

PELAKSANAAN CLAIM ASURANSI DALAM PENGANGKUTAN LAUT

SKRIPSI



Oleh:

TAUFIK TANGKAS UKUR PURBA

**No. Mahasiswa : 07 410 393
Program Studi : Ilmu Hukum**

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

YOGYAKARTA

2012

PELAKSANAAN CLAIM ASURANSI DALAM PENGANGKUTAN LAUT

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Guna Memperoleh
Gelar Sarjana (STRATA-1) Pada Fakultas Hukum
Universitas Islam Indonesia



Oleh :

TAUFIK TANGKAS UKUR PURBA

No. Mahasiswa : 07 410 393

Program Studi : Ilmu Hukum

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

FAKULTAS HUKUM

YOGYAKARTA

2012

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

SKRIPSI

PELAKSANAAN CLAIM ASURANSI DALAM PENGANGKUTAN LAUT

Telah Diperiksa dan Disetujui oleh Dosen Pembimbing Skripsi untuk Diajukan kepada Sidang Ujian Tugas Akhir Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia

pada Tanggal 28 Mei 2012



Yogyakarta, 28 Mei 2012
Dosen Pembimbing Skripsi

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Ery Arifudin', written over a horizontal line.

(Ery Arifudin, SH., M.Hum.)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

SKRIPSI

PELAKSANAAN CLAIM ASURANSI DALAM PENGANGKUTAN LAUT

Telah dipertahankan di hadapan Penguji dalam Ujian Pendadaran
pada tanggal 11 Juni 2012 dan dinyatakan LULUS

Yogyakarta, 11 Juni 2012

Tim Penguji

Tanda Tangan

1. Ketua : Nurjihad, SH., MH.
2. Anggota : Ery Arifuddin, SH. MH.
3. Anggota : Abdul Jamil, SH., MH.



أبوعبدالله محمد بن عبدالمطلب
المنذوق

Mengetahui,
Universitas Islam Indonesia
Fakultas Hukum
Dekan



Dr. H. Rusli Muhammad, SH., MH.
NIP. 195406121984031001

SURAT PERNYATAAN

ORISINALITAS KARYA TULIS ILMIAH BERUPA TUGAS AKHIR MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

Bismillahirrahman nirrohim

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : TAUFIK TANGKAS UKUR PURBA

No. Mhs. : 07.410.393

adalah benar-benar mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang melakukan penulisan Karya Tulis Ilmiah (Tugas Akhir) berupa Skripsi/Legal Memorandum/Studi Kasus Hukum dengan judul :

PELAKSANAAN CLAIM ASURANSI DALAM PENGANGKUTAN LAUT

Karya ilmiah ini akan saya ajukan kepada Tim Penguji dalam Ujian Pendadaran yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum UII.

Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini Saya menyatakan:

1. Bahwa karya tulis ilmiah ini adalah benar-benar hasil karya saya sendiri yang dalam penyusunannya tunduk dan patuh terhadap kaidah etika dan norma-norma penulisan sebuah karya tulis ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
2. Bahwa saya menjamin hasil karya ilmiah ini adalah benar-benar Asli (Orisinal). bebas dari unsur-unsur yang dapat dikategorikan sebagai melakukan perbuatan '*penjiplakan karya ilmiah (plagiat)*'
3. Bahwa meskipun secara prinsip hak milik atas karya ilmiah ini ada pada saya, namun demi untuk kepentingan-kepentingan yang bersifat akademik dan pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada Perpustakaan Fakultas Hukum UII dan perpustakaan dilingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan karya ilmiah saya tersebut.

Selanjutnya berkaitan dengan hal di atas (terutama pernyataan pada butir no 1 dan 2), saya sanggup menerima sanksi baik sanksi administratif. akademik bahkan sanksi pidana, jika saya terbukti secara kuat dan meyakinkan telah melakukan perbuatan yang menyimpang dari pernyataan tersebut. Saya juga akan bersikap kooperatif untuk hadir, menjawab, membuktikan, melakukan pembelaan terhadap hak-hak saya serta menanda-tangani Berita Acara terkait yang menjadi hak dan kewajiban saya, di depan 'Majelis' atau 'Tim' Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang ditunjuk oleh pimpinan fakultas. apabila tanda-tanda plagiat disinyalir ada/terjadi pada karya ilmiah saya ini oleh pihak Fakultas Hukum UII.

Demikian, Surat Pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, dalam kondisi sehat jasmani dan rohani, dengan sadar serta tidak ada tekanan dalam bentuk apapun dan oleh siapapun.

Dibuat di : Yogyakarta

Pada tanggal : _____

Yang membuat Pernyataan



Taufik Tangkas Ukur Purba
TAUFIK TANGKAS UKUR PURBA

Tanda Tangan & Nama Terang Ybs.

MOTTO

- ❖ *Sesungguhnya Sholatku, Ibadahku, Hidup dan Matiku semata-mata hanya untuk Alloh Seru Sekalian Alam. (Do'a Iftitah)*
- ❖ *Sekali layar terkembang surut kita berpantang.*

KUPERSEMBAHKAN UNTUK:

- ❖ **Nenek, Papah, Mamah, dan Adik-adiku tercinta.**
- ❖ **Almamaterku, dan**
- ❖ **Kawan-kawan seperjuangan.**

KATA PENGANTAR



Assalamualaikum Wr.Wb

Pertama dan terutama puji syukur Penulis haturkan Kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan HidayahNya hingga akhirnya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan segala kekurangan dan keterbatasan dari penulis. Sholawat serta salam tidak lupa kita haturkan kepada Baginda Nabi Besar kita Muhammad SAW, Seorang yang mampu menjadi Tauladan, sang Revolusioner sejati, penegak tiang Agama. Semoga kita dapat selalu bersholawat dan meniru ketauladannya. Amin

Mengacu kepada pepatah”Tidak ada Gading yang Tak Retak” maka penulis sangat menyadari dalam penyelesaian skripsi ini ada banyak kekurangan dan ketidaksempurnaan. Tetapi penulis berusaha semaksimal mungkin untuk dapat memberikan hasil yang terbaik. Dan penulis berharap semoga dengan pengalaman membuat skripsi ini dapat memberikan mamfaat bagi penulis dan orang lain.

Alhamdulillah dengan izin Allah SWT dan semangat yang harus tetap terjaga, penulis dapat menyelesaikan penyusunan Skripsi ini yang berjudul “PELAKSANAAN CLAIM ASURANSI DALAM PENGANGKUTAN LAUT” yang merupakan salah satu syarat bagi penulis untuk menyelesaikan Kuliah dan memperoleh gelar (S1) pada Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia. Dengan segala kekurangan dan keterbatasan penulis.

Penulis Sadar tanpa bantuan dan dukungan dari beberapa pihak, karya tulis ini tidak mungkin selesai dan dapat dipertanggungjawabkan.oleh karena itu

kepada merekalah penulis mengucapkan terimakasih sebesar-besarnya, semoga dengan doa dan kebaikan ini dapat menjadi amal ibadah bagi kita semua. adapun beberapa penulis sebutkan diantaranya:

1. Kepada Allah SWT, atas berkat dan rahmatnya, penulis ucapkan syukur Alhamdulillah, yang selalu memberikan rahmat dan hidayahnya dan, dengan segenap kekurangan hamba, hamba sadari banyak kesalahan dan kehilafan yang hamba lakukan. Tapi dengan apa yang Allah berikan selama ini tidak lain adalah rahmat dan nikmat bagi penulis nantinya. Amin
2. Almarhum Kakek tercinta H. Sulaiman dan nenek tercinta Sempat Sulaiman Hormat Perangin-angin, yang memberikan kasih sayang sepenuhnya kepada keluarga besar.
3. Kedua orang Tuaku (Papa Daris Purba S.H dan Mama Anita, A.Md.) yang selalu berdoa, sabar dan memberikan dukungan materil maupun nonmateril kepada penulis. Sehingga Sekiranya beribu-ribu ucapan terimakasihpun tidak cukup atau tidak sebanding dengan pengorbanan beliau kepada penulis hingga saat ini. dan semoga penulis dapat membuat bangga dan memberikan kebahagiaan kepada mereka. Amin
4. Kepada Kakakku, Anisa Desidah Purba dan Adik-adikku tercinta Akbar Tuahta Purba, Sholehah Febrina Purba, Rizki Carolina Rehlitna Purba, Aginta Purba, penulis ucapkan terimakasih yang tak terhingga atas dukungannya selama ini, sehingga penulis dapat melanjutkan dan menyelesaikan gelar Sarjana. Dan penulis berharap dengan selesainya skripsi ini, dapat membuat mereka bangga pula. Amin

5. Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, Bapak Dr. Rusli Muhammad, SH,.MH, beserta jajaran dan seluruh pegawai akademik dan non akademik di Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia. Terima kasih atas bimbingan dan bantuannya.
6. Kepada Almarhum Bapak Machsun Tabroni SH., M.Hum dan Bapak Ery Arifudin SH., M.Hum atas bimbingan dan kesabarannya selama membimbing penulis dan menyelesaikan skripsi ini. mohon maaf atas segala kesalahan penulis selama ini, yang salah satunya terkesan tergesa-gesa sehingga membuat bapak bingung. Semoga bapak dapat memaklumi keterbatasan penulis.
7. Kepada sahabat-sahabatku seperjuangan yang bahkan telah penulis anggap sebagai saudara kepada Reza Vahlevy, Tisar Bellado D., Surya Gautama, Ferji Aditya, Zuhaf Aji Firmantoro, sahabat-sahabat Fakultas Ekonomi yang tidak bisa saya sebutkan satu-persatu
8. Serta semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu, yang telah memberikan dukungan semangat, motivasi, bantuan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini, untuk itu penulis ucapkan terimakasih yang sebesar-sebesarannya.

Yogyakarta, 23 Mei 2012

Penulis,

Taufik Tangkas Ukur Purba

CURRICULUM VITAE

1. Nama Lengkap : Taufik Tangkas Ukur Purba
2. Tempat Lahir : Yogyakarta
3. Tanggal Lahir : 25 Februari 1986
4. Jenis Kelamin : Laki-laki
5. Golongan Darah : B
6. Alamat Terakhir : Jl. Letjend. Suprpto No. 71 Yogyakarta
7. Alamat Asal : Jl. Letjend. Suprpto No. 71 Yogyakarta
 - a. Nama Ayah : Daris Purba, SH.
Pekerjaan Ayah : Advokat
 - b. Nama Ibu : Anita, A.Md. Keb.
Pekerjaan Ibu : PNS
Alamat Orang Tua : Jl. Letjend. Suprpto No. 71 Yogyakarta
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD Muhammadiyah Purwo I Yogyakarta
 - b. SMP : SMP Muhammadiyah 3 Yogyakarta
 - c. SMA : SMU PIRI 2 Yogyakarta
9. Organisasi : HMI Komisariat Fakultas Hukum UII,
Kajian dan Pengembangan Komisariat
10. Hobby : Gamer, traveling, membaca

Yogyakarta, 11 Juni 2012

(Taufik Tangkas Ukur Purba)
NIM. 07410393

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
MOTTO	iv
PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	ix
ABSTRAKSI	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	8
D. Tinjauan pustaka	8
E. Metode Penelitian	14
BAB II PERTANGGUNGAN PADA UMUMNYA	17
A. Pengertian.....	17
B. Pokok Pertanggungungan	23
C. Polis.....	27
1. Polis Sebagai Salah Satu Bukti	32
2. Tentang pembuktian yang perlu dalam periode setelah penyerahan polis	36

D. Premi	39
E. <i>Evenement</i> (Peristiwa yang Tidak Tentu)	44
F. Asas Indemnitas	45
G. Pengertian Kapal Laut.....	50
1. Pendaftaran Kapal Laut.....	54
2. Jenis-jenis kapal	57
BAB III PROSES-PROSES PELAKSANAAN PENUTUPAN KONTRAK	
PERTANGGUNGAN	58
A. Prosedur Penutupan Pertanggung.....	58
B. Hal-hal yang Membatalkan Pertanggung.....	68
C. Penyelesaian Kerugian.....	71
BAB IV PENUTUP.....	82
A. Kesimpulan	82
B. Saran	83
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

ABSTRAKSI

Penelitian ini berjudul **PELAKSANAAN CLAIM ASURANSI DALAM PENGANGKUTAN LAUT**. Penelitian melalui skripsi ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab pengangkut terhadap barang angkutan laut, dan mengetahui bagaimana pelaksanaan pembayaran ganti rugi terhadap claim asuransi pengangkutan laut. Pengumpulan data terhadap data primer dilakukan dengan interview/wawancara kepada para subyek penelitian. Pengumpulan data terhadap data sekunder dilakukan dengan diambil dari literatur atau buku-buku serta peraturan perundang-undangan yang berlaku dan teori sebagai tambahan dalam penulisan skripsi. Metode pendekatan yuridis normative yang digunakan dalam penelitian ini, ialah pendekatan dari sudut pandang ketentuan hukum atau perundang-undangan yang berlaku. Analisis data, bahan hukum yang diperoleh dari penelitian lapangan di analisis secara kualitatif yaitu dengan memperhatikan fakta-fakta yang ada dalam praktik. Berdasarkan penelitian ini dapat disimpulkan bahwa perjanjian pertanggungan (asuransi) itu adalah suatu bentuk kontrak yang melibatkan dua pihak antara penanggung dan tertanggung di mana yang satu (penanggung) berjanji mengganti segala kerugian yang diderita tertanggung, sebagai akibat dari suatu peristiwa yang tidak tertentu terjadinya, yang disebutkan dalam kontrak tersebut, sebagai kontrak prestasinya tertanggung wajib membayar premi pertanggungan. Pendaftaran kapal sebagai upaya untuk dapat menyatakan sebagai kapal laut Indonesia adalah wajib dan perlu dalam rangka mendudukkan status kapal itu sebagai barang bergerak dan atau barang tidak bergerak sebagaimana ditetapkan oleh undang-undang dan peraturan-peraturan lain yang dikeluarkan dan diwajibkan oleh pemerintah. Bahwa pertanggungan kapal laut adalah suatu bentuk pertanggungan yang memberikan proteksi yaitu memberikan suatu jaminan mengurangi resiko-resiko yang mungkin timbul dalam bentuk penggantian kerugian dalam rangka menghadapi bahaya yang sungguh-sungguh terjadi atas kapal yang dipertanggungkan dan sekaligus menciptakan suasana dimana perusahaan kapal laut itu dapat terus menjalankan aktivitas usahanya. Bahwa pada dasarnya pertanggungan atas kapal laut di Indonesia sebagai pedoman umum masih berpedoman kepada peraturan-peraturan yang termuat di dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang, sedangkan hal-hal yang bersifat teknis biasanya berpedoman kepada ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam peraturan yang lain (misalnya: Marine Insurance Act, dan sebagainya). Bahwa dalam rangka penutupan pertanggungan kapal laut maka ada beberapa prinsip-prinsip pokok yang menjadi dasar yakni tertanggung hanya boleh menutup asuransi (pertanggungan) apabila ia mempunyai kepentingan atas benda tersebut, dilakukan atas dasar itikad baik, penggantian kepada tertanggung adalah sebesar kerugian yang diderita dan apabila tertanggung telah mendapat penggantian dari satu pihak atas dasar indemnity, maka ia tidak berhak memperoleh dari pihak lain, meskipun pihak lain itu bertanggungjawab atas kerugian tersebut. Bahwa alat-alat bukti (dokumen-dokumen) yang berhubungan dengan pertanggungan tersebut penting artinya bagi tertanggung dalam rangka membuktikan dan menuntut haknya mengajukan claim (tuntutan ganti rugi) kepada penanggung.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam dunia perdagangan masalah transportasi adalah satu bagian yang memegang peranan penting sebagai sarana penunjang kelancaran jalannya perdagangan dan alat penunjang perkembangan perekonomian. Salah satu sub bagian dari transportasi itu adalah angkutan laut atau dengan kata lain yaitu kapal laut. telah menjadi kenyataan, bahwa hubungan antar bangsa pada dewasa ini dimana negara indonesia terlibat di dalamnya, terutama di bidang perniagaan memkasakan negara kita untuk berperan aktif dan positif untuk mengimbangi negara lain dalam mewujudkan komunikasi yang aman, lancar, murah dan intensif. Untuk melaksanakan maksud tersebut kiranya pengangkutan di laut merupakan alat yg penting, disamping adanya pengangkutan di udara dan pengangkutan di darat. Pengangkutan melalui laut itu sebgain besar digunakan untuk mengangkut orang dan atau barang dari satu pulau ke pulau yang lain atau dari kota yang satu ke kota yang lain di pulau. Pada dewasa ini dengan makin berkembangnya kedudukan indonesia sebagai negara yang telah memiliki armada yang makin meningkat bagi penyelenggaraan angkutan laut di dalam negeri dan perniagaan internasional, maka makin dirasakan keperluan adanya pengembangan norma-norma atau kaidah-kaidah hukum yang mengatur hubungan-hubungan kepentingan di dalam penyelenggaraan angkutan laut. Untuk melaksanakan

pengangkutan di laut, diperlukan kapal laut, kapal sebagai demikian itu adalah merupakan unsur utama yang mempersatukan bangsa-bangsa menjadi suatu masyarakat besar dan luas yang hidupnya satu sama lain saling bergantung secara timbal-balik. Yang kita bicarakan tentang hukum laut ini adalah mengenai hukum laut yang bersifat keperdataan, artinya seperti yang diatur dalam buku II KUHD “ Tentang hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang timbul dari perkapalan”. Dengan melihat materi hukum laut ini maka jelas yang menjadi titik beratnya adalah mengenai pengangkutan laut dengan segala akibat hukum nya. Karena yang menjadi pokok pembahasannya adalah mengenai pengangkutan di laut maka sudah barang tentu perlu diketahui alat yang dipergunakan untuk pengangkutan di laut itu, yaitu apa yang disebut “kapal laut”.¹

Pertanggungan (asuransi) yang dalam bahasa belanda disebut “ *Verzekering* “ dan dalam bahasa Inggris disebut “ *Insurance* ” , adalah suatu perjanjian yg melibatkan dua pihak, yang satu (penanggung) sanggup menanggung atau menjamin bahwa pihak lain (tertanggung) akan mendapatkan penggantian atas kerugian yang mungkin akan dideritanya kemudian sebagai akibat dari suatu peristiwa yang tidak tentu atau belum dapat ditentukan semula saat akan terjadinya sedangkan sebagai suatu premi (sejumlah uang) kepada pihak penanggung, bila ternyata di kemudian hari peristiwa yang tidak tertentu atau semula belum dapat ditentukan terjadinya itu, tidak terjadi. bentuk perjanjian pertanggungan yang diuraikan diatas

¹ Wiwoho Soedjono, Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut ,cet. Pertama, PT. Bina aksara, Jakarta (1982)

dalam kitab undang-undang hukum Perdata (BW) buku ketiga tentang perikatan, Bab.XV, pasal 1774 tergolong pada bentuk perjanjian untung-untungan (*kansoversenkomst*). Di dalam pasal 1774 tersebut disebutkan bahwa perjanjian untung-untungan adalah suatu perbuatan yang hasilnya mengenai untung ruginya, baik bagi semua pihak,maupun bagi sementara pihak,tergantung kepada suatu perjanjian yang belum tentu. Menurut hemat penyusun adalah tepat dan oleh karena nya diikuti, sebab jika kalau perjanjian pertanggungangan masuk ke dalam kategori perjanjian untung-untungan atau dapat dikatakan merupakan suatu tindakan spekulasi seperti hal nya suatu permainan atau perjudian (*gambling*), maka hal tersebut akan bertentangan dengan hakekat perjanjian pertanggungangan itu atau pengertian yang terkandung di dalam perjanjian pertanggungangan yaitu suatu perjanjian timbal balik dimana prestasi secara timbal balik seimbang, di dalam perjanjian pertanggungangan perbuatan yang dilakukan penanggung dan tertanggung adalah merupakan suatu tindakan atau perbuatan yang bersifat timbal balik yakni terdapat suatu keseimbangan di dalam mempertimbangkan apa yang akan dilakukannya masing-masing. Jadi tidak lah tepat apabila perbuatan itu dikatakan merupakan suatu perbuatan untung-untungan. Terlebih lebih berdasarkan pasal 1778 BW, Undang-undang melarang adanya perjanjian dan perjudian dan hukum tidak memberikan perlindungan kepadanya.²

Di samping itu di dalam definisi perjanjian untung-untungan tersebut di atas dikatakan bahwa hasil dari pelaksanaan perjanjian peruntung-untungan

² Wiryono Projudikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*, Cetakan ke-IV, Penerbit PT Pembimbing Masa, Jakarta, 1972, hlm. 5

tersebut yang berupa untung atau rugi itu bergantung pada peristiwa yang tidak tertentu. Sebetulnya jikalau diteliti secara mendalam, dalam perjanjian pertanggungan itu yang bergantung secara langsung pada peristiwa yang tidak tertentu (evenement) adalah pelaksanaan kewajiban dari penanggung terhadap tertanggung, yaitu pelaksanaan penggantian kerugian dari pihak penanggung terhadap tertanggung, dan pelaksanaan penggantian kerugian itu ditinjau dari kasus atau peristiwa tertentu terhadap obyek tertentu mungkin sekali akan berarti rugi bagi penanggung sebab penanggung harus mengeluarkan uang tertentu, terlebih seandainya jumlah klaimnya besar dan belum sebanding dengan premi yang telah diterima oleh penanggung, sedangkan jikalau peristiwa yang tidak tertentu itu terjadi maka itu berarti untung bagi si penanggung sebab premi itu merupakan hak penuh bagi si penanggung tanpa mengeluarkan sejumlah uang tertentu.

Prestasi dari kesanggupan di penanggung ini, pihak tertanggung diwajibkan membayar disamping bersangkutan paut dengan masalah hukum, namun yang lebih penting lagi bahwa perkembangan kemajuan teknologi mengharuskan aturan-aturan hukum yang mengatur tentang pertanggungan (asuransi), haruslah mampu menampung segala perkembangan teknologi yang pesat itu. perkembangan teknologi belum berarti memperkecil resiko yang dapat terjadi setiap saat, sedang resiko ini adalah sebab dan akibat timbul atau adanya pertanggungan (asuransi). Artinya pertanggungan dengan bertolak ukur dari aspek ilmu ekonomi, maka pertanggungan bertujuan untuk mencari

kepuasan dalam rangka memenuhi kebutuhan manusia dari usaha melindungi diri terhadap ancaman yang berkemungkinan akan datang.

Secara tidak langsung pertanggung jawaban punya andil dalam proses pembangunan perekonomian suatu bangsa, khususnya pertanggung jawaban dalam bidang angkutan laut. karena pertanggung jawaban dalam bidang angkutan laut itu mencoba untuk memberikan perlindungan (dalam arti mengganti) terhadap hal-hal yang dapat mengancam sehingga dapat menimbulkan kecelakaan atau kerugian yang berkemungkinan dapat terjadi menimpa angkutan laut (kapal laut) tersebut. Lumpuhnya sarana transportasi (angkutan laut) tentu akan berpengaruh terhadap lancar atau tidaknya proses pembangunan itu sendiri.³

Pertanggung jawaban atas kapal laut adalah satu bagian dari pertanggung jawaban (asuransi) pada umumnya. Apabila kita melihat secara yuridis yang mengatur tentang pertanggung jawaban, maka hal ini termuat dalam kitab undang-undang hukum dagang (WvK) pada bab IX (buku kesatu) dan IX, X dan XI (buku kedua). Walaupun telah diatur secara yuridis tentang pertanggung jawaban angkutan laut (kapal laut) didalam KUH Dagang (WvK), begitupun perlu juga ditelusuri tentang kelemahan perundang-undangan atau peraturan yang ada, dengan melihat perkembangan yang terjadi dalam hal pertanggung jawaban kapal laut masa kini dan masa mendatang di Indonesia.

Apabila kapal laut berlayar dilaut territorial maupun laut internasional, berdaulat dan berlaku atasnya hukum dari sesuatu Negara tertentu. Menurut peraturan internasional bahwa untuk mengetahui berdaulatnya hukum Negara

³ Wiryono Projudikoro, Hukum Asuransi di Indonesia, cet.kelima, PT. Intermedia, Jakarta, 1979 hal 1

tertentu atas kapal laut itu dapat dilihat dari pemakaian bendera sesuatu Negara tertentu diatas kapal.

Kapal laut yang diberi status kapal laut Indonesia juga diatur dalam ketentuan hukum yakni yang termuat dalam KUHDagang. Oleh karena dalam angkutan laut ini resiko setiap saat dapat terjadi maka penulis senantiasa berikhtiar untuk memperkecil atau mengalihkan kerugian ini kepada pihak lain apabila resiko itu datang menimpa. Untuk itu terpilihah suatu cara, untuk memperkecil atau mengalihkan resiko tadi pada pihak lain, yang secara populer dikenal di Indonesia disebut “pertanggungan (asuransi)”⁴

Dalam kegiatan otonomi secara keseluruhan, pertanggungan (asuransi) memegang peranan penting, karena disamping memberikan perlindungan terhadap kemungkinan kerugian yang terjadi, asuransi memberikan dorongan yang besar sekali kearah perkembangan ekonomi lainnya. Dapat kita ketahui bahwa kapal laut dapat dijadikan obyek dari pada pertanggungan (asuransi). Dilihat dari segi hukum dengan adanya pertanggungan atas kapal laut itu, maka kepentingan seseorang atau badan hukum dapat dipertanggungkan, artinya kepentingan itu dapat dilindungi dari suatu resiko dari peristiwa-peristiwa yang tidak diharapkan terjadinya (evenement).

Tentang pertanggungan di indonesia secara yuridis diatur didalam KUH dagang. Khusus untuk pertanggungan laut diatur lebih terperinci pada bab IX (buku kesatu), bab IX, bab X, bab XI (buku kedua). Walaupun telah diatur secara terperinci masalah penutupan asuransi atas kapal laut itu di dalam KUH

⁴ J.T. Sianipar, Asuransi Pengangkutan Laut(Marine Insurance, PT. Asuransi Jasa indonesia, Jakarta, 1974, hal 7

Dagang (WvK), dalam hubungan ini mengingat KUH Dagang kita merupakan dasar dari penutupan asuransi di Indonesia terasa kurang lengkap, karena asuransi itu sudah bersifat internasional. Sebagaimana telah diterangkan diatas maka perlu kiranya dipelajari dan diteliti lebih jauh kelemahan dan kekurangan aturan-aturan hukum maupun segi teknis pelaksanaannya, yang mengatur tentang pertanggung (asuransi)⁵, khususnya pertanggung atas kapal laut Indonesia seiring dengan perkembangan zaman yang berjalan terus. Dengan bertitik tolak dari latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka penulis tertarik untuk membahas dan memperdalam pengetahuan tentang pelaksanaan pertanggung atas kapal laut Indonesia penulis mengambil judul skripsi: “PELAKSANAAN CLAIM ASURANSI DALAM PENGANGKUTAN LAUT”

B. Rumusan Masalah

Sesuai dengan penjelasan pada latar belakang masalah tersebut di atas maka rumusan masalah dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Angkutan Laut?
2. Bagaimana Pelaksanaan Pembayaran Ganti Rugi Terhadap Claim Asuransi Pengangkutan Laut?

