

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abdullah Marlang, Irwansyah dan Kaisaruddin Kamaruddin. 2011. *Pengantar Hukum Indonesia Cetakan Kedua*. Aspublishing. Makassar.
- Achmad Ali. 2015. *Menguak Tabir Hukum Edisi Kedua*. PT Kharisma Putra Utama. Jakarta.
- Amiruddin dan Zainal Asikin. 2016. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta.
- Ari Purwadi. 2016. *Dasar-Dasar Hukum Perdata Internasional*. Pusat Pengkajian Hukum dan Pembangunan (PPHP) Fakultas Hukum Universitas Wijaya Kusuma Surabaya. Surabaya.
- Budiono Kusumohamidjojo. 2019. *Perbandingan Hukum Kontrak (comparative contract law)*. Mandar Maju. Bandung.
- Huala Adolf. 2017. *Dasar-Dasar Kontrak Internasional Edisi Revisi Cetakan 3*. PT. Refika Aditama. Bandung.
- Ida Bagus Wyasa Putra. 2017. *Hukum Kontrak Internasional (The Law Of International Contract)*. Cetakan Kesatu. PT. Refika Aditama. Bandung.
- Ida Bagus Wyasa Putra, dkk. 2016. *Buku Ajar Hukum Perdata Internasional*. Fakultas Hukum Universitas Udayana. Bali.
- Irwansyah. 2020. *Penelitian Hukum Pilihan Metode & Praktik Penulisan Artikel (Edisi Revisi)*. Mitra Buana Media. Yogyakarta.
- Lukman Santoso AZ dan Yahyanto. 2016. *Pengantar Ilmu Hukum*. Setara Press. Malang.
- Peter Mahmud Marzuki. 2017. *Penelitian Hukum*. Kencana. Jakarta
- Ridwan Khairandy. 2017. *Iktikad Baik dalam Kontrak Di Berbagai Sistem Hukum Cetakan Pertama*. FH UII Press. Bandung.
- Sri Redjeki Hartono. 1985. *Asuransi dan Hukum Asuransi di Indonesia*. Ikip Semarang Press. Semarang.
- Sudargo Gautama. 1988. *Hukum Perdata Internasional Jilid Kedua Bagian Kedua Buku III*. Eresco.
- 2002. *Hukum Perdata Internasional Indonesia Jilid III Bagian 2 Buku Ke-8 Cetakan 4*. Alumni. Bandung.

-----, 2007. *Hukum Perdata Internasional Indonesia* Jilid III Bagian 2. Alumni. Bandung.

Wiwoho Soedjono. 1982. *Hukum Pertanggung Laut*. PT. Bina Aksara. Jakarta.

Yansen Dermanto Latip. 2002. *Pilihan Hukum dan Pilihan Forum dalam Kontrak Internasional*. Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Jakarta.

Zainuddin Ali. 2014. *Metode Penelitian Hukum*. Sinar Grafika. Jakarta

Skripsi dan Tesis

Angger Hasanah. 2009. Analisa Hukum Mengenai Penafsiran Perjanjian dan Doktrin *Contra Proferentem* Dalam Sengketa Ambiguitas Perjanjian Asuransi. Skripsi. Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Jakarta.

Charlene Fortuna Tania. 2017. *Tinjauan Yuridis Hubungan Choice of Law dengan Kewenangan Mengadili Oleh Pengadilan Analisis Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 1935K/PDT/2012*. Tesis. Magister Kenotariatan. Fakultas Hukum. Universitas Sumatera Utara.

Sarah Anatalia L. Tobing. 2014. *Tinjauan Yuridis Terhadap Penolakan Klaim Asuransi Barang Melalui Laut Akibat Pelanggaran Prinsip Iktikad Baik Dalam Hukum Asuransi*. Skripsi. Sarjana Hukum. Fakultas Hukum Universitas Trisakti. Jakarta.

Shintya Eka Purnama Sari, 2018, *Pengalihan Hak Menuntut PT. Asuransi AXA Indonesia Terhadap PT. Pelayaran Surya Bintang Timur Atas Kerugian Pengangkutan Barang Berupa Semen Milik CV. Gracia Dihubungkan Dengan Prinsip Subrogasi*. Skripsi. Sarjana Hukum. Fakultas Hukum Universitas Pasundan. Bandung.

Sofia. 1994. *Penyelesaian Claim Marine Cargo Insurance*. Skripsi. Sarjana Hukum. Fakultas Hukum Universitas Airlangga. Surabaya

Artikel

Charlie Bowles. 2020. Good Faith In English Law. Artikel EM Law. *Erchard Marquette Law Firm*.

Marko Pavliha. 2010. Overview of Marine Insurance Law. International Maritime Law Institute. Malta.

Jurnal

Luo Junming. 1996. Choice of Law For Contracts In China: A Proposal for The Objectivization Of Standards And Their Use In Conflicts of Law. Ningbo University Vol. 6.2. People Republic of China.

Mutiara Hikmah. 2008. Penegakan dan Pelaksanaan Putusan Arbitrase Asing di Indonesia. Jurnal Hukum Internasional, Vol. 5 No.2.

Natalino Ronzitti. 2015. Respect for Sovereignty, use of force and the principle of Non-Intervention in the Internal Affairs of Other State. European Leadership Network.

Natasya Yunita Sugiastuti 2014. Formasi/Terjadinya Hubungan Kontraktual Menurut Sistem Hukum Inggris. Jurnal Hukum Prioris Vol. 4 No. 2, 2014.

Rinitami Njatrijani. 2018. Klaim Marine Hull and Machinery Dalam Praktik Pertanggunggaan. Jurnal Diponegoro Private Law Review. Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.

Rommy Haryono Djojarahardjo. 2019. Mewujudkan Aspek Keadilan Dalam putusan Hakim Di Peradilan Perdat. Jurnal Media Hukum dan Peradilan.

Yosi Zamroni. 2019. Perjanjian Asuransi Marine Hull and Machinery Policy Antara PT. Pelayaran Manalagi dengan PT. Asuransi Harta Aman Pratama Tbk Ditinjau Dari Hukum Asuransi. Jurnal Education and Development Institut Pendidikan Tapanuli Selatan. Fakultas Hukum Universitas Surabaya.

Peraturan Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgelijk Wetbook).

Algemene Bepalingen van Wetgeving voor Indonesie.

Herzien Inlandsch Reglemet.

Reglement voor de Buitengewesten.

Reglement of de Rechtsvordering.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (Wetboek van Koophandel voor Indonesie)

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian.

Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang Hukum Perdata Internasional Indonesia.

Marine Insurance Act 1906 Inggris.

The Financial Services and Markets Act 2000 (Law Applicable) to Contracts of Insurance Regulations 2001 Inggris.

Insurance Act 2015 Inggris.

Konvensi

United Nations Charter .

Vienna Convention 1969 on The Law of Treaties.

United Nation Convention on Contracts for the International Sale of Goods 1988.

Hague Conference on Private International Law (HCCH) Principle on Choice of Law in International Commercial Contract 2015.

UNIDROIT Principle of International Contracts 2016 regarding Choice of Law.

Putusan

Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat 52/PDT.G/2010/PN.JKT.PST.

Putusan Kasasi Mahkamah Agung 1935/K/2012.

Kontrak atau Perjanjian

Institute Time Clause - Hulls 1/10/83 Clause 84

LAMPIRAN



PENGADILAN NEGERI JAKARTA PUSAT KLAS 1A KHUSUS

Jl. Bungur Besar Raya No. 24,26,28 Kel. Gunung Sahari Selatan, Kec. Kemayoran

Telp. (021) 4244440, 4244444, 4244449, Fax. (021) 4244404, 4244050

email : info@pn-jakartapusat.go.id

JAKARTA PUSAT - 10610

Nomor : W10.U2. 15 .PMH.VI.2021.05.

Jakarta, 9 Juli 2021

Lamp : -

Hal : Permohonan Riset / Penelitian.

SURAT KETERANGAN

Kami Panitera Muda Hukum Pada Pengadilan Negeri Kelas 1A Khusus Jakarta Pusat, menerangkan :

NAMA : **NURHIDAYANTI SILALAH**
NIM : B011171013
UNIVERSITAS : Universitas Hasanuddin
ALAMAT UNIVERSITAS : Kampus Unhas Tamalanrea Jl Perintis Kemerdekaan Km10

Bahwa benar Mahasiswa tersebut telah datang ke Kantor Pengadilan Negeri Kelas 1.A Khusus Jakarta Pusat, dalam rangka **mencari data dan wawancara guna penyusunan skripsi sesuai dengan program kekhususan.**

Demikianlah Surat keterangan ini diberikan atas permohonan dari **Dr Muh Hasrul SH., MH.** Selaku Wakil Dekan bidang Kemahasiswaan. Sesuai dengan suratnya tertanggal 25 Juni 2021, Nomor 4776/UN4.5.3/PT.00/2021. Untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

A.n. KETUA PENGADILAN NEGERI JAKARTA PUSAT

KLAS IA KHUSUS

PANITERA MUDA HUKUM



CIK AKIP, S.H., M.H.

NIP. 19670705 199303 1 009

<p>(FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM) 1/10/83</p> <p>CL 284</p> <p>INSTITUTE TIME CLAUSES – HULLS</p> <p>1.1.1.1 TOTAL LOSS, GENERAL AVERAGE AND 3/4THS COLLISION LIABILITY 1/10/83 CL.284 (Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour)</p> <p>This insurance is subject to English law and practice</p>	<p>(FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM) 1/10/83</p> <p>CL 284</p> <p>KLAUSULA-KLAUSULA INSTITUT UNTUK PERTANGGUNGAN RANGKA KAPAL ATAS DASAR JANGKA WAKTU</p> <p>1.1.1.1 TOTAL LOSS, GENERAL AVERAGE AND 3/4THS COLLISION LIABILITY 1/10/83 CL.284 (Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour)</p> <p>Asuransi ini tunduk pada hukum dan kebiasaan Inggris</p> <p>TERJEMAHAN INI BERSIFAT PANDUAN UNTUK MEMUDAHKAN MEMBACA ISI POLIS, PENAFSIRAN YANG TEPAT HARUS DIKEMBALIKAN KEPADA TEKS ASLI YANG BERBAHASA INGGRIS DENGAN MENGACU PADA HUKUM & KEBIASAAN INGGRIS</p>
<p>1. NAVIGATION</p> <p>1.1. The Vessel is covered subject to the provisions of this insurance at all times and has leave to sail or navigate with or without pilots, to go on trial trips and to assist and tow vessels or craft in distress, but it is warranted that the Vessel shall not be towed, except as is customary or to the first safe port or place when in need of assistance, or undertake towage or salvage services under a contract previously arranged by the Assured and/or Owners and/or Managers and/or Charterers. This Clause 1.1 shall not exclude customary towage in connection with loading and discharging.</p> <p>1.2. In the event of the Vessel being employed in trading operations which entail cargo loading or discharging at sea from or into another vessel (not being a harbour or inshore craft) no claim shall be recoverable under this insurance for loss of or damage to the vessel or liability to any other vessel arising from such loading or discharging operations, including whilst approaching, lying alongside and leaving, unless previous notice that the Vessel is to be employed in such operations has been given to the Underwriters and any amended terms of cover and any additional premium required by them have been agreed.</p> <p>1.3. In the event of the Vessel sailing (with or without cargo) with an intention of being (a) broken up, or (b) sold for breaking up, any claim for loss of or damage to the Vessel occurring subsequent to such sailing shall be limited to the market value of the Vessel as scrap at the time when the loss or damage is sustained, unless previous notice has been given to the Underwriters and any amendments to the terms of cover, insured value and premium required by them have been agreed. Nothing in this Clause 1.3 shall affect claims under Clauses 8 and/or 11.</p>	<p>1. NAVIGASI</p> <p>1.1. Tunduk pada persyaratan-persyaratan dalam asuransi ini, Kapal dijamin terus menerus selama berlakunya polis, termasuk pada saat di dry-dock dan saat berangkat untuk berlayar atau selama berlayar dengan atau tanpa pilot (pemandu), melakukan pelayaran percobaan dan membantu dan menarik Kapal atau craft lain yang mengalami musibah, tetapi diwarrantykan bahwa kapal tidak akan ditarik, kecuali penarikan tersebut merupakan kebiasaannya atau dalam hal kapal itu memerlukan bantuan atau melakukan penarikan atau jasa penyelamatan dibawah kontrak yang dibuat sebelumnya oleh Tertanggung dan/atau Pemilik dan/atau Manager dan/atau Pencharter. Klausula 1.1 ini tidak akan mengecualikan penarikan biasa sehubungan dengan bongkar muat kargo.</p> <p>1.2. Dalam hal Kapal dioperasikan dalam wilayah operasi yang melibatkan adanya suatu proses bongkar muat kargo di tengah laut dari atau ke kapal lain (bukan ke kapal harbour atau inshore craft) asuransi ini tidak akan menjamin klaim atas kerugian atau kerusakan pada kapal atau liability terhadap kapal lain yang timbul dari operasi bongkar muat tersebut, termasuk apabila kerugian atau kerusakan tersebut terjadi pada saat mendekat, bergerak disebelah kapal dan saat meninggalkan kapal, kecuali bila ada pemberitahuan awal kepada Penanggung bahwa kapal akan melakukan operasi dimaksud dan ada amandemen atas persyaratan jaminan asuransi dan dikenakan tambahan premi setelah disetujui.</p> <p>1.3 Dalam hal Kapal berlayar (dengan atau tanpa kargo) dengan maksud (a) untuk discrap/ditutup, atau (b) dijual untuk discrap/ditutup, setiap klaim kerugian atau kerusakan pada kapal yang terjadi berikutnya setelah pelayaran tersebut akan dibatasi sebesar harga pasar kapal sebagai scrap pada saat terjadinya kehilangan atau kerusakan, kecuali bila ada pemberitahuan awal kepada Penanggung dan ada perubahan pada luas jaminan, nilai pertanggungan dan premi yang dipersyaratkan telah disetujui Penanggung. Klausula 1.3 ini tidak akan mempengaruhi klaim-klaim di bawah Klausula 8 dan/atau Klausula 11.</p>
<p>2. CONTINUATION</p> <p>Should the Vessel at the expiration of this insurance be at sea or in distress or at a port of refuge or of call, she shall, provided previous notice be given to the Underwriters, be held covered at a pro rata monthly premium to her port of destination.</p>	<p>2. KELANJUTAN JAMINAN</p> <p>Apabila masa pertanggungan berakhir pada saat kapal sedang berlayar atau sedang berada di pelabuhan darurat, maka dengan pemberitahuan kepada Penanggung, pertanggungan akan berlanjut terus dengan dikenakan tambahan premi pro-rata bulan sampai kapal tiba di pelabuhan tujuan.</p>
<p>3. BREACH OF WARRANTY</p> <p>Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade, locality, towage, salvage services or date of sailing, provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices and any amended terms of cover and any additional premium required by them be agreed.</p>	<p>3. PELANGGARAN SYARAT KHUSUS</p> <p>Pertanggungan tetap berjalan seandainya ada penyimpangan dalam hal muatan (cargo), trading, tempat, penarikan, salvage services atau tanggal berlayar, dengan ketentuan adanya penyimpangan tersebut harus segera dilaporkan kepada Penanggung dan oleh Penanggung diberlakukan syarat-syarat</p>

	<p>khusus serta tambahan premi.</p>
<p>4. TERMINATION This Clause 4 shall prevail notwithstanding any provision whether written typed or printed in this insurance inconsistent therewith.</p> <p>Unless the Underwriters agree to the Contrary in writing, this insurance shall terminate automatically at the time of</p> <p>4.1 Change of the Classification Society of the Vessel, or change, suspension, discontinuance, withdrawal or expiry of her Class therein, provided that if the Vessel is at sea such automatic termination shall be deferred until arrival at her next port. However where such change, suspension, discontinuance or withdrawal of her Class resulted from loss or damage which would be covered by an insurance of the Vessel subject to current Institute Time Clauses Hulls or Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time such automatic termination shall only operate should the Vessel sail from her next port without the prior approval of the Classification Society,</p> <p>4.2 any change, voluntary or otherwise, in the ownership or flag, transfer to new management, or charter on a bareboat basis, or requisition for title or use of the Vessel, provided that, if the Vessel has cargo on board and has already sailed from her loading port or is at sea in ballast, such automatic termination shall if required be deferred, whilst the Vessel continues her planned voyage, until arrival at final port of discharge if with cargo or port at destination if in ballast. However, in the event of requisition for title or use without the prior execution of a written agreement by the Assured, such automatic termination shall occur fifteen days after such requisition whether the Vessel is at the sea or in port.</p> <p>A pro rata daily net return of premium shall be made.</p>	<p>4. PENGAKHIRAN Klausula No. 4 ini akan mengabaikan (mengalahkan) ketentuan-ketentuan lain yang bertentangan dengannya baik diketik tertulis atau tercetak.</p> <p>Kecuali Penanggung setuju atas hal-hal yang bertentangan tersebut dengan tertulis, maka asuransi ini akan berakhir dengan otomatis pada saat:</p> <p>4.1 Berubahnya Biro Klasifikasi atas kapal, penundaan, tidak dilanjutkan, dibatalkan atau berakhirnya Klas dengan ketentuan apabila kapal sedang tidak berlayar, maka penghentian asuransi ditunda sampai kapal tiba dengan selamat di pelabuhan berikutnya. Namun demikian, penundaan, penundaan tidak dilanjutkan dari klas sebagai akibat dari risiko-risiko yang dijamin oleh Klausula 6 atau berdasarkan Institute War & Strike Clauses Hull Time, maka pembatalan otomatis hanya berlaku apabila kapal berlayar dari pelabuhan berikutnya tanpa persetujuan dari Biro Klasifikasi Kapal,</p> <p>4.2 Setiap perubahan, sukarela atau tidak, kepemilikan kapal atau bendera, beralih ke manajemen yang baru, di charter dengan kondisi bareboat charter, tuntutan atas kepemilikan atau penggunaan kapal, dengan ketentuan pembatalan otomatis tersebut ditunda sampai kapal tiba di pelabuhan pembongkaran terakhir (apabila sedang memuat barang) atau sampai pelabuhan tujuan (apabila dalam keadaan kosong). Bagaimanapun, dalam hal tuntutan kepemilikan atau penggunaan kapal tanpa adanya persetujuan tertulis dari Tertanggung, maka pembatalan otomatis tersebut baru berlaku (15) lima belas hari setelah adanya tuntutan tersebut tanpa melihat apakah kapal sedang berlayar atau sedang berada di pelabuhan.</p> <p>Pengembalian premi atas dasar net premi (setelah dikurangi brokerage) diperhitungkan berdasarkan pro-rata harian.</p>
<p>5. ASSIGNMENT No assignment of or interest in this insurance or in any moneys which may be or become payable thereunder is to be binding on or recognized by the Underwriters unless a dated notice of such assignment or interest signed by the Assured, and by the assignor in the case of subsequent assignment, is endorsed on the Policy and the Policy with such endorsement is produced before payment of any claim or return of premium thereunder.</p>	<p>5. PENGALIHAN HAK Tidak diperkenankan adanya peralihan hak atau kepentingan dalam asuransi ini atau dalam bentuk uang yang mungkin atau dapat dibayarkan dibawah klausula ini yang mengikat atau yang diakui oleh Penanggung, kecuali bila tanggal pemberitahuan atas penyerahan hak atau kepentingan tersebut disetujui oleh Tertanggung, dan oleh si Penerima penyerahan dalam hal penyerahan berikutnya, diendors pada Polis dan Polis peserta endorsement tersebut dibuat sebelum adanya pembayaran klaim atau pengembalian premi.</p>
<p>6. PERILS</p> <p>6.1. This insurance covers total loss (actual or constructive) of the subject-matter insured caused by:</p> <p>6.1.1. perils of the seas rivers lakes or other navigable waters</p> <p>6.1.2. fire, explosion</p> <p>6.1.3. violent theft by persons from outside the Vessel</p> <p>6.1.4. jettison</p> <p>6.1.5. piracy</p> <p>6.1.6. breakdown of or accident to nuclear installations or reactors</p> <p>6.1.7. contact with aircraft, helicopters or similar objects, or objects falling therefrom, land conveyance, dock or harbour equipment or installation</p> <p>6.1.8. earthquake volcanic eruption or lightning</p> <p>6.2. This insurance covers total loss (actual or constructive) of the subject-matter insured caused by:</p> <p>6.2.1. accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel</p> <p>6.2.2. bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull</p> <p>6.2.3. negligence of Master Officers Crew or Pilots</p> <p>6.2.4. negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not an Assured hereunder.</p>	<p>6. KERUGIAN YANG DIJAMIN</p> <p>6.1. Asuransi ini menjamin kerugian total (aktual dan konstruktif) pada objek pertanggungan yang disebabkan oleh:</p> <p>6.1.1. Bahaya-bahaya laut, sungai danau atau perairan lainnya yang dapat dilayari</p> <p>6.1.2. Kebakaran, peledakan</p> <p>6.1.3. Pencurian dengan tindak kekerasan oleh orang-orang dari luar kapal</p> <p>6.1.4. Pembuangan barang ke laut</p> <p>6.1.5. Pembajakan</p> <p>6.1.6. Kerusakan atau kecelakaan pada instalasi atau reaktor nuklir yang menjadi tenaga penggerak kapal</p> <p>6.1.7. Tabrakan/benturan dengan pesawat udara atau objek sejenis atau kejatuhan benda-benda darinya, benturan dengan alat angkut darat, dermaga atau peralatan/instalasi pelabuhan</p> <p>6.1.8. Gempa bumi, letusan gunung berapi atau petir</p> <p>6.2. Asuransi ini menjamin kerugian total (aktual dan konstruktif) pada objek pertanggungan yang disebabkan oleh:</p> <p>6.2.1. Kecelakaan saat pemuatan, pembongkaran atau pemindahan muatan atau bahan bakar</p> <p>6.2.2. Meledaknya boiler, patahan shaft atau cacat tersembunyi dalam mesin atau rangka kapal</p> <p>6.2.3. Kelalaian dari Nahkoda, staff kapal, ABK atau Pemandu</p> <p>6.2.4. Kelalaian dari Repairers atau Pencharter dengan ketentuan bahwa Repairers atau Pencharter tersebut</p>

<p>6.2.5. Barratry of Master Officers or Crew, provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers.</p> <p>6.3. Masters Officers Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 6 should they hold shares in the vessel.</p>	<p>bukan Tertanggung dalam asuransi ini</p> <p>6.2.5. Perusakan Kapal dengan sengaja oleh Nahkoda, Staff atau ABK untuk merugikan pihak Pemilik Kapal dengan ketentuan bahwa kerugian atau kerusakan tersebut tidak diakibatkan oleh perbuatan sengaja Tertanggung, Pemilik atau Manager</p> <p>6.3. Nahkoda, Staff, ABK atau Pemandu tidak dipertimbangkan sebagai Pemilik dalam pengertian klausula 6 ini sekalipun mereka memiliki saham atas kapal.</p>
<p>7. POLLUTION HAZARD</p> <p>This insurance covers total loss (actual or constructive) of the Vessel caused by any governmental authority acting under the powers vested in it to prevent or mitigate a pollution hazard, or threat thereof, resulting directly from damage to the Vessel caused by a peril covered by this insurance, provided such act of governmental authority has not resulted from want of due diligence by the Assured, the Owners, or Managers of the Vessel or any of them to prevent or mitigate such hazard or threat. Master, Officers, Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 7 should they hold shares in the Vessel.</p>	<p>7. BAHAYA POLUSI</p> <p>Asuransi ini menjamin kehilangan atau kerusakan total atas kapal yang disebabkan tindakan yang diambil oleh pejabat yang berwenang dalam upaya mencegah atau memperkecil risiko pencemaran laut sebagai akibat langsung dan kerusakan atas kapal dimana Penanggung bertanggungjawab (dijamin polis) dengan ketentuan bahwa tindakan yang diambil oleh pejabat yang berwenang tersebut bukan disebabkan oleh keinginan Tertanggung dalam melaksanakan kewajiban guna pencegahan atau memperkecil kemungkinan terjadinya suatu kerugian Nahkoda, Staff Kapal serta ABK tidak dianggap sebagai pemilik dalam pengertian Klausula 7 ini meskipun mereka memiliki saham atas kapal.</p>
<p>8. 3/4THS COLLISION LIABILITY</p> <p>8.1. The Underwriters agree to indemnify the Assured for three-fourths of any sum or sums paid by the Assured to any other person or persons by reason of the Assured becoming legally liable by way of damages for</p> <p>8.1.1. Loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel</p> <p>8.1.2. Delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon</p> <p>8.1.3. General average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon,</p> <p>Where such payment by the Assured is in consequence of the vessel hereby insured coming into collision with any other vessel.</p> <p>8.2. The indemnity provided by this Clause 8 shall be in addition to the indemnity provided by the other terms and conditions of this insurance and shall be subject to the following provisions:</p> <p>8.2.1. Where the insured Vessel is in collision with another vessel and both vessels are to blame then, unless the liability of one or both vessels becomes limited by law, the indemnity under this Clause 8 shall be calculated on the principle of cross-liabilities as if the respective Owners had been compelled to pay to each other such proportion of each other's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of the collision</p> <p>8.2.2. In no case shall the Underwriters total liability under Clauses 8.1 and 8.2 exceed their proportionate part of three-fourths of the insured value of the Vessel hereby insured in respect of any one collision.</p> <p>8.3. The Underwriters will also pay three-fourths of the legal costs incurred by the Assured or which the Assured may be compelled to pay in contesting liability or taking proceedings to limit liability, with the prior written consent of the Underwriters.</p> <p>EXCLUSIONS</p> <p>8.4. Provided always that this Clause 8 shall in no case extend to any sum which the Assured shall pay for or in respect of</p> <p>8.4.1. Removal or disposal obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever</p> <p>8.4.2. Any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels</p> <p>8.4.3. The cargo or other property on, or the engagements of, the insured Vessel</p> <p>8.4.4. Loss of life, personal injury or illness</p> <p>8.4.5. Pollution or contamination of any real or personal property or thing whatsoever (except other vessels with</p>	<p>8. 3/4 TANGGUNG JAWAB TABRAKAN</p> <p>8.1. Penanggung setuju mengganti-rugi Tertanggung untuk tiga-perempat dari jumlah atau jumlah-jumlah yang dibayar oleh Tertanggung kepada orang atau orang-orang lain dengan alasan Tertanggung menjadi bertanggungjawab secara hukum atas ganti rugi untuk</p> <p>8.1.1. Kerugian atau kerusakan pada Kapal lain atau harta benda yang berada di atas Kapal lain</p> <p>8.1.2. Keterlambatan atau hilangnya fungsi Kapal lain atau harta benda yang berada di atasnya</p> <p>8.1.3. General average, salvage, atau salvage di bawah kontrak, atas Kapallain atau harta benda yang berada di atasnya</p> <p>Dimana pembayaran oleh Tertanggung tersebut adalah sebagai akibat dari Kapal yang dipertanggungkan bertabrakan dengan Kapal lain.</p> <p>8.2. Ganti rugi yang diberikan oleh Klausula 8 ini adalah sebagai ganti rugi tambahan yang diberikan oleh terms dan kondisi lain dari asuransi ini dan akan tunduk pada syarat-syarat berikut ini:</p> <p>8.2.1. Apabila Kapal yang diasuransikan bertabrakan dengan kapal lain dan kedua kapal bersalah, kecuali tanggungjawab salah satu atau kedua kapal dibatasi oleh hukum, ganti rugi sesuai Klausula 8 ini akan diperhitungkan berdasarkan prinsip cross-liability seolah masing-masing Pemilik dipaksa untuk membayar kepada masing-masing yang lain sebesar proporsi dari masing-masing kerugian yang mungkin dijamin untuk memastikan sisa atau jumlah yang dapat dibayar oleh atau kepada Tertanggung sebagai akibat tabrakan</p> <p>8.2.2. Total tanggung gugat Penanggung sesuai Klausula 8.1 dan 8.2 ini tidak akan melebihi proporsi bagian tiga-perempat dari nilai pertanggungan Kapal yang diasuransikan untuk setiap kali tabrakan</p> <p>8.3. Penanggung juga akan membayar tiga-perempat dari biaya hukum yang dikeluarkan Tertanggung atau bila Tertanggung dipaksakan untuk membayar dalam gugatan atau dalam upaya untuk membatasi tanggungjawab dengan persetujuan awal tertulis dari Penanggung.</p> <p>PENGECHUALIAN</p> <p>8.4. Klausula 8 ini mengatur bahwa Tertanggung tidak akan mendapat tambahan ganti rugi atas jumlah yang akan dibayar oleh Tertanggung dalam hal</p> <p>8.4.1. Pemindahan atau pembuangan bangkai, rongsokan kapal, kargo atau benda lain apapun</p> <p>8.4.2. Harta benda milik pribadi atau benda-benda lainnya kecuali Kapal lain atau harta benda yang berada di atasnya</p> <p>8.4.3. Kargo atau harta benda lainnya yang berada, atau kehilangan sewa atas Kapal yang diasuransikan</p> <p>8.4.4. Meninggal, luka badan atau penyakit</p> <p>8.4.5. Pencemaran/kontaminasi dari harta benda pribadi atau benda apapun (kecuali kapal lain yang bertabrakan</p>

