek pertanggungan adalah kapal kargo KM Bayu Prima dengan nilai pertanggungan AS\$1,2 juta. Atas pertanggungan itu, PT Pelayaran Manalagi telah membayar premi sebesar AS\$16.778. Pertanggungan itu meliputi antara lain kebakaran, ledakan, kecelakaan dalam pemuatan atau pembongkaran muatan atau bahan bakar dan kelalaian dari nahkoda, perwira, kru kapal atau pandu.

4. Sebab yang diperbolehkan oleh peraturan perundang – undangan

Maksudnya adalah bahwa suatu kontrak haruslah dibuat dengan maksud / alasan yang sesuai hukum yang berlaku. (AM. Hasan Ali, 2004, h 78). Jadi tidak boleh dibuat kontrak untuk melakukan hal-hal yang bertentangan dengan hukum, dan isi perjanjian tidak dilarang oleh undang-undang atau tidak bertentangan dengan kesusilaan / ketertiban umum (Pasal 1337 KUH Perdata). Selain itu pasal 1335 KUH Perdata juga menentukan bahwa suatu perjanjian yang dibuat tanpa sebab atau dibuat karena suatu sebab yang palsu atau terlarang adalah tidak mempunyai kekuatan hukum.

Diketahui bahwa maksud / alasan perjanjian asuransi antara PT Pelayaran Manalagi dengan PT Harta Aman Pratama adalah untuk menghilangkan resiko KM. Bayu Prima bilamana mengalami suatu bahaya laut (*perils of the sea*) dan telah sesuai dan tidak bertentangan dengan undang-undang ataupun kesusilaan / ketertiban umum.

5. Keterbukaan informasi

Untuk sahnya perjanjian pertanggungan disamping harus memenuhi Pasal 1320 KUH Perdata juga harus memenuhi ketentuan pasal 251 KUHD yang mengharuskan adanya pemberitaan tentang semua keadaan yang diketahui oleh tertanggung mengenai benda pertanggungan. (Wirjono Prodjodikoro, 1958, h. 12). Pasal 251 KUHD menentukan bahwa semua pemberitaan yang salah atau tidak benar atau menyembunyikan keadaan yang diketahui oleh si tertanggung, betapapun jujurnya itu terjadi pada pihaknya yang bersifat sedemikian rupa sehingga perjanjian tidak akan diadakan atau diadakan dengan syarat-syarat yang sama bilamana penanggung mengetahui keadaan yang sesungguhnya dari benda itu, menyebabkan pertanggungan itu batal.

PT Pelayaran Manalagi pun sendiri telah menyampaikan tahun kapal sesuai dengan bukti-bukti yang dimilikinya berdasarkan bukti otentik.

Lebih lanjut, pada dasarnya ijin untuk pengangkutan barang-barang berbahaya telah diberikan oleh otoritas pelabuhan (Syahbandar) berdasarkan surat No. GM 763854/IV/ADPL.SBA – 2006 tertanggal 25 April 2006. Sehingga secara umum, KM. Bayu Prima telah mempunyai kewenangan untuk melakukan pengangkutan barang-barang berbahaya dimaksud.

Dalam hal terjadinya status muatan yang melebihi jumlah yang dilaporkan pada pihak Syahbandar, maka seperti yang telah ditegaskan oleh Broker Penggugat, PT. Cipta Uni Jasa, kepada Tergugat dalam suratnya Ref. No.173/CUJ/III/2008, Penggugat tidak pernah memerintahkan Nahkoda ataupun Perwira KM. Bayu Prima untuk memuat barang dengan jumlah dan cara penempatan dalam kapal yang membuat kapal, termasuk awak kapal, maupun muatan yang diangkutnya menjadi tidak aman. Tindakan tersebut semata-mata merupakan wilayah kerja dan keputusan yang dilakukan oleh kru termasuk Nahkoda dalam melakukan langkah pemuatan pada kapal. Lebih jauh, seorang Nahkoda berhak untuk menolak menjalankan Kapal bila menurut perhitungan dan pemeriksaannya kapal tersebut berada dalam kondisi yang tidak aman. Sehingga jikapun terjadi fakta tindakan pemuatan barang berbahaya secara berlebihan maka tindakan tersebut merupakan tindakan yang harus dikualifisir sebagai suatu tindakan kelalaian yang dilakukan oleh crew (crew negligent) yang tidak ada hubungannya dengan Penggugat sebagai Tertanggung.