⁵ Emmy pangaribuan Simanjuntak, Hukum Pertanggung (Pertanggung kerugian pada umumnya, kebakaran, dan jiwa),seksi hukum dagang Fakultas Hukum universitas Gadjah Mada,1975,hal 17

C. Tujuan Penelitian

Dalam setiap penelitian tentu dan pasti mempunyai tujuan yang diharapkan dari penelitian tersebut. Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu :

1. Untuk Mengetahui Bagaimana Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Angkutan Laut.
2. Untuk mengetahui Bagaimana Pelaksanaan Pembayaran Ganti Rugi Terhadap Claim Asuransi Pengangkutan Laut.

D. Tinjauan pustaka

Untuk melaksanakan pengangkutan ini diperlukan alat pengangkut dalam hal ini adalah kapal. sedang kenapa yang diartikan dengan kapal tercantum dalam kitab undang-undang hokum dagang pasal 306 ayat 1 memberikan pengertian tentang kapal laut adalah:

Semua alat pelayaran dengan nama atau sifat apapun juga.

Ayat 2 menentukan, bahwa apabila tidak ditentukan lain atau tidak dijanjikan lain, maka perkataan “kapal“ meliputi juga semua alat-alat perkapalan, sedang ayat 3 alat-alat perkapalan ini berarti: semua barang-barang yang tidak merupakan bagian dari tubuh kapal, tetapi ditujukan untuk tetap dipakai bersama-sama dengan tubuh kapal dalam pelayaran...dan seterusnya.

Menurut pasal 310 ayat 1: kapal laut ialah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran dilaut atau yang ditujukan untuk dipakai demikian. Sedang dalam ayat 2 menentukan bahwa apabila dalam titel-titel 1 sampai dengan 4

dari buku II kitab undang-undang hukum dagang dipakai perkataan “kapal” maka ini diartikan kapal laut.

Dari pasal 310 ayat 1 dan 2 tersebut dijadikan sebagai pedoman pemberian pengertian terhadap apa yang dimaksud sebagai kapal laut maka ada dua unsur yang harus diperhatikan yakni:

1. Kapal laut dalam hal keadaan dipakai
2. Kapal laut dalam hal ditujukan untuk dipakai.

Pada dasarnya setiap kapal laut di Indonesia semestinya di daftarkan. Pendaftaran kapal laut tersebut mempengaruhi “kedudukannya dalam hukum”. Kapal-kapal yang tidak terdaftar tetap merupakan barang bergerak (*roerendgoed*), sebagaimana ditegaskan di dalam pasal 510 BW bahwa kapal-kapal tersebut takluk pada peraturan-peraturan didalam BW mengenai barang-barang bergerak. Dari uraian tersebut, maka perihal hukum yang berlaku atasnya maka ada 2 (dua) macam kapal yakni:

1. Kapal yang didaftarkan, dan
2. Kapal yang tidak didaftarkan

Sebagai mana kita ketahui ada beberapa jenis dan type kapal yang dipertanggungkan. Masing-masing jenis dan type tersebut mempunyai ciri sendiri, demikian pula dalam menghadapi bahaya yang timbul, sesuai dengan type dan alat-alat peralatan yang terdapat dalam kapal.⁶

Dalam hal untuk mengetahui lebih lanjut tentang jenis dan type kapal itu maka ada beberapa pertimbangan yang dapat dijadikan pedoman dalam

⁶ Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta 1995

rangka melaksanakan pertanggungan yaitu besarnya kapal (tonnage), terbuat dari bahan apa, macam dan kekuatan mesin yang digunakan, produksi dari pabrik mana, umur (tahun pembuatan), perlengkapan-perengkapan yang ada diatas kapal dan sebagainya. adapun jenis dan type kapal yakni:

1. Kapal layar, kapal yang digunakan oleh pemiliknya sendiri untuk perlombaan.
2. Speedboat.
3. Kapal penangkap ikan.
4. Kapal dagang biasa
5. Lain-lain type, kondisinya tergantung pada type kapal yang bersangkutan.

Pertanggungan adalah suatu perjanjian yang melibatkan dua belah pihak yang satu (penanggung) sanggup menanggung atau menjamin bahwa pihak lain (tertanggung) akan mendapatkan penggantian atas kerugian yang mungkin akan di deritanya sebagai akibat dari suatu peristiwa yang tidak tertentu atau yang belum dapat ditentukan seunik saat akan terjadinya sedangkan sebagai kontra prestasi dari kesanggupan ini, pihak tertanggung diwajibkan membayar suatu premi (sejumlah uang) kepada pihak penanggung, bila ternyata dikemudian hari peristiwa yang tidak tertentu atau semula belum dapat ditentukan terjadinya itu, tidak terjadi.

Maka pertanggungan kapal laut adalah untuk memeralihkan resiko dari orang yang satu kepada orang yang lain, tetapi dalam perkembangan selanjutnya dari peralihan resiko itu bertujuan guna menjamin kedudukan kedua belah pihak. Maka untuk itu timbullah kebutuhan peraturan-peraturan

tentang pelaksanaan peralihan resiko tersebut sebagaimana kita lihat pada pasal 246, 271, 276 KUHD.

Jadi pertanggung jawaban itu pada dasarnya memberikan semacam proteksi yaitu memberikan suatu jaminan mengurangi resiko-resiko yang mungkin timbul dalam bentuk penggantian kerugian. Dari sudut pengertian yang lain pertanggung jawaban kapal laut tersebut memberikan suatu jaminan mutlak atau persiapan untuk menghadapi bahaya yang sungguh-sungguh terjadi atas kapal laut yang dipertanggung jawabkan.

Dari uraian diatas dapat ditegaskan bawasannya:

1. Ditinjau dari sudut ekonomi pertanggung jawaban kapal laut tersebut adalah suatu cara atau alat pemindahan resiko dari seseorang (tertanggung) kepada orang lain (penanggung).
2. Dari sudut hukum pertanggung jawaban kapal laut adalah suatu perjanjian antara tertanggung dengan penanggung dimana penanggung berjanji akan memberikan penggantian kepada tertanggung apabila tertanggung menderita suatu kerugian akibat suatu resiko yang disebutkan dalam perjanjian tersebut.

Pada dasarnya dapat dinyatakan bahwa yang menjadi pokok pertanggung jawaban dalam pengangkutan laut adalah segala kepentingan laut yang dapat mengakibatkan kerugian bagi pemiliknya karena terjadinya bahaya laut.

Kepentingan-kepentingan itu agak sukar diperinci satu persatu dalam rangka menghadapi bahaya laut tersebut. Sebab itu pula kitab undang-undang hukum dagang begitu juga Marine Insurance Act 1906 tidak menyebutkan

secara tegas sebatas-batas kepentingan yang dapat pertanggungkan pada pertanggunggan pengangkutan laut, akan tetapi hanya menyabutkan beberapa yang umumnya menghadapi bahaya dan menjadi pokok pertanggunggan.⁷

Kepentingan yang secara langsung diderita oleh pemilik kapal itu antara lain:

1. Kepentingan kapal itu sendiri yaitu pemilik kapal mempunyai kepentingan langsung terhadap kapal.apabila terjadi kerusakan atas kapal itu dapat diasuransikan dalam bentuk penutupan asuransi.
2. Uang tambang yaitu sewa kapal ada kalanya dibayar lebih dulu sebelum atau sewaktu pemuatan barang dilakukan.
3. Disbursement yaitu pemilik kapal sukar menilai harga kapalnya yang sesungguhnya naik turunnya harga kapal dipasaran dunia.
4. Premi asuransi yaitu pemilik kapal umumnya mengasuransikan kapal untuk 1 tahun (12 bulan).Ia akan membayar premi untuk 1 tahun sewaktu penutupan.

Sebagaimana kita ketahui bahwa pertanggunggan (asuransi) adalah satu bentuk perjanjian yang pengertiannya seperti termuat dalam kitab undang-undang hukum perdata (BW) dalam pasal 1356 menetapkan empat syarat untuk terjadinya perjanjian yakni:

1. Persetujuan dari mereka yang mengikatkan diri.
2. Kecapakan untuk mengadakan perikatan.

⁷ J.T. Sianipar,Asuransi Pengangkutan Laut(Marine Insurance,PT. Asuransi Jasa indonesia, Jakarta,1975

3. Suatu pokok tertentu.
4. Sebab yang diperbolehkan.

Prinsip-prinsip pokok pertanggungan ada empat yaitu

1. Bahwa calon tertanggung hanya boleh menutup asuransi (pertanggungan) atas barang atau suatu tanggung jawab apabila ia mempunyai kepentingan atas benda tersebut (harus ada principle of insurable interest).
2. Penutupan asuransi itu baru dianggap berlaku atas syah apabila dilakukan atas dasar itikad baik (principle of utmost good faith).
3. Dasar penggantian kepada tertanggung dalam hal kerugian setinggi-tingginya adalah sebesar yang dideritanya (principle of indemnity).
4. Apabila tertanggung telah mendapat penggantian satu pihak atas dasar indemnity, ia tidak berhak lagi memperoleh dari pihak lain, walaupun jelas bahwa pihak lain itu bertanggung jawab pula atas kerugian. Penggantian dari pihak lain harus diserahkan pada asuransi yang telah memberikan indemnity (principle of subrogation)⁸.

Mengenai ajaran kepentingan ini tidak hanya perlu bagi tertanggung tetapi juga punya arti penting bagi penanggung dalam hal adanya claim maka penanggung juga harus melihat kepentingan itu ada pada siapa. Hal penuntutan ganti rugi pada pertanggungan laut misalnya, tertanggung juga membuktikan bahwa kerugiannya dialami dalam jangka waktu pertanggungan sedang berjalan. Dalam rangka mengajukan tuntutan claim kepada penanggung maka tertanggung harus menyertai dokumen-dokumen seperti:

⁸ Saefullah Wiradiprja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 1989.

1. Police

Apabila police belum diserahkan kepada tertanggung dapat dipergunakan *converenate*.

2. Bill of Lading

3. Invoice atau faktur

4. *Claise constatring*(CCB) khusus untuk barang yang rusak

5. *Except Bewijs* khusus untuk barang yang kurang

6. Laporan kerugian

7. Laporan gudang

8. Surat tuntutan pada pihak ketiga.

E. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Obyek Penelitian

Obyek dari penelitian ini adalah:

- a. Apakah pengertian kapal laut Indonesia menurut ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku di Indonesia.
- b. Kapal laut dapat dijadikan obyek pertanggunggunaan. Macam-macam resiko apa saja yang dilindungi oleh pertanggunggunaan atas kapal laut itu dan sampai sejauh mana prinsip-prinsip pertanggunggunaan dapat dijalankan.
- c. Bagaimana prosedur atau tata cara penutupan claim dari penanggung apabila evenement terjadi.

2. Subjek Penelitian

- a. Pimpinan PT Asuransi Jasa Indonesia kantor cabang Semarang.
- b. Pengguna jasa asuransi barang.
- c. Hakim Pengadilan Negeri

3. Sumber Data

- a. Data primer, yaitu data yang diperoleh langsung melalui hasil wawancara dengan subyek penelitian.
- b. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh melalui penelitian kepustakaan yang terdiri atas:
 - 1) Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang mempunyai tentang pertanggung jawaban secara yuridis, seperti Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
 - 2) Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat secara yuridis seperti literatur, buku-buku, hasil wawancara.
 - 3) Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum penunjang seperti kamus dan ensiklopedi.

4. Metode Pengumpulan Data

- a. Pengumpulan data terhadap data primer dilakukan dengan interview / wawancara kepada para subyek penelitian mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.
- b. Pengumpulan data terhadap data sekunder di lakukan dengan diambil dari literatur atau buku-buku serta peraturan perundang-undangan yang

berlaku dan teori sebagai tambahan dalam penulisan skripsi, yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.

5. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yuridis normatif, ialah pendekatan dari sudut pandang ketentuan hukum atau perundang-undangan yang berlaku.

6. Analisis Data

Bahan hukum yang diperoleh dari penelitian lapangan di analisis secara kualitatif yaitu dengan memperhatikan fakta-fakta yang ada dalam praktik, kemudian dituangkan dalam uraian pembahasan secara sistematis.

BAB II

PERTANGGUNGAN PADA UMUMNYA

A. Pengertian.

Pertanggung atau asuransi yang dalam dalam baha Belanda disebut “*Verzekering*” dan dalam bahasa Inggris nya “*Insurence*” adalah suatu perjanjian yang melibatkan dua pihak, yang satu (penanggung” sanggup menanggung atau menjamin bahwa pihak laen (tertanggung) akan mendapatkan penggantian atas kerugian yang mungkin akan dideritanya kemudian sebagai akibat dari suatu peristiwa yang tidak tertentu atau belum dapat ditentukan semula saat akan terjadinya, sedangkan sebagai kontra prestasi dari kesanggupan ini, pihak tertanggung iwajibkan membayar suatu premi (sejumlah uang) kepada pihak penanggung, bila ternyata di kemudian hari peristiwa yang tidak tertentu atau semula belum dapat ditentukan terjadinya itu, tidak terjadi.

Pengertian resmi atau otentik yang dilukiskan oleh Prof. Dr. Wiryono Projudikoro SH sebagai berikut :

Disebutkan didalam pasal 246 kitab Undang-Undang Hukum Peniagaan atau Wetboek aan koo pandel, bahwa asuransi pada umumnya adalah suatu persetujuan dalam mana pihak yang menjamin berjanji terhadap pihak yang dijamin untuk dengan menerima sejumlah uang preni mengganti kerugian, yang mungkin akan di dderita oleh yang dijamin selaku akibat dari suatu peristiwa yang belum terang akan terjadi.

Sejalan dengan perumusan di atas, Prof. NY. Pangaribun Simanjutak, SH memberikan definisi perjanjian pertanggungan yang dirasa lebih mudah dipahami, yakni :

Didalam pasal 246, Kitab Undang-Undang Hukum Dalam dagang dilukiskan mengenai petanggungan itu itu sebagai perjanjian dimana penanggung dengan menikmati suatu premi mengikatkan dirinya terhadap pertanggungan untuk membebaskan diri dari kerugian karena kehilangan, kerugian atau ketiadaan keuntungan yang diharapkan yang akan daat diderita olehnya karena sesuatu kejadian yang tidak dapat pasti. Untuk lebih memahami pengertian pertanggungan pada umum nya, J.T.Sianipar, SE juga memberikan definisi tentang asuransi sebagai berikut :

Asuransi adalah suatu perjanjian atau kontrak antara penanggung dengan tertanggung,dalam perjanjian mana penanggung berjanji akan mengganti setiap kerugian yang diderita oleh tertanggung akibat suatu resiko mana belum diketahui atau belum terjadi pada saat perjanjian diadakan (belum pasti). Atas kesediaan penanggung memberikan penanggung tadi, ia menerima sejumlah uang yang relatif kecil, tetapi pasti yang disebut premi.

Dari ke tiga definisi di atas dapat di kemukakan adanya unsur dri perjanjian pertanggungan, yaitu :

1. Unsur ke satu adalah adanya pihak penanggung yang berjanji akan membayar sejumlah uang kepada pihak tertanggung sekaligus atau secara berangsur-angsur manakala terjadi sesuatu peristiwa yang tidak di harapkan terjdinya (apabila evenement timbul).

2. Unsur ke dua adalah pihak tertanggung, dalam mana ia berjanji membayar suatu sejumlah yang disebut premi kepada pihak penanggung, sekaligus atau secara periodik.
3. Unsur ke tiga adalah suatu peristiwa yang sesua belum jelas akan terjadi.

Bentuk perjanjian pertanggungan yang diuraikan diatas dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (BW) Buku ke tiga, tentang perikatan, Bab XV, pasal 1774 tergolong pada bentuk perjanjian untung-untungan (*kansovereenkomst*).

Dialam pasal 1774 tersebut, disebutkan bahwa perjanjian untung-untungan adalah suatu perbuatan yang hasilnya mengenai untung ruginya, baik bagi semua pihak, maupun bagi sementara pihak, tergantung kepada seuaat kejadian yang belum tentu.

Di situ juga disebutkan 3 contoh tersebut adalah perjanjian pertanggungan. Akan tetapi ketentuan didalam pasal 1774 BW ini disanggah oleh Prof. Ny. Emmy Pangaribuan Simanjuntak, SH yang mengatakan sebagai berikut :

“...Ketentuan ini di dalam banyak hal adalah tidak tepat, sebab didalam “kansovereenkomst” itu perlu pihak secara sengaja dan ssadar menjalani suatu kesempatan untung-untungan, dimana prestasi secara timbal balik tidak seimbang.

Lebih lanjut dikatakan :

Pendek kata, perjanjian pertanggungan itu tidaklah tepat dikatakan suatu kansovereenkomst, oleh karena penanggung didalam mempertimbangkan besarnya resiko yang akan ditanggung nya, dia juga menerima suatu kontra prestasi dari tertanggung yang seimbang dangan resiko itu.

Pendapat Prof. Ny. Emmy Pangaribuan Simanjuntak, SH diatas, menurut hemat penulis adalah benar, sebab jika isu perjanjian pertanggungans masuk dalam kategori perjanjian untung-untungan atau dapat dikatakan merupakan suatu tindakan spekulasi seperti halnya suatu permainan dan perjudian (*gambling*), maka hal itu akan bertentangan dengan prinsip-prinsip perjanjian pertanggungans. Pengertian yang terkandung di dalam perjanjian yakni suatu perjanjian timbal balik adalah seimbang. Pengertian timbal balik yang seimbang itu adalah bahwa terdapatnya suatu keseimbangan didalam mempertimbangkan apa yang dilakukan masing-masing pihak. Maka tidaklah tepat apabila perjanjian pertanggungans dilihat dari segi perbuatan, dinyatakan suatu perbuatan untung-untungan (*gambling*).

Secara hukum apabila perjanjian pertanggungans itu secara tegas dinyatakan sama dengan perbuatan untung-untungan (*gambling*) seperti halnya perjudian maka secara hukum suda melarang perbuatan pertanggungans itu. Perbedaan yang lebih jelas lagi antara pertanggungans (asuransi) dengan *gambling* dipertegas lagi oleh J.T.Sianipar, SE adalah sebagai berikut :

Pada Asuransi

1. Ada atau tidaknya asuransi, resiko tetap ada.

Adanya perjanjian pertanggungans hanyalah alat untuk memindahlan akibat resiko itu kepada orang lain, dan bersamaan untuk mengurangi atau menghilangkan.

2. Kejadian yang diharapkan dari resiko dapat terjadi, akan tetapi belum pasti akan terjadi.

3. Tidak ada pihak yang untung atau rugi.
4. Berfaedah terhadap perekonomian. Dan oleh karenanya pula berfaedah untuk masyarakat.
5. Didukung (diizinkan oleh undang-undang).
6. Bahaya yang terjadi tidak diinginkan oleh ke dua belah pihak.
7. Jaminan yang diberikan adalah untuk menjamin keoentingan dari yang bertanggung.
8. Besarnya jumlah pengganti yang akan diberikan, belum diketahui dengan pasti lebih dulu.

Pada Gambling

1. Resiko baru ada setelah perjanjian untuk mengadakan perjanjian perjanjian untuk mrngadakan perjanjian jdi diadakan. Kalau perjanjian tidak diadakan, resiko itu tidak ada sama sekali.
2. Akibat dari resiko yang ditimbulkan pasti terjadi, hanya hasil kejadiannya tidak pasti (siapa yang menang).
3. Satu pihak akan untung sedang pihak lainnya adalah rugi (kalah).
4. Sama sekali tidak berfaedah terhdap masyarakat.
5. Lazimnya tidak didukung oleh Undamg-Undang.
6. Akibat yang terjadi justru diinginkan (oleh yang menang).
7. Perjudian tidak memberikan jaminan yang demikian itu.
8. Jumlah yang akan diperoleh pada umumnya diketahui terlebih dahulu.

Dalam rangka memberikan gambaran tentang asal timbulnya pertanggunggunaan (asuransi), perlu penulis uraikan tentang sejarah dari asuransi, yang sekaligus merupakan latar belakang timbulnya asuransi itu.

Menurut Ms. H.J.Scheltema dalam bukunya "*Verzekeringsrecht*", dituliskan bahwa mula pertama timbulnya pengertian asuransi yaitu pada zaman kebesaran negeri Yunani di bawah pemerintahan Iskandar Zulkarnain (336-323 SM). Diceritakan di situ bahwa yang menjadi obyek asuransi waktu itu adalah budak belian. Dari zaman Yunani berkembang ke zaman Romawi, antara lain yang dituiskan oleh Cicero (106-43 SM). Tuliskan Cicero tersebut tergambar adanya pelbagai perjanjian yang mempunyai sekedar unsur-unsur dari asuransi ganti kerugian, tetapi tidak dapat dikatakan sama dengan bentuk asuransi sekarang ini. Dari zaman romawi berkembang ke zaman abad pertengahan. Pada abad pertengahan ini sudah terlihat adanya bentuk asuransi kebakaran (lebih kurang tahun 1118 dan tahun 1240 di Iceland dan Denmark serta Jerman).

Yang jelas dikatakan oleh beberapa penulis, Molongraf, Dorhout Mess dan Nolst Trenile ("*Brand Ver Zekering*"). Ialah bahwa dalam abad ke 13 dan ke 14 mulailah berkembang adanya asuransi untuk pengangkutan laut. Dari abad pertengahan, asuransi ini berkembang terus sampai sekarang, dengan jelas terlihat adanya asuransi jiwa, asuransi hasil bumi atau pertanian, asuransi kebakaran dan lain nya.

B. Pokok Pertanggungan

Di dalam Kitab Undang- Undang Hukum Dagang khusus nya buku 1 titel 9 dan 10 yang mengatur tentang pertanggungan pada umumnya, tidak diberikan suatu gambaran atau definisi yang jelas mengenai apa yang menjadi produk daripada pertanggungan pada umum nya. Meskipun banyak sarjana hukum terkemuka yang mencoba melukiskan tentang pokok pertanggungan tersebut, tetapi menurut Prof.Emmy pangaribuan Simanjuntak,SH ialah salah seorang yang diantara yang berhasil menyebutkan secara baik adalah Prof. Molongraf.

Menurut Prof.Molongraf : “Pokok Pertanggungan ialah hal subyektif yang mungkin akan lenyap atau berkurang karena adanya peristiwa yang tidak tertentu.

Akan tetapi pendapat ini kemudian diperluas sendiri dengan perkataan : “..... juga termasuk segala pengeluaran-pengeluaran yang mungkin harus dilakukan:

Perluasan ini kemudian mendapat tanggapan dari Mr.H.J.Scheltema yang mengatakan: “ bahwa pokok pertanggungan bukan lah pengeluaran biaya, akan tetapi semata-mata hal subyektif yang akan lenyap atau berkurang nilainya. Pendapat scheltema ini menurut hemat penulis adalah tepat, sebab kalau di dalam pokok pertanggungan itu pengertian nya termasuk pula pengeluaran(biaya) yang mungkin harus dilakukan: Courtage, yaitu upah buat seorang makelar yang diambil dari prosentase premi, dan sebagainya, maka ini akan mengaburkan makna dan hakekat daripada pokok pertanggungan. Sebab

pengeluaran-pengeluaran biaya dengan demikian itu bukan lah merupakan hak subyektif yang berkurang atau lenyap, tetapi pengertian nya adalah merupakan suatu kewajiban yang harus dilakukan, dan kewajiban ini seharusnya dikeluarkan atau tidak, dimasukan ke dalam pengertian pokok pertanggung jawaban tersebut di atas.

Selanjutnya dalam hubungannya dalam pokok pertanggung jawaban yang telah diuraikan di atas, perlu pula dijelaskan tentang benda pertanggung jawaban, yang kadang kala diidentikkan dengan pengertian daripada pokok pertanggung jawaban.

Benda pertanggung jawaban adalah benda tertentu yang berwujud(berbentuk: suatu yang dapat diraba,dilihat dengan panca indera) yang ditimpa peristiwa atau evenement dan yang mengakibatkan adanya ganti kerugian.

Seperti telah penulis uraikan diatas, bahwa ada sarjana hukum yang mengidentikkan benda pertanggung jawaban dengan pokok pertanggung jawaban. Mr. Scheltema menolak pendapat ini. Beliau mengatakan:

Bahwa untuk memandang dua hal itu identik adalah suatu hal yang sepantasnya, sebab hal subyektif adalah hal yang tidak berwujud, sedang benda pertanggung jawaban itu adalah berwujud, sehingga untuk bersamaan terjadinya antara pokok pertanggung jawaban dan benda pertanggung jawaban nya, adalah tidak mungkin.

Dari pendapat Scheltema ini jelas sekali perbedaan antara benda pertanggung jawaban, dimana yang satu adalah suatu benda yang berwujud, yang lain adalah suatu hal subyektif yang merupakan suatu hal yang tidak berwujud.

Dalam kontes ini penyusun akan menguraikan obyek dari pertanggungan, yang mana hakekatnya pokok pertanggungan itu adalah yang menjadi obyek pada pertanggungan. Didalam pasal 268 KUH Dagang, dikatakan bahwa obyek dari perjanjian pertanggungan adalah mengenai segala kepentingan yang dapat dinilai dengan uang, dapat diancam dengan bahaya dan tidak dikecualikan oleh Undang-Undang. Kemudian menurut pasal 250 KUH Dagang, kepentingan itu harus sudah ada pada saat diadakannya perjanjian pertanggungan, dan jika pada saat itu tertanggung tidak mempunyai kepentingan terhadap barang yang dipertanggungkan, maka pertanggungan tidak wajib untuk memberi ganti rugi.

Ketentuan didalam pasal 250 KUH Dagang ini ternyata mendapat tanggapan oleh beberapa sarjana hukum, seperti Prof.Emmy Pangaribuan Simanjutak, SH menanggapi pasal 250 KUH Dagang tersebut sebagai berikut:

Akan tetapi maksud yang demikian itu (bahwa : kepentingan harus ada pada saat perjanjian pertanggungan diadakan, pen) ada;h tidak sepatang nya dan dapat menimbulkan ketidakadilan, sehingga saat kepentingan itu ditentukan, seperti yang juga dikatakan oleh Dorhout Mees, dalam kortbe rip v/h Ned Handels reeht 1953, halaman 200 bahwa walaupun bunyi pasal 250 itu tidak membolehkan kepentingan itu ada pada saat terjadinya kerugian itu, sebab kepentingan itu adalah merupakan faktor dengan mana dapat ditetapkan bahwa hak subyektif dari tertanggung itu ditimpa oleh kerugian yang ditakuti itu.