<p>which the insured Vessel is in collision or property on such other vessel(s)</p>	<p>dengan Kapal yang diasuransikan atau harta benda yang ada pada kapal lain tersebut)</p>
<p>9. SISTERSHIP Should the Vessel hereby insured come into collision with or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management, the Assured shall have the same rights under this insurance as they would have were the other vessel entirely the property of Owners not interested in the vessel hereby insured; but in such cases the liability for the collision or the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.</p>	<p>9. KAPAL LAIN MILIK PEMILIK YANG SAMA Apabila Kapal yang diasuransikan disini bertabrakan dengan atau menerima jasa salvage dari kapal lain yang dimiliki seluruhnya atau sebagian oleh Pemilik atau manajemen yang sama, maka Tertanggung memiliki hak yang sama dalam asuransi ini seolah-olah Tertanggung diperlakukan sebagai pemilik property yang seluruhnya tidak ada kepentingan pada Kapal yang diasuransikan; tetapi dalam hal seperti ini tanggungjawab atas tabrakan atau pembayaran atas jasa-jasa lainnya akan tunduk pada keputusan arbitrator tunggal yang disetujui oleh Penanggung dan Tertanggung.</p>
<p>10. NOTICE OF CLAIM In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this insurance, notice shall be given to the Underwriters prior to survey and also, if the Vessel is abroad, to the nearest Lloyd's Agent so that a surveyor may be appointed to represent the Underwriters should they so desire.</p>	<p>10. PEMBERITAHUAN KLAIM Apabila ada kecelakaan dan terjadi kerugian atau kerusakan yang mengakibatkan klaim dalam asuransi ini, maka pemberitahuan klaim harus diberikan kepada Penanggung sebelum survey dan juga, bila Kapal sedang berlayar di luar negeri, kepada Agen Lloyd yang terdekat sehingga surveyor dapat ditunjuk untuk mewakili Penanggung bila mereka diperlukan.</p>
<p>11. GENERAL AVERAGE AND SALVAGE 11.1. This insurance covers the Vessel's proportions of salvage, salvage charges and/or general average, reduced in respect of any under-insurance 11.2. This insurance does not cover partial loss of and/or damage to the Vessel except for any proportion of general average loss or damage which may be recoverable under Clause 11.1 above 11.3. Adjustment to be according to the law and practice obtaining at the place where the adventure ends, as if the contract of affreightment contained no special terms upon the subject; but where the contract of affreightment so provides the adjustment shall be according to the York-Antwerp Rules 11.4. When the Vessel sails in ballast; not under charter, the provisions of the York-Antwerp Rules, 1974 (excluding Rules XX and XXI) shall be applicable, and the voyage for this purpose shall be deemed to continue from the port or place of departure until the arrival of the Vessel at the first port or place thereafter other than a port or place of refuge or a port or place of call for bunkering only. If at any such intermediate port or place there is an abandonment of the adventure originally contemplated the voyage shall thereupon be deemed to be terminated 11.5. No claim under this Clause 11 shall in any case be allowed where the loss was not incurred to avoid or in connection with the avoidance of a peril insured against</p>	<p>11. KERUGIAN UMUM DAN BIAYA PENYELAMATAN 1.1.1. Asuransi ini menjamin proporsi salvage, salvage charges dan/atau general average, dikurangi dalam hal ada under-insurance 1.1.2. Asuransi ini tidak menjamin hilangnya sebagian dan/atau kerusakan Kapal kecuali untuk proporsi rata-rata kerugian umum atau kerusakan yang dapat dipulihkan dalam Klausul 11.1 di atas 1.1.3. Penyesuaian atas perhitungan di atas dilakukan sesuai ketentuan umum dan praktek yang berlaku di tempat dimana pelayaran berakhir, seolah-olah kontrak pengangkutan tidak mengatur syarat khusus atas pokok tersebut, tetapi bila kontrak pengangkutan menetapkan syarat khusus, maka penyesuaian dilakukan sesuai ketentuan York-Antwerp Rules 1.1.4. Apabila Kapal berlayar tanpa muatan, tidak sedang dicarter, ketentuan dari York-Antwerp Rules 1974 (kecuali Rules XX dan XXI) akan diberlakukan, dan pelayaran untuk keperluan ini akan dianggap berlangsung terus dari pelabuhan atau tempat pemberangkatan sampai Kapal tiba di pelabuhan pertama atau tempat setelahnya selain dari pelabuhan atau tempat darurat atau pelabuhan atau tempat pengisian bahan bakar. Apabila di pelabuhan atau tempat antara tersebut terjadi abandonment atas peristiwa dimaksud maka pelayaran akan dianggap berakhir 1.1.5. Tidak ada klaim yang dapat dibenarkan di bawah Klausula 11 bila kerugian yang terjadi tidak untuk menghindari terjadinya kerugian atau dengan tujuan menghindari bahaya-bahaya yang dipertanggungkan</p>
<p>12. DEDUCTIBLE 12.1. No claim arising from a peril insured against shall be payable under this insurance unless the aggregate of all such claims arising out of each separate accident or occurrence (including claims under Clauses 8 and 13) exceeds.....in which case this sum shall be deducted. This Clause 12.1 shall not apply to a claim for total or constructive total loss of the Vessel or, in the event of such claim, to any associated claim under Clause 13 arising from the same accident or occurrence 12.2. Excluding any interest comprised therein, recoveries against any claim which is subject to the above deductible shall be credited to the Underwriters in full to the extent of the sum by which the aggregate of the claim unreduced by any recoveries exceeds the above deductible 12.3. Interest comprised in recoveries shall be appointed between the Assured and the Underwriters, taking into account the sums paid by the Underwriters and the dates when such payments were made, notwithstanding that by the addition of interest the</p>	<p>12. RISIKO SENDIRI 12.1. Klaim yang timbul dari suatu bahaya yang dipertanggungjawabkan akan dapat dibayar dibawah asuransi ini apabila aggregate dari semua klaim-klaim yang timbul dari tiap-tiap kecelakaan atau serentetan kejadian yang terpisah tersebut (termasuk klaim-klaim dari Klausula 8 dan 13) melebihi.....yang mana jumlah ini akan dikurangkan. Namun demikian biaya untuk melihat bottom kapal setelah kandas, bila dikeluarkan secara wajar untuk tujuan tersebut, akan dibayar sekalipun bila tidak terdapat kerusakan. Klausula 12.1 ini tidak berlaku untuk klaim total atau constructive total loss terhadap Kapal atau, dalam hal klaim tersebut, dikaitkan dengan klaim dibawah Clause 13 yang timbul dari kecelakaan atau kejadian yang sama 12.2. Perolehan recovery terhadap klaim yang telah dibayarkan setelah dikurangi deductible di atas akan dikreditkan kepada Penanggung secara penuh bahkan bila jumlah perolehan recovery tersebut melebihi aggregate klaim yang telah dibayar kepada Tertanggung, bunga yang timbul tidak diperhitungkan disini 12.3. Bunga yang diperoleh dari recovery akan dibagi secara proporsional antara Tertanggung dan Penanggung, dengan memperhitungkan jumlah yang telah dibayar oleh Penanggung dan memperhitungkan tanggal-tanggal saat</p>

<p>Underwriters may receive a larger sum than they have paid</p>	<p>pembayaran tersebut dilakukan, dengan adanya tambahan interest ini, meskipun demikian bahwa dengan tambahan bunga Penanggung bisa menerima jumlah yang lebih besar dari jumlah yang telah dibayarkan</p>
<p>13. DUTY OF ASSURED (SUE AND LABOUR)</p> <p>13.1. In case of any loss or misfortune it is the duty of the Assured and their servants and agents to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimizing a loss which would be recoverable under this insurance</p> <p>13.2. Subject to the provisions below and to Clause 12 the Underwriters will contribute to charges properly and reasonably incurred by the Assured their servants or agents for such measures. General average, salvage charges (except as provided for in Clause 13.5) and collision defence or attack costs are not recoverable under this Clause 13</p> <p>13.3. Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party</p> <p>13.4. When expenses are incurred pursuant to this clause 13 the liability under this insurance shall not exceed the proportion of such expenses that the amount insured hereunder bears to the value of the Vessel as stated herein, or to the sound value of the Vessel at the time of the occurrence giving rise to the expenditure if the sound value exceeds that value. Where the Underwriters have admitted a claim for total loss and property insured by this insurance is saved, the foregoing provisions shall not apply unless the expenses of suing and labouring exceed the value of such property saved and then shall apply only to the amount of the expenses, which is in excess of such value</p> <p>13.5. When a claim for total of the Vessel is admitted under this insurance and expenses have been reasonably incurred in saving or attempting to save the Vessel and other property and there are no proceeds, or the expenses exceeds the proceeds, then this insurance shall bear its pro rata share of such proportion of the expenses, or of the expenses in excess of the proceeds, as the case may be, as may reasonably be regarded as having been incurred in respect of the Vessel; but if the Vessel be insured for less than its sound value at the time of the occurrence giving rise to the expenditure, the amount recoverable under this clause shall be reduced in proportion to the under –insurance</p> <p>13.6. The sum recoverable under this Clause 13 shall be in addition to the loss otherwise recoverable under this insurance but shall in no circumstances exceed the amount insured under this insurance in respect of the Vessel</p>	<p>13. KEWAJIBAN TERTANGGUNG (SUE AND LABOUR)</p> <p>13.1. Dalam hal terjadi kerugian atau musibah maka menjadi kewajiban Tertanggung dan pegawai-pegawai dan agen-agenya untuk mengambil tindakan yang wajar guna mencegah atau mengurangi kerugian yang mungkin bisa dijamin oleh asuransi ini</p> <p>13.2. Tunduk pada ketentuan di bawah ini dan Klausula 12, Penanggung akan berkontribusi terhadap biaya yang dikeluarkan secara wajar dan tepat oleh Tertanggung atau pegawainya atau agennya untuk tindakan tersebut. General Average, biaya-biaya salvage (kecuali yang diatur dalam klausula 13.5) dan ongkos pembelaan dan penuntutan dalam kasus tabrakan, tidak dapat diganti di bawah Klausula 13 ini.</p> <p>13.3. Tindakan yang dilakukan Tertanggung atau Penanggung untuk penyelamatan, melindungi, menemukan objek pertanggungan, tidak dipertimbangkan sebagai suatu pelepasan atau penerimaan abandonment atau sebaliknya merugikan hak-hak pihak lainnya.</p> <p>13.4. Ketika timbul biaya-biaya yang berhubungan dengan Klausula 13 tanggung jawab polis ini tidak akan melebihi proporsi dari jumlah pertanggungan dengan nilai Kapal terhadap biaya-biaya tersebut, atau dengan nilai wajar Kapal pada saat kejadian timbul bila nilai wajar melebihi jumlah pertanggungan. Apabila Penanggung mengakui suatu klaim total loss dan Kapal yang diasuransikan disini terselamatkan, maka ketentuan-ketentuan sebelumnya tidak dapat diberlakukan kecuali biaya-biaya sue and labour melebihi nilai Kapal yang terselamatkan dan kemudian perhitungan proporsional di atas hanya berlaku terhadap jumlah biaya-biaya yang melebihi nilai Kapal yang terselamatkan.</p> <p>13.5. Apabila klaim total loss pada Kapal diakui di bawah asuransi ini dan biaya-biaya dikeluarkan secara wajar dalam upaya menyelamatkan Kapal dan harta benda lainnya dan tidak ada hasil, atau biaya-biaya tersebut melebihi hasil yang diselamatkan, maka asuransi ini akan menanggung secara pro-rata terhadap biaya-biaya tersebut, atau terhadap biaya-biaya lainnya saja dari hasil yang terselamatkan; tetapi apabila Kapal diasuransikan kurang dari nilai sehatnya pada saat kejadian yang menimbulkan pengeluaran biaya, jumlah kerugian yang dapat diganti di bawah Klausula ini akan dikurangi secara proporsional terhadap pertanggungan di bawah harga pasar.</p> <p>13.6. Jumlah yang diperoleh di bawah Klausula 13 ini adalah sebagai tambahan dari kerugian yang dibayarkan di bawah asuransi ini, namun tidak akan melebihi jumlah yang dipertanggungkan atas Kapal.</p>
<p>14. NEW FOR OLD General average payable without deduction new for old</p>	<p>14. MATERIAL BARU MENGGANTIKAN YANG LAMA Klaim dibayarkan tanpa potongan (depresiasi) atas penggantian material/part yang sudah tua dengan material/part yang baru</p>
<p>15. AGENCY COMMISSION In no case shall any sum be allowed under this insurance either by way of remuneration of the Assured for time and trouble taken to obtain and supply information or documents or in respect of the commission or charges of any manager, agent, managing or agency company or the like, appointed by or on behalf of the Assured to perform such evidence.</p>	<p>15. KOMISI AGEN Asuransi ini tidak menjamin pembayaran komisi atau biaya yang telah dikeluarkan Tertanggung untuk manager, agen, perusahaan keagenan atau sejenisnya yang ditunjuk oleh atau atas nama Tertanggung untuk mendapatkan informasi atau dokumen pendukung klaim untuk pembuktian klaim.</p>
<p>16. CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS</p> <p>16.1. In ascertaining whether the Vessel is a constructive total loss, the insured value shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break-up value of the Vessel or wreck shall be taken into account.</p> <p>16.2. No claim for constructive total loss based upon the cost of recovery and/or repair of the Vessel shall be recoverable hereunder unless such cost would exceed the insured value. In making this determination, only the cost relating to a single accident or sequence of damages arising from the same accident shall be taken into account</p>	<p>16. KERUGIAN TOTAL KONSTRUKTIF</p> <p>16.1. Untuk menetapkan apakah Kapal mengalami kerugian total loss secara konstruksi/CTL, nilai pertanggungan akan digunakan sebagai nilai Kapal setelah perbaikan dan tidak ada nilai sisa atau nilai kerusakan Kapal atau nilai rongsokan Kapal yang turut diperhitungkan</p> <p>16.2. Klaim atas dasar CTL hanya dapat dibayarkan oleh Penanggung bila ongkos pemulihan dan/atau perbaikan Kapal melebihi nilai pertanggungan. Dalam menetapkan ketentuan ini, hanya ongkos yang berhubungan dengan kecelakaan tunggal atau satu seri kerusakan yang timbul dari</p>

	kecelakaan yang sama yang akan diperhitungkan.
<p>17. FREIGHT WAIVER In the event of total or constructive total loss no claim to be made by the Underwriters for freight whether notice of abandonment has been given or not</p>	<p>17. PELEPASAN HAK ATAS UANG TAMBANG Dalam hal terjadi klaim total loss (ATL/CTL), Penanggung tidak mengenakan klaim atas freight tanpa memandang apakah notice of abandonment diberikan atau tidak</p>
<p>18. DISBURSEMENTS WARRANTY 18.1. Additional insurances as follows are permitted: 18.1.1. Disbursements, managers' commissions, Profits or Excess or Increased Value of Hull and Machinery. A sum not exceeding 25% of the value stated herein. 18.1.2. Freight, Chartered Freight or Anticipated Freight, insured for time. A sum not exceeding 25% of the value as stated herein less any sum insured, however described, under 18.1.1. 18.1.3. Freight or Hire, under contracts for voyage. A sum not exceeding the gross freight or hire for the current cargo passage and next succeeding cargo passage (such insurance to include, if required, a preliminary and an intermediate ballast passage) plus the charges of insurance. In the case of a voyage charter where payment is made on a time basis, the sum permitted for insurance shall be calculated on the estimated duration of the voyage, subject to the limitation of two cargo passages as laid down herein. Any sum insured under 18.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the freight or hire is advanced or earned by the gross amount so advanced or earned. 18.1.4. Anticipated Freight if the Vessel sail in ballast and not under Charter. A sum not exceeding the anticipated gross freight on next cargo passage, such sum to be reasonably estimated on the basis of the current rate of freight at time of insurance plus the charges of insurance. Any sums insured under 18.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured 18.1.5. Time Charter Hire or Charter Hire for Series of Voyages. A sum not exceeding 50% of the gross hire which is to be earned under the charter in a period not exceeding 18 months. Any sum insured under 18.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the hire is advanced or earned under the charter by 50% of the gross amount so advance or earned but the sum insured need not be reduced while the total of the sums insured under 18.1.2 and 18.1.5 does not exceed 50% of the gross hire still to be earned under the charter. Insurance under this Section may begin on the signing of the charter 18.1.6. Premiums. A sum not exceeding the actual premiums of all interests insured for a period not exceeding 12 months (excluding premiums insured under the foregoing sections but including, if required the premium or estimated calls on any Club or War etc. Risk insurance) reducing pro rata monthly. 18.1.7. Returns of Premium. A sum not exceeding the actual returns which are allowable under any insurance but which would not be recoverable thereunder in the event of a total loss of the Vessel whether by insured peril or otherwise. 18.1.8. Insurance irrespective of amount against: Any risks excluded by Clauses 20, 21, 22 and 23 below. 18.2. Warranted that no insurance on any interests enumerated in the foregoing 18.1.1 to 18.1.17 in excess of the amounts permitted therein and no other insurance which includes total loss of the Vessel P.P.I., F.I.A., or subject to any other like term, is or shall be effected to operate during the currency of this insurance by or for account of the Assured, Owners, Managers or Mortgagees. Provided always that a breach of this warranty shall not afford the Underwriters any defence to a claim by a</p>	<p>18. SYARAT KHUSUS TERKAIT DENGAN PENGELUARAN-PENGELUARAN 18.1. Asuransi tambahan dapat diperkenankan atas: 18.1.1. Disbursement, Komisis Manajer, Profits atau Excess atau Increased Value of Hull & Machinery. Jumlah yang dapat diasuransikan tidak melebihi 25% dari nilai pertanggungn Kapal 18.1.2. Freight, Chartered Freight atau Anticipated Freight, diasuransikan berdasarkan waktu. Jumlah yang dapat diasuransikan tidak melebihi 25% dari nilai pertanggungn Kapal dikurangi jumlah pada butir 18.1.1 18.1.3. Freight atau Hire, atas dasar kontrak pelayaran. Jumlah yang dapat diasuransikan tidak boleh melebihi gross freight atau hire untuk sekali pengangkutan dan pengangkutan berikutnya (asuransi tersebut termasuk, apabila diminta, pengangkutan awal dan pengangkutan kosong lanjutan) ditambah biaya-biaya asuransi. Dalam hal pelayaran charter dimana pembayaran dilakukan berdasarkan waktu, jumlah yang dapat diasuransikan akan diperhitungkan atas perkiraan lamanya pelayaran, tunduk pada pembatasan hanya untuk dua kali pelayaran. Nilai pertanggungn yang ada di bawah Klausula 18.1.2 diperhitungkan dan hanya lebihnya saja yang diasuransikan, yang mana lebihnya akan dikurangi sebagai freight atau hire di muka atau diperoleh kemudian dengan jumlah gross. 18.1.4. Anticipated Freight bila Kapal berlayar dalam keadaan kosong dan tidak sedang dicarter. Jumlah yang dapat diasuransikan tidak boleh melebihi gross freight yang diharapkan pada pengangkutan berikutnya, jumlah tersebut diperkirakan secara wajar atas dasar rate untuk freight berjalan pada saat akan berasuransi plus biaya asuransi. Sum Insured di bawah butir 18.1.2 diperhitungkan dan hanya lebihnya saja yang dapat diasuransikan 18.1.5. Time Charter Hire atau Charter Hire untuk Serangkaian Pelayaran. Jumlah yang diasuransikan tidak boleh melebihi 50% dari gross hire yang diperoleh dibawah charter dengan periode tidak melebihi 18 bulan. Sum Insured dibawah butir 18.1.2 diperhitungkan dan hanya lebihnya saja yang dapat diasuransikan, yang mana lebihnya akan dikurangi sebagai sewa dimuka atau diperoleh dibawah charter dengan 50% dari sewa gross yang masih dibayar di bawah charter. Asuransi dibawah section ini bisa mulai dengan tandatangan si charter 18.1.6. Premiums. Jumlah yang diasuransikan tidak boleh melebihi premi sebenarnya atas semua kepentingan yang diasuransikan selama periode tidak melebihi 12 bulan (mengecualikan premi yang diasuransikan dibawah section sebelumnya tetapi termasuk, bila diminta, premi atau estimasi premi untuk P&I Club atau War dll) berkurang secara pro-rata bulanan. 18.1.7. Pengembalian atas Premi. Jumlah yang dapat diasuransikan tidak boleh melebihi premi yang sebenarnya yang dikembalikan atas asuransi ini tetapi tidak dapat dibayarkan dalam hal Kapal mengalami total loss baik karena risiko yang dijamin atau tidak. 18.1.8. Asuransi terhadap: Risiko-risiko yang dicekualikan oleh Klausula 20, 21, 22 dan 23 dibawah ini. 18.2. Harus dipatuhi bahwa tidak ada asuransi atas kepentingan-kepentingan yang tersebut dalam 18.1.1 sampai 18.1.7 yang melebihi jumlah yang diijinkan disini dan tidak ada asuransi lain yang memasukkan total loss atas Kapal P.P.I., F.I.A., atau tunduk pada ketentuan lain yang serupa, atau akan diberlakukan selama berjalannya asuransi ini oleh atau untuk nama Tertanggung, Pemilik, Manager atau Mortgagees. Selalu</p>

<p>mortgagee who has accepted this insurance without knowledge of such breach.</p>	<p>dengan ketentuan bahwa pelanggaran warranty ini tidak memberikan Penanggung adanya gugatan terhadap klaim oleh Mortgagees yang telah menerima asuransi ini tanpa mengetahui pelanggaran warranty tersebut.</p>
<p>19. RETURNS FOR LAY-UP AND CANCELLATION</p> <p>19.1.To return as follows:</p> <p>19.1.1.Pro rata monthly net for each uncommenced month if this insurance be cancelled by agreement.</p> <p>19.1.2.For each period of 30 consecutive days the Vessel may be laid up in a part or in a lay-up area provided such port or lay-up area is approved by the Underwriters (with special liberties as herein after allowed)</p> <p>(a).....per cent net not under repair</p> <p>(b)..... per cent net under repair,</p> <p>If the Vessel is under repair during part only of a period for which a return is claimable, the return shall be calculated pro rata to the number of days under (a) and (b) respectively.</p> <p>19.2.PROVIDED ALWAYS THAT</p> <p>19.2.1.A total loss of the Vessel, whether by insured perils or otherwise, has not occurred during the period covered by this insurance or any extension thereof</p> <p>19.2.2.In no case shall a return be allowed when the Vessel is lying in exposed or unprotected waters, or in a port or lay-up area not approved by the Underwriters but, provided the Underwriters agree that such non-approved lay-up area is deemed to be within the vicinity of the approved port or lay-up area, days during which the Vessel is laid up in such non-approved lay-up area may be added to days in the approved port or lay-up area to calculate a period of 30 consecutive days and a return shall be allowed for the proportion of such period during which the Vessel is actually laid up in the approved port or lay-up area.</p> <p>19.2.3.Loading or discharging operations or the presence of cargo on board shall not debar returns but no returns shall be allowed for any period during which the Vessel is being used for the storage of cargo or for lightering purposes.</p> <p>19.2.4.In the event of any amendment of the annual rate, the above rates shall be adjusted accordingly.</p> <p>19.2.5.In the event of any return recoverable under this Clause 19 being based on 30 consecutive days which fall on successive insurances effected for the same Assured, this insurance shall only be liable for an amount calculated at pro rata of the period rates 19.1.2 (a) and/or (b) above for the number of days which come within the period of this insurance and to which a return is actually applicable. Such overlapping period shall run, at the option of the Assured, either from the first day on which the Vessel is laid up or the first day of a period of 30 consecutive days as provided under 19.1.2 9 (a) or (b), or 19.2.2 above.</p> <p>The following clauses shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith.</p>	<p>19. PENGEMBALIAN PREMI TERKAIT DENGAN PENAMBATAN KAPAL DAN PEMBATALAN PERTANGGUNGAN</p> <p>19.1.Pengembalian premi sebagai berikut:</p> <p>19.1.1.Pro rata bulanan net untuk tiap bulan yang tidak ada asuransi bila asuransi ini dibatalkan dengan persetujuan.</p> <p>19.1.2.Untuk tiap periode 30 hari berturut-turut Kapal mengalami docking di pelabuhan atau di tempat docking asalkan pelabuhan atau dock tersebut disetujui oleh Penanggung (dengan kebebasan khusus sebagaimana diperbolehkan disini)</p> <p>(a).....per-seratus net tidak dalam perbaikan</p> <p>(b).....per-seratus net karena ada perbaikan</p> <p>Bila Kapal diperbaiki selama waktu sebagian dari periode mana suatu pengembalian dapat diklaim, maka pengembalian akan dihitung pro-rata harian, dibawah ketentuan (a) dan (b) berturut-turut.</p> <p>19.2.SELALU DITENTUKAN BAHWA</p> <p>19.2.1.kerugian total atas Kapal, baik oleh bahaya yang dijamin atau tidak, tidak terjadi selama periode asuransi ini atau perpanjangannya.</p> <p>19.2.2.Tidak akan ada pengembalian premi bila Kapal di perairan terbuka atau tak terlindungi, atau di area docking yang tak disetujui tersebut dianggap masih dalam area di sekitar pelabuhan atau area dock yang disetujui, hari-hari selama Kapal docking dalam area yang tak disetujui bisa ditambahkan pada hari-hari dalam pelabuhan area yang disetujui untuk menghitung periode 30 hari berturut-turut dan pengembalian akan diberikan proporsional dan periode tersebut selama Kapal benar-benar docking di area atau pelabuhan yang disetujui,</p> <p>19.2.3.Operasi bongkar muat atau adanya muatan di palka tidak akan menghalangi pengembalian tetapi tidak akan ada pengembalian selama periode dimana Kapal digunakan untuk penyimpanan muatan atau kegunaan sebagai tongkang.</p> <p>19.2.4.Dalam hal ada perubahan suku premi tahunan, maka dengan demikian tingkat pengembalian tersebut akan disesuaikan,</p> <p>19.2.5.Dalam hal ada pengembalian yang dapat diperoleh dibawah Klausula 19 didasarkan pada 30 hari berturut-turut yang jatuh dalam asuransi berikutnya diberlakukan untuk Tertanggung yang sama, asuransi ini hanya akan liable untuk sejumlah yang dihitung pro-rata atas tingkat periode pada 19.1.2 (a) dan/atau (b) diatas untuk jumlah hari yang masuk dalam periode asuransi ini saja dan yang mana pengembalian sebenarnya berlaku. Periode overlap tersebut akan berjalan, atas pilihan Tertanggung, baik dari hari pertama Kapal ngedock atau hari pertama dari 30 hari berturut-turut sebagaimana diatur dibawah 19.1.2 9 (a) dan/atau 19.2.2 (b) diatas</p> <p>Klausul-klausul berikut akan menjadi paramount (sangat pokok) dan akan mengalahkan segala sesuatu dalam asuransi ini yang bertentangan dengannya.</p>
<p>20. WAR EXCLUSION</p> <p>In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense caused by:</p> <p>20.1. War civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against belligerent power.</p> <p>20.2. Capture seizure arrests restraint or detainment (barratry and piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat.</p> <p>20.3. Derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.</p>	<p>20. PENGECUALIAN RISIKO PERANG</p> <p>Asuransi ini tidak akan menjamin kerugian, kerusakan, tanggungjawab atau biaya yang disebabkan oleh:</p> <p>20.1.perang, perang saudara, revolusi pemberontakan, huru-hara atau perpecahan sipil yang timbul darinya, atau adanya tindakan permusuhan oleh atau terhadap penguasa yang berperang.</p> <p>20.2.Penangkapan, pengeledahan, penahanan, pengurangan atau penahanan (pengambilalihan Kapal oleh Nahkoda, Staf, atau ABK dan pembajakan dikecualikan) dan akibat-akibat darinya atau adanya upaya seperti itu.</p> <p>20.3.Ranjau yang tertinggal torpedo bom atau senjata perang yang tertinggal</p>

<p>21. STRIKES EXCLUSION In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense caused by: 21.1. strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions 21.2. any terrorist or any person acting from a political motive.</p>	<p>21. PENGECUALIAN RISIKO PEMOGOKAN Asuransi ini tidak akan menjamin kerugian, kerusakan, tanggungjawab atau biaya yang disebabkan oleh: 21.1. pemogokan, pelarangan pekerja, atau orang-orang yang ambil bagian dalam kekacauan tenaga kerja, kerusuhan atau huru-hara sipil 21.2. setiap teroris atau setiap orang yang bertindak dengan motif politik.</p>
<p>22. MALICIOUS ACTS EXCLUSION In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense arising from: 22.1. the detonation of an explosive 22.2. any weapon of war and caused by any person acting maliciously or from a political motive</p>	<p>22. PENGECUALIAN RISIKO PERBUATAN JAHAT Asuransi ini tidak akan menjamin kerugian, kerusakan, tanggungjawab atau biaya yang timbul dari: 22.1. detonasi atas bahan peledak, 22.2. adanya senjata perang, dan disebabkan oleh adanya orang yang bertindak jahat atau orang motif politik</p>
<p>23. NUCLEAR EXCLUSION In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.</p> <hr/> <p>CL. 284</p>	<p>23. PENGECUALIAN RISIKO NUKLIR Asuransi ini tidak akan menjamin kerugian, kerusakan, tanggungjawab atau biaya yang timbul dari adanya senjata perang yang menggunakan bom atom atau fisi dan/atau fusi nuklir atau reaksi sejenisnya atau daya atau materi radioaktif.</p> <hr/> <p>CL. 284</p> <p>Terjemahan ini dibuat berdasarkan dokumen berbahasa Inggris. Jika terdapat perbedaan penafsiran dalam versi Bahasa Indonesia ini, maka versi Bahasa Inggris yang akan dijadikan sebagai acuan</p>



Marine Insurance Act 1906

1906 CHAPTER 41 6 Edw 7

An Act to codify the Law relating to Marine Insurance.

