MEMO HUKUM

SOFIA

PENYELESAIAN CLAIM MARINE CARGO INSURANCE

KKS
KK
Per. 1793/94
Sof
p

MILIK
PERPUSTAKAAN
"UNIVERSITAS AIRLANGGA"
SURABAYA

FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
S U R A B A Y A
1994

PENYELESAIAN CLAIM MARINE CARGO INSURANCE

MEMO HUKUM

Diajukan sebagai Penulisan Skripsi
Program Sarjana Bidang Ilmu Hukum

Pembimbing,

Samzari Boentoro, S.H
NIP.130350728

Penyusun,

S o f i a
NIM.038912936

MEMO HUKUM INI TELAH DIUJI PADA TANGGAL 26 JANUARI 1994

DENGAN TIM PENGUJI SEBAGAI BERIKUT :

I. Ketua : Sri Woelan Azis, S.H. .....

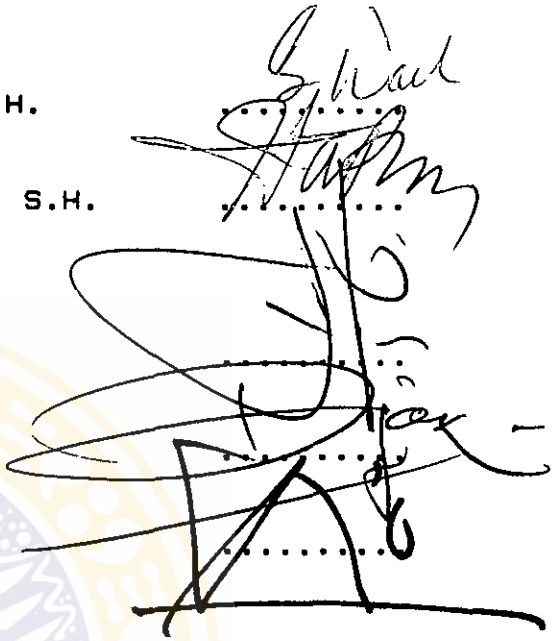
II. Sekretaris : Dra. Sundari Kabat, S.H. .....

III. Anggota :

1. Samzari Boentoro, S.H. .....

2. Djoko Slamet, S.H. .....

3. Oemar Wongsodiwirjo, S.H. .....



KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Allah SWT, akhirnya saya dapat menyelesaikan Memo Hukum ini, yang merupakan salah satu syarat yang harus ditempuh oleh setiap mahasiswa yang mengikuti Program Sarjana Bidang Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya.

Permasalahan yang saya sajikan dalam Memo Hukum ini sesuai dengan bidang yang saya tempuh. Adapun judul Memo Hukum ini yaitu *Penyelesaian Claim Marine Cargo Insurance.*

Dalam penyelesaian Memo Hukum ini, saya banyak mendapat bimbingan dan bantuan dari beberapa pihak, oleh karena itu dalam kesempatan ini saya mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Dr. Frans Limahelu, S.H., LLM, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya.
2. Bapak Samzari Boentoro, S.H, selaku Dosen Pembimbing.
3. Ibu Naniek Endang Wrediningsih, S.H.,selaku Dosen Wali.
4. Bapak P.A. Hadisurya, selaku Branch Manager PT Bali Nippon Insurance cabang Surabaya.
5. Bapak F.X. Soetiksno, selaku Staff Bagian Claim PT Bali Nippon Insurance cabang Surabaya.
6. Bapak Herman Solichin, selaku Pimpinan PT Lloyd Indonesia cabang Surabaya.
7. Kedua orang tua, serta saudara-saudaraku yang banyak

memberikan bantuan baik moril maupun materiil.

8. Teman-temanku Sita Riani, Ari, dan rekan-rekan lainnya yang tidak dapat disebutkan satu-persatu di sini.

Saya menyadari sepenuhnya akan adanya kekurangan-kekurangan dalam penyusunan Memo Hukum ini, hal tersebut terjadi tentunya karena terbatasnya waktu dan kemampuan saya.

Akhirnya, diharapkan semoga tulisan ini dapat memberikan manfaat bagi saya sendiri dan pihak-pihak lain yang membutuhkannya.

Surabaya, 26 Januari 1994

Hormat saya,

S o f i a
Nim. 038912936

ABSTRAK

Dalam membicarakan asuransi marine cargo, tidak mungkin terlepas dari perjanjian pengangkutan laut dan perdagangan, sebab salah satu dokumen penting dalam perdagangan internasional lewat laut adalah polis asuransi laut. Mengingat luasnya ruang lingkup pengangkutan laut, maka tentu saja hukum yang mengatur tentang pengangkutan laut beserta segala sesuatu yang berkaitan dengannya, tidak saja menggunakan hukum nasional namun mendapat pengaruh dari hukum dan kebiasaaan internasional. Begitupula halnya dengan dengan hukum asuransi laut, pengaruh hukum laut Inggris banyak mempengaruhi dan dipergunakan oleh negara-negara di dunia, termasuk juga Indonesia.

Untuk asuransi marine cargo di indonesia, selain memakai KUHD dan KUHPerdata sebagai dasar hukumnya, juga memakai *Marine Insurance Act 1906* (MIA 1906), yaitu sebagai pedoman dari peraturan asuransi laut lainnya, dan MIA ini merupakan produk Inggris. Walaupun demikian, mengenai kontraknya sendiri masih harus dicari di luar dokumen itu, dengan kata lain disesuaikan dengan hukum yang berlaku di negara mana asuransi marine cargo itu ditutup.

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iii
A. URAIAN FAKTA	1
B. PERMASALAHAN	9
C. DASAR HUKUM	9
D. PEMBAHASAN	
1. Claim atas kerugian yang ditanggung penanggung dalam marine cargo insurance	
a. Macam bahaya yang dijamin oleh penanggung dalam marine cargo insurance	10
a.i Penentuan besarnya premi untuk masing-masing kondisi dalam marine cargo insurance	18
b. Syarat pengajuan claim marine cargo insurance	21
c. Hilangnya hak tertanggung atas ganti rugi dan hal-hal yang memungkinkan pengurangan tanggung-jawab penanggung	24
2. Penyelesaian claim marine cargo insurance	
a. Pembuktian adanya jaminan asuransi terhadap barang yang diangkut	28
b. Penentuan besarnya beban ganti rugi pihak penanggung pada saat terjadi kerugian	30

3. Penyelesaian perselisihan akibat adanya penolakan claim dalam marine cargo insurance 37

E. KESIMPULAN DAN SARAN 40

DAFTAR BACAAN

LAMPIRAN

A. URAIAN FAKTA

Pengangkutan merupakan salah satu kegiatan dalam dunia usaha yang sangat besar peranannya dalam lalu lintas perdagangan, terlebih lagi dengan semakin pesatnya perdagangan dewasa ini. Dengan adanya pengangkutan maka distribusi barang dari produsen ke konsumen dapat berjalan lancar yang berarti pula guna dan nilai dari barang tersebut dapat lebih ditingkatkan. Pengangkutan yang pada dasarnya merupakan pemindahan barang/orang dari satu tempat ke tempat lainnya, dapat dilakukan melalui darat, laut maupun udara.

Dari ketiga jenis pengangkutan yang ada tersebut, ternyata pengangkutan lewat laut dengan menggunakan kapal laut, mempunyai kapasitas angkut yang besar. Namun besarnya kapasitas angkut tersebut diikuti pula oleh bahaya-bahaya yang cukup besar dalam setiap perjalanannya, yang relatif lebih besar dari pengakutan lewat darat maupun udara.

Adapun bahaya-bahaya yang mungkin ditemui dalam perjalanan laut antara lain: badai, angin, kapal kandas atau karam, menabrak karang atau tabrakan sesama kapal dsb. Bahaya-bahaya inilah yang merupakan peristiwa tidak pasti dalam perjalanan laut, yang bilamana menjadi kenyataan (*evenemen*), tentunya akan menimbulkan kerugian, baik bagi pemilik barang maupun pihak-pihak lain yang berkepentingan dalam perjalanan laut tersebut. Beban kerugian yang diakibatkan suatu peristiwa diluar kesalahan

pemilik barang / kapal inilah yang disebut *risiko*.

Adapun besarnya risiko dapat diukur dari nilai barang yang diserang bahaya. Makin besar nilai barang, maka makin besar pula risikonya. Pengangkutan barang melalui laut yang biasanya mengangkut barang dalam jumlah dan nilai yang tinggi, tentunya akan sangat memberatkan apabila risiko itu hanya ditanggung sendiri oleh pemilik barang tersebut. Atas dasar pemikiran inilah maka menimbulkan keinginan mereka yang berkepentingan dalam pengangkutan laut untuk mengalihkan sebagian atau seluruh risiko mereka kepada pihak lain, yang mau menjamin kepentingan mereka atau mau menanggung kerugian yang mungkin diderita-nya, apabila terjadi *evenemen*. Pengalihan risiko inilah yang dikenal dengan pertanggungan atau *asuransi*. Di negara kita , mengenai lembaga asuransi ini, diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Buku I bab IX, pasal 246 s/d 308, yaitu mengenai asuransi secara umum. Sedang-kan untuk asuransi laut diatur pada Buku II bab IX, pasal 592 s/d 695 KUHD.

Adapun pengertian pertanggungan/asuransi menurut pasal 246 KUHD adalah sbb :

> Pertanggungan adalah suatu perjanjian (timbal-balik) dengan mana seorang penanggung mengikatkan dirinya kepada seorang tertanggung, dengan menerima premi untuk memberi-kan penggantian kepadanya, karena suatu kerugian atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya, karena suatu peristiwa tak tentu.

Pengertian pertanggungan atau asuransi dalam pasal 246 KUHD tersebut, merupakan pengertian umum bagi semua

jenis pertanggungan. Untuk asuransi pengangkutan barang lewat laut (*marine cargo insurance*), obyek kepentingannya adalah barang yang diangkut dengan kapal, sedangkan peristiwa tidak pastinya adalah bahaya-bahaya dilaut/laut yang diperjanjikan dalam polis, yang berarti macam bahaya yang merupakan peristiwa tidak pasti yang dijamin dalam asuransi marine cargo, ada batasannya sesuai yang diperjanjikan.

Marine cargo insurance, yang merupakan jenis asuransi kerugian dan termasuk salah satu dari jenis asuransi laut yang lain, yaitu marine hull/rangka kapal dan freight/uang tambang, sebenarnya bukanlah merupakan lembaga yang baru. Dahulu lembaga semacam asuransi dikenal dengan nama " *Bodemerij* ", yang mirip dengan asuransi pengangkutan laut yang ada sekarang ini. Lembaga " Bodemerij " ini merupakan pelopor dari lembaga asuransi yang sudah ada dan mulai berkembang di sekitar Laut Tengah, lebih kurang pada abad ke-13 dan 14 M.[1]

Mengenai lembaga "*Bodemerij* " ini, pengaturannya terdapat dalam pasal 569 - 591 KUHD (lama), yang kini telah dicabut. Bodemerij didefinisikan dalam pasal 569 KUHD (lama) sebagai suatu perusahaan pertanggungan yang dibayar jika kapal beserta muatannya telah datang dengan selamat. Dari pengertian ini dapat kita ketahui sampai se-

---

[1]H.M.N Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia , Buku VI, Djambatan Jakarta, 1986, h. 10

berapa jauh perbedaan lembaga *Bodemerij* dengan lembaga asuransi yang ada sekarang ini, khususnya marine cargo insurance dalam pokok bahasan ini.

Dalam suatu perjanjian asuransi, maka dikenal adanya dua pihak dalam perjanjian tersebut, yaitu tertanggung dan penanggung, dan masing-masing pihak ini mempunyai batasan-batasan hak dan kewajiban. Penanggung berhak untuk mendapatkan uang premi dari tertanggung, dan ia berkewajiban mengganti kerugian kepada tertanggung, apabila terjadi *evenemen*. Sedangkan tertanggung berkewajiban untuk membayar premi kepada penanggung dan berhak atas ganti kerugian dari kerugian yang dideritanya akibat peristiwa tidak pasti yang diperjanjikan saat penutupan perjanjian asuransi, jadi hak dan kewajiban antara penanggung dan tertanggung sifatnya timbal balik. Hal ini sangat berbeda dengan lembaga *bodemerij*, dimana orang yang mengambil alih risiko atau penanggung, merangkap menjadi pelepas uang, dan claim seakan-akan dibayar di muka.

Dalam membicarakan asuransi marine cargo, tidak mungkin terlepas dari perjanjian pengangkutan laut dan perdagangan, sebab salah satu dokumen penting dalam perdagangan internasional lewat laut adalah polis asuransi laut. Mengingat luasnya ruang lingkup pengangkutan laut, maka tentu saja hukum yang mengatur tentang pengangkutan laut beserta segala sesuatu yang berkaitan dengannya, tidak saja menggunakan hukum nasional namun mendapat pengaruh dari hukum dan kebiasaaan internasional. Begitu

pula halnya dengan dengan hukum asuransi laut, pengaruh hukum laut Inggris banyak mempengaruhi dan dipergunakan oleh negara-negara di dunia, termasuk juga Indonesia. Untuk asuransi marine cargo di indonesia, selain memakai KUHD dan KUHPerdata sebagai dasar hukumnya, juga memakai *Marine Insurance Act 1906* (MIA 1906), yaitu sebagai pedoman dari peraturan asuransi laut lainnya, dan MIA ini merupakan produk Inggris. Walaupun demikian, mengenai kontraknya sendiri masih harus dicari di luar dokumen itu, dengan kata lain disesuaikan dengan hukum yang berlaku di negara mana asuransi marine cargo itu ditutup.