Kesimpang siuran pengertian yang dapat menimbulkan kebingungan juga dapat terjadi antara pasal 250 KUH Dagang tersebut dihubungkan dengan pasal 268 KUH Dagang, tentang “arti kata kepentingan” yang menurut uraian diatas adalah merupakan faktor dengan mana dapat ditetapkan bahwa pokok pertanggungan itu ditimpa oleh kerugian yang ditakuti oleh tertanggung.

Didalam pasal 250 KUH Dagang disebutkan bahwa : “...pada saat diadakkanya pertanggungan itu tidak mempunyai suatu kepentingan terhadap barang (obyek;pen) yang dipertanggungkan itu, maka penanggung tidak wajibmemberi ganti rugi”. Sedang di dalam pasal 268 KUH Dagang, dikatakan :”.....obyek daripada pertanggungan dapat mengenai segala “kepentingan” yang dapat takluk pada macam—macam bahaya, berarti bahaya apapun dapat menimpa obyek dari pada pertanggungan.

Prof. Dr. Wiryono Projodikoro, SH memberikan jalan keluar sebagai berikut :

Menurut hemat saya, kebingungan itu hanya dapat dihindarkan apabila dianggap, bahwa perkataan “kepentingan” (obyek) dari pada pasal 250 berarti lain dari pada perkataan kepentingan dari pada pasal 268, kepentingan dari pasal 250 dapat diartikan sebagai barang benda tertentu yang disebutkan dalam polis seperti juga disyaratkan oleh pasal 256 ayat 3. Misalnya suatu rumah tertentu yang harus dijamin terhadap kebakaran. Kalau kemudian ternyata dirumah itu bukan milik si terjamin dan ia tidak ada hubungannya dengan runah itu, seingga rumah itu tidak berwajib membri ganti rugi. Maka yang dijamin itu sebetulnya bukan itu selaku benda an-sich, melainkan rumah itu sekedar si terjamin (tertanggung) ada kepenyingan atau berlangsung ujungnya rumah.)

Dari rumusan Wiryono Projodikoro ini dapat disimpulkan bahwa secara implisit Wiryono Projodikoro juga sudah membedakan pengertian benda pertanggungan (pasal 250 KUH Dagang) dengan poko pertanggungan (pasal 268 KUH Dagang) seperti yang telah diuraikan diatas.

C. Polis

Pasal 255 KUH Dagang menentukan bahwa semua perjanjian pertanggunggunaan harus dibentuk secara tertulis dengan suatu akta yang dinamakan polis. Dari ketentuan pasal 255 ini dapat disimpulkan bahwa polis adalah suatu akta tertulis yang memuat persyaratan-persyaratan yang diperjanjikan antara kedua belah pihak tentang adanya suatu perjanjian pertanggunggunaan.

Jika kalau kita membaca pasal 255, 257 dan 258 KUH Dagang, dari pasal tersebut dapat dikemukakan bahwa pada hakekatnya perjanjian pertanggunggunaan itu bersifat konsensual, artinya segera setelah ada kata sepakat antara para pihak untuk mengadakan perjanjian pertanggunggunaan, maka pada saat itulah terbentuklah perjanjian pertanggunggunaan.

Untuk mempertegas fungsi polis itu J.T. Sianipar, SE sebagai berikut :

“.....persetujuan asuransi baru dianggap syah setelah polis pertanggunggunaannya dikeluarkan”.

Adanya ketentuan bahwa suatu perjanjian asuransi baru dianggap syah apabila sudah dikeluarkan bukan berarti bahwa persetujuan tertanggung yang sebelumnya sudah tidak berlaku. Persetujuan pertanggunggunaan sebelumnya itu sudah dianggap berlaku (walaupun polis belum ada) asal ada bukti tertulis mengenai persetujuan dimaksud.

Pasal 257 KUH Dagang memberikan dasar hukumnya :

“Perjanjian pertanggunggunaan diterbitkan seketika setelah ia ditutup, hak dan kewajiban timbal balik dari si penanggung mulai semenjak saat itu, bahkan sebelum polisnya ditanda tangani”.

Kemudian mengenai berlakunya perjanjian dalam KUH Dagang pasal 258 dilanjutkan dengan ketentuan sebagai berikut :

“Untuk membuktikan hal ditutupnya perjanjian tersebut diperlukan pembuktian dengan tulisan, namun demikian bolehlah lain-lain alat pembuktian dipergunakan, manakala sudah da permulaan pembuktian dengan tulisan”.

Dalam asuransi laut sebagai tanda adanya persetujuan itu maka biasanya pihak penanggung mengeluarkan “Cover Note“. Maksudny adalah hanya sebagai bukti bahwa persetujuan asuransi sudah dimulai berlaku. Didalam Cover Note itu hanya memuat pokok-pokok persetujuan. Sedang penjelasan tentang hak dan kewajiban tertanggung dan penanggung lebih terperinci akan dimuat didalam polis.

Isi polis untuk semua perjanjian pertanggungan ditentukan dalam pasal 256 KUH Dagang, kecuali polis pertanggungan jiwa harus memuat :

1. Hari diadakanya perjanjian pertanggungan.
2. Nama pihak yang mengadakan pertanggungan, untuk diri sendiri atau untuk orang ketiga.
3. Penyebutan penjelasan dari hal, atau obyek yang dipertanggungkan.
4. Jumlah uang untuk mana perjanjian pertanggungan diadakan.
5. Bahaya-bahaya yang ditanggung oleh si penanggung.
6. Mulai dan akhir tenggang waktu dalam mana diadakan tanggungan oleh penanggung.
7. Premi.

8. Pada umumnya semua keadaan yang perlu diketahui oleh pihak penanggung, serta semua janji-janji (Klausula-klausula) tertentu yang diadakan diantara pihak.

Di samping isi yang termuat dalam pasal 256 KUH Dagang, masih terdapat aturan-aturan pelengkap didalam KUH Dagang bagi polis dari berbagai jenis pertanggungan, misalnya :

Pasal 287 : mengenai polis pertanggungan kebakaran.

Pasal 299 : mengenai polis dari pertanggungan hasil-hasil pertanian.

Pasal 304 : mengenai polis dari peryanggungan jiwa.

Pasal 592 : mengenai polis pertanggungan terhadap bahaya-bahaya laut.

Dari kaitannya dengan skripsi penulis yang menyinggung tentang pertanggungan atas kapal laut, berarti pasal 592 KUH Dagang ini merupakan tambahan bagi ketentuan yang termuat dalam polis. Adapun ketentuan yang termuat dalam pasal tersebut adalah :

1. Nama nahkoda dan nama kapal, dengan disebutkan macam-macam kapal, yang dipakai untuk mengangkut barang-barang yang dijamin : apabila yang dijamin itu adalah kapalnya sendiri, maka harus disebut pula, apa kapal itu dibuat dari kayu api atau keterangan dari pihak terjamin, bahwa ia tidak tahu hal itu.
2. Tempat dimana barang yang dijamin, telah akan dimajukan dalam kapal.
3. Pelabuhan, darimana kapalnya harus berangkat.
4. Pelabuhan, disana kapalnya harus membongkar muatan kapal.
5. Pelabuhan dimana kapalnya harus singgah.

6. Tempat dimana bahaya bagi barang-barang yng dijamin, mulai ditanggung oleh pihak penjamin.
7. Nilai harga dari kapal yang dijamin.

Disamping itu ada pula ketentuan-ketentuan mengenai isi polis dari perbagai pertanggungan dengan suatu syarat-syarat yang disebutkan didalam polisnya yang mengandung syarat-syarat batal. Termasuk golongan ini ialah polis yang disebutkan dalam pasal-pasal :227, 280, 603, 606, 615 KUH Dagang.

Dari uraian di atas, maka jelaslah bahwa apabila ketentuan-ketentuan yang dikehendaki oleh pasal 272,280,603,606,615 KUHDagang tidak termuat dalam polis, maka perjanjian pertanggungan yang diadakan adalah batal. Apabila didalam polis ternyata tidak disebutkan adanya salah satu syarat-syarat yang memuat ancaman batal, maka perjanjian pertanggungan itu tetap sah adanya(lihat pasal-pasal 299,304,592,586 KUH dagang)

Selanjutnya dari bunyi pasal 257 dan pasal 259 ayat 1 dapat disimpulkan bahwasanya dengan ditutupnya perjanjian pertanggungan, polis harus ditawarkan kepada penanggung dan dalam tempo 24jam setelah diterima harus ditandatangani oleh penanggung. Dari rumusan ini dapat diambil kesimpulan bahwasanya yang membuat polis adalah tertanggung. Hal demikian dipandang dari segi perlindungan kepada si tertanggung yang secara ekonomis kedudukan nya lebih daripada penanggung dengan pengertian lain penanggung lebih terjamin kedudukan nya. Tetapi biasanya dalam praktek-praktek perjanjian pertanggungan dewasa ini, sudah cukup dengan memakai

suatu model polis yang sudah disediakan oleh penanggung. Jadi penanggung lah yang membuat polis, lalu disodorkan kepada tertanggung untuk mengisinya apabila ia hendak membuat suatu perjanjian pertanggungan.

Akhir-akhir ini banyak standar-standar polis yang bersifat nasional, seperti: Bourse Fire Policy, Amsterdam Bourse Goods Policy For Marine Transport.

Menurut hemat penulis dipandang dari sudut praktis dan perkembangan pertanggungan yang semakin pesat, hal yang demikian adalah lebih baik daripada si tertanggung yang membuat polis. Hal ini dikemudian hari juga akan menunjang untuk adanya keseragaman dalam bentuk police diantara berbagai asuransi. Akan tetapi dipandang dari sudut si tertanggung yang secara ekonomis kedudukannya adalah lemah, dengan tindakan ini tertanggung menjadi orang yang mendapat perlindungan, sehingga kedudukannya tidak atau kurang terjamin, karena dalam pembuatan polis pihak penanggung akan cenderung memasukan klausula-klausula yang kiranya dapat lebih menguntungkan dirinya. Maka dari itu tertanggung dalam menjalankan perjanjian, seyogyanya harus meneliti lebih dulu klausula-klausula yang diserahkan atau ditawarkan kepadanya oleh penanggung. Hal ini dimaksudkan untuk menjamin kedudukannya di dalam perjanjian pertanggungan. Sebab apabila tidak diteliti lebih dulu dan ternyata di dalam pembuatan polis penanggung memasukan klausula-klausula yang dapat lebih menguntungkan dirinya dalam hal ini tidak diketahui (tidak disadari) oleh tertanggung, maka akan dapat mengakibatkan kekecewaan (kerugian) bagi diri tertanggung.

1. Polis Sebagai Salah Satu Bukti

Polis adalah suatu akta, dus mempunyai kekuatan sebagai alat bukti. Akan tetapi hal itu bukan berarti bahwa satu-satunya alat bukti adanya perjanjian pertanggungan hanyalah polis. Di dalam pasal 27 KUHDagang dijelaskan bahwa perjanjian pertanggungan ada apabila sudah dibentuk: hak-hak dan kewajiban dari penanggung dan pihak tertanggung, mulai sejak saat itu, juga sebelum polis ditandatangani.

Ditutupnya perjanjian menerbitkan kewajiban bagi si penanggung untuk mendatangi polis tersebut dalam waktu yang ditentukan dan menyerahkan kepada si tertanggung, sejak nama penanggung berhak pula atas pembayaran premi.

Kemudian pasal ini diperkuat oleh pasal 258 KUHDagang yang berbunyi:

“ Untuk membuktikan adanya tulisan, tetapi alat-alat bukti lain juga diperbolehkan asal sudah ada permulaan pembuktian dengan tulisan. Namun janji-janji dan syarat-syarat khusus apabila ada persengketaan dalam tenggang waktu antara pembentukan perjanjian pertanggungan dan penyerahan polis, dapat dibuktikan dengan semua alat bukti, dengan pengertian bahwa beberapa syarat-syarat tertentu yang menurut Undan-Undang harus secara mutlak dalam polis, hanya dapat dibuktikan secara tertulis.

Tentang maksud yang termuat dari pasal 258 KUHDagang tersebut dapat dikemukakan bahwasanya harus dibedakan antara adanya 2(dua) keadaan atau phase:

1. Jangka waktu yang terletak diantara diadakan nya perjanjian dengan dibuat nya polis.
2. Jangka waktu setelah diadakan nya polis.

Mengenai cara bagaimana harus dibuktikan pertanggung jawaban itu, diatur di dalam pasal 258 ayat 1 dan ayat 2. Tentu di dalam keadaan sebelum polis itu dibuat, pembuktian mungkin sekali sangat dibutuhkan apabila misalnya evenement yaitu peristiwa yang tidak tertentu sudah terjadi.

Pembuktian mengenai masa dibuat ini dapat dibedakan antara:

- a. Pembuktian tentang “diadakannya perjanjian pertanggung jawaban”. Mengenai pembuktian tentang telah diadakannya perjanjian pertanggung jawaban itu harus dibuktikan dengan surat, tetapi meskipun tidak ada surat (akta) yang menyatakan dengan tegas adanya perjanjian pertanggung jawaban tersebut, kalau sudah ada permulaan pembuktian dengan surat, maka diperkenankan memakai alat-alat bukti lainnya seperti dinyatakan oleh pasal 258 ayat 1 KUH Dagang. Mengenai apa yang dikatakan di dalam Pasal 258 ayat 1 itu tentang alat bukti “surat” tidaklah perlu merupakan suatu akta yang selalu berasal dari kedua belah pihak, akan tetapi juga mungkin pernyataan-pernyataan tertulis dari pihak ketiga. Pendeknya yang diharapkan sebagai alat bukti yang dapat dipakai dalam hal membuktikan diadakannya perjanjian pertanggung jawaban itu pertamata-tama ialah surat. Sedang alat-alat bukti lainnya hanya mungkin dapat dipakai kalau permulaan pembuktian dengan surat telah ada. Apabila permulaan pembuktian. Apakah mesti permulaan pembuktian dengan surat itu harus suatu akta? Jawabannya adalah tidak, tetapi cukup suatu catatan harian seorang makelar saja, artinya tanpa tanda tangan, dalam hal pertanggung jawaban diadakan dengan

perantara makelar, kalau bukti surat dan permulaan pembuktian dengan surat itu keduanya tidak ada, maka bagaimanakah jalan pemecahaannya?

Kalau demikian halnya, maka lebih baik diadakan sumpah *decisoir* saja yang akan memutuskan perkara itu. Dalam hal itu berdasarkan Pasal 1915 Burgerlijk Webook (BW) tidak boleh dipakai “Persangkaan”. Jadi dimaksud di atas ialah diadakan sumpah saja. Sebab di sisi alat bukti surat tidak ada, maka dalam hal demikian “persangkaan” tidak bisa dipakai, demikian pula misalnya sumpah *supletoir*, sebab jikalau dipakai sumpah *supletori* maka untuk dapat dipakai sebagai alat bukti yang sempurna harus ada satu alat bukti yang sempurna, harus ada satu alat bukti lain sebagai kelengkapannya, padahal satu alat bukti pun tidak ada, maka satu-satunya jalan diadakannya sumpah *decisoir*.

- b. Tentang pembuktian mengenai syarat-syarat atau janji khusus di dalam perjanjian pertanggungan, dapat dibuktikan dengan semua alat-alat pembuktian berdasarkan Pasal 258 ayat 2. Yang dimaksud dengan syarat-syarat dan janji-janji dalam golongan ini ialah : semua isi dari perjanjian itu kecuali apa yang telah kita bicarakan dalam pust c berikut, yaitu: janji-janji yang harus dimuat dalam polis dengan sanksi batal. Jadi untuk membuktikan syarat-syarat yang dimaksud dalam pust c ini dapat dipakai semua alat-alat pembuktian.
- c. Bahwa untuk membuktikan janji-janji khusus yang harus dimuat di dalam polis, artinya karena kalau janji itu tidak dimuat dalam polis, pertanggungan itu akan menjadi batal, maka kita harus memakai alat bukti

surat. Hal ini diatur secara tegas di dalam Pasal 253 ayat 2 KUH Dagang kalimat terakhir yang menyatakan:

“..... bahwa segala hal yang dalam beberapa macam pertanggung jawaban oleh ketentuan-ketentuan undang-undang atas ancaman batal, diharuskan penyebutannya dengan tegas dalam polis, harus dibuktikan dengan tulisan”.

Hemat penulis yang dimaksud dengan tulisan dalam pasal ini adalah alat bukti syarat. Termasuk janji-janji yang diharuskan dimuat dalam polis ini, ialah polis dari pertanggung jawaban atas laba yang diharapkan, yang diatur dalam Pasal 615 ayat 1 KUH Dagang yang menyatakan bahwa: Pertanggung jawaban atas keuntungan yang diharapkan akan didapat, harus diperkirakan tersendiri dalam polis, dengan penyebutan atas barang mana pertanggung jawaban itu dibuatnya. Jika hal demikian itu tidak dilakukan, maka batallah pertanggung jawaban tadi. Juga di dalam Pasal 603 KUH Dagang yaitu pertanggung jawaban atas kapal-kapal, atau surat advis dengan ancaman batal.

Di dalam Pasal 603 KUH Dagang dikatakan:

Setidak-tidaknya di dalam polis atas ancaman kebatalan, harus diterangkan tentang pengkabaran yang paling akhir yang telah diterima oleh tertanggung tentang kapal, atau barang-barang tersebut, dan apabila pertanggung jawaban itu dilakukan atas tanggungan seorang pihak ketiga, tanggal surat perintah, ataupun penyebutan dengan tegas bahwa pertanggung jawaban itu dilakukan tanpa pemberian kuasa dari pihaknya si yang berkepentingan.

Dari uraian-uraian mengenai periode-periode tersebut di atas, maka jelaslah apakah yang perlu bagi seseorang tertanggung untuk dipakainya sebagai alat pembuktian di dalam periode antara diadakannya perjanjian pertanggung jawaban dengan dibuatnya polis. Dengan demikian apabila perjanjian pertanggung jawaban itu diadakan dengan bantuan seorang makelar maka seorang

tertanggung sebaiknya berusaha memperoleh suatu surat setidak-tidaknya suatu tulisan sebagai alat bukti. Dalam hal ini haruslah meminta salinan dari catatan-catatan harian makelar yang diharuskan dibuat berdasarkan Pasal 66 KUH Dagang. Sebagai setiap makelar diharuskan mempunyai catatan-catatan dalam perjanjian yang dibuat. Catatan itu adalah merupakan bukti surat yang mempunyai kekuatan pembuktian bebas. Ini berarti bahwa hakim berdasarkan catatan makelar tersebut dapat menganggap bahwa adanya perjanjian pertanggungannya itu sebagai telah terbukti. Tetapi kalau hakim berpendirian lain, artinya belum memperoleh keyakinan hukum berdasarkan catatan makelar tersebut, maka catatan itu hanya dapat merupakan suatu permulaan dengan surat.

2. Tentang pembuktian yang perlu dalam periode setelah penyerahan polis

Berdasarkan Pasal 258 ayat 1 KUH Dagang, telah kita ketahui bahwa tentang adanya perjanjian pertanggungannya itu dan juga tentang janji-janji khusus di dalamnya, hanyalah dapat dibuktikan dengan tulisan (surat), kecuali kalau ada permulaan pembuktian dengan surat, maka diperkenankanlah memakai alat-alat bukti lainnya.

Dengan demikian, di dalam periode inipun alat bukti yang penting ialah tulisan atau surat atau setidak-tidaknya permulaan pembuktian dengan surat, baik mengenai diadakannya perjanjian pertanggungannya maupun tentang janji-janji khusus. Dalam keadaan polis sudah diserahkan akan tetapi kemudian hilang, ke dalam periode manakah ini akan digolongkan? Kalau

melihat kata-kata dari undang-undang sendiri, maka hal ini tergolong ke dalam periode setelah penyerahan polis, sehingga pembuktian yang diatur di dalam Pasal 258 ayat 2 KUH Dagang akan tidak dapat diperlakukan. Akan tetapi secara nasional ternyata masih dapat kita terima bahwa maksud dari pembentuk undang-undang tidaklah demikian, melainkan bahwa pembuktian itu adalah menurut periode sebelum polis diserahkan. Yang perlu ternyata dalam hal ini ialah asal saja pihak yang menggugat hal itu lebih dulu meminta supaya oleh hakim dipastikan tentang hilangnya polis itu. Harus diingat bahwa aturan pembuktian yang telah kita uraikan dalam pasal 258 itu hanyalah mengatur pembuktian oleh pertanggung terhadap penanggung sebagaimana dikemukakan oleh Scheltema dalam *Verzekering recht* hal. 39,⁹ bahwa pembuktian itu adalah demi untuk kepentingan si tertanggung. Karena polis itu sebenarnya adalah suatu akta yang sepihak, dan ternyata berdasarkan pasal 256 ayat 2 KUH Dagang, bahwa polis itu hanyalah ditanda tangani oleh penanggung.

Jadi akter yang demikian hanyalah mempunyai kekuatan pembuktian yang sempurna untuk kepentingan tertanggung atau orang-orang yang memperoleh hak dari dia dan hanya terhadap penanggung. Artinya bahwa sebaliknya penanggung tidak dapat mengajukan polis sebagai alat bukti surat terhadap tertanggung. Sebab dari pasal 1875 BW dapat disimpulkan bahwa akta sepihak itu tidak dapat mempunyai kekuatan pembuktian bagi orang yang menandatangani. Tetapi ada juga kemungkinannya oleh tertanggung

⁹ *Ibid.*, hal. 38

sendiri, sehingga polis itu juga menjadi suatu akta yang bersifat dua belah dan dengan demikian penanggung juga dapat mengajukan polis itu sebagai alat bukti. Hal ini misalnya di dalam *contract* polis mungkin terjadi.

Kalau diperhatikan aturan pembuktian dari pasal 258 KUH Dagang itu dapat kita lihat, bahwa yang dititik beratkan oleh pembentuk undang-undang itu ialah alat bukti yang berupa surat. Dan dari sini dapat disimpulkan bahwa maksudnya tentu pertama-tama ialah polis. Sebagai akibatnya maka masih dapat kita tarik kesimpulan lebih lanjut bahwa pembuktian yang diatur di dalam Pasal 258 KUH Dagang itu tidak berlaku terhadap pembuktian yang harus dipakai oleh penanggung terhadap tertanggung. Pihak penanggung dapat membuktikan perjanjian pertanggungan itu dengan alat-alat bukti yang diatur oleh hukum perjanjian. Si penanggung dapat mengemukakan semua alat bukti berarti dia dapat memakai alat bukti selain surat, juga dengan persangkaan. Persangkaan ini misalnya dapat diberikan oleh hakim dalam keadaan-keadaan dimana tertanggung menerima suatu polis dengan isi yang telah ditentukan tanpa ada bantahan dari pihaknya.

Dari fakta ini, maka hakim misalnya dapat menarik kesimpulan bahwa polis itu menetapkan atau mengandung isi tentang perjanjian pertanggungan itu secara baik dan benar. Dari penjelasan mengenai pasal 258 di muka kita simpulkan sebagai ketentuan tentang alat bukti yang dipakai tertanggung dapatlah diambil suatu kesimpulan lebih lanjut bahwa si penanggung mengenai alat pembuktian yang akan dipakainya adalah seluruhnya terserah kepada pilihannya, baik di dalam periode pertama maupun dalam dalam periode

kedua. Dia dapat membuktikan dengan tulisan, yaitu surat-surat, dapat memakai catatan-catatan makelar, pembukuan, akan tetapi juga dapat saksi-saksi.

Menurut pengamatan penulis yang terjadi dalam praktek, kepada si penanggung tentang alat pembuktian yang akan dipakainya adalah seluruhnya terserah kepada pihaknya, baik di dalam periode sebelum penyerahan polis dan setelah penyerahan polis, asal alat pembuktian itu sesuai dengan ketentuan undang-undang tentang pembuktian, khususnya mengenai polis yang ditandatangani juga oleh tertanggung (sehingga merupakan akta dua pihak) si penanggung akan menggunakan polis itu sebagai alat bukti.

Untuk membuktikan tentang adanya perjanjian pertanggungan itu oleh salah satu pihak terhadap pihak ketiga, maka hal ini dilakukan dengan cara pembuktian yang diharuskan dari penanggung terhadap tertanggung. Jadi singkatnya ialah bahwa pembuktian demikian boleh dengan memakai semua alat bukti.¹⁰

Premi

Seperti telah diuraikan di atas dalam definisi daripada perjanjian pertanggungan, di muka disebutkan bahwa salah satu kewajiban pokok dari penanggung adalah “mengganti kerugian” sedang prestasinya adalah bahwa pihak tertanggung berkewajiban membayar sejumlah uang yang disebut “premi” secara kontan atau anggungan (periodik).

¹⁰ Periksa: Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Ibid.*, hal. 39-40

Perlu kiranya penulis menjelaskan bahwa, di samping kewajiban terpenting dari tertanggung ialah membayar premi, masih terdapat kewajiban-kewajiban lain yang harus dipenuhi oleh tertanggung seperti tercantum dalam pasal 651, 283, 654 KUH Perdata.

Pasal 261

Setiap keterangan yang keliru atau tidak benar, ataupun apabila tertanggung tidak memberitahukan hal-hal yang diketahui mengenai benda yang diperhitungkan, betapapun itikad baik dari padanya, hal demikian seandainya si penanggung telah mengetahui keadaan sebenarnya, perjanjian ini tidak akan ditutup atau tidak ditutup dengan syarat-syarat yang sama, maka akibatnya perjanjian pertanggungan menjadi batal.

Pasal 283

Tertanggung wajib mengusahakan segala sesuatu guna mencegah/mengurangi kerugian yang akan atau sedang menimpa tertanggung, dan ia harus segera memberitakannya kerugian tersebut kepada penanggung, dengan suatu hukuman bahwa si tertanggung harus membayar ganti rugi, biaya dan buga, apabila ada alasan untuk itu.

Inti dari ketentuan pasal 263 KUH Dagang ini ialah kewajiban dari tertanggung untuk mengusahakan, melengkapi segala sesuatu terhadap obyek pertanggungan itu guna mencegah atau mengurangi kerugian yang akan datang sedang menimpa tertanggung.

Realisasi dari ketentuan pasal 283 ini di dalam bentuk praktek ternyata juga melibatkan penanggung untuk ikut berpartisipasi melakukan usaha-usaha untuk mencegah atau mengurangi kerugian yang akan menimpa tertanggung, yaitu dengan mengadakan pemeriksaan-pemeriksaan setempat terhadap obyek yang akan dipertanggungjawabkan, untuk selanjutnya penanggung berhak meminta kepada tertanggung, untuk melengkapi persyaratan-persyaratan atau

peralatan-peralatan yang diperlukan terhadap obyek yang akan dipertanggungjawabkan itu sebelum perjanjian pertanggungan ditutup.

Pasal 654 KUH Dagang

Tertanggung jawab memberitahukan kepada penanggung atau apabila ada beberapa penanggung maka kepada penanggung yang pertama kali menandatangani polis, tentang segala sesuatu mengenai malapetaka yang menimpa kapal/muatannya, dan wajib pula memberitahukan petikan-petikan surat-surat yang memuat berita tadi kepada para penanggung yang menghendakinya, apabila ini dilalaikan maka hukumnya adalah mengganti segala biaya, kerugian dan bunga.