[21st December 1906]

Modifications etc. (not altering text)

- C1** This Act is not necessarily in the form in which it has effect in Northern Ireland
C2 Act extended by [S.I. 1972/971, art. 4](#), [Sch. 15](#)

MARINE INSURANCE

1 Marine insurance defined.

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

2 Mixed sea and land risks.

- (1) A contract of marine insurance may, by its express terms, or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or on any land risk which may be incidental to any sea voyage.
- (2) Where a ship in course of building, or the launch of a ship, or any adventure analogous to a marine adventure, is covered by a policy in the form of a marine policy, the provisions of this Act, in so far as applicable, shall apply thereto; but, except as by this section provided, nothing in this Act shall alter or affect any rule of law applicable to any contract of insurance other than a contract of marine insurance as by this Act defined.

3 Marine adventure and maritime perils defined.

- (1) Subject to the provisions of this Act, every lawful marine adventure may be the subject of a contract of marine insurance.
- (2) In particular there is a marine adventure where—

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

- (a) Any ship goods or other moveables are exposed to maritime perils. Such property is in this Act referred to as “insurable property”;
- (b) The earning or acquisition of any freight, passage money, commission, profit, or other pecuniary benefit, or the security for any advances, loan, or disbursements, is endangered by the exposure of insurable property to maritime perils;
- (c) Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils.

“Maritime perils” means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.

INSURABLE INTEREST

4 Avoidance of wagering or gaming contracts.

- (1) Every contract of marine insurance by way of gaming or wagering is void.
- (2) A contract of marine insurance is deemed to be a gaming or wagering contract—
 - (a) Where the assured has not an insurable interest as defined by this Act, and the contract is entered into with no expectation of acquiring such an interest; or
 - (b) Where the policy is made “interest or no interest,” or “without further proof of interest than the policy itself,” or “without benefit of salvage to the insurer,” or subject to any other like term:

Provided that, where there is no possibility of salvage, a policy may be effected without benefit of salvage to the insurer.

5 Insurable interest defined.

- (1) Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure.
- (2) In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or by damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof.

6 When interest must attach.

- (1) The assured must be interested in the subject-matter insured at the time of the loss though he need not be interested when the insurance is effected:
Provided that where the subject-matter is insured “lost or not lost,” the assured may recover although he may not have acquired his interest until after the loss, unless at the time of effecting the contract of insurance the assured was aware of the loss, and the insurer was not.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

- (2) Where the assured has no interest at the time of the loss, he cannot acquire interest by any act or election after he is aware of the loss.

7 Defeasible or contingent interest.

- (1) A defeasible interest is insurable, as also is a contingent interest.
- (2) In particular, where the buyer of goods has insured them, he has an insurable interest, notwithstanding that he might, at his election, have rejected the goods, or have treated them as at the seller's risk, by reason of the latter's delay in making delivery or otherwise.

8 Partial interest.

A partial interest of any nature is insurable.

9 Re-insurance.

- (1) The insurer under a contract of marine insurance has an insurable interest in his risk, and may re-insure in respect of it.
- (2) Unless the policy otherwise provides, the original assured has no right or interest in respect of such re-insurance.

10 Bottomry.

The lender of money on bottomry or respondentia has an insurable interest in respect of the loan.

11 Master's and seamen's wages.

The master or any member of the crew of a ship has an insurable interest in respect of his wages.

12 Advance freight.

In the case of advance freight, the person advancing the freight has an insurable interest, in so far as such freight is not repayable in case of loss.

13 Charges of insurance.

The assured has an insurable interest in the charges of any insurance which he may effect.

14 Quantum of interest.

- (1) Where the subject-matter insured is mortgaged, the mortgagor has an insurable interest in the full value thereof, and the mortgagee has an insurable interest in respect of any sum due or to become due under the mortgage.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

- (2) A mortgagee, consignee, or other person having an interest in the subject-matter insured may insure on behalf and for the benefit of other persons interested as well as for his own benefit.
- (3) The owner of insurable property has an insurable interest in respect of the full value thereof, notwithstanding that some third person may have agreed, or be liable, to indemnify him in case of loss.

15 Assignment of interest.

Where the assured assigns or otherwise parts with his interest in the subject-matter insured, he does not thereby transfer to the assignee his rights under the contract of insurance, unless there be an express or implied agreement with the assignee to that effect.

But the provisions of this section do not affect a transmission of interest by operation of law.

INSURABLE VALUE

16 Measure of insurable value.

Subject to any express provision or valuation in the policy, the insurable value of the subject-matter insured must be ascertained as follows:—

- (1) In insurance on ship, the insurable value is the value, at the commencement of the risk, of the ship, including her outfit, provisions and stores for the officers and crew, money advanced for seamen's wages, and other disbursements (if any) incurred to make the ship fit for the voyage or adventure contemplated by the policy, plus the charges of insurance upon the whole: The insurable value, in the case of a steamship, includes also the machinery, boilers, and coals and engine stores if owned by the assured, and, in the case of a ship engaged in a special trade, the ordinary fittings requisite for that trade:
- (2) In insurance on freight, whether paid in advance or otherwise, the insurable value is the gross amount of the freight at the risk of the assured, plus the charges of insurance:
- (3) In insurance on goods or merchandise, the insurable value is the prime cost of the property insured, plus the expenses of and incidental to shipping and the charges of insurance upon the whole:
- (4) In insurance on any other subject-matter, the insurable value is the amount at the risk of the assured when the policy attaches, plus the charges of insurance.

DISCLOSURE AND REPRESENTATIONS

17 **Insurance is uberrimæ fidei.**

A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith^{F1}....

Textual Amendments

- F1** Words in s. 17 omitted (12.8.2016) by virtue of [Insurance Act 2015 \(c. 4\)](#), [ss. 14\(3\)\(a\)](#), [23\(2\)](#) (with [ss. 14\(3\)\(b\)](#), [22\(1\)](#))

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

Modifications etc. (not altering text)

- C3** S. 17 modified (6.4.2013) by [Consumer Insurance \(Disclosure and Representations\) Act 2012 \(c. 6\)](#), [ss. 2\(5\)\(b\), 12\(2\)](#) (with [s. 12\(4\)\(5\)](#)); S.I. 2013/450, art. 2

F²18 Disclosure by assured.

.....

Textual Amendments

- F2** S. 18 omitted (12.8.2016) by virtue of [Insurance Act 2015 \(c. 4\)](#), [ss. 21\(2\), 23\(2\)](#) (with [ss. 21\(3\), 22\(1\)](#))

F³19 Disclosure by agent effecting insurance.

.....

Textual Amendments

- F3** S. 19 omitted (12.8.2016) by virtue of [Insurance Act 2015 \(c. 4\)](#), [ss. 21\(2\), 23\(2\)](#) (with [ss. 21\(3\), 22\(1\)](#))

F⁴20 Representations pending negotiation of contract.

.....

Textual Amendments

- F4** S. 20 omitted (12.8.2016) by virtue of [Insurance Act 2015 \(c. 4\)](#), [ss. 21\(2\), 23\(2\)](#) (with [ss. 21\(3\), 22\(1\)](#))

21 When contract is deemed to be concluded.

A contract of marine insurance is deemed to be concluded when the proposal of the assured is accepted by the insurer, whether the policy be then issued or not; and, for the purpose of showing when the proposal was accepted, reference may be made to the slip or covering note or other customary memorandum of the contract . . . ^{F5}

Textual Amendments

- F5** Words repealed as to instruments made or executed after 1.8.1959 by [Finance Act 1959 \(c. 58\)](#), [Sch. 8 Pt. II](#)

THE POLICY

22 Contract must be embodied in policy.

Subject to the provisions of any statute, a contract of marine insurance is inadmissible in evidence unless it is embodied in a marine policy in accordance with this Act. The

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

policy may be executed and issued either at the time when the contract is concluded, or afterwards.

Modifications etc. (not altering text)

C4 S. 22 excluded by [Marine and Aviation Insurance \(War Risks\) Act 1952 \(c. 57\), s. 7\(1\)](#) and [Finance Act 1959 \(c. 58\), s. 30\(6\)\(7\)](#)

23 What policy must specify.

A marine policy must specify—

- (1) The name of the assured, or of some person who effects the insurance on his behalf:
- (2) ^{F6}

Textual Amendments

F6 S. 23(2)–(5) repealed as to instruments made or executed after 1.8.1959 by [Finance Act 1959 \(c. 58\), Sch. 8 Pt. II](#)

24 Signature of insurer.

- (1) A marine policy must be signed by or on behalf of the insurer, provided that in the case of a corporation the corporate seal may be sufficient, but nothing in this section shall be construed as requiring the subscription of a corporation to be under seal.
- (2) Where a policy is subscribed by or on behalf of two or more insurers, each subscription, unless the contrary be expressed, constitutes a distinct contract with the assured.

25 Voyage and time policies.

- (1) Where the contract is to insure the subject-matter “at and from,” or from one place to another or others, the policy is called a “voyage policy,” and where the contract is to insure the subject-matter for a definite period of time the policy is called a “time policy.” A contract for both voyage and time may be included in the same policy.
- (2) ^{F7}

Textual Amendments

F7 S. 25(2) repealed as to instruments made or executed after 1.8.1959 by [Finance Act 1959 \(c. 58\), Sch. 8 Pt. II](#)

26 Designation of subject-matter.

- (1) The subject-matter insured must be designated in a marine policy with reasonable certainty.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

- (2) The nature and extent of the interest of the assured in the subject-matter insured need not be specified in the policy.
- (3) Where the policy designates the subject-matter insured in general terms, it shall be construed to apply to the interest intended by the assured to be covered.
- (4) In the application of this section regard shall be had to any usage regulating the designation of the subject-matter insured.

27 Valued policy.

- (1) A policy may be either valued or unvalued.
- (2) A valued policy is a policy which specifies the agreed value of the subject-matter insured.
- (3) Subject to the provisions of this Act, and in the absence of fraud, the value fixed by the policy is, as between the insurer and assured, conclusive of the insurable value of the subject intended to be insured, whether the loss be total or partial.
- (4) Unless the policy otherwise provides, the value fixed by the policy is not conclusive for the purpose of determining whether there has been a constructive total loss.

28 Unvalued policy.

An unvalued policy is a policy which does not specify the value of the subject-matter insured, but, subject to the limit of the sum insured, leaves the insurable value to be subsequently ascertained, in the manner herein-before specified.

29 Floating policy by ship or ships.

- (1) A floating policy is a policy which describes the insurance in general terms, and leaves the name of the ship or ships and other particulars to be defined by subsequent declaration.
- (2) The subsequent declaration or declarations may be made by indorsement on the policy, or in other customary manner.
- (3) Unless the policy otherwise provides, the declarations must be made in the order of dispatch or shipment. They must, in the case of goods, comprise all consignments within the terms of the policy, and the value of the goods or other property must be honestly stated, but an omission or erroneous declaration may be rectified even after loss or arrival, provided the omission or declaration was made in good faith.
- (4) Unless the policy otherwise provides, where a declaration of value is not made until after notice of loss or arrival, the policy must be treated as an unvalued policy as regards the subject-matter of that declaration.

30 Construction of terms in policy.

- (1) A policy may be in the form in the First Schedule to this Act.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

- (2) Subject to the provisions of this Act, and unless the context of the policy otherwise requires, the terms and expressions mentioned in the First Schedule to this Act shall be construed as having the scope and meaning in that schedule assigned to them.

31 Premium to be arranged.

- (1) Where an insurance is effected at a premium to be arranged, and no arrangement is made, a reasonable premium is payable.
- (2) Where an insurance is effected on the terms that an additional premium is to be arranged in a given event, and that event happens but no arrangement is made, then a reasonable additional premium is payable.

DOUBLE INSURANCE

32 Double insurance.

- (1) Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance.
- (2) Where the assured is over-insured by double insurance—
- (a) The assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that he is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this Act;
 - (b) Where the policy under which the assured claims is a valued policy, the assured must give credit as against the valuation for any sum received by him under any other policy without regard to the actual value of the subject-matter insured;
 - (c) Where the policy under which the assured claims is an unvalued policy he must give credit, as against the full insurable value, for any sum received by him under any other policy;
 - (d) Where the assured receives any sum in excess of the indemnity allowed by this Act, he is deemed to hold such sum in trust for the insurers, according to their right of contribution among themselves.

WARRANTIES, &C.

33 Nature of warranty.

- (1) A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.
- (2) A warranty may be express or implied.
- (3) A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. ^{F8} ...

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

Textual Amendments

F8 Words in s. 33(3) omitted (12.8.2016) by virtue of Insurance Act 2015 (c. 4), ss. 10(7)(a), 23(2) (with s. 22(2))

^{F9}34 When breach of warranty excused.

.....

Textual Amendments

F9 S. 34 omitted (12.8.2016) by virtue of Insurance Act 2015 (c. 4), ss. 10(7)(b), 23(2) (with s. 22(2))

35 Express warranties.

- (1) An express warranty may be in any form of words from which the intention to warrant is to be inferred.
- (2) An express warranty must be included in, or written upon, the policy, or must be contained in some document incorporated by reference into the policy.
- (3) An express warranty does not exclude an implied warranty, unless it be inconsistent therewith.

36 Warranty of neutrality.

- (1) Where insurable property, whether ship or goods, is expressly warranted neutral, there is an implied condition that the property shall have a neutral character at the commencement of the risk, and that, so far as the assured can control the matter, its neutral character shall be preserved during the risk.
- (2) Where a ship is expressly warranted “neutral” there is also an implied condition that, so far as the assured can control the matter, she shall be properly documented, that is to say, that she shall carry the necessary papers to establish her neutrality, and that she shall not falsify or suppress her papers, or use simulated papers. If any loss occurs through breach of this condition, the insurer may avoid the contract.

37 No implied warranty of nationality.

There is no implied warranty as to the nationality of a ship, or that her nationality shall not be changed during the risk.

38 Warranty of good safety.

Where the subject-matter insured is warranted “well” or “in good safety” on a particular day, it is sufficient if it be safe at any time during that day.

39 Warranty of seaworthiness of ship.

- (1) In a voyage policy there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

- (2) Where the policy attaches while the ship is in port, there is also an implied warranty that she shall, at the commencement of the risk, be reasonably fit to encounter the ordinary perils of the port.
- (3) Where the policy relates to a voyage which is performed in different stages, during which the ship requires different kinds of or further preparation or equipment, there is an implied warranty that at the commencement of each stage the ship is seaworthy in respect of such preparation or equipment for the purposes of that stage.
- (4) A ship is deemed to be seaworthy when she is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the seas of the adventure insured.
- (5) In a time policy there is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness.

40 No implied warranty that goods are seaworthy.

- (1) In a policy on goods or other moveables there is no implied warranty that the goods or moveables are seaworthy.
- (2) In a voyage policy on goods or other moveables there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship is not only seaworthy as a ship, but also that she is reasonably fit to carry the goods or other moveables to the destination contemplated by the policy.

41 Warranty of legality.

There is an implied warranty that the adventure insured is a lawful one, and that, so far as the assured can control the matter, the adventure shall be carried out in a lawful manner.

THE VOYAGE

42 Implied condition as to commencement of risk.

- (1) Where the subject-matter is insured by a voyage policy “at and from” or “from” a particular place, it is not necessary that the ship should be at that place when the contract is concluded, but there is an implied condition that the adventure shall be commenced within a reasonable time, and that if the adventure be not so commenced the insurer may avoid the contract.
- (2) The implied condition may be negatived by showing that the delay was caused by circumstances known to the insurer before the contract was concluded, or by showing that he waived the condition.

43 Alteration of port of departure.

Where the place of departure is specified by the policy, and the ship instead of sailing from that place sails from any other place, the risk does not attach.

44 Sailing for different destination.

Where the destination is specified in the policy, and the ship, instead of sailing for that destination, sails for any other destination, the risk does not attach.

45 Change of voyage.

- (1) Where, after the commencement of the risk, the destination of the ship is voluntarily changed from the destination contemplated by the policy, there is said to be a change of voyage.
- (2) Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage, the insurer is discharged from liability as from the time of change, that is to say, as from the time when the determination to change it is manifested; and it is immaterial that the ship may not in fact have left the course of voyage contemplated by the policy when the loss occurs.

46 Deviation.

- (1) Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy, the insurer is discharged from liability as from the time of deviation, and it is immaterial that the ship may have regained her route before any loss occurs.
- (2) There is a deviation from the voyage contemplated by the policy—
 - (a) Where the course of the voyage is specifically designated by the policy, and that course is departed from; or
 - (b) Where the course of the voyage is not specifically designated by the policy, but the usual and customary course is departed from.
- (3) The intention to deviate is immaterial; there must be a deviation in fact to discharge the insurer from his liability under the contract.

47 Several ports of discharge.

- (1) Where several ports of discharge are specified by the policy, the ship may proceed to all or any of them, but, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, she must proceed to them, or such of them as she goes to, in the order designated by the policy. If she does not there is a deviation.
- (2) Where the policy is to “ports of discharge,” within a given area, which are not named, the ship must, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, proceed to them, or such of them as she goes to, in their geographical order. If she does not there is a deviation.

48 Delay in voyage.

In the case of a voyage policy, the adventure insured must be prosecuted throughout its course with reasonable dispatch, and, if without lawful excuse it is not so prosecuted, the insurer is discharged from liability as from the time when the delay became unreasonable.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

49 Excuses for deviation or delay.

- (1) Deviation or delay in prosecuting the voyage contemplated by the policy is excused—
 - (a) Where authorised by any special term in the policy; or
 - (b) Where caused by circumstances beyond the control of the master and his employer; or
 - (c) Where reasonably necessary in order to comply with an express or implied warranty; or
 - (d) Where reasonably necessary for the safety of the ship or subject-matter insured; or
 - (e) For the purpose of saving human life, or aiding a ship in distress where human life may be in danger; or
 - (f) Where reasonably necessary for the purpose of obtaining medical or surgical aid for any person on board the ship; or
 - (g) Where caused by the barratrous conduct of the master or crew, if barratry be one of the perils insured against.
- (2) When the cause excusing the deviation or delay ceases to operate, the ship must resume her course, and prosecute her voyage, with reasonable dispatch.

ASSIGNMENT OF POLICY

50 When and how policy is assignable.

- (1) A marine policy is assignable unless it contains terms expressly prohibiting assignment. It may be assigned either before or after loss.
- (2) Where a marine policy has been assigned so as to pass the beneficial interest in such policy, the assignee of the policy is entitled to sue thereon in his own name; and the defendant is entitled to make any defence arising out of the contract which he would have been entitled to make if the action had been brought in the name of the person by or on behalf of whom the policy was effected.
- (3) A marine policy may be assigned by indorsement thereon or in other customary manner.

51 Assured who has no interest cannot assign.

Where the assured has parted with or lost his interest in the subject-matter insured, and has not, before or at the time of so doing, expressly or impliedly agreed to assign the policy, any subsequent assignment of the policy is inoperative:
Provided that nothing in this section affects the assignment of a policy after loss.

THE PREMIUM

52 When premium payable.

Unless otherwise agreed, the duty of the assured or his agent to pay the premium, and the duty of the insurer to issue the policy to the assured or his agent, are concurrent conditions, and the insurer is not bound to issue the policy until payment or tender of the premium.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

53 Policy effected through broker.

- (1) Unless otherwise agreed, where a marine policy is effected on behalf of the assured by a broker, the broker is directly responsible to the insurer for the premium, and the insurer is directly responsible to the assured for the amount which may be payable in respect of losses, or in respect of returnable premium.
- (2) Unless otherwise agreed, the broker has, as against the assured, a lien upon the policy for the amount of the premium and his charges in respect of effecting the policy; and, where he has dealt with the person who employs him as a principal, he has also a lien on the policy in respect of any balance on any insurance account which may be due to him from such person, unless when the debt was incurred he had reason to believe that such person was only an agent.

54 Effect of receipt on policy.

Where a marine policy effected on behalf of the assured by a broker acknowledges the receipt of the premium, such acknowledgement is, in the absence of fraud, conclusive as between the insurer and the assured, but not as between the insurer and broker.

LOSS AND ABANDONMENT

55 Included and excluded losses.

- (1) Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.
- (2) In particular—
 - (a) The insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but, unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew;
 - (b) Unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by delay, although the delay be caused by a peril insured against;
 - (c) Unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for ordinary wear and tear, ordinary leakage and breakage, inherent vice or nature of the subject-matter insured, or for any loss proximately caused by rats or vermin, or for any injury to machinery not proximately caused by maritime perils.

56 Partial and total loss.

- (1) A loss may be either total or partial. Any loss other than a total loss, as hereinafter defined, is a partial loss.
- (2) A total loss may be either an actual total loss, or a constructive total loss.
- (3) Unless a different intention appears from the terms of the policy, an insurance against total loss includes a constructive, as well as an actual, total loss.
- (4) Where the assured brings an action for a total loss and the evidence proves only a partial loss, he may, unless the policy otherwise provides, recover for a partial loss.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

- (5) Where goods reach their destination in specie, but by reason of obliteration of marks, or otherwise, they are incapable of identification, the loss, if any, is partial, and not total.

57 Actual total loss.

- (1) Where the subject-matter insured is destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured, or where the assured is irretrievably deprived thereof, there is an actual total loss.
- (2) In the case of an actual total loss no notice of abandonment need be given.

58 Missing ship.

Where the ship concerned in the adventure is missing, and after the lapse of a reasonable time no news of her has been received, an actual total loss may be presumed.

59 Effect of transhipment, &c.

Where, by a peril insured against, the voyage is interrupted at an intermediate port or place, under such circumstances as, apart from any special stipulation in the contract of affreightment, to justify the master in landing and reshipping the goods or other moveables, or in transhipping them, and sending them on to their destination, the liability of the insurer continues, notwithstanding the landing or transhipment.

60 Constructive total loss defined.

- (1) Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.
- (2) In particular, there is a constructive total loss—
- (i) Where the assured is deprived of the possession of his ship or goods by a peril insured against, and (a) it is unlikely that he can recover the ship or goods, as the case may be, or (b) the cost of recovering the ship or goods, as the case may be, would exceed their value when recovered; or
 - (ii) In the case of damage to a ship, where she is so damaged by a peril insured against that the cost of repairing the damage would exceed the value of the ship when repaired.
- In estimating the cost of repairs, no deduction is to be made in respect of general average contributions to those repairs payable by other interests, but account is to be taken of the expense of future salvage operations and of any future general average contributions to which the ship would be liable if repaired; or
- (iii) In the case of damage to goods, where the cost of repairing the damage and forwarding the goods to their destination would exceed their value on arrival.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

61 Effect of constructive total loss.

Where there is a constructive total loss the assured may either treat the loss as a partial loss, or abandon the subject-matter insured to the insurer and treat the loss as if it were an actual total loss.

62 Notice of abandonment.

- (1) Subject to the provisions of this section, where the assured elects to abandon the subject-matter insured to the insurer, he must give notice of abandonment. If he fails to do so the loss can only be treated as a partial loss.
- (2) Notice of abandonment may be given in writing, or by word of mouth, or partly in writing and partly by word of mouth, and may be given in any terms which indicate the intention of the assured to abandon his insured interest in the subject-matter insured unconditionally to the insurer.
- (3) Notice of abandonment must be given with reasonable diligence after the receipt of reliable information of the loss, but where the information is of a doubtful character the assured is entitled to a reasonable time to make inquiry.
- (4) Where notice of abandonment is properly given, the rights of the assured are not prejudiced by the fact that the insurer refuses to accept the abandonment.
- (5) The acceptance of an abandonment may be either express or implied from the conduct of the insurer. The mere silence of the insurer after notice is not an acceptance.
- (6) Where notice of abandonment is accepted the abandonment is irrevocable. The acceptance of the notice conclusively admits liability for the loss and the sufficiency of the notice.
- (7) Notice of abandonment is unnecessary where, at the time when the assured receives information of the loss, there would be no possibility of benefit to the insurer if notice were given to him.
- (8) Notice of abandonment may be waived by the insurer.
- (9) Where an insurer has re-insured his risk, no notice of abandonment need be given by him.

63 Effect of abandonment.

- (1) Where there is a valid abandonment the insurer is entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter insured, and all proprietary rights incidental thereto.
- (2) Upon the abandonment of a ship, the insurer thereof is entitled to any freight in course of being earned, and which is earned by her subsequent to the casualty causing the loss, less the expenses of earning it incurred after the casualty; and, where the ship is carrying the owner's goods, the insurer is entitled to a reasonable remuneration for the carriage of them subsequent to the casualty causing the loss.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

PARTIAL LOSSES (INCLUDING SALVAGE AND
GENERAL AVERAGE AND PARTICULAR CHARGES)

64 Particular average loss.

- (1) A particular average loss is a partial loss of the subject-matter insured, caused by a peril insured against, and which is not a general average loss.
- (2) Expenses incurred by or on behalf of the assured for the safety or preservation of the subject-matter insured, other than general average and salvage charges, are called particular charges. Particular charges are not included in particular average.

65 Salvage charges.

- (1) Subject to any express provision in the policy, salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as a loss by those perils.
- (2) “Salvage charges” means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against. Such expenses, where properly incurred, may be recovered as particular charges or as a general average loss, according to the circumstances under which they were incurred.

66 General average loss.

- (1) A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice.
- (2) There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure.
- (3) Where there is a general average loss, the party on whom it falls is entitled, subject to the conditions imposed by maritime law, to a rateable contribution from the other parties interested, and such contribution is called a general average contribution.
- (4) Subject to any express provision in the policy, where the assured has incurred a general average expenditure, he may recover from the insurer in respect of the proportion of the loss which falls upon him; and, in the case of a general average sacrifice, he may recover from the insurer in respect of the whole loss without having enforced his right of contribution from the other parties liable to contribute.
- (5) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable to pay, a general average contribution in respect of the subject insured, he may recover therefor from the insurer.
- (6) In the absence of express stipulation, the insurer is not liable for any general average loss or contribution where the loss was not incurred for the purpose of avoiding, or in connexion with the avoidance of, a peril insured against.
- (7) Where ship, freight, and cargo, or any two of those interests, are owned by the same assured, the liability of the insurer in respect of general average losses or contributions is to be determined as if those subjects were owned by different persons.

