

Penerapan Kebijakan Asuransi Nairobi Penyingkiran Kerangka Kapal Berdasarkan Ratifikasi Konvensi Internasional Penyingkiran Kapal 2007 di Indonesia

Nanda Dwi Rizkia, Hardi Fardiansyah

Fakultas Hukum Sekolah Tinggi Ilmu Hukum Dharma Andiga
Email: nandadwirizkia.law@gmail.com, hardifardiansyah.law@gmail.com

DOI: [dx.doi/sasana.10.59999/v9i2.2114](https://doi.org/10.59999/v9i2.2114)

Received:
10-09-2023

Revised:
23-11-2023

Accepted:
07-12-2023

Abstract: *In order to improve shipping safety, especially in overcoming potential hazards posed by ship hulls, Indonesia through the Ministry of Transportation ratified the Nairobi International Convention on the Removal of Ship Skeletons, 2007 (Nairobi International Convention on The Removal of Wrecks, 2007) through Presidential Regulation of the Republic of Indonesia Number. 80 of 2020 concerning Ratification of the Nairobi International Convention on The Removal of Wrecks, 2007 (Nairobi International Convention Concerning the Removal of Ship Framework, 2007) which was signed by the President of the Republic of Indonesia, Joko Widodo on 20 July 2020 in Jakarta. This research method uses a normative juridical research type using a comparative study approach by conducting an assessment of laws and regulations, ratification of international conventions, books, journals. The results of research on the ratification of this convention are important for tackling potential hazards posed by ship hulls that threaten shipping safety and the marine environment as well as for providing legal certainty regarding regulation of responsibility and compensation for the removal of ship hulls. "The ratification of the Nairobi International Convention is in line with the commitment of the Ministry of Transportation of the Directorate General of Sea Transportation to continue to improve the safety and security of shipping and protection of the marine environment," the Nairobi International Convention on Removal of Ship Frames, 2007, regulates the obligation to insurance for removal of ship frames (Wreck Removal) which came into effect internationally on 14 April 2015.*

License:
Copyright (c)
2023 Author(s)

This work is
licensed under a
Creative
Commons
Attribution-
NonCommercial
4.0 International
License.



Keywords: *Nairobi, Ship Removal, Ratification of International Conventions*

Abstrak: Guna meningkatkan keselamatan pelayaran terutama dalam menanggulangi potensi bahaya yang ditimbulkan oleh kerangka kapal, Indonesia melalui Kementerian Perhubungan mengesahkan Konvensi Internasional Nairobi mengenai Penyingkiran Kerangka Kapal, 2007 (Nairobi International Convention on The Removal of Wrecks, 2007) melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor. 80 Tahun 2020 Tentang Pengesahan Nairobi International Convention on The Removal of Wrecks, 2007 (Konvensi Internasional Nairobi Mengenai Penyingkiran Kerangka Kapal, 2007) yang ditandatangani Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo pada 20 Juli 2020 di Jakarta. Metode Penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis normatif dengan menggunakan pendekatan studi perbandingan dengan melakukan pengkajian terhadap peraturan perundang-undangan, Ratifikasi Konvensi Internasional, buku-buku, jurnal. Hasil penelitian

pengesahan konvensi ini penting untuk menanggulangi potensi Bahaya yang ditimbulkan oleh kerangka kapal yang mengancam keselamatan pelayaran dan lingkungan laut serta untuk memberikan kepastian hukum terhadap pengaturan tanggung jawab dan ganti rugi penyingkiran kerangka kapal. “Pengesahan Ratifikasi Konvensi Internasional Nairobi ini sejalan dengan komitmen Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk terus meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan terhadap lingkungan laut,” Konvensi Internasional Nairobi tentang Penyingkiran Kerangka-Kapal, 2007, mengatur kewajiban asuransi penyingkiran kerangka kapal (*Wreck Removal*) yang mulai diberlakukan secara internasional sejak tanggal 14 April 2015.

Kata kunci: Nairobi, Penyingkiran Kapal, Ratifikasi Konvensi Internasional

PENDAHULUAN

Indonesia yang menjadi negara maritim terbesar di dunia, sebagian wilayahnya merupakan wilayah laut yang memiliki lebih dari 17.000 pulau terbentang dari Sabang sampai Marauke, Indonesia juga dikenal sebagai negara dengan kepulauan terbesar di dunia, antara pulau satu dan pulau lainnya yang dipisahkan oleh laut. Sejak zaman dahulu pelayaran dan perdagangan antar kepulauan telah berkembang dengan menggunakan berbagai macam tipe perahu. Laut telah menjadi sarana dalam memenuhi kebutuhan hidup dan sumber mata pencaharian manusia, dalam hal ini laut telah menjadi suatu yang sangat penting sejak zaman dahulu.¹

Pengangkutan merupakan salah satu kegiatan dalam usaha yang sangat diminati, jenis pengangkutan yang biasa digunakan dalam sehari-hari, yaitu pengangkutan laut, udara dan darat. Pengangkutan laut sangat besar peranannya di dalam kancah nasional maupun internasional karena mempunyai kapasitas angkut yang besar dibandingkan dengan pengangkutan udara dan darat. Dalam lalu lintas perdagangan nasional maupun internasional, pengangkutan laut merupakan salah satu jalur perdagangan ekonomi utama.² Pada dasarnya pengangkutan merupakan pemindahan barang/ orang dari satu tempat ke tempat lainnya. Jenis pengangkutan yang kerap digunakan ada 3 jenis, yaitu pengangkutan laut, udara dan darat, pengangkutan melalui laut sangat menguntungkan terutama dari segi besarnya kapasitas angkut dan biaya murah. Namun besarnya kapasitas angkut tersebut diikuti pula peristiwa yang cukup berbahaya dan merugikan dalam setiap perjalanannya. Peristiwa tersebut tidak dapat ditebak kapan dan di mana terjadi, sehingga menimbulkan kerugian. Peristiwa tersebut dinamakan evenemen.³