Selanjutnya oleh karena membayar premi adalah merupakan kewajiban dari tertanggung, maka apabila tidak dibayar si penanggung dapat menuntut ke pengadilan berdasarkan pasal 1239, 1266 dan 1267 BW, agar si tertanggung dihukum untuk memenuhkan kewajiban tersebut, yakni membayar premi, atau untuk mengganti kerugian, menuntut pembatalan, pembatalan disertai dengan penggantian biaya, kerugian dan bunga.

Untuk menghindari setiap kali penanggung (dengan tidak membayarnya premi oleh si penanggung harus mohon penyelesaian/pemecahan perjanjian tersebut ke pengadilan, maka di dalam praktek dipakailah suatu klausula yang disebut "polis klausula", yang berisikan ketentuan bahwa pertanggungan itu tidak akan berjalan, apabila premi tidak dibayar pada waktunya.¹¹

Menurut pengamatan penulis, dalam praktek pada prinsipnya polis klausula serign kali dipakai. Adapun pelaksanaannya biasanya tidak seketat seperti bunyi polis klausula tersebut, biasanya kepada tertanggung diberi suatu tenggang waktu untuk melunasi premi (membayar) yang telah ia sanggupi, apabila tenggang

¹¹ *Ibid.*, hal. 56.

waktu ini habis dan ternyata premi tidak dibayar maka tanggungan tidak akan berjalan. Adapun cara penetapan premi biasanya ditentukan berdasarkan prosentase dari jumlah yang dipertanggungkan.

Di samping itu sering ada pada pihak penanggung daftar *State of Premium* yang dipergunakan sebagai pedoman untuk menentukan subyektif seobyektif mungkin beberapa besar premi yang harus dibayar oleh tertanggung. Meksipun demikian pada waktu berlangsungnya pertanggungan khususnya pertanggungan atas kapal laut kepada tertanggung dapat dibebani tambahan premi (*additional premium*) apabila tertanggung:

1. Mengubah resiko

 Seperti kapal ikan dirobah menjadi kapal barang.

2. merubah luas jaminan kondisi dari polis dari TLO (*Total Less Only*) kepada FFA (*Free from Partikular Average*).
3. Perluasan daripada *trading warranty*.
4. Tambahan dari *Total Sum Insured*.

Dasar-dasar penentuan *rate of premium* yang pasti sebenarnya tidak ada, baik pada pertanggungan barang (*cargo*) demikian pula atas kapal (*cusco*). Hal itu diserahkan kepada masing-masing perusahaan asuransi yang bersangkutan. Namun demikian beberapa pertimbangan yang biasanya digunakan dalam menentukan besar atau kecilnya *rate premi* yang diminta oleh penanggung dalam penutupan asuransi kapal laut tergantung pada:

1. Macam dan tipe kalap yang akan ditutup.
2. Pemilik dan manajemennya

3. Luas resiko yang dijamin di dalam pertanggungan atau lebih disebut “kondisi pertanggungan” yang bersangkutan.
4. Jumlah pertanggungan atas kapal tersebut
5. Data-data atau statistik klaim kapal yang bersangkutan di mana yang lalu.
6. Penggunaan dari kapal tersebut.
7. Apakah kapal termasuk bagian dari fleet yang seluruh fleetnya diasuransikan atau tidak.
8. Jangka waktu pertanggungan
9. Bendera kebangsaan dari kapal.¹²

Meskipun penilaian atas penghargaan dari penanggung mengenai resiko ini dapat berbeda-beda pada beberapa penanggung, akan tetapi menurut Prof. Emmy Pangaribuan Simanjuntak, SH tetap juga dikuasai oleh hukum permintaan dan penawaran.¹³

Dari uraian yang dikemukakan di atas, dapat disimpulkan bahwa premi adalah merupakan suatu syarat mutlak dalam perjanjian pertanggungan. Hal ini terbukti dari adanya ketentuan bahwa apabila ternyata si tertanggung tidak mau memenuhi kewajiban pokoknya, yaitu membayar premi, maka penanggung dapat menuntut pembatalan perjanjian pertanggungan kepada hakim berdasarkan pasal 1266, 1239, 1267 BW. Di samping itu didalam pasal 256 KUH Dagang yang memuat 8 (delapan) syarat isi polis, di dalam No. 7 disebutkan bahwa dalam polis harus disebutkan jumlah uang premi yang harus dibayar oleh tertanggung. Juga ketentuan tentang pembayaran premi dalam polis klausula dalam praktek, ini

¹² J.T. Sianipar, *Op.Cit.*, hal. 228.

¹³ Ny. Emmy Pangaribuan Simanjuntak, SH, *Op.Cit.*, hal. 56.

membuktikan bahwa adanya premi, maka perjanjian pertanggungan itu tidak dapat berjalan. Berarti disyaratkan bahwa premi harus dibayar lebih dulu baru perjanjian pertanggungan itu dapat berjalan.

Evenement (Peristiwa yang Tidak Tentu)

Telah disebutkan dalam pasal 246 KUH Dagang kalimat terakhir, bahwasanya kerugian yang terjadi dari perjanjian pertanggungan itu harus sebagai akibat dari suatu peristiwa atau kejadian yang tidak pasti.

Dari perumusan ini dapat dikatakan secara lain, bahwa kewajiban penanggung untuk membayar sejumlah uang sebagai ganti kerugian kepada tertanggung, adalah tergantung dari suatu peristiwa yang belum akan terjadi.

Prof. Dr. Wiryono Prodjodikoro, SH berpendapat bahwa:

Pengertian ketiadaan ketentuan ini harus diambil secara luas. Misalnya dalam asuransi kebakaran, asuransi kecelakaan, memang betul-betul ada ketiadaan ketentuan dari peristiwa kebakaran atau kecelakaan.

Tetapi dalam asuransi jiwa misalnya, peristiwa yang digantungkan ialah wafatnya seseorang, sedang sudah dapat ditentukan semula bahwa manusia tentu akan meninggal dunia. Dalam hal ini sebetulnya yang tidak tentu ialah bukan terjadinya orang itu akan wafat. Dan ini memang sangat tidak ditentukan.¹⁴

Dipandang dari sudut sifat dari peristiwa yang tidak tentu itu, Prof. Ny. Emmy

Pangaribuan Simanjuntak, SH berpendapat sebagai berikut:

Peristiwa di sini aritnya bahwa peristiwa itu harus mempunyai sifat tidak dapat diharapkan terjadinya, dan “tidak tertentu” itu harus diartikan dalam arti subyektif, misalnya sudah cukup kalau ditinjau dari pihak-pihak saja bahwa peristiwa itu belum timbul sebelumnya dan tidak pula ada kepastian bahwa peristiwa itu akan terjadi, sehingga dapat pula dikatakan kalau peristiwa itu telah terjadi, atau secara obyektif pasti akan terjadi, dapat dikatakan masih ada pertanggungan yang berlaku syah, asalkan para pihak

¹⁴ Wiryono Prodjodikoro, SH., *Op.Cit.*, hal. 49.

mengenai peristiwa itu tidak mempunyai pengetahuan (jadi misalnya secara subyektif dari sudut pihak tertanggung tidak mengetahui sama sekali bahwa peristiwa itu telah terjadi atau telah pasti akan terjadi). Misalnya dalam hal ini mengadakan pertanggungan atas kapal yang telah berangkat, yang pada pihak-pihak tidak ada pengetahuan, apakah kapal itu masih selamat, pasal 603 KUH Dagang.¹⁵

Selanjutnya Prof. Ny. Emmy Pangaribuan Simanjuntak, SH mengatakan:

Secara singkat dapatlah kita beri gambaran mengenai hal itu sebagai berikut: peristiwa tidak tertentu itu ialah peristiwa yang menurut pengalaman manusia normalitet tidak diharapkan akan terjadinya.¹⁶

Demikianlah, sebagaimana telah diuraikan kedua sarjana tersebut di atas, bahwa penanggung baru akan membayar kepada tertanggung sebagai ganti kerugiannya, jikalau kerugian yang timbul itu sebagai akibat dari suatu peristiwa yang tidak tertentu. Dan di dalam pasal 289 KUH Dagang, dikatakan bahwa apabila kerugian yang ditanggung itu sudah ada pada waktu perjanjian pertanggungan diadakan, maka pertanggungan itu adalah batal, jikalau si tertanggung atau yang diberi kuasa untuk itu tahu adanya kerugian pada waktu perjanjian pertanggungan diadakan. Demikianlah, sebaliknya dapat disimpulkan bahwa meskipun peristiwa yang bersangkutan (kerugian yang ditanggung itu) sudah ada pada waktu perjanjian pertanggungan diadakan, tetapi perjanjian pertanggungan itu tetap syah, apabila kedua belah pihak pada waktu itu diadakan belum tahu (secara obyektif tidak mempunyai pengetahuan) telah terjadi *evenement* itu.

Asas Indemnitas

Perjanjian pertanggungan mempunyai tujuan untuk mencegah tertanggung dari pada penderitaan kerugian, atau supaya resiko yang dihadapinya dapat

¹⁵ Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Op.Cit.*, hal. 67.

¹⁶ *Ibid.*,

diperalihkan kepada si penanggung. Jadi perjanjian itu adalah perjanjian penggantian kerugian.

Di dalam penggantian kerugian itu dipakai satu asas yaitu asas keseimbangan (*Prinsip of Indemnity*) yaitu keseimbangan antara resiko yang akan diperalihkan kepada penanggung dengan kerugian yang dideirta oleh tertanggung sebagai akibat suatu peristiwa yang menurut pikiran manusia normaliter tidak dapat diharapkan akan terjadinya.

Jadi di dalam pertanggungan itu harus tetap dijaga supaya tidak terdapat tujuan yang hanya mengharapkan keuntungan yang besar karena suatu peristiwa yang telah diharapkan terjadi. Tertanggung harus sungguh-sungguh mempunyai kepentingan bahwa kerugian terhadap mana diadakan pertanggungan itu tidak akan menimpa dirinya. Kalau toh timbul juga kerugian itu, maka penanggung hanya akan mengganti kerugian yang seimbang dengan resikonya.¹⁷

Penggantian lebih rendah (*undercompensate*) dibolehkan tetapi penggantian lebih tinggi tidak. Salah satu masalah utama pengetrapan prinsip ganti rugi ini adalah bagaimana mengukur kompensasi yang tepat agar tidak menimbulkan laba atau rugi.¹⁸

Prinsip inilah pula yang dikenal di dalam ajaran mengenai “kepentingan”, apabila tertanggung tidak mempunyai kepentingan atas benda pertanggungan, maka penanggung tidak terikat mengganti kerugian. Di dalam ajaran inilah pertama-tama, terselip asas keseimbangan itu: dalam seluruh hukum

¹⁷ *Ibid.*, hal. 82

¹⁸ Mhar dan Cammack, Drs. A. Masyuri (Beny), *Dasar-dasar Asuransi*, Balai Aksara, Cet. I, Jakarta, 1981, hal. 113.

pertanggung jawaban ajaran kepentingan dimasukkan di dalam pasal-pasal seperti pasal 250, 254, 253, 275, 277, 279, 284 dan lain-lain.

Selanjutnya Ny. Beny Pangaribuan Simanjuntak, SH menyebutkan: apakah ada ketentuan yang tegas menyebutkan tentang asas Tademifeit itu di dalam KUH Dagang? Di dalam Versekeringerecht oleh Mr. H.J. Scheltema hal 137 dan seterusnya dikatakan bahwa sebagai pasal-pasal yang mengatur asas indemifeit di dalam KUH Dagang itu, ialah pasal-pasal 264, 268, 250, 632 KUH Dagang.

Menurut hemat beliau dari masing-masing pasal itu sudah terang tidak dapat kita katakan bahwa di dalam pasal-pasal itu tegas disebut indemifeit itu. Sehingga kesimpulan yang dapat diambil ialah bahwa pasal-pasal yang ditunjuk oleh Scheltema itu dapat kita terima sebagai pegangan saja, atau sebagai batu loncatan.

Sebagai dasar dimasukkannya atau dipakainya asas perseimbangan itu di dalam pertanggung jawaban, yang tepat kita tunjuk ialah kepada suatu asas di dalam Hukum Perdata: larangan mengenai Onrechtmatige Verrijking Larangan memperkaya diri secara melawan hukum atau memperkaya tanpa hak.

Selanjutnya mengenai prinsip perseimbangan itu masih terdapat inti pernyataan di dalam beberapa ketentuan, yang pertam di dalam pasal 252 dan kedua dalam pasal 253 ayat 1. Di dalam pasl 252 disebutkan bahwa kecuali hal-hal yang ditetapkan undang-undang tidak boleh diadakan pertanggung jawaban yang kedua untuk waktu yang sama dan terhadap bahaya yang sama atau benda-benda

yang dipertanggungkan untuk harga penuh, dengan ancaman batalnya pertanggunggan kedua. Artinya ketentuan ini adalah:

Bahwa adalah batal pertanggunggan kedua atas suatu kepentingan yang telah dipertimbangkan untuk nilai penuh pada saat dimana pertanggunggan kedua itu diadakan. Dengan tegas ketentuan ini bertujuan untuk mencegah adanya penggantian kerugian yang menjadi melebihi daripada kerugian yang diderita dan mengharuskan adanya keseimbangan antara penggantian kerugian dan nilai benda itu.

Tetapi di dalam pasal 252 itu disebutkan pula tentang adanya pengecualian menurut undang-undang yang terhadapnya dibolehkan adanya pertanggunggan rangkap itu.

Menurut Velmar dalam bukunya *Het Ned Handelsrecht* halaman 371, ketentuan-ketentuan yang dikecualikan oleh undang-undang itu ialah pasal 271, 278. Akan tetapi kalau ditinjau lebih mendalam penunjukkan pasal 271 dan 278 kepada golongan perkecualian itu adalah kurang tepat. Oleh karena seharusnya apa yang ditetapkan dalam pasal 271 itu tidaklah termasuk larangan yang disebutkan di dalam pasal 252. Pasal 271 itu adalah mengenai *Herversekering* yaitu pertanggunggan kembali. Dalam pertanggunggan ini penanggung hal yang mempertanggungkan tanggung jawab atas pertanggunggan.

Oleh karena, walaupun terdapat pertanggunggan atas suatu benda pertanggunggan, yang dipertanggungkan dengan nilai penuh dan atas resiko yang sama, akan tetapi kedua pertanggunggan itu adalah atas kepentingan yang berbeda-beda. Kepentingan pada pertanggunggan yang pertama adalah hak milik,

sedangkan kepentingan dari “herversekering” (pertanggungan kembali) adalah pertanggungan jawab atas pertanggungan pertama. Dan di dalam herversekering itu, yang mempertanggungkan kembali ialah penanggung sendiri, bukan tertanggung.

Selanjutnya penggolongan pasal 278 sebagai pengecualian dari pasal 252 yang tidak tepat. Sebab ini soalnya bukanlah seperti apa yang dimaksud oleh pasal 252, akan tetapi ini adalah tentang persekutuan dari penanggung yaitu mengenai pertanggungan oleh beberapa penanggung yang melebihi nilai penuh dari bendanya, atau satu polis yang berlainan dengan pertanggungan pertama adalah dengan nilai penuh.

Akan tetapi ada juga kemungkinannya untuk dapat menunjuk sebagai pengecualian yang disebut di dalam pasal 252 itu yaitu pasal 280.

Bunyi pasal 280 adalah:

Tidak dianggap sebagai suatu perjanjian yang tidak diperkenankan bilamana setelah mempertanggungkan benda untuk harganya yang penuh, kemudian berkepentingan mempertanggungkan benda itu seluruhnya atau sebagian dengan ketentuan tegas, bahwa ia hanya dapat melakukan haknya terhadap penanggung-penanggung bilamana dan sekedar ia tidak akan dapat menagih kerugian pada penanggung-penanggung yang dahulu.

Ketentuan pasal 250 itu: adalah mengenai kemungkinan, bahwa kalau nanti penanggung tidak mampu mengganti kerugian apabila benda yang dipertanggungkan sudah ditimpa halnya, sehingga pada tertanggung diberi kemungkinan mengadakan pertanggungan kedua.

Jadi ketentuan pasal 280 itu bukanlah suatu pengecualian hanya mengenai pelaksanaan atau pemecahan (aploseing) apabila penanggung tidak solvebel, ataupun karena tidak memberikan tanggungan yang cukup. Maka timbullah

pertanyaan, apakah ada pengecualian yang sungguh-sungguh yang dimaksud oleh pasal 252 itu? Menurut hemat beliau, yang dapat ditunjuk sebagai pengecualian ialah pasal 277 yang menyebut.

Bilamana sebagai pertanggung dengan itikad baik diadakan untuk benda yang sama dan yang pertama dipertanggung harganya penuh hanya inilah dipertahankan, dan penanggung-penanggung berikutnya dibebaskan.

Bilamana pada pertanggung pertama tidak pertanggung dengan harga penuh, maka penanggung-penanggung berikutnya bertanggung jawab untuk kelebihan harganya menurut urutan waktu dimana pertanggung-pertanggung berikutnya diadakan.

Ketentuan pasal 277 inilah yang tepat sebagai pengecualian dari pasal 252, beberapa pertanggung atas benda yang sama dengan kepentingan yang sama untuk waktu yang sama, dengan nilai penuh dari pada benda. Bagaimanapun juga larangan yang disebutkan di dalam pasal 252 itu harus pertama-tama diartikan bahwa undang-undang melarang tertanggung untuk memperoleh penggantian kerugian yang berlipat ganda (*double*) atau lebih dari pada yang diderita.¹⁹

Pengertian Kapal Laut

Pemberian pengertian kapal, kiranya perlu, karena kapal meskipun sifatnya sebagai barang bergerak (*roerend goed*), tetapi pada prinsipnya dikategorikan sebagai barang tidak bergerak (*an roerend goed*) sebagaimana diatur di dalam pasal-pasal BW.

¹⁹ Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Op.Cit.*, hal. 83-86.

Apabila kita perhatikan Buku II dari Kitab Undang-undang Hukum Dagang dalam pasal 306 ayat 1, memberikan pengertian tentang kapal tersebut adalah:

Semua alat pelayaran dengan nama atau sifat apapun juga.

Ayat 2 menentukan, bahwa apabila tidak ditentukan lain atau tidak dijanjikan lain, maka perkataan “kapal” meliputi juga semua alat-alat perkapalan, sedang ayat 3 alat-alat perkapalan ini berarti: semua barang-barang yang tidak merupakan bagian dari tubuh kapal, tetapi bertujuan untuk tetap dipakai bersama-sama dengan tubuh kapal dalam pelayaran ... dan seterusnya.²⁰

Pemberian pengertian tentang kapal tersebut di atas, adalah secara umum, dengan kata lain, kapal yang di pergunakan untuk berlayar di sungai-sungai, danau dan di laut.

Oleh karena pada bab ini penulis khusus memperbincangkan tentang kapal laut, maka perlu kiranya penulis memberikan batasan perbincangan dan memberi pengertian dari “kapal laut” tersebut.

Menurut pasal 310 ayat 1 KUH Dagang: kapal laut ialah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang ditujukan untuk dipakai demikian. Sedang ayat 2 menentukan, bahwa apabila dalam titel-titel 1 sampai dengan 4 dari Buku II KUH Dagang dipakai perkataan “kapal” maka ini diartikan kapal laut.²¹

Dari pasal 310 ayat 1, 2 tersebut dijadikan sebagai pedoman pemberian pengertian terhadap apa yang dimaksudkan sebagai kapal laut maka ada 2 (dua) unsur yang harus diperhatikan yakni:

1. Kapal laut dalam hal keadaan di pakai
2. Kapal laut dalam hal ditujukan untuk dipakai.

²⁰ Wiryono Prodjodikoro, DR, SH, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Cet. VI, Sumur, Bandung, 1976, hal. 68

²¹ *Ibid.*, hal.70

Sebagaimana dinyatakan oleh DR. Wiryono Prodjodikoro, SH dalam bukunya Hukum Laut di Indonesia:

Apakah suatu kapal yang baru satu kali saja untuk pelayaran di laut, sudah dapat dikatakan masuk istilah “kapal laut”.

Menurut Holengraaff:

Pendapat umum tentang hal ini ialah, bahwa suatu kapal meskipun biasanya dipakai untuk pelayaran di sungai-sungai tetapi untuk satu kali untuk pelayaran di laut, mulai saat itu masuk istilah “kapal laut” sampai saat kapal itu melulu dipakai untuk pelayaran di sungai-sungai. Perubahan tujuan pemakaian ini sudah terang dapat dikatakan terjadi, apabila kapal itu dipindahkan pendaftarannya dari daftar kapal laut ke daftar kapal sungai (Binnen Schip).²²

Unsur yang kedua yakni kapal laut dalam hal ditujukan untuk dipakai guna pelayaran di laut. Sebagaimana diterangkan oleh DR. Wiryono Prodjodikoro, SH:

Apakah untuk ini cukup dengan maksud belaka dari pemilik kapal atau pengusaha perkapalan ataukah tujuan itu harus dapat disimpulkan dari bentuk kapal itu yang menjadi kapal itu tepat untuk dipakai dalam pelayaran di laut.

Saya dapat menyetujui pendapat Vallman (hal. 16), bahwa bentuk dari tubuh kapal menentukan adanya tujuan pelayaran di laut ini.²³

Penetapan pengertian dari jenis kapal itu adalah perlu, karena berhubungan dengan pendaftaran untuk menentukan apakah kapal tersebut digolongkan dalam pendaftaran kapal laut atau pendaftaran kapal sungai.

Selanjutnya perlu diketahui juga pengertian dari kapal laut Indonesia itu. Sebagaimana termuat dalam pasal 311 KUH Dagang mengatakan bahwa kapal Indonesia yakni kapal yang dianggap demikian oleh undang-undang tentang surat-surat laut atau pos-pos laut. Undang-undang yang dimaksud termuat dalam Staatblad 1934 – 78 jo 1935 – 565, yang mulai berlaku pada tanggal 1 Desember 1935.

²² *Ibid.*, hal. 70

²³ *Ibid.*,

Pasal 2 ayat 1 dari undang-undang tersebut di atas menentukan, apa yang dinamakan kapal laut Indonesia yaitu kapal laut yang:

1. Dimiliki oleh seorang atau lebih warga negara Indonesia, atau
2. Dimiliki untuk dua pertiga bagian oleh seorang atau lebih warga negara Indonesia dan untuk sepertiga bagian oleh seorang atau lebih penduduk Indonesia, dengan syarat bahwa pemegang buku dari kapal itu (kalau ada) harus seorang warga negara Indonesia yang berdiam di Indonesia.

Ayat 2 dari pasal 2 menyebutkan beberapa macam perkumpulan atau korporasi yang masuk istilah warga negara Indonesia selaku pemilik dari kapal laut ini yaitu:

“Perseoran Firma atau Komanditer, yang didirikan di Indonesia dan golongan anggota-anggota yang sendiri-sendiri bertanggungjawab sepenuhnya terhadap pihak ketiga, adalah semua warga negara Indonesia”

Perseroan Terbatas (Naamloze Vennotschap) yang di dirikan di Indonesia menurut peraturan yang berlaku di Indonesia dengan syarat:

- a. Bahwa seluruh jumlah saham yang meliputi sekurang-kurangnya dua per tiga dari modal yang telah dijanjikan (Geplaast) adalah atas nama orang warga negara Indonesia dan lagi kebanyakan dari pengurus (direktur) dan para komisaris adalah warga negara Indonesia yang berdiam di Indonesia.
- b. Bahwa semua direktur adalah warga negara Indonesia dari siapa sekurang-kurangnya tiga per empat berdiam di Indonesia, dan dari para komisaris sekurang-kurangnya tiga per empat harus warga negara Indonesia sekurang-kurangnya dua per tiga dari mereka harus warga negara yang berdiam di Indonesia.

3. Perkumpulan-perkumpulan yang berbadan hukum dan yayasan-yayasan yang berkedudukan di Indonesia dan yang menurut peraturan yang berlaku di Indonesia, dengan syarat bahwa para pengurus adalah warga negara Indonesia, dari siapa sekurang-kurangnya tiga per empat berdiam di Indonesia dan lagi dari pada komisaris sekurang-kurangnya tiga per empat adalah warga negara Indonesia dan sekurang-kurangnya dua per tiga harus warga negara Indonesia yang berdiam di Indonesia.²⁴

1. Pendaftaran Kapal Laut

Pada dasarnya setiap kapal laut di Indonesia semestinya didaftarkan. Pendaftaran kapal laut tersebut mempengaruhi “kedudukannya di dalam hukum”. Kapal-kapal yang tidak terdaftar tetap merupakan barang bergerak (*roerend goed*), sebagaimana ditegaskan di dalam pasal 310 BW bahwa kapal-kapal tersebut adalah pada takhluk pada peraturan-peraturan di dalam BW mengenai barang-barang bergerak.

Demikian pula halnya kapal-kapal yang terdaftar, maka digolongkan kapal tersebut sebagai barang-barang tidak bergerak (*on roerend goed*). Dari uraian tersebut, maka menurut perihal hukum yang berlaku atasnya maka ada 2 (dua) macam kapal, yakni:

1. Kapal yang didaftarkan, dan
2. Kapal yang tidak didaftarkan.

²⁴ *Ibid.*, hal. 70 – 71.

Konsekuensi dari kapal yang didaftarkan tersebut maka segala peraturan-peraturan sebagai barang tidak bergerak berlaku atas kapal tersebut. Hal tersebut dinyatakan di dalam KUH Dagang pasal 314 ayat 2, 3 dan 4, dalam hal:

- b. Pengesahan hak milik atas kapal-kapal itu.
- c. Kemungkinan membebani kapal itu dengan hipotik
- d. Tidak mungkin menggadaikan kapal-kapal itu (*pandrecht*)
- e. Tidak berlakunya pasal 1977 BW, terhadap kapal-kapal itu yang menentukan, bahwa suatu bezit yakni suatu pemegang barang bergerak dengan kemauan secara jujur untuk memilikinya, sudah menciptakan hak miliknya atas barang itu.²⁵

Menurut pasal 314 KUH Dagang menentukan adanya syarat-syarat pendaftaran kapal.

Tujuan dari pendaftaran kapal itu agar supaya suatu kapal itu memperoleh tanda kebangsaan dan setelah didaftarkan, maka kapal tersebut dapat melakukan pelayaran dengan menggunakan bendera Indonesia.