MEASURE OF INDEMNITY

67 Extent of liability of insurer for loss.

- (1) The sum which the assured can recover in respect of a loss on a policy by which he is insured, in the case of an unvalued policy to the full extent of the insurable value, or, in the case of a valued policy to the full extent of the value fixed by the policy is called the measure of indemnity.
- (2) Where there is a loss recoverable under the policy, the insurer, or each insurer if there be more than one, is liable for such proportion of the measure of indemnity as the amount of his subscription bears to the value fixed by the policy in the case of a valued policy, or to the insurable value in the case of an unvalued policy.

68 Total loss.

Subject to the provisions of this Act and to any express provision in the policy, where there is a total loss of the subject-matter insured,—

- (1) If the policy be a valued policy, the measure of indemnity is the sum fixed by the policy:
- (2) If the policy be an unvalued policy, the measure of indemnity is the insurable value of the subject-matter insured.

69 Partial loss of ship.

Where a ship is damaged, but is not totally lost, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:—

- (1) Where the ship has been repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of the repairs, less the customary deductions, but not exceeding the sum insured in respect of any one casualty:
- (2) Where the ship has been only partially repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of such repairs, computed as above, and also to be indemnified for the reasonable depreciation, if any, arising from the unrepaired damage, provided that the aggregate amount shall not exceed the cost of repairing the whole damage, computed as above:
- (3) Where the ship has not been repaired, and has not been sold in her damaged state during the risk, the assured is entitled to be indemnified for the reasonable depreciation arising from the unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage, computed as above.

70 Partial loss of freight.

Subject to any express provision in the policy, where there is a partial loss of freight, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the proportion of freight lost by the assured bears to the whole freight at the risk of the assured under the policy.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

71 Partial loss of goods, merchandise, &c.

Where there is a partial loss of goods, merchandise, or other moveables, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:—

- (1) Where part of the goods, merchandise or other moveables insured by a valued policy is totally lost, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy as the insurable value of the part lost bears to the insurable value of the whole, ascertained as in the case of an unvalued policy:
- (2) Where part of the goods, merchandise, or other moveables insured by an unvalued policy is totally lost, the measure of indemnity is the insurable value of the part lost, ascertained as in case of total loss:
- (3) Where the whole or any part of the goods or merchandise insured has been delivered damaged at its destination, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the difference between the gross sound and damaged values at the place of arrival bears to the gross sound value:
- (4) “Gross value” means the wholesale price, or, if there be no such price, the estimated value, with, in either case, freight, landing charges, and duty paid beforehand; provided that, in the case of goods or merchandise customarily sold in bond, the bonded price is deemed to be the gross value. “Gross proceeds” means the actual price obtained at a sale where all charges on sale are paid by the sellers.

72 Apportionment of valuation.

- (1) Where different species of property are insured under a single valuation, the valuation must be apportioned over the different species in proportion to their respective insurable values, as in the case of an unvalued policy. The insured value of any part of a species is such proportion of the total insured value of the same as the insurable value of the part bears to the insurable value of the whole, ascertained in both cases as provided by this Act.
- (2) Where a valuation has to be apportioned, and particulars of the prime cost of each separate species, quality, or description of goods cannot be ascertained, the division of the valuation may be made over the net arrived sound values of the different species, qualities, or descriptions of goods.

73 General average contributions and salvage charges.

- (1) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable for, any general average contribution, the measure of indemnity is the full amount of such contribution, if the subject-matter liable to contribution is insured for its full contributory value; but, if such subject-matter be not insured for its full contributory value, or if only part of it be insured, the indemnity payable by the insurer must be reduced in proportion to the under insurance, and where there has been a particular average loss which constitutes a deduction from the contributory value, and for which the insurer is liable, that amount must be deducted from the insured value in order to ascertain what the insurer is liable to contribute.
- (2) Where the insurer is liable for salvage charges the extent of his liability must be determined on the like principle.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

74 Liabilities to third parties.

Where the assured has effected an insurance in express terms against any liability to a third party, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is the amount paid or payable by him to such third party in respect of such liability.

75 General provisions as to measure of indemnity.

- (1) Where there has been a loss in respect of any subject-matter not expressly provided for in the foregoing provisions of this Act, the measure of indemnity shall be ascertained, as nearly as may be, in accordance with those provisions, in so far as applicable to the particular case.
- (2) Nothing in the provisions of this Act relating to the measure of indemnity shall affect the rules relating to double insurance, or prohibit the insurer from disproving interest wholly or in part, or from showing that at the time of the loss the whole or any part of the subject-matter insured was not at risk under the policy.

76 Particular average warranties.

- (1) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, the assured cannot recover for a loss of part, other than a loss incurred by a general average sacrifice, unless the contract contained in the policy be apportionable; but, if the contract be apportionable, the assured may recover for a total loss of any apportionable part.
- (2) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage, the insurer is nevertheless liable for salvage charges, and for particular charges and other expenses properly incurred pursuant to the provisions of the suing and labouring clause in order to avert a loss insured against.
- (3) Unless the policy otherwise provides, where the subject-matter insured is warranted free from particular average under a specified percentage, a general average loss cannot be added to a particular average loss to make up the specified percentage.
- (4) For the purpose of ascertaining whether the specified percentage has been reached, regard shall be had only to the actual loss suffered by the subject-matter insured. Particular charges and the expenses of and incidental to ascertaining and proving the loss must be excluded.

77 Successive losses.

- (1) Unless the policy otherwise provides, and subject to the provisions of this Act, the insurer is liable for successive losses, even though the total amount of such losses may exceed the sum insured.
- (2) Where, under the same policy, a partial loss, which has not been repaired or otherwise made good, is followed by a total loss, the assured can only recover in respect of the total loss:
Provided that nothing in this section shall affect the liability of the insurer under the suing and labouring clause.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

78 Suing and labouring clause.

- (1) Where the policy contains a suing and labouring clause, the engagement thereby entered into is deemed to be supplementary to the contract of insurance, and the assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the insurer may have paid for a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.
- (2) General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and labouring clause.
- (3) Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the policy are not recoverable under the suing and labouring clause.
- (4) It is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.

RIGHTS OF INSURER ON PAYMENT

79 Right of subrogation.

- (1) Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, or in the case of goods of any apportionable part, of the subject-matter insured, he thereupon becomes entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter so paid for, and he is thereby subrogated to all the rights and remedies of the assured in and in respect of that subject-matter as from the time of the casualty causing the loss.
- (2) Subject to the foregoing provisions, where the insurer pays for a partial loss, he acquires no title to the subject-matter insured, or such part of it as may remain, but he is thereupon subrogated to all rights and remedies of the assured in and in respect of the subject-matter insured as from the time of the casualty causing the loss, in so far as the assured has been indemnified, according to this Act, by such payment for the loss.

80 Right of contribution.

- (1) Where the assured is over-insured by double insurance, each insurer is bound, as between himself and the other insurers, to contribute rateably to the loss in proportion to the amount for which he is liable under his contract.
- (2) If any insurer pays more than his proportion of the loss, he is entitled to maintain an action for contribution against the other insurers, and is entitled to the like remedies as a surety who has paid more than his proportion of the debt.

81 Effect of under insurance.

Where the assured is insured for an amount less than the insurable value or, in the case of a valued policy, for an amount less than the policy valuation, he is deemed to be his own insurer in respect of the uninsured balance.

RETURN OF PREMIUM

82 Enforcement of return.

Where the premium or a proportionate part thereof is, by this Act, declared to be returnable,—

- (a) If already paid, it may be recovered by the assured from the insurer; and
- (b) If unpaid, it may be retained by the assured or his agent.

83 Return by agreement.

Where the policy contains a stipulation for the return of the premium, or a proportionate part thereof, on the happening of a certain event, and that event happens, the premium, or, as the case may be, the proportionate part thereof, is thereupon returnable to the assured.

84 Return for failure of consideration.

- (1) Where the consideration for the payment of the premium totally fails, and there has been no fraud or illegality on the part of the assured or his agents, the premium is thereupon returnable to the assured.
- (2) Where the consideration for the payment of the premium is apportionable and there is a total failure of any apportionable part of the consideration, a proportionate part of the premium is, under the like conditions, thereupon returnable to the assured.
- (3) In particular—
 - (a) Where the policy is void, or is avoided by the insurer as from the commencement of the risk, the premium is returnable, provided that there has been no fraud or illegality on the part of the assured; but if the risk is not apportionable, and has once attached, the premium is not returnable:
 - (b) Where the subject-matter insured, or part thereof, has never been imperilled, the premium, or, as the case may be, a proportionate part thereof, is returnable:

Provided that where the subject-matter has been insured “lost or not lost” and has arrived in safety at the time when the contract is concluded, the premium is not returnable unless, at such time, the insurer knew of the safe arrival.
 - (c) Where the assured has no insurable interest throughout the currency of the risk, the premium is returnable, provided that this rule does not apply to a policy effected by way of gaming or wagering;
 - (d) Where the assured has a defeasible interest which is terminated during the currency of the risk, the premium is not returnable;
 - (e) Where the assured has over-insured under an unvalued policy, a proportionate part of the premium is returnable;
 - (f) Subject to the foregoing provisions, where the assured has over-insured by double insurance, a proportionate part of the several premiums is returnable:

Provided that, if the policies are effected at different times, and any earlier policy has at any time borne the entire risk, or if a claim has been paid on the policy in respect of the full sum insured thereby, no premium is returnable in respect of that policy, and when the double insurance is effected knowingly by the assured no premium is returnable.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

Modifications etc. (not altering text)

- C5** S. 84 modified (6.4.2013) by [Consumer Insurance \(Disclosure and Representations\) Act 2012 \(c. 6\)](#), s. 12(2), [Sch. 1 para. 17](#) (with s. 12(4)(5)); S.I. 2013/450, art. 2
- C6** S. 84 modified (12.8.2016) by [Insurance Act 2015 \(c. 4\)](#), s. 23(2), [Sch. 1 para. 12](#) (with s. 22(2))

MUTUAL INSURANCE

85 Modification of Act in case of mutual insurance.

- (1) Where two or more persons mutually agree to insure each other against marine losses there is said to be a mutual insurance.
- (2) The provisions of this Act relating to the premium do not apply to mutual insurance, but a guarantee, or such other arrangement as may be agreed upon, may be substituted for the premium.
- (3) The provisions of this Act, in so far as they may be modified by the agreement of the parties, may in the case of mutual insurance be modified by the terms of the policies issued by the association, or by the rules and regulations of the association.
- (4) Subject to the exceptions mentioned in this section, the provisions of this Act apply to a mutual insurance.

SUPPLEMENTAL

86 Ratification by assured.

Where a contract of marine insurance is in good faith effected by one person on behalf of another, the person on whose behalf it is effected may ratify the contract even after he is aware of a loss.

87 Implied obligations varied by agreement or usage.

- (1) Where any right, duty, or liability would arise under a contract of marine insurance by implication of law, it may be negated or varied by express agreement, or by usage, if the usage be such as to bind both parties to the contract.
- (2) The provisions of this section extend to any right, duty, or liability declared by this Act which may be lawfully modified by agreement.

88 Reasonable time, &c. a question of fact.

Where by this Act any reference is made to reasonable time, reasonable premium, or reasonable diligence, the question what is reasonable is a question of fact.

89 Slip as evidence.

Where there is a duly stamped policy, reference may be made, as heretofore, to the slip or covering note, in any legal proceeding.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

90 Interpretation of terms.

In this Act, unless the context or subject-matter otherwise requires,—

“Action” includes counter-claim and set off:

“Freight” includes the profit derivable by a shipowner from the employment of his ship to carry his own goods or moveables, as well as freight payable by a third party, but does not include passage money:

“Moveables” means any moveable tangible property, other than the ship, and includes money, valuable securities, and other documents:

“Policy” means a marine policy.

91 Savings.

(1) Nothing in this Act, or in any repeal effected thereby, shall affect—

- (a) The provisions of the ^{M1}Stamp Act 1891, or any enactment for the time being in force relating to the revenue;
- (b) The provisions of the ^{M2}Companies Act 1862, or any enactment amending or substituted for the same;
- (c) The provisions of any statute not expressly repealed by this Act.

(2) The rules of the common law including the law merchant, save in so far as they are inconsistent with the express provisions of this Act, shall continue to apply to contracts of marine insurance.

Marginal Citations

- M1** 1891 c. 39.
- M2** 1862 c. 89.

92, 93. **F10**

Textual Amendments

- F10** Ss. 92, 93, Sch. 2 repealed by Statute Law Revision Act 1927 (c. 42)

94 Short title.

This Act may be cited as the Marine Insurance Act 1906.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

SCHEDULES

FIRST SCHEDULE

Section 30.

FORM OF POLICY

Lloyd's S.G. policy

Be it known that as well in own name as for and in the name and names of all and every other person or persons to whom the same doth, may, or shall appertain, in part or in all doth make assurance and cause and them, and every of them, to be insured lost or not lost, at and from

Upon any kind of goods and merchandises, and also upon the body, tackle, apparel, ordnance, munition, artillery, boat, and other furniture, of and in the good ship or vessel called the whereof is master under God, for this present voyage, or whosoever else shall go for master in the said ship, or by whatsoever other name or names the said ship, or the master thereof, is or shall be named or called; beginning the adventure upon the said goods and merchandises from the loading thereof aboard the said ship.

upon the said ship, &c.

and so shall continue and endure, during her abode there, upon the said ship, &c. And further, until the said ship, with all her ordnance, tackle, apparel, &c., and goods and merchandises whatsoever shall be arrived at

upon the said ship, &c., until she hath moored at anchor twenty-four hours in good safety; and upon the goods and merchandises, until the same be there discharged and safely landed. And it shall be lawful for the said ship, &c., in this voyage, to proceed and sail to and touch and stay at any ports or places whatsoever

without prejudice to this insurance. The said ship, &c., goods and merchandises, &c., for so much as concerns the assured by agreement between the assured and assurers in this policy, are and shall be valued at

Touching the adventures and perils which we the assurers are contented to bear and do take upon us in this voyage: they are of the seas, men of war, fire, enemies, pirates, rovers, thieves, jettisons, letters of mart and countermart, surprisals, takings at sea, arrests, restraints, and detentions of all kings, princes, and people, of what nation, condition, or quality soever, barratry of the master and mariners, and of all other perils, losses, and misfortunes, that have or shall come to the hurt, detriment, or damage of the said goods and merchandises, and ship, &c., or any part thereof. And in case of any loss or misfortune it shall be lawful to the assured, their factors, servants and assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the defence, safeguards, and recovery of the said goods and merchandises, and ship, &c., or any part thereof, without prejudice to this insurance; to the charges whereof we, the assurers, will contribute each one according to the rate and quantity of his sum herein assured. And it is especially declared and agreed that no acts of the insurer or insured in recovering, saving, or preserving the property insured shall be considered as a waiver, or acceptance of abandonment. And it is agreed by us, the insurers, that this writing or policy of assurance shall be of as much force and effect as the surest writing or policy of assurance heretofore made in Lombard Street, or in the Royal Exchange, or elsewhere in London. And so we, the assurers, are contented, and do hereby promise and bind ourselves, each one for his own part, our heirs, executors, and goods to the assured, their executors,

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

administrators, and assigns, for the true performance of the premises, confessing ourselves paid the consideration due unto us for this assurance by the assured, at and after the rate of

In Witness whereof we, the assurers, have subscribed our names and sums assured in London.

N.B.—Corn, fish, salt, fruit, flour, and seed are warranted free from average, unless general, or the ship be stranded—sugar, tobacco, hemp, flax, hides and skins are warranted free from average, under five pounds per cent., and all other goods, also the ship and freight, are warranted free from average, under three pounds per cent. unless general, or the ship be stranded.

RULES FOR CONSTRUCTION OF POLICY

The following are the rules referred to by this Act for the construction of a policy in the above or other like form, where the context does not otherwise require:—

Lost or not lost.

- 1 Where the subject-matter is insured “lost or not lost,” and the loss has occurred before the contract is concluded, the risk attaches unless, at such time the assured was aware of the loss, and the insurer was not.

From.

- 2 Where the subject-matter is insured “from” a particular place, the risk does not attach until the ship starts on the voyage insured.

At and from.

- 3
 - (a) Where a ship is insured “at and from” a particular place, and she is at that place in good safety when the contract is concluded, the risk attaches immediately.
 - (b) If she be not at that place when the contract is concluded, the risk attaches as soon as she arrives there in good safety, and, unless the policy otherwise provides, it is immaterial that she is covered by another policy for a specified time after arrival.
 - (c) Where chartered freight is insured “at and from” a particular place, and the ship is at that place in good safety when the contract is concluded the risk attaches immediately. If she be not there when the contract is concluded, the risk attaches as soon as she arrives there in good safety.
 - (d) Where freight, other than chartered freight, is payable without special conditions and is insured “at and from” a particular place, the risk attaches pro rata as the goods or merchandise are shipped; provided that if there be cargo in readiness which belongs to the shipowner, or which some other person has contracted with him to ship, the risk attaches as soon as the ship is ready to receive such cargo.

From the loading thereof.

- 4 Where goods or other moveables are insured “from the loading thereof,” the risk does not attach until such goods or moveables are actually on board, and the insurer is not liable for them while in transit from the shore to the ship.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

Safely landed.

- 5 Where the risk on goods or other moveables continues until they are “safely landed,” they must be landed in the customary manner and within a reasonable time after arrival at the port of discharge, and if they are not so landed the risk ceases.

Touch and stay.

- 6 In the absence of any further licence or usage, the liberty to touch and stay “at any port or place whatsoever” does not authorise the ship to depart from the course of her voyage from the port of departure to the port of destination.

Perils of the seas.

- 7 The term “perils of the seas” refers only to fortuitous accidents or casualties of the seas. It does not include the ordinary action of the winds and waves.

Pirates.

- 8 The term “pirates” includes passengers who mutiny and rioters who attack the ship from the shore.

Modifications etc. (not altering text)

C7 Sch. 1 rules 8, 10 amended by Public Order Act 1986 (c. 64, SIF 39:2), s. 10(2)

Thieves.

- 9 The term “thieves” does not cover clandestine theft or a theft committed by any one of the ship’s company, whether crew or passengers.

Restraint of princes.

- 10 The term “arrests, &c., of kings, princes, and people” refers to political or executive acts, and does not include a loss caused by riot or by ordinary judicial process.

Modifications etc. (not altering text)

C8 Sch. 1 rules 8, 10 amended by Public Order Act 1986 (c. 64, SIF 39:2), s. 10(2)

Barratry.

- 11 The term “barratry” includes every wrongful act wilfully committed by the master or crew to the prejudice of the owner, or, as the case may be, the charterer.

All other perils.

- 12 The term “all other perils” includes only perils similar in kind to the perils specifically mentioned in the policy.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906. (See end of Document for details)

Average unless general.

- 13 The term “average unless general” means a partial loss of the subject-matter insured other than a general average loss, and does not include “particular charges.”

Stranded.

- 14 Where the ship has stranded, the insurer is liable for the excepted losses, although the loss is not attributable to the stranding, provided that when the stranding takes place the risk has attached and, if the policy be on goods, that the damaged goods are on board.

Ship.

- 15 The term “ship” includes the hull, materials and outfit, stores and provisions for the officers and crew, and, in the case of vessels engaged in a special trade, the ordinary fittings requisite for the trade, and also, in the case of a steamship, the machinery, boilers, and coals and engine stores, if owned by the assured.

Freight.

- 16 The term “freight” includes the profit derivable by a shipowner from the employment of his ship to carry his own goods or moveables, as well as freight payable by a third party, but does not include passage money.

Goods.

- 17 The term “goods” means goods in the nature of merchandise, and does not include personal effects or provisions and stores for use on board.
- In the absence of any usage to the contrary, deck cargo and living animals must be insured specifically, and not under the general denomination of goods.

F11F11 SECOND SCHEDULE

Textual Amendments

F11 Ss. 92, 93, Sch. 2 repealed by Statute Law Revision Act 1927 (c. 42)

F11

Changes to legislation:

There are currently no known outstanding effects for the Marine Insurance Act 1906.



PUTUSAN

Nomor 1935 K/Pdt/2012

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH AGUNG**

memeriksa perkara perdata dalam tingkat kasasi telah memutuskan sebagai berikut dalam perkara:

PT. ASURANSI HARTA AMAN PRATAMA, Tbk., berkedudukan di Jalan Balikpapan Raya Nomor 6 Jakarta 10130, dalam hal ini diwakili oleh Sunyata Wangsadarma dalam jabatannya selaku Direktur Utama dan selanjutnya memberikan kuasa kepada Dwiana Miranti, SH dan kawan, Para Advokat pada Kantor Hukum "Dwipa Law Firm" berkantor di Gedung World Trade Center Lantai 12 Jalan Jenderal Sudirman Kav. 30 Jakarta Selatan berdasarkan surat kuasa khusus tanggal 16 Maret 2012; Pemohon Kasasi dahulu Tergugat/Pembanding;

M e l a w a n :

PT. PELAYARAN MANALAGI, berkedudukan di Surabaya, di Jalan Karet Nomor 104 Surabaya dalam hal ini diwakili oleh Prio Soediro Josopranoto selaku Direktur, selanjutnya memberi kuasa kepada Ricardo Simanjuntak, SH., LL.M, ANZIIIF dan kawan, Para Advokat pada Law Firm Ricardo Simanjuntak & Partner berkantor di Gedung Wirausaha Lantai 2 Jalan H.R Rasuna Said Kav. C.5 Kuningan berdasarkan surat kuasa khusus tanggal 18 April 2012; Termohon Kasasi dahulu Penggugat/Terbanding;

Mahkamah Agung tersebut;

Membaca surat-surat yang bersangkutan;

Menimbang, bahwa dari surat-surat tersebut ternyata bahwa sekarang Termohon Kasasi dahulu sebagai Penggugat telah menggugat sekarang Pemohon Kasasi dahulu sebagai Tergugat di muka persidangan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada pokoknya atas dalil-dalil:

I. Hubungan Hukum Penggugat Dengan Tergugat;

Bahwa Penggugat dan Tergugat telah menyepakati dan oleh karenanya terikat atas Perjanjian Asuransi Marine Hull and Machinery Policy Nomor 03,

Hal. 1 dari 5 hal. Put. Nomor ... K/Pdt/...



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

08, 05, 10, 827, 00025, Tertanggung: PT. Pelayaran Manalagi, Objek Pertanggung jawaban kapal Kargo: KM. Bayu Prima, Periode: 31 Oktober 2005 – 31 Oktober 2006, Nilai Pertanggung jawaban sebelumnya USD 800,000.00 (delapan ratus ribu Dollar Amerika Serikat), kemudian ditingkatkan menjadi: USD 1,200,000.00 (satu juta dua ratus ribu Dollar Amerika Serikat), selanjutnya disebut: Polis (bukti P-1);

Bahwa terkait dengan Polis tersebut Tergugat juga telah menerima premi dari Penggugat total sebesar USD 16,778.64 (bukti P-2 a, b, c, d, e, dan f), sehingga oleh karenanya secara hukum Tergugat telah mengikatkan diri untuk memberi ganti rugi kepada Penggugat apabila barang yang dipertanggung jawaban, dalam kasus a quo, KM. Bayu Prima mengalami suatu bahaya laut (*perils of the sea*) yang dilindungi oleh polis (vide Pasal 246 KUH.Dagang Jo. pasal 1 (1) UU Nomor 2 tahun 1992 tentang Perasuransian);

Bahwa pada tanggal 26 April 2006 KM. Bayu Prima membawa muatan (cargo) dan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya menuju Pelabuhan Batu Ampar Batam dan Pelabuhan Belawan Medan, dimana kemudian pada tanggal 3 Mei 2006 KM. Bayu Prima tiba di Pelabuhan Batu Ampar Batam;

Bahwa pada tanggal 4 Mei 2006 pada saat KM. Bayu Prima berlabuh untuk menunggu sandar di Pelabuhan Batu Ampar, pada sekitar pukul 19.00 seorang KRU dengan jabatan Bosun yang sedang bertugas melakukan pemeriksaan kapal melihat keputihan asap dari palka Nomor 1. Temuan tersebut dilaporkan kepada Mualim 1 dan diteruskan kepada Nahkoda, dan selanjutnya Nahkoda memerintahkan Mualim 1 melaporkan kebakaran tersebut kepada team tanggap darurat pusat;

Mualim 1 pada saat yang sama juga mengambil tindakan-tindakan sesuai prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal. Team pemadam dan anak buah kapal yang dipimpin oleh Mualim 1 langsung menuju lokasi kebakaran untuk memadamkan kebakaran, namun kebakaran tersebut semakin membesar. (vide bukti P 3 a, b dan c);

Bahwa dalam upaya untuk memadamkan kebakaran tersebut nahkoda dan anak buah kapal KM. Bayu Prima juga mendapat bantuan dari kapal-kapal lain, antara lain TB. Sumber Power IV, KP Bisma 520, TB. Wisnu, TB Nangka dan TB Kampar namun upaya pemadaman tersebut hanya berhasil sementara karena titik api tidak dapat dipadamkan dengan tuntas;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Bahwa pada tanggal 5 Mei 2006 KM. Bayu Prima black out dan untuk alasan keselamatan Syahbandar memerintahkan crew untuk meninggalkan kapal. Kemudian pada tanggal 6 Mei 2006 crew KM. Bayu Prima masih terus berusaha memadamkan kebakaran, namun kebakaran terus terjadi, bahkan api sudah menjalar ke palka Nomor 11. Selanjutnya untuk alasan keamanan Syahbandar memerintahkan crew untuk meninggalkan kapal dan memerintahkan agar KM. Bayu Prima dikandaskan (*beached*);

Bahwa sesuai dengan instruksi Syahbandar, maka selanjutnya KM. Bayu Prima dikandaskan di tempat yang sudah ditentukan. Oleh karena kebakaran yang melanda KM. Bayu Prima yang membuat harus dikandaskan, maka Penggugat mengalami kerugian total (*total loss*) sehingga sesuai dengan *Polis Marine Hull and Machinery Policy* Nomor 03. 08. 05. 10. 827. 00025, Penggugat berhak mengajukan klaim secara penuh yaitu sebesar USD 1,200,000.00 (satu juta dua ratus ribu Dollar Amerika Serikat);

II. Pengadilan Negeri Jakarta Pusat berwenang memeriksa gugatan ini dengan memakai hukum Inggris sebagai hukum yang berlaku (*applicable law*);

Bahwa sesuai dengan polis Penggugat dan Tergugat telah sepakat perjanjian asuransi yang disepakatinya tunduk pada hukum Inggris. Hal tersebut dapat Penggugat kutip sebagai berikut (*vide bukti P-1*):

Applicable Law

The Institute Time Clauses (Hull), Total/Loss, General Average etc. 1/10/83 provide that:

"This insurance is subject to English law and practice";

Yang terjemahannya tersumpahnya sebagai berikut:

Hukum yang Mengatur

The institute Time Clause (Hull), Total Loss, General Average etc 1/10/83 menyatakan bahwa:

"Perjanjian Asuransi ini didasarkan pada Hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris"

Bahwa oleh karena dalam polis Penggugat dan Tergugat tidak memilih yurisdiksi pengadilan ataupun kewenangan Pengadilan untuk memeriksa dan memutuskan perkara ini, maka sesuai dengan Pasal 118 HIR gugatan diajukan ke Pengadilan Negeri yang wilayah hukumnya meliputi ditempat tinggal

"Hal. 3 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012"

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Tergugat. Oleh karena tempat tinggal Tergugat di wilayah hukum Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, maka Pengadilan Negeri Jakarta Pusat secara hukum berhak dan berwenang mengadili gugatan ini.