Menurut Abdulkadir Muhammad evenemen merupakan peristiwa yang tidak dapat dipastikan terjadi, atau walaupun sudah terjadi, saat itu tidak dapat ditentukan dan juga tidak diharapkan akan terjadi, jika terjadi juga mengakibatkan kerugian. Evenemen yang terjadi itu adalah di luar kekuasaan dan kemampuan manusia, artinya tidak seorang pun manusia normal yang dapat mencegah atau menghalangi peristiwa itu. Terhadap

¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, Citra Aditya Bakti. Bandung., 2006, hlm. 120

² *Ibid*, hlm.120

³ *Ibid*, hlm.120

evenemen inilah asuransi diadakan karena merupakan penyebab timbulnya kerugian, kematian atau cacat benda pada obyek asuransi. Selama belum terjadi peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian, selama itu pula bahaya yang diperkirakan akan menimpa obyek asuransi disebut risiko.⁴

Dalam kehidupan, manusia pasti sadar atau tidak sadar menghadapi risiko sama halnya yang dikemukakan oleh Agus Pratoto dalam Sentosa Sembiring risiko bisa bermula dari berbagai hal yang tidak disangka, namun dari sesuatu yang mungkin terjadi. Hanya saja, seberapa besar kemungkinan risiko yang akan dihadapi oleh orang yang bersangkutan, sangat tergantung dari aktivitas yang dilakukan.⁵ Risiko (risk) adalah suatu ketidakpastian atau uncertainty yang mungkin mengakibatkan kerugian (loss). Faktor ketidakpastian ini bisa memicu kerugian. Apabila dilihat dari pihak asuransi, risiko adalah suatu kemungkinan yang dapat menimbulkan kerugian, yang ditimbulkan dari bahaya yang mungkin akan terjadi, tetapi terjadinya tidak diketahui lebih dahulu apakah akan terjadi dan kapan akan terjadi. Walaupun belum tentu menimbulkan kerugian tetapi memerlukan pencegahan seperti sedia payung sebelum hujan.

Pengiriman barang melalui laut memiliki risiko yang berbeda dari pengiriman melalui udara dan darat karena ditentukan dari sifat-sifat laut serta cuaca yang dapat timbul saat pengiriman barang sehingga dibutuhkan asuransi yang dapat menanggung kerugian dari risiko tersebut. Orang akan mencari cara untuk mengalihkan risiko yang kemungkinan akan terjadi, salah satunya dengan mengalihkan risiko kepada pihak lain dimana ada pihak bersedia untuk mengambil alih risiko yaitu perusahaan asuransi/ penanggung. Menurut Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian, “usaha perasuransian merupakan segala usaha yang menyangkut jasa pertanggungan atau manajemen risiko, pertanggungan ulang risiko, pemasaran dan distribusi produk asuransi atau produk asuransi syariah, konsultasi dan keperantaraan asuransi, asuransi syariah, reasuransi, atau reasuransi syariah, atau surveyor atau asuransi syariah.”⁶

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:⁷

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 pengangkutan laut, asuransi yang biasa digunakan adalah asuransi pengangkutan laut (marine cargo insurance), yang menanggung risiko dari bahaya-bahaya laut. Dasar hukum asuransi pengangkutan laut diatur dalam hukum nasional dan hukum

⁴ *Ibid*, hlm.121

⁵ Sentosa Sembiring, *Hukum Asuransi*, Nuansa Aulia. Bandung. 2014, hlm. 2

⁶ *Ibid*, hlm.2

⁷ *Ibid*, hlm.2

internasional. Hukum nasional, yaitu diatur dalam Burgerlijk Wetboek (selanjutnya disingkat BW), Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (selanjutnya disingkat KUHD) serta peraturan perundang-undangan lainnya. Ruang lingkup asuransi pengangkutan laut juga menganut kebiasaan atau hukum internasional, yaitu Marine Insurance Act 1906 (MIA 1906) yang merupakan hukum asuransi maritim dari Inggris.⁸

Selain itu diatur juga klausula standar asuransi pengangkutan barang melalui laut yang sering digunakan secara luas oleh para penanggung di seluruh dunia yaitu klausula standar Lloyd's, yang diberi judul Institute Cargo Clauses (selanjutnya disingkat ICC). Klausula ini terdiri dari ICC A (*full cover*), ICC B (*restricted full cover*) dan ICC C (*stranding cover*). Klausula yang terakhir dikeluarkan oleh Lloyds dan masih berlaku hingga kini adalah polis dengan kode 1/1/82 (tanggal 1 Januari 1982). Klausula ini juga sering dipakai oleh perusahaan asuransi di Indonesia.⁹

Namun tidak selamanya barang yang diasuransikan lepas dari peristiwa yang beresiko, kerap terdapat kendala antara pihak tertanggung dan penanggung maupun peristiwa yang timbul diluar kehendak kedua pihak. Terdapat kasus yang melibatkan perusahaan asuransi dengan pihak tertanggung mengenai asuransi pengangkutan. Letak geografis Indonesia yang strategis, menjadikan wilayah perairan Indonesia tidak hanya sebagai salah satu wilayah laut tersibuk di dunia, namun juga menjadikannya rentan dengan kegiatan yang berpotensi mencemari lingkungan laut, termasuk akibat dari kerangka kapal yang kandas/tenggelam tanpa ada tindakan atau tanggung jawab pemilik kapal.¹⁰