Pada mulanya asuransi marine cargo memakai aturan asli yang ada dalam MIA 1906, baik mengenai kondisi yang dijamin maupun tentang hak dan kewajiban para pihaknya (tertanggung dan penanggung).

Pada saat sekarang ini pasar asuransi marine cargo di Indonesia , memakai kondisi dan bentuk polis jenis *Institute Cargo Clauses 1/1/82 (I.C.C.1/1/82)*,yang merupakan penyempurnaan dari kondisi dan bentuk polis I.C.C.1/1/63. Pada mulanya kondisi dan bentuk polis yang dipakai dalam pasar asuransi marine cargo di Indonesia, adalah jenis polis Lloyd *Ships and Goods (Polis S.G)*, yang menerapkan aturan-aturan dalam MIA 1906 yang masih belum mengalami perubahan. Karena dirasakan sudah usang dan banyak kekurangannya jika digunakan pada kondisi modern, lalu disempurnakan dengan I.C.C.1/1/63. Pada akhirnya, tahun 1984 ditetapkan oleh Dewan Asuransi Indo-

nesia (D.A.I) untuk asuransi marine cargo, kondisi dan bentuk polis yang digunakan dalam pasar asuransi di Indonesia adalah I.C.C.1/1/82, yang lebih lengkap dan sempurna dari polis-polis sebelumnya, polis inipun merupakan produk Inggris.[2]

Pada I.C.C.1/1/82, menyajikan tiga kondisi penutupan, yaitu kondisi A *(All risk)*, B dan C yang dapat dipilih oleh tertanggung, sesuai dengan luas perlindungan yang diinginkan oleh tertanggung, yang nantinya berpengaruh pada besar kecilnya premi yang harus dibayarkannnya.

Dalam prakteknya, pelaksanaan asuransi marine cargo, mulai awal pelaksanaan sampai dengan apabila terjadi claim, banyak melibatkan pihak-pihak lain. Pihak-pihak itu adalah perusahaan pelayaran (pengangkut), surveyor, adjuster, Mahkamah Pelayaran (dalam hal tabrakan kapal), dll. Eratnya hubungan antara pihak-pihak tersebut dalam asuransi marine cargo, nampak lebih jelas apabila terjadi suatu claim asuransi marine cargo. *Claim* asuransi marine cargo, berarti adanya tuntutan pihak tertanggung pada penanggung (perusahaan asuransi), untuk membayar ganti rugi apabila bahaya-bahaya laut/di laut dan yang di luar itu, yang merupakan peristiwa tidak pasti yang dijamin oleh polis itu terjadi, dan menimbulkan kerugian bagi pemilk barang.

---

[2]H.Gunanto, S.H., Ketidakstabilan Hukum Asuransi Laut (Marine Insurance) di Negara Kita Dewasa Ini, Astoeti Gunanto and Associates, Jakarta, 1988, h. 63.

Adanya pengajuan claim ini, berkaitan dengan bagaimana pelaksanaan kewajiban dari penanggung untuk membayar ganti rugi kepada tertanggung, yang merupakan inti dari ditutupnya perjanjian asuransi. Polis yang merupakan buktiditutupnya perjanjian asuransi, meskipun tidak mutlak ada pada saat ditutupnya perjanjian asuransi, dengan kata lain dapat digantikan dengan *cover note* apabila penutupan perjanjian itu hanya melalui telephone (dalam hal pegiriman barang-barang import), dalam asuransi marine cargo, bukan merupakan satu-satunya bukti sehingga dapat terpenuhinya claim. Dokumen-dokumen lain yang berhubungan dengan perjanjian pengangkutan dan bukti kerugian yang terjadi pada barang yang diangkut, harus pula disertakan dalam pengajuan claim pada penanggung.

Dalam asuransi marine cargo, untuk terpenuhinya suatu claim yang diajukan oleh tertanggung, diperlukan penyelidikan terlebih dahulu mengenai sebab dari kerusakan atau kehilangan yang menimbulkan kerugian itu. Apakah kehilangan dan atau kerusakan itu merupakan sebab langsung dari bahaya-bahaya yang merupakan tanggung jawab penanggung, atau merupakan tanggung jawab pihak lain. untuk mengetahui hal itu tentulah cukup sulit bagi penanggung, karena kejadian yang tersebut kadangkala jauh dari pantauan penanggung dan terjadi di tengah laut, yang tentunya tidak banyak saksi atas kejadian itu. Karena hal inilah, maka kelengkapan dokumen-dokumen pengajuan claim sangat dibutuhkan. ini membuktikan bahwa bilamana tertanggung

akan mengajukan claim, ia tidak hanya mendalilkan saja, melainkan harus pula membuktikan telah terjadi kerugian pada barangnya, sebatas yang ia ketahui.

Peletakan beban pembuktian pada tertanggung, apabila ia mengajukan claim asuransi, tidak menutup kemungkinan bagi penanggung untuk mengadakan penyelidikan. Biasanya penanggung akan menggunakan jasa surveyor yang bersifat netral.

Hasil yang diperoleh dari surveyor tidak selalu menyebabkan suatu claim terpenuhi, karena banyaknya dokumen lain yang turut menentukan dipenuhi atau tidaknya suatu claim asuransi marine cargo. Penolakan claim ini tentunya akan merugikan pihak tertanggung apabila apa yang didalilkan dan dibuktikannya adalah yang sebenarnya. Kehati-hatian pihak penanggung dalam memenuhi suatu claim asuransi, akibat sering dijumpainya praktek claim curang oleh tertanggung, yang kenyataannya memang mempunyai peluang untuk itu. Namun bukan berarti praktek claim curang hanya dapat dilakukan oleh tertanggung, penanggung pun dapat melakukannya, yaitu dengan berbagai alasan berupaya menghindari terbayarnya claim asuransi.

Praktek claim curang inilah yang kadangkala menimbulkan ketidakpuasan salah satu pihak, yang pada akhirnya menimbulkan perselisihan antara kedua-belah pihak. Keadaan seperti inilah yang menyebabkan ketidak-sehatan iklim perasuransian, yang dapat mempengaruhi pula kelancaran aktivitas perdagangan, dimana asuransi berperan di dalam-

nya. Untuk itulah perlu dilakukan penyelesaian yang benar dalam masalah claim asuransi, sehingga dapat dihindari ketidakharmonisan hubungan antara penanggung (perusahaan asuransi) dengan kliennya (tertanggung atau penutup asuransi).

B. PERMASALAHAN

Dari uraian fakta diatas, maka timbul permasalahan yang erat kaitannya dengan penyelesaian claim asuransi marine cargo, yaitu :

1. Claim atas kerugian apakah yang ditanggung penanggung dalam asuransi marine cargo ?
2. Bagaimana penyelesaian claim asuransi marine cargo ?
3. Bagaimana serta lembaga apakah yang berwenang menyelesaikan perselisihan akibat penolakan claim dalam asuransi marine cargo ?

C. DASAR HUKUM

- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- Undang-Undang No.2/1992, tentang perasuransian
- KEPPRES RI No.40/1988, tentang Usaha di bidang Asuransi Kerugian
- SK. Menkeu RI No. KEP-457/MK/IV/5/1975, tentang Perijinan Usaha Perantara Asuransi Kerugian
- SK. Menkeu RI No. KEP-932/MK/IV/12/1971, tentang Perinan Usaha Adjuster dalam bidang Asuransi Kerugian

- Marine Insurance Act 1906
- Institute Cargo Clauses 1/1/82

D. PEMBAHASAN

1. Claim atas kerugian yang ditanggung penanggung dalam marine cargo insurance

1.a *Macam bahaya yang dijamin oleh penanggung dalam marine cargo insurance*

Bahaya-bahaya yang dapat dijaminkan dalam asuransi marine cargo, dalam prakteknya, tengggungan penanggung tidak selalu seluas yang disebutkan dalam pasal 637 KUHD, yang nota-bene berlaku untuk asuransi marine cargo dan marine hull. Dalam pasal 637 KUHD itu, disebutkan bahwa yang menjadi tanggungan penanggung ialah segala kerugian dan kerusakan pada barang yang disebabkan oleh : angin taufan, hujan lebat, pecahnya kapal, terdamparnya kapal, menggulingnya kapal, penubrukan, karena kapal dipaksa mengganti haluan, karena pembuangan barang-barang ke laut atau *jettison*, kebakaran, banjir, perampasan, bajak laut/perompak, penahanan dari pihak penguasa, pernyataan perang, tindakan-tindakan pembalasan, segala kerusakan yang disebabkan oleh kelalaian, kealpaan atau kecurangan nahkoda atau anak buahnya, atau pada umumnya karena malapetaka yang datangnya dari luar.

Dalam prakteknya, untuk asuransi marine cargo, polis yang digunakan adalah polis standart yang berbentuk *Institute Cargo Clauses 1/1/82* (I.C.C.1/1/82) yang

merupakan pengganti dari polis standart marine cargo sebelumnya, yaitu I.C.C.1/1/63. (lihat lampiran 1)

Polis I.C.C.1/1/82 yang berlaku di negara kita, dapat disebut sebagai polis standard tanpa tandingan, dalam artian bahwa hanya dengan jenis dan kondisi polis I.C.C.1/1/82 inilah yang dapat dibeli di pasar asuransi marine cargo di Indonesia. Kondisi standard tanpa tandingan ini, berarti pula bahwa apabila konsumen akan menutup asuransi marine cargo, ia tidak dapat lagi menegosiasi pasal-pasal yang ada dalam I.C.C.1/1/82, dengan kata lain ia setuju dengan klausula yang telah ada tersebut, kecuali dalam hal penundukan hukumnya. Meskipun penutupan asuransi marine cargo dengan polis I.C.C.1/1/82, yang merupakan dokumen dengan hukum Inggris, namun mengenai penundukan hukumnya menerapkan hukum dimana negara tempat para pihak menutup perjanjian itu.[3]

Bila dibandingkan dengan macam bahaya yang dapat dijaminkan oleh tertangggung pada penanggung dalam pasal 637 KUHD dengan I.C.C.1/1/82, meskipun secara garis besarnya sama, namun dalam I.C.C.1/1/82 macam bahaya tersebut dibagi menjadi tiga bagian, yang disebut dengan *conditions* (kondisi), yaitu kondisi A, B dan C. Untuk tiap-tiap kondisi ini, jenis bahaya yang dijamin penanggung berbeda-beda (tidak sama luasnya). Kondisi asuransi marine cargo *all risk*, dinamakan kondisi A, kondisi terbatas disebut

---

[3] Ibid.,h.59

ADLN – PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

dengan kondisi B, dan kondisi lebih terbatas lagi adalah kondisi C. Kondisi-kondisi terbatas B dan C menyebutkan jenis bahaya yang ditutup secara limitatif. Dan karena terbatasnya kondisi bahaya itulah, maka harga premi asuransi untuk kondisi B dan C relatif murah.[4]

Adapun bahaya yang ditutup dengan kondisi A, meliputi bahaya-bahaya dalam kondisi B dan C, serta segala macam bahaya/penyebab yang menimbulkan kerusakan/kerugian pada barang yang diangkut. Atau dapat dikatakan penutupan asuransi marine cargo dengan kondisi A merupakan yang paling luas, sebab didalamnya termasuk *perils of the sea, perils on the sea dan extraneous risk*, namun dengan pengecualian-pengecualian tertentu. Sedangkan macam bahaya yang ditutup dengan kondisi C, yaitu kehilangan manfaat dari atau kerusakan pada barang yang sewajarnya dapat dianggap sebagai akibat dari : 1. kebakaran dan ledakan; 2. kapal kandas, tenggelam seluruhnya, atau terbalik tanpa berada seluruhnya dibawah permukaan air; 3. Truk atau kereta api anjlok atau terbalik; 4. tubrukan dari kapal atau alat angkut darat yang dipakai dengan suatubenda luar bukan air; 5. bahaya-bahaya pembongkaran barang di suatu pelabuhan darurat; 6. tindakan penyelamatan umum (*general average*); 7. barang dilempar ke laut (*jettison*). Sedangkan untuk risiko-risiko : 1. barang terlempar ke laut; 2. ba-

---

[4]Wawancara dengan F.X. Soetiksno, bagian claim, PT Bali Nippon Insurance, tanggal 27 Oktober 1993

MILIK
PERPUSTAKAAN
"UNIVERSITAS AIRLANGGA"

rang terkena akibat gempa bumi; 3. barang terkena air yang masuk dalam palka, peti kemas, atau tempat penyimpanan barang, serta; 4. Kehilangan sebuah collie karena tercebur ke laut atau terlepas dari tackle ketika sedang bongkar muat. Keempat risiko tersebbut diatas tidak ditutup dalam kondisi C, jadi guna memperoleh jaminan untuk risiko dalam kondisi C serta keempat jenis risiko diatas, maka tertanggung harus mengasuransikan barangnya dengan kondisi B I.C.C.1/1/82(B) }.[5]

Sering dijumpai dalam praktek perasuransian, tertanggung cenderung memilih/menutup kondisi dengan pembayaran premi seringan mungkin, tanpa menghiraukan sempitnya jaminan. Bilamana barang yang diangkut memang tidak terlalu berisiko tinggi, misalnya besi-besi batangan, penutupan asuransi dengan kondisi yang teringan pembayaran preminya, mungkin dapat dimaklumi. Tetapi kadangkala meskipun barang-barang yang diangkut cukup vital, misalnya mesin-mesin, masih ada juga tertanggung yang menutupnya dengan kondisi terendah (kondisi C). Hak untuk memilih kondisi yang dibeli adalah hak tertanggung, sehinggga penanggung tidak dapat memaksakan jenis kondisi yang ditutup tertangggung, namun penanggung hanya berhak menentukan rate (harga dasar) dari pertanggungan, yaitu berdasarkan jenis barang yang diangkut. Dalam praktek, banyak tertangggung memilih kondisi dengan premi terendah, hal ini

---

[5] Institute Cargo Clauses 1/1/82

menunjukkan bahwa tidak semua tertanggung menginginkan jaminan yang lebih luas dan aman pada barang yang dikirimnya.