Peraturan pendaftaran kapal laut tersebut diatur dalam *Stastabled* 1933-45 tentang pendaftaran kapal-kapal (*Ordonsatie Tebook Stelling Van Schepen*). Di dalam ordonansi pembukuan kapal ditetapkan, bahwa pejabat yang diberi tugas melakukan pendaftaran adalah Syahbandar. Selanjutnya Syahbandar harus menyelidiki kebenaran materiil kapal yang dibukukan/didaftarkan dan jika

²⁵ *Ibid.*, hal. 78.

dianggap perlu, maka pejabat tersebut diwenangkan pula menyelidiki identitas dari para pihak yang berkepentingan di dalam pendaftaran kapal tersebut.²⁶

Adapun surat-surat sebagai tanda kebangsaan tersebut terdiri dari:

1. Surat laut
2. Surat Pos Kapal (pos tahunan dan pos kecil)
3. Surat laut sementara
4. Surat izin sementara

Namun demikian di dalam pasal 7 dar Secbriven en Schoopspassen Besluit 1934 menegaskan, bahwa kapal laut yang memegang salah satu dari 4 macam surat tadi berhak memakai bendera laut Indonesia (merah putih).²⁷

Permohonan pendaftaran kapal tersebut harus disertai:

- a. Surat ukur (*meet brief*) yang harus didapat menurut peraturan yang bersangkutan.
- b. Surat jual beli (*bijibrief* atau *Koephrief*) atau surat lain yang membuktikan hak milik atas kapal itu.

Kalau surat-surat yang disyaratkan dalam pendaftaran kapal tersebut tidak ada, maka Syahbandar dapat menolak permohonan pendaftaran kapal. Pendaftaran kapal itu mutlak diadakan untuk dapat dikeluarkannya surat naik laut (surat pas tahunan *Sea Worthness Certificate*).

Menurut kebiasaan yang biasanya terjadi pada pelaksanaan pertanggung jawaban kapal laut, maka kapal laut yang sudah terdaftar dapat dipertanggungkan.

²⁶ Wibowo Soedjono, SH., *Sarana-sarana Penunjang Pengangkutan Laut*, Bina Aksara, Jakarta, 1983, hal. 28

²⁷ Wiryono Prodjodikoro, *Op.Cit.*, hal. 74.

Dan kapal yang belum didaftarkan dianggap oleh perusahaan pertanggung jawaban tersebut sebagai kapal liar.

2. Jenis-jenis kapal

Sebagaimana kita ketahui ada beberapa jenis dan tipe yang dipertanggungjawabkan. Masing-masing jenis dan tipe tersebut mempunyai ciri sendiri, demikian pula dalam menghadapi bahaya yang timbul, sesuai dengan tipe dan alat-alat peralatan yang terdapat di dalam kapal.

Dalam hal untuk mengetahui lebih lanjut tentang jenis dan tipe kapal itu maka ada beberapa pertimbangan yang dapat dijadikan pedoman dalam rangka melaksanakan pertanggung jawaban yaitu besarnya kapal (tonnage), terbuat dari bahan apa, macam dan kekuatan mesin yang digunakan, produksi dari pabrik mana, umur (tahun pembuatan), perlengkapan-perengkapan yang ada di atas kapal dan sebagainya.

Di samping itu dalam proses pendaftaran kapal laut maka perlu diperjelas tentang jenis-jenis kapal tersebut. J.T. Sianipar, SE dalam bukunya Asuransi Pengangkutan Laut (*Marine Insurance*) hal 200 sebagai jenis dan tipe kapal tersebut antara lain:

1. Kapal layar, kapal yang digunakan oleh pemiliknya sendiri untuk perlombaan.
2. *Speeboat*
3. Kapal penangkap ikan
4. Kapal dagang biasa
5. Lain-lain tipe, kondisinya tergantung kepada tipe kapal yang bersangkutan.

BAB III
PROSES-PROSES PELAKSANAAN PENUTUPAN KONTRAK
PERTANGGUNGAN

A. Prosedur Penutupan Pertanggungan

Sebagaimana telah penulis uraikan pada bab terdahulu tentang hal-hal yang bersangkutan-paut dan pertanggungan atas kapal laut, maka untuk selanjutnya penulis menguraikan hal-hal yang bersangkutan-paut dengan prosedur penutupan pertanggungan kapal laut. Manakala kita berbicara tentang penutupan pertanggungan maka yang harus dipenuhi terlebih dahulu adalah prinsip-prinsip pokok yang menjadi dasar dari penutupan pertanggungan pengangkutan laut (kapal laut). Adapun prinsip-prinsip pokok tersebut ada 4 (empat) yaitu:

1. Bahwa calon tertanggung hanya boleh menutup asuransi (pertanggungan) atas barang atau suatu tanggungjawab apabila ia mempunyai kepentingan atas benda tersebut (harus ada *principle of insurable interest*)
2. Penutupan asuransi itu baru dianggap berlaku atas syah apabila dilakukan atas dasar itikad baik (*principle almost good faith*).
3. Dasar penggantian kepada tertanggung dalam hal kerugian setinggi-tingginya adalah sebesar kerugian yang dideritanya (*principle of indemnity*).
4. Apabila tertanggung telah mendapat penggantian satu pihak atas dasar indemnity, ia tidak berhak lagi memperoleh dari pihak lain, walaupun jelas bahwa pihak lain itu bertanggungjawab pula atas kerugian. Penggantian dari

pihak lain harus diserahkan pada asuransi yang telah memberikan Indemnity (*Principle of Subrogation*).²⁸

ad.1. Bahwa maksud seseorang (tertanggung) untuk mempertanggungkan barang ini misalnya adalah tertanggung memperoleh penggantian dari penanggung apabila terjadi kerugian atas barangnya akibat resiko laut. Tertanggung hanya menderita kerugian apabila ia mempunyai kepentingan maka tertanggung tidak mungkin akan menderita kerugian dan oleh karenanya tidak mungkin pula tertanggung akan menerima ganti kerugian (penggantian).

Di dalam pertanggungan itu tertanggung harus mempunyai *Insurable Interest* atas benda yang dipertanggungkan agar penutupan pertanggungan tersebut dianggap syah. Seseorang tertanggung yang menutupi pertanggungan (asuransi) atas suatu barang dimana ia tidak mempunyai kepentingan, maka polis akan batal dengan sendirinya, karena hal yang demikian dianggap sebagai pertaruhan.

Dalam *Narime Insuranse Act 1906* pasal 4, dengan tegas dinyatakan: “Suatu kontrak pengangkutan laut dengan jalan pertaruhan (*gaming* atau *wagering*) adalah batal”.

Disebut *gaming* atau *wagering* (pertaruhan) apabila yang menutupnya tidak mempunyai kepentingan terhadap barang tersebut atau tidak ada penegasan

²⁸ J.T. Sianipar, *Loc.Cit.*, hal. 44.

bahwa penanggung bersedia menutup pertanggungan termaksud hanya atas dasar polis sebagai bukti adanya kepentingan.²⁹

ad.2. Untuk melaksanakan penutupan asuransi pengangkutan laut, penanggung harus memperoleh gambaran yang jelas mengenai resiko yang ditutupnya, agar penanggung dapat mempertimbangkan apakah penanggung akan mau menutupnya serta agar dapat menentukan premi yang diminta untuk penutupan tersebut.

Memeriksa lebih dahulu barang/kapal yang akan ditutupnya seperti halnya dalam penutupan firesering sukar dilakukan dalam asuransi laut, sebab ada kemungkinan bahwa barang/kapal tidak berada di tempat orang yang akan menutupnya. Bahwa orang tersebut pun mungkin tidak mengetahui dengan jelas keadaan barang atau kapalnya. Dalam hal yang demikian yang sangat penting bagi kedua belah pihak adalah bahwa keterangan-keterangan yang diperolehnya mengenai barang/kapal diberikannya kepada penanggung sesuai dengan fakta dan keyakinannya atas dasar itikad baik (*good faith*). Oleh karenanya asuransi pengangkutan laut didasarkan pada *good faith* atau *uberrime fidei* (*Marine Insurance Act 1906* pasal 17) dan kalau salah satu pihak tidak melakukan penutupan tadi atas dasar itikad baik maka polis dapat dibatalkan. Polis batal dengan sendirinya adalah disebabkan oleh hukum antara lain kalau bertentangan dengan hukum yang ada. Polis dibatalkan berarti satu pihak tidak menerima polis tersebut karena ia

²⁹ *Ibid.*, hal. 45.

beranggapan pihak lain memberikan keterangan yang diperlukan atas dasar itikad baik.³⁰

Demikian halnya pasal 251 KUH Dagang memberikan ketentuan sebagai berikut:

Setiap keterangan yang keliru atau tidak benar, ataupun setiap tidak memberitahukan hal-hal yang diketahui oleh tertanggung, betapa pun itikad baik ada padanya, yang demikian sifatnya, sehingga seandainya si penanggung mengetahui keadaan sebenarnya perjanjian itu tidak akan ditutup dengan syarat yang sama, mengakibatkan batalnya pertanggungan.

Maksud dari ketentuan pasal tersebut adalah tertanggung diharuskan memberikan keterangan-keterangan dan fakta yang diketahuinya tentang barang (kapalnya) sebelum perjanjian pertanggungan disetujui. Apabila tertanggung tidak memberikan keterangan-keterangan tersebut, penanggung dapat membatalkan polis.

Dalam hal ini MIA pasal 18 memberikan penegasan lebih lanjut tentang kewajiban tertanggung dalam hal memberikan keterangan dan fakta tersebut sebagai berikut:

Jika tertanggung tidak memberikan keterangan tersebut maka penanggung dapat membatalkan polis.³¹

Kewajiban-kewajiban lain sebagaimana ditegaskan di dalam pasal 654 KUH Dagang, pihak terjamin berkewajiban memberitahukan kepada pihak yang menjamin, kabar tentang bencana-bencana terhadap kapal. Kalau ia lalai, maka ia dapat dituntut untuk mengganti kerugian.

Seterusnya pasal 655.

³⁰ *Ibid.*, hal. 50-51

³¹ *Ibid.*,

Pihak terjamin juga diwajibkan untuk berusaha sendiri dahulu, dalam hal ada bencana, sedapat mungkin menolong barang-barangnya, yaitu sebelum ia dapat mengalihkan hal-hal haknya kepada pihak-pihak lain (*Abandonnement*).³²

Demikian kewajiban-kewajiban seseorang tertanggung dalam rangka melindungi kepentingannya atas kapal yang dipertanggungkan itu, sebelum evenement terjadi menurut hemat penulis latar belakang dari peraturan-peraturan itu adalah karena besarnya resiko yang harus ditanggung oleh seorang penanggung dalam bahaya laut, sehingga perlu aturan yang dimaksud pertanggungan mencari keuntungan dari peristiwa tersebut. Maka perlulah kiranya diketahui lebih lanjut keterangan-keterangan atau keadaan yang bagaimana, yang wajib diberitahukan oleh tertanggung kepada penanggung. Adapun keterangan dan keadaan itu adalah:

- a. Segala fakta yang diketahui oleh tertanggung atau dianggap wajib diketahuinya dalam usahanya sehari-hari.

Misalnya: kalau menutup kapal, harus disebutkan kapal terbuat dari apa, apakah kapal diklasifikasikan atau tidak

- b. Segala keadaan dan keterangan-keterangan yang dapat mempengaruhi pertimbangan penanggung dalam menetapkan premi atau menentukan apakah ia mau menutup pertanggungan itu atau tidak.

³² Wirjono Prodjodikoro, *Op.Cit.*, hal. 141.

c. Harus diberitahukan adalah hal-hal yang menurut tertanggung akan terjadi atau keyakinan tertanggung atas sesuatu hal yang mungkin mempengaruhi penanggung dalam melakukan penutupan.

Khususnya mengenai anggapan atau keyakinan ini, walaupun di kemudian hari ternyata yang terjadi tidak sesuai dengan apa yang telah diduga sebelumnya, maka hal itu dianggap tidak benar dan tidak mempengaruhi penutupan, asal hal ini diberikan dengan itikad baik dan keterangan itu bukan merupakan material fact yang dimaksud dengan material fact adalah keterangan-keterangan yang jelas mempengaruhi penanggung dalam melakukan penutupan.³³

ad.3. Yang dimaksud dengan prinsip indemnity adalah bahwa tertanggung pada prinsipnya berhak menerima penggantian dari asuransi atau dari pihak ketiga setinggi-tingginya sebesar kerugian yang dideritanya. Jadi prinsip indemnity berarti bahwa penggantian yang boleh diterima oleh tertanggung apabila kepentingannya yang dipertanggungkan mengalami kerugian adalah setinggi-tingginya sebesar kerugian yang sungguh-sungguh dideritanya.

ad.4. Sebagai suatu kebiasaan bahwa untuk barang-barang yang diasuransikan, disamping asuransi ada juga pihak-pihak yang turut bertanggungjawab atas kerusakan barang, baik karena kerusakan itu terjadi akibat kesalahan orang lain maupun tanggung jawab yang timbul karena kontrak.

³³ Perikan, JT. Sianipar, *Loc.Cit.*, hal. 51-53.

Dalam hal tabrakan kapal, apabila kesalahan di pihak kapal yang lainnya, pemilik kapal yang ditabrak berhak menerima ganti kerugian atas kerusakan kapalnya.

Setelah keempat prinsip-prinsip pokok tersebut harus dipenuhi seorang tertanggung. Apabila salah satu prinsip tersebut tidak terpenuhi dapat mengakibatkan polis atau pertanggungan itu dinyatakan batal atau dibatalkan.

Claim

Berdasarkan pada perjanjian pertanggungan apabila seseorang tertanggung pada suatu saat menghadapi kerugian maka ia akan mengharapkan penggantian kerugian itu sudah barang tentu harus lebih dahulu memenuhi persyaratan-persyaratan antara lain apakah peristiwa yang menyebabkan kerugian itu adalah peristiwa yang disebutkan/ditentukan di dalam polis untuk mana diadakan pertanggungan. Apabila syarat-syarat itu telah terpenuhi maka ia dapat menuntut penggantian kerugian. Tuntutan inilah yang biasa disebut "*claim*" atau tuntutan ganti rugi. Dalam hal demikian itu penanggung harus wajib mengganti kerugian yang diderita oleh tertanggung yang mempunyai kepentingan terhadap benda yang dipertanggungkan itu, dan kerugian itu adalah sebagai akibat dari suatu peristiwa untuk mana pertanggungan itu diadakan.

Di dalam pertanggungan kerugian berlaku suatu asas yang menetapkan bahwa penggantian kerugian itu tidak boleh melebihi kerugian yang sungguh-sungguh diderita oleh tertanggung yang berkepentingan dan jumlah ini harus merupakan jumlah keseimbangan antara kerugian yang diderita oleh tertanggung

dengan jumlah untuk mana diadakan pertanggungan itu. Asas ini di dalam hukum pertanggungan disebut asas keseimbangan dan sangat penting untuk mencegah jangan sampai pertanggungan itu menjurus kepada hal-hal yang hanya menguntungkan tertanggung secara melawan hukum atau menjadi suatu pertaruhan dan perjanjian mengenai prinsip perseimbangan ini pernyataan terdapat di beberapa ketentuan antara lain pasal 252 dan 253 ayat 1 KUH Dagang.³⁴

Yang dimaksud dengan kerugian pada perjanjian pertanggungan adalah kerugian yang ditimbulkan oleh suatu peristiwa yang tidak tertentu (*evenement*). Dalam hal ini yang dimaksud dengan *evenement* adalah suatu peristiwa yang menurut pengalaman manusia normaliter tidak dapat akan diharapkan akan terjadinya.³⁵

Apabila tertanggung menderita kerugian maka penanggung akan mengganti rugi asal tertanggung betul-betul mempunyai kepentingan atas benda yang tertanggungkan. Hal ini adalah sesuai dengan ketentuan pasal 250 KUH Dagang yang menetapkan bahwa:

Penanggung tidak wajib mengganti kerugian yang diderita oleh tertanggung apabila pada saat diadakannya perjanjian pertanggungan itu tertanggung tidak mempunyai kepentingan terhadap benda yang dipertanggungkan.

Dalam hal adanya kerusakan atau kerugian terhadap kapal/barang yang dipertanggungkan, maka untuk mengajukan claim tertanggung harus membuktikan kepada penanggung mengenai:

³⁴ Seksi Hukum Dagang, *Fakultas Hukum UGM. Laporan Penelitian Bentuk-bentuk Pertanggungan*, hal. 111-112

³⁵ Ny. Emmy Pangaribuan, SH., *Hukum Pertanggungan*, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 1975, hal. 67.

1. Bahwa ia benar-benar mempunyai kepentingan terhadap benda yang dipertanggungkan. Apabila kepentingan dari barang atau kapal yang dipertanggungkan itu beralih kepada orang lain, maka dari saat peralihan itu pertanggungkan itu.
2. Bahwa peristiwa itu betul-betul ditanggung oleh polis yang bersangkutan.

Yang dimaksud dengan kerugian pada perjanjian pertanggungkan adalah kerugian yang ditimbulkan oleh suatu peristiwa yang tidak tertentu (*evenement*). Dalam hal ini yang dimaksud dengan *evenement* adalah suatu peristiwa yang menurut pengalaman manusia normaliter tidak akan dapat diharapkan akan terjadinya.³⁶

Apabila tertanggung menderita kerugian maka penanggung akan memberi ganti rugi asal tertanggung betul-betul mempunyai kepentingan atas benda yang tertanggungkan. Hal ini adalah sesuai dengan ketentuan pasal 250 KUH Dagang yang menetapkan bahwa:

Penanggung tidak wajib mengganti kerugian yang diderita oleh tertanggung apabila pada saat diadakannya perjanjian pertanggungkan itu tertanggung tidak mempunyai kepentingan terhadap benda yang dipertanggungkan.

Dalam hal adanya kerusakan atau kerugian terhadap kapal/barang yang dipertanggungkan, maka untuk mengajukan claim tertanggung harus membuktikan kepada penanggung mengenai:

1. Bahwa ia benar-benar mempunyai kepentingan terhadap benda yang dipertanggungkan. Apabila kepentingan dari barang atau kapal yang

³⁶ Ny. Emmy Pangaribuan, SH., *Hukum Pertanggungkan*, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 1975, hal. 67.

dipertanggungkan itu beralih kepada orang lain, maka dari saat peralihan itu pertanggunggan itu.

2. Bahwa peristiwa itu betul-betul ditanggung oleh polis yang bersangkutan.
3. Bahwa kerugian itu harus disebabkan oleh peristiwa yang tidak tertentu.³⁷

Di dalam praktek pertanggunggan apabila terjadi evenement tertanggung harus segera memberitahukannya kepada penanggung tentang kerugian yang dideritanya sehubungan dengan tuntutan penggantian kerugian.

Mengenai ajaran kepentingan ini tidak hanya perlu bagi tertanggung tetapi juga punya arti penting bagi penanggung. Dalam hal adanya claim maka penanggung juga harus melihat kepentingan itu ada pada siapa. Hal penuntutan ganti rugi pada pertanggunggan laut misalnya, tertanggung juga membuktikan bahwa kerugiannya dialami dalam jangka waktu pertanggunggan sedang berjalan. Dalam rangka mengajukan tuntutan claim kepada penanggung maka tertanggung harus menyertai dokumen-dokumen seperti:

1. Polis

Apabila polis belum diserahkan kepada tertanggung dapat dipergunakan Convernote.

2. *Bill of Lading* (B/L)
3. *Invoice* atau faktur
4. *Claim Constateringe bewije* (CCB) khusus untuk barang yang rusak.
5. *Exept Bewije* (E) khusus untuk barang yang kurang.
6. Laporan kerugian

³⁷ Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum UGM, Laporan Penelitian Bentuk-bentuk Pertanggunggan, *Op.Cit.*, hal. 113-114.

7. Laporan gudang
8. Surat tuntutan kepada pihak ketiga.

Dan alat bukti tambahan dalam rangka tuntutan claim tersebut yaitu *Survey Report* dari penanggung.³⁸

Kebanyakan perusahaan asuransi pertanggungansian laut kalau adalah peristiwa kehilangan atau kerusakan maka polis beserta *bill of lading* dianggap sebagai alat bukti yang cukup atas kepentingan tertanggung. Alat-alat bukti (dokumen) tersebut penting artinya bagi tertanggung dalam rangka membuktikan dana menuntut haknya mengajukan claim kepada penanggung. Hal ini juga dibuktikan di dalam pasal 1865 yang mengatur tentang perihal pembuktian yang berbunyi:

Setiap orang yang mendalilkan bahwa ia mempunyai suatu hak atau guna guna meneguhkan haknya sendiri mampu membantah hak orang lain, menunjuk pada suatu peristiwa, diwajibkan membuktikan adanya hak atau peristiwa tersebut.

Demikian juga bunyi pasal 163 RIB dan pasal 283 RDS. Jelas nampak dari pasal tersebut, bahwa tidak hanya peristiwa saja yang dapat dibuktikan, tetapi juga sesuatu hak.³⁹

B. Hal-hal yang Membatalkan Pertanggungan

Pada bab III sub A penulis secara sekilas menguraikan juga prinsip-prinsip pokok yang menjadi dasar dari penutupan pertanggungan. Oleh karena pada bab tersebut sekaligus penulis menguraikan juga tentang prosedur penutupan

³⁸ Penelitian di PT. Asuransi Jiwa Cabang Semarang.

³⁹ Subekti, Prof., SH., *Hukum Pembuktian*, Pradnya Paramita, Cet. IV, Jakarta, 1978, hal. 8

pertanggung, maka menurut hemat penulis kejelasan dari pengertian hal-hal yang membatalkan pertanggung itu belumlah terurai lebih jelas. Dari ketentuan-ketentuan yang terdapat di dalam KUH Dagang maupun peraturan di luar dari undang-undang itu antara lain yang terdapat pada MIA (*Marine Insurance Act*), mengatur tentang hal-hal yang membatalkan pertanggung. Batalnya pertanggung ini mempunyai dua pengertian, yaitu:

1. Pertanggung itu batal dengan sendirinya karena bertentangan dengan hukum/undang-undang yang berlaku
2. Pertanggung itu dibatalkan karena satu pihak (penanggung) tidak menerima berlakunya pertanggung sebagaimana termuat dalam polis karena penanggung beranggapan pihak tertanggung tidak memenuhi ketentuan yang harus dilaksanakan.

Pertanggung yang batal karena bertentangan dengan hukum/undang-undang yang berlaku dapat kita lihat sebagaimana termuat dalam pasal 276 KUH Dagang.

Tidak ada kerugian yang disebabkan oleh kesalahan sendiri dari pihak terjamin, termasuk tanggungan asurador. Asurador ini malah berhak menerima atau menuntut pembayaran uang premi, apabila ia sudah mulai menghadapi bahaya yang bersangkutan.

Dengan demikian asurador dibebaskan dari kewajiban menanggung kerugian, yang disebabkan oleh kesalahan sendiri dari terjamin.⁴⁰

Dengan tiadanya penugasan tentang kesalahan ini, maka dapat dikatakan, bahwa yang dimaksudkan kesalahan ialah segala macam kesalahan, yaitu kurang hati-hati, tidak berhati-hati, dan seterusnya.⁴¹

⁴⁰ Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*, *Op.Cit.*, hal. 61.

⁴¹ *Ibid.*,

Demikian pula halnya asuransi berganda (*Dubbelle Versekering*) tidak diperbolehkan sebagaimana termuat dalam pasal 252 KUH Dagang yang berbunyi:

Kecuali jika diperbolehkan oleh undang-undang tidaklah boleh diadakan asuransi untuk kedua kalinya untuk waktu yang sama, terhadap bahaya yang sama, pada barang-barang yang sudah dimasukkan asuransi untuk nilai harga seluruh dari barang itu, dengan pengertian, bahwa apabila larangan ini dilanggar, maka asuransi yang nomor dua tadi batal.⁴²

Selanjutnya hal yang membatalkan perjanjian pertanggungan itu adalah kewajiban si terjamin untuk memberitahukan kepada si penanggung hal-hal yang benar mengenai barang yang dijamin. Hal ini dimuat dalam pasal 251 KUH Dagang yang berbunyi:

Apabila oleh terjamin memberitahukan kepada asurador hal-hal yang tidak benar, atau ada disembunyikan. Sedang asurador mengetahui hal yang sebenarnya sehingga asuransi itu tidak akan disetujui, maka asuransi tersebut batal.

Merubah *Voyage* (perjalanan kapal) juga dapat membatalkan pertanggungan. Jika rute perjalanan menyimpang dari apa yang di dalam polis. Hal ini ditegaskan di dalam KUH Dagang dalam pasal 638:

Dalam halnya pertanggungan atas sebuah kapal, maka kewajiban si penanggung berhenti apabila haluan atau perjalanannya dirubah tanpa adanya suatu hal yang memaksa.

Marine Insurance Act 1906 (MIA) hal tersebut diatur di dalam pasal 43 yang menentukan:

Apabila tempat pemberangkatan dengan jelas disebutkan di dalam polis, akan tetapi kapal tidak berangkat dari tempat tersebut melainkan dari tempat lain, resiko yang disebutkan di dalam polis tidaklah dijamin.

⁴² *Ibid.*,

Pasal 44

Apabila tempat tujuan dengan jelas disebutkan di dalam polis akan tetapi kapal tidak berlayar untuk tempat tersebut melainkan ke tempat lain, maka resiko yang disebutkan di dalam polis tidaklah dijamin.⁴³

Dalam hal pertanggungan itu dibatalkan karena satu pihak (penanggung) tidak menerima berlakunya pertanggungan sebagaimana termuat dalam polis karena penanggung beranggapan pihak tertanggung tidak memenuhi ketentuan yang harus dilaksanakan, hal ini antara lain karena:

- a. Tertanggung tidak membayar premi
- b. Claim dianggap tidak wajar
- c. Pembuktian tertanggung kurang cukup
- d. Penanggung dapat membuktikan sebaliknya
- e. Tuntutan claim telah daluwarsa
- f. Tertanggung terbukti tidak beritikad baik.

C. Penyelesaian Kerugian

Telah dikemukakan oleh penulis terdahulu bahwa pertanggungan pengangkutan laut, seperti halnya dengan macam auransi kerugian lainnya, didasarkan juga pada *Indemnity*. Dengan *Indemnity* ini berarti pihak penanggung akan memberi ganti kerugian kepada tertanggung sebanding dengan kerugian yang dideritanya, dengan pengertian bahwa besarnya penggantian tersebut tidak melebihi dari jumlah pertanggungan (*total sum insured*).

⁴³ J.C. Sianipar, *Asuransi Pengangkutan Laut (Marine Insurance)*, Loc.Cit, hal. 34.

Apabila dasar *Indemnity* ini dilaksanakan secara penuh, maka penanggung hanya berkewajiban memberikan ganti kerugian kepada tertanggung setinggi-tingginya sebesar barang dipertanggung lebih rendah dari *real value* (*underinsured*) maka apabila barang termaksud total loss, tertanggung hanya berhak menerima ganti kerugian sebesar jumlah pertanggungan. Jika barang yang *underinsured* tersebut tidak total lose, tetapi hanya mengalami kerusakan sebagian, maka penggantian dari pertanggungan adalah sebanding dengan jumlah pertanggungan.