Padahal, penyingkiran kerangka kapal perlu segera dilakukan jika ada kapal yang mengalami musibah dan tenggelam karena dapat menimbulkan persoalan lanjutan yang berisiko bagi keselamatan dan keamanan pelayaran. "Kerangka kapal dapat menghalangi dermaga/jalur pelayaran yang menimbulkan kerugian akibat utilitasnya berkurang karena tertutup bangkai kapal dan juga dapat menyebabkan kecelakaan pelayaran. Berbagai kondisi ini dapat terjadi karena kemungkinan tidak terdapat tanda yang menunjukkan posisi kerangka kapal serta tanggung jawab yang rendah dari pemilik kapal untuk menyingkirkan kerangka kapalnya karena kegiatan penyingkiran kerangka kapal ini memang memerlukan pembiayaan cukup besar yang dapat memberatkan para pemilik kapal. Untuk itulah sebenarnya kewajiban pemberlakuan asuransi penyingkiran kerangka kapal diberlakukan. Asuransi ini dapat memberikan perlindungan bagi pemilik kapal dalam mengoperasikan setiap kapal mereka. Jika terjadi musibah yang mengakibatkan kapal tenggelam, maka asuransi tersebut bisa mengganti biaya untuk pengangkatan bangkai kapal tersebut."¹¹

Konvensi Internasional Nairobi tentang Penyingkiran Kerangka-Kapal 2007, mengatur kewajiban asuransi penyingkiran kerangka kapal (Wreck Removal) dan mulai diberlakukan secara internasional sejak 14 April 2015. Konvensi tersebut menetapkan kewajiban ketat pada pemilik kapal untuk mencari, menandai, dan mengangkat bangkai kapal yang dianggap bahaya dan mewajibkan pemilik kapal untuk membuat sertifikasi asuransi negara, atau bentuk asuransi lain untuk keamanan finansial perusahaan kapal. Dengan meratifikasi Konvensi ini, Indonesia akan memiliki wewenang untuk menerapkan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Konvensi ini di laut teritorialnya. Setiap kapal yang melintasi wilayah perairan yang menjadi yurisdiksi Indonesia wajib dilengkapi dengan jaminan asuransi penyingkiran kerangka kapal.¹²

⁸ Ibid, hlm.3

⁹ *Op.Cit*, blm.120

¹⁰ Bambang Sumali, Eka Budi Tjahjono, Sukiman, *Asuransi Maritim*. Maritim Djangkar. Jakarta. 2018, hlm.31

¹¹ *Ibid*, blm.31

¹² *Ibid*, blm.31

Sebagai upaya untuk mewujudkan perlindungan lingkungan maritim, Sudiono menambahkan, Indonesia telah memiliki aturan yang sejalan dengan Konvensi Internasional Nairobi tentang Penyingkiran Kerangka-Kerangka Kapal 2007. Dalam Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pada pasal 203 disebutkan bahwa pemerintah mewajibkan kepada pemilik kapal untuk menyingkirkan kerangka kapal/muatannya maksimum 180 hari sejak kapal tenggelam. Guna meningkatkan keselamatan pelayaran--terutama dalam menanggulangi potensi bahaya yang ditimbulkan oleh kerangka kapal--Indonesia melalui Kementerian Perhubungan mengesahkan Konvensi Internasional Nairobi mengenai Penyingkiran Kerangka Kapal, 2007 (*Nairobi International Convention on The Removal of Wrecks, 2007*) melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor. 80 Tahun 2020 Tentang Pengesahan *Nairobi International Convention on The Removal of Wrecks, 2007* (Konvensi Internasional Nairobi Mengenai Penyingkiran Kerangka Kapal, 2007) yang ditandatangani Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo pada 20 Juli 2020 di Jakarta.¹³

“Konvensi ini juga menetapkan kewajiban ketat bagi pemilik kapal untuk mencari, menandai, dan mengangkat bangkai kapal yang dianggap bahaya dan mewajibkan pemilik kapal untuk membuat sertifikasi asuransi negara, atau bentuk asuransi lain untuk keamanan finansial perusahaan kapal dengan telah disyiahkannya Konvensi Internasional Nairobi tentang Penyingkiran Kerangka-Kapal 2007, maka Indonesia akan memiliki wewenang untuk menerapkan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Konvensi ini di laut teritorialnya.¹⁴

Konvensi Nairobi ini juga menyebutkan bahwa setiap kapal yang melintasi wilayah perairan yang menjadi yurisdiksi Indonesia wajib dilengkapi dengan jaminan asuransi penyingkiran kerangka kapal posisi strategis geografis Indonesia yang terletak di antara dua benua dan dua samudera yakni Benua Asia dan Benua Australia serta Samudera Hindia dan Samudera Pasifik menjadikan wilayah perairan, tidak hanya sebagai sebagai salah satu yang tersibuk di dunia. Namun, juga menjadikannya rentan terhadap kecelakaan kapal yang berdampak pada pencemaran lingkungan 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.¹⁵

Terkait dengan hal tersebut, maka upaya penyingkiran kerangka kapal yang mengalami musibah di laut harus segera dilakukan karena dapat menimbulkan persoalan lanjutan yang berisiko bagi keselamatan dan keamanan pelayaran. Saat ini masih sering terjadi adanya kerangka-kerangka kapal yang mengalami kecelakaan dan tenggelam tidak disingkirkan karena rendahnya tanggung jawab pemilik kapal karena besarnya biaya untuk pengangkatan kerangka kapal tersebut.¹⁶