III. Klaim Yang Diajukan Oleh Penggugat Dijamin Polis Yang Diterbitkan Oleh Tergugat Sehingga Klaim Tersebut Layak Bayar (*claimable*);

Bahwa Pasal 6 ayat 6.1 dan 6.2. Polls Nomor 03. 08. 05. 10. 827. 00025 menyatakan bahwa kebakaran merupakan salah satu bahaya ataupun resiko (*peril*) yang dilindungi oleh polis. Oleh karena harta yang dipertanggungkan oleh Penggugat, yaitu KM. Bayu Prima mengalami kebakaran, maka sesuai dengan polis a quo Penggugat berhak mendapat penggantian asuransi (*insurance recovery*) dari Tergugat. Hal tersebut dapat Penggugat kutip dari ketentuan Pasal 6 ayat 6.1 yang antara lain dinyatakan sebagai berikut (vide bukti P-1):

6. *Perils*

6.1. *This insurance covers loss and damage to subject-matter insured caused by:*

6.1.1. *perils of the sea, rivers, lake or others navigable water:*

6. 1.2. *fire, explosion*

6.1.3. *(. . .),etc*

6.2. *This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by.*

6.2.1. *accident in loading or discharging or shifting cargo or fuel*

6.2.2. *bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull*

6.2.3. *negligence of Master, Officers, Crew or Pilot*

6.2.4. *(. . .),etc.*

Yang terjemahan tersumpahnya berbunyi sebagai berikut:

6. Bahaya – bahaya

1. Asuransi ini menutup resiko kerugian dan kerusakan, benda-benda yang diasuransikan yang disebabkan oleh:

1. bahaya laut, sungai-sungai, danau atau perairan yang digunakan untuk berlayar lainnya;
2. kebakaran, dan ledakan;
3. (...) dst;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

2. Asuransi ini menutup resiko kerugian dan kerusakan terhadap benda-benda yang diasuransikan yang disebabkan oleh:

- 1 kecelakaan dalam pemuatan ataupun pembongkaran atau pemindahan muatan ataupun bahan bakar;
- 2 Pecahnya ketel pemanas, rusaknya baling-baling (*as propeler*) ataupun kerusakan-kerusakan lanjutan lainnya dalam mesin dan tubuh kapal;
- 3 kelalaian dari Nahkoda, Perwira, Crew kapal ataupun Pandu;
- 4 (...) dst;

Bahwa namun untuk mengetahui secara pasti mengenai sebab-sebab kebakaran dan untuk mengetahui jumlah kerugian yang diderita oleh Penggugat, maka Penggugat dan Tergugat sepakat menunjuk PT. Abadi Cemerlang sebagai Surveyor dan Poseidon Adjusters (Singapore) PTE. LTD sebagai *Average Adjuster*, sehingga dengan demikian Penggugat dan Tergugat harus menghormati hasil dari surveyor dan *Average Adjuster* tersebut;

Bahwa pada tanggal 12 Juli 2006 PT. Abadi Cemerlang selaku Surveyor telah mengeluarkan laporan yang pada pokoknya antara lain menyatakan bahwa pada saat berlayar mesin dan lambung KM. Bayu Prima dalam kondisi bagus (bukti P-4) dan penyimpanan barang berbahaya (*cargo stowage*) telah mendapat ijin Syahbandar dengan surat Nomor GM 763854/IV/ADPL, SBA-2006 tertanggal 25 April 2006 dan KM. Bayu Prima dilengkapi dengan dokumen-dokumen kapal yang sah dan masih berlaku. (bukti P-5);

Bahwa kemudian pada tanggal 14 Agustus 2006 Poseidon *Average Adjuster* Singapore Pte. Ltd juga telah mengeluarkan laporannya, dimana dalam laporannya tersebut adjuster menerangkan KM. Bayu Prima mengalami kerusakan menyeluruh akibat dari terbakarnya kapal tersebut. Hal tersebut dapat Penggugat kutip dari laporan *Average Adjuster* pada halaman 6 yang berbunyi sebagai berikut (bukti P-6);

"Accordingly, as the vessel has been oemeqed by fire, which includes damage sustained as result of the fire fighting operation, a claim arises in the term of Clause 6.1 of the Institute Time Clause (Hulls) Total Loss, General Average etc. 1/10/83 which cover ": .. total loss (actual or constructive) of the subject matter insured caused .. .fire... .."

Yang terjemahan tersumpahnya berbunyi sebagai berikut:

"Hal. 5 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012"

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



"Oleh karena itu, karena kapal telah mengalami kerusakan akibat dari kebakaran, termasuk juga kerusakan yang terjadi sebagai akibat dari tindakan yang dilakukan dalam upaya pemadaman kebakaran tersebut, klaim tersebut timbul berdasarkan ketentuan klausula 6.1 dari the Institute Time Clause (Hulls), Total Loss, General Average etc 1/10/83 yang juga mengganti rugi " ... Kerugian total (secara nyata ataupun dalam suatu penilaian secara keseluruhan) terhadap objek asuransi tersebut yang disebabkan oleh kebakaran ";

Bahwa oleh karena pada saat berlayar KM. Bayu Prima dalam kondisi laik laut (*seaworthiness*), dilengkapi dengan dokumen-dokumen kapal seperti: Sertifikat Klasifikasi Lambung, Sertifikat Garis Muat Internasional, Sertifikat Klasifikasi Mesin, Surat Ukur Internasional dan Surat Laut yang sah dan masih berlaku serta sesuai laporan surveyor penyebab kerugian dan/atau kerusakan yang dialami oleh KM. Bayu Prima adalah kebakaran, maka klaim yang diajukan oleh Penggugat adalah layak bayar (*claimable*) (bukti P-7 a, b, c, d, dan e);

IV. Perbuatan Ingkar Janji (wanprestasi) Yang Dilakukan Oleh Tergugat

Bahwa sehubungan dengan terbakarnya KM. Bayu Prima tersebut pada tanggal 10 Mei 2006, Penggugat telah mengeluarkan surat pernyataan penyerahan barang pertanggungan kepada Tergugat (*Notice of Abandonment*) yang pada pokoknya menyatakan Penggugat mengajukan klaim total loss sebesar USD 1,200,000.00 (satu juta dua ratus ribu Dollar Amerika Serikat) seperti nilai pertanggungan yang telah disepakati dalam Marine Hull Policy Nomor: 03.08.05.10.827,00025, karena biaya pengapungan dan perbaikan kapal akibat kebakaran dan/atau upaya pemadaman kebakaran melebihi nilai pertanggungan (bukti P-8);

Bahwa atas klaim yang diajukan oleh Penggugat tersebut, Tergugat sesuai suratnya Ref: 508/HGI/CL/XII/2006 tertanggal 22 Desember 2006 menyatakan menolak klaim yang diajukan oleh Penggugat dengan alasan - alasan yang dapat Penggugat kutip sebagai berikut (bukti P-9):

- 16.1. Menempatkan barang berbahaya tidak sesuai dengan rekomendasi yang diijinkan dimana paraffin termasuk di dalam kelompok yang memiliki titik nyala tinggi dengan carbon raiser yang dapat menyala sendiri;
- 16.2. Jumlah cargo yang atau barang berbahaya yang diangkut sangat melebihi jumlah ijin yang diberikan oleh pihak Syahbandar, maupun pemberitahuan



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

yang disampaikan sebelumnya kepada otoritas pelabuhan dalam hal ini Syahbandar Surabaya;

16.3. Selain itu pada H & M Policy Nomor 03.08.05.10.827.00025 tertanggal 28 Oktober 2005 dinyatakan bahwa kapal KM. Bayu Prima dengan GRT 3,494 dibangun pada tahun 1979. Demikian juga halnya pada ship Particulars (terlampir) Bayu Prima adalah ex Armada Nusantara dengan IMO Nomor 7352854 (tercantum dengan tulisan tangan) Pada kenyataannya sesuai data (terlampir) yang ada pada kami, kapal KM. Bayu Prima dengan IMO Number, GRT yang sama serta operator/ship manager/Registered owner yang tercatat yaitu Manalagi memiliki tahun pembangunan 1973 dan bukan 1979. Kami berpendapat bahwa hal ini merupakan informasi yang penting yang telah tidak diungkapkan oleh saudara dan/atau Tertanggung pada awal penutupan pertanggungan;

Bahwa tindakan Tergugat menolak klaim yang diajukan oleh Penggugat dengan alasan-alasan tersebut di atas tidak dapat dibenarkan secara hukum dan hanya sebagai upaya Tergugat untuk menghindari dari tanggung jawab dengan argumentasi sebagai berikut:

Pasal 6 ayat 6.1 dan 6.2 Polis Nomor 03.08.05.10.827.00025 secara tegas menyatakan bahwa perjanjian asuransi ini menjamin Tertanggung (Penggugat) terhadap resiko bahaya kebakaran termasuk juga resiko Kebakaran yang terjadi akibat dari kelalaian yang dilakukan (oleh Nahkoda ataupun Crew kapal (vide bukti P-1));

Bahwa sebagai suatu fakta, sangat penting untuk dipertimbangkan bahwa keadaan KM. Bayu Prima dalam masa pelayaran tersebut adalah dalam keadaan yang baik dan seluruh sertifikat-sertifikat yang berhubungan dengan kelaikan kapal tersebut masih berlaku pada saat terjadinya kecelakaan kebakaran tersebut dan kapal tersebut laik berlayar sesuai dengan ketentuan IMO A.481 (XIII) sehingga dari sisi kelayakan pada masa berlayar tersebut, KM. Bayu Prima telah memenuhi seluruh ketentuan baik yang berlaku sesuai dengan ketentuan di Indonesia maupun dalam ketentuan pelayaran internasional;

Bahwa terhadap resiko kerugian yang menjadi dasar diajukannya klaim asuransi tersebut di atas, sesuai laporan survey yang dilakukan oleh PT. Abadi Cemerlang dan juga laporan Average adjuster yang dilakukan oleh Poseidon Average Adjusters (Singapore) Pte. Ltd, KM. Bayu Prima mengalami kerusakan

“Hal. 7 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



akibat dari peristiwa kebakaran, dimana dalam keadaan kebakaran tersebut tidak dapat diatasi lagi yang membuat kapal tersebut kemudian dikandaskan, sehingga dengan demikian sesuai dengan Pasal 6 ayat 6.1 kebakaran tersebut merupakan salah satu bahaya ataupun resiko (*perif*) yang ditanggung oleh polis yang diterbitkan oleh Tergugat. Hal tersebut sekali lagi dapat Penggugat kutip sebagai berikut (vide bukti P-1):

6.1. *"This insurance covers loss and damage to subject-matter insured caused by:*

6.1.1. perils of the sea rivers, lake or others navigable water;

6.1.2. fire, explosion";

Yang terjemahan tersumpahnya berbunyi sebagai berikut:

6.1. "Asuransi ini melakukan pengantian terhadap kerugian dan kerusakan benda-benda yang diasuransikan yang disebabkan oleh:

6.1.1. bahaya bahaya laut, sungai-sungai, danau atau perairan yang digunakan untuk berlayar lainnya;

6.2.2. kebakaran, dan ledakan";

Bahwa kebakaran merupakan suatu peristiwa yang terjadi dengan sendirinya (*self-evidence occurrence*), sehingga dalam hal terjadinya kebakaran, maka satu-satunya alasan untuk melakukan penolakan klaim asuransi yang terjadi akibat dari suatu peristiwa kebakaran tersebut, adalah apabila kebakaran tersebut dapat dibuktikan terjadi atas suatu faktor kesengajaan untuk membakar yang dilakukan oleh Tertanggung, dimana dalam hal tindakan tersebut tidak dapat dibuktikan, maka klaim asuransi atas resiko kerugian akibat dari kebakaran tersebut haruslah dibayar oleh Asuransi ..

Hal tersebut dengan jelas di gambarkan oleh Poseidon *Average Adjusters* (Singapore) Pte. Ltd dalam halaman 6 dari laporannya tertanggal 14 Agustus 2006. Sebagai Perjanjian Asuransi yang pengaturannya didasarkan pada ketentuan hukum Inggris dan praktek hukum di Inggris, Adjuster tersebut dalam laporannya juga mengutip referensi ketentuan hukum yang berlaku di Inggris, sebagai berikut (vide bukti P-6):

a. Templeman's U Marine Insurance"

... the assured will merely have to prove that the subject matter of the insurance has been lost or damaged by the specified occurrence without any need to prove its cause ... "



Yang terjemahan tersumpahnya sebagai berikut:

" ... Tertanggung hanyalah harus membuktikan bahwa barang-barang yang diasuransikan tersebut telah hilang ataupun telah rusak oleh suatu peristiwa tertentu tanpa harus membuktikan apa penyebab dari kerusakan ataupun kehilangan tersebut"

b. *Goodacre's "Marine Insurance Claim"*

"the case of slattery v Mance (1926) raised interesting point of on onus of proof, Mr. Justice Salmon ... said " in my judgement, once it is shown that the loss has been caused by fire, the plaintiff has made out prima facie case and the onus upon the defendant (adjuster's Note: viz, the underwriters) to show on a balance of probabilities that the fire was caused or connived by the plaintiff. Accordingly, if the end of the day the jury came to the conclusion that the loss is equally consistent with arson as it is with accidental fire, the onus being on defendant, the plaintiff would win in that case"

Yang terjemahan tersumpahnya sebagai berikut:

".....Dalam kasus Slaterry v. Mance (1926) menimbulkan poin yang menarik sebagai suatu inti dari pembuktian, Mr. Justice Selmon ... said "dalam putusan saya, sekali dapat dibuktikan bahwa kerugian tersebut terjadi akibat dari suatu peristiwa kebakaran, Penggugat telah membuat suatu bukti yang tegas dan inti terhadap Tergugat (catatan adjuster: misalnya, Asuransi) untuk menunjukkan kemungkinan-kemungkinan sebaliknya bahwa kebakaran tersebut disebabkan ataupun dilakukan secara berkomplot oleh Penggugat. Oleh karena itu, jika pada akhirnya para juri berkesimpulan bahwa kerugian tersebut sama konsistennya dengan arsen seperti yang terjadi pada kebakaran yang merupakan kecelakaan, maka tanggungjawabnya adalah pada Tergugat, Penggugat akan memenangkan perkara tersebut";

Dari penjelasan tersebut di atas, dengan tegas di gambarkan bahwa, dalam hal terjadinya resiko kerugian terhadap objek pertanggungan, dalam kasus A quo terjadi akibat dari Kebakaran, maka dalam hal tidak dapatnya dibuktikan bahwa peristiwa kebakaran yang melanda KM. Bayu Prima tersebut merupakan kebakaran yang terjadi akibat dari tindakan sengaja dilakukan oleh Penggugat sebagai Tertanggung, maka berdasarkan hukum Inggris, dan juga

"Hal. 9 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012"



merupakan prinsip yang dianut dalam hukum asuransi di Indonesia, Penanggung harus menggantirugi kerugian yang dialami oleh Tergugat akibat dari Total Loss yang terjadi pada KM. Bayu Prima;

Alasan penolakan dari Tergugat terhadap klaim asuransi yang diajukan oleh Penggugat dengan menyatakan bahwa jumlah cargo atau barang berbahaya yang diangkut pada KM. Bayu Prima sangat melebihi jumlah ijin yang telah diberikan oleh pihak Syahbandar, serta juga atas alasan bahwa penempatan (*stowage plan*) barang berbahaya tidak sesuai dengan rekomendasi yang diijinkan. merupakan alasan yang sangat tidak dapat dibenarkan, karena jikapun hal tersebut benar (*Quod Non*) keadaan tersebut merupakan suatu tindakan Kelalaian yang dilakukan oleh Nahkoda dimana resiko kerugian yang terjadi sebagai akibat dari kelalaian oleh Nahkoda secara tegas dinyatakan tetap dicover dalam Polis sebagai suatu Perjanjian Asuransi yang mengikat Penggugat dan Tergugat untuk menjalankannya;

Bahwa pada dasarnya ijin untuk pengangkutan barang-barang berbahaya telah diberikan oleh otoritas pelabuhan (Syahbandar) berdasarkan surat Nomor GM 763854/1V/ADPL.SBA - 2006 tertanggal 25 April 2006. Sehingga secara umum, KM. Bayu Prima telah mempunyai kewenangan untuk melakukan pengangkutan barang-barang berbahaya dimaksud;

Dalam hal terjadinya status muatan yang melebihi jumlah yang dilaporkan pada pihak Syahbandar, maka seperti yang telah ditegaskan oleh Broker Penggugat, PT. Cipta Uni Jasa, kepada Tergugat dalam suratnya Ref. Nomor 173/CUJ/III/2008, Penggugat tidak pernah memerintahkan Nahkoda ataupun Perwira KM. Bayu Prima untuk memuat barang dengan jumlah dan cara penempatan dalam kapal yang membuat kapal, termasuk awak kapal, maupun muatan yang diangkutnya menjadi tidak aman. Tindakan tersebut semata-mata merupakan wilayah kerja dan keputusan yang dilakukan oleh kru termasuk Nahkoda dalam melakukan langkah pemuatan pada kapal. Lebih jauh, seorang Nahkoda berhak untuk menolak menjalankan Kapal bila menurut perhitungan dan pemeriksaannya kapal tersebut berada dalam kondisi yang tidak aman. Sehingga jikapun terjadi fakta tindakan pemuatan barang berbahaya secara berlebihan maka tindakan tersebut merupakan tindakan yang harus dikualifisir sebagai suatu tindakan kelalaian yang dilakukan oleh crew (*crew negligent*) yang tidak ada hubungannya dengan Penggugat sebagai Tertanggung;



Hal yang sama juga terjadi pada proses pemuatan barang-barang yang diangkut tersebut adalah kewenangan mutlak dari Nahkoda. Penggugat sebagai pemilik kapal tidak pernah memerintahkan ataupun mengatur Nahkoda secara khusus, karena kewenangan untuk melakukan pemuatan secara baik dan aman merupakan kewenangan yang luas dari Nahkoda. Sehingga jikapun dalam hal ditemukannya kesalahan (*Quod non*) dalam jumlah muatan ataupun tatacara penyusunan muatan, maka tindakan tersebut haruslah dianggap sebagai tindakan yang didasarkan pada kelalaian yang dilakukan oleh Nahkoda ataupun Crew dari KM. Bayu Prima;

Bahwa dalam Polis Marine Hull tersebut disepakati bahwa seluruh bentuk resiko yang terjadi, termasuk resiko kerugian yang terjadi akibat dari tindakan kelalaian, baik yang dilakukan oleh Nahkoda, Perwira, Kru kapal ataupun Pandu merupakan resiko yang ditanggung oleh Polis Asuransi tersebut secara penuh. Untuk kejelasannya kembali dikutip ketentuan tersebut sebagai berikut (vide bukti P-1):

6.2. *This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by:*

6.2. 1. *accident in loading discharging or shifting cargo or fuel;*

6.2.2. *bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect In the machinery or hull;*

6.2.3. *negligence of Master, Officers Crew or Pilot:*

Yang terjemahan tersumpahnya berbunyi sebagai berikut:

6.2. Asuransi ini menutup resiko kerugian ataupun kerusakan terhadap benda-benda yang diasuransikan yang disebabkan oleh:

6.2.1 kecelakaan dalam pemuatan ataupun pembongkaran atau pemindahan muatan ataupun bahan baker;

6.2.2. Pecahnya ketel pemanas, rusaknya baling-baling (*as propeler*) ataupun bahaya-bahaya yang berhubungan lainnya dalam mesin dan tubuh kapal;

6.2.3. kelalaian dari Nahkoda, Perwira, Crew kapal ataupun Pandu:

Hasil dari pemeriksaan yang dilakukan oleh Independent Marine Surveyor, PT. Abadi Cemerlang bahwa berdasarkan Stowage Plan, tidak ditemukan adanya kargo yang berpotensi menimbulkan panas sebagai bentuk resiko yang melekat pada sifat kargo (*inherent vice*) (vide bukti P-4);

“Hal. 11 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”



Bahwa dari hasil pemeriksaan yang dilakukan oleh independent surveyor, PT. Abadi Cemerlang ditemukan bahwa jenis barang-barang berbahaya, yaitu; kapas, paraffin dan carbon raiser yang diangkut oleh KM. Bayu Prima yang dimuat dalam palka 1 (cargo hold Nomor 1) disusun secara terpisah satu sama lain dengan memberi ruang dengan cargo-cargo yang tidak mudah terbakar, seperti gula aren, pupuk dan plat baja. Artinya, barang-barang berbahaya tersebut tidak disusun secara langsung saling bertindihan antara jenis barang berbahaya tersebut dengan barang berbahaya lainnya, sehingga ada jarak yang cukup antara barang-barang muatan berbahaya tersebut dengan yang barang berbahaya lainnya;

Bahwa dalam bagian kesimpulan yang berjudul *Cause of Damage* (Penyebab dari Kerusakan) PT. Abadi Cemerlang menemukan bahwa walaupun barang- barang (cargo) yang berjenis barang berbahaya tersebut terdapat di Palka 1, akan tetapi barang-barang muatan tersebut bukanlah barang-barang yang dapat menimbulkan panas sebagai dasar untuk menduga terjadinya potensi terbakar. Hal tersebut di simpulkan dalam bagian akhir (halaman 47) Reportnya dengan sub judul *Inherent Vice*, yang dikutip sebagai berikut:

"From our review to the cargo manifest and stowage plan, there was no cargo with potentially generating heat due to inherent Vice";

Bahwa, jikapun kemungkinan barang-barang berbahaya tersebut merupakan barang yang mudah terbakar, akan tetapi mengingat bahwa jenis barang tersebut bukanlah merupakan barang yang dapat menimbulkan panas sebagai dasar dari kemungkinan terjadinya kebakaran, maka kebakaran tersebut seharusnya bukanlah disebabkan oleh barang tersebut, akan tetapi kemungkinan disebabkan oleh sumber api dari wilayah diluar barang-barang berbahaya tersebut;

Akan tetapi walaupun demikian, quod non, dari sisi keamanan KM. Bayu Prima dilengkapi dengan sistem pengamanan dari resiko kebakaran, dengan sistem injeksi CO2 yang terdapat dalam Palka kapal, dimana dalam hal terjadinya kebakaran pada muatan dalam palka, maka dengan menginjeksi CO2 dalam palka tersebut seharusnya telah dapat memadamkan setiap potensi kebakaran yang terjadi terhadap cargo dalam palka tersebut, termasuk kebakaran yang terjadi pada barang-barang yang berbahaya (*dangerous goods*) tersebut;



Bahwa, dalam halaman 5 dari reportnya, dinyatakan bahwa ternyata kegagalan dari penggunaan dari C02 tersebut untuk memadamkan kebakaran yang terjadi pada palka 1 adalah karena penutup dari palka 1 (*hatch cover of the Hold 1*) tersebut, telah terbuka sebahagian yang membuat kemudian api tersebut berkobar;

Dari fakta-fakta tersebut di atas, jelas terlihat bahwa tidak terdapat sama sekali kesengajaan baik dari Nahkoda ataupun kru kapal KM. Bayu Prima, apalagi dari Penggugat sebagai Tertanggung sehubungan dengan kebakaran tersebut, karena dari fakta-fakta tersebut, terlihat jelas bahwa peristiwa kecelakaan Kebakaran tersebut lebih disebabkan oleh kelalaian yang dilakukan oleh Nahkoda ataupun Kru dari KM. Bayu Prima;

Bahwa selanjutnya, menurut Susan Hodges dalam bukunya yang berjudul "*Law of Marine Insurance*" menyatakan bahwa kelalaian Penggugat tidak dapat menghalangi hak Penggugat untuk mendapatkan pemulihan sesuai polis, kelalaian nahkoda atau crew adalah tidak relevan. Hal tersebut dapat Penggugat kutip sebagai berikut:

The question as to whether a loss or damage sustained as result of fire which has been negligently started by master or crew is covered by peril of "fire" was examined in Busk v Royal EXChange Assurance Co by Mr. Justice Bayley, who observed that:

"---there is no authority which says that the underwriter are not liable for a loss, the proximate cause of which is one of enumerated risk, but the remote cause of which may be traced to the misconduct of the master and mariners"

Applying the same principle, the judge in Belle of Portugal held that the electrician's negligence did not defeat the plaintiff's right of recovery under the policy;

These case have demonstrated that if a fire has proximately caused loss, any negligence committed by the master or crew is irrelevant;

Yang terjemahan tersumpahnya sebagai berikut:

Pertanyaan mengenai apakah kerugian ataupun kerusakan yang terjadi disebabkan oleh kebakaran disebabkan oleh kealpaan dari nahkoda dan Kru tetap di cover terhadap bahaya "kebakaran" telah diperiksa dalam kasus Busk v.

"Hal. 13 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012"



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Royal Exchange Assurance Co oleh Mr. Justice Bayley, yang menganalisa sebagai berikut:

"tidak ada kewenangan yang menyatakan bahwa asuransi tidak bertanggungjawab terhadap kerugian tersebut, penyebab yang paling dekat merupakan salah satu alasan terjadinya suatu resiko yang dimaksud, akan tetapi penyebab yang lebih jauh yang mungkin dapat terjadi diakibatkan oleh penyalahgunaan sikap dari nakoda dan pelaut-pelautnya ...";

Dengan menggunakan prinsip yang sama, hakim dalam kasus *Belle of Portugal* berpendapat bahwa kelalaian yang terjadi terhadap penggunaan listrik, tidak akan menghilangkan hak dan Penggugat untuk mengklaim kerugian terhadap perjanjian asuransi ini";

Bahwa dari pemeriksaan yang dilakukan oleh Average Adjuster, Poseidon Adjusters (Singapore) Pte. Ltd secara jelas menyimpulkan bahwa klaim yang diajukan berdasarkan Polis Marine Hull and Machinery tersebut adalah claimable untuk senilai pertanggungan, yaitu; USD 1,200,000.00 (vide bukti P-6);

Bahwa selanjutnya, *Average Adjuster* yang ditugaskan melakukan evaluasi ataupun analisa terhadap kecelakaan kebakaran tersebut memberikan kesimpulan bahwa klaim asuransi yang diajukan oleh Penggugat terhadap Tergugat adalah claimable untuk nilai sebesar USD 1,200,000.00;

Hal tersebut, jelas dinyatakan dalam halaman 14 dari kesimpulannya yang dapat dikutip sebagai berikut (vide bukti P-6):

" Subject to the underwriters agreeing the total loss certificate as presented, the claim on the policy is the insured value, viz. USD 1,200,000.00";

Yang Terjemahan Tersumpahnya berbunyi sebagai berikut:

"berdasarkan pada persetujuan dari Asuransi terhadap ketentuan-ketentuan yang dijelaskan dalam sertifikat kerugian total yang dilaporkan ini, klaim berdasarkan Polis ini adalah sebesar nilai pertanggungan yang disepakati, yaitu sebesar USD 1,200,000.00"

Terlihat dari kesimpulan tersebut bahwa dengan telah memberikan dasar-dasar analisa hukum tentang peristiwa kebakaran KM. Bayu Prima dalam Reportnya tersebut, *Average Adjuster Poseidon Adjusters (Singapore) Pte.Ltd* menyatakan bahwa klaim yang diajukan oleh Penggugat terhadap Tergugat adalah claimable untuk nilai manfaat pertanggungan yang telah disepakati yaitu

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

USD 1.200.000,00, dimana jika Tertanggung tidak setuju dengan dalil-dalil hukum Inggris yang dijabarkan oleh Adjuster tersebut, maka Tertanggung haruslah melakukan pembantahan terhadap teori-teori dan praktek putusan Inggris yang menyatakan bahwa kebakaran adalah resiko yang harus diganti rugi walaupun kebakaran tersebut terjadi diakibatkan oleh kelalaian dari nahkoda ataupun Kru kapal KM. Bayu Prima;

Penggugat menyampaikan tahun kapal sesuai dengan bukti-bukti yang dimilikinya.

