

Removal of Ship Skeleton Based on Ratification of Nairobi International Convention on The Removal of Wrecks 2007 in Indonesia

Benyamin Ricchi Arcinius^{1*}, Nanda Dwi Rizkia², Hardi Fardiansyah³
Ilmu Hukum Dharma Andigha

Corresponding Author: Benyamin Ricchi Arcinius arciniusaip40@gmail.com

ARTICLE INFO

Keywords: Nairobi, Ship Removal, Ratification of International Conventions

Received : 8 june

Revised : 23 june

Accepted: 23 july

©2023 Arcinius, Rizkia, Fardiansyah:

This is an open-access article distributed under the terms of the [Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).



ABSTRACT

To improve ship safety, especially in overcoming the potential danger of ship skeletons, Indonesia through the Ministry of Transportation has ratified the Nairobi International Convention on the Removal of Ship Skeletons, 2007 (Nairobi International Convention on The Removal of Wrecks, 2007) with Presidential Regulation No. Republic of Indonesia. 80 of 2020 Ratification of the Nairobi International Convention on The Removal of Wrecks, 2007 (Nairobi International Convention About the Removal of Ship Framework, 2007) was signed in Jakarta on 20 July 2020 by the President of the Republic of Indonesia Joko Widodo. The research method uses normative legal research methods, a process to identify legal rules, legal principles and legal doctrine, to answer legal questions faced

Penyingkiran Kerangka Kapal Berdasarkan Ratifikasi Nairobi *International Convention on The Removal of Wrecks 2007* di Indonesia

Benyamin Ricchi Arcinius^{1*}, Nanda Dwi Rizkia², Hardi Fardiansyah³
Ilmu Hukum Dharma Andigha

Corresponding Author: Benyamin Ricchi Arcinius arciniusaip40@gmail.com

ARTICLE INFO

Kata Kunci: Nairobi,
Penyingkiran Kapal, Ratifikasi
Konvensi Internasional

Received : 8 june

Revised : 23 june

Accepted: 23 july

©2023 Arcinius, Rizkia, Fardiansyah:
This is an open-access article
distributed under the terms of the
[Creative Commons Atribusi 4.0
Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).



ABSTRAK

Untuk meningkatkan keselamatan kapal, khususnya dalam mengatasi potensi bahaya kerangka kapal, Indonesia melalui Kementerian Perhubungan telah meratifikasi Nairobi International Convention on the Removal of Ship Skeletons, 2007 (Nairobi International Convention on The Removal of Wrecks, 2007) dengan Peraturan Presiden No. Republik Indonesia. 80 Tahun 2020 Ratifikasi Nairobi International Convention on The Removal of Wrecks, 2007 (Nairobi International Convention About the Removal of Ship Framework, 2007) ditandatangani di Jakarta pada tanggal 20 Juli 2020 oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo. Metode penelitian menggunakan metode penelitian hukum normatif, suatu proses untuk mengidentifikasi aturan hukum, asas hukum dan doktrin hukum, untuk menjawab pertanyaan hukum yang dihadapi

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara laut terbesar di dunia. Sebagian wilayahnya terdiri dari wilayah laut dengan lebih dari 17.000 pulau yang terbentang dari Sabang sampai Merauke. Indonesia juga dikenal sebagai negara dengan kepulauan terbesar di dunia yang antara satu pulau dengan pulau lainnya dipisahkan oleh laut. Sejak zaman kuno, pelayaran dan perdagangan antar pulau telah dikembangkan dengan menggunakan berbagai jenis perahu. Laut telah menjadi sarana pemuas kebutuhan hidup dan landasan hidup manusia. Dalam hal ini, laut sangat penting sejak zaman dahulu. Transportasi merupakan salah satu kegiatan yang sangat diminati dalam suatu perusahaan, moda transportasi yang biasa digunakan dalam kehidupan sehari-hari yaitu transportasi laut, udara dan darat. Angkutan laut memegang peranan yang sangat penting dalam kancan nasional maupun internasional, karena memiliki kapasitas angkut yang besar dibandingkan dengan angkutan udara dan darat. Angkutan laut merupakan salah satu jalur perdagangan ekonomi terpenting dalam perdagangan nasional dan internasional. Pada dasarnya transportasi adalah perpindahan barang/orang dari suatu tempat ke tempat lain. Ada tiga moda transportasi yang umum digunakan: laut, udara, dan darat. Transportasi laut sangat menguntungkan, terutama mengingat kapasitas transportasi yang besar dan biaya yang murah. Namun, kapasitas angkut yang besar membawa serta peristiwa berbahaya dan merusak di setiap perjalanan.. Peristiwa tersebut dinamakan evenemen.