“Untuk itu maka kewajiban pemberlakuan asuransi penyingkiran kerangka kapal wajib diberlakukan. Dengan asuransi kapal ini tentunya akan memberikan perlindungan bagi pemilik kapal terutama jika terjadi musibah yang mengakibatkan kapal tenggelam, maka asuransi tersebut bisa mengganti biaya untuk pengangkatan kerangka kapal tersebut, posisi strategis geografis Indonesia yang terletak di antara dua benua dan dua samudera yakni Benua Asia dan Benua Australia serta Samudera Hindia dan Samudera Pasifik menjadikan wilayah perairan, tidak hanya sebagai sebagai salah satu yang tersibuk di dunia. Namun, juga menjadikannya rentan terhadap kecelakaan kapal yang berdampak pada

¹³ Kebijakan Asuransi Penyingkiran Kapal Diminta Disesuaikan dengan Konvensi Nairobi, <http://dppinsa.com/>, 03 Agustus 2021 (diakses pada tanggal 24/11/2022)

¹⁴ 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)

¹⁵ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2013. Peraturan Menteri Perhubungan No. 8 Tahun 2013 tentang Pengukuran Kapal. (diakses pada tanggal 24/11/2022)

¹⁶ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2017. Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal. (diakses pada tanggal 24/11/2022)

pencemaran lingkungan 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.¹⁷

Terkait dengan hal tersebut, maka upaya penyingkiran kerangka kapal yang mengalami musibah di laut harus segera dilakukan karena dapat menimbulkan persoalan lanjutan yang berisiko bagi keselamatan dan keamanan pelayaran. Saat ini masih sering terjadi adanya kerangka-kerangka kapal yang mengalami kecelakaan dan tenggelam tidak disingkirkan karena rendahnya tanggung jawab pemilik kapal karena besarnya biaya untuk pengangkatan kerangka kapal tersebut. Untuk itu maka kewajiban pemberlakuan asuransi penyingkiran kerangka kapal wajib diberlakukan. Dengan asuransi kapal ini tentunya akan memberikan perlindungan bagi pemilik kapal terutama jika terjadi musibah yang mengakibatkan kapal tenggelam, maka asuransi tersebut bisa mengganti biaya untuk pengangkatan kerangka kapal tersebut.¹⁸ Berdasarkan latar belakang diatas maka penulis merumuskan pertanyaan penelitian yaitu Bagaimana Penerapan Kebijakan Asuransi Nairobi Penyingkiran Kerangka Kapal Berdasarkan Ratifikasi Konvensi Internasional Penyingkiran Kapal 2007 di Indonesia.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian yuridis normative, suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsi-prinsip hukum maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu-isu hukum yang dihadapi. Hal ini karakter perspektif ilmu hukum berbeda dengan penelitian yang dilakukan di dalam keilmuan yang bersifat deskriptif yang menguji kebenaran dan tidaknya suatu fakta yang disebabkan oleh suatu faktor tertentu, penelitian hukum dilakukan untuk menghasilkan argumentasi, teori atau konsep baru sebagai perskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi. Jika pada keilmuan yang bersifat deskriptif jawaban yang diharapkan didalam penelitian hukum adalah *right, appropriate, inappropriate, atau wrong*. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa hasil yang diperoleh didalam penelitian hukum sudah mengandung nilai.¹⁹

PEMBAHASAN

Penerapan Kebijakan Asuransi Nairobi Penyingkiran Kerangka Kapal Berdsarkan Ratifikasi Konvensi Internasional Penyingkiran Kapal 2007 di Indonesia

Kapal tenggelam di lautan di wilayah negeri ini, sudah seringkali terjadi dan tidak terhitung banyaknya. Hanya sejumlah kecil kapal yang karam berhasil diangkat, dengan berbagai pertimbangan, baik pertimbangan secara ekonomis menguntungkan, dan juga bila membahayakan alur lalulitas maritim. Dalam upaya meningkatkan keselamatan pelayaran dengan mengantisipasi potensi bahaya yang disebabkan kerangka kapal yang karam di perairan Indonesia, Pemerintah telah meratifikasi Konvensi Internasional Nairobi mengenai Penyingkiran Kerangka Kapal, 2007 (*Nairobi International Convention on The Removal of Wrecks, 2007*). Lantas pengesahan Konvensi Nairobi 2007 tersebut dituangkan

¹⁷ Indonesia Ratifikasi Penyingkiran Kerangka Kapal, 2020, (<https://www.republika.co.id/>), (diakses pada tanggl 24/11/2022)

¹⁸ M.Suparman Sastrawidjaja, *Aspek-Aspek Hukum Asuransi dan Surat Berharga*, Bandung, Alumni, 1997, hlm.5

¹⁹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum: Cetakan ke 11*, Jakarta, Kencana, 2011, hlm.11

dalam Peraturan Presiden Nomor. 80 Tahun 2020 yang ditandatangani Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo, pada 20 Juli 2020 di Jakarta.²⁰

Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan, Capt. Hermanta menjelaskan, upaya mengadopsi konvensi Nairobi ini penting untukantisipasi potensi bahaya yang ditimbulkan oleh kerangka kapal karam yang mengancam keselamatan pelayaran dan lingkungan laut. Selain itu, lanjut Hermanta, konvensi tersebut akan memberikan kepastian hukum terhadap pengaturan tanggung jawab dan ganti rugi penyingkiran kerangka kapal. “Pengesahan Ratifikasi Konvensi Internasional Nairobi ini sejalan dengan komitmen Kementerian Perhubungan cq Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk terus meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan terhadap lingkungan laut.²¹