Disamping tiga kondisi, yaitu A, B dan C yang dapat ditutup dalam asuransi marine cargo, ternyata dalam praknya, dapat dibeli kondisi lain yang lebih sempit daripada kondisi C, yaitu yang dikenal dengan nama *Total Loss Following Total Loss of The Vessel Only* (TLVO). Makna dari kondisi yang lebih sempit ini, berarti bahwa penanggung hanya wajib membayar claim, apabila barang musnah total bersama kapalnya, dan harus musnah total. Secara teoritis tentunya jaminan dengan keadaan seperti ini sempit sekali jaminannya-, preminya akan lebih murah lagi. Tapi dalam hal ini tertangggung haruslah menyadari bahwa jika kapal tidak musnah total, meskipun barangnya musnah total, penanggung tidak wajib membayar ganti kerugian apapun. Dan biasanya total loss dari barang maupun kapal ini, bahaya yang menyebabkannya tidak dibatasi atau dengan kondisi bahaya all risk. Namun jika ingin benar-benar menghemat premi, dapatlah dibuat kondisi TLVO dengan kondisi C sebagai dasarnya.[6] Dalam TLVO dengan kondisi C ini, penanggung hanya wajib membayar ganti kerugian, jika terjadi total loss pada barang bersama total loss dari kapal yang disebabkan oleh salah satu dari tujuh jenis

---

[6]Wawancara dengan F.X. Soetiksno, bagian claim, PT Bali Nippon Insurance, tanggal 27 Oktober 1993

bahaya yang ditutup dalam kondisi C.

Pengertian total loss dari barang, berarti barang tersebut harus hilang sama sekali dan tidak dapat ditemukan atau berada di dasar laut dan tidak dapat diangkut, atau musnah yang bangkainya tidak berwujud barang semula. Begitu pula halnya dengan total loss dari kapal, yang berarti kapal telah hilang dan tidak dapat ditemukan, atau bangkainya tidak berwujud kapal lagi, atau tidak dapat dinikmati lagi, seandainya pun kapal dapat diangkat, biaya perbaikannya haruslah melebihi nilai kapal itu.[7]

Meskipun dalam teorinya kondisi TLVO ini paling ringan atau murah sekali preminya, ternyata dalam praktek, justru premi yang harus dibayar dalam kondisi ini, lumayan besarnya, meskipun dapat dikatakan kondisi TLVO ini hampir tidak memberi jaminan apapun pada tertanggung. Cukup besarnya premi TLVO ini dikarenakan dalam prakteknya, kondisi ini dipakai dalam penutupan asuransi marine cargo untuk barang-barang yang diangkut dengan menggunakan perahu-perahu layar bermotor (PLM atau KLM), yang berdasarkan pengalaman sering sekali musnah dan tenggelam. Dan biasanya hanya perusahaan asuransi milik pemerintah swasta nasional dan bukan *joint venture* yang menutup jenis kondisi TLVO ini.[8]

---

[7]J.T. Sianipar, Asuransi Pengangkutan Laut (Marine Insurance),Asuransi Jasa Indonesia, bagian II, 1987,h.304

[8]Wawancara dengan F.X. Soetiksno, bagian claim, PT Bali Nippon Insurance, tangggal 27 Oktober 1993

Dari tiga penutupan asuransi marine cargo yang ditetapkan dalam I.C.C.1/1/82, disamping adanya kondisi lain yang ditemui dalam praktek, yaitu kondisi TLVO, yang perlu diperhatikan adalah, bahwa bahaya-bahaya yang dapat dijaminkan dan akan mungkin dipenuhi claimnya, apabila bahaya-bahaya itu merupakan sebab dari luar, bukan dari dalam. Maksudnya bahwa bahaya tersebut bukanlah karena kesalahan pihak tertangggung atau pun pengangkut. Disamping itu untuk risiko perang *(war clause)*, pemogokan atau *strike clause* dan niat jahat sekelompok orang (*malicious clause*), merupakan klausula tambahan yang tidak dijaminkan dalam tiga kondisi diatas, sekalipun itu kondisi all risk (kondisi A). Tiga macam bahaya tersebut , termasuk perluasan jaminan sehingga untuk memperoleh tambahan jaminan tersebut, tertangggung dikenai tambahan premi yang cukup besar. Meskipun diperluasnya jaminan dengan risiko perang, namun tetap kewajiban tertanggung untuk tetap memperkecil memperkecil kemungkinan terkenanya bahaya perang, dan bilamana ada kesengajaan untuk itu, biarpun asuransi memberi jaminan untuk risiko perluasan tersebut, claim tertanggung tetap akan ditolak.

Luasnya jaminan untuk tiap-tiap kondisi, diberitahukan pada tertanggung, dalam bentuk selalu disatukannya aturan-aturan untuk tiap kondisi I.C.C.1/1/82 pada polis yang dibeli tersebut. Disamping pasal-pasal yang mengatur luasnya jaminan, dalam I.C.C.1/1/82 juga dicantumkan risiko-risiko yang tidak dijamin, baik untuk kondisi A, B,

maupun C, yang secara umum dikecualikan sebagai berikut : 1. kerugian/kerusakan dari perbuatan yang disengaja oleh tertanggung; 2. kerugian/kerusakan karena bocor, susut berat/isi, dan keruskan dari barang yang diasuransikan; 3. kerugian/kerusakan akibat pembungkus/packing list yang kurang baik; 4. kerugian/kerusakan akibat sifat-sifat alamiah dari barang itu sendiri; 5. kerugian/kerusakan akibat dari keterlambatan, kecuali yang berhubungan dengan *general avarage* dan biaya-biaya penyelamatan; 6. kerugian/kerusakan yang timbul dari ketidakmampuan keuangan (*insolvency*) dari pemilik kapal. pencharter, atau pengoperasi kapal; 7. kerugian/kerusakan yang timbul dari tindakan sengaja orang lain yang bukan tertangggung (khususnya untuk kondisi B dan C); 8. kerugian/kerusakan yang timbul dari/akibat senjata atom, nuklir dan radio aktif; 9. kerugian/kerusakan akibat tidak laik lautnya kapal pengangkut; 10. kerugian/kerusakan bilamana tertanggung telah mengetahui bahwa kapal tidak laik laut pada waktu barang dimuat; 11. kerugian/kerusakan yang disebabkan oleh perang, perang saudara, pemberontakan, revolusi, pergolakan sipil, dan tindakan permusuhan terhadap penguasa; 12. kerugian/kerusakan yang disebabkan oleh penahanan, penyitaan dan penangkapan atau percobaan kearah itu; 13. kerugian/kerusakan yang disebabkan oleh bahan-bahan ranjau yang membahayakan, torpedo, bom atau senjata perang yang berbahaya; 14. kerugian/kerusakan yang disebabkan oleh pemogokan, pemberhentian pekerjaan, atau perbuatan

seseorang dalam rangka gangguan pekerja, kerusuhan, huru-hara dan pergolakan sipil; 15. kerugian/kerusakan yang disebabkan oleh teroris dan tindakan-tindakan yang berlatar belakang politik.[9]

Dengan adanya pengecualian-pengecualian itu, maka diharapkan pihak tertanggung akan mengetahui sejauh mana jaminan yang diberikan penanggung, dan mana risiko yang tidak dijamin. Sehingga apabila suatu bahay terjadi, tertanggung akan mengetahu apakah claim untuk bahaya itu dapat diajukan atau tidak.

1.a.1 *Penentuan besarnya premi untuk masing-masing kondisi dalam asuransi marine cargo.*

Jumlah premi yang harus dibayar oleh tertanggung, tergantung dari tarif/rate untuk jenis asuransi yang ditutupnya. Dalam asuransi marine cargo, penentuan tarif itu tidak ada rumus-rumus tertentu/standarisasi, tapi hanya berdasarkan pengalaman-pengalaman, tidak seperti asuransi jiwa, dimana perhitungan premi banyak dipengaruhi rumus-rumus matematika dan statistik (berdasarkan *mortality table*). Meskipun demikian, dalam asuransi marine cargo, ada beberapa hal yang ikut mempengaruhi tinggi rendahnya premi, yaitu: 1. jenis kondisi asuransi marine cargo yang dibeli, yang akan mempengaruhi luas sempitnya jaminan; 2. Jenis barang yang diasuransikan, apakah barang

---

[9]I.C.C.1/1/82, bab pengecualian-pengecualian.

itu berisiko tinggi terhadap kerusakan/tidak; 3. Persaingan antar perusahaan asuransi; 4. Perubahan struktur perekonomian; dan 5. adanya PP/Undang-undang pemerintah.[10]

Keadaan-keadaan tersebut diatas memungkinkan berbedanya *rate* antara satu perusahaan asuransi dengan lainnya, serta menyebabkan tidak tetapnya tinggi rendah rate asuransi dari waktu ke waktu. Ketidak-seragaman rate asuransi marine cargo untuk tiap kondisi ini, memang diperbolehkan pemerintah, yaitu dengan adanya paket deregulasi bidang perasuransian tahun 1988, dimana diberikannya kebebasan menentukan rate dan kebijaksanaan yang berkenaan dengan rate tersebut (untuk asuransi kerugian-kecuali asuransi kebakaran). Meskipun adanya kebebasan menentukan rate, namun dalam Undang-Undang tentang Usaha Perasuransian (UU No.2/1992), penjelasan dari pasal 11 ayat 1 bagian b angka 2, mengenai tingkat premi, dikatakan bahwa tingkat premi harus tidak memberatkan tertanggung, tidak mengancam kelangsungan usaha penanggung, dan tidak bersifat diskriminatif.

Meskipun diperbolehkannya perbedaan rate tersebut, dalam prakteknya, untuk tiap-tiap kondisi asuransi marine cargo yang dibeli, antara penanggung satu dengan lainnya mempunyai batasan yang sama/hampir sama untuk tingkat premi perkondisi, yaitu : untuk kondisi A (all risk)

---

[10]Drs.A.Abbas Salim, Dasar-Dasar Asuransi, Rajawali Pers, Jakarta, 1989, h. 102.

ratenya 0,40% dari *Total Sum Insured* (TSI) atau jumlah pertanggungan; kondisi B, ratenya 0,30% dari TSI sedangkan kondisi C, ratenya 0,20% dari TSI. Rate-rate ini sifatnya tidak mutlak harus sebesar itu, dapat lebih tinggi atau lebih rendah, tergantung pertimbangan dan tawar-menawar kedua belah pihak. Dalam hal adanya perluasan jaminan perang, pemogokan dan niat jahat seseorang/sekelompok orang, ratenya akan cukup tinggi berkisar antara 2,25% s/d 3,25% dari TSI. Sedangkan untuk jenis barang-barang yang berisiko tinggi terhadap kerusakan, misalya mesin-mesin, ratenya untuk kondisi a sekitar 0,75% dari TSI. Dalam hal usia kapal, kondisi kapal, perusahaan asuransi hanya menerima penutupan asuransi , apabila kapal tersebut memenuhi persyaratan dalam *Lloyd's Register of Shipping*, dimana kapal tersebut harus dengan konstruksi besi/baja dan berusia tidak lebih dari 25 tahun. apabila kapal pengangkut usianya lebih muda, tidak akan mempengaruhi rate (merendahkan rate), begitu pula jika usia kapal melebihi 25 tahun, maka dengan sendirinya penanggung akan menolak untuk mengcover perjanjian tersebut. Meskipun demikian, dapat dijumpai pula adanya penanggung yang merendahkan rate untuk usia kapal yang kurang dari 25 tahun, dan tetap mengcover asuransi dengan usia kapal pengangkut lebih dari 25 tahun, dengan maksud menarik langganan, namun dengan tetap melakukan penambahan premi asal, yaitu dengan tambahan seperdelapan dari jumlah premi asal, untuk tiap kelebihan usia kapal s/d 5 tahun kelebi-

han dari 25 tahun usia kapal yang ditentukan dalam Lloyd's register of Shipping. Selain itu apabila pertanggungan itu diatas harga, maka jumlah pertanggungan yang sesuai faktur ditambah 10%, sedangkan untuk pertanggungan dibawah harga, jumlah pertanggungan yang sesuai faktur dikurangi sekitar 20%.[11]

Apabila penutupan asuransi itu dilakukan melalui agen asuransi, maka komisi untuk agen tersebut ditanggung oleh penanggung, umumnya 5% dari nilai premi yang disepakati, diluar biaya materai dan harga polis. Sedangkan apabila perjanjian asuransi ditutup oleh broker asuransi, dalam hal barang-barang eksport-import, komisinya sekitar 20-30% dari premi, sedang untuk barang non eksport-import komisinya 15-20%, dan komisi untuk broker ini dibayar oleh tertanggung.