Menurut Abdulkadir Muhammad evenemen Peristiwa adalah peristiwa yang tidak dapat dipastikan akan terjadi, atau walaupun telah terjadi, tidak dapat ditentukan pada saat ini dan tidak dapat diharapkan akan terjadi; jika itu terjadi, itu juga mengakibatkan kerugian. Peristiwa yang terjadi berada di luar kekuatan dan kemampuan manusia, artinya tidak ada manusia normal yang dapat mencegah atau menghalangi peristiwa tersebut. Peristiwa ini diasuransikan karena merupakan penyebab kerugian, kematian atau cacat pada barang yang diasuransikan. Selama tidak terjadi peristiwa yang menyebabkan kerusakan, bahaya yang mungkin mempengaruhi properti yang diasuransikan selama ini disebut sebagai risiko. Dalam hidup, manusia harus sadar akan resiko atau tidak, demikian catatan Agus Pratoto dalam Sentosa. Sebuah risiko bisa datang dari berbagai hal yang tidak terduga, tetapi juga dari sesuatu yang mungkin terjadi. Probabilitas bahwa orang yang bersangkutan berisiko hanya bergantung pada pekerjaan yang dilakukan. Risiko adalah ketidakpastian atau ketidak pastian yang dapat mengakibatkan kerugian. Faktor ketidakpastian ini bisa memicu kerugian. Dari sudut pandang aktuaria, risiko adalah suatu kemungkinan yang dapat menimbulkan kerugian akibat suatu bahaya yang mungkin terjadi, tetapi tidak diketahui terlebih dahulu apakah dan kapan akan terjadi. Meski belum tentu berbahaya, hal itu memang membutuhkan pencegahan, seperti menyiapkan payung sebelum hujan.

Pengiriman barang melalui laut mempunyai resiko yang berbeda dengan pengiriman melalui udara dan darat karena tergantung pada karakteristik laut dan cuaca yang mungkin terjadi saat pengiriman barang. Oleh karena itu, diperlukan asuransi yang dapat menutupi kerugian dari risiko tersebut. Orang

akan mencari cara untuk mentransfer risiko yang kemungkinan besar akan terwujud. Salah satunya adalah mengalihkan risiko kepada pihak lain dimana ada pihak yang bersedia menanggung risiko yaitu perusahaan asuransi/penjamin. Menurut Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian, "Usaha perasuransian adalah segala usaha yang berkaitan dengan jasa pertanggungan atau pengelolaan risiko, reasuransi risiko, pemasaran dan penjualan produk asuransi atau produk asuransi syariah, konsultasi dan mediasi asuransi, asuransi syariah, reasuransi, atau Reasuransi atau ahli syariah - atau asuransi syariah. Berdasarkan Pasal 1 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian: Asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk:

1. 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
2. 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."

Dalam angkutan laut, asuransi yang paling umum adalah asuransi angkutan laut, yang mencakup risiko dari bahaya laut. Dasar hukum asuransi angkutan laut diatur dalam hukum nasional dan hukum internasional. Hukum nasional, khususnya diatur oleh Burgerlijk Wetboek (selanjutnya disingkat BW), Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (selanjutnya disingkat KUHD) dan peraturan perundang-undangan lainnya. Ruang lingkup asuransi laut juga didasarkan pada praktek atau perundang-undangan internasional, yaitu Marine Insurance Act 1906 (MIA 1906), sebuah hukum asuransi laut dari Inggris.

Selain itu, diatur pula klausul standar yang biasa digunakan oleh perusahaan asuransi di seluruh dunia untuk pengangkutan barang melalui laut, yaitu klausul standar Lloyd yang disebut Institute Cargo Clauses (selanjutnya disingkat ICC). Klausul ini terdiri dari ICC A (komprehensif penuh), ICC B (asuransi komprehensif terbatas) dan ICC C (pertanggungan rute). Istilah terakhir yang dikeluarkan oleh Lloyds dan masih berlaku sampai sekarang adalah kode kebijakan 1/1/82 (tanggal 1 Januari 1982). Klausula ini juga umum digunakan oleh perusahaan asuransi di Indonesia.