1. Jaminan Asuransi

Dengan telah disahkannya Konvensi Internasional Nairobi tentang Penyingkiran Kerangka Kapal, 2007, maka Indonesia akan memiliki wewenang untuk menerapkan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam konvensi ini di laut teritorialnya. “Konvensi Nairobi ini juga menyebutkan bahwa setiap kapal yang melintasi wilayah perairan yang menjadi yurisdiksi Indonesia wajib dilengkapi dengan jaminan asuransi penyingkiran kerangka kapal. Konvensi internasional Nairobi tentang penyingkiran kerangka kapal 2007 juga mengatur kewajiban asuransi penyingkiran kerangka kapal (Wreck Removal) yang mulai diberlakukan secara internasional sejak tanggal 14 April 2015 Konvensi ini juga menetapkan kewajiban ketat bagi pemilik kapal untuk mencari, menandai, dan mengangkat bangkai kapal yang dianggap bahaya dan mewajibkan pemilik kapal untuk membuat sertifikasi asuransi negara, atau bentuk asuransi lain untuk keamanan finansial perusahaan kapal.

2. Membahayakan Keselamatan Pelayaran

Posisi strategis geografis Indonesia yang terletak diantara dua benua dan dua samudera yakni Benua Asia dan Benua Australia serta Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, lanjut Hermanta, menjadikan wilayah perairan Indonesia, tidak hanya sebagai perairan yang tersibuk di dunia, namun juga rentan terhadap terjadinya kecelakaan kapal yang berdampak pada pencemaran lingkungan laut. “Salah satu dampak akibat terjadinya kecelakaan kapal di laut adalah adanya kerangka kapal yang kandas dan atau tenggelam tanpa ada tindakan atau tanggung jawab pemilik kapal, terkait dengan hal tersebut seperti yang tertuang dalam rilis yang dikirimkan ke media, menuturkan penyingkiran kerangka kapal yang mengalami musibah di laut harus segera dilakukan karena dapat menimbulkan persoalan lanjutan yang berisiko bagi keselamatan dan keamanan pelayaran, serta membahayakan lalulintas laut. Saat ini, masih sering terjadi adanya kerangka-kerangka kapal yang mengalami kecelakaan dan tenggelam tidak disingkirkan karena rendahnya tanggung jawab pemilik kapal karena besarnya biaya untuk pengangkatan kerangka kapal

²⁰ Akhmad Fandi Suhono, dkk, *Kewajiban Pemilik Kapal Untuk Melengkapi Kapalnya Dengan Asuransi Pengangkatan Kerangka Kapal Setelah dibentuknya Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal (Wreck Removal Insurance)*, Tesis Magistes Ilmu Hukum, Universitas Gadjah Mada, Jakarta, 2019, hlm.110

²¹ *Ibid*, hlm.110

tersebut. Mengatasi hal itu perlunya mewajibkan kepesertaan asuransi penyingkiran kerangka kapal bagi perusahaan perkapalan BUMN maupun swasta.²²

Dengan asuransi kapal ini tentunya akan memberikan perlindungan bagi pemilik kapal terutama jika terjadi musibah kapal tenggelam. “Pihak asuransi tersebut yang akan menanggung biaya untuk pengangkatan kerangka kapal yang karam tersebut,” tuturnya. Perlu diketahui juga bahwa *International Maritime Organization* (IMO) sejak awal telah mengadopsi *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, 2007 dalam Konferensinya yang diadakan pada tanggal 18 Mei 2007 di Nairobi, Kenya. Selain itu berdasarkan amanah dari Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga menyebutkan bahwa pemerintah mewajibkan kepada para pemilik kapal untuk menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya maksimum 180 hari sejak kapal tenggelam.²³

3. Asuransi Untuk Marine Hull

Direktur Utama PT Asuransi Jasindo, Didit Mehta Pariadi, saat dikonfirmasi tentang bisnis asuransi rangka kapal mengungkapkan kenaikan pertumbuhan bisnis asuransi marine hull (rangka kapal) di Indonesia. Menurut Didit, sebelum pandemi Covid-19 ada beberapa perusahaan asuransi yang awalnya cukup masif dalam penutupan asuransi rangka kapal di pasar, tetapi kemudian perusahaan-perusahaan itu mulai menarik diri karena karakteristik risikonya yang *high frequency and high severity claims*. Namun bergairahnya industri maritime, menyebabkan bisnis asuransi rangka kapal tetap bergairah. Bahkan, menurut Didit, potensi pengembangan produk asuransi marine lainnya terkait dengan rangka kapal, seperti *builder's risk insurance* dan *ship repairer liability* juga meningkat.” Para pemilik kapal (*ship owner*), perusahaan operator atau manajemen kapal, dan pengusaha galangan kapal dapat memproteksi kapal dari risiko-risiko kecelakaan yang dihadapi selama operasional atau selama proyek, dan dapat membeli produk-produk asuransi rangka kapal tersebut. Bahkan, perusahaan perbankan juga sangat dimungkinkan untuk membeli asuransi ini, sepanjang memiliki *insurable interest* (kepentingan keuangan) terhadap kapal yang diasuransikan. Case mengenai asuransi kapal ini terjadi pada KM Dharma Rucitra Tiga, yang karam di Dermaga Dua Pelabuhan Padangbai Karangasem Bali, pertengahan Juni 2020 lalu. Kapal ro-ro itu karam akibat pukulan gelombang besar Selat Lombok. Saat akan bersandar di pelabuhan Padangbai tiba-tiba saja posisi kapal miring ekstrem. Seluruh penumpang 64 orang – 19 ABK dan 43 penumpang, dapat di evakuasi oleh Tim SAR. Pasca menyelamatkan penumpang, tim mulai merencanakan pengangkatan muatan yang terjebak di dalam Kapal Roro sebanyak 36 kendaraan dan membawa kapal ke galangan proses sempat terhambat oleh gelombang pasang di Selat Lombok. Untuk pemindahan seluruh badan kapal Dharma Rucitra Tiga, dibawa ke galangan kapal untuk perbaikan yang memakan waktu hingga sebulan. Kini sudah berada di galangan untuk perbaikan, yang pembiayaan pengangkatan dan perbaikan dibiayai asuransi.²⁴