1.b *Syarat pengajuan claim marine cargo insurance*

Inti pokok diadakannya perjanjian asuransi adalah agar tertagggung mendapat ganti rugi, atas kerugian yang dideritanya akibat adanya evenemen dari bahaya-bahaya yang dijaminkan dalam polis. Adapun ganti rugi yang diterima tertanggung tidak boleh melebihi dari nilai barang yang dipertanggungkan (*prinsip indemnitas*), dengan pengertian pihak tertanggung tidak boleh mencari keuntungan dari

---

[11]Wawancara dengan F.X. Soetiksno, bagian claim, PT Bali Nippon Insurance, tanggal 8 november 1993

perjanjian asuransi. Jika tertanggung mengalami kerugian dan menganggap berhak menerima penggantian itu, maka tidak hanya mendalilkan saja, namun harus pula membuktikan bahwa telah terjadi kerusakan pada barang yang diasuransikannya tersebut. Dalam hal ini yang harus dibuktikan tertanggung adalah : 1. bahwa ia benar-benar mempunyai kepentingan terhadap barang barang yang diasuransikannnya tersebut; 2. bahwa kerugian itu benar ditanggung oleh polis yang dibelinya.[12]

Mengenai adanya kepentingan terhadap barang yang tertimpa kerugian tersebut, merupakan hal yang mutlak harus dimiliki oleh tertanggung saat evenemen itu, sebagaimana yang disebutkan dalam pasal 250 KUHD :

> Pihak penanggung tidak dapat dibebankan dengan kerugian bila pihak yang mengadakan pertanggungan untuk dirinya sendiri atau pihak lain, pada waktu kejadi kerugian/kerusakan tidak mempunyai kepentingan terhadap barang yang ditanggung tersebut.

Hal memiliki polis dari jenis dan kondisi asuransi yang ditutup, ataupun *cover note* atau nota penutupan, yang biasanya digunakan sebagai pengganti polis (polis sementara), yang mempunyai fungsi dan kekuatan sebagai polis, belum merupakan bukti yang cukup untuk menunjukkan adanya kepentingan seseorang terhadap kerugian pada barang tersebut. Dalam asuransi marine cargo, pembuktian adanya kepentingan seseorang terhadap barang yang diangkut, akan lebih

---

[12]J.E. Kaihatu, Asuransi Pengangkutan, Djambatan, Jakarta, cet. I11, 1970, h. 132.

ADLN – PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

mudah dilakukan oleh tertanggung dengan jalan menunjukkan konosemen atau *Bill of Lading (B/L)*, yang merupakan surat bukti dari pihak pengangkut mengenai barang-barang yang akan dan atau sedang diangkutnya.

Mengenai pembuktian yang kedua, yaitu kepentingan itu benar ditanggung oleh polis yang bersangkutan, mempunyai pengertian bahwa penyebab kerugian tersebut :
1. merupakan suatu bencana yang datangnya dari luar dan termasuk bahaya yang dijaminkan pada saat perjanjian asuransi itu ditutup (sesuai dengan kondisi pertanggungan yang dibeli); 2. Dialami selama/dalam waktu pertanggungan itu masih berlaku, sesuai dengan jangka waktu yang diperjanjikan dalam pois, berikut perpanjangan waktunya, jika diperjanjikan.[13]

Setelah dua hal tersebut diatas telah dibuktikan, maka selanjutnya tertanggung harus menyertakan dokumen-dokumen pendukung claim asuransi marine cargo, yaitu sbb :

1. Polis asli (cover note asli, bila polis belum diterimanya); (lihat lampiran 2 dan 3)
2. Faktur dan packing list atau dokumen-dokumen lain yang serupa itu; (lihatlampiran 4 dan 5)
3. B/L atau konosemen asli/copynya, jika pengajuan claim bersamaan pada pihak lainnya, dan atau dokumen-dokumen pengangkutan lainnya; (lihat lampiran 6 dan 7)
4. Laporan dari hasil survey (*survey report*) beserta

---

[13] Ibid., h. 133.

MILIK
PERPUSTAKAAN
"UNIVERSITAS AIRLANGGA"
SURABAYA

dokumentasinya yang menerangkan adanya kerusakan / kehilangan yang dimaksud; (lihat lampiran 8)

5. Bukti pernyataan kerusakan/kekurangan barang di tempat tujuan beserta perhitungannya; (lampiran 9 & 10)
6. Keterangan / surat-surat lain mengenai tuntutan ganti-rugi.[14] (lampiran 11, 12, 13)

Dokumen-dokumen yang dibutuhkan dalam pengajuan claim asuransi marine cargo ini, dalam prakteknya kadang-kala demi menjaga hubungan baik pihak asuransi dengan kliennya (tertanggung), pengajuan claim dianggap cukup dilakukan oleh tertanggung hanya berupa berita saja, baik secara tertulis, maupun dengan perantaraan telephone atau yang sejenisnya, asal kemudian disusul dengan bukti-bukti yang lengkap sebagaimana yang disyaratkan dalam polis. Dengan kata lain claim dapat diajukan dulu baru kemudian disusul dengan dokumen-dokumen lain.

1.3 *Hilangnya hak tertanggung atas ganti rugi dan hal-hal yang memungkinkan pengurangan tangggung- jawab penanggung.*

Hilangnya hak tertanggung atas ganti rugi berkaitan dengan pasal 251 KUHD, yaitu mengenai asas *itikad baik*, untuk membedakannya dengan perjanjian biasa maka asas ini dalam perasuransian lebih tepat dengan sebutan *asas kejujuran sempurna*, sebab pasal 251 KUHD ini berkaitan dengan

---

[14] Institute Cargo Clauses 1/1/82

pra - penutupan asuransi. Dengan kata lain pasal 251 KUHD ini hanya berlaku untuk keadaan yang sudah ada pada saat perjanjian ditutup, dan tidak berlaku untuk peningkatan risiko setelah perjanjian asuransi berjalan, serta perpanjangan asuransi.[15] Dalam pasal 251 KUHD tertanggung haruslah memberikan keterangan tentang obyek pertanggungannnya dan yang berkaitan dengan itu secara jujur, dengan ancaman kebatalan perjanjian asuransi yang dibuat. Kebatalan perjanjian asuransi, apabila tertanggung memberikan keterangan yang keliru atau tertanggung tidak memberitahukan sesuatu yang diketahuinya. Sedangkan " keterangan " maksudnya adalah sesuatu yang bersifat penting, yang mempengaruhi keputusan *underwriring* (pemilihan risiko) oleh penanggung mengenai diterima atau tidaknya perjanjian asuransi itu.

Risiko kebatalan asuransi yang diancamkan pasal 251 KUHD adalah wajar, yaitu sebagai perlindungan awal yang diberikan oleh undang-undang kepada penanggung, sebab dalam suatu penutupan asuransi tertanggunglah yang dianggap serba tahu tentang obyek yang diasuransikannya, sedang penanggung tidak tahu. Terlebih lagi dalam asuransi marine cargo, adalah hal yang sulit dan berat apabila penanggung harus meneliti terlebih dulu segala sesuatu yang berkaitan dengan pengangkutan barang itu, baik mengenai barangnya,

---

[15]H.Gunanto, S.H., *Perlindungan Penanggung Versus Perlindungan Tertanggung*, Astoeti Gunanto and Associates, Jakarta, 1988, h. 30.

pengepakannya, kapal yang mengangkut, dsb, yang dicantumkan dalam polis itu. Disinilah letak pentingnya asas kejujuran sempurna harus dilakukan oleh tertanggung. Namun apabila penanggung tidak menyodorkan kuisioner yang mengandung pertanyaan yang penting, dan tertanggung tidak mengetahui bahwa ia seyogyanya mengetahui bahwa keterangan yang tidak diberikannya itu adalah penting, dalam hal ini penanggung tidaklah dapat memakai pasal 251 KUHD sebagai alasan pembatalan asuransi atau penolakan claim.[16]

Setelah mengetahui hal hilangnya hak tertanggung atas ganti rugi sebelum terjadinya evenemen atau masih dalam tahap pra-penutupan asuransi, maka sekarang dalam hal perjanjian itu sudah berlangsung, maka suatu claim dalam asuransi marine cargo akan ditolak apabila :

1. Jika dalam laporannya tertanggung memberitahukan barang-barang yang sebenarnya tidak terkena bahaya sebagai barang yang hilang/rusak;
2. Memperbesar jumlah kerugian yang dideritanya atas barang-barang yang diasuransikan;
3. Menggunakan surat-surat atau alat-alat bukti palsu, dusta atau tipuan untuk membuktikan kerugian yang dideritanya;
4. Dengan sengaja menyuruh orang lain untuk melakukan sesuatu guna hilang/rusaknya barang, baik selama perjalanan laut, maupun pada saat bongkar muat, berkenaan

---

[16] Ibid.

dengan obyek yang diasuransikan.[17]

Selain penolakan claim karena empat hal tersebut diatas, maka penanggung dapat menolak claim atas dasar alasan yang bersangkutan dengan perjalanan laut itu sendiri, sebagaimana yang ditetapkan dalam I.C.C.1/1/82, yaitu:

1. Kerusakan/kehilangan terjadi setelah habis jangka waktu pertanggungan, atau meskipun jangka waktu itu masih ada, apabila barang telah selesai diserah-terimakan pada pemilik / penerima barang, maka pertanggungan itu dinyatakan telah selesai;
2. Barang diangkut ketujuan lain dari yang disebutkan dalam polis (adanya perubahan jurusan), kecuali ada pemberitahuan sebelumnya;
3. Masuknya kapal ke suatu tempat / pelabuhan untuk reparasi kapal, namun bukan merupakan tindakan general avarage;
4. Pengakhiran kontrak pengangkutan di tengah jalan, baik pengakhiran diluar kuasa tertanggung, maupun karena kehendak tertanggung sendiri.

Selain kemungkinan hilangnya hak tertanggung atas ganti rugi oleh penanggung, maka pihak penanggung dapat pula berkurang tanggung-jawabnya atas ganti rugi, apabila penyebab hilang / rusaknya barang tidak seluruhnya karena

---

[17]Wawancara dengan F.X. Soetiksno, bagian claim, PT Bali Nippon Insurance, tanggal 8 November 1993

bahaya-bahaya yang dijamin dalam polis, tapi merupakan kesalahan pihak ke-3 (pengangkut/EMKL), dalam hal yang demikian maka tertanggung dapat menuntut pada pihak ketiga tersebut. Dalam prakteknya, tuntutan pada pengangkut atau EMKL, disubrogasikan oleh tertanggung pada penanggung, dan ini terjadi secara otomatis. Namun surat claim tertanggung pada pihak ke-tiga tetap dibuat oleh tertanggung dan selalu disertakan dalam dokumen pendukung claim asuransi marine cargo. Dengan tetap dapat diclaimnya pihak ke-tiga tersebut, berarti tanggung-jawab pengangkut dan atau EMKL/*Freight Forwarder* tidak dapat terlepas begitu saja, meskipun barang yang dikirimnya sudah diasuransikan oleh pengirim barang. Prinsip tanggung-jawab pengangkut maupun EMKL/*Freight Forwarder* tetap ada sebagaiman yang diatur dalam pasal 468 KUHD jo pasal 14 PP No. 2/1969.

2. Penyelesaian claim marine cargo Insurance

2.a *Pembuktian adanya jaminan asuransi terhadap barang yang diangkut*

Pembuktian adanya jaminan asuransi dalam KUHD diatur secara tersendiri dalam pasal 255 s/d 258 KUHD. Meskipun menurut 257 KUHD, perjanjian asuransi telah terjadi seketika setelah adanya kata sepakat (*bersifat konsensuil*), namun selanjutnya untuk membuktikan adanya perjanjian asuransi tetap diharuskan adanya bukti tulisan, atau alat-alat bukti lain, sebagaimana yang disyaratkan oleh pasal 258 KUHD. Konsekuensi dari pasal 257 dan 258 KUHD tersebut

adalah kewajiban penanggung untuk menerbitkan suatu polis dan menyerahkannya pada tertanggung.

Hal adanya polis ini mutlak diperlukan berkaitan dengan pelaksanaan kewajiban penanggung dalam membayar ganti rugi bilamana terjadi claim atas obyek yang diasuransikan. Meskipun polis ini mutlak sifatnya, namun tidak berarti polis itu harus ada dan diterbitkan seketika setelah terjadinya kata sepakat. Dalam prakteknya seringkali untuk penutupan barang-barang import, dimana berhubung berbagai sebab, keterangan-keterangan yang berkaitan dengan perkapalan belum diketahui, misalnya jam keberangkatan kapal, nama dan berat kapal, dan lain-lain, maka penerbitan polis yang bersangkutan tidak dapat dilakukan seketika. Dalam keadaan yang demikian, maka oleh penanggung akan diterbitkan *cover note*, yaitu berupa nota penutupan asuransi. Apabila *cover note* sudah ada dan kemudian terjadi *evenemen* akibat bahaya-bahaya yang dijamin sesuai dengan kondisi yang dibeli (A,B atau C), maka *cover note* ini dapat dipakai sebagai polis dalam hal melakukan claim. Keberadaan *cover note* ini tidak berakibat penanggung tidak perlu mengeluarkan polis. Diterbitkan dan diserahkannya polis pada tertanggung tetap merupakan kewajiban penanggung. Seketika setelah tertanggung mengetahui nama kapal, tanggal keberangkatan, pelabuhan pemberangkatan, dan lain-lain keterangan yang berkaitan dengan pengirman barang, tertanggung wajib memberitahukan pada penanggung. Mengenai batas waktu yang diberikan oleh penanggung pada tertang

gung untuk mengabari hal tersebut diatas (batas waktu *cover note*), antara satu perusahaan asuransi dengan lainnya tidah harus sama, tergantung kebijaksanaannya, biasanya berkisar antara 10 s/d 15 hari sejak penutupan asuransi itu. ketentuan mengenai hal tersebut, tertera dalam lembar *cover note*, sehingga tertanggung dapat mengetahuinya.

Sedangkan ketentuan mengenai penerbitan dan penyerahan polis - di luar *cover note* - mengikuti ketentuan pasal 259 dan 260 KUHD, yaitu : 1. Dalam waktu 1x24 jam bila pertanggungan ditutup langsung oleh tertanggung, dan 2. Delapan (8) hari apabila pertanggungan itu ditutup dengan menggunakan jasa broker asuransi. Mengenai broker asuransi ini, diatur dalam pasal 1 SK. Menkeu RI. No. KEP-457/MK/IV/5/1975, tentang perijinan usaha perantara asuransi kerugian.