Akan tetapi harta benda yang dipertanggungjawabkan tidak selalu bebas dari kejadian-kejadian yang berisiko, sering terjadi kendala antara tertanggung dan penanggung serta kejadian-kejadian yang timbul di luar kehendak kedua belah pihak. Ada kasus ketika perusahaan asuransi bekerja sama dengan tertanggung mengenai asuransi pengangkutan. Letak geografis Indonesia yang strategis tidak hanya menjadikan perairan Indonesia sebagai salah satu wilayah laut tersibuk di dunia, tetapi juga menjadikannya rentan terhadap aktivitas yang berpotensi mencemari lingkungan laut, termasuk akibat jika kerangka kapal kandas/tenggelam tanpa tindakan atau tanggung jawab dari pemilik kapal. .

Padahal, saat kapal mengalami kecelakaan dan tenggelam, kerangka kapal harus segera dipindahkan karena bisa menimbulkan masalah lebih lanjut yang membahayakan keselamatan navigasi. "Kerangka kapal dapat menghalangi dermaga/jalur pelayaran, sehingga mengakibatkan korban jiwa karena penggunaan yang terbatas karena tertutup oleh bangkai kapal, dan juga dapat menyebabkan kecelakaan kapal." Kondisi ini bisa terjadi karena tidak ada tanda-tanda yang menunjukkan posisi kerangka kapal yang akan digugat. Tanggung jawab pemilik kapal untuk penyingkiran kerangka kapal kecil karena penyingkiran kerangka kapal membutuhkan dana yang besar, yang dapat menjadi beban bagi pemilik kapal. Untuk itu, kewajiban memberlakukan asuransi kerangka kapal sebenarnya diberlakukan. Asuransi ini dapat memberikan perlindungan kepada pemilik kapal saat mengoperasikan salah satu kapal mereka. Jika terjadi bencana dimana kapal tenggelam, asuransi dapat mengganti biaya penyingkiran kerangka kapal tersebut.

Konvensi Internasional Nairobi tentang Pembuangan Bangkai Kapal 2007 mengatur asuransi wajib untuk penyingkiran bangkai kapal dan mulai berlaku secara internasional pada tanggal 14 April 2015. Konvensi tersebut memberikan kewajiban yang tegas kepada pemilik kapal untuk mencari, menandai, dan memindahkan bangkai kapal yang dianggap berisiko. dan mewajibkan pemilik kapal untuk menyerahkan sertifikat asuransi negara atau bentuk asuransi lainnya untuk keamanan keuangan perusahaan pelayaran. Ratifikasi Konvensi ini memberikan Indonesia kewenangan untuk menerapkan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Konvensi ini di laut teritorialnya. Setiap kapal yang melintasi perairan berdaulat di bawah yurisdiksi Indonesia wajib diberikan jaminan asuransi penyingkiran kerangka kapal

"Konvensi ini juga menetapkan kewajiban yang tegas bagi pemilik kapal untuk mencari, menandai, dan memindahkan bangkai kapal yang dianggap berbahaya dan mewajibkan pemilik kapal, dengan ratifikasi Konvensi Internasional Nairobi, untuk mendapatkan sertifikat asuransi pemerintah atau bentuk asuransi lainnya untuk keamanan keuangan perusahaan pelayaran. untuk menyerahkan." pada pengangkatan kerangka. - Kapal tahun 2007, maka Indonesia berwenang menerapkan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Konvensi ini di laut teritorialnya. Konvensi Nairobi juga menetapkan bahwa setiap kapal yang melintasi perairan berdaulat di bawah yurisdiksi Indonesia harus membawa jaminan asuransi penyingkiran kerangka kapal. Wilayah perairan, bukan hanya salah satu yang tersibuk di dunia. Namun, hal itu juga membuatnya rentan terhadap kecelakaan kapal yang berdampak pada pencemaran laut. "Salah satu dampak yang diakibatkan terjadinya kecelakaan kapal di laut adalah adanya kerangka kapal yang kandas dan atau tenggelam tanpa ada tindakan atau tanggung jawab pemilik kapal. Berdasarkan uraian di atas, peneliti akan memfokuskan penelitian yang berhubungan dengan pengangkutan kapal berdasarkan ratifikasi Nairobi International Convention on Shipboarding tahun 2007