Jadi dalam hal ini besarnya *indemnity* yang akan dibayarkan kepada tertanggung dibatasi oleh dua hal:

1. Harga sesungguhnya (*real value*) dari benda yang dipertanggungkan.
2. Jumlah pertanggungan di dalam polis.

Dalam hal total lose penggantian dari penanggung adalah sebesar *real value* atau jumlah pertanggungan (tergantung kepada mana yang lebih rendah). Hal yang demikian ini adalah pengertian secara umum apabila tidak ada penegasan lalu dalam polis. Jika tidak ada penegasan lain dalam polis maka prinsip *indemnity* seperti termaksud di atas akan digunakan dalam penyelesaian claim.

Di lain pihak telah terjadi kenyataan bahwa tertanggung sering tidak dapat menilai *real value* daripada kapal pada waktu penutupan asuransi dilakukan. Hal ini terjadi terutama untuk kapal laut yang pada umumnya ditutup untuk jangka panjang. Banyak faktor-faktor yang menjadi bahan pertimbangan bagi tertanggung untuk menentukan *real value* daripada barang modal seperti kapal laut ini, antara lain:

- a. Kemungkinan naik turunnya harga selama berlakunya pertanggungan.
- b. Peralatan serta pemeliharaan yang diberikan terhadap kapal tersebut.
- c. Besarnya penghasilan yang akan diperoleh dari barang modal dimaksud.
- d. Lain-lain faktor yang menyebabkan kapal tersebut lebih berharga bagi seseorang daripada bagi orang lain.

Faktor-faktor tersebut di atas sangat besar pengaruhnya dalam menentukan nilai barang modal dimaksud bagi pemiliknya, sehingga adalah sangat sukar untuk menentukan *real value* daripada barang itu baik bagi pemilik maupun penanggung. Berhubungan suatu kapal yang umurnya, tenaganya dan harga pembeliannya sama, belum tentu memberikan penghasilan yang sama, maka nilai kapal itupun bagi pemiliknya belum tentu saja. Atas dasar kenyataan ini, maka Marine Insurance Act 1906, pasal 27 membedakan 2 macam penilaian yang dapat digunakan dalam penyelesaian kerugian dalam penutupan polis, yaitu:

- a. *Valued Policy*
- b. *Unvalued Policy*

Valued Policy

Disebut *valued policy* apabila jumlah pertanggungan secara tegas disebutkan di dalam polis jumlah mana didasarkan kepada persetujuan kedua belah pihak sewaktu hendak mengadakan penutupan yang bersangkutan. Jumlah yang dinyatakan dalam polis ini belum tentu sama dengan harga pembelian kapal maupun harga pasar kapal itu pada hakekatnya penutupan diadakan. Jumlah tersebut disetujui oleh penanggung dengan tertanggung sebagai dasar penilaian dalam polis tanpa mempersoalkan adanya “*Under Insurance*” maupun “*Over*

Insurance". Oleh karenanya jumlah pertanggungan yang demikian ini sering juga disebut "*Agregad Value*".

Adanya *Agreed Value* dalam polis biasanya dinyatakan dengan kata: *value at* di depan angka jumlah pertanggungan dalam polis itu, atau juga kadang-kadang dengan *so valued* yang ditambahkan di belakang jumlah pertanggungan, maupun di belakang nama barang yang kapal yang dipertanggungkan.

Proses penggantian kerugian dalam penutupan pertanggungan atas kapal

laut pada umumnya dilaksanakan atas dasar "*valued policy*". Hal itu umumnya dilakukan mengingat sukarnya menilai harga kapal yang sesungguhnya pada waktu penutupan termaksud, karena hal itu bertanggung juga kepada hasil yang akan diperoleh daripadanya serta perawatannya, sedang di lain pihak harga kapal itu bisa menaik atau menurun dalam waktu singkat selama berlakunya pertanggungan. Di samping itu harga pembelian belum menggambarkan besarnya tanggungjawab penanggung dalam hal kerusakan, karena kalau dilihat dari segi penanggung, maka biaya perbaikan untuk kapal tua dan baru pun pada dasarnya sama untuk kerusakan serupa, walaupun secara keseluruhan harga kapal yang baru lebih tinggi dari harga kapal yang tua. Atas adanya kenyataan ini, maka balas jasa yang diminta oleh penanggung dalam penutupan pada dasarnya sama pula. Itulah sebabnya proses penggantian kerugian dalam penutupan asuransi kapal laut pada umumnya dilakukan atas dasar *valued policy*. Dalam *valued policy*, apabila terjadi total lose, maka penanggung berkewajiban membayar claim sebesar jumlah pertanggungan yang telah disetujui di dalam polis, tanpa mempersoalkan apakah jumlah itu lebih tinggi, atau lebih rendah dari harga kapal yang sesungguhnya. Di

lain pihak apabila kapal mengalami kerusakan sebagian (*partial lose*) maka pihak penanggung berkewajiban mengganti biaya-biaya perbaikan secara penuh, asal jumlah itu belum melebihi jumlah pertanggungan. Ketentuan ini berlaku baik penutupan dilakukan atas dasar kondisi *Intitute Tise Clause* maupun atas dasar *Standard Indonesia Hull Fora*. Sebagai imbalan daripada itu, kalau reconnery dari pihak lain untuk mana claim dibayar oleh penanggung, maka atas dasar subrogasi pihak penanggung berhak menerima seluruh reconery tersebut sampai setinggi-tingginya sebesar claim yang telah dibayarnya tanpa mempersoalkan apakah jumlah yang dibayar oleh penanggung tadi lebih rendah dari kerugian yang sungguh-sungguh diderita oleh tertanggung (karena terjadi *Under Insuraance*).

Contoh:

Suatu kapal diasuransikan atas dasar *agreed values* sebesar E.£ 6000/.../. Nilai sebenarnya dari kapal itu adalah E.£. 9000/.../.... Akibat tabrakan yang terjadi, kapal itu mengalami total lose, dan akibatnya penanggung membayar claim total lose sebesar E.£ 6000/.../.

Dari pemilik kapal lain yang dianggap bersalah dalam terjadi tabrakan ini kemudian diperleh ganti kerugian sebesar E.£ 5000/.../.... Penanggung yang telah membayar claim total lose berhak menahan seluruh jumlah ini sebagai *Solvage* walaupun pembayaran tadi dilakukan untuk kapal yang berharga E.£ 9000/.../..., dan ternyata hanya diasuransikan sebesar E.£ 6000/... tetapi atas dasar *agreed value*.⁴⁴

⁴⁴ *Ibid.*, hal. 123.

Lain halnya apabila jumlah penilaian atas kapal yang telah disetujui (*agreed value*) kedua belah pihak, oleh tertanggung secara sadar tidak dipertanggungjawabkan penuh.

Contoh:

Terjadi pertanggungjawaban atas sebuah kapal disetujui nilainya (*agreed value*) sebesar E.£ 1.350; akan tetapi oleh tertanggung sengaja diasuransikan hanya E.£ 1000 (*under insurance*). Kapal tersebut mengalami tabrakan total lose, dan oleh karenanya tertanggung membayar claim total lose sebesar E.£ 1000/.../; sewaktu dari pihak ketiga (pemilik kapal yang menabrak) diperoleh penggantian tersebut E.£ 1000/.../..., maka dari jumlah penggantian tersebut yang menjadi hak penanggung hanya sebesar $\frac{1000}{1350} \times \text{E.£ } 1000$. Sedang $\frac{350}{1.350} \times \text{E.£ } 1000$, wajib dikembalikan kepada tertanggung. Dalam hal ini ada subrogasi dari pihak ketiga (yang menabrak) dalam proses penggantian kerugian kepada tertanggung.

Perlu dicatat di sini bahwa jumlah yang disetujui (*agreed value*) untuk kapal tersebut hanya dimaksudkan untuk dasar persetujuan antara penanggung dengan tertanggung dalam polis (untuk keperluan asuransi saja). Untuk keperluan lain nilai termaksud belum tentu benar dan bahkan mungkin tidak dapat diterima. Jika ada hubungan dengan pihak ketiga (di luar dari adanya persetujuan dalam polis), maka jumlah yang telah disetujui termaksud (*agreed valued*) tidak bisa digunakan sebagai dasar penilaian.

Unvalued Policy

Disebut *unvalued policy* apabila jumlah pertanggungan tidak disebutkan dengan tegas di dalam polis, akan tetapi jumlah yang disebutkan hanya merupakan limit yang tertinggi saja. Dalam *unvalued policy* ini, jumlah pertanggungan yang ada dalam polis tersebut merupakan jumlah yang setinggi-tingginya akan dibayar oleh penanggung, sedang berapa jumlah yang wajib dibayar apabila ada claim tertanggung kepada jumlah kerugian yang sungguh-sungguh diderita pada waktu terjadi.

Jika jumlah pertanggungan satu juta rupiah, sedangkan nilai barang yang sesungguhnya hanya Rp. 750.000, maka dalam hal ini barang total lose, penanggung hanya berkewajiban mengganti kerugian Rp. 750.000, karena hanya jumlah tersebutlah yang menjadi kerugian tertanggung. Oleh karenanya penutupan atas dasar *unvalued policy* ini lebih sering disebut dengan nama *Insured valued* karena nilai yang sesungguhnya dari kepentingan yang menghadapi resiko pada waktu itulah yang akan dijadikan sebagai patokan dalam pembayaran claim. Penutupan atas broight (barang) pada umumnya didasarkan kepada *invalued policy*. Sering pula terjadi penanggung yang menyediakan diri untuk turut mengganti kerugian kepada pihak tertanggung dalam pertanggungan kapal tersebut lebih dari satu. Maka penutupan asuransi (pertanggungan) seperti itu disebut dengan *co insurance*. Jika penutupan dilakukan secara *Co Insurance*, maka para penanggung yang mengambil bagian dalam penutupan, secara bersama-sama menandatangani polis dengan menentukan berapa bagian masing-masing di dalam penutupan tersebut, misalnya Perusahaan Asuransi A menutup

50% dan Perusahaan Asuransi B menutup 50% lagi dan sebagainya. Dan pemenuhan ganti rugi (claim) dari penanggung kepada pihak tertanggung ditentukan berdasarkan berapa persen bagian masing-masing yang dicantumkan dalam polis itu.

Disamping penulis telah menerangkan tentang penyelesaian kerugian dalam pertanggungan kapal laut tersebut maka hal-hal yang menjadi pedoman untuk mengganti kerugian atas pertanggungan yang ada kepada tertanggung yakni:

1. Macam dan tipe kapal yang ditutup.
2. Sifat penutupan.

Macam dan tipe kapal yang akan ditutup tentu berbeda satu dengan yang lain demikian pula resiko yang akan dihadapi kapal tersebut.

Beberapa contoh kapal antara lain:

- a. Kapal layar biasanya digunakan syarat penutupan dengan memakai "*institute yacht clause*"
- b. Speedboat → kondisi yang digunakan untuk penutupan ini adalah "*institute speedboat clause*"
- c. Kapal penangkap ikan → kondisi penutupan ini biasa digunakan "*institute fishing vessel clause*"
- d. Kapal dagang biasa → kondisi yang digunakan biasa bermacam-macam tergantung kepada sifat penutupan.
- e. Lain-lain tipe → kondisi tergantung kepada tipe yang bersangkutan.

Sifat penutupan mempunyai sifat yang tergantung kepada apakah hanya untuk satu perjalanan (*voyage*). Untuk jangka waktu tertentu (*time*), atau campuran dari *voyage* dan *time*.

Melihat kenyataan di Indonesia bahwa kapal-kapal yang diasuransikan pada umumnya baru kapal-kapal dagang, serta kebanyakan dilaksanakan atas dasar polis berjangka (*time policy*) maka di bawah ini penulis hanya memberikan beberapa syarat penutupan yang dapat digunakan untuk penutupan asuransi kapal dagang untuk “*Hull & Machinery*” saja. Syarat-syarat penutupan untuk kapal-kapal dagang ini dapat digolongkan kepada:

- a. Resiko selama kapal berada di pelabuhan (*Port risk*)
- b. *Total lose cally* (TLO)
- c. *Free from particular average* (FPA)
- d. Resiko yang lebih luas (*All risk*)⁴⁵

Ad.a. Penutupan pertanggungan yang dapat dilakukan untuk kapal yang lama ditambatkan di pelabuhan menunggu pemuatan atau sebab-sebab lain.

Clause penutupan yang umumnya digunakan untuk ini adalah : *Intitute Time Clause Hull Port Risk*’

Ad.b. Kerugian yang dijamin dengan kondisi penutupan total lose only, hanya ini apabila kerugian tersebut mengakibatkan kapal total lose atau *constructuve total lose*. Kerugian-kerugian sebagian lainnya apabila belum dapat digolongkan kepada total lose belum mendapat jaminan dengan kondisi ini.

⁴⁵ *Ibid.*, hal. 206.

Syarat-syarat penutupan yang dapat digunakan adalah “*institute standard TLO clause (hull)*”

Ad.c. Pada dasarnya *free from particular average* (FPA) hanya menutup resiko-resiko:

- 1) Total lose atau constructive total lose
- 2) Kontribusi dalam several avarage dan salvage
- 3) Tabrakan
- 4) Kebakaran
- 5) Kandas

Khusus mengenai kerusakan yang berhubungan dengan tabrakan, kandas dan kebakaran, kondisi ini memberikan jaminan meliputi kerusakan sebagian.

Di dalam prakteknya kondisi ini jarang digunakan, oleh karena itu tidak diberikan penjelasan lebih lanjut.

Ad.d. Syarat penutupan kerugian untuk pertanggung jawaban kapal yang banyak digunakan dewasa ini adalah jaminan resiko yang lebih luas, sehingga hampir dapat dikatakan meliputi “*all risk*”. Dengan memakai “*Standad Indonesian Hull From*”, maka resiko yang dijamin oleh asuransi meliputi:

- 1) Kerugian akibat tabrakan (*collison*)
- 2) Kerusakan-kerusakan lainnya akibat langsung dari:
 - a) - *Accident in loding dischargin or shifting cargo or fuel.*
 - *Explosion on ship board or elsewhere*

- *Break dawn of or accident to nuclear instalation or reactors on ship board or elsewhere.*
 - *Bursting of boilers, breakage or shafts or any latent defect in machinery or hull.*
 - *Negligence of masters, officers, crew or pilots.*
 - *Negligence or repairers provided such repairers not assure (S) hereunder*
 - *Negligence or charterters, provided this insurance shall in no event insure to the benefit or such charterers.*
- b) - *Contact with aircraft*
- *Contact with any land conveyance, dock or harbour equipment or instalation.*
 - *Earthquake, volcanic eruption on lightning*
- 3) Kerugian akibat general average dan salvage
- 4) Biaya-biaya khusus untuk pengemasan (*sul and labour charges*).⁴⁶

⁴⁶ *Ibid.*, hal. 200-205.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari pembahasan-pembahasan yang telah di uraikan pada bab-bab terdahulu maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengangkut bertanggungjawab apabila memenuhi persyaratan sebagai berikut:
 - a. Pihak pengangkut wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan.
 - b. Pihak pengangkut wajib mengasuransikan tanggungjawabnya atas barang yang diangkutnya.
 - c. Pihak pengangkut wajib memberikan ganti rugi apabila penumpang pengirim barang, atau pihak ketiga mengalami kerugian karena kesalahan pengangkut dalam melaksanakan pelayanan angkutan.
 - d. Pihak pengangkut wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang, jika terjadi pembatalan pemberangkatan.
2. Hak:
 - a. Pihak tertanggung berhak mendapatkan ganti rugi pembayaran biaya apabila pengirim barang telah disepakati perjanjian pengangkutan tidak sesuai dengna isi polis perjanjian.
 - b. Pembayaran ganti rugi claim asuransi sesuai dengan isi dalam polis yang telah disepakati oleh kedua blah pihak (Pasal 256 KUH Dagang)

- c. Pembayaran claim asuransi apabila terjadi evenment (suatu peristiwa yang menurut pengalaman manusia normaliter tidak diharapkan terjadi) tertanggung menderita kerugian, maka penanggung akan memberi ganti rugi asalkan tertanggung betul-betul mempunyai kepentingan atas benda yang di tertanggungkan, adalah sesuai dengan Pasal 250 KUH Dagang.

B. Saran

Sebagai penutup dari skripsi ini penulis mengemukakan saran-saran sebagai berikut:

1. Perlu adanya campur tangan dari pemerintah dalam menentukan perjanjian baku atas dasar kepentingan umum, serta perlunya peningkatan pengawasan dari pemerintah yang optimal sehingga dapat melindungi kepentingan konsumen secara menyeluruh.
2. Mengingat Undang-undang Perlindungan Konsumen telah berlaku secara efektif semenjak tanggal 20 April 2000 maka perusahaan peangkutan darat harus tunduk pada ketentuan perundang-undangan di bidang perlindungan konsumen, sehingga pengangkut wajib melakukan penyesuaian-penyesuaian terhadap klausula-klausula pada surat muatan baik yang berbentuk perjanjian baku maupun klausula eksonerasi yang bertentangan dengan Undang-undang Perlindungan Konsumen yang merugikan pengirim.

3. Dimasa mendatang dalam pembentukan hukum perikatan yang baru nanti, aturan-aturan dasar yang mengatur klausula-klausula baku harus disesuaikan dengan asas-asas perjanjian yang berlandaskan kepribadian bangsa Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, P.T. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Hukum Pertanggungungan dan Perkembangannya*, BPHN Seksi Hukum Dagang UGM, Yogyakarta, 1983.
- Gunawan Widjaja, Ahmad Yani, *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2000.
- HMN. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid 3*, Djambatan, Jakarta, 1983.
- J.T. Sianipar, *Asuransi Pengangkutan Laut (Marine Insurance)*, P.T. Asuransi Jasa Indonesia, Jakarta, 1974, hal. 7.
- Mariam Darus Badruzaman, *Aneka Hukum Bisnis*, Alumni, Bandung, 1994.
- R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, CV. Rajawali, Jakarta, 1986.
- Saefullah Wiradipraja, *Tanggungjawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 1989.
- Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995.
- Subekti, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermasa, Jakarta, 1987.
- Wiwoho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*. PT. Bina Aksara, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta. 1982.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

ASURANSI KAPAL LAUT

PENGANTAR

Asuransi Marine Hull/Asuransi Kapal Laut adalah salah satu jenis asuransi kerugian yang bertujuan memberikan jaminan ganti rugi kepada Pemilik Kapal dan Perusahaan Pelayaran terhadap kerugian-kerugian yang mungkin mereka derita akibat kapalnya mengalami kecelakaan di laut

Yang dapat diasuransikan dalam asuransi Kapal Laut adalah semua jenis kapal sebagai alat pengangkut di atas air, yang dapat dinavigasikan baik dengan kekuatan sendiri maupun dengan bantuan tenaga dari luar. Kapal-kapal yang tidak dapat diasuransikan dalam asuransi Kapal laut antara lain: kapal-kapal selam dan kapal-kapal yang dioperasikan untuk tujuan militer. Apabila sebuah kapal diasuransikan dalam asuransi Kapal laut, maka pengertiannya meliputi rangka kapal itu sendiri dan peralatan standardnya serta mesin-mesin kapal (jika ada).

II. TERTANGGUNG

Yang dapat menjadi Tertanggung dalam asuransi kapal laut adalah :

- Pemilik kapal
- Perusahaan-perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal secara bertanggung jawab penuh atas kapal yang dioperasikan tersebut.
- Bank pemberi kredit dengan menggunakan kapal sebagai salah satu agunannya.
- Para penyewa (pencarter) kapal yang dalam kontrak carternya (charter party) bertanggung jawab penuh atas keselamatan kapal yang dicarternya itu.

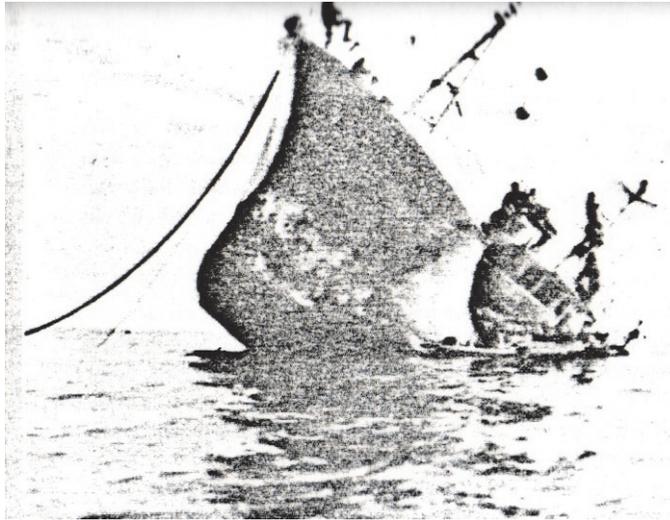
III. LUAS JAMINAN GANTI-RUGI

1. Klausula/Persyaratan Asuransi.

Luas jaminan ganti-rugi yang diberikan bergantung kepada klausula-klausula persyaratan standar mana yang dipergunakan serta ada tidaknya modifikasinya. Sebagai gambaran ringkas, berikut ini diutarakan 3 (tiga) klausula/persyaratan standar yang banyak dipergunakan dalam pasaran asuransi kapal laut di Indonesia, yaitu:

a. Total Loss Only

Dengan menggunakan Institute Standard Total Loss Only, maka jaminan ganti-rugi yang diberikan kepada Tertanggung adalah terbatas hanya apabila kapal yang diasuransikan itu mengalami kerugian atau kerusakan total (total loss) sehingga kapal tersebut tidak dipulihkan lagi fungsinya atau diperbaiki kembali karena pertimbangan fisik kapal yang mengalami kerusakan atau musnah (actual total loss) ataupun



karena pertimbangan komersial yang memberikan perhitungan tidak ekonomis lagi untuk memulihkan fungsi atau manfaat kapal itu seperti semula.

a. F.P.A. (Free from Particular Average)

Dengan syarat ini, maka Penanggung hanya akan memberikan ganti-rugi kepada Tertanggung, jika Tertanggung menderita kerugian karena :

- Kapal mengalami "total loss" seperti di jelaskan dalam sub a diatas.
- Kapal mengalami kerusakan sebagian yang bersifat umum (general average) dimana kerugian tersebut dibebankan secara proporsional antara pemilik kapal dan pemilik cargo.
- Kapal mengalami tabrakan dengan kapal lain, dimana pemilik kapal bertanggung jawab kepada kapal lain karena kesalahannya. Penggantian yang diberikan oleh Penanggung dalam hal ini adalah sebesar 3/4 dari tanggung jawab tersebut.

b. A.R. (All Risks)

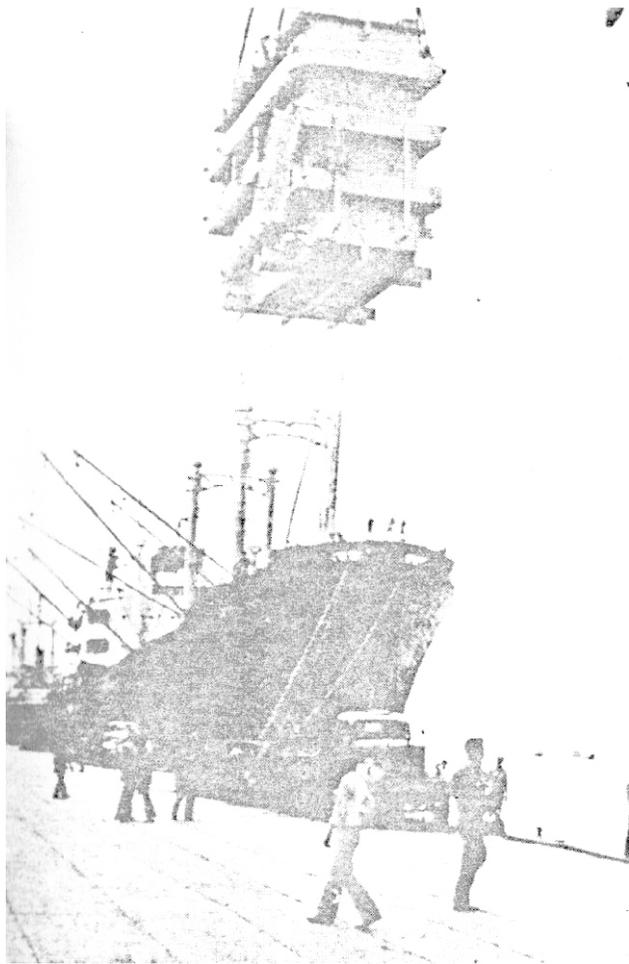
Ada 2 (dua) macam klausula/syarat standar untuk memberikan jaminan secara "all risks" yaitu:

- All risks berdasarkan Klausula I.L.U. (Institute of London Underwriter) Dengan klausula ini, maka Penanggung akan memberikan ganti-rugi atas segala macam sifat kerugian baik "total loss" general average maupun kerugian-kerugian sebagian lainnya dan 3/4 tanggung jawab Tertanggung kepada kapal lain dalam peristiwa tabrakan kapal seperti diutarakan dalam sub b diatas.
- All Risks berdasarkan Klausula Standar Indonesia SIHF (Standard Indonesia Hull Form). Jaminan ganti-rugi yang diberikan disini pada dasarnya sama dengan sub c di atas, hanya disini ganti-rugi atas tanggung jawab Tertanggung kepada pihak kapal lain diberikan secara penuh (4/4) baik dalam peristiwa tabrakan kapal atau bila kapal yang diasuransikan menabrak benda lain selain kapal.

CATATAN

Masih banyak Klausula/Persyaratan Standar lain selain yang diutarakan diatas dan untuk penjelasan lebih lanjut dapat diminta kepada PT. Asuransi Jasa Indonesia atau Kantor-Kantor Cabangnya di kota-kota diseluruh Wilayah Republik Indonesia.

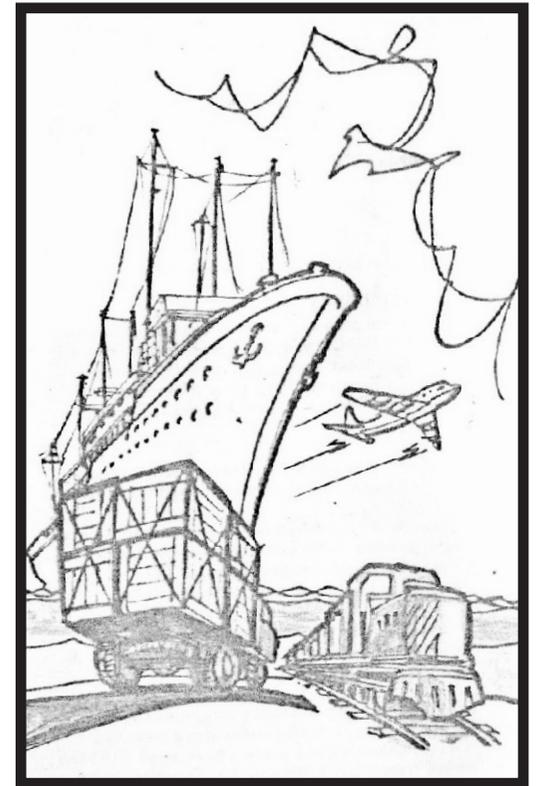
2. Masa berlakunya jaminan asuransi
Pemilik Kapal atau Tertanggung dapat memilih masa berlakunya jaminan asuransi seperti berikut :
 - a. Asuransi untuk satu perjalanan (Voyage Cover).
Yaitu jaminan asuransi hanya berlaku untuk satu kali pelayaran saja dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain.
 - b. Asuransi berdasarkan jangka waktu (time cover).
Yaitu jaminan asuransi berlaku menurut jangka waktu tertentu misalnya satu bulan, dua bulan, tiga bulan dan seterusnya sampai maksimum 12 (dua belas) bulan, yang kemudian dapat diperpanjang untuk jangka waktu berikutnya.