2.b *Penentuan besarnya beban ganti rugi pihak penanggung pada saat terjadi kerugian*

Sampai seberapa jauh kehilangan/kerusakan yang terjadi dalam pengiriman suatu barang yang diasuransikan mendapat jaminan dari penanggung, tergantung sampai seberapa jauh prinsip-prinsip asuransi dipenuhi kedua ,belah pihak dan tergantung pula kondisi polis yang digunakan. mengenai kondisi polis ini, sekedar untuk mengetahui apakah evenemen itu akibat dari *perils* (bahaya-bahaya) yang ditutup dalam kondisi yang dibeli. Dalam hal kondisi

asuransi marine cargo yang dibeli adalah kondisi all risk atau kondisi A, maka yang terpenting harus dibuktikan oleh tertanggung untuk mengajukan claim adalah bahwa kerugian itu terjadi dalam jangka waktu polis.

Sedangkan untuk dua kondisi lainnya yaitu B dan C, tentulah haus diketahui secara pasti penyebab kerugian itu, karena dua kondisi tersebut menyebutkan macam bahaya yang dijamin secara limitatif.

Penentuan besarnya beban ganti rugi penanggung pada saat terjadi evenemen, tidak ada kaitannya dengan premi yang telah dibayar. Hal ini sangat berbeda dengan asuransi jiwa, dimana jumlah uang jaminan telah disebutkan dalam polis, sehingga jumlah uang jaminan nilainya sudah tertentu , sebagaimana yang diatur dalam pasal 304 angka 5 KUHD.

Oleh karena besarnya ganti kerugian dalam asuransi marine cargo baru diketahui kemudian dan kadangkala cukup rumit, maka diperlukan suatu ahli yang mengurusnya, yaitu *adjuster asuransi*. Adjuster asuransi yaitu suatu perusahaan jasa dalam bidang asuransi kerugian yang menjalankan pekerjaan khususnya untuk menyelesaikan claim-claim asuransi kerugian, khususnya mengenai perhitungan ganti ruginya. Keberadaan adjuster sebagai salah satu usaha dibidang asuransi kerugian diatur dalam Keppres RI. No. 40/1988. Sedangkan mengenai adjuster itu sendiri diatur dlam SK. Menkeu RI. No. KEP-932/MK/IV/12/1971. Keberadaan adjuster dalam penyelesaian claim tidak mutlak adanya, sesab ia hanya bersifat membantu dan atas persetu-

juan kedua-belah pihak (penanggung dan tertanggung). Dalam prakteknya pihak adjuster ini dibiayai oleh penanggung, namun ia harus tetap bersifat netral, sebab ia harus melindungi kepentingan kedua-belah pihak, baik tertanggung maupun penanggung. Untuk kepentingan penanggung, maka adjuster harus berhati-hati agar jangan sampai penggantian kerugian lebih besar daripada yang seharusnya diganti, sedangkan bagi kepentingan tertanggung, adjuster berupaya agar tertanggung mendapat penggantian kerugian yang dipandang dari sudut pertanggungan tercantum dalam polis. Kenetralan adjuster ini sifatnya wajib, sebagaimana yang diatur dalam pasal 16 huruf a dan b Kep. Menkeu. RI. No. 1249/KMK.013/1988 tentang ketentuan dan tata-cara pelaksanaan dibidang asuransi kerugian, yang menyebutkan bahwa adjuster asuransi kerugian wajib memenuhi ketentuan sbb: a. melakukan penilaian kerugian secara bebas dan tidak memihak; b. melakukan laporan penilaian secara obyektif.

Sebelum perhitungan ganti kerugian dilakukan terlebih dahulu harus diketahui jenis kerugian yang diclaim oleh tertanggung. Pada dasarnya jenis kerugian dalam asuransi marine cargo, terdiri dari dua (2) bagian, yaitu : 1. *Total Loss* (kerugian seluruhnya); 2. *Partial Loss* (kerugian sebagian). Untuk *Total Loss* , dibagi menjadi dua, yaitu : a. *Actual Total Loss* (ATL)/kerugian seluruhnya yang sesungguhnya, misalnya barang/kapal tenggelam/hilang dan tidak dapat ditemukansama sekali; dan b.

ADLN – PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

Construktif Total Loss (CTL), yaitu barang belum secara absolut musnah, tapi mungkin masih ada nilainya. Sedangkan apabila kerugian itu sebagian (*Partial Loss*), harus diketahui apakah itu kerugian khusus (*Particular Avarage*) yang terdiri dari kerusakan (*damage*) dan kekurangan (*shortage*), atau kerugian itu merupakan kerugian umum (*General Avarage*), yaitu tindakan yang dilakukan oleh perkapalan dengan cara sengaja dan beralasan, guna menyelamatkan kepentingan yang ada dalam kapal itu pada saat terjadi bahaya. Biaya penyelamatan dalam general avarage ditanggung bersama , baik oleh pemilik kapal maupun pemilik-pemilik barang dalam kapal itu.[18] Mengenai jenis-jenis kerugian yang tersebut diatas, secara rinci diatur dalam pasal 56 s/d 66 MIA 1906.

Saat tertanggung mengajukan claim , maka penanggung akan meneliti kelengkapan dokumen pendukung claim, sedangkan untuk jenis kerugian dan dibawah tanggung-jawab siapa kerugian itu terjadi, dapat diketahui penanggung melalui *dokumen survey report*. Setelah dokumen-dokumen pendukung claim lebgkap, maka perhitungan ganti rugi itu dapat dilakukan , baik oleh penanggung sendiri, maupun dengan jasa adjuster asuransi (terutama dalam hal claim tersebut cukup rumit perhitungannya dan dalam jumlah yang besar). Namun perhitungan yang dilakukan oleh adjuster itu tidak

---

[18]J.T. Sianipar, S.E., Asuransi Pengangkutan Laut, PT Asuransi Jasa Indonesia, Jakarta, 1988, h. 335.

MILIK PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

selalu harus dipenuhi penanggung, bilamana penangung merasa perhitungan itu kurang tepat, maka tidak tertutup kemungkinan bagi penanggung tidak menggunakan hasil perhitungan adjuster. Namun dalam prakteknya, 99% keputusan claim yang dihitung oleh adjuster diterima dan disetujui penanggung dan tertanggung, mengingat adjuster bersifat netral dan terdiri dari tenaga-tenaga yang ahli dalam perhitungan claim, sehingga kecil kemungkinan perhitungan yang dilakukannya salah. Yang perlu diketahui disini bahwa laporan dari adjuster dalam asuransi laut terbuka untuk penanggung dan tertanggung dan satu copy dari report tersebut disimpan dan didaftarkan di *Avarage Adjuster Association* di London. Sedangkan dalam asuransi non marine laporan dari adjuster sifatnya rahasia, dan hanya untuk pertimbangan penanggung.[19]

Adapun cara perhitungan ganti rugi untuk masing-masing jenis kerugian diatas adalah sbb :

1. Untuk *Total Loss* , penanggung hanya sakan membayar ganti kerugian setinggi-tingginya sebesar jumlah pertanggungan. Apabila barang mengalami CTL biasanya perhitungan ganti ruginya dianggap sebagai *Partial Loss*;
2. Untuk *Partial Loss*, khususnya *Particular Avarage* , baik untuk kekurangan maupun kerusakan,pada dasarnya perhitungannya adalah sama, yaitu : " perbandingan antara

---

[19]S.E. Silitonga, Perkembangan Baru Dalam Klaim, (Makalah), PT Asuransi Jasa Indonesia, h. 6.

besarnya penurunan nilai barang akibat kerusakan/kehilangan dengan nilai barang itu dalam keadaan baik ", atau dengan rumus sbb :

$$[\ (a/b) \times c\ ] - d = g$$

Apabila alasan kerugian itu karena kehilangan, maka unsur " d " sebagai pengurangan dalam rumus, tidak berlaku.

Keterangan rumus :

a = harga faktur dari barang-barang yang rusak / hilang

b = harga seluruh barang yang ditanggung dalam faktur

c = jumlah pertanggungan dari seluruh barang (TSI)

d = nilai yang diperoleh dari penjualan barang-barang yang rusak

g = jumlah ganti rugi yangharus dibayar oleh penanggung.

Penggunaaan unsur " d " dalam perhitungan diatas, berkaitan dengan berlakunya hak subrogasi secara otomatis bagi penanggung atas barang-barang yang rusak, sedangkan claimnya sudah terbayar. Dan kepada tertanggunglah diberikan hak pertama kali untuk membeli barang-barang yang rusak yang telah beralih menjadi milik penanggung.

3. Untuk *General Avarage*, kerugian dibagi dalam dua bagian, yaitu : a. adanya pengorbanan dari bagian/barang yang ada di kapal; dan b. biaya (*expenditure*) yang dikeluarkan guna penyelamatan kapal dan seluruh kepentingan dalam kapal.

Untuk dua jenis *General Avarage* (GA) tersebut, pada dasarnya perhitungan ganti ruginya menggunakan rumus yang sama, yaitu : " jumlah pertanggungan salah satu

pemilik kepentingan dalam pengangkutan laut itu dibanding jumlah seluruh pertanggungan dalam pengangkutan laut itu dikalikan kerugian, baik berupa barang yang dikorbankan maupun biaya yang dikeluarkan akibat general avarage tersebut " atau dengan rumus sbb :

{ TSI (A/B/C) / TSI (A+B+C) } x G.A = nilai claim

Jadi dalam G.A ini semua pemilik kepentingan dalam pegangkutan laut itu akan membayar kontribusi yang seimbang dengan jumlah pertangggungan yang ada dalam masing-masing polis yang pemilik kepentingan itu miliki, sehingga dalam G.A ini seluruh pemilik kepentingan dalam perjalanan laut itu secara bergotong-royong membiayai kerugian akibat G.A.

Meskipun demikian, dalam G.A ini ada kepentingan-kepentingan yang tidak turut membayar kontribusi, yaitu benda-benda pos yang diangkut oleh kantor pos, barang-barang milik pribadi ABK yang terbatas jumlahnya, barang-barang milik penumpang yang dimuat tanpa B/L, dan jiwa manusia (baik untuk ABK maupun penumpang lainnya).[20]

Dalam hal kerugian G.A maka jasa adjuster yang digunakan, atas biaya dan penunjukan dari pemilik kapal, dan adjuster avarage ini akan melakukan perhitungan tanpa memihak dan didasarkan pada *The York Antwer Rule 1950.*

---

[20]Wawancara dengan F.X. Soetiksno, bagian claim, PT Bali Nippon Insurance, tanggal 16 November 1993

3. Penyelesaian perselisihan akibat adanya penolakan claim dalam marine cargo insurance

Berdasarkan laporan Direktorat Lembaga Keuangan dan Akuntansi Indonesia, claim yang terjadi dan terbayar dalam asuransi marine cargo di Indonesia selama periode tahun 1984 s/d 1988 mengalami penurunan. Pada tahun 1984 claim yang terjadi sebesar 36,6% dari jumlah penutupan asuransi marine cargo di Indonesia, turun menjadi 18,3% pada tahun 1985 dan akhirnya hanya 15,7% pada tahun 1988.

Penurunan jumlah claim tersebut menunjukkan angka yang baik, apabila penurunan itu dikarenakan tidak terjadinya bahaya selama pertanggungan itu. Namun bisa juga penurunan claim itu akibat penolakan claim oleh penanggung, sebab tidak selamanya claim yang diajukan oleh tertanggung akan dipenuhi oleh penanggung. Hal ini disebabkan banyak hal, mungin adanya kesalahan di pihak penanggung yang mencari-cari alasan untuk menolak pembayaran claim, atau mungkin pula karena kesalahan di pihak tertanggung sendiri.

Pada umumnya kesalahan tertanggung yang menyebabkan ditolaknya claim oleh penanggung, karena terungkapnya keterangan-keterangan yang bertentangan antara keterangan pada saat penutupan asuransi dengan pada saat terjadi evenemen. Misalnya saat penutupan asuransi dikatakan usia kapal 24 tahun, ternyata saat evenemen diketahui usia kapal 30 tahun, sedanng perjanjian tentang penambahan usia kapal tidak ada, maka secara otomatis claim akan ditolak

oleh penanggung. Keterlambatan pemberitaan telah terjadinya evenemen oleh tertanggung pada penanggung yang melebihi 3 x 24 jam, serta diduga adanya unsur kesengajaan (criminal) dalam pengajuan claim itu, dapat dijadikan alasan penanggung untuk menolak claim. Kadang-kala claim yang diajukan tertanggung tidak seluruh nilainya akan dipenuhi oleh penanggung, karena adanya perbedaan perhitungan antara penanggung dengan tertanggung. Adakalanya penolakan claim hanyalah alasan yang mengada-ada dari penanggung. Dalam prakteknya untuk alasan penolakan yang disebutkan terakhir ini, akibat adanya perusahaan-perusahaan asuransi yang memasang rate begitu rendah, di bawah rate terendah yang masih dapat dikompromi oleh perusahaan-perusahaan reasuransi (tempat dimana perusahaan yang menutup asuransi itu mengasuransikan kembali polis-polis yang telah terjual), khususnya perusahaan reasuransi yang berada di luar negeri.