TINJAUAN PUSTAKA

1. Teori Asuransi

Kata asuransi berasal dari bahasa belanda *assurantie* yang dalam hukum belanda berarti *verzekering* yang berarti pertanggungan. Dari istilah *assurantie* muncul istilah *assuradeur* untuk penanggung dan *geassureerde* untuk tertanggung. Ada banyak definisi tentang asuransi. Menurut Robert I. Mehr, asuransi adalah alat mitigasi risiko yang menggabungkan unit risiko dalam jumlah yang cukup untuk membuat pemulihan kerugian individu dapat diprediksi. Kerugian yang dapat diperkirakan kemudian dibagi atau diprorata oleh semua unit dalam kombinasi unit dalam campuran.

Secara umum, asuransi berarti "jaminan". Dalam kamus besar bahasa Indonesia, kata "asuransi" disamakan dengan kata "asuransi". Kami lebih suka mengutip salah satu definisi standar asuransi dari Undang-Undang Transaksi Asuransi No. 2 Tahun 1992, yang menyatakan bahwa dengan pertanggungan atau pertanggungan "berarti perjanjian antara dua pihak atau lebih dimana penanggung mewakili dirinya kepada tertanggung melalui Penerimaan Pertanggungan. premi yang diwajibkan untuk memberi tertanggung ganti rugi atas setiap kerugian atau kerusakan" atau kehilangan keuntungan yang diantisipasi atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung sebagai akibat dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk pembayaran yang dilakukan atas dasar kematian atau kehidupan orang yang diasuransikan.

Istilah asuransi, menurut pengertian riilnya, adalah iuran bersama untuk meringankan beban individu, kalau-kalau beban tersebut menghancurkannya, konsep asuransi yang paling sederhana dan umum adalah suatu persediaan yang disiapkan oleh sekelompok orang, yang bisa tertimpa kerugian, guna menghadapi kejadian yang tidak dapat diramalkan, sehingga bila kerugian tersebut menimpa salah seorang diantara mereka maka beban kerugian tersebut akan disebarakan ke seluruh kelompok.

Menurut ilmu ekonomi, asuransi merupakan suatu peraturan ekonomi yang menghilangkan atau mengurangi akibat yang merugikan di masa depan, karena berbagai kemungkinan tersebut harus bersifat acak bagi individu yang bersangkutan, sehingga setiap kejadian merupakan kejadian yang tidak terduga. Asuransi membagi semua konsekuensi yang merugikan menjadi satu seri. kasus-kasus yang diancam dengan kerusakan yang sama tetapi belum benar-benar terjadi. Asuransi adalah kesediaan untuk memperbaiki kerusakan kecil (minor) yang pasti sebagai ganti rugi atas kerusakan besar yang tidak pasti. Dari sudut pandang hukum, asuransi adalah kontrak (perjanjian) pertanggungan risiko antara tertanggung dan penanggung, yang berjanji untuk mengganti kerugian yang ditimbulkan pada tertanggung oleh risiko yang dipertanggungkan.

METODOLOGI

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif, yaitu suatu proses pencarian kaidah hukum, asas hukum dan doktrin hukum untuk menjawab pertanyaan hukum yang dihadapi. Sifat cara pandang hukum ini berbeda dengan penelitian dalam ilmu deskriptif yang mempelajari benar atau salahnya suatu fakta yang disebabkan oleh faktor tertentu. Penelitian hukum dilakukan dalam rangka memberikan argumentasi, teori atau konsep baru sebagai gambaran untuk memecahkan masalah yang dihadapi. Ketika ilmu bersifat deskriptif, jawaban yang diharapkan dalam penelitian hukum adalah benar, tepat, tidak tepat, atau tidak tepat. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa hasil yang diperoleh didalam penelitian hukum sudah mengandung nilai.

HASIL PENELITIAN

Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 telah ditegaskan tujuan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Ada empat tujuan Negara Kesatuan Republik Indonesia, yaitu :

1. Melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia;
2. Memajukan kesejahteraan umum;
3. Mencerdaskan kehidupan bangsa; serta
4. Ikut melaksanakan ketertiban dunia.