**Alamat Kantor
PT. ASURANSI JASA INDONESIA**

KANTOR WILAYAH	:	Jl. Pintu Besar Utara No. 4, Jakarta, Telp. 671451
JAKARTA	:	Jl. Cengkeh No. 1 Lantai II, Jakarta, Telp. 677381
BARAT	:	Jl. Cengkeh No. 1 Lantai I, Jakarta, Telp. 677381
TENGAH	:	Jl. Cengkeh No. 1 Lantai III, Jakarta, Telp.
TIMUR	:	677381
KANTOR CABANG	:	
JAKARTA UTARA	:	Jl. Pintu Besar Utara No. 4 Telp. 671451
JAKARTA TENGAH	:	Jl. Menteng Raya No. 21 Telp. 352096, 373108
JAKARTA SELATA	:	Jl. Jend. Sudirman Gedung Ratu Plaza, Lantai I Telp. 711861, 711865
MEDAN	:	Jl. Brig. Jen. Katamso No. 35 A/B Telp. 29535
PALEMBANG	:	Jl. Kapten Rivai Telp. 21634
PAKANBARU	:	Jl. Jend. Sudirman No. 217 Telp. 23715
PADANG	:	Jl. Pemuda No. 11 D Telp. 23632
TANJUNG KARANG	:	Jl. Raden Intan no. 84 Telp. 52750
PEMATANG SIANTAR	:	Jl. Dr. Sutomo No. 7 Telp. 24795
JAMBI	:	Jl. Sultan Taha No. 3B, Telp. 23160
BANDA ACEH	:	Jl. R. Nya' Arief No. 13 Telp. 22705
BANDUNG	:	Jl. Wastu Kencana No. 10 Telp. 59068, 59069
SEMARANG	:	Jl. Pemuda No. 22/24 Telp. 20782
PONTIANAK	:	Jl. Diponegoro No. 229 Telp. 2446
BOGOR	:	Jl. Jend. Sudirman No. 25 Telp. 23167, 27111
SOLO	:	Jl. Brig. Jend. Slamet Riyadi No. 295 Telp. 5408
CIREBON	:	Jl. Siliwangi No. 131 Telp. 3842
TEGAL	:	Jl. Gajah Mada No. 107 Telp. 61929
YOGYAKARTA	:	Jl. Jend. Sudirman No. 33 Telp. 2178
SINGKAWANG	:	Jl. Pasar Baru No. 24 Telp. 184
SUKABUMI	:	Jl. Jend. A. Yani No. 57 Telp. 61353
CILACAP	:	Jl. Jend. S. Parman No. 11 Telp. 478
SURABAYA DARMO	:	Jl. Raya Darmo No. 24 Telp. 60912
SURABAYA SIKATAN	:	Jl. Sikatan No. 1 Telp. 25012
DENPASAR	:	Jl. Surapati No. 22 Telp. 4488, 5840
BANJARMASIN	:	Jl. Jend. A. Yani No. 137C Telp. 3072
SAMARINDA	:	Jl. Irian No. 2 Telp. 22511
UJUNG PANDANG	:	Jl. Haji Baru No. 8 Telp. 5888
MANADO	:	Jl. Korengkeng No. 40 Telp. 2567, 3466
JAYAPURA	:	Jl. Jend. A. Yani No. 15 Proyek Irian Indah Lantai II Telp. 41171
PALU	:	Jl. Dr. Sam Ratulangi No. 60A Telp. 21982
MALANG	:	Jl. Let. Jendd. Sutoyo No. 81 Telp. 22915
JEMBER	:	Jl. Kartini No. 30 Telp. 21193, 61925
AMBON	:	Jl. Dr. Sitanala Telp. 2052

**ASURANSI ANGKUTAN LAUT
MARINE CARGO HULL**



PT. ASURANSI JASA INDONESIA

IV. PENUTUP

Untuk penjelasan mengenai besarnya premi yang harus dibaya oleh Tertanggung, cara-cara mengadakan penutupan asuransi, Prosedur klaim dan lain sebagainya PT. Asuransi Jasa Indonesia dengan segenap kantor-kantor cabangnya di seluruh Indonesia dan agen-agenya di berbagai negara di dunia semakin siap memberikan penjelasan dan pelayanan yang diperlukan.

I. PENGANTAR

Asuransi Marine Cargo di Indonesia disebut asuransi pengangkutan. Asuransi ini adalah salah satu jenis asuransi kerugian (non life insurance) yang termasuk kelompok asuransi angkutan laut

Tujuan dari pada asuransi marine cargo ini adalah untuk memberikan ganti-rugi kepada pembeli asuransi/Tertanggung yang timbul karena bahaya-bahaya laut dan bahaya-bahaya kecelakaan yang terjadi selama pengangkutan barang berlayar dari satu tempat ke tempat lainnya terutama dengan alat pengangkut berupa kapal laut yang dapat diperluas dengan alat pengangkut lainnya seperti truk, pesawat udara atau kapal-kapal danau atau sungai

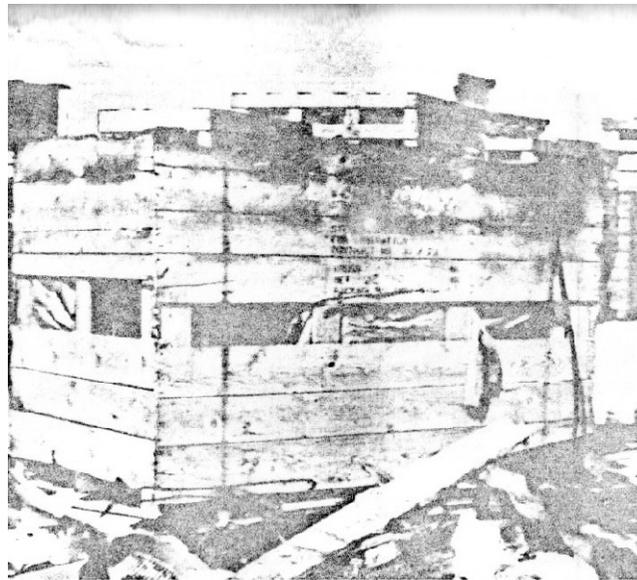
II. TERTANGGUNG

Pada dasarnya yang mempunyai kepentingan atas kesempatan barang yang diangkut dengan alat-alat pengangkut seperti tersebut diatas dapat membeli proteksi jaminan ganti-rugi yang diberikan oleh Polis Asuransi Marine Cargo. Mereka itu adalah

- Bank pemberi kredit dengan agunan barang
- Importir/Penjual barang dari negara lain dengan menggunakan sales contract berbentuk CIF atau barang-barang dagangan tersebut akan menjadi barang-barang konsinyasi di tempat tujuan.
- Importir/Pembeli barang dari negarai lain dengan menggunakan sales contract berbentuk FOB, C & F selain CIF.
- Produsen-produsen barang yang menangani langsung ekspor hasil produksinya dengan menggunakan sales contract berbentuk CIF atau impor bahan baku di ganti menggunakan sales contract berbentuk bukan GIF.

III. LUAS JAMINAN GANTI-RUGI

Dalam polis asuransi marine cargo yang dikeluarkan oleh PT Asuransi Jasa Indonesia memberikan 3 (tiga) pilihan persyaratan dasar yang mencerminkan luasnya jaminan ganti-rugi yang diberikan oleh Penanggung (PT Asuransi Jasa Indonesia) yaitu :



1. P.P.A. (Free from Particular Average)

- a) Penanggung akan memberikan ganti-rugi kepada tertanggung karena kerugian-kerugian financial yang di deritanya akibat barang-barang yang diasuransikan mengalami kerusakan karena alat pengangkutnya mengalami kecelakaan seperti kandas, tenggelam, terbakar, tabrakan dan terjadi peledakan.
- b) Penanggung juga akan memberikan ganti rugi Jika barang-barang tersebut mengalami kerusakan total akibat bahaya-bahaya yang dipertanggungkan dalam polis seperti bahaya-bahaya laut, bahaya kebakaran dan sejenisnya. serta kerusakan total per foli karena risiko sink pada saat bunqkar muat barang dari/ke kappal (alat pengangkut) di pelabuhan pemuatan, pelabuhan transshipment, pelabuhan pembongkaran terakhir.
- c) Penanggung juga akan memberikan ganti rugi atas kerugian usaha atau avery gross atau general average, serta biaya-biaya yang dikeluarkan dalam rangka memperkecil kerugian yang dijamin polis.

1. W.A. (With Average)

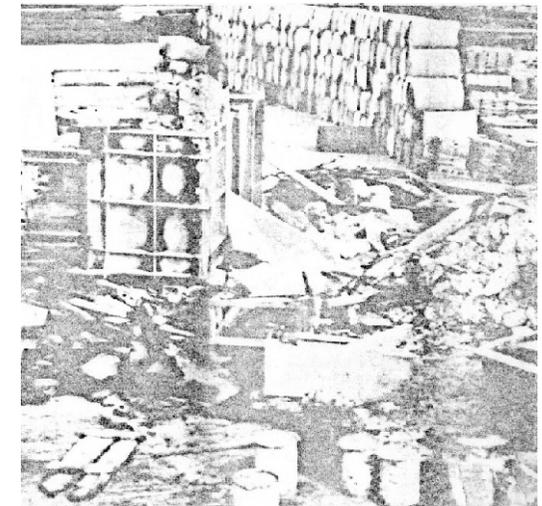
- a) Penanggung akan meinberikan ganti-rugi atas kerugian atau kerusakan barang seperti yang diberikan dalam persyaratan P.P.A. di atas.
- b) Bilamana keugian-kerugian teisebut bukan disebabkan oleh kecelakaan alat pengangkutnya tetapi oleh bahaya-bahaya lainnya (yang dijamin Polis, maka ganti rugi tersebut hanya akan diganti oleh Penanggung) Jika telah mencapai suatu prosentase tertentu.

2. A.R. (All Risks)

Pada dasarnya Penanggung akan memberikan ganti-rugi atas semua risiko kerugian akibat bahava yang dijamin polis atau risiko yang tidak termasukd alam pengecualian yang tercantum dalam polis.

PENGECEUALIAN UMUM

Baik untuk FPA, WA maupun A.R.. pihak Penanggiing selalu dikecualikan dari tanggung jawab untuk memberikan ganti-rugi bila kerugian-kerugian atau kerusakan barang disebabkan oleh kesengajaan Tertanggung/Agennya. sifat barang itu sendiri, karena keterlambatan, risiko-risiko perang, penahanan, pembeslahan dan riiko-risiko/bahaya yang secara tegas dikecualikan dalam polis atau pun pengecualian yang secara umum/berdasarkan kebiasaan orang mengetahuinya.



NAMA KAPAL SEKARANG DAN SEBELUMNYA	JENIS/TYPE (1) * DAN KONSTRUKSI (2) *	UKURAN KAPAL			NOMOR & NAMA BIRO KLASIFIKASI	HARGA - PERTANGGUNGAN			JUMLAH HARGA PERTANGGUNGAN
		TONNAGE		KAPASITAS KAPAL		HARGA SEHAT KAPAL DEWASA INI	YANG AKAN DIPERTANGGUNGKAN		
		DWT	SRT				RANGKA KAPAL	MESIN2, DSB.	

*) KETERANGAN : Harga diisi : (1) Kapal Motor Barang, Tongkang, Kapal Keruk atau Kapal Tunda, dsb.

(2) Kayu, Besi/Baja

A. NAHKODA KAPAL

1. Nama :
2. Ijazah dan tanggal diberikan :
3. Pengalaman berlayar :
4. Dispensasi yang diberikan :

B. ANAK BUAH KAPAL

1. Jumlah Perwira :
2. Jumlah Bintara :
3. Jumlah Tamtama :

C. KETERANGAN MENGENAI LAIK-LAUT

1. Tanggal berlakunya dan sampai tanggal :
2. Dikeluarkan oleh :

D. BATAS2 GEOGRAFIS/WILAYAH PELAYARAN YANG DIIZINKAN

.....

E. SYARAT PERTANGGUNGAN YANG DIMINTA

1. Syarat/Kondisi Pertanggungan :
2. Jangka waktu pertanggungan :
3. Terhitung mulai tanggal :

2. NAMA DAN ALAMAT TERTANGGUNG :

3. NAMA DAN ALAMAT PEMILIK KAPAL :

4. NAMA DAN ALAMAT PERUSAHAAN YANG MENGEKSPLOITASI KAPAL :

5. PEMBUATAN KAPAL :

- i. Tahun pembuatan dan dibuat oleh galangan kapal : :
- ii. Untuk macam muatan (bulk cargo, general cargo atau ternak dsb) apa kapal tersebut dibuat
- iii. Kecepatan rata-rata jika penuh muatan :

6. MESIN PENGGERAK UTAMA

1. Diesel atau uap :

ii. Nomor dan type atau model :

iii. Produksi dan pabrik dan tahun pembuatan :

7. POMPA CADANGAN

i. Banyaknya :

ii. Jenisnya (Electric / Tangan) :

8. PERUBAHAN KONSTRUKSI KAPAL

i. Pada Tahun :

ii. Dilaksanakan oleh Galangan kapal :

iii. Macam/bagian yang mengalami perubahan :

9. DOCKING & REPAIRS

I. Tanggal terakhir naik dock :

ii. Di perusahaan dock :

iii. Maksud/tujuan naik dock :

iv. Kapal naik dock kembali tanggal :

10. SURVEY KECIL

I. Survey kecil terakhir tanggal :

ii. Dilaksanakan oleh:.....

iii. Hasil survey / pemeriksaan :

11. URAIAN MENGENAI KECELAKAAN DAN REPARASI KAPAL DALAM 3 (TIGA TAHUN TERAKHIR

12. KAPAL TERSEBUT PERNAH DIASURANSIKAN DARI TAHUN DAN SAMPAI TAHUN :

.....

Pada perusahaan asuransi :

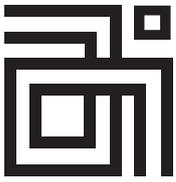
Sebab2 tidak diteruskan asuransinya:

.....

Penanda tangan (Pemohon) di bawah ini dengan jelas, bahwa keterangan2 tersebut diatas merupakan dasar dari pada perjanjian penutupan Asuransi, dan terlampir kami sampaikan fotocopy/salinan daripada:

1. Certificate of Sea Worthiness (laik-laut)
2. Surat ukur/lambung
3. Pos tahunan/surat izin berlayar.

(Sailing Permit)



P.T. ASURANSI JASA INDONESIA

HEAD OFFICE : JL. LET. JEND. HAHYONO M.T. KAV. 61, PANCORAN - JAKARTA SELATAN

Phones : 794508
Cable Address : JANESIA, JAKARTA
Telex : 47365 - 47366 JANESIA IA - JAKARTA
P.O. Box : 320 KBY.

BRANCH OFFICES : Jakarta Utara - Jakarta Tengah - Jakarta Selatan - Bogor - Bandung - Sukabumi - Cirebon - Tegal - Semarang - Yogyakarta - Surakarta (Sala) - Surabaya Darmo - Surabaya Sikalan - Malang - Jember - Denpasar - Banjarmasin - Samarinda - Pontianak - Singkawang - Medan - Padang - Pekanbaru - Pematang Siantar - Banda Aceh - Palembang - Tanjung Karang - Jambi - Ujung Pandang - Palu - Manado - Ambon - Jayapura.

MARINE CARGO POLICY

BRANCH OFFICE

POLICY No.

UNDER OPEN POLICY No.

Assured (s), etc.

Mount Insured :

Valued :

Interest :

Invoice No. :

Vessel :

Conditions :

Rule of Sailing :

Clauses
Special Conditions &
Warranties :

IMPORTANT
PROCEDURE IN THE EVENT OF LOSS OR DAMAGE FOR WHICH
UNDERWRITERS MAY BE LIABLE
LIABILITY OF CARRIERS, BAILEES ON OTHER PARTIES

At and from :

It is the duty of the Assured and then Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the case of everything or minimising a loss and to ensure that all rights against Carriers, Bailees or other third parties property preserved and overcases in particular, the Assured or their Agents are required.

Transshipment at :

1. To claim immediately on the Carriers Port Authorities or other Bailees for any missing package.
2. To claim immediately for survey by Carriers or other Bailees representative if any loss of damage by appearing and claim on this Carrier or other Bailees for any actual damage both at such survey.
3. To no circumstance accept under written protest, to get clean receipts where goods are conditions.
4. To give notice in writing to the Carriers or other Bailees within 3 days of delivery if this loss or damage was not apparent at the time of taking delivery.
The unsightness of then Agents are recommended to make themselves familiar with the regulation of the Port Authorities at the port of discharge.

To :

Place and date signed in :

INSTRUCTION FOR SURVEY

In the event of loss or damage which any involve a claim under this insurance immediate notice of such loss or damage has given to and a survey report obtained from this Company's Office or Agents specified at his.

We PT. ASURANSI JASA INDONESIA, hereby agree, in consideration of the payment to us by or on behalf of the Assured of the premium as arranged, to insure against loss damage liability or expense to the extent and in the manner herein provided.

Report issued by others do not produce evidence.

No General Average bond to be signed without consulting first insurers or their Agents.

DOCUMENTATION OF CLAIMS

In witness whereof the Undersign of

To enable claims to be claim with promptly, the Assured or their Agents are advised to submit all available sorting documents without delay, including when applicable:

1. Original policy
2. Original or certified copy of shipping invoices, together with shipping specification and/or weight notes.
3. Original or certified Bill of Lading and/or other contract of carriage.
4. Survey report or other documentary evidence to show the extent of the loss or damage.
5. Landing account and weight notes at port of discharge and final destination.
6. Correspondence exchanged with the Carriers or their Bailees regarding their liability for the loss or damage.

PT. ASURANSI JASA INDONESIA, on behalf of the said Company, have subscribed My Name in to Policies of the same tenor and date, one of which being accomplished to others to be void, as of the date specified in the schedule.

SURVEY:

In the event of damage arising under this policy no claims will admitted unless has been held with the approval of:

for PT. ASURANSI JASA INDONESIA

INSTITUTE STRIKES RIOTS AND CIVIL COMMOTIONS CLAUSES.

1. This insurance covers loss of or damage to the property hereby insured caused by:
 - (a) strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions;
 - (b) persona acting maliciously.
2. Warranted free of
 - (i) loss or damage proximately caused by
 - (a) delay, inherent vice or nature of the property hereby insured;
 - (b) the absence, shortage or withholding of labour of any description whatsoever during any strike, lock out, labour disturbance, riot or civil commotion;
 - (ii) any claim for expenses arising from delay except such expenses as would be recoverable in principle in English law and practice under York-Antwerp Rules, 1974;
 - (iii) loss or damage caused by hostilities warlike operations civil war, or by revolution rebellion insurrection or civil strife arising therefrom.
3. This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named in the policy for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either on delivery
 - (a) to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named in the policy,
 - (b) to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the policy, which the Assured elect to use either
 - (i) for storage other than in the ordinary course of transit; or
 - (ii) for allocation or distribution, or
 - (c) on the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the goods hereby insured from the overseas vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.

If, after discharge overseas from the overseas vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.

This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 4 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to ship owners or charterers under the contract of affreightment.
4. If owing to circumstance beyond the control of the Assured either the contract of affreightment is terminated at a port or place other than the destination named therein or the adventure is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 3 above, then, subject to prompt notice being given to Underwriters and to an additional premium if required, this insurance shall remain in force until either
 - (i) the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the goods hereby insured from the overseas vessel at such port or place, whichever shall first occur, or

- (ii) if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the policy or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 3 above 49 50 51 52
5. General Average and Salvage Charges payable (subject to the terms of these clauses) according to Foreign Statement or York Antwerp Rules if in accordance with the contract of affreightment. 53 54 55
6. Claims for lose or damage within the terms of those clause shall be payable without reference to conditions of average. 56 57
7. Held covered at a premium to be arranged in case of change of voyage or of any omission or error in the description of the interest vessel or voyage. 58 59
8. It Is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control. 60 61

NOTE : It Is necessary for the Assured when they become aware of an event which b "held covered" under this Insurance to give prompt notice to Underwriters and the right to such cover U dependent upon compliance with this obligation.



P.T. ASURANSI JASA INDONESIA

HEAD OFFICE : JL. LET. JEND. HAHYONO M.T. KAV. 61, PANCORAN
JAKARTA SELATAN

Phone : 794500

Cable Address : JANESIA, JAKARTA

Telex : 47365 - 47366 JANESIA IA - JAKARTA

P.O. Box : 320 KBY.

POLICY ISSUED BY BRANCH OFFICE :

BRANCH OFFICES : Jakarta Utara - Jakarta Tengah - Jakarta Selatan - Bogor - Bandung - Sukabumi - Cirebon - Tegal - Semarang - Yogyakarta - Surakarta (Sala) - Surabaya Darmo - Surabaya Sikalan - Malang - Jember - Denpasar - Banjarmasin - Samarinda - Pontianak - Singkawang - Madan - Padang - Pekanbaru - Pematang Siantar - Banda Aceh - Palembang - Tanjung Karang - Jambi - Ujung Pandang - Palu - Manado - Ambon - Jayapura.

Be it known that

As well in their own Name, as for and in the Name and Names of all and every other Person or Persons to whom the same doth may or shall appertain, in part or in all, doth make Assurance, and cause themselves and them and every of them to be assured, lost or not lost, at and from

HULL

Upon the Body, Tackle, Apparel, Ordnance, Munition, Artillery Boat and other Furniture of and in the good Ship or Vessel called the whereof is Master, under Good, for this present Voyage, or whosoever else shall go for Master in the said Ship, or by whatsoever other Name or Names the said Ship, or the Master thereof is or shall be named or called, beginning the Adventure upon the said Ship A c., as above, and shall so continue and endure during her Abode there; and further, until the said Ship with all her Ordnance, Tackle, Apparel, & c., shall be arrived at as above

(No. and until she hath moored at Anchor in good Safety; and it shall be lawful for the said Ship, & c., in this Voyage to proceed and sail to and touch and stay at any Ports or Places whatsoever and wheresoever for all purposes without Prejudice to this assurance. The said Ship, & c., for so much as concerns the Assured by agreement between the Assured and Assurers in this Policy, are and shall be valued at

TOUCHING the Adventures and Perils which we the Assurers are contented to bear and do take upon us in this Voyage, they are, of the Seas, Men-of-War, Fire, Enemies, Pirates, Rovers, Thieves, Jettisons, Letters of Mart and Countermart, Surprisals, Takings at Sea, Arrests, Restraints, and Detainments of all Kings, Princes and People, of what Nation, Condition or Quality soever, and of all other Perils, Losses and Misfortunes, that have or shall come to the Hurt, Detriment or Damage of the subject matter of this Assurance: and In case of any loss or Misfortune, it shall be lawful to the Assured, their Factors, Servants and Assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the Defense, Safeguard and Recovery of the said subject matter of Assurance without Prejudice to this Assurance; to the Charges whereof the Assurers, will contribute, each Company according to the Rate and Quantity of his sum herein assured. And it is especially declared and agreed that no Acts of the Assurers or Assured in recovering, saving or preserving the property assured, shall be considered

as a waiver or acceptance of abandonment, And it is agreed by us, the Assurers, that this writing or policy of assurance shall be of as much force and effect as the surest writing or policy of assurance heretofore made in Lombard Street or in the Royal exchange, or elsewhere in London.

Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but the warranty shall not exclude collusion, contact with any fixed or floating object than a mine or torpedo, standing, heavy whether or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collusion any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by/or against a belligerent power, and for the purpose of this warranty power includes any authority naval, military or air forces in association with a power.

Further warranted free from the consequence of civil war, revolution, insurrection, or civil strife arising there from, or piracy or barratry.

NOW THIS POLICY WITNESSETH that we, the Assurers, take upon the burden of this Assurance, and promise and bind to the Assured, their Executors, Administrators and Assigns for the true performance and fulfillment of the contract contained in this Policy In consideration of the person or persons effecting this Policy promising to pay a premium and after the Rate of

NB. The Ship and Freight, are warranted free from Average under Tones per Cent, unless general, or ship be stranded, sunk or burnt.

(In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this Policy the settlement will be much facilitated If intermediate notice be given to the nearest official survey company appointed by the assurer's and to the Head Office of P.T. ASURANSI JASA INDONESIA and/or its branch-Offices).

For and on Behalf of
P.T. ASURANSI JASA INDONESIA
(General Insurance Company Limited)

Exd.



**P.T.
Maskapai Asuransi
Ramayana**

Kantor Pusat:
Jalan Cengkeh No. 19-H
JAKARTA BARAT
Telepon : 670230 670238
Telex : 42023 RAMAJKT
P.O. Box : 1328 / JKT
Kawat : RAMAASURANSI JKT

Cabang 2 : Jakarta – Medan – Padang – Palembang – Bandung – Cirebon – Semarang –
Solo – Surabaya – Malang – Jember – Denpasar – Ujungpandang – Manado

Be it known that

As well in their own Name, as for and in the Name and Names of all and every other Person or Persons to whom the same doth may or shall appertain, in part or in all, doth make Assurance, and cause themselves and them and every of them to be assured, lost or not lost, at and from

HULL

Upon the Body, Tackle, Apparel, Ordnance, Munion, Artilery Boat and other Furniture of and in the good Ship or Vessel called the whereof is Master, under Good, for this present Voyage, or whosoever else shall go for Master in the said Ship, or by whatsoever other Name or Names the said Ship, or the Master thereof is or shall be named or called, beginning the Adventure upon the said Ship A c., as above, and shall so continue and endure during her Abode there; and further, until the said Ship with all her Ordnance, Tackle, Apparel, & c., shall be arrived at as above

(No. and until she hath moored at Anchor in good Safety; and it shall be lawful for the said Ship, & c., in this Voy-1 age to proceed and sail to and touch and stay at any Ports or Places whatsoever and wheresoever for all purposes without Prejudice to this assurance. The said Ship, & c., for so much as concerns the Assured by agreement between the Assured and Assurers in this Policy, are and shall be valued at

TOUCHING the Adventures and Perils which we the Assurers are contented to bear and do take upon us in this Voyage, they are, of the Seas, Men-of-War, Fire, Enemies, Pirates, Rovers, Thieves, Jettisons, Letters of Mart and Countermart. Surprisals, Takings at Sea, Arrests, Restraints, and Detainments of all Kings, Princes and People, of what Nation, Condition or Quality soever, and of all other Perils, Losses and Misfortunes, that have or shall come to the Hurt, Detriment or Damage of the subject matter of this Assurance: and In case of any toss or Misfortune, it shall be lawful to the Assured, their Factors, Servants and Assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the Defense, Safeguard and Recovery of the said subject matter of Assurance without Prejudice to this Assurance; to the Charges whereof the Assurers, will contribute, each Company according to the Rate and Quantity of his sum herein assured. And it is especially declared and agreed that no Acts of the Assures or Assured in recovering, saving or preserving the property assured, shall be considered as a waiver or acceptance of abandonment, And it is agreed by us, the Assurers, tha this writing or policy of assurance shall be of as much force and effect as the surest

writing or policy of assurance heretofore made in Lombard Street or in the Royal exchange, or elsewhere in London.

Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but the warranty shall not exclude collusion, contact with any fixed or floating object than a mine or torpedo, standing, heavy whether or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collusion any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by/or against a belligerent power, and for the purpose of this warranty power includes any authority naval, military or air forces in association with a power.

Further warranted free from the consequence of civil war, revolution, insurrection, or civil strife arising there from, or piracy or barratry.

NOW THIS POUZY WITNESSETH that we, the Assurers, lake upon the burden of this Assurance, and promise and bind to the Assured, their Executors, Administrators and Assigns for the true performance and fulfillment of the contract contained in this Policy In consideration of the person or persons effecting this Policy promising to pay a premium al and after the Rate of

IN WITNESS whereof we, the Assures, have subscribed our Names and Sums assured in JAKARTA at hereinafter appears.

NB. The Ship and Freight, are warranted free from Av<rage under Trues per Cent, unless genera!, or ship be stranded, sunk or burnt.

(In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this Policy the settlement will be much facilitated If intermediate notice be given to the nearest official survey company appointed by the assurer's and to the Head Office of P.T. MASKAPAI ASURANSI RAMAYANA and/or its branch-Offices).

Exd.

For and during space of Calendar Months commencing and expiring 19 both days inclusive Local Standard Time. On Mull & Machinery and Everything which is connected therewith on motor vessel as follows :

Name of vessel :
 Built :
 Tonage :
 Length :
 Breadth :
 Depth :
 License No. :
 Construction :

Total Sum Insured : Rp.(.....)
 Trading warranted: :
 Rate :
 Insurance Condition :

CALCULATION OF PREMIUM

Premium :
 Sales Tax :
 Stamp duty :
 Policy Cost :
 Total :

Says : (.....)

.....

ATTACHED :



PT. MASKAPAI ASURANSI RAMAYANA, Head Office : 49 Jl. Kebonsirih JAKARTA Phone : 337148 (5 channels) Telex : 41670 RAMAJKT, Cable : RAMAASURANSI P.O. Box : 1328/JKT. Branches: Jakarta Medan Padang Palembang Bandung Cirebon Semarang Solo Surabaya Malang Jember Denpasar Ujung Pandang Mando.
Representative : Pontianak Balikpapan

MARINE POLICY NO.

We, the Undersigned, have insured on behalf of Messis,
From
To
Per S/S-MS

Sailing

The sum of (says)

Conditions

Loaded under deck

In the event of loss or damage arising under this policy no claims will be admitted unless immediate notice be given to :

Report issued by others do not produce evidence :

Claims payable at

This insurance is governed exclusively by English Marine Insurance Law and completory customs, unless explicitly otherwise provided. The wording of the English Llyod's policy form, laid down in Schedule I to the English Marine Insurance Act. 1906 is considered to be inserted in this policy. Any dispute however arising with regard to this policy hall in first instance exclusively be submitted to the decision of competent judge at Jakarta.

Draw up in one of which being accomplished the other (s) to be void. Issued at this day of 19

CALCULATION OF PREMIUM:

Ord risk : = Rp.
Surcharge : = Rp.
War risk : = Rp.

= Rp.

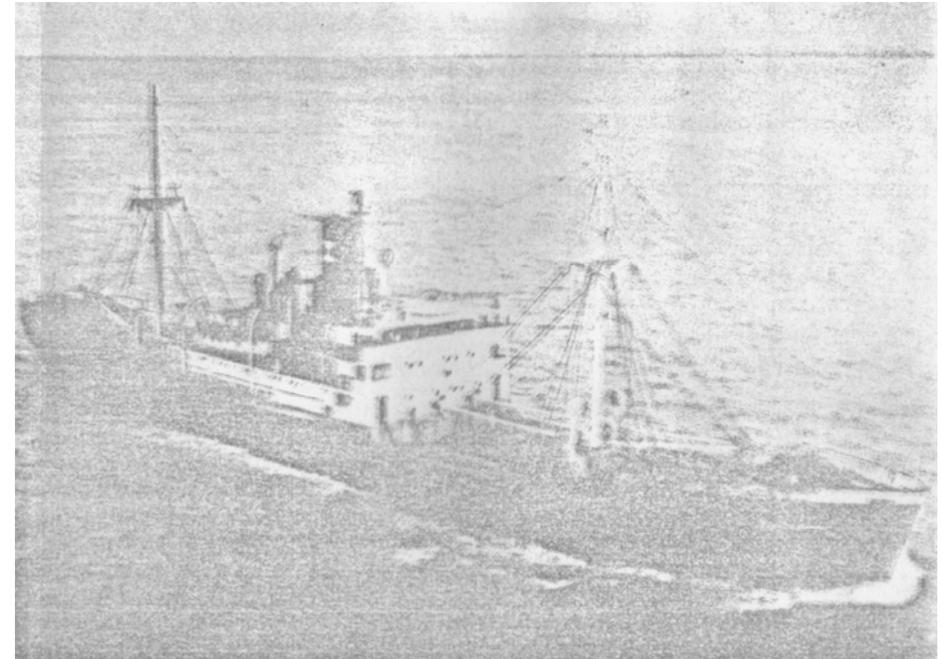
Policy-cost : = Rp.
Stamp-duty : = Rp.
Total : = Rp.

General Average Bond to be signed without consulting first insures or their agents.



P.T. ASURANSI JASA INDONESIA

ASURANSI RANGKA KAPAL



1. TUJUAN

Asuransi ini bertujuan memberikan jaminan terhadap kerugian-kerugian material yang Anda derita akibat peristiwa/kecelakaan yang disebabkan oleh bahaya-bahaya laut (sea perils) yang mungkin menimpa kapal Anda tersebut.

2. LUAS JAMINAN

Luas jaminan asuransi tergantung kepada macam kondisi/syarat pertanggungannya, antara lain adalah:

a. Total Loss Only (T.L.O.)

Ini merupakan basic conditions dan memberikan jaminan terhadap kerugian-kerugian yang diakibatkan oleh kerusakan keseluruhan/musnah atas kapal (Actual & Constructive total loss) seperti misalnya tenggelam, kebakaran dsb. Syarat ini dapat diperluas dengan jaminan-jaminan, antara lain:

- i. Salvage, salvage charges and sue & labour expenses, yaitu biaya-biaya pengemasan guna menyelamatkan kapal yang sedang dalam bahaya.
- ii. 4/4 R.D.C. including objects, yaitu tanggungjawab menurut hukum kepada pihak ketiga dalam peristiwa tubrukan (collision) dengan kapal-kapal atau benda-benda lain (kecuali es, air dsb) sampai maksimum sebesar harga pertanggung.
- iii. Damage received in collision, yaitu kerusakan-kerusakan yang diderita kapal akibat tubrukan dengan kapal dan/atau benda-benda lain (kecuali es, air, dsb).

b. All risks conditions (Standard Indonesia Hull Form)

Memberikan jaminan terhadap kerugian-kerugian seperti yang dijamin dalam syarat TLO ditambah salvage, salvage charges and sue & labour expenses, 4/4 R.D.C including objects dan damage received in collision, serta general average & fire, heavy weather damage dsb.

3. PREMI

Premi asuransi dinyatakan dalam prosen (%) dan besarnya ditetapkan berdasarkan data-data/keterangan-keterangan mengenai kapal tersebut, luas jaminan asuransinya, serta daerah pelayaran kapal dsb.

4. KLAIM

Apabila kapal mengalami kecelakaan, maka untuk penyelesaian klaim yang cepat, segeralah Anda mengajukan surat tuntutan tertulis kepada kmai disertai dokumen-dokumen klaim yang diperlukan, yaitu antara lain:

- i. Buku harian kapal (log book) yang telah dibubuhi cap dan ditandatangani/disyahkan oleh syahbandar.
- ii. Kisah kapal yang telah dibubuhi cap dan ditandatangani oleh syahbandar
- iii. Laporan kecelakaan kapal yang telah dibubuhi cap dan ditandatangani/disyahkan oleh syahbandar
- iv. Berita acara
- v. Pernyataan tertulis dari yang berwenang tentang tenggelamnya kapal
- vi. Asli polis ybs.
- vii. Lain-lain dokumen mengenai kapal ybs.

KANTOR PUSAT
Jl. Let. Jend. Haryono M.T.
Kaveling No. 61
Pancoran – Jakarta

Telepon : 583146, 583147, 583398, 583399,
584311, 584312, 584313
Kotak Pos : 320 KBY
Alamat Kawat : Janesia, JKT
Telex : Janesia, JKT, 44119, 45663

INSTITUTE CARGO CLAUSES (ALL RISKS)

1. This insurance attaches from the time goods leave the warehouse or place of storage at the place named in the policy for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either on delivery.
 - (a) to the Consignees or other final warehouse or place of storage at the destination named in the policy
 - (b) to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the policy, which the Assured elect to use either
 - (i) for storage other than in the ordinary course of transit.
 - or
 - (ii) for allocation or distribution,
 - or
 - (c) on the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the goods hereby insured from the overseas vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.

If after discharge overseas from the overseas vessel at the final port of discharge but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.

The insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 2 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shippers or charterers under the contract of affreightment.

2. If owing to circumstances beyond the contract of the Assured either the contract of affreightment is terminated at a port or place other than the destination named therein or the adventure is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 1 above, then subject to prompt notice being given to Underwriters and to an additional premium if required, this insurance shall remain in force until either.
 - (i) the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the goods hereby insured from the overseas vessel at such port or place, whichever shall first occur.
 - or
 - (ii) if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the policy or any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 1 above.
3. Including transit by craft, raft or lighter to or from the vessel. Each craft, raft or lighter to be deemed a separate insurance. The Assured are not to be prejudiced by any agreement exempting lightermen from liability.
4. Held covered at a premium to be arranged in case of change of voyage or any omission or error in the description of the interest, vessel or voyage.
5. This insurance is against all risks of loss or damage to the subject matter insured but shall in no case be deemed to extend to cover loss, damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject matter insured. Claims recoverable hereunder shall be payable irrespective of percentage.

6. No claim for constructive total loss shall be recoverable hereunder unless the goods are reasonably abandoned either on account of their actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovery, reconditioning and forwarding the goods to the destination to which they are insured would exceed their value on arrival.
7. General average and salvage charges payable according to foreign statement or to York-Antwerp Rules if in accordance with the contract of affreightment.
8. The seaworthiness of the vessel as between the Assured and Underwriters is hereby admitted.

In the event of loss the assured right of recovery hereunder shall not be prejudicial by the fact that the loss may have been attributable to the wrongful act or misconduct of the shipowners or their servants, committed without the privity of the assured.

9. It is duty of the assured and their agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable that the loss may have been attributable to the purpose of averting or minimizing a loss and to ensure that all rights against bailees or other third parties are properly preserved and exercised.
10. This insurance shall not insure to the benefit of the carrier or other bailee.
11. This insurance is extended to identify the assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collusions" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder.

In the event of any claim by shipowners under the said Clause the assured agree to notify the underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the assured against such claim.

12. Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat: also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collision any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power: and for the purpose of this warranty "power" includes any authors maintaining naval, military or air forces in association with a power.

Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, insurrection, or civil strike arising therefrom or placy.

Should clause no. 12 be deleted, the relevant current Institute War Clauses shall be deemed to form part of this insurance.

13. Warranted free of loss or damage
 - (a) caused by strikers, locked-out workmen or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions;
 - (b) Resulting from strikes, lock-out, labour disturbances riots or civil commotions,Should clause no. 13 deleted, the relevant current Institute Strikes Riots and Civil Commotions Clauses shall be deemed to form part of this insurance.

14. It is a condition of this insurance that the assured shall act with reasonable dispatch in all circumstances within their control.

NOTE : It Is necessary for the Assured when they become aware of an event which b "held covered" under this Insurance to give prompt notice to Underwriters and the right to such cover U dependent upon compliance with this obligation.

INSTITUTE CARGO CLAUSES (F.P.A.)

1. This insurance attaches from the time goods leave the warehouse or place of storage at the place named in the policy for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either on delivery.
 - (a) to the Consignees or other final warehouse or place of storage at the destination named in the policy
 - (b) to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the policy, which the Assured elect to use either
 - (i) for storage other than in the ordinary course of transit.
 - or
 - (ii) for allocation or distribution,
 - or
 - (c) on the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the goods hereby insured from the overseas vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.

If after discharge overseas from the overseas vessel at the final port of discharge but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.

The insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 2 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shippers or charterers under the contract of affreightment.

2. If owing to circumstances beyond the contract of the Assured either the contract of affreightment is terminated at a port or place other than the destination named therein or the adventure is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 1 above, then subject to prompt notice being given to Underwriters and to an additional premium if required, this insurance shall remain in force until either.
 - (i) the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the goods hereby insured from the overseas vessel at such port or place, whichever shall first occur.
 - or
 - (ii) if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the policy or any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 1 above.
3. Including transit by craft, raft or lighter to or from the vessel. Each craft, raft or lighter to be deemed a separate insurance. The Assured are not to be prejudiced by any agreement exempting lightermen from liability.
4. Held covered at a premium to be arranged in case of change of voyage or any omission or error in the description of the interest, vessel or voyage.
5. This insurance is against all risks of loss or damage to the subject matter insured but shall in no case be deemed to extend to cover loss, damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject matter insured. Claims recoverable hereunder shall be payable irrespective of percentage.

6. No claim for constructive total loss shall be recoverable hereunder unless the goods are reasonably abandoned either on account of their actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovery, reconditioning and forwarding the goods to the destination to which they are insured would exceed their value on arrival.
7. General average and salvage charges payable according to foreign statement or to York-Antwerp Rules if in accordance with the contract of affreightment.
8. The seaworthiness of the vessel as between the Assured and Underwriters is hereby admitted.

In the event of loss the assured right of recovery hereunder shall not be prejudicial by the fact that the loss may have been attributable to the wrongful act or misconduct of the shipowners or their servants, committed without the privity of the assured.

9. It is duty of the assured and their agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable that the loss may have been attributable to the purpose of averting or minimizing a loss and to ensure that all rights against bailees or other third parties are properly preserved and exercised.
10. This insurance shall not insure to the benefit of the carrier or other bailee.
11. This insurance is extended to identify the assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collusions" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder.

In the event of any claim by shipowners under the said Clause the assured agree to notify the underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the assured against such claim.

12. Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat: also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collision any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power: and for the purpose of this warranty "power" includes any authors maintaining naval, military or air forces in association with a power.

Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, insurrection, or civil strike arising therefrom or placy.

Should clause no. 12 be deleted, the relevant current Institute War Clauses shall be deemed to form part of this insurance.

13. Warranted free of loss or damage
 - (a) caused by strikers, locked-out workmen or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions;
 - (b) Resulting from strikes, lock-out, labour disturbances riots or civil commotions,Should clause no. 13 deleted, the relevant current Institute Strikes Riots and Civil Commotions Clauses shall be deemed to form part of this insurance.

14. It is a condition of this insurance that the assured shall act with reasonable dispatch in all circumstances within their control.

NOTE : It Is necessary for the Assured when they become aware of an event which b "held covered" under this Insurance to give prompt notice to Underwriters and the right to such cover U dependent upon compliance with this obligation.

INSTITUTE CLASSIFICATION CLAUSE

THE MARINE TRANSIT RATES AGREED FOR THIS INSURANCE APPLY ONLY TO CARGOES AND/OR INTERESTS CARRIED BY MECHANICALLY SELF-PROPELLED VESSELS OF STEEL CONSTRUCTION, CLASSED AS BELOW BY ONE OF THE FOLLOWING CLASSIFICATION SOCIETIES:

Lloyd's Register.....	100A1 or B.S.
American Bureau of Shipping.....	*A1
Bureau Veritas.....	1 3/3E*
China Classification Society.....	CSA
Germanischer Lloyd.....	*100 A5
Korean Register of Shipping.....	*KRS 1
Maritime Register of Shipping.....	KM
Nippon Kaiji Kyokai.....	NS*
Norske Veritas.....	*1A1
Registro Italiano.....	100a1.1.Nov.L

PROVIDED SUCH VESSELS ARE

- (a) (i) not bulk and/or combination carriers over 10 years of age.
- (ii) not mineral oil tankers exceeding 50,000 GRT which are over 10 years of age.
- (b) (i) not over 15 years of age, OR
- (ii) over 15 years of age but not over 25 years of age and have established and maintained a regular pattern of trading on an advertised schedule to load and unload at specified ports.

CHARTERED VESSELS AND ALSO VESSELS UNDER 1000 G.R.T. WHICH ARE MECHANICALLY SELF-PROPELLED AND OF STEEL CONSTRUCTION MUST BE CLASSED AS ABOVE AND NOT OVER THE AGE LIMITATIONS SPECIFIED ABOVE.

THE REQUIREMENTS OF THE INSTITUTE CLASSIFICATION CLAUSE DO NOT APPLY TO ANY CRAFT, RAFT OR LIGHTER USED TO LOAD OR UNLOAD THE VESSEL, WHILST THEY ARE WITHIN THE PORT AREA.

CARGOES AND/OR INTERESTS CARRIED BY MECHANICALLY SELF-PROPELLED VESSELS NOT FALLING WITHIN THE SCOPE OF THE ABOVE ARE HELD COVERED SUBJECT TO A PREMIUM AND ON CONDITIONS TO BE AGREED.

INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO)

RISKS COVERED

- | | | |
|-----|--|------------------------------|
| 1. | This insurance covers, except as provided in Clauses 3 and 4 below, loss of or damage to the subject-matter insured caused by | Risks
Clause |
| 1.1 | war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power | |
| 1.2 | capture seizure arrest restraint or detention, arising from risks covered under 1.1 above, and the consequences thereof or any attempt thereat | |
| 1.3 | derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war. | |
| 2. | This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from a risk covered under these clauses. | General
Average
Clause |

EXCLUSIONS

- | | | |
|-----|---|--|
| 3. | In no case shall this insurance cover | |
| 3.1 | loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured | General
Exclusions
Clause |
| 3.2 | ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured | |
| 3.3 | loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 3.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants) | |
| 3.4 | loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured | |
| 3.5 | loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above) | |
| 3.6 | loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel | |
| 3.7 | any claim based upon loss of or frustration of the voyage or adventure | |
| 3.8 | loss damage or expense arising from any hostile use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter. | |
| 4. | <p>4.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from
 unseaworthiness of vessel or craft,
 unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured,
 where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein.</p> <p>4.2 The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.</p> | Unseaworthiness
And Unfitness
Exclusion Clause |

DURATION

- | | | |
|-------|--|-------------------|
| 5. | 5.1 This insurance | Transit
Clause |
| 5.1.1 | attaches only as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on an oversea vessel
and | |
| 5.1.2 | terminates, subject to 5.2 and 5.3 below, either as the subject-matter insured and as to any part as that part is discharged from an oversea vessel at the final port or place of discharge,
or
on expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the vessel at the final port or place of discharge, whichever shall first occur;
nevertheless,
<i>subject to prompt notice to the Underwriters and to an additional premium</i> , such insurance | |
| 5.1.3 | reattaches when, without having discharged the subject-matter insured at the final port or place of discharge, the vessel sails therefrom,
and | |
| 5.1.4 | terminates, subject to 5.2 and 5.3 below, either as the subject-matter insured and as to any part as that part is thereafter discharged from the vessel at the final (or substituted) port or place of discharge,
or
on expiry of 15 days counting from midnight of the day of re-arrival of the vessel at the final port or place of discharge or arrival of the vessel at a substituted port or place of discharge,
whichever shall first occur. | |
| 5.2 | If during the insured voyage the oversea vessel arrives at an intermediate port or place to discharge the subject-matter insured for on-carriage by oversea vessel or by aircraft, or the goods are discharged from the vessel at a port or place of refuge, then subject to 5.3 below and to an additional premium if required, this insurance continues until the expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the vessel at such port or place, but thereafter reattaches as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on an on-carrying oversea vessel or aircraft. During the period of 15 days the insurance remains in force after discharge only whilst the subject-matter insured and as to any part as that part is at such port or place. If the goods are on-carried within the said period of 15 days or if the insurance reattaches as provided in this Clause 5.2 | |
| 5.2.1 | where the on-carriage is by oversea vessel this insurance continues subject to the terms of these clauses,
or | |
| 5.2.2 | where the on-carriage is by aircraft, the current Institute War Clauses (Air Cargo) (excluding sendings by Post) shall be deemed to form part of this insurance and shall apply to the on-carriage by air. | |
| 5.3 | If the voyage in the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination agreed therein, such port or place shall be deemed to be the final port of discharge and such insurance terminates in accordance with 5.1.2. If the subject-matter insured is subsequently reshipped to the original or any other destination, then, <i>provided notice is given to the Underwriters before the commencement of such further transit and subject to an additional premium</i> , such insurance reattaches | |
| 5.3.1 | in the case of the subject-matter insured having been discharged, as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on the on-carrying vessel for the voyage; | |
| 5.3.2 | in the case of the subject-matter not having been discharged, when the vessel sails from such deemed final port of discharge;
thereafter such insurance terminates in accordance with 5.1.4. | |
| 5.4 | The insurance against the risks of mines and derelict torpedoes, floating or submerged, is extended whilst the subject-matter insured or nay part thereof is on craft whilst in transit to or from the oversea vessel, but in no case beyond the expiry of 60 days after discharge from the oversea vessel unless otherwise specially agreed by the Underwriters. | |
| 5.5 | <i>Subject to prompt notice to Underwriters, and to an additional premium if required</i> , this insurance shall remain in force within the provisions of these Clauses during any deviation, or any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment. | |

(For the purpose of Clause 5)

"arrival" shall be deemed to mean that the vessel is anchored, moored or otherwise secured at a berth or place within the Harbour Authority area. If such a berth or place is not available, arrival is deemed to have occurred when the vessel first anchors, moors or otherwise secures either at or off the intended port or place of discharge

"oversea vessel" shall be deemed to mean a vessel carrying the subject-matter from one port or place to another where such voyage involves a sea passage by that vessel)

6. Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, *held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters.*

Change of Voyage Clause

7. **Anything contained in this contract which is inconsistent with Clauses 3.7, 3.8 or 5 shall, to the extent of such inconsistency, be null and void.**

CLAIMS

8. 8.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.

Insurable Interest Clause

8.2 Subject to 8.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Underwriters were not.

9. 9.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the cargo insured herein the agreed value of the cargo shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.

Increased Value Clause

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

9.2 **Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:**

The agreed value of the cargo shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the cargo by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

BENEFIT OF INSURANCE

10. This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee.

Not to Inure Clause

MINIMISING LOSSES

11. It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder

Duty of Assured Clause

11.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and

11.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised

and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

12. Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

Waiver Clause

AVOIDANCE OF DELAY

13. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

Reasonable Despatch Clause

LAW AND PRACTICE

14. This insurance is subject to English law and practice.

English Law & Practice Clause

NOTE:- *It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to the Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.*

INSTITUTE CARGO CLAUSES (W.A.).

1. This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named in the policy for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either on deliver

Transit Clause
(incorporating
Warehouse to
Warehouse
Clause).

 - (a) to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named in the policy,
 - (b) to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the policy, which the Assured elect to use either
 - (i) for storage other than in the ordinary course of transit
or
 - (ii) for allocation or distribution,
 - or (c) on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.

If, after discharge overside from the oversea vessel at the final port discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend the commencement of transit to such other destination.

This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 2 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment, but shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject matter insured.
2. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of affreightment is terminated at a port or place other than the destination named therein or the adventure is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 1 above, then, subject to prompt notice being given to Underwriters and to an additional premium if required, this insurance shall remain in force until either

Termination
of Adventure
Clause.

 - (i) the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at such port or place, whichever shall first occur,
 - or (ii) if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the policy or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 1 above.
3. Including transit by craft raft or lighter to or from the vessel. Each craft raft or lighter to be deemed a separate insurance. The Assured are not to be prejudiced by any agreement exempting lightermen from liability.

Craft. &c
Clause.
4. Held covered at a premium to be arranged in case of change of voyage or of any omission or error in the description of the interest vessel or voyage.

Change of
Voyage Clause.
5. Warranted free from average under the percentage specified in the policy, unless general, or the vessel or craft be stranded, sunk or burnt, but notwithstanding this warranty the Underwriters are to pay the insured value of any package which may be totally lost in loading, transshipment or discharge, also for any loss of or damage to the interest insured which may reasonably be attributed to fire, explosion, collision or contact of the vessel and/or craft and/or conveyance with any external substance (ice included) other than water, or to discharge of cargo at a port distress.
This Clause shall operate during the whole period covered by the policy.

Average
Clause.
6. No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the goods are reasonably abandoned either on account of their actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the goods to the destination to which they are insured would exceed their value on arrival.

Constructive
Total Loss
Clause.

7. General Average and Salvage Charges payable according to Foreign Statement or to York-Antwerp Rules if in accordance with the contract of affreightment. G.A. Clause.
8. The seaworthiness of the vessel as between the Assured and Underwriters is hereby admitted. Seaworthiness Admitted Clause.
In the event of loss the Assured's right of recovery hereunder shall not be prejudiced by the fact that the loss may have been attributable to the wrongful act or misconduct of the shipowners or their servants, committed without the privity of the Assured.
9. It is the duty of the Assured and their Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss and to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised. Bailee Clause.
10. This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee. Not to Inure Clause.
11. This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder. "Both to Blame Collision" Clause.
In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.
12. Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not ; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collision, any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power ; and for the purpose of this warranty "power" includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power. F.C.&S. Clause.
Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.
Should Clause No. 12 be deleted, the relevant current Institute War Clauses shall be deemed to form part of this insurance.
13. Warranted free of loss or damage F.S.R.&C.C. Clause.
(a) caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions;
(b) resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions.
Should clause No.13 be deleted, the relevant current Institute Strikes Riots and Civil Commotions Clauses shall be deemed to form part of this insurance.
14. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control. Reasonable Despatch Clause.
- NOTE.-It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.