Penyelidikan yang cukup oleh penanggung guna memenuhi claim asuransi marine cargo, merupakan tindakan kehati-hatian penanggung akibat sering dijumpainya praktek claim curang dalam teknologi yang semakin maju ini. Penanggung tidak ingin bilamana claim yang telah dipenuhinya, ternyata dikemudian hari diketahui claim itu mengandung unsur criminal, misalnya diketahui kemudian, bahwa baik kapal, awak kapal, suplier-suplier barang, penerima barang/pengirim barang, dsb, masuk dalam daftar hitam *Far East Region Investigation (F.E.R.I.T)*, yaitu badan

inteligen dalam bidang asuransi laut di kawasan Asia Tenggara.

Penolakan claim atau tidak terpenuhinya seluruh claim yang diajukan tertanggung pada penanggung dapat menyebabkan ketidak-harmonisan hubungan antara penanggung dengan tertanggung. Oleh karena perjanjian asuransi ter-bentuk karena adanya kesepakatan di antara pihak yang membuatnya, maka dalam hal bagaimana cara penyelesaian bila ada perselisihan di antara para pihak tersebut, dapat diserahkan pada para pihak itu sendiri. Cara pertama yang digunakan untuk menyelesaikan perselisihan tersebut adalah dengan jalan musyawarah. Apabila cara ini tidak berhasil, maka dapat melalui Pengadilan Negeri ataupun Arbitrase, apabila memang telah diatur adanya klausula Arbitrase tersebut. Penggunaan klausula Arbitrase biasanya atas pertimbangan sbb : a. proses penyelesaiannya lebih cepat dibandingkan jika melalui Pengadilan Negeri; b. perkara itu akan diperiksa dan diputus oleh mereka yang ahli dalam bidangnya; dan c. terjaga kerahasiaannya. Hal lain yang menguntungkan lewat Arbitrase ini adalah, putusan yang diambil oleh Arbitrase ini bersifat obyektif, sebab Badan Arbitrase Indonesia (BANI), merupakan badan yang bebas (otonom) dan tidak boleh dicampuri oleh kekuasaan lain.

Apabila dalam perjanjian asuransi itu tidak diatur mengenai klausula Arbirase, maka penyelesaian perkara akan dilimpahkan ke Pengadilan Negeri. Dalam hal kerugian itu disebabkan oleh kecelakaan kapal, sebenarnya di negara

kita ada Mahkamah Pelayaran yang bertugas menangani kecelakaan-kecelakaan kapal di Indonesia, namun sebegitu jauh fungsi lembaga ini nampaknya baru berjalan bilamana kecelakaan kapal itu menyangkut jiwa manusia, disoroti tajam oleh masyarakat dan dianggap perlu oleh pemerintah, yakni *Direktorat Jendral Perhubungan Laut*. Dengan keadaan ini tentunya tidak seluruh kecelakaan kapal di-Mahkamah-kan, dan sekalipun di-Mahkamah-kan, keputusan Mahkamah Pelayaran hanya dalam hal pengenaan sanksi administratif terhadap crew kapal, tanpa menghubungkannya dengan masalah perdata, seperti nilai kerugian yang timbul atau tingkat kesalahan dari kapal-kapal yang bertabrakan, jika kasusnya itu tabrakan kapal.[21]

E. KESIMPULAN

1. Polis marine cargo yang digunakan dalam praktek yaitu jenis *I.C.C.1/1/82* yang menyajikan tiga kondisi pertanggungan.pemilihan kondisi oleh tertanggung mempengaruhi besarnya premi yang harus dibayarkan, serta luasnya jaminan bahaya yang diberikan oleh penanggung. konsekuensi adanya pembagian kondisi ini adalah bahwa hanya claim untuk bahaya-bahaya yang dijamin dalam kondisi polis yang dibelilah yang dapat diajukan, disamping tentunya disertai kelengkapan dokumen pendukung claim.

---

[21]S.E. Silitonga, Perkembangan Baru Dalam Klaim, (Makalah), PT Asuransi Jasa Indonesia, 1988

Ditutupnya perjanjian asuransi marine cargo oleh pemilik barang,tidak menyebabkan hilangnya tanggung jawab pengangkut, EMKL/*Freight Forwarder* atas keselamatan barang yang diangkutnya. Kesalahan pengangkut, EMLK / Freight Forwarder yang menyebabkan kerugian pada barang yang diangkut, tetap dapat diclaim oleh pemilik barang, namun biasanya claim tersebut disubrogasikan pemilik barang pada penanggung.

2. Polis asuransi atau cover note (polis sementara) , dapat dijadikan bukti adanya jaminan asuransi atas barang yang diangkut, Hal diterbitkan dan diserahkannya polis pada tertanggung diatur dalam KUHD, sedangkan untuk cover note, diatur sesuai kebijaksanaan masing-masing perusahaan asuransi.

Mengenai besarnya ganti rugi yang akan dibayar oleh penanggung pada tertanggung apabila terjadi claim, besarnya tidak dipengaruhi oleh jumlah premi yang telah dibayarkan, melainkan ditentukan oleh jenis kerugian dan besarnya kerugian atas barang.

Kehadiran Adjuster asuransi, penanggung dan tertanggung pada saat terjadi atau saat perhitungan kerugian akan sangat berguna untuk mendapatkan hasil yang obyektif.

3. Penyelesaian perselisihan dalam asuransi, dapat diserahkan pada kesepakatan para pihak, apakah dengan jalan musyawarah, melalui lembaga Arbitrase - jika memang telah diperjanjikan sebelumnya -, atau dilimpahkan ke-

Pengadilan Negeri. Dalam hal kecelakaan kapal, penanganan oleh Mahkamah Pelayaran hanya dalam kasus-kasus tertentu, dan penanganannyapun hanya sebatas sanksi administrasinya, bukan mengenai aspek keperdataannya atau ganti rugi.

SARAN-SARAN

- Karena aturan-aturan mengenai kondisi yang dijamin dan yang tidak dijamin, dan lain-lain aturan tersebut disatukan dengan polis, maka agar aturan-aturan tersebut dapat jelas terbaca oleh tertanggung dan menghindari timbulnya anggapan tertanggung bahwa penanggung ada itikad tidak baik, hendaknya ada ketentuan standard mengenai besarnya huruf yang dicetak dalam aturan-aturan I.C.C.1/1/82 yang melekat pada polis tersebut.
- Meskipun diberikannya kebebasan menentukan rate asuransi marine cargo, hendaknya untuk rate terendah tetap diberikan patokannya, sehingga dapat dihindari adanya persaingan asuransi kerugian (khususnya asuransi laut) yang tidak sehat, serta melindungi tertanggung dari tidak terbayarnya claim oleh penanggung.
- Perlunya pengetahuan pihak penanggung mengenai daftar F.E.R.I.T sehingga tidak ada alasan penolakan claim karena diketahui kemudian bahwa tertanggung masuk daftar hitam F.E.R.I.T, dan pencegahan dapat dilakukan penanggung pada saat akan ditutupnya perjanjian asuransi, yaitu dengan menolak penutupannya.

- Perlunya pengetahuan yang memadai dalam bidang perasuransian bagi hakim-hakim Pengadilan negari, karena tidak sedikit kasus asuransi dilimpahkan ke Pengadilan Negeri.
- Hendaknya pembiayaan adjuster asuransi dibebankan pada tertanggung dan penanggung, sebab keberadaan adjuster ini untuk kepentingan kedua belah pihak.

DAFTAR BACAAN

BUKU :

Abbas Salim, A, Dasar-Dasar Asuransi, Rajawali Pers, Ed. I cet. II, Jakarta, 1989.

Gunanto, H, Ketidakstabilan Hukum Asuransi Laut (Marine Insurance) di Negara Kita Dewasa Ini, Astoeti Gunanto and Associates, Jakarta, 1988.

_____, Perlindungan Penanggung Versus Perlindungan Tertanggung, Astoeti Gunanto and Associates, Jakarta,1988

Hardy Ivamy, E.R, Marine Insurance, Fourth edition, London Butterworths, 1985.

Purwosutjipto, H.M.N., Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia, jilid 5, cet. II, Djambatan, Jakarta, 1986.

_____, Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia, jilid 6, cet. II, Djambatan, Jakarta, 1986.

Subekti, R, Arbitrase Perdagangan, Bina Cipta Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman, Jakarta, 1979.

Sianipar, J.T, Asuransi Pengangkutan Laut (Marine Insurance), PT Asuransi Jasa Indonesia, Jakarta, 1987.

Sri rejeki, Hartono, Asuransi dan Hukum Asuransi, IKIP Semarang Press, 1985.

PERUNDANG-UNDANGAN :

Subekti, R, Tjitrosudibio, R, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, PT Pradnya Paramita, Jakarta, 1989.

_____, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Kepailitan, PT Pradnya Paramita, Jakarta, 1989.

Undang-Undang No. 2 Tahun 1992 dan Himpunan Peraturan Perasuransian tahun 1968 - 1992, Sinar Grafika, Jakarta, 1992.

Institute Cargo Clauses 1/1/82

Marine Insurance Act 1906

MAKALAH :

Silitonga, S.E, Perkembangan Baru dalam KLaim, PT Asuransi Jasa Indonesia.

P.T. BALI NIPPON INSURANCE

F/.

A Joint Venture between BANK BALI GROUP and
THE NIPPON FIRE & MARINE INSURANCE CO., LTD.

No.:07/93/LL/Um.

S U R A T K E T E R A N G A N

Yang bertanda tangan dibawah ini, menerangkan bahwa mahasiswa,

N a m a : SOFIA
N i m : 038912936
F a k u l t a s : HUKUM, UNIVERSITAS AIRLANGGA SURABAYA

telah mendapat keterangan-keterangan serta penjelasan-penjelasan dari perusahaan kami, sehubungan dengan penyusunan Legal Memorandum dengan judul:

"PENYELESAIAN CLAIM MARINE CARGO INSURANCE",

terhitung sejak tanggal 27 October 1993 sampai dengan tanggal 17 December 1993.

Demikianlah surat keterangan ini kami berikan untuk diketahui yang berkepentingan dan dipergunakan seperlunya.

Surabaya, 17 December 1993.

P.T. BALI NIPPON INS.
SURABAYA

P.A. HADISURYA
Branch Manager

Head office : Wisma Hayam Wuruk, 7th floor, Jl. Hayam Wuruk No. 6 P.O. Box: 3129, Jakarta 10002, Indonesia,
Phone: 358951 (5 lines), Fax.: 373336, Telex: 46634 AMB IA

Branch offices : SURABAYA, Gedung Perkantoran Medan Pemuda, 3rd floor, Jl. Pemuda 27 – 31. Phone: 510985 (direct), 512776 Ext. 132
MEDAN, Jl. K.H. Zainul Arifin No. 49 – 51, Phone: 522868 (direct), 521616, 521919 Ext. 4888, 4401

ADLN – PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

P.T. BALI NIPPON INSURANCE

A Joint Venture between BANK BALI GROUP and
THE NIPPON FIRE & MARINE INSURANCE CO., LTD.

Head office : Wisma Hayam Wuruk, 7th fl. Jl. Hayam Wuruk No. 8 P.O. Box 3129 Jakarta
Phone : 358951 (5 lines) Fax : 373336 Telex : 46634 AMB IA
Branch offices : SURABAYA, Gedung Medan Pemuda, 3rd fl. Jl. Pemuda 27–31 Phone : 510985
MEDAN. Jl. K.H. Zainul Arifin 49–51 Phone: 522868

MARINE CARGO POLICY

Policy No. :

Under Open Policy No. :

Assured (s), etc.

Amount Insured :

Interest :

Vessel :

Date of Sailing :

Consignee :

Valued at :

Invoice No. :

Condition(s) :

Clauses :

SURVEY :

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

At and from :

Transhipment at :

To :

IMPORTANT

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

It is the duty of the Assured and their Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonab for the purpose of averting or minimising losss and to ensure that all rights against Carriers, Bailees or oth third parties are properly preserved and exercised. In particular, the Assured or their Agents are requirec

1. To claim immediately on the Carriers, Port Authorities or other Bailees for any missing package
2. To apply immediately for survey by Carriers' or other Bailees' Reprentatives if any loss or damag be apparent and claim on the Carriers or other Bailees for any actual loss or damage found such survey.
3. In no circumstances, except under written protest, to give clean receipts where goods are in doubtful condition.
4. To give notice in writing to the Carriers or other Bailees within 3 days of delivery if the loss or dama was not apparent at the time of taking delivery.

NOTE – The Consignees or their Agents are recommended to make themselves familiar with the Regulations of the Port Authorities at the port of discharge

INSTRUCTION FOR SURVEY

In the event of loss or damage which may involve a claim under this insurance, immediate notice of su loss or damage has been given to and a Survey Report obtained from the Company's Office or Ager specified in the Policy.

1. Reports, issued by others do not produce evidence.
2. No General Average Bond to be signed without consulting first insurers or their Agents

DOCUMENTATION OF CLAIMS

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

1. Original policy.
2. Original or certified copy 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 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 los or damage.

WE, hereby agree, in consideration of the payment to u by or on behalf of the Assured of the premium as arrange to insure against loss damage liability or expence to th extent and in the manner herein provided.
In witness whereof, this policy has been signed by a du authorized representative of this Company at : .....

....., this .....day of .....19....