Berdasarkan substansi isi pembukaan "UUD 1945 yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari UUD 1945, maka UUD 1945" dalam kerangka struktur atau tingkatan norma hukum yang berlaku adalah undang-undang yang menempati urutan tertinggi dalam tatanan hukum Negara Republik Indonesia. Kedudukan "UUD 1945 yang demikian itu berfungsi untuk mengontrol norma hukum yang lebih rendah dan memeriksa apakah norma hukum tersebut sesuai atau tidak dengan ketentuan yang terdapat dalam "UUD 1945. Hal ini tentunya juga berlaku pada peraturan perundang-undangan yang merupakan penjabaran dari Pasal 28 H UUD 1945", yang menyatakan bahwa lingkungan hidup yang baik dan sehat merupakan hak dasar setiap warga negara Indonesia. Ketentuan ini memberikan landasan konstitusional bagi perlindungan warga negara dalam masalah lingkungan hidup yang dijabarkan lebih lanjut dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Lingkungan Hidup dan Perlindungan Lingkungan Hidup. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup diundangkan untuk memperbaiki kondisi lingkungan di Indonesia dan mengurangi kejadian kerusakan lingkungan.

Kemunculannya merupakan akibat dari perilaku alam, khususnya perilaku manusia yang mengeksploitasi alam. Hal ini kemudian menimbulkan dampak negatif bagi lingkungan itu sendiri. 5 Isu lingkungan bukanlah isu baru dalam kehidupan sosial, namun cukup banyak tanda tanya yang muncul di masyarakat untuk menjawab isu tersebut. Lingkungan, baik alam maupun kondisi sosial dan ekonomi, saling berhubungan erat, sadar atau tidak sadar, dengan orang-orang yang saling mempengaruhi sebagai komunitas sosial, yang akan mempengaruhi perubahan lingkungan, baik kondisi alam maupun sosial dan lingkungan yang ada. ekonomi. Sekitarnya.

Salah satu isu yang saat ini sangat riskan adalah isu lingkungan dalam artian alam sebagai tempat berlindung masyarakat. Banyaknya pabrik yang dibangun saat ini tidak hanya memberikan sumber pendapatan bagi masyarakat sekitar, namun pabrik juga dapat memberikan dampak bagi lingkungan sekitar. Kehadiran perusahaan di tengah masyarakat terlebih lagi perusahaan tersebut membuka lahan yang semula belum tersentuh oleh teknologi canggih, suka atau tidak suka, akan membawa dampak sosial khususnya dampak lingkungan bagi masyarakat. antara lain, dihasilkannya limbah bahan berbahaya dan beracun (limbah B3), yang apabila dibuang (dumping) ke dalam media lingkungan hidup dapat mengancam lingkungan hidup, kesehatan, dan kelangsungan hidup manusia serta makhluk hidup lain.

PEMBAHASAN

Sepuluh tahun setelah Konferensi Stockholm, konferensi lingkungan kedua diadakan di Nairobi, Kenya, dari tanggal 20 Mei hingga 2 Juni 1982, bertepatan dengan peringatan dekade lingkungan kedua (1982-1992). Konferensi kedua ini pada hakekatnya bertujuan untuk menilai pelaksanaan Konferensi Stockholm dan hambatan-hambatan yang dihadapinya selama sepuluh tahun terakhir. Pada sesi khusus Dewan Pemerintahan UNEP, lahirlah Deklarasi Nairobi yang memuat sepuluh prinsip pengelolaan lingkungan global. Secara umum, Konferensi Nairobi merasa prinsip-prinsip yang disepakati pada Konferensi Stockholm tetap relevan. Oleh karena itu, konferensi ini menegaskan kembali tekad seluruh negara anggota PBB untuk menciptakan dan membangun lingkungan yang lebih baik bagi kelangsungan hidup umat manusia. Bedanya, Deklarasi Stockholm lahir di negara maju dan didasari oleh keinginan kuat negara maju untuk memperbaiki lingkungan melalui kemajuan pembangunan dan penggunaan teknologi maju. Namun, Deklarasi Nairobi lahir di negara berkembang dan didorong oleh sebagian besar negara berkembang.