Berdasarkan bukti otentik berupa: Builder's Certificate yang diterbitkan oleh Mukaishima Shipbuilding co LTD, Grosse Akta Pendaftaran Kapal Nomor 8502 tanggal 17 Februari 1990, Grosse Akta Pendaftaran Kapal Nomor 404 tanggal 6 September 1995, Grosse Akta Pendaftaran Kapal Nomor 1281 tanggal 13 Maret 1998, Sertifikat Klasifikasi Lambung, Sertifikat Garis Muat Internasional, Sertifikat Klasifikasi Mesin, Surat Ukur Internasional dan Surat Laut membuktikan bahwa KM. Bayu Prima Ex Armada Nusantara Ex Koko Maru dibangun tahun 1979 (bukti P 11 a, b, c dan d);

Jadi jika Tergugat meragukan KM. Bayu Prima Ex Armada Nusanta Ex Koko Maru dibangun tahun 1979, maka klarifikasi tersebut seharusnya diajukan pada saat perjanjian asuransi itu akan ditutup, bukannya pada saat klaim diajukan, baru kemudian Tergugat mencari alasan-alasan untuk menolak klaim Penggugat;

Bahwa jikapun benar "Quod Non" KM. Bayu Prima dibangun pada tahun 1973, Penggugat mensommir Tergugat untuk membuktikan bahwa tahun kapal merupakan penyebab (causa) terbakarnya KM. Bayu Prima karena berdasarkan

laporan surveyor dan adjuster sama sekali tidak menyebutkan bahwa KM. Bayu Prima terbakar karena faktor tahun/usia kapal;

Sehingga sangat jelas bahwa dasar dari penolakan Tergugat terhadap klaim asuransi yang diajukan oleh Penggugat yang didasarkan oleh tahun pembangunan kapal, adalah sangat tidak relevan, karena kebakaran tersebut sama sekali tidak ada hubungannya dengan umur kapal KM. Bayu Prima, dan lebih penting lagi bahwa hasil pemeriksaan yang dilakukan oleh surveyor dan average adjuster menyatakan bahwa KM. Bayu Prima berada dalam keadaan yang sangat baik pada saat peristiwa kebakaran tersebut terjadi. Dan tidak

"Hal. 15 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012"

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



ditemukan alasan apapun dari surveyor ataupun average adjuster yang menyimpulkan atau paling tidak mengindikasikan bahwa peristiwa kebakaran tersebut berhubungan dengan umur KM. Bayu Prima;

Penggugat pada dasarnya telah mengenal *Poseidon Adjusters* (Singapore) Pte.Ltd sebagai *Average Adjuster* yang independent dan bereputasi baik, dan bahkan telah pernah mengikuti hasil rekomendasi ataupun kesimpulan dari total loss certificate yang diberikannya dalam kasus KM. Solo Sun, yang pemiliknya juga adalah Penggugat;

Bahwa alasan - alasan Tergugat dalam menolak klaim dari Penggugat sangat terkesan dicari - cari dan dibuat - buat mengingat dalam klaim lain yang serupa yang diajukan oleh Penggugat kepada Tergugat yaitu klaim yang diajukan oleh Penggugat sehubungan dengan terbakar dan tenggelamnya kapal KM.Solo Sun, dimana Tergugat pada faktanya mengikuti saran dari Adjuster yang ditunjuk (yang juga merupakan Adjuster yang sama dalam kasus a quo) yaitu *Poseidon Adjusters* (Singapore) Pte.Ltd yang menyimpulkan bahwa klaim yang diajukan oleh Penggugat atas kerugian yang diderita akibat terbakar dan tenggelamnya KM.Solo Sun merupakan klaim yang layak dan dapat dibayar (*claimable*) dan pada akhirnya berdasarkan *Average Adjuster* report tersebut Tergugat selaku Penanggung membayar kepada Penggugat sesuai dengan kesimpulan *Average Adjuster* (bukti P - 12 a);

Terlihat bahwa sebagai suatu lembaga yang independen dan reputasinya telah dikenal sebagai *Average Adjuster*, maka hasil kesimpulan dari *Poseidon Adjusters* (Singapore) Pte.Ltd pada kasus A quo, seharusnya sudah merupakan suatu bukti yang nyata, bahwa klaim yang diajukan oleh Penggugat adalah *claimable*, dan seperti juga yang dilakukannya terhadap kasus Solo Sun tersebut di atas, seharusnya juga menjadi dasar dari Tergugat untuk membayar klaim asuransi yang diajukan oleh Penggugat tersebut di atas (bukti P - 12 b);

Bahwa berdasarkan bukti dan fakta hukum di atas, maka terbukti perbuatan Tergugat yang tidak membayar klaim yang diajukan oleh Penggugat sesuai Polis Nomor 03. 08. 05. 10. 827. 00025 merupakan perbuatan ingkar janji (*wanprestasi*);

V. Tuntutan Ganti Rugi

Bahwa sehubungan dengan terbakarnya KM. Bayu Prima tersebut Penggugat untuk mengurangi kerugian (*mitigation of loss*) telah menjual bangkai



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

KM. Bayu dengan harga USD 356,800.00 dimana sebelum penjualan tersebut dilakukan, Penggugat telah menginformasikan rencana penjualan tersebut kepada Tergugat (bukti P-12 a dan b);

Bahwa akibat perbuatan ingkar janji (*wanprestasi*) yang dilakukan Tergugat, maka Penggugat mengalami kerugian yang sangat besar sehingga sangat pantas jika Tergugat dihukum untuk membayar ganti rugi kepada Penggugat. Menurut Pasal 1243 Jo. 1338 KUHPerdara Jo. 246 KUHDagang, bentuk ganti rugi dalam ingkar janji (*wanprestasi*) terdiri dari biaya, kerugian, dan bunga. Berdasarkan hal tersebut Penggugat menuntut agar Tergugat dihukum untuk membayar ganti rugi kepada Penggugat dengan perincian sebagai berikut:

a. Kerugian atas tidak dibayarnya Polis.

Bahwa berdasarkan Hull and Machinery Policy Nomor 03. 08. 05. 10. 827.00025, nilai pertanggungan dari KM. Bayu Prima adalah USD 1,200,000.00 (satu juta dua ratus ribu Dollar Amerika Serikat), namun oleh karena Penggugat dalam upaya untuk mengurangi kerugian (*mitigation of loss*) telah menjual bangkai KM. Bayu Prima sebesar USD 356,800.00 maka sesuai dengan Prinsip Indemnity Tergugat masih harus membayar kerugian yang dialami oleh Penggugat sebesar USD 1,200,000.00 - USD 356.800.00 = USD 843,200.00 (delapan ratus empat puluh tiga ribu dua ratus Dollar Amerika Serikat);

b. Kerugian akibat dari tidak dapatnya Penggugat memperoleh Keuntungan dari Pengoperasian Kapal kargo;

Bahwa, sebagai pelaku usaha dalam bidang perkapalan, Penggugat sangat membutuhkan pembayaran dari klaim asuransi yang diajukan kepada Tergugat, dimana jika Tergugat telah melakukan pembayaran terhadap klaim asuransi tersebut, akan membuat Penggugat segera dapat menggantikan KM. Bayu Prima dengan membeli Kapal Kargo lainnya serta mengoperasikannya, pada aktivitas pelayaran yang selama ini di jalani oleh KM. Bayu Prima;

Bahwa, sebagai akibat dari tindakan *wanprestasi* dari Tergugat yang membuat Penggugat tidak dapat membeli kapal pengganti dari KM. Bayu Prima, sehingga tidak dapat mengoperasikan Kapal pengangkut muatan kargo seperti yang selama ini dilakukan oleh KM. Bayu Prima, yang

“Hal. 17 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



mengakibatkan Penggugat telah kehilangan Potensi Keuntungan dari pengoperasian Kapal Pengangkut Barang (cargo) tersebut dalam setiap tahunnya sejak tindakan penolakan klaim asuransi dari Penggugat tersebut dilakukan oleh Tergugat pada tanggal 22 Desember 2006. Bahwa dalam pengoperasian KM. Bayu Prima selama ini, Penggugat telah menikmati keuntungan karena dalam satu tahunnya Penggugat dapat mengoperasikan kapal KM. Bayu Prima rata - rata sebanyak 12 kali pelayaran (12 Voyages) dimana dalam setiap pelayaran tersebut Penggugat dapat memperoleh keuntungan kurang lebih rata-rata sebesar Rp397.390.000,00 (tiga ratus sembilan puluh tujuh juta tiga ratus sembilan puluh ribu Rupiah) Sehingga dalam 12 kali pelayaran dalam satu tahunnya dalam pengoperasian KM. Bayu Prima Penggugat dapat memperoleh keuntungan kurang lebih rata-rata sebesar Rp4.768.680.000,00 (empat milyar tujuh ratus enam puluh delapan juta enam ratus delapan puluh ribu Rupiah);

Bahwa dengan penolakan klaim asuransi yang diajukan oleh Penggugat dilakukan oleh Tergugat, maka Penggugat telah tidak dapat mengoperasikan kapal penggantinya selama tahun 2007, 2008 dan 2009, dimana dengan perhitungan bahwa pengalaman penghasilan pengoperasian KM. Bayu Prima selama ini dapat diperoleh kurang lebih rata-rata sebesar Rp4.768.680.000,00 (empat milyar tujuh ratus enam puluh delapan juta enam ratus delapan puluh ribu Rupiah). Dalam setiap tahunnya, maka dalam tiga tahun berturut-turut dari tahun 2007 hingga dengan tahun 2009, Penggugat telah kehilangan potensi penghasilan yang selama ini telah diperolehnya dengan mengoperasikan KM. Bayu Prima yang jumlah pertahunnya kurang lebih rata-rata sebesar Rp4.768.680.000,00 (empat milyar tujuh ratus enam puluh delapan juta enam ratus delapan puluh ribu Rupiah). Sehingga dalam masa 3 tahun, Penggugat telah kehilangan potensi keuntungan yang seharusnya diperolehnya jika Penggugat mengoperasikan kapal pengganti KM. Bayu Prima yang dibelikan kembali dengan menggunakan uang hasil pembayaran klaim asuransi tersebut di atas, yang jumlah keseluruhannya adalah kurang lebih rata-rata sebesar Rp14.306.040.000,00 (empat belas milyar tiga ratus enam juta empat puluh ribu Rupiah);



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Bahwa tentang ganti rugi sebagai salah satu kewajiban yang dibebankan kepada pihak yang melakukan tindakan *wanprestasi* seperti yang diatur dalam paal 1243 KUH Perdata, selain pada kerugian yang nyata, dalam pasal 1246 KUH Perdata, termasuk juga pada kerugian atas tidak dapatnya pihak yang dirugikan akibat dari *wanprestasi* tersebut untuk menikmati keuntungan yang sedianya harus dapat dinikmatinya, andaikan tindakan *wanprestasi* tersebut tidak terjadi. Pasal tersebut antara lain dikutip sebagai berikut:

"Biaya, rugi, dan bunga yang oleh si berpiutang boleh dituntut akan penggantinya, terdirilah pada umumnya atas rugi yang telah dideritanya dan untung yang sedianya harus dapat dinikmatinya, ...";

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka sangat beralasan hukum kiranya Penggugat untuk menuntut ganti kerugian tidak hanya terbatas pada kerugian akibat dari tidak dibayarnya nilai pertanggungan Asuransi yang seharusnya telah dibayar oleh Penggugat tersebut di atas, akan tetapi termasuk pula kerugian yang terjadi akibat dari kegagalan dari Penggugat untuk mendapatkan keuntungan yang seharusnya dapat diperolehnya melalui pengoperasian kapal kargo pengganti dari KM. Bayu Prima, yang menjadi tidak dapat dilakukan akibat dari penolakan klaim yang dilakukan oleh Tergugat secara tidak berdasar tersebut, dimana jumlah keseluruhan dari kerugian atas tidak dapatnya diperolehnya potensi keuntungan yang seharusnya dapat di nikmatinya jika KM. Bayu Prima masih beroperasi, yang dihitung sejak tahun 2006 hingga dengan tahun 2009 seluruhnya berjumlah Rp14.306.040.000,00 (empat belas milyar tiga ratus enam juta empat puluh ribu Rupiah);

c. Bunga moratoir

Bahwa terhadap bunga, secara hukum Penggugat berhak atas pembayaran bunga. Oleh karena dalam Polis tidak diperjanjikan bunga, maka adalah wajar apabila Tergugat dihukum untuk membayar bunga moratoir sebesar 6% per tahun dari totalitas jumlah kerugian tersebut di atas, dihitung sejak Tergugat Wan Prestasi sampai Tergugat melunasi seluruh kewajibannya (vide Pasa/1767 KUHPerdata Jo. Lembaran Negara tahun 1848 Nomor 22);

VI. Permohonan Sita Jaminan Dan Putusan Serta Merta.

"Hal. 19 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012"



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Bahwa oleh karena terbukti Tergugat telah ingkar janji (*wanprestasi*) yang mengakibatkan kerugian bagi Penggugat, maka untuk menghindari kerugian yang lebih besar lagi dan untuk menjamin agar putusan dalam gugatan dapat dilaksanakan, maka Penggugat mohon kepada Majelis hakim untuk meletakkan sita jaminan terhadap harta kekayaan Tergugat yang daftar dan letak kekayaan tersebut akan kami ajukan terpisah;

Bahwa oleh karena gugatan *wanprestasi* ini didasarkan pada bukti-bukti autentik, maka sangat beralasan apabila putusan dalam perkara ini dapat dijalankan terlebih dahulu meskipun ada upaya verzet, banding, ataupun kasasi.

Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas Penggugat mohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat agar memberikan putusan sebagai berikut:

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Marine Hull and Machinery Policy Nomor 03.08. 05. 10. 827. 00025, Tertanggung: PT. Pelayaran Manalagi, Nama Kapal: KM. Bayu Prima, Periode: 31 Oktober 2005 - 31 Oktober 2006, Nilai Pertanggung: USD 1,200,000.00 (satu juta dua ratus ribu Dollar Amerika Serikat) sah dan mempunyai kekuatan hukum mengikat;
3. Menyatakan Tergugat ingkar janji (*wanprestasi*) dengan segala akibat hukumnya;
4. Menghukum Tergugat untuk membayar ganti rugi sebesar USD 843,200.00 (delapan ratus empat puluh tiga dua ratus juta Dollar Amerika Serikat);
5. Menghukum Tergugat untuk membayar ganti rugi terhadap potensi keuntungan yang gagal diperoleh Penggugat akibat dari *wanprestasi* tersebut senilai Rp14.306.040.000,00 (empat belas milyar tiga ratus enam juta empat puluh ribu Rupiah);
6. Menghukum Tergugat untuk membayar bunga moratoir sebesar 6% x USD 843.200 (delapan ratus empat puluh tiga ribu dua ratus juta Dollar Amerika Serikat) pertahun dihitung sejak gugatan ini didaftarkan sampai Tergugat melunasi seluruh kewajibannya;
7. Menyatakan sah dan berharga sita jaminan yang dimohonkan Penggugat;

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



8. Menyatakan putusan dalam perkara ini dapat dijalankan terlebih dahulu (*uitvoerbaar bij voorrad*), meskipun ada upaya hukum verzet, banding atau kasasi;
9. Menghukum Tergugat untuk membayar biaya perkara yang timbul dalam perkara ini;

Menimbang, bahwa terhadap gugatan tersebut Tergugat mengajukan eksepsi yang pada pokoknya atas dalil-dalil sebagai berikut:

Dalam Eksepsi:

1. Eksepsi Mengenai Kewenangan Mengadili Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Secara Absolut Tidak Berwenang Memeriksa Dan Mengadili Perkara A quo Melainkan Yang Berwenang Adalah Pengadilan Inggris;

1. Bahwa gugatan a quo adalah mengenai gugatan *wanprestasi* yang timbul dari polis Asuransi Nomor 03.08.05.10.827.00025 dengan obyek pertanggung jawaban sebuah Kapal Motor bernama Bayu Prima, dengan masa pertanggung jawaban tanggal 31 Oktober 2005 - 31 Oktober 2006, nilai pertanggung jawaban sejumlah USD 1,200,000.00 (satu juta dua ratus ribu Dollar Amerika Serikat) dimana Polis tersebut dibuat dan ditandatangani oleh Penggugat sebagai Tertanggung dan Tergugat sebagai Penanggung;

2. Bahwa di dalam Polis Asuransi tersebut Penggugat dan Tergugat secara tegas telah setuju untuk menetapkan bahwa perjanjian asuransi ini didasarkan pada hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris. Sebagaimana terdapat pada *The Schedule* (Skedul) tanggal 24 Oktober 2005, pada bagian:

Terms and condistions: Subject to institute Time Clause-Hulls Total Loss, General Average and excluding % ths Collisions Liability and 4/4 th fixed and Floating Objects (incl. Salvage. Salvage Charges and Sue & Labour) (CL.284) 1/10/83;

Yang terjemahannya sebagai berikut:

syarat-syarat dan kondisi: *Tunduk pada Institute Time Clause Hulls Total Loss, General Average and excluding ¾ ths Collisions Liability and 4/4 th Fixed and*

“Hal. 21 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”



Floating Objects (incl. Salvage. Salvage Charges and Sue & Labours) CL.284)
1/10/83;

Bahwa ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam *The Schedule* tersebut diatas adalah merupakan satu kesatuan dan bagian yang tidak terpisahkan dengan *The New Marine Policy Form*, untuk selanjutnya disebut Polis;

Bahwa didalam *The New Marine Policy Form* tersebut, dengan tegas disebutkan:

"Institute Time Clauses-Hulls Total Loss, General Average And $\frac{3}{4}$ The Collision Liability (Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour);

This Insurance is subject to English Law and practice;

Yang terjemahannya sebagai berikut:

"Institute Time Clauses-Hulls Kerugian Total, Kerugian Umum Dan Tanggung Jawab Kepada Pihak Ketiga Akibat Tabrakan Kapal $\frac{3}{4}$ (Termasuk Penyelamatan, Biaya Penyelamatan dan Tuntutan dan Tenaga Kerja)";

Asuransi ini tunduk pada Hukum Inggris dan Praktek yang berlaku di Inggris;

Bahwa berdasarkan ketentuan Polis tersebut di atas, maka telah ditetapkan pilihan hukum yang digunakan oleh Penggugat dan Tergugat adalah Hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris.

Bahwa pilihan hukum Inggris tersebut di atas, juga secara Tegas Telah Diakui oleh Penggugat dalam gugatannya butir 8 halaman 3, yang berbunyi sebagai berikut:

"Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Berwenang Memeriksa Gugatan Ini Dengan Memakai Hukum Inggris Sebagai Hukum Yang Berlaku (*Applicable Law*)";

".. Bahwa sesuai dengan Polis Penggugat dan Tergugat telah sepakat perjanjian asuransi yang disepakatinya tunduk pada hukum Inggris. Hal tersebut dapat Penggugat kutip sebagai berikut (vide bukti P-1);

3. Applicable Law



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

This Institute time Clauses (Hull), Total Loss, General, Average etc.

1/10/83 provide that:

"This insurance is subject to English law and practice";

Yang terjemahan tersumpahnya sebagai berikut:

Hukum yang mengatur:

This Institute time Clauses (Hull), Total Loss, General Average etc.

1/10/83 menyatakan bahwa:

"Perjanjian Asuransi ini didasarkan pada Hukum Inggris dan praktek yang

berlaku di Inggris";

3. Bahwa berdasarkan ketentuan polis dan pengakuan Penggugat diatas yang menyatakan bahwa hukum yang mengatur mengenai Perjanjian Asuransi ini adalah hukum Inggris, maka telah terbukti bahwa hukum yang digunakan untuk memeriksa perkara yang timbul sehubungan dengan Perjanjian Asuransi dengan polis Nomor 03.08.05.10.827.00025 adalah Hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris. (vide Pasal 1320 Jo. 1338 KUHPerdata);

1. Bahwa yang dimaksud dengan Perjanjian Asuransi Ini Didasarkan Pada Hukum Inggris Dan Praktek Yang Berlaku Di Inggris adalah bahwa perjanjian asuransi (polis) tersebut harus didasarkan pada hukum formal (hukum acara) Inggris dan hukum material juga hukum Inggris, sehingga dengan demikian apabila timbul sengketa mengenai perjanjian asuransi tersebut maka sesuai dengan polis harus menggunakan hukum acara (hukum formal) hukum Inggris dan hukum material juga hukum Inggris serta penyelesaiannya harus sesuai dengan praktek yang berlaku di Inggris karena pengertian Hukum Yang Mengatur pada Polis tersebut adalah meliputi hukum acara dan hukum material;

2. Bahwa karena Polis dengan tegas telah menyatakan bahwa yang digunakan adalah Hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris, maka demi hukum Pengadilan Negeri Jakarta Pusat secara absolut tidak berwenang untuk memeriksa dan mengadili perkara a quo, karena hukum acara dan hukum material yang digunakan di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat adalah hukum Indonesia bukan hukum Inggris, sementara di dalam Polis harus menggunakan hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris dan

"Hal. 23 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012"

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



ternyata pula didalam Polis tidak ada klausula atau opsi yang lain yang memungkinkan mengajukan gugatan melalui Pengadilan Negeri Jakarta Pusat melainkan yang terdapat dalam Polis tersebut adalah mutlak/harus menggunakan hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris;

Hal ini sesuai dengan Yurisprudensi MARI:

1. Nomor 1537 K/Pdt/1985, yang pertimbangannya sebagai berikut:

- PT. Merck Indonesia melakukan PHK secara sepihak kepada Mr. Berhard. Atas tindakan itu Mr. Berhard mengajukan gugatan ke Pengadilan Indonesia, Dalam tingkat Kasasi MA berpendapat, oleh karena dalam kontrak kerja telah disepakati yang berlaku hukum Swiss serta domisili dan pengadilan yang berwenang adalah pengadilan Swiss, dengan demikian apabila timbul sengketa PHK harus diselesaikan menurut hukum Swiss dan yang berwenang menyelesaikannya adalah Pengadilan Swiss;

1. Nomor 1084 K/Pdt/1985;

- Berdasarkan *Charter Party Bareboat*, kedua belah pihak tunduk pada hukum Republik Singapura;
- Selanjutnya disepakati semua perbedaan pendapat yang timbul sehubungan dengan Perjanjian charter tersebut tunduk pada yurisdiksi Pengadilan Negara Republik Singapura;
- Dengan adanya kesepakatan itu, PN. Jakarta (Pengadilan Indonesia) tidak berwenang untuk memeriksa dan mengadili atas alasan kata sepakat telah mengikat para pihak;

6. Bahwa karena Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dalam memeriksa dan suatu perkara tidak menggunakan hukum Inggris baik secara formal maupun material melainkan harus menggunakan hukum acara Indonesia maka dengan demikian Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tidak berwenang memeriksa dan mengadili Perkara a quo, melainkan yang berwenang adalah Pengadilan Inggris atau Pengadilan lain yang menggunakan hukum acara hukum Inggris, maka demi hukum Pengadilan Negeri Jakarta Pusat harus menyatakan diri tidak berwenang untuk memeriksa dan mengadili perkara a quo karena diluar kompetensinya;

7. Bahwa karena ketentuan Polis telah tegas menyatakan hukum yang berlaku adalah hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris maka dengan



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

demikian ketentuan Pasal 118 HIR sebagaimana didalilkan Penggugat dalam gugatannya adalah tidak berdasar dan harus ditolak;

Eksepsi Mengenai Gugatan Penggugat Tidak Jelas/Kabur (*Obscur Libel*);

8. Bahwa Penggugat di dalam gugatannya telah mengakui bahwa perkara a quo harus diselesaikan dengan menggunakan Hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris sebagaimana ternyata dari bunyi gugatan Penggugat pada poin B halaman 3, yang berbunyi sebagai berikut:

Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Berwenang Memeriksa Gugatan Ini Dengan Memakai Hukum Inggris Sebagai Hukum Yang Berlaku (*Applicable Law*);

"Bahwa sesuai dengan Polis Penggugat dan Tergugat telah sepakat perjanjian asuransi yang disepakatinya tunduk pada hukum Inggris. Hal tersebut dapat Penggugat kutip sebagai berikut (vide bukti P-1)";

3. *Applicable Law*

This Institute Time Clauses (Hull) , Total Loss, General Average etc. 1110183 provide that:

"This insurance is subject to English law and practice";

Yang terjemahan tersumpahnya sebagai berikut:

Hukum yang mengatur:

This Institute Time Clauses (Hull), Total Loss, General Average etc. 1110/83 menyatakan bahwa:

"Perjanjian Asuransi ini didasarkan pada hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris";

akan tetapi meskipun Penggugat telah mengakui seperti itu, nyatanya Penggugat tetap mengajukan gugatan a quo melalui Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dengan mempergunakan dasar hukum Pasal 118 HIR yaitu Tergugat beralamat di Jakarta Pusat. (vide butir 9 hal 4 gugatan);

9. Bahwa memang benar berdasarkan pasal 118 HIR , gugatan harus diajukan di alamat Tergugat, akan tetapi kasus a quo adalah kasus asuransi dimana Penggugat dan Tergugat didalam Polis telah sepakat menetapkan apabila timbul sengketa sehubungan dengan perjanjian asuransi maka harus menggunakan hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris bukan hukum acara Indonesia;

"Hal. 25 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012"



10. Bahwa bila ketentuan Pasal 118 HIR digunakan maka perkara a quo harus diperiksa dengan menggunakan hukum acara Indonesia dan hukum materiil Indonesia, tidak boleh menggunakan hukum acara dan hukum materiil Inggris. Sementara Penggugat dan Tergugat sebelumnya telah sepakat menyatakan hukum yang mengatur perjanjian asuransi adalah hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris. Bila Pasal 118 HIR ini yang digunakan berarti Penggugat telah melanggar ketentuan polis asuransi Nomor 03.08.05.10.827.00025 yang telah dibuat dan ditandatangani sebelumnya oleh Penggugat dan Tergugat;
11. Bahwa adanya dua ketentuan yang saling bertentangan tersebut, yang dicampur oleh Penggugat dalam gugatannya membuat gugatan Penggugat tidak jelas dan kabur, mengenai hukum acara mana yang digunakan Penggugat, apakah hukum acara Indonesia atau hukum acara hukum Inggris sesuai Polis;
12. Bahwa karena yang dipakai Penggugat di dalam gugatannya adalah hukum Indonesia baik hukum acara maupun hukum materiilnya, maka pertanyaannya kapan dan dimana Penggugat akan menggunakan hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris sebagaimana telah disepakati dalam polis? Disatu sisi Penggugat menyatakan tunduk pada praktek yang berlaku di Inggris tetapi disisi lain Penggugat tidak mempergunakan praktek hukum Inggris tersebut melainkan menggunakan Hukum Indonesia, keadaan yang demikian telah membuat gugatan Penggugat tidak jelas atau kabur karena tidak jelas hukum mana sebenarnya yang dipergunakan dalam penyelesaian sengketa a quo apakah hukum Inggris atau Hukum Indonesia;

Eksepsi Mengenai Gugatan Penggugat Tidak Jelas/kabur (*obscuur libel*).

13. Bahwa sesuai dengan gugatan Penggugat, adapun alasan Penggugat mengajukan penggantian asuransi (*insurance recovery*) terhadap Tergugat adalah karena 2 (dua) hal yaitu:
 - i. Karena terjadinya kebakaran pada KM. Bayu Prima (vide butir 14 gugatan) dan
 - ii. Karena kelalaian Nakhoda (crew) (vide butir 17.2 gugatan);
14. Bahwa diantara dua kejadian diatas, Penggugat mencampurnya sedemikian rupa sehingga tidak jelas lagi yang mana sebenarnya yang mendasari Penggugat menuntut klaim a quo, apakah karena kebakaran atau karena



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

kelalaian nakhoda atau karena gabungan kedua-keduanya, semuanya tidak jelas;

15. Bahwa demikian juga mengenai penyebab terjadinya kebakaran kapal dan kelalaian nakhoda, Penggugat di dalam gugatannya tidak menjelaskan apa penyebab terjadinya kebakaran, tidak dijelaskan barang/benda apa yang lebih dulu terbakar apakah muatannya dulu atau kapalnya sendiri, tidak dijelaskan apa isi muatannya yang terbakar dan juga Penggugat tidak menjelaskan dimana letak kelalaian nakhoda (crew) tersebut, dan mengapa krunya sampai lalai, hal-hal tersebut diatas sama sekali tidak diuraikan Penggugat dalam gugatannya, oleh karenanya mengakibatkan gugatan tersebut harus dinyatakan tidak dapat diterima;

Eksepsi Mengenai Gugatan Penggugat Kurang Pihak Karena Nakhoda Tidak Ikut Digugat (*exceptio plurium litis consortium*);

16. Bahwa Penggugat mengajukan gugatan a quo adalah karena terbakarnya KM. Bayu Prima milik Penggugat di perairan Pulau Batam;
17. Bahwa kapal tersebut berlayar dari pelabuhan Surabaya menuju pelabuhan Pulau Batam lalu selanjutnya ke pelabuhan Medan, namun ketika kapal tersebut akan sandar di pelabuhan Pulau Batam, kapal tersebut berikut muatannya terbakar, oleh karenanya Penggugat menuntut pencairan Polis Asuransi atas Kapal tersebut;
18. Bahwa Penggugat di dalam gugatannya halaman 11 point 17.2 bagian akhir mendalilkan hal-hal sebagai berikut

"Dalam hal terjadinya status muatan yang melebihi jumlah yang dilaporkan pada pihak Syahbandar, maka seperti yang ditegaskan oleh Broker Penggugat, PT.Cipta Uni Jasa kepada Tergugat dalam suratnya Ref Nomor 173/CUJ/III/2008, Penggugat tidak pernah memerintahkan Nakhoda ataupun Perwira KM Bayu Prima untuk memuat barang dengan jumlah dan cara penempatan dalam kapal yang membuat kapal, termasuk awak kapal, maupun muatan yang diangkutnya menjadi tidak aman. Tindakan tersebut semata-mata merupakan wilayah kerja dan keputusan yang dilakukan oleh Kru termasuk nakhoda dalam melakukan langkah pemuatan pada kapal. Lebih jauh seseorang nakhoda berhak untuk menolak menjalankan kapal bila menurut perhitungan dan pemeriksaannya kapal tersebut berada dalam kondisi yang tidak aman. Sehingga jikapun terjadi fakta tindakan pemuatan

"Hal. 27 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012"



barang yang berbahaya secara berlebihan maka tindakan tersebut merupakan tindakan yang harus dikwalisir sebagai suatu tindakan kelalaian yang dilakukan oleh (*crew negligent*) yang tidak ada hubungannya dengan Penggugat sebagai Tertanggung;

19. Bahwa berdasarkan dalil-dalil tersebut di atas, Penggugat telah menyatakan bahwa terbakarnya kapal tersebut adalah akibat kelalaian dari nakhoda KM. Bayu Prima, pertanyaannya apakah betul kapal tersebut terbakar karena kelalaian nakhoda, dan kalau betul dimana lelak kelalaiannya? Mengapa nakhoda bisa lalai? Apakah ada prosedur yang dilanggar oleh nakhoda sehingga kapal tersebut menjadi terbakar? Tindakan-tindakan apa yang telah diambil oleh nakhoda ketika kapal tersebut terbakar? Pertanyaan-pertanyaan tersebut di atas sangat perlu dijawab oleh nakhoda secara langsung untuk mengetahui duduk perkara yang sebenarnya karena nakhoda merupakan pihak yang tahu dan yang turut bertanggung jawab atas duduk Perkara a quo;

20. Bahwa kasus a quo semata-mata bukanlah hanya persoalan pencairan polis asuransi saja yang hanya melibatkan Penanggung dan Tertanggung, tetapi lebih dari itu kasus a quo telah melibatkan pihak ketiga lainnya, mulai dari pemilik barang, pengangkut, crew kapal dan lain-lain yang mengetahui sebab terjadinya kebakaran atas kapal tersebut, oleh karenanya hal yang paling penting untuk diketahui adalah apa penyebab terjadinya kebakaran tersebut. Dan ternyata menurut Penggugat penyebab terbakarnya kapal tersebut adalah akibat perbuatan nakhoda dan krunya, pertanyaannya adalah apakah benar demikian? Jika memang demikian, apakah juga terdapat kesalahan dari pemilik kapal atau pengangkut atas terbakarnya kapal tersebut atau jangan-jangan antara nakhoda dan pemilik kapal secara bersama-sama telah melakukan kesalahan sehingga menyebabkan kapal tersebut terbakar oleh karenanya demi hukum dan demi terangnya persoalan tersebut di atas nakhoda harus ikut digugat dalam perkara a quo, karena hanya nakhoda yang mampu menjelaskan keadaan yang sebenarnya mulai dari kapal tersebut berangkat sampai terbakar dan apa penyebab terbakarnya kapal tersebut, bila Nakhoda tidak ikut digugat dalam perkara a quo maka penyelesaian perkara a quo pasti tidak tuntas dan tidak menyeluruh;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

21. Bahwa karena Nakhoda tidak ikut ditarik sebagai pihak dalam perkara a quo, maka demi hukum gugatan a quo harus dinyatakan tidak dapat diterima karena kurang pihak;

Menimbang, bahwa terhadap gugatan tersebut Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah menjatuhkan putusan, yaitu putusan Nomor 52/Pdt.G/-2010/PN.Jkt.Pst. tanggal 21 Oktober 2010 yang amarnya sebagai berikut:

Dalam Eksepsi

- Menyatakan Eksepsi Tergugat tidak dapat diterima seluruhnya;

Dalam Pokok Perkara

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian;
2. Menyatakan perjanjian Marine Hulls and Maching Policy Nomor 03.08.05.10.827.00025 dengan Tertanggung PT. Pelayaran Manalagi atas kapal KM Bayu Prima periode 31 Oktober 2005 sampai dengan 31 Oktober 2006 dengan nilai pertanggungan USD 1,200,000.00 (satu juta dua ratus ribu Dollar Amerika Serikat) dinyatakan sah dan mempunyai kekuatan hukum;
3. Menyatakan Tergugat telah ingkar janji (*wanprestasi*) dengan segala akibat hukumnya;
4. Menghukum Tergugat untuk membayar klaim asuransi berupa ganti rugi sebesar USD 843,200.00 (delapan ratus empat puluh tiga ribu dua ratus Dollar Amerika Serikat);
5. Menghukum Tergugat untuk membayar ganti rugi terhadap potensi keuntungan yang gagal diperoleh Penggugat akibat *wanprestasi* sebesar Rp14.306.040.000,00 (empat belas milyar tiga ratus enam juta empat puluh ribu Rupiah);
6. Menghukum Tergugat untuk membayar bunga moratoir sebesar 6% x USD 843,200.00 per tahun dihitung sejak gugatan ini didaftarkan sampai dengan Tergugat melunasi seluruh kewajibannya;
7. Menghukum Tergugat membayar biaya perkara Rp341.000,00 (tiga ratus empat puluh satu ribu Rupiah);

Menimbang, bahwa dalam tingkat banding atas permohonan Tergugat/Pembanding putusan Pengadilan Negeri tersebut telah dikuatkan oleh Pengadilan Tinggi Jakarta dengan putusan Nomor 297/PDT/2011/PT.DKI tanggal 24 November 2011;

“Hal. 29 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menimbang, bahwa sesudah putusan terakhir ini diberitahukan kepada Tergugat/Pembanding pada tanggal 23 Februari 2012 kemudian terhadapnya oleh Tergugat / Pembanding (dengan perantaraan kuasanya, berdasarkan surat kuasa khusus tanggal 16 Maret 2012) diajukan permohonan kasasi secara tertulis pada tanggal 7 Maret 2012 sebagaimana ternyata dari akta permohonan kasasi Nomor 29/Srt.Pdt.Kas/2012/PN.Jkt.Pst. Jo. Nomor: 52/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Pst yang dibuat oleh Panitera Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, permohonan tersebut diikuti oleh memori kasasi yang memuat alasan-alasan yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri tersebut pada tanggal 20 Maret 2012;

Bahwa setelah itu oleh Penggugat/Terbanding yang pada tanggal 12 April 2012 telah diberitahu tentang memori kasasi dari Tergugat/Pembanding diajukan jawaban memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 26 April 2011;

Menimbang, bahwa permohonan kasasi a quo beserta alasan-alasannya telah diberitahukan kepada pihak lawan dengan seksama, diajukan dalam tenggang waktu dan dengan cara yang ditentukan dalam undang-undang, maka oleh karena itu permohonan kasasi tersebut formal dapat diterima;

Menimbang, bahwa alasan-alasan yang diajukan oleh Pemohon Kasasi/Tergugat dalam memori kasasinya tersebut pada pokoknya ialah: Judex Facti Tingkat Banding Telah Lalai Memenuhi Syarat yang diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan karena dalam memberikan putusan a quo tidak memberikan pertimbangan yang cukup;

1. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 25 ayat (1) Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1970 Jo. Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2004 tentang Kekuasaan Kehakiman, jelas dinyatakan bahwa putusan pengadilan harus memuat alasan dan dasar putusan, sebagaimana terkuip sebagai berikut:

“Segala putusan pengadilan selain harus memuat alasan dan dasar putusan tersebut, memuat pula pasal tertentu dari peraturan perundang-undangan yang bersangkutan atau sumber hukum tak tertulis yang dijadikan dasar untuk mengadili”;

2. Bahwa ternyata Majelis Hakim Tingkat Banding dalam putusannya tidak memberikan dasar-dasar pertimbangan hukum, yang secara yuridis



didasarkan pada pasal perundang-undangan atau sumber hukum lain yang diakui di Indonesia. Hal ini terlihat dari pertimbangan hukumnya pada paragraf 2 halaman 6 Putusan Tingkat Banding yang ter kutip sebagai berikut:

“Menimbang, bahwa setelah membaca dan mempelajari dengan seksama berkas perkara a quo beserta surat-surat yang terlampir di dalamnya, salinan resmi putusan sela Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor: 52/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Pst. Tanggal 29 Juli 2010 dan Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor: 52/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Pst. tanggal 21 Oktober 2010, Memori Banding dari Pembanding semula Tergugat, Kontra Memori Banding dari Terbanding semula Penggugat, Majelis Hakim Tingkat Banding dapat menyetujui pertimbangan Majelis Hakim Tingkat Pertama dalam perkara a quo baik dalam putusan sela maupun dalam putusan akhir, karena pertimbangan tersebut dipandang sudah tepat dan benar dan diambil alih sebagai pertimbangan Majelis Hakim Tingkat Banding sendiri dalam memeriksa dan memutus perkara ini”;

3. Bahwa pertimbangan hukum Majelis Hakim Tingkat Banding tersebut di atas, jelas-jelas hanya mengambil alih pertimbangan - pertimbangan Putusan Tingkat Pertama, tanpa sama sekali memuat alasan-alasan dan dasar hukum apa yang mendasari putusannya tersebut. Ini berarti Majelis Hakim Tingkat Banding telah lalai dalam memenuhi syarat yang diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu terbukti Putusan Tingkat Banding tersebut adalah putusan yang kurang cukup pertimbangannya, dan dengan demikian telah melanggar ketentuan hukum acara sehingga haruslah dibatalkan;
4. Bahwa hal tersebut sesuai dengan Yurisprudensi Mahkamah Agung RI Nomor 638 K/Sip/1969 tanggal 22 Juli 1970 Jo. Yurisprudensi Mahkamah Agung RI Nomor 492 K/Sip/1970 tanggal 16 Desember 1970 Jo. Surat Edaran Mahkamah Agung RI Nomor 03 Tahun 1974 butir 3, yang masing-masing berbunyi sebagai berikut:

Yurisprudensi Mahkamah Agung RI Nomor 638 K/Sip/1969 tanggal 22 Juli 1970, berbunyi sebagai berikut:

“Mahkamah Agung menganggap perlu untuk meninjau keputusan PN/PT yang kurang cukup dipertimbangkan (*onvoldoende gemotiveerd*)”;

“Hal. 31 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Yurisprudensi Mahkamah Agung RI Nomor 429 K/Sip/1970 tanggal 16 Desember 1970, berbunyi sebagai berikut:

“Putusan Pengadilan Tinggi harus dibatalkan, karena kurang cukup pertimbangannya (*onvoldoende gemotiveerd*),....”;

Surat Edaran Mahkamah Agung RI Nomor 3 Tahun 1974 butir 3, berbunyi sebagai berikut:

“Dengan tidak/kurang memberikan pertimbangan/alasan, bahkan apabila alasan-alasan itu kurang jelas, sukar dapat dimengerti ataupun bertentangan satu sama lain, maka hal demikian dapat dipandang sebagai suatu kelalaian dalam acara (*vormverzuim*) yang dapat mengakibatkan batalnya putusan Pengadilan yang bersangkutan dalam pemeriksaan di tingkat kasasi”;

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, terbukti bahwa Majelis Hakim Tingkat Banding telah kurang/tidak memberikan pertimbangan hukum dalam memeriksa dan memutuskan perkara a quo, sehingga sudah seharusnya apabila Majelis Hakim Kasasi Yang Terhormat membatalkan Putusan Tingkat Banding tersebut;

Judex Facti Telah Salah Menerapkan Hukum Dengan Menyatakan Bahwa Pengadilan Negeri Jakarta Pusat berwenang untuk memeriksa dan mengadili perkara a quo.

5. Bahwa Pemohon Kasasi menolak dengan tegas pertimbangan hukum - pertimbangan hukum Majelis Hakim Judex Facti dalam Putusan Sela tanggal 29 Juli 2010, atas eksepsi Pemohon Kasasi tentang Kompetensi Absolut atau tentang kewenangan mengadili Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dalam perkara a quo. Adapun pertimbangan hukum dan amar Putusan Sela tersebut adalah:

Pertimbangan hukum pada paragraf 1 dan 2, halaman 53 Putusan Sela berbunyi sebagai berikut:

“Menimbang, bahwa Majelis selanjutnya memperhatikan aturan yang dibuat oleh pihak Penggugat dan Tergugat. Dalam hal suatu kontrak mempunyai unsur internasional yang memungkinkan diberlakukannya hukum lain selain hukum Indonesia, maka para pihak dapat menyatakan ketegasan maksudnya untuk memilih hukum yang berlaku sebagai hukum yang mengatur kontrak (*governing law atau applicable law*), akan tetapi

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



dalam hal tidak dipilihnya kewenangan Pengadilan (*choice of jurisdiction*), maka perjanjian yang dilakukan oleh pihak-pihak Warga Negara Indonesia, dan juga terhadap objek asuransi yang berada di Indonesia, dan resiko yang terjadi di Indonesia memberikan alasan yang kuat untuk menyatakan bahwa Pengadilan Indonesia yang berwenang untuk memeriksa dan mengadili sengketa perjanjian/kontrak tersebut;

Menimbang bahwa dalam perkara ini, sesuai bukti T1a,1b yang diterjemahkan dalam bukti T2a, 2b, para pihak telah memilih hukum Inggris sebagai hukum yang berlaku dalam perjanjian/kontrak, akan tetapi para pihak tidak melakukan pilihan tentang yurisdiksi (*choice of jurisdiction*) pengadilan mana yang berwenang untuk memeriksa dan memutus perkara a quo, sehingga Majelis berpendapat suatu perjanjian asuransi yang dibuat dan disepakati di Indonesia, Penanggung (Tergugat) adalah suatu perusahaan asuransi yang didirikan dan diberikan ijin berusaha berdasarkan Undang-undang Usaha Perasuransian Nomor 2 tahun 1992 dan seluruh peraturan pelaksanaannya. Objek pertanggung (KM. Bayu Prima) adalah kapal berbendera Indonesia, dan mengalami resiko kerugian tersebut di Indonesia, yang pada intinya suatu perjanjian/kontrak yang dibuat di luar negeri atau berdasarkan hukum luar negeri akan tetapi dilaksanakan di Indonesia, maka akan tetap tunduk dengan hukum Indonesia sehingga sangat beralasan apabila perkara a quo diperiksa dan diputuskan oleh Pengadilan Indonesia”;

Amar Putusan Sela berbunyi sebagai berikut:

MENGADILI:

Tentang Eksepsi:

1. Menyatakan eksepsi tentang kewenangan mengadili/kompetensi absolut dari Tergugat tidak dapat diterima;
2. Menyatakan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat (Majelis Hakim) berwenang secara absolut untuk memeriksa dan mengadili perkara perdata Nomor 52/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Pst tersebut;
3. Memerintahkan kepada kedua belah pihak dalam perkara ini untuk meneruskan proses-proses perkara tersebut;
4. Menanggungkan biaya perkara sampai perkara akhir;

“Hal. 33 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”



6. Bahwa selanjutnya mengenai Kompetensi Absolut atau tentang kewenangan mengadili Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tersebut juga dipertimbangkan oleh Judex Facti dalam Putusan a quo, yaitu pada paragraf 4 halaman 49 Putusan Tingkat Pertama, yang berbunyi sebagai berikut:

“Menimbang, bahwa terhadap Eksepsi tersebut menurut Majelis Hakim Tergugat tidak dapat membedakan mana yang merupakan pilihan hukum (*choice of law*) dengan pilihan yuridiksi (*choice of jurisdiction*) atau pilihan kewenangan mengadili karena antara pilihan hukum dan pilihan yuridiksi merupakan dua hal yang berbeda, khusus dalam perkara a quo meskipun dalam perjanjian polis asuransi Nomor 03.08.05.10.827.00025 telah disepakati ketentuan hukum Inggris yang mengaturnya, akan tetapi dalam polis tersebut tidak diatur tentang yurisdiksi Pengadilan mana yang berwenang mengadili apabila terjadi permasalahan hukum sehubungan dengan perjanjian polis tersebut, maka pilihan Penggugat yang memilih Pengadilan mana yang akan memeriksa dan mengadili perkara tersebut didasarkan pada fakta yang melakukan perjanjian tersebut adalah orang Indonesia sedangkan perjanjian dibuat dan dilaksanakan di Indonesia, obyek pertanggungannya terhadap kapal berbendera Indonesia, kecelakaan atau kebakaran terjadi di Indonesia, maka Pengadilan yang berwenang untuk memeriksa dan mengadili sengketa tersebut adalah Pengadilan Indonesia, dalam hal ini Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang mendasarkan pada Hukum Acara Perdata yang terdapat dalam HIR karena Penggugat memilih domisili Tergugat yang berada di Wilayah Pengadilan Negeri Jakarta Pusat (Pasal 118 HIR)”;

7. Bahwa Termohon Kasasi mengajukan gugatan a quo berdasarkan Polis Asuransi Nomor 03.08.05.10.827.00025 (selanjutnya disebut “Polis Asuransi”), yaitu suatu perjanjian asuransi, yang dibuat dan ditandatangani pada tanggal 24 Oktober 2005 oleh Termohon Kasasi sebagai pihak Tertanggung dengan Pemohon Kasasi sebagai pihak Penanggung. Adapun objek pertanggungannya adalah sebuah kapal motor bernama Bayu Prima, dengan masa pertanggungannya tanggal 31 Oktober 2005 – 31 Oktober 2006, dan nilai pertanggungannya sebesar USD 800,000.00 (delapan ratus ribu Dollar Amerika Serikat);



8. Majelis Hakim Kasasi Yang Terhormat, bahwa ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Polis Asuransi tersebut dibuat berdasarkan The New Marine Policy Form - sekarang disebut dengan MAR 91, yang tunduk pada Hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris. Hal tersebut bahkan merupakan judul pada Polis Asuransi dimaksud yang terketip sebagai berikut:

“(For Use Only With The New Marine Policy Form)

Institute Time Clauses – Hulls

Total Loss, General Average And $\frac{3}{4}$ Ths Collision Liability

(Including Salvage, Salvage Charges And Sue And Labour)

This Insurance Is Subject To English Law And Practice”;

Yang terjemahan bebasnya adalah:

“(Hanya Untuk Digunakan Dengan Ketentuan The New Marine Policy)

“Institute Time Clauses – Hulls Kerugian Total, Kerugian Umum Dan Tanggung Jawab Kepada Pihak Ketiga Akibat Tabrakan Kapal $\frac{3}{4}$ (Termasuk Penyelamatan, Biaya Penyelamatan Dan Tuntutan Dan Tenaga Kerja);

Asuransi ini tunduk pada Hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris”;

9. Bahwa lebih lanjut mengenai kesepakatan pihak Penanggung (baca: Pemohon Kasasi) dan Tertanggung (baca: Termohon Kasasi), untuk menggunakan hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris atas Polis Asuransi ini, kembali ditegaskan dalam ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam The Schedule tertanggal 24 Oktober 2005, yaitu pada bagian:

Terms and Conditions: Subject to institute Time Clause – Hulls Total Loss, General Average and excluding $\frac{3}{4}$ ths Collisions Liability and $\frac{4}{4}$ th fixed and Floating Objects (incl. Salvage. Salvage Charges and Sue & Labour) (CL.284) 1/10/83;

Yang terjemahannya sebagai berikut:

Syarat dan kondisi : Tunduk pada Institute Time Clause – Hulls Total Loss, General Average and excluding $\frac{3}{4}$ ths Collisions Liability and $\frac{4}{4}$ th Fixed and Floating

“Hal. 35 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”



Objects (incl. Salvage. Salvage Charges and Sue & Labour) (CL.284) 1/10/83;

10. Bahwa ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam The Schedule tersebut di atas adalah satu kesatuan dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan The New Marine Policy Form - yang sekarang MAR 91 tersebut, telah dengan tegas dinyatakan bahwa asuransi dimaksud tunduk pada Hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris;

“Institute Time Clauses – Hulls Total Loss, General Average, And 3/4 The Collision Liability (Including Salvage, Salvage Charges And Sue And Labour) This Insurance is subject to English Law and practice.”

Yang terjemahannya sebagai berikut:

“Institute Time Clauses – Hulls Kerugian Total, Kerugian Umum Dan Tanggung Jawab Kepada Pihak Ketiga Akibat Tabrakan Kapal $\frac{3}{4}$ (Termasuk Penyelamatan, Biaya Penyelamatan Dan Tuntutan Dan Tenaga Kerja);

Asuransi ini tunduk pada Hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris”;

Berdasarkan klausula tersebut, berarti Termohon Kasasi seharusnya mengajukan gugatan dalam perkara a quo di Pengadilan Inggris, untuk diperiksa dan diputus dengan menggunakan hukum Inggris, baik formal dan material, serta dilakukan sesuai dengan praktek yang berlaku di Inggris, bukannya mengajukan gugatan ke Pengadilan Indonesia, yaitu Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, dengan alasan karena Pemohon Kasasi beralamat di Jakarta;

11. Majelis Hakim Kasasi Yang Terhormat, bahwa kalimat *“subject to English Law and practice”* tersebut jelas menunjukkan bahwa terhadap sengketa/perselisihan yang timbul sehubungan dengan Polis Asuransi tersebut, harus diselesaikan/dilakukan dengan berdasarkan pada hukum materiil Inggris, dan kata “praktek” dalam klausula tersebut jelas menunjuk pada tata cara hukum acara di Inggris untuk penegakan hukum materiil Inggris tersebut;

Namun ternyata, Judex Facti telah dengan sengaja tidak mempertimbangkan kata “praktek” tersebut, melainkan semata-mata hanya membatasi diri pada pilihan hukum materiil, dan selanjutnya langsung berkesimpulan bahwa Polis Asuransi tersebut hanya mengatur mengenai



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

pilihan hukum (*choice of law*) dan tidak mengenai pilihan yurisdiksi (*choice of jurisdiction*), sehingga berarti Pengadilan Indonesia, dalam hal ini Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, berwenang secara absolut untuk memeriksa dan mengadili perkara a quo (*quod non*);

12. Bahwa jika Judex Facti jeli dan cermat, serta konsisten dalam menerapkan hukum Inggris dalam perkara a quo, maka Judex Facti akan dengan mudah mendapati bahwa terhadap Polis Asuransi tersebut berlaku pengaturan mengenai The New Marine Policy Form "MAR 91", dimana dinyatakan bahwa terhadap The New Marine Policy Form "MAR 91", berlaku secara eksklusif untuk tunduk pada yurisdiksi Pengadilan Inggris;

Bahwa mengenai The New Marine Policy Form "MAR 91" berlaku secara eksklusif untuk tunduk pada yurisdiksi Pengadilan Inggris, juga dinyatakan oleh Hill Dickinson, salah satu kantor hukum terpercaya di Eropa, yang telah berpengalaman menangani perkara asuransi kelautan, dalam salah satu artikelnya mengenai Institute Time Clauses - Hulls, sebagaimana ter kutip di bawah ini:

"The Institute Clauses remain subject to English law and practice. They are expressed to be used with the New Marine Policy Form. This is now the MAR 91 form which provides for the exclusive jurisdiction of the English Courts";

Yang terjemahan bebasnya berbunyi sebagai berikut:

"The Institute Clauses tersebut tunduk pada hukum Inggris dan prakteknya. Mereka dinyatakan untuk digunakan dalam peraturan kebijakan laut yang baru, yang saat ini adalah MAR 91, yang terdapat dalam yurisdiksi eksklusif atas pengadilan Inggris";

13. Bahwa ini berarti, pertimbangan hukum Judex Facti yang menyatakan bahwa dalam Polis Asuransi tidak ada aturan/kesepakatan mengenai pilihan yurisdiksi, sehingga Termohon Kasasi dapat memilih yurisdiksi di Pengadilan Indonesia adalah tidak benar, karena klausul "*subject to English law and practice*" tersebut tidak hanya berarti menyatakan pilihan hukum (*choice of law*) semata, namun juga mengenai pilihan yurisdiksi (*choice of jurisdiction*) yang telah disepakati, yaitu Pengadilan Inggris;

"Hal. 37 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012"



14. Bahwa dengan demikian terbukti bahwa dalam Polis Asuransi tersebut Penanggung (baca: Pemohon Kasasi) dan Tertanggung (baca: Termohon Kasasi) telah sepakat untuk menggunakan Hukum Inggris dan praktek hukum acara yang berlaku di yurisdiksi pengadilan Inggris, untuk menyelesaikan setiap dan semua perselisihan/sengketa yang mungkin timbul sebagai akibat dari penafsiran dan/atau pelaksanaan Polis Asuransi tersebut;

15. Bahwa kesepakatan para pihak dalam Polis Asuransi tersebut jelas tidak bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum dan kesusilaan, sehingga berdasarkan Pasal 1320 jo 1338 KUH Perdata, klausula dalam perjanjian (baca: Polis Asuransi) yang dibuat menurut hukum tersebut secara sah mengikat para pihak sebagai undang-undang;

Pasal 1320 KUH Perdata

“Untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal”;

Pasal 1338 KUH Perdata

“Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya;

Suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu;

Suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik”;

16. Bahwa oleh karena para pihak dalam Polis Asuransi tersebut, yaitu Pemohon Kasasi dan Termohon Kasasi, telah sepakat menggunakan Hukum Inggris serta praktek yang berlaku di Inggris untuk menyelesaikan perselisihan/sengketa sehubungan dengan Polis Asuransi dimaksud, maka mereka terikat untuk memenuhi dan melaksanakan ketentuan-ketentuan dalam Polis Asuransi, sehingga Termohon Kasasi harus mengajukan gugatan a quo di Pengadilan Inggris untuk diperiksa dan diputus dengan menggunakan hukum Inggris, baik formal dan material,



serta dilakukan sesuai dengan praktek hukum acara yang berlaku di Inggris;

Ini berarti Pengadilan Indonesia, dalam hal ini Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, demi hukum tidak berwenang secara absolut untuk memeriksa dan mengadili perkara a quo karena di luar kompetensinya;

17. Bahwa hal tersebut sesuai dan selaras dengan Yurisprudensi Mahkamah Agung Republik Indonesia, yaitu Putusan Kasasi Nomor 1537 K/Pdt/1985 dan Putusan Kasasi Nomor 1084 K/Pdt/1985, yang masing-masing pertimbangan hukumnya bertumpu pada penerapan Pasal 1338 KUH Perdata, sehingga jelas bahwa terhadap gugatan yang diajukan oleh Termohon Kasasi di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tersebut, harus ditolak oleh Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Pusat karena Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tidak berwenang untuk memeriksa dan mengadili perkara a quo;

Putusan Kasasi Nomor 1537 K/Pdt/1985:

"PT. Merck Indonesia melakukan PHK secara sepihak kepada Mr. Berhard. Atas tindakan itu Mr. Berhard mengajukan gugatan ke Pengadilan Indonesia, dalam tingkat kasasi MA berpendapat, oleh karena dalam kontrak kerja telah disepakati yang berlaku hukum Swiss serta domisili dan Pengadilan yang berwenang adalah Pengadilan Swiss, dengan demikian apabila timbul sengketa PHK harus diselesaikan menurut Hukum Swiss dan yang berwenang menyelesaikannya adalah Pengadilan Swiss";

Putusan Kasasi Nomor 1084 K/Pdt/1985:

"Berdasarkan Charter Party Bareboat, kedua belah pihak tunduk pada hukum Republik Singapura dan juga disepakati semua perbedaan pendapat yang timbul sehubungan dengan Perjanjian Charter tersebut tunduk pada yurisdiksi Pengadilan Negara Republik Singapura. Dengan adanya kesepakatan itu, PN. Jakarta (Pengadilan Indonesia) tidak berwenang untuk memeriksa dan mengadili atas alasan kata sepakat telah mengikat para pihak."