Premium	
Stamp duty	
Policy cost	

SPECIMEN

SPECIMEN

1/1/82

INSTITUTE STRIKES 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
   1.1 strikers, locked-out workmen or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
   1.2 any terrorist or any person acting from a political motive
2. This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from a risk insured under these clauses

EXCLUSIONS

3. In no case shall this insurance cover
   3.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured
   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 purposes of this Clause 3.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or lift van but only where such stowage is carried out prior to the inception of the 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 as provided 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 loss damage or expense arising from the absence, shortage or wrongful delivery of any cargo, except where non-delivery results from any peril insured against during the period of this insurance
   3.8 any claim based upon loss of or frustration of the voyage or adventure
   3.9 loss damage or expense arising from the use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter
   3.10 loss damage or expense caused by war civil war revolution rebellion insurrection or civil strife arising therefrom or any hostile act by or against a belligerent power
4. 4.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by
   unseaworthiness of vessel or craft
   unfitness of vessel craft conveyance container or relevant transport equipment 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
   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

DURATION

5. 5.1 This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either
   5.1.1 on delivery to the Consignees or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,
   5.1.2 on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use for
   5.1.2.1 storage other than in the ordinary course of transit or
   5.1.2.2 allocation or distribution
   or
   5.1.3 on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the vessel at the final port of discharge, whichever shall be the earlier
   5.2 if after discharge overside from the 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 continuing subject to termination as above, shall not extend beyond the commencement of transit for such other destination
   5.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 6 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transhipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment
6. If owning to circumstances not known to the Assured before the commencement of transit hereunder or to any cause whatsoever, whether or not arising from a risk insured against hereunder, the transit is terminated at a port or place other than that destination named therein or the contract of carriage is terminated at a port or place short of such destination, then this insurance shall also terminate unless prompt notice is given to the Underwriters or their agents and continuation of cover is requested, when the insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Underwriters, either
   6.1 while the goods are held stored at such port or place or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival at such port or place of the goods hereby insured or any part thereof, whichever shall first occur
   or
   6.2 if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named herein or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 5 above
7. Where, after the inception of this insurance, the destination is changed by the Assured, held covered at a premium and on conditions to be arranged, subject to the approval of the Underwriters.

Further conditions as per Institute War Clauses (Cargo) paragraph 8 up to and including paragraph 14 and ...

Note.

Duty Clause

General Average Clause

General 3/4 Interest Clause

Unseaworthiness and Unfitness (To be read in Clause)

Transit Clause

Termination of Contract of Carriage Clause

Change of Voyage Clause

MALICIOUS DAMAGE CLAUSE

(For use with Institute Cargo Clauses (B) and (C))

In consideration of an additional premium it is hereby agreed that Clause 6.2 of the Institute Cargo Clauses is deemed to be deleted and further that this insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by malicious conduct or sabotage, subject always to the other exclusions contained in this insurance.

GENERAL CONDITIONS

IMPORTANT

PROCEDURE IN THE EVENT OF LOSS OR DAMAGE FOR WHICH UNDERWRITER MAY BE LIABLE

LIABILITY OF CARRIERS, BAILEES OR OTHER THIRD PARTIES

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, properly protected and exercised. In particular, the Assured or their Agents are required:

1. To claim immediately on the Carriers, Port Authorities or other Bailees for any missing packages.
2. To apply immediately for survey by Carriers or other Bailees' Representatives if any loss or damage be apparent and claim on the Carriers or other Bailees for any actual loss or damage found at such survey.
3. To take delivery of the goods without unnecessary delay, even if they are found to be damaged, and to ensure that any notations evidencing loss or damage apparent at the time of taking delivery are made on the delivery documents.
4. To give notice in writing to the Carriers or other Bailees within 3 days of delivery if the loss or damage was not apparent at the time of taking delivery.

NOTE – The Carriers or other Agents are recommended to make themselves familiar with the Regulations of the Association of the port of discharge.

DOCUMENTATION OF CLAIMS

To enable claims to be dealt with promptly, the Assured or their Agents are advised to collect and forward, where applicable, the following documents:

1. Original policy or certificate of insurance.
2. Original or copy shipping invoice, together with shipping specification and packing notes.
3. Original Bill of Lading and the 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 final destination.
6. Correspondence exchanged with the Carriers and other Parties regarding their liability for the loss or damage.

CLAIM ADMITTANCE AND SURVEY

In the event of damage arising under this policy no claims will be admitted unless a survey has been held with the approval of PT. Lloyd Indonesia.

MILIK
PERPUSTAKAAN
"UNIVERSITAS AIRLANGGA"
SURABAYA

ADLN – PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

Lampiran

LLOYD INDONESIA
GENERAL INSURANCE COMPANY

Kantor Cabang : .....

NOTA PENUTUPAN NO. : .....

Yang bertanda tangan di bawah ini,selanjutnya disebut Penanggung — atas dasar keterangan-keterangan yang kan oleh Tertanggung — telah menerima penutupan pertanggungan pengangkutan sebagai berikut :

ı Tertanggung	:
at Tertanggung	:
aknya & Nama Barang	:
ı k	:
ıor & Tanggal L/C	:
ja C & F	:
ılah uang pertanggungan	:
gangkutan dari	: ke :
dengan	:— Kapal laut dari besi/baja yang terdaftar dalam Lloyd's Register dengan tonasi 100 ton keatas dan dimuat di dalam palka x)
	— Kapal udara yang bergolong sebagai "regular airliner" x)
ndisi Pertanggungan	:

Pertanggungan berakhir. ..... hari setelah barang-barang dibongkar dari kapal laut/udara untuk pertama kali di suatu pelabuhan Indonesia.
Klaim yang terjadi sebelum tanggal nota penutupan ini tidak ditanggung oleh Penanggung. Selanjutnya berdasar kan syarat-syarat yang tercantum dalam polis standar Penanggung.

alm, jika terjadi, dibay kepada	:
u k u P r e m i	:

Setelah nama dan tanggal keberangkatan kapal laut / udara (nomorflight) diketahui,Tertanggung diwajibkan untu memberitahukan hal ini kepada Penanggung, agar Penanggung dapat mengeluarkan polis untuk pertanggungan ini dan menagi remi dan lain-lain dari tertanggung.

Nota penutupan ini hanya berlaku untuk jangka waktu lima belas hari, terhitung mulai tanggal persetujuan akse asi penutupan oleh Perusahaan. Atas permintaan Tertanggung nota penutupan ini dapat diperpanjang untuk jangka waktu lim elas hari berikutnya dan permintaan itu harus diajukan selambat-lambatnya pada tanggal berakhirnya nota penutupan pertama.

..... 19 .....

ADLN - PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

A Joint Venture between P.T. BANK BALI and
THE NIPPON FIRE & MARINE INSURANCE CO., LTD.

Head office : Wisma Hayam Wuruk, 7th floor, Jl. Hayam Wuruk No. 8 P.O. Box: 3129, Jakarta 10002, Indonesia
Phone: 358951 (5 lines), Fax.: 373336, Telex: 46634 AMB IA CABLE PT AMBALI

Branch offices : SURABAYA, Gedung Perkantoran Medan Pemuda, 3rd floor, Jl. Pemuda 27 - 31, Phone: 510985 (direct), 512776 Ext. 132
MEDAN, Jl. K.H. Zainul Arifin No. 49 - 51, Phone: 522868 (direct), 521616, 521919 Ext. 4888, 4401

Lampiran 3

ORIGINAL

MARINE CARGO POLICY

...y No.	: 42/22/3018407/13.	At and from	: Q I N G D A O.
...er Open ...cy No.	: -	Transhipment at	: -
...ured (s), etc.	: M/S. P.T. WINGS SURYA, SURABAYA.	To	: SURABAYA. WITH WITHOUT TRANSHIPMENT.
...ount Insured	: USD. 296,395.—		
...rest	: 42,500 BAGS.= 1,700 M.T SODA ASH LIGHT 99 % MIN.		
	Warranted loaded under deck.		
	:21-300-11706 dd.21.10.91		
	No.000550		
...sel	: GEO MILEV.		
...e of Sailing	: NOVEMBER'10'1991		
...signee	: -		
...ued at	: CNF.:USD. 269,450.—		
...ice No.	: 3[illegible]5-110.		
...dition(s)	: ICC (A) ONLY, WITH A DEDUCTIBLE USD.100.-ANY ONE LOSS.		

...stitute War Clauses(Cargo) & Institute ...rikes Clauses(Cargo) deleted.
...anted vessel is not over 25 years of age.

...ses :

...o Insurance Clause.
...nstitute Classification Clause.
...ankers clause.

...RVEY :

...e event of damage arising under this policy no claims will ...admitted unless a survey has been held with the approval

IMPORTANT

PROCEDURE IN THE EVENT OF LOSS OR DAMAGE FOR WHICH UNDERWRITERS MAY BE LIABLE

LIABILITY OF CARRIERS, BAILEES OR OTHER THIRD PARTIES

- 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. In particular, the Assured or their Agents are required :
  1. To claim immediately on the Carriers, Port Authorities or other Bailees for any missing packages.
  2. To apply immediately for survey by Carriers or other Bailees. Representatives if any loss or damage be apparent [illegible] Carriers or other Bailees for any actual loss or damage found at such survey.
  3. [illegible] to give clear receipts where goods are in doubtful condition.
  4. To give notice in writing to the Carriers or other Bailees within 3 days of delivery if the loss or damage was not apparent at the time of delivery.

NOTE - The Consignees or their Agents are recommended to make themselves familiar with the Regulations of the [illegible] authorities at the port of discharge.

INSTRUCTION FOR SURVEY

[illegible] immediate notice of such loss or damage [illegible] a Survey Report obtained from the Company's Office or Agents specified in the [illegible]
1. [illegible]
2. [illegible]

DOCUMENTATION OF CLAIMS

[illegible]
1. Original policy.
2. Original certified copy of [illegible] and on weight notes.
3. Original or certified [illegible]
4. Survey report other documentary [illegible] the extent of the loss or damage.
5. [illegible] and weight [illegible] at port of discharge and final destination.
6. Correspondence exchanged with the Carriers or their Bailees regarding their liability for the loss or damage.

WE, 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 expence to the extent and in the manner herein provided
In witness whereof, this policy has been signed by a duly authorized representative of this Company at : .....

Surabaya, this 25th day of November 1991

P.T. BALI NIPPON INSURANCE
SURABAYA
25 NOV 1991

Premium	USD.	592.79
Stamp duty	"	1.52
Policy cost	"	0.76
	USD.	595.07

ADLN – PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

殷星有限公司
Supreme Crown Limited

G.P.O. BOX 9069, Hong Ko
Cable Addr "SUCROWNLT
Fax: 815 8108
Tel: 816 7768

INVOICE = Faktur.

Lampiran 4

INVOICE NO. EX-9128 DATE 5TH NOV., 19

PT. WINGS SURYA,
JALAN KALIMOSOK KIDUL NO.2,
SURABAYA,
INDONESIA.

VESSEL: S.S. GEO MILEV SAILING ON/ABOUT 10/NOV/19
FROM QINGDAO TO TANJUNG PERAK, SURABAYA
DOCUMENTARY CREDIT NO. 21-300-11706
ISSUED BY BANK BALI SURABAYA TUNJUNGAN BR

MARKS AND NUMBERS	QUANTITIES AND DESCRIPTIONS	UNIT PRICE	AMOUNT
SURABAYA L/C NO.21-300-11706 INVOICE NO. EX-9128 INVOICE DATE 5/NOV/91	IMP.APPL.NO.013/120/1173	C.&.F. TANJUNG PERAK, SURAB	
	1,700 MT SODA ASH LIGHT 99 PCT MIN.	@US$158.50	US$.69,450

SAY TOTAL C.&.F. TANJUNG PERAK, SURABAYA US DLRS
TWO HUNDRED SIXTY NINE THOUSAND FOUR HUNDRED & FIFTY ONLY.

ORIGIN OF CHINA.

HS NO. 2836.20.000.

PACKING : IN BAGS OF ABOUT 40 KGS. NET EACH.

TOTAL FORTY TWO THOUSAND FIVE HUNDRED (42,500) BAGS ONLY.

For and on behalf of
SUPREME CROWN LTD.

Authorised Signature

ADLN – PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

Lampiran 5

般星有限公司
Supreme Crown Limited

G.P.O. BOX 9069, Hong K
Cable Add.: "SUCROWNL
Fax: 815 8108
Tel.: 815 7768

PACKING LIST / WEIGHT LIST

PT. WINGS SURYA,
JALAN RAJA SOSOK KIDUL NO.2,
SURABAYA, INDONESIA.

Invoice No. EX-9128
Date 5TH NOV., 1991.

umber of Packages	Quantity & Descriptions	Net Weight/Gross Weight/(Per Package
	L/C NO. 21-300-11706 IMP.APPL.NO. 013/120/1173	
42,500 BAGS	1,700 MT SODA ASH LIGHT 99 PCT MIN.	40.00 KGS / 40.15 KG

TOTAL NET WEIGHT : 1,700,000 KGS.

TOTAL GROSS WEIGHT : 1,706,375 KGS.

ORIGIN OF CHINA.

HS NO. 2836.20.000.

PACKING : IN BAGS OF ABOUT 40 KGS. NET EACH.

TOTAL FORTY TWO THOUSAND FIVE HUNDRED (42,500) BAGS ONLY.

SHIPPING MARKS : SURABAYA
L/C NO.21-300-11706
INVOICE NO. EX-9128
INVOICE DATE 5/NOV/91

For and on behalf of
SUPREME CROWN LTD.

Authorized Signature

ADLN – PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

AME: "CONGENBILL". EDITION 1978

Page 2

BILL OF LADING

B/L No. GM5-110

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

Lampiran 6

Reference No.

'aba

ME CROWN LTD.
KONG

E ORDER OF BANK BALI SURABAYA
NGAN BR.

"CORECK" MARITIME G.m.b.H.