²² *Ibid*, hlm.120

²³ *Op.Cit*, hlm.110

²⁴ Nur Huda Sulaeman, *Tanggung Jawab Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal*, Jurnal Notaire, Vol. 1, No.2, 2018, hlm.324

4. Insa Mendukung Kebijakan Asuransi Kapal

Ketua INSA untuk periode (2019-2023) Carmelita Hartoto menyambut baik kebijakan Ditjen Hubla Kementerian Perhubungan yang mewajibkan semua perusahaan kapal mengasuransikan armadanya. Kedati sudah sebagian besar perusahaan kapal yang menjadi anggota INSA, telah ikut dalam asuransi Protection and Indemnity di luar negeri. Menurut Carmelita, perusahaan asuransinya pun berbeda-beda. Selama ini banyak perusahaan kapal di Indonesia yang ikut asuransi Protection and IndemnityI di luar negeri karena nilai cover-nya luas. "ini karena mereka punya concern, kalau terjadi sesuatu dengan kapalnya, pihak asuransinya bukan hanya mengangkut bangkai kapal, tetapi juga polusi dan akibat lain-lain juga tercover."²⁵

Letak geografis Indonesia yang strategis, menjadikan wilayah perairan Indonesia tidak hanya sebagai sebagai salah satu wilayah laut tersibuk di dunia, namun juga menjadikannya menjadi rentan dengan kegiatan yang berpotensi mencemari lingkungan laut, termasuk akibat dari kerangka kapal yang kandas dan/atau tenggelam tanpa ada tindakan atau tanggung jawab pemilik kapal. Proses ratifikasi Konvensi Internasional Nairobi ini sejalan dengan komitmen Ditjen Perhubungan Laut untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan terhadap lingkungan laut. Penyingkiran kerangka kapal perlu segera dilakukan jika ada kapal yang mengalami musibah dan tenggelam karena dapat menimbulkan persoalan lanjutan yang berisiko bagi keselamatan dan keamanan pelayaran. Kerangka kapal dapat menghalangi dermaga dan/atau jalur pelayaran yang menimbulkan kerugian akibat utilitasnya berkurang karena tertutup bangkai kapal dan juga dapat menyebabkan kecelakaan pelayaran, berbagai kondisi ini, dapat terjadi karena kemungkinan tidak terdapat tanda yang menunjukkan posisi kerangka kapal serta tanggung jawab yang rendah dari pemilik kapal untuk menyingkirkan kerangka kapalnya karena kegiatan penyingkiran kerangka kapal ini memang memerlukan pembiayaan cukup besar yang dapat memberatkan para pemilik kapal. Untuk itulah sebenarnya kewajiban pemberlakuan asuransi penyingkiran kerangka kapal diberlakukan. Asuransi ini dapat memberikan perlindungan bagi pemilik kapal dalam mengoperasikan setiap kapal mereka. Jika terjadi musibah yang mengakibatkan kapal tenggelam, maka asuransi tersebut bisa mengganti biaya untuk pengangkatan bangkai kapal tersebut.²⁶

Konvensi Internasional Nairobi tentang Penyingkiran Kerangka-Kapal, 2007, mengatur kewajiban asuransi penyingkiran kerangka kapal (Wreck Removal) dan mulai diberlakukan secara internasional sejak 14 April 2015. Konvensi tersebut menetapkan kewajiban ketat pada pemilik kapal untuk mencari, menandai, dan mengangkat bangkai kapal yang dianggap bahaya dan mewajibkan pemilik kapal untuk membuat sertifikasi asuransi negara, atau bentuk asuransi lain untuk keamanan finansial perusahaan kapal. Dengan meratifikasi Konvensi ini, Indonesia akan memiliki wewenang untuk menerapkan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Konvensi ini di laut teritorialnya. Setiap kapal yang melintasi wilayah perairan yang menjadi yurisdiksi Indonesia wajib dilengkapi dengan jaminan asuransi penyingkiran kerangka kapal. Sebagai upaya untuk mewujudkan

²⁵ *Ibid, blm.325*

²⁶ *Ibid, blm.325*

perlindungan lingkungan maritim, bahwa Indonesia telah memiliki aturan yang sejalan dengan Konvensi Internasional Nairobi tentang Penyingkiran Kerangka-Kerangka Kapal, 2007. Dalam Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pada pasal 203 disebutkan bahwa pemerintah mewajibkan kepada para pemilik kapal untuk menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya maksimum 180 hari sejak kapal tenggelam. Persiapan Ratifikasi Konvensi Internasional Nairobi tentang Penyingkiran Kerangka-Kerangka Kapal ini merupakan langkah Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku regulator keselamatan pelayaran untuk meningkatkan kerja sama persiapan pengesahan Konvensi ini.²⁷