Proposal untuk memperkuat kerangka hukum dan kelembagaan meliputi: menetapkan ketentuan dasar (dasar hukum baru), perlindungan lingkungan dan pembangunan berkelanjutan, membentuk komisi khusus PBB yang baru, memperkuat kerangka hukum, inisiatif global dan regional yang ada, mengembangkan inisiatif baru untuk organisasi non-pemerintah, memperluas tanggung jawab lingkungan perusahaan swasta, memperkenalkan tanggung jawab pidana atas kerusakan lingkungan, memeriksa risiko teknologi baru, menetapkan standar keselamatan dasar dan non-pelaporan dalam pembangunan fasilitas nuklir, dan lain-lain. Dua laporan dari Kelompok Pakar Hukum Lingkungan WCED merupakan bagian integral dari laporan *Our Common Future*. Laporan WCED, atau sering disebut sebagai "Laporan Brundtland", berjudul "Masa Depan Kita Bersama", dengan fokus mengkaji hubungan antara lingkungan dan pembangunan, digunakan dalam pengembangannya sebagai bahan pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Bumi di Rio de Janeiro, Brasil, 3-14 Juni 1992.

Asosiasi Pemilik Kapal Nasional Indonesia berterima kasih kepada pemerintah karena telah meratifikasi Nairobi International Convention on the Wrecks, 2007. Asosiasi Pemilik Kapal Nasional Indonesia mengatakan bahwa ratifikasi tersebut akan membantu Indonesia meningkatkan keselamatan kapal,

khususnya dalam menghadapi potensi bahaya yang ditimbulkan oleh lambung kapal. Tenggelamnya kapal di laut di wilayah negara ini sudah berkali-kali terjadi. Hanya sejumlah kecil kapal karam yang berhasil diangkat kembali karena berbagai alasan, baik menguntungkan secara ekonomi maupun membahayakan lalu lintas maritim.

Perlindungan terhadap klaim penggantian lambung dan tanggung jawab pencemaran oleh pemilik kapal yang beroperasi di wilayah Indonesia. Surat Edaran Menteri Perhubungan No. AL801/1/2/Phb2014 tanggal 8 Desember 2014 tentang kewajiban mengasuransikan kapal dengan asuransi lambung kapal dan/atau perlindungan ganti rugi kerusakan. Surat Edaran Menteri Perhubungan menyatakan: Apabila pemilik kapal tidak memenuhi ketentuan ini, maka dikenakan sanksi administratif berupa teguran, pembekuan/pencabutan izin, kecuali kapal perang, kapal negara yang digunakan untuk angkutan umum, kapal layar bermotor, atau kapal bermotor dengan tonase kotor. kurang dari 35 GT (35 tonase kotor).

Kapal yang dapat diasuransikan meliputi semua jenis kapal yang dapat diasuransikan dengan produk ini antara lain kapal kargo kering, kapal penangkap ikan, yacht, kapal keruk, hooper barges, kapal kerja, tanker, kapal penumpang, SPOB, kapal minyak, kapal kayu, kapal tunda, kapal awak kapal, kapal suplai dan tongkang. Jaminan dapat diterbitkan langsung khusus untuk kapal dengan tonase sampai dengan 7000 GRT. Untuk kapal dengan tonase lebih dari 1.000 GRT, persetujuan dari MS Amiin Insurance B.V. harus diperoleh sebelum dimulainya masa asuransi. terjebak.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Asuransi lambung kapal diwajibkan di Indonesia pada tahun 2015 oleh Direktorat Jenderal Angkutan Laut (DJPL) melalui surat edaran asuransi pelayaran wajib bagi pemilik kapal. Surat Edaran Wajib Asuransi Kapal nomor AL.801/1/2 Phb 2014 ini dibuat untuk melengkapi ketentuan perundang-undangan, antara lain UU No. 17/2008 tentang pelayaran, "PP no. 5/2010 dan PermenHub No.71/2013. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 (Pasal 203)," pemerintah mewajibkan pemilik kapal untuk memindahkan lambung kapal dan muatannya dalam waktu maksimal 180 hari kerja setelah kapal tenggelam. Pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya untuk memastikan bahwa tanggung jawab pemilik kapal atas pemindahan lambung kapal dilakukan sebagaimana mestinya. Selain itu, "PP No. 5 Tahun 2010 (Pasal 119)" mengatur bahwa kapal perang, kapal negara untuk kepentingan berdaulat, kapal layar, dan kapal motor dengan ukuran kurang dari 35 GT dibebaskan dari asuransi kapal. Selain itu, Pasal 18 PermenHub No. "Peraturan No. 71 Tahun 2013" menyatakan bahwa pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya dengan asuransi pemindahan bangkai kapal dan/atau asuransi perlindungan dan ganti rugi yang ditanggung oleh polis asuransi yang terbukti atau sertifikat dana jaminan. . Pembongkaran lambung kapal yang harus disertakan sebagai prasyarat laik laut dan pengoperasian kapal di pelabuhan. Peraturan harus dikeluarkan tanpa penundaan. Jika kondisi ini tidak terpenuhi, sertifikat akan kedaluwarsa dan dibatalkan tanpa kewajiban untuk mengembalikan premi yang telah dibayarkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, *Asuransi dan Manajemen Resiko ed revisi ke-2*, Jakarta: PT. Rajagravindo persada, 2003
- Abdul R. Saliman, *Hukum Bisnis untuk Perusahaan*, Jakarta: Kencana Media Group, 2010,
- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia.*, Citra Aditya Bakti. Bandung., 2006
- Amir, M.S. *Seluk-beluk dan Teknik Perdagangan Luar Negeri.PPM*. Jakarta. 2000
- Bambang Sumali, Eka Budi Tjahjono, Sukiman, *Asuransi Maritim. Maritim Djangkar*. Jakarta. 2018
- Daud Silalahi, *Hukum Lingkungan Dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia*, Alumni, Bandung, 1992
- Didin Hafidhuddin, Dkk, *Solusi Berasuransi (Lebih Indah dengan Syariah)*, Bandung:Salmadani Pustaka Takaful, 2009
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. 2015. *Wajib Asuransi Kapal diatas 35 GT untuk Lindungi Pemilik Kapal*. www.dephub.go.id. [19 November 2019]. (diakses pada tanggal 24/11/2022)

- F.X. Sugiyanto, *Hukum Asuransi Maritim: Protection & Indemnity (P&I) Insurance*. Salemba Humanika. Jakarta. 2009
- Ferdinan Silalahi, *Manajemen Risiko dan Asuransi*, Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 1997
- Ida Bagus Wyasa Putra, *Hukum Lingkungan Intenasional, Perspektif Bisnis Internasional*, Refika Aditama, Bandung, 2003
- Indo Imam Musjab. *Crew Liability dan Tanggung Jawab atas Kecelakaan Kerja Laut*. <http://ahliasuransi.com/crew-liability-dan-tanggung-jawab-ataskecelakaan-kerja-laut>. Jumat 4 Januari 2016 pukul 6:22. Diakses pada Minggu 07 Februari 2023 pukul 12.45 WIB.
- Indonesia Ratifikasi Penyingkiran Kerangka Kapal, 2020, (<https://www.republika.co.id/>), (diakses pada tanggal 24/11/2022)
- Kebijakan Asuransi Penyingkiran Kapal Diminta Disesuaikan dengan Konvensi Nairobi, <http://dppinsa.com/>, 03 Agustus 2021 (diakses pada tanggal 24/11/2022)
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2013. Peraturan Menteri Perhubungan No. 8 Tahun 2013 tentang Pengukuran Kapal. (diakses pada tanggal 24/11/2022)
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2017. Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal. (diakses pada tanggal 24/11/2022)
- M.Suparman Sastrawidjaja, *Aspek-Aspek Hukum Asuransi dan Surat Berharga*, Bandung, Alumni, 1997
- Muhammad Mushlehuiddin, *Menggugat Asuransi Modern*, Jakarta: PT. Lentera Basritama, 1999
- Muhammad Syakir Sula, dkk, *Asuransi Syariah (Life And General)*, Jakarta: Gema Insani, 2004
- Nanda Dwi Rizkia, dkk, *Metode Penelitian, Media Sains Indonesia*, 2022
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum: Cetakan ke 11*, Jakarta, Kencana, (2011)
- Purba, Radiks, *Asuransi Angkutan Laut, Cet.I*, Jakarta: Rineka Cipta.1998
- R. Setiawan, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Bina Cipta, Jakarta, 1977

Arcinius, Rizkia, Fardiansyah

Radiks Purba, *Mengenal Asuransi Angkutan dan Udara*, Jakarta: Djambatan, 1997

Sentosa Sembiring, *Hukum Asuransi*, Nuansa Aulia. Bandung. 2014

Siswanto Sunarso, *Hukum Pidana Lingkungan Hidup dan Strategi Penyelesaian Sengeketa*, Rineka Cipta, Jakarta, 2005