HAMBURG

Address
INGS SURYA
KALISOSOK KIDUL NO. 2
AYA, INDONESIA

23 NOV 1991
2932

ORIGINAL

Port of loading
MILEV QINGDAO

discharge
UNG PERAK, SURABAYA

's description of goods

Gross weight

S AND NOS.
BAYA
NO. 21-300-11706
ICE NO. EX-9128
ICE DATE 5/NOV/91

GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
1706375 KGS	2762.5M³

42,500 BAGS SODA ASH LIGHT 99 PCT MIN

SHIPMENT UNDER BANK BALI SURABAYA TUNJUNGAN BR.
L/C NO. 21-300-11706 AND IMP. APPL. NO. 013/120/1173

SAY TOTAL FORTY TWO THOUSAND FIVE HUNDRED BAGS ONLY

"FREIGHT PREPAID" $\frac{11,64}{1700}$ x USD. 296.395 = USD. 2.029,43
100,-
USD. 1.929,43
à (x) Rp 2.040.-
Rp. 3.936.037.

(of which on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

sight payable as per
IARTER-PARTY dated 29TH OCTOBER 1991

REIGHT ADVANCE.
eceived on account of freight:

me used for loading ..... days ..... hours.

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at	Place and date of issue
HONG KONG	HONG KONG, NOVEMBER 10, 1991
Number of original Bs/L	Signature
THREE (3)	FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER "CORECK" MARITIME FAR EAST (HK) LTD

Lampiran 7

CODE NAME: "CONGENBILL". EDITION 1978

Shipper

SUPREME CROWN LTD.
HONG KONG

BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

B/L No. GM5-110

Reference No.

Consignee

TO THE ORDER OF BANK BALI SURABAYA
TUNJUNGAN BR.

"CORECK" MARITIME G.m.b.H.

HAMBURG

Notify address

PT. WINGS SURYA
JALAN KALISOSOK KIDUL NO. 2
SURABAYA, INDONESIA

COPY

Vessel	Port of loading
GEO MILEV	QINGDAO

Port of discharge

TANJUNG PERAK, SURABAYA

Shipper's description of goods	Gross weight	
MARKS AND NOS.	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
SURABAYA L/C NO. 21-300-11706 INVOICE NO. EX-9128 INVOICE DATE 5/NOV/91	1706375 KGS	2762.5M³
42,500 BAGS SODA ASH LIGHT 99 PCT MIN SHIPMENT UNDER BANK BALI SURABAYA TUNJUNGAN BR. L/C NO. 21-300-11706 AND IMP. APPL. NO. 013/120/1173 SAY TOTAL FORTY TWO THOUSAND FIVE HUNDRED BAGS ONLY "FREIGHT PREPAID"		

(of which on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per
CHARTER-PARTY dated 29TH OCTOBER 1991

FREIGHT ADVANCE.
Received on account of freight:

.....

Time used for loading ..... days ..... hours.

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at	Place and date of issue
HONG KONG	HONG KONG, NOVEMBER 10, 1991
Number of original B/L	Signature
THREE (3)	FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER "CORECK" MARITIME FAR EAST (HK) LTD

ADLN - PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

PERUSAHAAN BONGKAR MUAT
P.T. BINTANG UPAYA SAMUDERA
JL. TG. PERAK TIMUR NO. 494 SURABAYA
TELP. 289001 - 08 TELEX 31420 ADMINAL SB

PROVISIONAL REPORT OF DAMAGE AND/OR PARTIAL SHORTAGE

(NOT FOR SUBMITTING CLAIM)

Re. : Ex.MV. "GEO MILEV"
B/L No.: GM5-110 D/O No.: 000139
42.500 BAGS - SODA ASH LIGHT 99 PCT MIN

We are undersigned below have been jointly carried out a survey to the goods above mentioned, the result as follows :

DELIVERED TO THE CONSIGNEE EX. SHIP'S TACKLE, AS FOLLOWS :
- 32.274 BAGS, ORIGINAL AND GOOD ORDER.

DELIVERED EX. GODOWN, AS FOLLOWS :
- 10.021 BAGS, ORIGINAL AND GOOD ORDER.
- 10 BAGS, SWEEPING WEIGHT ABOUT = 600 KGS.

The survey was made on board / at wharf / in godown of 101 JAMRUT UTARA TG. PERAK, SURABAYA.-

Other remarks :

- RECEIVED BEFORE DISCHARGING,
- DAMAGE CARGO NOTE (E/B, CCB) WILL BE ISSUED BY PT. GESURI LLOYD, AS SHIPPING AGENT.-

Dated DECEMBER 19, 1991.-

PT. BINTANG UPAYA SAMUDERA

DOYO SUYATNO
Claim Dept.

...SKRIPSI ... PENYELESAIAN CLAIM MARINE ... SOFIA

Lampiran 10

PT. WINGS SURYA
Jl. Kalisosok Kidul No. 2 SURABAYA – 60175
Phone : (031) 24251 (4 line) Telex : 31726 WINGS, IA
Fax : 331737 Cable Add : WINGS SURABAYA

19

L/C 21-300-11705

1.700 MT SODA ASH LIGHT
42.500 bags @. 40 kgs

Should be receive = 1.700.000 kg : 42.500 bags
Actually receive = 1.688.360 kg : 42.209 bags

LOSS = 11.640 kgs
= 11,64 MT

0.683

AMOUNT :
= 11,64 MT x USD. 158,5
= USD. 1.844,94 x 1,1
= USD. 2.029,43 ✓

EM = USD. 2.029,43 x 5%
= USD. 101,47

PPN = USD. 2.130,90 x 10%
= USD. 213,09

PPH = USD. 2.130,90 x 2,5%
= USD. 53,27

TOTAL AMOUNT

= USD. 2.029,43 + USD.367,83
= USD.2.397,26 – USD.100
= USD.2.297,26

Lampiran 11

PT. WINGS SURYA

Jalan Kalisosok Kidul No. 2 Surabaya - 60175 Telex 31726 WINGS IA
Telp. (031) 24251 – 333686 (4 Lines) Fax. : 331737 Alamat Telgram WINGS Surabaya

Surabaya, 4 Januari 1992

Kepada yth :
PT. PASTI HASIL
Jl. Tunjungan 52
Surabaya

Dengan hormat,

Bersama ini kami mengajukan claim atas partay barang kami : SODA ASH LIGHT ex kapal " GEO MILEV " . Mohon bantuannya untuk proses claim tsb. Untuk itu kami lampirkan dokumen sbb :

- 1 Original invoice
- 1 Original packing list/weight list
- 1 Copy Bill of Lading
- 1 Originak Policy Insurance
- 1 Copy Report dari PBM

Sedangkan untuk form claim asuransi dari BALI NIPPON INSURANCE akan kami susulkan setelah kami terima dari PT. PASTI HASIL Insurance.

Hormat kami,
PT. WINGS SURYA

Hendra Sujanto, S.H.

4.1.92 | 11.30

ADLN – PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

P.T. PASTI HASIL

Insurance Brokers & Consultants

Lampiran 12

No. 005/KL/MC/PHS/I/92. Surabaya, 8 Januari 1992.

Kepada Yth.
PT. ASURANSI BALI NIPPON
Jl. Pemuda no. 27 - 31
S U R A B A Y A

Hal : Dokumen Pelengkap Klaim PT. WINGS SURYA
LC. no : 21-300-11706.

Dengan hormat,

Bersama ini kami kirimkan dokumen pelengkap klaim an. PT. Wings Surya sbb.:

1. 1 Lembar surat klaim ter tgl. 4 Januari 1992, asli.-
2. 1 Lembar asli Invoice.-
3. 1 Lembar asli Packing List/Weight List.-
4. 1 Lembar copy Bill Of Lading.-
5. Polis Asuransi Marine Cargo original no : 42/22/3018407/13.-
6. 1 Lembar foto copy Provesional Report Of Damage and/or Partial-Shortage.-
7. 1 Lembar memo perhitungan klaim, asli.-

Mohon diterima dengan baik.-

Atas perhatian dan kerjasamanya yang baik, kami ucapkan terima kasih.-

Hormat kami,

(LILIK WIMARNI)
Kepala Cabang.

cc. - PT. Pasti Hasil, Jakarta.
up. Sdri. Paulina.-
- File.-

CLAIM No.: 92/SB/M/02.

Head Office : Jl. Balikpapan No. 19, Jakarta 10160.
Telp.: 375564-6016929. Fax.: 373316 Telex 44159 PHIA.
Branches : SURABAYA, Jl. Tunjungan 52. Telp.: 515500, 511342 Ext. 414
BANDUNG, Jl. Merdeka 66. Telp.: 434300 Ext. 59
PALEMBANG, Jl. Letkol Iskandar 62. Telp.: 21794, 22794
MEDAN, Jl. K.H. Zainul Arifin No. 49-51. Telp.: 524188, 524488 Ext. 4401

ADLN – PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

Lampiran 13

PT WINGS SURYA
Jalan Kalisosok Kidul No.2 Surabaya-60175 Telex 31726 WINGS IA
Telp. (031) 24251 (4 Lines) Fax.: 331737 Alamat Telgram WINGS Surabaya

Surabaya , 09 Januari 1992

Kepada Yth :
PT. BUMI LAUT
Jl. Perak Timur 522
Surabaya

Denganhormat,

Bersama ini kamimengajukan claim atas partay barang kami SODA ASH LIGHT ex kapal " GEO MILEV " . Yang mana terdapat loss sejumlah 11,64 M.T. Uuntuk itu kami mohon penyelesaian atas maslah tersebut dengan segera. Berikut ini kami lampirkan dokumen untuk melengkapinya, abb :

- invoice
- packing list/ weight list
- Policy insurance
- Bill of Lading
- calculation of loss cargo

Sekian surat kami, atas perhatian serta kerja sama anda kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,
P.T. WINGS SURYA

Hendra Sujanto, S.H.

TELAH TERIMA
P.T. PASTI HASIL ... SURABAYA
TANGGAL ... JAM ... PARAF
10.1.92. | 10.37. | [signature]

CC : - P.T. PASTI HASIL Ins.
- PT. Bintang Upaya Samudra

P.T. BALI NIPPON INSURANCE

ADLN – PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

A Joint Venture between BANK BALI GROUP and
THE NIPPON FIRE & MARINE INSURANCE CO., LTD.

Claim File No.:

MARINE CARGO LOSS ADVICE

1. Insured : P.T. WINGS SURYA
2. Policy No. : Jl. Kalisosok Kidul 2, Surabaya
3. Sum Insured : USD 269.450,- + 10 %
4. Description of goods & quantity : 1.700 M.T. SODA ASH LIGHT
5. Name of Vessel : GEO MILEV
6. a. Sailing from Qingdao to Tg. Perak, Surabaya
   b. Arrival at Tg. Perak, Surabaya on 07 - 12 - 1991
7. Date of receipt at consignee's Godown : 09 - 12 - 1991
8. Date of survey :
9. Nature of loss or damage : 11,64 M.T. SODA ASH LIGHT
10. Has the Insured filed a claim for compensation to the Carriers (Shipping Co.) or the other responsible third party? if so, when & how is the result ?
    If no claim made, please give the reason.
    Yes , we have. But no result.
11. Can the Damaged Goods be sold? if so, what is the remnant value ?
    No, they can not.
12. Enclosed please find : X a. Original policy or certificate of Insurance.
    X b. Original or copy shipping invoices, together w shipping specification and/or weight notes.
    Copy
    X c. ~~xxxxxxx~~ Bill of Lading and/or other contract of carria
    X d. Packing list.
    X e. Survey report or other documentary evidence to show the extent of the loss or damage. (PBM)
    f. Landing account and weight notes at final destination.
    g. Correspondence exchanged with the Carriers and other Parties regarding their liability for the loss or dama

Witnessed by :

(.....)

Made and completed truthfully
at Surabaya on Jan.09,19

(.....)

P.T. Wings Surya
SURABAYA

Hendra Suianto, S.H.

P.T. BALI NIPPON INSURANCE
GEDUNG NEDJAKARTA

Claim Receipt For: MARINE CARGO.

Claim No. 92/SB/M/02.

Received from : P.T. BALI NIPPON INSURANCE

Policy No. 42/22/3018407/13.

The amount of Rupiahs: THREEMILLION NINEHUNDREDTHIRTYSIXTHOUSAND AND THIRTYSEVEN ON

For the indemnification of a claim on 11.640 kgs of 1700 MT SODA ASH LIGHT ex mv. GEO MILEV from [illegible] to SURABAYA.

belonging to P.T. WINGS SURYA - Surabaya.

caused by A shortaged. which happened on December 09, [illegible]

By signing this receipt, the undersigned declare :
— that this claim has been fully indemnified by P.T. BALI NIPPON INSURANCE in consequence whereof no other claims will be lodged for [illegible]
— to subrogate to the P.T. BALI NIPPON INSURANCE all rights which the undersigned might have towards any third party in consequence [illegible]
— to refund the claim, amount or a part of it to P.T. BALI NIPPON INSURANCE in case the car/equipment/parts or a part of it might be [illegible]

Gross claim amount : Rp. 4.340.037.—

Own Risk : Rp. 204.000.—

Surabaya, 16 Nop

SAY Rp. 3.936.037.—

PLEASE SIGN AND RETURN

BANK BALI
CABANG SURABAYA TIMUR

P.T. Wings Surya
SURABAYA

Lampiran 16

13/4/92

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	. . 100 **A1** or **B.S.**	Class without any modification
American Bureau of Shipping . .	. . ✠ A1	
Bareau Veritas . .	. . 1 3/3 E✠	
Germanischer Lloyd	. . ✠ 100 A4	
Korean Register of Shipping . .	. . ✠ KRS 1	
Nippon Kaiji Kyokai	. . NS*	
Norske Veritas . .	. . ✠1A1	
Registro italiano	. . ★100 A 1.1 Nav. L	
Register of Shipping of the U.S.S.R. . .	. . KM ✪	
Polish Register of Shipping . .	. . ✳ KM	

PROVIDED SUCH VESSELS ARE

a) (i) not bulk and of 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 REQUREMENTS 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.

CL. 354 Sold by Witherby & Co. Ltd., London