Di bidang pengangkutan laut, pengangkut atau pemilik kapal dihadapkan pada risiko dari dua sisi, yaitu risiko sebagai kapal (*as a ship*) dan risiko sebagai alat pengangkut (*as a carrier*). Ruang lingkup asuransi pengangkutan laut sangat luas, sehingga tidak semua risiko mampu dilindungi dalam satu produk asuransi. Untuk menghadapi risiko yang tidak ditanggung oleh penanggung, para pengusaha kapal membentuk perkumpulan sesama mereka yang dikenal dengan sebutan “Protection and Indemnity Club” atau disingkat dengan P&I Club, yang bertujuan untuk menanggung kerugian yang kemungkinan dialami oleh anggotanya, sepanjang kerugian tersebut tidak mendapat ganti rugi dari penanggung (*underwriters*). Perkumpulan ini memberikan pertanggungan kepada para anggota dari dua segi, yakni perlindungan (*protection*) dan segi jaminan (*indemnity*). *Protection and Indemnity* (P&I) ini kemudian dikenal sebagai salah satu produk asuransi kapal laut. Meskipun jenis asuransi P&I sudah cukup lama beroperasi, ternyata di Indonesia masih sedikit pelaku bisnis perkapalan nasional yang mengasuransikan kapalnya dengan asuransi P&I.²⁸

Hampir semua kapal yang berlayar secara domestik tidak memperdulikan penutupan asuransi P&I, kecuali kapal-kapal samudera yang melayani perniagaan internasional dan kapal-kapal pengangkut peti kemas yang berlayar secara reguler ke negara-negara tetangga seperti Malaysia, Singapura dan Thailand, mereka biasanya men-cover kapalnya dengan asuransi P&I. Salah satu faktor yang mempengaruhi keselamatan dan keamanan berlayar adalah lalu lintas perairan yang bersih. Pemerintah bertanggung jawab atas alur pelayaran yang selamat dan aman bagi kapal yang berlayar di wilayah perairan laut Indonesia. Beberapa kasus tenggelamnya kapal disebabkan bertubrukan dengan kerangka kapal yang tidak disingkirkan dari alur pelayaran, seperti kasus kapal KM Kumala Endah yang tenggelam di Belawan Sumatera Utara pada Maret 2015 sebagaimana tertuang dalam putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK. 210/02/I/MP.16.²⁹

Peristiwa kejadian tenggelamnya KM Kumala Endah tidak terlepas dari rangkaian sebab akibat adanya bahaya navigasi di bawah air laut (kerangka kapal) dan belum tertera pada peta laut sehingga KM Kumala Endah bertubrukan dengan benda tersebut. Keberadaan kerangka tersebut telah lama dan telah menelam beberapa korban sebelumnya, namun sampai dengan kejadian tenggelamnya KM Kumala Endah keadaan

²⁷ Bunga Mega Aprilia, *dkk*, *Asuransi Kerangka Kapal Perikanan Sebagai Strategi Manajemen Risiko (Studi Kasus : Perusahaan Umum Perikanan Indonesia)*, Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan, Vol.10, No.2, November 2019, hlm.218

²⁸ *Loc.Cit*, hlm.324-326

²⁹ Marni Rani, *Asuransi Tanggung Gugat Kapal Terhadap Risiko dan Evenemen Dalam Kegiatan Pelayaran Perdagangan Melalui Jalur Laut*, Jurnal Selat, Mei, Vol.3, No.2, Edisi 6, hlm.425

kerangka tersebut belum tertera dalam peta laut dan belum ada tanda pengenalnya secara permanen. Kasus tersebut tidak hanya menimbulkan korban jiwa namun juga kerugian materil bagi pihak yang menggunakan jasa angkutan kapal tersebut sebagaimana tertuang dalam putusan Nomor 321/Pdt. G/2016/PN Mdn. Untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran di seluruh perairan Indonesia, Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan Laut Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mewajibkan pemilik kapal yang memiliki kapal motor dengan ukuran minimal 35 GT (tigapuluh lima Gross Tonnage) untuk mengasuransikan kapalnya dengan Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal dan/atau Perlindungan Ganti Rugi.³⁰

Hal ini sebagaimana disampaikan melalui Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor AL. 801/1/2 Phb 2014 tentang Kewajiban Mengasuransikan Kapal dengan Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal dan/atau Perlindungan Ganti Rugi. Kewajiban penyingkiran kerangka kapal sebelumnya sudah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran). Kapal yang mengalami kecelakaan dan tenggelam di perairan dapat membahayakan sistem navigasi atau dapat menubruk kapal lainnya yang sedang berlayar sehingga harus segera dilakukan pengangkatan dan penyingkiran kerangka kapal sebagaimana diatur di dalam Pasal 203 UU Pelayaran, pemilik kapal berkewajiban untuk menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari sejak kapal tenggelam, sehingga untuk menjamin kewajibannya tersebut pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya. Supaya memudahkan bagi pemilik kapal melaksanakan aturan di atas, OJK mengusulkan adanya produk asuransi penyingkiran kerangka kapal yang dikelola dalam bentuk konsorsium.³¹ Kewajiban mengasuransikan kapal dengan asuransi penyingkiran kerangka kapal dan/atau perlindungan ganti rugi sesuai dengan peraturan perundangundangan Berdasarkan Pasal 203 ayat (1) UU No.17/2008 menyebutkan bahwa pemerintah meminta kepada pemilik kapal untuk menyingkirkan kerangka kapal dan muatannya maksimal 180 hari sejak kapal tenggelam untuk menjamin tanggung jawab pemilik kapal menyingkirkan kerangka kapal, maka pemilik wajib mengasuransikan kapalnya. Apabila penyingkiran kerangka kapal tersebut tidak dilakukan, maka pemerintah yang mengangkat, menyingkirkan, bahkan menghancurkan seluruh bagian kerangka kapal atas biaya pemilik (Pasal 203 ayat 2). Selanjutnya, pada ayat (3) menambahkan bahwa pemilik kapal wajib memberikan ganti rugi apabila kapalnya menyebabkan kecelakaan bagi kapal lain. Sementara itu, pemerintah dapat menguasai kerangka kapal tersebut apabila tidak diketahui pemiliknya dalam batas waktu yang telah ditentukan (Pasal 203 ayat 4). Pada ayat (5) menambahkan bahwa pemilik kapal diwajibkan untuk mengasuransikan kapalnya. Berdasarkan Pasal 119 ayat (1) PP No. 5/2010 disebutkan bahwa pemilik kapal wajib memberikan asuransi kepada kapalnya. Selanjutnya, pada ayat (2) menambahkan bahwa asuransi kapal tersebut termasuk kewajiban untuk mengangkut kerangka kapal.³²