Hal yang sama juga terjadi pada proses pemuatan barang-barang yang diangkut tersebut adalah kewenangan mutlak dari Nahkoda. Penggugat sebagai pemilik kapal tidak pernah memerintahkan ataupun mengatur Nahkoda secara khusus, karena kewenangan untuk melakukan pemuatan secara baik dan aman merupakan kewenangan yang luas dari Nahkoda. Sehingga jikapun dalam hal ditemukannya kesalahan (Quod non) dalam jumlah muatan ataupun tatacara penyusunan muatan, maka tindakan tersebut haruslah dianggap sebagai tindakan yang didasarkan pada kelalaian yang dilakukan oleh Nahkoda ataupun Crew dari KM. Bayu Prima. Bahwa dalam Polis Marine Hull tersebut disepakati bahwa seluruh bentuk resiko yang terjadi, termasuk resiko kerugian yang terjadi akibat dari tindakan kelalaian, baik yang dilakukan oleh Nahkoda, Perwira, Kru kapal ataupun Pandu merupakan resiko yang ditanggung oleh Polis Asuransi tersebut secara penuh.

Selanjutnya berkaitan dengan tahun pembuatan kapal. Bahwa memang benar kapal yang terbakar adalah kapal tahun 1979 bukan kapal tahun 1973 sebagaimana termuat dalam perjanjian asuransi, namun perlu digaris bawahi bahwa berdasarkan laporan surveyor dan adjuster sama sekali tidak menyebutkan bahwa KM. Bayu Prima terbakar karena faktor tahun/ usia kapal.

Berdasarkan bukti dan fakta hukum di atas, maka dapat dikatakan perbuatan Tergugat yang tidak membayar klaim yang diajukan oleh Penggugat sesuai Polis No. 03. 08. 05. 10. 827. 00025 merupakan perbuatan ingkar janji (wanprestasi).

4. KESIMPULAN

Dengan berbagai penjelasan yang telah dikemukakan pada bagian-bagian sebelumnya, jelas bahwa syarat-syarat sahnya suatu perjanjian asuransi menjadi hal yang sangat krusial. Syarat-syarat tersebut, seperti yang sudah diketahui, berdasarkan pada Pasal 1320 KUH Perdata ditambah dengan Pasal 251 KUHD. Syarat-syarat tersebut adalah kesepakatan para pihak, kecakapan para pihak melakukan perbuatan hukum, suatu hal tertentu, sebab yang diperbolehkan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku dan keterbukaan informasi. Kelimanya menjadi hal yang sangat penting untuk diperhatikan sejak awal perjanjian akan dibuat karena ada berbagai konsekuensi logis yang timbul setelah lahirnya perjanjian. Tentu para pihak tidak menginginkan adanya akibat hukum yang merugikan satu sama lain.

Misalnya terkait dengan informasi tahun pembuatan kapal yang diberikan PT Pelayaran Manalagi sebagai pihak bertanggung kepada penanggung. Memang aneh ketika penanggung tidak melakukan verifikasi terhadap data-data yang diberikan bertanggung pada awal saat akan dilakukan penutupan perjanjian asuransi. Akan tetapi, pihak bertanggung juga tidak dapat menggunakan hal tersebut sebagai alasan untuk berlindung. Semakin aneh ketika ternyata tahun pembuatan tersebut disamarkan dari fakta yang sebenarnya oleh bertanggung. Sudah barang tentu ada maksud-maksud tertentu untuk menyembunyikan fakta tersebut. Sebagaimana diatur dalam Pasal 251 KUHD bahwa setiap keterangan yang keliru atau tidak benar berakibat pada batalnya pertanggung.

Hal berikutnya yang juga harus menjadi concern adalah unsur-unsur pertanggung dalam Pasal 246 KUHD, yakni para pihak, hubungan hukum para pihak, peristiwa asuransi dan objek asuransi. Para pihak yang mana hubungan hukumnya dilihat dari perjanjian yang dibuat dengan kedudukan masing-masing sebagai penanggung dan bertanggung harus memiliki kepentingan dengan objek asuransi. Objek asuransi dimaksud harus jelas. Artinya jika misalnya objek tersebut berupa mobil, dapat ditentukan jenisnya, tahun pembuatannya, nomor rangka, nomor mesin, dan lain sebagainya. Demikian pula dengan objek-objek lain. Objek tersebutlah yang menjadi paling penting sehingga ketika ada kesalahan pada informasi objek, dapat berakibat fatal.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad. 2006. *Hukum Asuransi Indonesia*, PT Aditya Citra Bakti, Bandung.
- AM. Hasan Ali. 2004. *Asuransi dalam Perspektif Hukum Islam Suatu Tinjauan Analitis Historis, Teoritis & Praktis*. Prenada Media, Jakarta.
- Soerjono Soekanto. 2007. *Pengantar Penelitian*

Hukum. Rajawali Pers, Jakarta.

Wirjono Prodjodikoro. 1958. *Hukum Asuransi di Indonesia*. Pembimbing, Jakarta.

Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian.