

Tersedia di online : <http://ejournal.unitomo.ac.id/index.php/hukum>

E-ISSN : 2580-9113

P-ISSN : 2581-2033

LEX JOURNAL : KAJIAN HUKUM & Keadilan

ASPEK-ASPEK YURIDIS DALAM SALVAGE (PENYELAMATAN KECELAKAAN KAPAL)

Intan A. Mandatra*

intanamandatra@gmail.com

Koesrianti**

koesrianti@gmail.com

ABSTRACT

Any kind of fortuitious events on the sea, such as a distressed vessel could cause financial loss to the master and also damage of the environment. It needs some effort that could be done for minimizing and prevent the impacts of perils of the sea. A principle in salvage called no cure no pay principle, no award for any unsuccessful salvage. That principle, arise a terminology called salvage award. It's kind of giving reward to those who save the vessel successfully. Indonesia's marine insurance, is rare to put a salvage as its clause. Practically, salvage is needed. Notwithstanding Indonesia not ratify The Salvage Convention 1989 yet. The attempt to apply its provisions is put the salvage clause in Indonesia's marine insurance. It's better if Indonesia ratify that Convention. By put into it, will anticipate the insurer from the unpredictable loss that may occur.

Keywords: *Salvage, award, marine insurance.*

ABSTRAK

Segala macam peristiwa tidak pasti di laut, seperti kecelakaan kapal dapat menyebabkan kerugian finansial atas pemilikannya dan juga kerusakan lingkungan, Dibutuhkan suatu upaya yang dapat mengurangi dan mencegah adanya dampak dari bahaya-bahaya dari laut. Sebuah prinsip yang terdapat dalam salvage biasa disebut no cure no pay principle, tidak adanya imbal jasa apabila penyelamatan tidak berhasil dilakukan. Dari prinsip tersebut muncullah istilah salvage award, sesuatu yang diberikan kepada pihak yang berhasil melakukan penyelamatan.

Asuransi laut Indonesia jarang memasukkan klausula salvage dalam polisnya. Prakteknya, sangatlah dibutuhkan. Meskipun Indonesia belum meratifikasi konvensi internasional terkait salvage. Langkah untuk menerapkannya adalah memasukkan klausula salvage dalam asuransi laut Indonesia. Akan lebih baik jika Indonesia melakukan ratifikasi atas konvensi terkait salvage tersebut, sehingga Indonesia akan memiliki peraturan yang jelas dan pasti mengenai salvage. Disamping itu, akan membantu pihak yang mengasuransikan kapalnya untuk mengantisipasi kerugian tidak terduga yang mungkin terjadi.

Kata kunci: *Salvage, imbal jasa, asuransi laut.*

1. Latar Belakang Masalah

Transportasi dengan jenis moda apapun pasti memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing. Moda transportasi laut selain dalam lingkup nasional menjadi alternatif pengangkutan,

dalam lingkup internasional moda transportasi ini juga mengambil peran yang cukup besar, yakni hampir 60% setiap tahunnya lalu lintas perdagangan ataupun kerjasama lainnya melalui jalur laut.¹

Dalam proses pendistribusian barang-barang melalui moda transportasi laut tersebut, terutama transaksi yang dilakukan adalah transaksi internasional, banyak ketentuan-ketentuan yang harus dipenuhi agar selama proses pengiriman sampai dengan barang ada di tempat tujuan tidak mengalami kendala yang berarti. Pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan barang ini bukan hanya pihak pembeli dan penjual saja, melainkan juga melibatkan beberapa pihak lainnya antara lain: pengirim (*Carrier*), pihak dari perusahaan jasa pengangkutan barang, pemilik kapal (apabila perusahaan pengangkutan tersebut menyewa kapal, yang biasa disebut sebagai *Charter Party*), perusahaan asuransi, dan juga perusahaan yang bergerak dalam bidang penyelamatan kapal (*Salvage*).

Terkait dengan penyelamatan kapal, terdapat asuransi yang dikhususkan untuk digunakan oleh seorang pengangkut (pemilik kapal) seperti *Hull And Machinery Insurance* (untuk selanjutnya disebut dengan *H&M Insurance*) serta *Protect And Indemnity Club* yang merupakan perkumpulan pengusaha-pengusaha atau pemilik kapal yang menanggung bentuk kerugian lain yang tidak sampai *discover* oleh *H&M Insurance* atas bahaya-bahaya di laut. Bahaya-bahaya yang terjadi di laut (*Perils of The Sea*) merupakan sesuatu yang tidak dapat diprediksi namun dapat diketahui keberadaannya dan dapat diukur tingkat bahaya atau tingkat kerusakan atas bahaya tersebut.

Dalam hukum maritim di Inggris, *salvage* merupakan konsep yang unik dikarenakan penyelamatan di laut akan memperoleh *award (salvage award)*, sedangkan di darat tidak dan perlu diingat bahwa pemberian *salvage reward* seyogyanya seimbang dengan penyelamatan yang berhasil dilakukan berkaca pada prinsip *no cure no pay*, kecuali disepakati lain oleh para pihak. Terkait dengan penyelamatan kapal (*salvage*), secara garis besar yang dimaksud dengan *marine salvage* adalah pertolongan atas *interest* yang ditimpa bahaya laut (*marine perils*).² Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2013 Pasal 4, yang dimaksud dengan *salvage* adalah:³

“*Salvage* adalah pekerjaan untuk memberikan pertolongan terhadap kapal dan atau muatannya yang mengalami kecelakaan kapal atau dalam keadaan bahaya di perairan termasuk mengangkat kerangka kapal atau rintangan bawah air atau benda lainnya.”

1 'Trade Statistic', lihat <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade>, dikunjungi pada 12.10 WIB 08 September 2014

2 Radiks Purba, *Asuransi Angkatan Laut* (Rineka Cipta 1998) [297].

3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2013 Tentang *Salvage* Dan Pekerjaan Bawah Laut, lihat <<http://kemhubri.dephub.go.id/perundangan>> dikunjungi pada 18 Oktober 2014

Tersedia di online : <http://ejournal.unitomo.ac.id/index.php/hukum>

E-ISSN : 2580-9113

P-ISSN : 2581-2033

LEX JOURNAL : KAJIAN HUKUM & KEADILAN

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan ini adalah:

- 2.1.** Upaya penyelamatan kapal dalam *non-contractual salvage* terkait bentuk pemenuhan *salvage award*
- 2.2.** Klausula *salvage* dalam *marine insurance* sebagai antisipasi atas bahaya-bahaya di laut (*perils of the sea*)

3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk:

- 3.1.** Mengetahui bagaimana seyogyanya pemenuhan *Salvage Award* dalam *contractual salvage* ataupun *non-contractual salvage*
- 3.2.** Mengetahui bahwa dengan adanya klausula *salvage* dalam *marine insurance* dapat semakin mengurangi kerugian yang mungkin diderita tertanggung

4. Metode Penelitian

4.1. Tipe Penelitian

Penulisan penelitian ini menggunakan tipe penelitian yuridis normatif. Adapun yang dimaksud dengan penelitian yuridis normatif adalah pendekatan masalah yang dilakukan dengan cara meneliti asas-asas hukum dan sistematika hukum yang didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku. Disamping itu, dilakukan pula penelitian kepustakaan guna menunjang materi yang didapat dari hasil penelitian peraturan perundang-undangan. Penelitian kepustakaan juga akan dilakukan terhadap bahan bacaan yang terkait dengan materi penulisan, serta ketentuan hukum lain yang diatur melalui beberapa perjanjian dalam hukum internasional.

4.2. Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah yang digunakan dalam penulisan ini adalah pendekatan konseptual (*conceptual approach*) diikuti dengan pendekatan undang-undang (*statute approach*). Pendekatan konseptual merupakan suatu pendekatan yang dilakukan dengan merujuk pada prinsip-prinsip hukum yang dapat ditemukan dalam konsep-konsep dan doktrin-doktrin hukum.⁴

Untuk memberikan perbandingan dan kajian dogmatik dalam penulisan ini, penulis juga menggunakan pendekatan undang-undang (*statute approach*). Pendekatan perundang-undangan adalah pendekatan dengan menggunakan legislasi dan regulasi⁵ yang dilakukan dengan cara menelaah semua perundang-undangan baik legislasi ataupun regulasi yang terkait dengan pembahasan dalam penulisan ini.

5. Sumber Bahan Hukum

Terdiri dari Sumber Bahan Hukum Primer dan sumber bahan hukum sekunder:

5.1. Bahan Hukum Primer: Bahan Hukum Primer adalah bahan hukum yang diperoleh dari pengkajian terhadap peraturan-peraturan hukum positif di Indonesia dan berasal dari instrumen-instrumen hukum internasional yang berkaitan dengan pembahasan mengenai hukum pengangkutan internasional, terutama mengerucut kepada instrumen hukum internasional yang membahas mengenai asuransi pengangkutan laut. Adapun bahan hukum primer tersebut antara lain :

1. Kitab Undang-undang Hukum Dagang;
2. *Marine Insurance Act 1906* Hukum Inggris;
3. *The International Convention On Salvage, IMO 1989*;
4. *International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea and Protocol of Signature 1910*;
5. *Brussels Convention 1910*;

6. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
7. Undang-undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2013 tentang *Salvage* dan Pekerjaan Bawah Laut;
9. *Lloyd Open Form 2000 and 2011*;
10. *Merchant Shipping Act 1995* Hukum Inggris;
11. *The Civil Aviation Act 1982*.

5.2. Bahan Hukum Sekunder: Bahan Hukum Sekunder adalah bahan hukum yang diperoleh dari buku literatur, pendapat para ahli, artikel, surat kabar, jurnal internasional dan bahan-bahan yang diperoleh melalui media internet yang berkaitan dengan pembahasan pada rumusan masalah penulisan ini yang turut menunjang bahan hukum primer tersebut di atas.

6. UPAYA PENYELAMATAN KAPAL DALAM *NON-CONTRACTUAL SALVAGE* TERKAIT BENTUK PEMENUHAN *SALVAGE AWARD*

6.1 Sejarah Perkembangan *Salvage*

Pasal 1 huruf (a) *International Maritime Organization On Salvage 1989* (selanjutnya disebut dengan *Salvage Convention 1989*), yang dimaksud dengan *salvage* adalah:⁶

“Salvage operation means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.”

Dalam sejarahnya, kerangka awal terbentuknya *Law of Salvage* muncul berdasarkan putusan dari *Admiralty Court* di Inggris. Umumnya, *salvage award* harus dipenuhi kapanpun penyelamatan “property” dilakukan dan oleh siapapun yang dengan sukarela melakukan penyelamatan tersebut. Perbedaan yang mendasar antara *salvage operation* di perairan dengan di darat ini dikarenakan usaha yang dilakukan seseorang dalam menyelamatkan barang di darat jauh lebih mudah ketimbang harus melakukan penyelamatan di perairan, di laut pada khususnya. Sedangkan di darat apabila

6 ‘*International Maritime Organization On Salvage 1989*’,
<<http://www.jus.uio.no/lm/imo.salvage.convention.1989/doc.html#9>> dikunjungi pada 8 September 2014

seseorang menyelamatkan orang lain tidak sampai membahayakan dirinya karena tidak ada ancaman bahaya seperti di laut

Pada saat itu sudah disusun *International Convention Rules Of Law Relating To Assistance and Salvage At Sea And Protocol Of Signature* yang diadopsi pada tanggal 23 September 1910 di Brussels, Belgia yang lebih menekankan pada aturan hukum terkait dengan pertolongan dan penyelamatan di laut juga mengenai aturan untuk tata cara suatu Negara dapat menjadi peserta konvensi tersebut. Berdasarkan *Brussels Convention 1910* tersebut, kemudian pada tahun 1989 keluar *The International Convention On Salvage, IMO 1989* yang lebih dikenal dengan *Salvage Convention 1989*.

Salvage Convention 1989 ini, sudah sangat jauh berkembang mengatur ketentuan-ketentuan mengenai *salvage*. Pengertian *salvage* yaitu merupakan sebuah tanggung jawab hukum untuk menyelamatkan *maritime property*. Dalam hukum maritim, hanya "*maritime property*" yang dapat diselamatkan. Menurut Lord Esher MR, "*her apparel and cargo ... and the wreck of these and freight*"⁷, yang dikatakan *maritime property* terbatas hanya pada kapal, badan kapal, muatan dan kecelakaan dalam pengangkutan.

6.2. No Cure No Pay Principle

Prinsip *no cure no pay* adalah sesuatu yang dilakukan tidak akan memperoleh penggantian apabila tidak ada yang berhasil diselamatkan. Dengan kata lain, prinsip ini menyatakan bahwa apabila seorang *salvor* melakukan upaya *salvage* atas *asset* milik *salvee* namun tidak disertai dengan keberhasilan dalam upaya tersebut, maka *salvor* tidak memiliki hak untuk mengklaim *reward (salvage award)*.

Ada beberapa contoh kasus yang memperlihatkan bahwa seorang *salvor* tetap akan memperoleh imbalan meskipun sama sekali tidak bisa menyelamatkan *asset* milik *salvee*. Hal ini dapat terjadi dikarenakan upaya *salvor* atas penyelamatan tersebut merupakan tindakan yang cukup membahayakan bahkan untuk seorang *professional salvor* sekalipun. Ini merupakan bentuk apresiasi atas tindakannya untuk mengurangi dampak atas pencemaran lingkungan laut tersebut yang dalam *Salvage Convention 1989* disebut sebagai *Special Compensation*. Dengan kata lain, bagi *salvor* yang tidak berhasil melakukan penyelamatan masih mendapatkan *special compensation*.

6.3. Kontrak Salvage

7 Lord Esher MR dalam *The Gas Float Whitton*, [1897] AC 337, HL, dikutip dari Simon Baughen, *Shipping Law Fourth Edition* (Cavendish 2009) [294].

Pengaturan mengenai kontrak *salvage* dalam *The International Convention On Salvage, IMO 1989* diatur dalam pasal 6 *Salvage Convention 1989* memberikan wewenang kepada nahkoda kapal untuk membuat kontrak penyelamatan atas nama pemilik kapal dan pihak-pihak lain yang mempunyai kepentingan di kapal yang bersangkutan, yaitu para pemilik muatan dan pencharter kapal.⁸ Umumnya upaya pertolongan atas kecelakaan kapal dilakukan sesuai persyaratan yang ada dalam *Llyods Open Form* yang mengacu pada prinsip *no cure no pay*.

Apabila upaya pertolongan tidak berhasil, maka para penyelamat kapal (*salvor*) juga tidak akan mendapatkan imbal jasa. Namun, pemberian jasa pertolongan yang tidak didasarkan pada sebuah kontrak tetap dapat memperoleh imbal jasa apabila memenuhi persyaratan sebagai berikut:⁹

1. Tujuan utama pada siapa yang akan di tolong harus berada dalam keadaan bahaya, meskipun tidak ada dalam keadaan bahaya yang sangat gawat;
2. Pertolongan yang diberikan oleh para penyelamat harus mempunyai manfaat bagi yang ditolong.

Pertolongan harus berhasil, meskipun masih ada pengecualian terhadap klaim dalam pasal 14 dari *Salvage Convention 1998* yang menyatakan terjadinya bahaya terhadap kerusakan dan pencemaran lingkungan.

Christopher Hill menyatakan bahwa keadaan bahaya yang ada haruslah keadaan yang sesungguhnya dan bukanlah keadaan yang mengada-ada.¹⁰

“The two words ‘voluntary’ and ‘danger’ would certainly remaind one of general average, for there, too, it will be remembered that the general average act or sacrifice must be made voluntarily and the property saved must have been in real and not imagined danger.”

Sebelum seorang *salvee* meminta bantuan *salvage* kepada *salvor*, yang bersangkutan hendaknya dapat membuktikan terlebih dahulu bahwa keadaan yang menyimpannya merupakan keadaan yang dapat dikategorikan sebagai keadaan yang bahaya.

Selanjutnya Prinsip-prinsip yang mendasari diberikannya pertolongan kapal yaitu sebagai berikut:¹¹ (a) pertolongan harus diberikan kepada mereka yang benar-benar objek dari *salvage* seperti kapal, kerangka kapal, muatan kapal, kecelakaan kapal dan resiko-resiko yang mungkin

8 R.P. Suyono, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut* (PPM 2005) [186].

9 *Ibid*, [185].

10 Christopher Hill, *Maritime Law Sixth Edition* (LLP, 2003) [335].

11 *Ibid*, [336].

terjadi selama proses pengiriman; (b) pertolongan dilakukan secara sukarela; (c) subjek *salvage* harus ada dalam keadaan bahaya; (d) dan penyelamatan tersebut harus berhasil. (Lihat Lampiran 1)

6.4. Life Salvage

Prinsip dari *life salvage* adalah jika seseorang berada dalam keadaan bahaya yang sesungguhnya atau setidaknya dalam keadaan bahaya dan berhasil diselamatkan. Tanpa keadaan yang seperti itu, tidak dapat dikatakan bahwa upaya yang dilakukan adalah *life salvage*. Dalam upaya penyelamatan, seyogyanya sesuatu yang menjadi objek *salvage* merupakan sesuatu yang bernilai (*valuable*) atau dapat diukur dengan sejumlah uang.

Oleh karena itu, yang diukur atau dihitung bukanlah nyawa seseorang melainkan konsekuensi dari kematian.¹²

“A philosopher might counter-argue that you can value a human life (e.g. the assessing of death damages in court). He in turn should be contradicted by the statement that you are thereby valuing not human life but the consequences of a death. A human’s value to others as a ‘death and gone’ is assessable in monetary terms but this is a different ‘slant’ to valuing the life of somebody who does not died and is still living through the efforts of a salvor”

Apabila dalam proses penyelamatan yang berhasil diselamatkan adalah kapal, muatan dan benda-benda lainnya yang berhubungan dengan itu disertai dengan menyelamatkan nyawa seseorang maka pemilik kapal yang asetnya berhasil diselamatkan disertai menyelamatkan nyawa seseorang dalam saat bersamaan dapat dimintai tanggungjawab untuk membayar *life salvage* tersebut. Apabila dalam *salvage operation* penyelamatan nyawa manusia tidak disertai dengan keberhasilan menyelamatkan *maritime property*, keadaan tersebut tidak dapat menimbulkan kewajiban hukum bagi pemilik untuk bertanggungjawab atas apapun.

Ketentuan tersebut tidak mempengaruhi hukum nasional Negara bendera kapal apabila menentukan lain mengenai bentuk pemenuhan *salvage award* dalam upaya *life salvage*. Pasal 16 ayat 2 *Salvage Convention 1989* juga mengatur mengenai pemberian *award* yang sepadan kepada *salvor*. Bentuk kesukarelaan dalam membantu melakukan penyelamatan tidak menghilangkan kewajiban *salvor* untuk tetap melakukan penyelamatan, terlebih lagi apabila *salvor* melakukan tugasnya berdasarkan kontrak *salvage*.

6.5. Maritime Property

Pasal 1 huruf c *Salvage Convention 1989*, menyatakan bahwa yang dimaksud dengan *property* adalah:¹³

“Property means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.”

Sehingga semua *property* yang secara permanen atau pun dengan sengaja ditempatkan pada garis pantai bukan termasuk dalam *maritime property*, sedangkan segala bentuk resiko muatan selama proses pengangkutan dapat dikategorikan sebagai *maritime property*.

6.5.1. The Traditional Categories

The traditional categories merupakan kategori atas objek *salvage* yang ada sebelum dibentuknya *Salvage Convention 1989*, yang mengatur bahwa subjek atas *salvage* hanya terbatas pada kapal, kargo, dan muatan kapal.

6.5.2. The Non-Traditional Categories

“Aircraft” atau pesawat udara bukanlah merupakan *maritime property*, namun dapat dijadikan subjek atas *salvage*, jika pesawat udara tersebut berada di atas laut yang membutuhkan pertolongan *salvage*. *The Civil Aviation Act 1982* Hukum Inggris pasal 87 ayat (1) menyatakan sebagai berikut:¹⁴

“(1) Any services rendered in assisting, or in saving life from, or in saving the cargo or apparel of, an aircraft in, on or over the sea or any tidal water, or on or over the shores of the sea or any tidal water, shall be deemed to be salvage services in all cases in which they would have been salvage services if they had been rendered in relation to a vessel.”

Terdapat contoh kasus terkait mengenai hal tersebut, pada tahun 1983 tepatnya pada bulan Juni sebuah pesawat jet dapat dijadikan sebagai objek *salvage* ketika pesawat jet tersebut kehabisan bahan bakar dan terpaksa harus mendarat di sebuah geladak kapal kontainer Spanyol. Kasus tersebut sekarang lebih dikenal dengan *The Alraigo Accident*.¹⁵

Untuk barang *non-maritime property* apabila dikehendaki menjadi objek *salvage* harus dituangkan dalam perjanjian antara *salvor* dengan *salvee*, maka dari itu ada istilah *contractual salvage of non-maritime property*.

13 Pasal 1 huruf c, *Salvage Convention 1989*, *ibid*.

14 Pasal 87 ayat (1), ‘*Civil Aviation Act 1982*’

<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1982/16/pdfs/ukpga_19820016_en.pdf> dikunjungi pada 13 Oktober 2014

15 Simon Baughen, *Shipping Law Fourth Edition* (Cavendish 2009) [295].

6.6. *Salvage Award*

Salvage award atau uang jasa pertolongan adalah pembayaran yang dilakukan kepada pihak yang menolong sebuah kapal yang mengalami musibah di laut.¹⁶ Sejauh ini, melihat berbagai musibah kapal yang ada di dunia pemenuhan *salvage award* didasarkan pada nilai prosentasi dari barang' ataupun kapal yang diselamatkan. Pada umumnya, besaran dari *salvage award* berkisar antara 5 sampai 25% dari nilai kapal dan *property* yang diselamatkan.¹⁷

Pada dasarnya, kedua belah pihak dapat menentukan sendiri besaran *salvage award* yang akan dibayarkan. Namun apabila sulit ditemukan kesepakatan antara pihak *salvor* ataupun *salvee* dalam jumlah pemenuhan *salvage award* berdasarkan konvensi internasional yang ada (Pasal 13 ayat (2) *Salvage Convention 1989*), kedua belah pihak dapat menyepakati untuk diterapkannya hukum nasional dari salah satu pihak.

Salvor dapat saja kehilangan haknya untuk memperoleh *award* dikarenakan hal tersebut, dan apabila dalam proses penyelamatan kapal didapati kapal mengalami kerusakan yang tergolong parah (*heavy damage*) pemilik kapal dapat mengajukan klaim atau dapat menuntut balik pihak *salvor* atas hal tersebut. Hal ini diatur dalam pasal 18 *Salvage Convention 1989*, sebagai berikut :

18

“The salvor’s negligence may also deprive him of whole or part of the award”¹⁹ the convention is silence on how they are measured and, it has left the decisions to national courts.”

Kelalaian yang dilakukan oleh seorang *salvor* dapat membuat dirinya kehilangan sebagian atau bahkan seluruh dari hanya untuk memperoleh *award*. Terdapat pula prinsip lain mengenai *salvage* yaitu prinsip kepatutan (*equitable principle*), dan prinsip keadilan (*justice*). Juga ada kewajiban untuk memberikan imbalan (*remuneration*) kepada individu atau pihak privat yang telah memberikan jasa tindakan penyelamatan kapal.²⁰

Terkait dengan prinsip tersebut, ada beberapa kondisi dimana *salvor* tetap memperoleh *award* meskipun upaya penyelamatan tidak berhasil. Hal ini terkait dengan pemenuhan *award* dalam bentuk “*special compensation*” ketika upaya yang dilakukan *salvor* adalah mencegah atau meminimalisir kerusakan lingkungan laut dikarenakan tumpahan minyak (*oil spill*). Sedikit berbeda

16 R.P. Suyono, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut* (PPM 2005) [183].

17 *Ibid.*

18 Pasal 18, *Ibid.*

19 F. Lansakara, ‘*Maritime Law of Salvage and Adequacy of Laws Protecting the Salvors’ Interest*’ (2012) Volume 6 Nomor 3 Trans Nav [433], dikutip dari pasal 18 *Salvage Convention 1989 – The effect of salvor’s misconduct*

20 Aktieva Tri Tjitrawati dan Koesrianti, *Buku Ajar Hukum Maritim* (Universitas Airlangga 2011) [133].

Tersedia di online : <http://ejournal.unitomo.ac.id/index.php/hukum>

E-ISSN : 2580-9113

P-ISSN : 2581-2033

LEX JOURNAL : KAJIAN HUKUM & Keadilan

dengan hal tersebut, dalam kasus kapal *The Benlarig* dan kapal *The Vesta* ditemui adanya perbedaan mengenai penerapan pemberian *award*.²¹

6.7. *Salvage Operation* Dalam Hukum Nasional Indonesia

Mahkamah Pelayaran Indonesia merupakan lembaga pemerintahan yang bertugas untuk menyelesaikan masalah kecelakaan kapal yang terjadi baik di wilayah perairan Indonesia maupun di luar perairan Indonesia, berada dan bertanggungjawab langsung kepada Menteri Perhubungan Laut. Penyelesaian permasalahan kecelakaan kapal diselesaikan dan di atur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

Indonesia sendiri juga memiliki beberapa peraturan terkait *salvage operation* (kegiatan penyelamatan kapal), seperti Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran serta tahun 2013 lalu Indonesia juga telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2013 Tentang *Salvage* dan Pekerjaan Bawah laut dimana isi peraturan tersebut lebih mengerucut membahas mengenai *salvage* dan kegiatan *salvage* secara teknis. Dalam Pasal 204 ayat (1) Undang-undang Pelayaran yang dimaksud dengan *salvage* adalah:²²

“Kegiatan *salvage* dilakukan terhadap kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan atau tenggelam.”

Dapat dilihat bahwa ada penafsiran yang berbeda antara Peraturan Menteri Perhubungan dengan Undang-undang Pelayaran. Dengan bergabungnya Indonesia dalam International Maritime Organization (IMO) pada 1959, menjadikan Indonesia memiliki tugas lebih untuk melaksanakan peraturan-peraturan yang telah ditentukan dalam IMO.

Salah satunya adalah dengan membentuk suatu organisasi penyelamatan yang diharap mampu menangani musibah penerbangan dan pelayaran yang terjadi di Indonesia. Lantas pemerintah menetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1995 Tentang Penetapan Dewan Penerbangan untuk membentuk panitia SAR, di Indonesia dikenal sebagai Badan SAR Nasional yang disingkat BASARNAS.

7. KLAUSULA *SALVAGE* DALAM *MARINE INSURANCE* SEBAGAI ANTISIPASI ATAS BAHAYA-BAHAYA DI LAUT (*PERILS OF THE SEA*)

21 Simon Baughen, *Shipping Law Fourth Edition* (Cavendish 2009) [303].

22 Pasal 204 ayat (1) Undang-undang Republik Indonesia Tentang Pelayaran, <file:///C:/Users/X452C/Downloads/UU_NO_17_2008.PDF> dikunjungi pada 07 Januari 2015

7.1. Maritime Perils

Bahaya yang berasal dari laut dan yang terjadi di laut disebut *maritime perils* yang dapat dipisah ke dalam *perils of the sea* dan *perils on the sea*. *Perils of the sea* (bahaya dari laut) berhubungan dengan peristiwa yang kebetulan terjadi (*incidental cause*) atau peristiwa yang tidak tertentu di laut, yang sama sekali tidak mengandung pengertian kejadian biasa (normal). Misalnya, peristiwa atau kejadian biasa (normal) yang diakibatkan oleh angin dan gelombang. *Perils of the sea* dapat mengakibatkan kapal terdampar, terkandas, tenggelam, dan lain-lain bencana yang mungkin terjadi (*which may happen*), yang diakibatkan langsung oleh keganasan gelombang lautan atau oleh angin topan.²³

Perils on the sea (bahaya di laut) bukan diakibatkan langsung oleh keganasan gelombang laut dan angin topan, tapi bahaya yang diakibatkan oleh: (1) kebakaran, sekalipun kebakaran itu terjadi karena kelalaian; (2) bahaya peperangan atau bahaya yang diakibatkan oleh peperangan; (3) penyitaan atau penahanan oleh raja, pemerintah atau oleh penduduk; (4) pembuangan muatan ke laut; (5) pembajakan oleh bajak laut; (6) perampokan, pencurian, dan sebagainya.

Dalam tulisan ini, penulis lebih menitik beratkan untuk membahas mengenai *perils of the sea*. Kejadian yang diakibatkan *perils of the sea* tersebut pemilik kapal ataupun nahkoda dapat memintakan bantuan penyelamatan kapal. Upaya *salvage* dapat menjadi bentuk antisipasi atas adanya *perils of the sea*. Kejadian-kejadian seperti kapal karam, kapal bertubrukan, kapal terbelah dan bentuk musibah kapal lainnya itu dapat diminimalisir dengan adanya pihak yang sudah terlatih untuk melakukan *service assistance* yaitu seorang *salvor*.

7.2. Pengertian Asuransi Secara Umum

Hidup manusia tidak pernah lepas dari bahaya, beberapa macam bahaya yang mengancam kehidupan manusia disebabkan oleh peristiwa yang timbul secara mendadak tanpa diduga sebelumnya seperti meninggal dunia, menderita suatu penyakit, terjadi kecelakaan ataupun sebab yang lainnya.²⁴

Asuransi yang dalam istilah hukum (*legal term*) dipakai dalam perundang-undangan dan Perusahaan Perasuransian dikenal dengan Perasuransian merupakan pertanggungan atau perlindungan atas suatu objek dari ancaman bahaya yang menimbulkan kerugian. Istilah perasuransian sendiri berarti segala usaha yang berkenaan dengan asuransi.

23 Radiks Purba, *Asuransi Angkutan Laut* (Rineka Cipta 1994) [75].

24 Zahry Vandawati Chumaida, 'Itikad Baik Dalam Kontrak Asuransi Jiwa' (2014) 29 Yuridika.[199].

Definisi Asuransi menurut Pasal 1 Undang-undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian adalah:²⁵

Asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu antara 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.

Unsur-unsur yang terdapat dalam asuransi atau pertanggungan antara lain:²⁶

1. Pihak-pihak
2. Status Pihak-pihak
3. Objek Asuransi
4. Peristiwa Asuransi
5. Hubungan Asuransi

Dalam asuransi laut, kewajiban pemberitahuan dari tertanggung diatur dalam Pasal 645 KUHD. Menurut ketentuan pasal tersebut disebutkan sebagai berikut:

“Tertanggung diwajibkan segera memberitahukan kepada penanggung pertama yang menanhnngani polis apabila ada beberapa penanggung dalam satu (satu) polis, mengenai segala berita yang diperolehnya atas bencana yang menimpa kapal atau muatannya, dan tertanggung diwajibkan pula memberitahukan petikan surat-surat yang memuat berita tadi kepada penanggung yang menghendakinya. Jika lalai memenuhi kewajiban tersebut, tertanggung wajib mengganti segala kerugian.”

Ketentuan dalam Pasal 645 KUHD ini menekankan pada tertanggung jika dia mengetahui kejadian yang menimpa kapal atau muatannya agar segera memberitahukan kepada penanggung, sehingga dapat segera melakukan tindakan penyelamatan terhadap benda asuransi, yang tentunya

²⁵ Undang-undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, <<http://www.bapepam.go.id/>> dikunjungi pada 03 Desember 2014

²⁶ Opcit., [9].

akan mengeluarkan biaya-biaya. Dengan cara demikian, diharapkan tidak terjadi kerugian atau jumlah kerugian diperkecil.²⁷ Usaha untuk memperkecil kerugian tersebut juga dapat pembaca temui dalam pasal 655 KUHD tentang asuransi Badan Kapal (*Hull Insurance*).

Dalam prakteknya, seorang *salvor* memiliki hak untuk tidak melakukan penyelamatan dikarenakan kondisi yang memang tidak memungkinkan untuk seorang *salvor* melakukan upaya penyelamatan. Hal ini juga telah diatur dalam *Limitation Liability Convention 1976* yang berbunyi sebagai berikut, *Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.*²⁸

Sehingga menurut ketentuan dalam Konvensi tersebut, seorang *salvor* memang memiliki hak untuk membatasi tanggungjawabnya. Konsep seperti demikian juga terdapat dalam asuransi laut dalam KUHD yang lebih dikenal dengan klausula Eksonerasi. Eksonerasi merupakan istilah untuk pembatasan tanggungjawab, dalam konsep yang terdapat pada asuransi yang dibatasi merupakan tanggungjawab pihak penanggung. Ada 3 (tiga) hal dalam KUHD menyangkut tentang pembatasan tersebut, antara lain dalam pasal 248 KUHD mengenai Pembatasan Tanggung Jawab atas Benda Asuransi, Pasal 276 KUHD mengenai Pembatasan Tanggung Jawab atas Kesalahan Tertanggung, Pasal 293 Apabila tertanggung dan penanggung ingin meniadakan pembatasan dalam 3 (tiga) pasal tersebut, maka hal ini harus diperjanjikan secara khusus dan dinyatakan dengan tegas dalam polis. Dengan menggunakan klausula *all risks* saja tidaklah cukup membebaskan tertanggung dari risiko yang diatur dalam ketiga pasal dalam KUHD tersebut.²⁹

7.3. Asuransi Laut (*Marine Insurance*)

Dalam artikel mengenai Asuransi Laut (*Marine Insurance*) yang dikemukakan oleh Solomon S. Huebner, adanya konsep timbal balik antara pihak Penanggung dengan pihak Tetanggung tidak menjadikan adanya klaim serta merta diikuti dengan penggantian oleh Penanggung. *Marine insurance is not intended to indemnify all kinds of losses. Its purpose is to cover fortuitous losses, those which are accidental in character and beyond the control of the insured.*³⁰

Terhadap bahaya atau risiko yang berasal dari dan yang terjadi di laut dapat ditutup pertanggungan atas kepentingan yang dapat dipertanggungkan (*insurable interest*). Namun, perlu

27 Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia* (PT. Citra Aditya Bakti 2002) [77].

28 Pasal 1 ayat (1) '*Limitation Liability Convention 1976*' <<http://www.jus.uio.no/>> diakses pada 5 Desember 2014

29 *Opcit.* [79].

30 Solomon S. Huebner, '*Marine Insurance*'

<http://archive.org/stream/marineinsurance00huebgoog/marineinsurance00huebgoog_djvu.txt> dikunjungi pada 10 Desember 2014

diingat bahwa yang perlu ditanggung oleh polis bukan kerugian yang dialami oleh kapal dan barang, melainkan bahaya atau resiko yang mengakibatkan kerugian atas kepentingan (*interest*) tersebut.

Dalam Pasal 64 ayat (1) *Marine Insurance Act 1906* Hukum Inggris dijelaskan bahwa kerugian laut khusus adalah kerugian sebagian (*partial loss*) yang tidak termasuk kerugian laut umum (*general average*), kerugian tersebut diakibatkan oleh bahaya yang ditanggung polis. Berdasarkan hal ini, maka kerugian laut khusus meliputi semua kerugian (kehilangan, kerusakan) yang diakibatkan oleh peristiwa yang tidak dapat atau tidak berhasil dihindarkan, misalnya kebakaran di atas kapal, kapal kandas, tabrakan, kapal menubruk dermaga, kapal terdampar, kerusakan pada barang karena angin, rebut atau cuaca buruk (*heavy wather*), kebocoran, dan lain-lain bahaya laut. Semua kerugian baik berupa *partial loss* maupun *total loss* menjadi beban masing-masing kepentingan (*interest*) pada hakikatnya merupakan kerugian laut khusus.³¹

Definisi Asuransi Laut (*Marine Insurance*) menurut ketentuan dalam *Marine insurance Act 1906* Pasal 1 adalah sebagai berikut:³²

“A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure.”

Dalam asuransi kapal laut, pertanggungan yang dibutuhkan oleh pemilik kapal (pengangkut) dalam kegiatannya mengoperasikan kapal maupun sebagai alat pengangkut muatan adalah asuransi sebagai berikut:³³

1. *Hull Insurnce*
2. *Increased value insurance* atau *Disbursement insurance*
3. *Freight insurance*
4. *Protection and Indemnity insurance*

7.3.1. Hull And Machinery Insurance (H&M)

Hull and Machinery Insurance merupakan jenis asuransi yang melindungi pemilik kapal atas kerugian atau kerusakan fisik kapalnya. *Hull and Machinery Insurance* hanya berhubungan dengan kapal, mesin, ketel, dan semua perlengkapan dan peralatan kapal (Pasal 539 KUHD). umumnya

³¹ *Ibid.* [244].

³² ‘*The Marine Insurance Act 1906*’ <<https://ia600301.us.archive.org>> dikunjungi pada 8 September 2014

³³ Radiks Purba, *Asuransi Angkutan Laut* (Rineka Cipta 1994) [84].

yang dijamin adalah kerugian *total loss*, *partial loss* (*particular average damage*), kontribusi *general average* dan *salvage* dan kewajiban terhadap pihak ketiga.³⁴

Asuransi untuk *Hull and Machinery* merupakan segi asuransi utama dalam asuransi kapal karena berhubungan langsung dengan fisik kapal. Pada umumnya yang ditanggung adalah risiko dari suatu peristiwa yang mengakibatkan kerugian, yaitu:³⁵

- (1) *total loss* dan *partial loss*;
- (2) kontribusi *general average* dan *salvage*;
- (3) kewajiban terhadap pihak ketiga (tabrakan dan sebagainya)

7.3.2. Protection And Indemnity Club (P&I Club)

Dalam bidang pengangkutan muatan laut, pengangkut (pemilik kapal) menghadapi risiko dari dua segi, yaitu: (1) risiko atas kapal sebagai kapal (*as a ship*); (2) risiko atas kapal sebagai alat pengangkut (*as a carrier*). Oleh karena ada di antara risiko-risiko yang tidak ditanggung oleh penanggung, maka para pemilik kapal membentuk suatu perkumpulan antara sesama mereka, yang berfungsi menanggung kerugian yang diderita oleh para anggotanya, sepanjang kerugian tersebut tidak mendapat ganti rugi atau kurang mendapat ganti rugi dari penanggung (*underwriters*).

Protection and Indemnity insurance menjamin kerugian yang diderita oleh anggota-anggota atas kerugian yang tidak dijamin oleh para penanggung (*underwriters*), jaminan mana diberikan berdasarkan prinsip perlindungan (*protection*) dan jaminan (*indemnity*). Segala kerugian yang tidak dapat dipertanggungjawabkan oleh *Hull and Machinery Insurance* menjadi tanggungjawab *P&I Club*.

Setiap pemilik kapal, khususnya kapal-kapal yang beroperasi ke luar negeri dapat menjadi anggota *P&I Club* dengan membayar uang iuran setiap tahun dan besarnya uang iuran tersebut ditentukan berdasarkan tonase kapal yang dimiliki oleh anggota.

Bentuk perlindungan ataupun jaminan yang diberikan oleh Perusahaan *P&I Club* antara lain:³⁶

Untuk Perlindungan (*Protection*) yang dipertanggungjawabkan antara lain:

1. Kerugian karena kapal bertabrakan.
2. Ganti rugi untuk kehilangan jiwa dan kecelakaan seseorang
3. Biaya angkut kapal yang sakit dan/atau yang direpatrisikan

³⁴ *Ibid.*

³⁵ *Ibid.* [88].

³⁶ *Ibid.* [37].

4. Biaya dokter atau biaya pengobatan untuk anak buah kapal dan penumpang yang sakit atau mengalami kecelakaan sepanjang menurut peraturan menjadi beban pemilik kapal (pengangkut)
5. Biaya mengangkat kapal yang tenggelam
6. Ganti rugi atas kerusakan yang ditimbulkan oleh kapal terhadap dermaga, tambatan kapal (*wharves*), dan benda-benda lain di pelabuhan
7. Biaya karantina
8. Ganti rugi atas kerugian atau kerusakan barang-barang yang diangkut sebagai akibat dari kesalahan dalam navigasi (*improper navigation*)
9. Ganti rugi kepada kapal lain yang mengalami kerusakan yang ditimbulkan oleh kapal sendiri (bukan karena tabrakan)
10. Dalam kerugian laut umum, kontribusi barang-barang yang tidak dapat diperoleh lagi dari pemilik barang
11. Dan kerugian-kerugian lain yang tidak mendapat ganti rugi dari penanggung (*underwriters*)

Untuk jaminan (*indemnity*):³⁷

1. Ganti rugi atas kerusakan barang-barang yang diakibatkan oleh kesalahan penyerahan barang (*wrong delivery of cargo*)
2. Hukuman (denda) sebagai akibat dari pelanggaran (kesalahan) atas peraturan pabean, peraturan imigrasi, ketentuan kesehatan umum, peraturan perburuhan di pelabuhan.
3. Dalam kerugian laut umum, kontribusi barang-barang yang tidak dapat diperoleh dari pemilik barang karena kapal tidak layak laut
4. Dan kerugian-kerugian lain yang tidak mendapat ganti rugi dari penanggung (*underwriters*)

7.4. Polis Asuransi Pengangkutan Laut

Dalam dunia asuransi, biasanya yang dijadikan bukti tertulis dari perjanjian asuransi yang telah disepakati antara pihak penanggung dengan pihak tertanggung adalah polis, yang didahului atau tanpa didahului oleh nota penutupan (*cover note*). Fungsi dari polis adalah sebagai berikut:³⁸

1. Perjanjian pertanggungan (*a contract of indemnity*)

37 *Ibid.*, [38].

38 *Ibid.*, [39].

2. Janji kepada pihak penanggung terhadap pihak tertanggung untuk mengganti kerugian yang diderita oleh pihak tertanggung yang diakibatkan oleh suatu peristiwa yang tidak diduga sebelumnya, dengan prinsip :

- a. Untuk mengembalikan tertanggung kepada kedudukannya semula; atau
- b. Untuk menghindarkan tertanggung dari bangkrut (*total collapse*)

Sebagai bukti pembayaran premi pertanggungan yang merupakan imbalan atas janji pihak penanggung untuk memberi ganti rugi

Dengan dipenuhinya ketentuan dalam polis asuransi tersebut, kedua belah pihak telah menyepakati untuk tunduk pada ketentuan-ketentuan yang tertuang dalam polis. Sehingga apa-apa saja yang mungkin terjadi diluar polis tersebut bukanlah merupakan tanggungjawab dari pihak penanggung ataupun pihak tertanggung. Terdapat pengaturan tentang arbitrase dalam hal menyelesaikan sengketa yang mungkin muncul, yang dapat disepakati oleh pihak yang terlibat dalam perjanjian asuransi tersebut. Para pihak dalam sebuah perjanjian umumnya menginginkan agar perjanjian yang mereka buat dapat berjalan sesuai dengan yang diharapkan, maka dari itu apabila ada sengketa yang muncul antara para pihak dapat menyelesaikan sengketa melalui jalur arbitrase.

Di Indonesia, perjanjian asuransi pengangkutan laut yang ada tidak banyak memasukkan klausula *salvage* sebagai salah satu klausula dalam polisnya. Kenyataannya *salvage* sangatlah dibutuhkan sebagai bentuk antisipasi atas bahaya-bahaya yang ada di laut (*perils of the sea*). Meskipun Indonesia belum meratifikasi *Salvage Convention 1989* namun tidak ada salahnya apabila terdapat ketentuan yang bermanfaat lantas dapat diterapkan di Indonesia.

Sebenarnya dengan adanya *salvage* sebagai klausula dalam perjanjian asuransi pengangkutan laut di Indonesia juga dapat mengurangi kerugian yang mungkin dapat terjadi pada pihak tertanggung. Pihak dari perusahaan asuransi dapat melakukan kerjasama dengan perusahaan *salvage* terkait hal ini, seperti yang ada dalam *H&M Insurance* yang memasukkan *salvage* sebagai salah satu klausula dalam polisnya.

8. Kesimpulan

Non Contractual Salvage merupakan upaya penyelamatan kapal yang dilakukan tanpa adanya kontrak antara *salvor* dengan *salvee* sebelumnya didasarkan pada kesukarelaan. Pemenuhan award pun berdasarkan pada prinsip *no cure no pay*. Sedangkan *contractual salvage*, nilai pemenuhan award dapat diperjanjikan sebelumnya antara pihak *salvor* dengan pihak *salvee*. Dalam Asuransi

Tersedia di online : <http://ejournal.unitomo.ac.id/index.php/hukum>

E-ISSN : 2580-9113

P-ISSN : 2581-2033

LEX JOURNAL : KAJIAN HUKUM & KEADILAN

laut, terspesifikkan dalam 2 (dua) jenis yaitu *Hull And Machinery Insurance (H&M)* dan *Protect And Indemnity (P&I)*. Dimana *H&M Insurance* menutup klaim atas badan kapal, mesin kapal, serta *property* lain yang terdapat di dalamnya dan *P&I Club* menutup pertanggungan yang tidak ditutup oleh *H&M Insurance*

Dalam pemenuhan *salvage award*, perlu adanya kesetaraan antara jumlah *award* yang diterima dengan nilai *property* yang diselamatkan. Meskipun upaya penyelamatan yang dilakukan berdasarkan suatu kontrak (*contractual salvage*) ataupun tanpa adanya kontrak (*non-contractual salvage*). Indonesia, dengan adanya asuransi pengangkutan laut seharusnya dapat mengimplementasikannya dengan sebaik mungkin, terlebih lagi dalam *H&M Insurance* yang diadopsi melalui hukum maritim di Inggris terdapat klausul mengenai *salvage* yang dapat mengurangi beban penanggung serta mengurangi nilai kerugian seorang tertanggung dengan adanya upaya penyelamatan kecelakaan kapal melalui *salvage operation* yang dilakukan oleh seorang *salvor*.

DAFTAR RUJUKAN

Buku:

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia* (PT. CITRA ADITYA BAKTI 2002).
Aktieva Tri Tjitrawati dan Koesrianti, *Buku Ajar Hukum Maritim* (Universitas Airlangga 2011).
Christopher Hill, *Maritime Law Sixth Edition* (LLP 2003).
Radiks Purba, *Asuransi Angkutan Laut* (Rineka Cipta 1998).
R. P Suyono, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut* (PPM 2005)
Simon Baughen, *Shipping Law Fourth Edition* (Cavendish 2009).

Artikel Jurnal:

F. Lansakara, '*Maritime Law of Salvage and Adequacy of Laws Protecting the Salvors' Interest*' (2012) Volume 6 Nomor 3, Trans Nav.
Lord Esher MR dalam *The Gas Float Whitton*, [1897] AC 337, HL.
Zahry Vandawati Chumaida, '*Itikad Baik Dalam Kontrak Asuransi Jiwa*' (2014) 29 Yuridika.

Internet:

Pasal 1, Undang-undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, <<http://www.bapepam.go.id/>> dikunjungi pada 03 Desember 2014.
Pasal 1 huruf (a), *International Maritime Organization On Salvage 1989*, <<http://www.jus.uio.no/lm/imo.salvage.convention.1989/doc.html#9>> dikunjungi pada 8 September 2014.
Pasal 87 ayat (1), *Civil Aviation Act 1982* <<http://www.legislation.gov.uk>> dikunjungi pada 13 Oktober 2014.
Solomon S. Huebner, '*Marine Insurance*' <<http://archive.org/stream>> dikunjungi pada 10 Desember 2014.

Tersedia di online : <http://ejournal.unitomo.ac.id/index.php/hukum>

E-ISSN : 2580-9113

P-ISSN : 2581-2033

LEX JOURNAL : KAJIAN HUKUM & Keadilan

Trade Statistic, <<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade>> dikunjungi pada 12.10 WIB 08 September 2014.

Peraturan Perundang-Undangan:

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2013 Tentang *Salvage* dan Pekerjaan Bawah Laut (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1090).

Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 337, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5618)

Ketentuan Internasional:

Brussels Convention 1910

International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea and Protocol of Signature, 1910

Lloyd Open Form 2000 and 2011

Marine Insurance Act 1906 Hukum Inggris

The Civil Aviation Act 1982 Hukum Inggris

The International Convention On Salvage, IMO, 1989