³⁰ *Ibid*, hlm.425

³¹ *Ibid*, hlm.425

³² Chandrawila, Wila (editor). *Percikan Gagasan tentang Hukum III*, Bandung: Mandar Maju, 1989, hlm.210

KESIMPULAN

Adanya surat edaran dapat memperkuat ketentuan hukum kewajiban asuransi kapal. Di dalam surat juga dilengkapi tata cara pengenaan sanksi dan tata cara kewajiban dari pemilik kapal untuk melaporkan kerangka kapal yang tenggelam. Apabila pemilik kapal tidak mematuhi ketentuan tersebut, maka akan dikenakan sanksi administratif berupa peringatan, pembekuan izin, hingga pencabutan izin. Jika kapal tidak diasuransikan dan mengalami kecelakaan di laut yang menyebabkan pencemaran dan rusaknya ekosistem laut sehingga mengganggu jalur pelayaran maka dikenakan sanksi perdata bahkan sanksi pidana.

SARAN

Pentingnya asuransi kerangka kapal membutuhkan rekomendasi pelaksanaannya, rekomendasi yang pertama yaitu pemilik kapal wajib melengkapi persyaratan dokumen kepemilikan kapal sebagai bukti kepemilikan yang sah. Kapal yang berlayar di perairan Indonesia wajib memiliki asuransi penyingkiran kerangka kapal dan perlindungan ganti rugi sebagaimana diatur dalam Konvensi Internasional Nairobi. Konvensi tersebut menetapkan kewajiban ketat pada pemilik kapal untuk mencari, menandai, dan mengangkat bangkai kapal yang dianggap bahaya dan mewajibkan pemilik kapal untuk membuat sertifikasi asuransi negara atau bentuk asuransi lain untuk keamanan keuangan pemilik kapal

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia.*, Citra Aditya Bakti. Bandung., 2006
- Bambang Sumali, Eka Budi Tjahjono, Sukiman, *Asuransi Maritim.* Maritim Djangkar. Jakarta. 2018
- M.Suparman Sastrawidjaja, *Aspek-Aspek Hukum Asuransi dan Surat Berharga*, Bandung, Alumni, 1997
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum: Cetakan ke 11*, Jakarta, Kencana, 2011
- Sentosa Sembiring, *Hukum Asuransi*, Nuansa Aulia. Bandung. 2014

Jurnal

- Akhmad Fandi Suhono, dkk, *Kewajiban Pemilik Kapal Untuk Melengkapi Kapalnya Dengan Asuransi Pengangkatan Kerangka Kapal Setelah dibentuknya Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal (Wreck Removal Insurance)*, Tesis Magistes Ilmu Hukum, Universitas Gadjah Mada, Jakarta, 2019
- Bunga Mega Aprilia, dkk, *Asuransi Kerangka Kapal Perikanan Sebagai Strategi Manajemen Risiko (Studi Kasus : Perusabaan Umum Perikanan Indonesia)*, Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan, Vol.10, No.2, November 2019
- Marni Rani, *Asuransi Tanggung Gugat Kapal Terhadap Risiko dan Evenemen Dalam Kegiatan Pelayaran Perdagangan Melalui Jalur Laut*, Jurnal Selat, Mei, Vol.3, No.2, Edisi 6
- Nur Huda Sulaeman, *Tanggung Jawab Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal*, Jurnal Notaire, Vol. 1, No.2, 2018

Internet

- 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)
- 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)
- Indonesia Ratifikasi Penyingkiran Kerangka Kapal, 2020, (<https://www.republika.co.id/>), (diakses pada tanggal 24/11/2022)

Peraturan Perundang-Undangan

- Undang-Undang Dasar 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Jakarta (ID): Sekretariat Negara.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2013 tentang Badan Usaha Milik Negara. Jakarta (ID):

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, (LN.RI Tahun 1992, Nomor:13, TLN.RI Nomor: 3467)

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, (LN.RI Tahun 1964, Nomor:137, TLN.RI Nomor : 2720)

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, (LN.RI Tahun 1965, Nonor: 29)

Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.

Surat Keputusan Menteri Perhubungan Laut Tentang Peraturan Kewajiban Kapal-Kapal Untuk Memiliki Sertifikat Klasifikasi No.Th.1/17/1, Jakarta, 26 September 1964.

Sekretariat Negara. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian. Jakarta (ID): Sekretariat Negara