Judex Facti Telah Salah Menerapkan Hukum Karena Tidak Konsisten Dalam Menyusun Putusan, Dimana Pada Satu Sisi Memilih Hukum Inggris, Tetapi Mendasarkan Pertimbangan Hukumnya Pada Hukum Indonesia;

"Hal. 39 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012"



18. Bahwa dalam Putusan a quo, Judex Facti telah memberikan suatu pertimbangan hukum yang tidak logis, dimana terhadap klausul "*subject to English law and practice*" tersebut, Judex Facti menyatakan menerima penggunaan hukum Inggris, akan tetapi menolak yurisdiksinya, karena hal tersebut tidak diatur dalam perjanjian. Dalil Judex Facti tersebut memberikan suatu pengertian, bahwa Pengadilan Indonesia, dalam hal ini Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, akan memeriksa dan memutus perkara a quo berdasarkan Hukum Inggris;

Bahwa apabila Judex Facti mau menggali lebih dalam lagi dan dengan lebih seksama mencari pengertian dan maksud dari klausul "*subject to English law and practice*" tersebut, jelas bahwa sebenarnya klausul "subject to English law and practice" dalam Polis Asuransi tersebut bukanlah merupakan 2 (dua) hal yang terpisah, tetapi merupakan satu kesatuan, yaitu mengenai penegakan hukum materi dengan praktek hukum acara yang berlaku di Inggris. Inilah penjelasan logis dari klausul tersebut;

19. Majelis Hakim Kasasi Yang Terhormat, kekhawatiran Pemohon Kasasi ternyata terbukti. Dalam putusan a quo, Judex Facti sama sekali tidak mendasarkan pertimbangannya pada hukum Inggris. Ini bukan saja telah mengingkari Undang-Undang yang mengikat para pihak in casu Polis Asuransi (*pacta sunt servanda*), tetapi juga menunjukkan ketidakkonsistenan Judex Facti, yang dalam Putusan a quo mengakui Hukum Inggris sebagai hukum materiil yang mengatur dalam perjanjian (baca: Polis Asuransi), namun di dalam pokok perkara sama sekali tidak menggunakan Hukum Inggris sebagai pertimbangannya;

20. Bahwa Drs. J. Tinggi Sianipar, dalam bukunya yang berjudul "*Asuransi Pengangkutan Laut (Marine Insurance) - Prinsip-prinsip pokok dalam melaksanakan penutupan dan pengurusan claim asuransi*", yaitu pada halaman 125, telah beranalogi dengan menyatakan bahwa terhadap asuransi yang mengikatkan diri pada hukum Inggris, apabila terjadi perselisihan maka yurisdiksi Inggris-lah yang digunakan, sebagaimana ter kutip sebagai berikut:

"Kalau dalam polis lama (S.G Policy), seperti disebutkan di atas, pengikatan diri kepada hukum Inggris masih samar-samar disebutkan, maka dalam polis yang baru oleh pihak Penanggung di London diharapkan



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

agar semua pihak yang menggunakan polis baru ini dengan tegas mengikatkan diri pada Hukum Inggris. Bahkan oleh mereka diharapkan agar dalam hal terjadi perselisihan, maka yurisdiksi Inggrislah yang digunakan”;

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, terbukti bahwa dalil *Judex Facti* yang menyatakan bahwa Pengadilan Indonesia berwenang untuk memeriksa dan mengadili sengketa dalam perkara *a quo*, karena Polis Asuransi terbukti hanya mengatur mengenai pilihan hukumnya semata, namun tidak mengatur mengenai pilihan yurisdiksi, jelas adalah dalil yang tidak benar dan tidak berdasar hukum, sehingga sudah seharusnya apabila *Judex Juris* membatalkan Putusan *a quo*;

Judex Facti Telah Lalai Karena Tidak Mempertimbangkan Gugatan Termohon Kasasi Sebagai Gugatan Yang Kabur Dan Tidak Jelas (*obscur libel*);

Termohon Kasasi Telah Menyetujui Penggunaan Hukum Inggris Untuk Penyelesaian Sengketa Sehubungan Dengan Polis Asuransi, Namun Mengajukan Gugatan *A Quo* Ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat;

21. Bahwa Termohon Kasasi dalam gugatan *a quo* telah mengakui adanya kesepakatan dengan Pemohon Kasasi, untuk menggunakan Hukum Inggris dan praktek yang berlaku di Inggris guna menyelesaikan perselisihan/sengketa yang timbul sehubungan dengan penafsiran dan/atau pelaksanaan Polis Asuransi tersebut. Kesepakatan mana juga telah diketahui dan diakui oleh *Judex Facti*;

22. Bahwa namun demikian, dengan alasan karena Polis Asuransi tidak mengatur mengenai yurisdiksi pengadilan, Termohon Kasasi kemudian mengajukan gugatan *a quo* ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, dengan menggunakan dasar hukum Indonesia, yaitu Pasal 118 HIR, karena Pemohon Kasasi beralamat di Jakarta Pusat;

23. Bahwa dengan diajukannya gugatan *a quo* ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, maka berarti terhadap perkara *a quo* akan diperiksa dan diputus dengan menggunakan Hukum Indonesia, baik secara formil maupun material, dan tidak menggunakan hukum acara dan hukum materiil Inggris, sebagaimana yang telah disepakati sebelumnya oleh Pemohon Kasasi dan Termohon Kasasi dalam Polis Asuransi;

“Hal. 41 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



24. Bahwa hal tersebut jelas menunjukkan bahwa gugatan yang diajukan oleh Termohon Kasasi dalam perkara a quo adalah gugatan yang kabur/tidak jelas, karena di satu sisi Termohon Kasasi menyatakan tunduk pada hukum Inggris dan prakteknya yang berlaku di Inggris untuk menyelesaikan sengketa/perselisihan sehubungan dengan Polis Asuransi, namun di sisi lain Termohon Kasasi ternyata mengajukan gugatan a quo untuk diperiksa berdasarkan hukum Indonesia, sehingga menjadi tidak jelas hukum mana sebenarnya yang hendak digunakan dalam menyelesaikan sengketa, apakah Hukum Inggris atau Hukum Indonesia?;

Pengajuan Klaim Asuransi Oleh Termohon Kasasi Tidak Didasari Dengan Akibat-Akibat Yang Jelas;

25. Bahwa dalam gugatan a quo terbukti bahwa alasan Termohon Kasasi mengajukan penggantian asuransi (*insurance recovery*) terhadap Pemohon Kasasi disebabkan 2 (dua) hal, yaitu:

- a. Karena terjadi kebakaran pada KM. Bayu Prima, dan
- b. Karena kelalaian Nahkoda (crew kapal);

26. Bahwa namun demikian, Termohon Kasasi dalam gugatannya ternyata tidak dapat menguraikan, apalagi membuktikan dalil-dalilnya mengenai sebab-musabab terjadinya kebakaran pada kapal KM. Bayu Prima tersebut, antara lain mengenai api yang menyebabkan kebakaran, apakah berasal dari muatan kapal ataukah dari kapalnya itu sendiri, isi muatan kapal ketika terjadi kebakaran, apa dan bagaimana yang dimaksud Termohon Kasasi dengan kelalaian nahkodanya (crew kapal), penyebab kelalaian, dan masih banyak lagi;

27. Bahwa dengan tidak dijelaskannya hal-hal tersebut di atas secara terang dan rinci oleh Termohon Kasasi, dimana Termohon Kasasi dalam perkara a quo hanya mengulang-ulang dalilnya dan berupaya untuk menghindari memberikan keterangan yang jelas, sehingga menyebabkan menjadi tidak jelas apa sebenarnya yang menjadi dasar Termohon Kasasi mengajukan penggantian asuransi;

28. Bahwa ketidakjelasan ini seharusnya dicermati oleh Judex Facti, karena dengan tidak disusunnya gugatan secara baik, bukan saja menyulitkan Tergugat (baca: Pemohon Kasasi) untuk menjawab dan pada akhirnya merugikan kepentingan hukum Termohon Kasasi dalam melakukan



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

pembelaan, tetapi dalam perkara a quo juga menunjukkan kesengajaan Termohon Kasasi untuk menyembunyikan fakta-fakta, yang jika terungkap akan menyebabkan klaim asuransi yang diminta oleh Termohon Kasasi menjadi batal demi hukum;

Berdasarkan uraian di atas, jelas bahwa gugatan Termohon Kasasi adalah gugatan yang kabur (*obscuur libel*) dan Termohon Kasasi terbukti tidak memiliki dasar yang kuat dalam mengajukan gugatan a quo, sehingga sudah sepatutnya apabila gugatan Termohon Kasasi ditolak atau setidaknya tidaknya dinyatakan tidak dapat diterima;

Judex Facti Telah Lalai Karena Tidak Mempertimbangkan Untuk Menarik Nahkoda Kapal KM. Bayu Prima Sebagai Pihak Dalam Gugatan, Sehingga Gugatan Yang Diajukan Oleh Termohon Kasasi Dalam Perkara a quo Adalah Gugatan Yang Kurang Pihak;

29. Bahwa Gugatan yang diajukan oleh Termohon Kasasi adalah gugatan yang kurang pihak karena telah tidak mengikutsertakan Nahkoda KM. Bayu Prima, sebagai pihak dalam perkara;

30. Bahwa Termohon Kasasi menolak dengan tegas pertimbangan hukum Majelis Hakim Judex Facti pada paragraf 5 halaman 50 Putusan Tingkat Pertama yang berbunyi:

“Menimbang, bahwa mengenai gugatan kurang pihak, Majelis Hakim berpendapat dengan tidak diikutsertakannya nahkoda sebagai pihak dalam perkara ini tidak menyebabkan gugatan kurang pihak karena gugatan Penggugat didasarkan pada perjanjian pertanggunggaan yang hanya mengikat kepada para pihak yang membuatnya dan tidak mengikat pihak ketiga, maka Eksepsi poin ke IV dinyatakan tidak dapat diterima”;

31. Bahwa Termohon Kasasi dalam gugatannya telah mendalilkan bahwa terbakarnya kapal KM. Bayu Prima tersebut karena kelalaian yang dilakukan oleh nahkoda ataupun crew kapal, karena Termohon Kasasi tidak pernah memerintahkan nahkoda ataupun perwira kapal KM. Bayu Prima untuk memuat barang dengan jumlah dan cara penempatan dalam kapal yang membuat kapal, termasuk awak kapal maupun muatan yang diangkutnya menjadi tidak aman;

32. Bahwa perkara a quo bukanlah semata-mata persoalan pencairan Polis Asuransi, yang hanya melibatkan Penanggung dan Tertanggung saja,

“Hal. 43 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”



tetapi juga melibatkan pihak ketiga lainnya, mulai dari pemilik barang, pengangkut, crew kapal dan lain-lain, yang sekiranya mengetahui penyebab terjadinya kebakaran atas kapal KM Bayu Prima tersebut;

33. Bahwa Termohon Kasasi telah mendalilkan dalam gugatannya bahwa menurut Termohon Kasasi penyebab terbakarnya kapal tersebut adalah akibat dari perbuatan nakhoda dan kruinya, hal mana masih harus dibuktikan kebenarannya;

34. Bahwa Pasal 57 Jo. Pasal 88 Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran berbunyi sebagai berikut:

Pasal 57 Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992:

- 1) Nahkoda atau pemimpin kapal, wajib berada di kapal selama berlayar, kecuali dalam keadaan yang sangat memaksa;
- 2) Nahkoda atau pemimpin kapal yang akan berlayar, wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan;
- 3) Nahkoda atau pemimpin kapal berhak menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2);
- 4) Nahkoda atau pemimpin kapal wajib memperhatikan dan memelihara kondisi kapalnya tetap laik laut untuk berlayar;
- 5) Pemilik atau operator kapal wajib memberikan keleluasaan kepada nahkoda atau pemimpin kapal untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan”;

Pasal 88 Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992:

“Nahkoda atau pemimpin kapal bertanggung jawab atas kecelakaan kapal, kecuali dapat dibuktikan lain”;

35. Bahwa dengan demikian, karena Nahkoda kapal adalah pihak yang bertanggung jawab atas kecelakaan kapal, maka demi hukum dan demi terangnya persoalan tersebut di atas, Termohon Kasasi seharusnya menarik Nahkoda kapal KM. Bayu Prima sebagai pihak dalam perkara a quo, agar perkara dimaksud dapat diselesaikan dengan tuntas dan menyeluruh;

Majelis Hakim Kasasi Yang Terhormat, berdasarkan hal-hal tersebut di atas jelas bahwa dalam perkara a quo, Nahkoda kapal KM. Bayu Prima adalah pihak yang dapat memberikan keterangan yang jelas mengenai fakta dan keadaan



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

yang sebenarnya terjadi. Dengan demikian, sudah seharusnya apabila Termohon Kasasi menarik Nahkoda kapal KM. Bayu Prima sebagai salah satu pihak dalam perkara a quo, dan dengan tidak disertakannya Nahkoda kapal KM. Bayu Prima sebagai pihak dalam perkara ini menunjukkan bahwa gugatan Termohon Kasasi adalah gugatan yang kurang pihak, sehingga sudah seharusnya apabila gugatan dinyatakan tidak dapat diterima;

Judex Facti Telah Salah Menerapkan Hukum Karena Tidak Mempertimbangkan Adanya Informasi Yang Disembunyikan Oleh Termohon Kasasi Mengenai Tahun Pembuatan Kapal KM. Bayu Prima, Yang Dapat Menyebabkan Batalnya Pertanggung;

36. Majelis Hakim Kasasi Yang Terhormat, bahwa segala hal yang telah Pemohon Kasasi sampaikan dalam bagian Eksepsi, mohon agar dianggap sebagai satu kesatuan dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari dalam pokok perkara ini;

37. Bahwa berdasarkan Polis Asuransi, terbukti Termohon Kasasi telah mengasuransikan Kapal KM. Bayu Prima kepada Pemohon Kasasi untuk periode 31 Oktober 2005 - 31 Oktober 2006 (selama 1 tahun), dengan nilai pertanggung USD 800,000.00 (delapan ratus ribu Dollar Amerika Serikat);

38. Bahwa ketika mengajukan permohonan asuransi atas kapal KM. Bayu Prima tersebut, Termohon Kasasi telah memberikan informasi bahwa kapal KM. Bayu Prima ex. Armada Nusantara ex. Koko Maru tersebut dibuat/dibangun di Jepang pada tahun 1979, dan berdasarkan Ship's Particular yang diterbitkan Termohon Kasasi atas nama MV. Bayu Prima (Ex. Armada Nusantara) tersebut juga dicantumkan tahun 1979 sebagai tahun pembuatan kapal KM. Bayu Prima;

39. Bahwa Pemohon Kasasi ternyata dapat menyetujui permohonan asuransi yang diajukan oleh Termohon Kasasi untuk menanggung KM. Bayu Prima, sehingga berdasarkan informasi dari Termohon Kasasi tersebut, dalam Polis Asuransi KM. Bayu Prima dicantumkan tahun 1979 sebagai tahun pembuatan kapal;

40. Bahwa perlu Pemohon Kasasi sampaikan, bahwa Pemohon Kasasi telah memperoleh suatu informasi, yang menerangkan bahwa KM. Bayu Prima sebenarnya dibuat/dibangun pertama kali pada tahun 1973 di Jepang,

“Hal. 45 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



bukan pada tahun 1979. Informasi tersebut juga memberikan beberapa keterangan tambahan mengenai kapal KM. Bayu Prima, antara lain adalah bahwa KM. Bayu Prima jenis kapal kargo, tanda panggilan (*call sign*) YEHY, LR/IMO Nomor 7352854, Tanase Kotor 3.494, sekarang berbendera Indonesia dengan pemilik kapal dan operator adalah PT. Pelayaran Manalagi, yang dibuat/dibangun pertama kali pada tahun 1973 di Jepang. Bahwa KM. Bayu Prima tersebut telah beberapa kali mengalami perubahan nama, yaitu Eucaly 1, berubah menjadi Carmila Star, berubah menjadi Sun Goddess, berubah menjadi Lola, lalu menjadi Armada Nusantara, dan selanjutnya berubah menjadi Bayu Prima;

Majelis Hakim Kasasi Yang Mulia, bahwa usia obyek pertanggungan adalah salah satu pertimbangan Pemohon Kasasi dalam menetapkan premi asuransi dan juga jumlah nilai pertanggungan, sehingga apabila Pemohon Kasasi sejak awal mengetahui bahwa kapal KM. Bayu Prima tersebut sebenarnya dibuat/dibangun pada tahun 1973, maka Pemohon Kasasi tidak akan bersedia memberikan jumlah nilai pertanggungan hingga sebesar USD 800,000.00 (delapan ratus ribu Dollar Amerika Serikat);

41. Bahwa informasi tersebut sangat mengejutkan Pemohon Kasasi, karena seharusnya sebagai Tertanggung dalam Polis Asuransi, Termohon Kasasi wajib memberitahukan kepada Penanggung mengenai keadaan benda yang diasuransikan. Hal tersebut telah diatur secara tegas dalam ketentuan Pasal 251 KUHD, yang pada intinya menyatakan bahwa setiap pemberitahuan yang keliru atau tidak benar, atau penyembunyian hal-hal yang diketahui oleh Tertanggung, dimana seandainya Penanggung mengetahui keadaan yang sebenarnya tidak akan mengadakan asuransi itu, atau dengan syarat-syarat yang demikian itu, mengakibatkan asuransi itu batal;

Pasal 251 KUHD berbunyi sebagai berikut:

“Setiap keterangan yang keliru atau tidak benar, ataupun setiap tidak memberitahukan hal yang diketahui oleh si Tertanggung, berapapun itikad baik padanya, yang demikian sifatnya, sehingga, seandainya si Penanggung telah mengetahui keadaan yang sebenarnya, perjanjian itu tidak akan ditutup dengan syarat-syarat yang sama, mengakibatkan batalnya Pertanggungan”;



42. Bahwa Pasal 251 KUHD tersebut di atas merupakan ketentuan khusus dari Pasal 1321 dan 1322 KUH Perdata, dimana kekhususannya adalah bahwa Pasal 251 KUHD tidak mempertimbangkan apakah perbuatan Tertanggung (baca: Termohon Kasasi) dilakukan dengan sengaja atau tidak sengaja. Sepanjang si Tertanggung (baca: Termohon Kasasi) tidak memberitahukan secara lengkap mengenai kondisi objek pertanggungangan yang sebenarnya, yang jika diberitahukan kepada Penanggung (baca: Pemohon Kasasi) akan membuat Penanggung tidak bersedia memberikan pertanggungangan, maka terhadap hal tersebut berdasarkan klausul Pasal 251 KUHD, dapat mengakibatkan batalnya pertanggungangan;

Adapun tujuan dari Pasal 251 KUHD tersebut adalah untuk melindungi Penanggung dari perbuatan Tertanggung yang akan merugikannya. Dengan adanya pemberitahuan yang benar tentang benda yang diasuransikan terhadap resiko yang dihadapi, Penanggung dapat menentukan sikap, apakah akan mengadakan asuransi atau tidak;

43. Berdasarkan uraian tersebut di atas, jelas bahwa apabila Termohon Kasasi jujur dalam menyampaikan angka tahun pembuatan KM. Bayu Prima tersebut, yaitu pada tahun 1973, maka besar kemungkinan Pemohon Kasasi tidak akan bersedia menanggung kapal KM. Bayu Prima karena kapal tersebut sudah tua, dan seandainya pun Pemohon Kasasi menyetujui untuk menanggung kapal KM. Bayu Prima tersebut, maka nilai premi asuransi dan juga jumlah nilai pertanggungannya pun pasti tidak sama, karena penentuan/penetapan nilai premi dan nilai pertanggungangan sebuah kapal didasarkan pada usia kapal tersebut;

44. Bahwa dalam gugatan a quo, Termohon Kasasi telah berupaya untuk mengaburkan permasalahan mengenai perbuatannya yang telah dengan sengaja menyembunyikan fakta dan memberikan keterangan yang tidak benar tentang usia kapal KM. Bayu Prima, dengan berulang kali mendalilkan bahwa usia kapal bukanlah merupakan penyebab (causa) terbakarnya Kapal KM. Bayu Prima tersebut, sebagaimana ternyata dalam Laporan PT. Abadi Cemerlang, yaitu surveyor yang ditunjuk oleh Termohon Kasasi sendiri, yang pada pokoknya menyatakan bahwa pada saat berlayar, mesin dan lambung KM. Bayu Prima dalam keadaan

“Hal. 47 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

bagus dan KM. Bayu Prima dilengkapi dengan dokumen-dokumen kapal yang sah dan masih berlaku;

45. Majelis Hakim Kasasi Yang Terhormat, yang Pemohon Kasasi permasalahan adalah mengenai perbuatan Termohon Kasasi yang telah terbukti memberikan keterangan yang tidak benar atau telah menyembunyikan fakta material mengenai usia obyek pertanggungan asuransi yang sebenarnya pada saat mengajukan permohonan asuransi tersebut, sehingga walaupun berdasarkan laporan dinyatakan bahwa KM. Bayu Prima masih dalam kondisi laik laut (*sea worthiness*) yang dilengkapi dengan dokumen-dokumen, namun hal tersebut tetap tidak dapat membenarkan perbuatan Termohon Kasasi yang sejak awal telah menyembunyikan fakta dan memberikan keterangan yang tidak benar mengenai obyek pertanggungan, dimana berdasarkan ketentuan Pasal 251 KUHD, jelas bahwa perbuatan Termohon Kasasi tersebut dapat mengakibatkan batalnya Polis Asuransi Nomor 03.08.05.10.827.00025 atas nama KM. Bayu Prima;

Judex Facti Telah Salah Menerapkan Hukum Karena Tidak Mempertimbangkan Bahwa Kebakaran Yang Terjadi Pada Kapal KM. Bayu Prima Adalah Akibat Kesalahan Termohon Kasasi Sendiri;

Termohon Kasasi Telah Memuat Dan Mengangkut Barang-Barang Berbahaya Melebihi Kapasitas Yang Telah Ditentukan

46. Bahwa KM. Bayu Prima adalah jenis kapal kargo yang sehari-harinya membawa muatan berupa barang-barang, baik barang berbahaya maupun tidak berbahaya, dari satu pulau ke pulau lain, dimana pemilik kapal KM. Bayu Prima tersebut adalah PT. Pelayaran Manalagi (baca: Termohon Kasasi);
47. Bahwa pada tanggal 26 April 2006, KM. Bayu Prima berlayar dari pelabuhan Surabaya menuju pelabuhan Batam, dengan membawa barang-barang antara lain berupa kapuk, parafin/lilin, carbon raiser/carbon black dan chlorine, dan lain-lain, dimana yang bertindak sebagai pengangkut atas barang-barang tersebut adalah PT. Pelayaran Manalagi sendiri. Dengan demikian kedudukan PT. Pelayaran Manalagi dalam kasus a quo adalah sebagai Tertanggung/Pemilik Kapal sekaligus sebagai Pengangkut;

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Adapun kapuk, parafin/lilin, carbon raiser/carbon black dan chlorine merupakan barang-barang yang mudah terbakar, sehingga seharusnya tidak dapat dikumpulkan dalam satu tempat;

48. Bahwa dalam prakteknya, mengangkut barang-barang berbahaya dalam suatu kapal adalah suatu pekerjaan yang beresiko tinggi, dimana pengangkutan barang tersebut mulai dari pemuatan (*loading*), penempatan barang (*stowage plan*), sampai dengan pembongkaran muatan harus dilakukan dengan sangat hati-hati agar tidak terjadi kerusakan maupun kebakaran, dan untuk kepentingan pengangkutan tersebut Termohon Kasasi harus terlebih dahulu memiliki ijin dari pihak yang berwenang, yaitu Administrator Pelabuhan Laut;
49. Bahwa sehubungan dengan hal tersebut, Termohon Kasasi melalui Surat Nomor 371/ML/IV/2006 tanggal 25 April 2006, telah mengajukan permohonan pengangkutan muatan barang berbahaya ke Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kantor Administrator Pelabuhan Surabaya;
Berdasarkan permohonan Termohon Kasasi tersebut, Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kantor Administrasi Pelabuhan Surabaya selanjutnya mengeluarkan Surat Keputusan Kepala Bidang Kelaiklautan Kapal Nomor P.Gm.763854/IV/Adp/sba-2006 Tentang Pengangkutan Muatan Barang Berbahaya, Tanggal 25 April 2006 (selanjutnya disebut "Surat Keputusan"), dengan isi Surat Keputusan terkutip sebagai berikut:

MEMUTUSKAN:

1. Memberi persetujuan untuk mengangkut muatan barang berbahaya kepada kapal KM. Bayu Prima;
2. Jenis muatan barang berbahaya yang akan dimuat adalah sebagai berikut:
 - a. 500 ball KAPOK/COTTON = 15 Ton
IMDG.CODE: 2001: Un.No: -:Class: 4.1 - inflammable solid;
 - b. 500 karung PARAFIN/LILIN = 15 Ton
IMDG.CODE: 2001: Un.No: 1223: Class: 3.3 -inflammable Liquid;
 - c. 60 jumbo CARBON RAIZER/CARBON BLACK = 45 Ton

"Hal. 49 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012"

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

IMDG.CODE: 2001: Un.No: 1361:Class: 4.2 – Spontaneously Combustible;

d. 19 Tabung CHLORINE = 1,9 Ton

IMDG.CODE: 2001: Un.No: 1017:Class: 2 (2.3) – Poison/Oxidizing Agent;

3. Untuk pelaksanaan pemuatannya, harus memenuhi ketentuan-ketentuan sebagaimana tercantum pada halaman sebelah Surat Keputusan ini;
4. Apabila diktum KETIGA tersebut di atas tidak dipenuhi maka kegiatan pemuatan barang berbahaya tersebut dapat dihentikan dan dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
5. Surat keputusan ini hanya berlaku untuk sekali jalan, yaitu dari Pelabuhan Surabaya ke Pelabuhan Batam;

50. Bahwa berdasarkan Surat Keputusan tersebut terdapat 2 (dua) hal pokok yang diatur, yaitu:

1. Mengenai ijin muatan barang-barang berbahaya, dimana ditentukan bahwa barang-barang berbahaya yang dapat dimuat dalam kapal KM. Bayu Prima adalah sebanyak 76,9 Ton;
2. Mengenai penempatan barang-barang berbahaya tersebut di dalam kapal;

51. Bahwa Termohon Kasasi telah melanggar ketentuan dalam Surat Keputusan tersebut di atas, dimana berdasarkan Konosemen/Bill Of Lading dan Manifest KM. Bayu Prima, ternyata KM. Bayu Prima telah membawa muatan barang berbahaya sebanyak 487,84 Ton, bukan hanya 76,9 Ton, dengan perincian sebagai berikut:

- a. Kapuk/cotton sebanyak 3.240 collies (tiga ribu dua ratus empat puluh collies), dengan total berat 81.000 Kg atau 81 Ton, sedangkan yang diijinkan hanya 15 Ton;
- b. Lilin sebanyak 1.280 Bal atau seberat 64.000 Kg atau 64 Ton, sedangkan yang diijinkan hanya 15 Ton;
- c. Carbon Raizer sebanyak 400 collies atau seberat 300.000 kg atau 300 Ton, sedangkan yang diijinkan hanya 45 Ton;
- d. Tabung Chlorine sebanyak seberat 1.900 kg atau 1,9 Ton;

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Sehingga total keseluruhan Kelebihan Muatan yang dibawa Termohon Kasasi Dengan Tanpa Izin adalah sebanyak 410,94 (empat ratus sepuluh koma sembilan puluh empat) Ton;

52. Bahwa berdasarkan Konosemen (*Bill Of Lading*) dengan jelas tertulis bahwa Pihak Pengangkut barang-barang berbahaya tersebut adalah PT. Pelayaran Manalagi, berkantor di Jl. Karet Nomor 104, Surabaya, yang tidak lain adalah Tertanggung sendiri (baca: Termohon Kasasi), dan pada setiap Bill of Lading tersebut terdapat tanda tangan Budiyanto Wangraharja dan cap stempel perusahaan Termohon Kasasi sebagai bukti persetujuan untuk memuat dan mengirim barang. Selain itu, dalam keseluruhan Bill Of Lading tersebut juga tertulis dengan jelas nama KM. Bayu Prima, Nahkoda: Abu Nasib, pelabuhan muat Surabaya, pelabuhan bongkar Medan, dan juga penjelasan atas jenis dan ukuran barang-barang yang dibawa tersebut, yaitu kapas/cotton sebanyak 81 Ton, lilin sebanyak 64 Ton, carbon raiser sebanyak 300 Ton dan tabung chlorine sebanyak 1,9 Ton. Ini berarti, Termohon Kasasi sendirilah yang memasukkan/ memuat barang-barang tersebut ke kapal KM. Bayu Prima dengan bantuan nahkoda (crew kapal);

Majelis Hakim Kasasi Yang Terhormat, bahwa Judex Facti tidak pernah mempertimbangkan mengenai perbuatan Termohon Kasasi tersebut di atas, yang telah dengan sengaja, sadar dan secara melawan hukum memuat dan mengangkut barang-barang berbahaya melebihi kapasitas yang telah ditentukan dalam Surat Keputusan Administrator Pelabuhan Laut Surabaya, yang kemudian menjadi salah satu sumber api penyebab terbakarnya kapal KM. Bayu Prima. Dengan demikian jelas bahwa kebakaran tersebut timbul akibat kesalahan Termohon Kasasi sendiri, yang tidak mau mentaati ketentuan dalam Surat Keputusan mengenai ijin muatan barang-barang berbahaya;

Termohon Kasasi Telah Menempatkan Barang-Barang Berbahaya Dalam KM. Bayu Prima Tanpa Persetujuan Syahbandar;

53. Bahwa berdasarkan Ketentuan-Ketentuan Tentang Pemuatan Barang-Barang Berbahaya Dari Kapal, yaitu pada butir 3 dan 7, diatur bahwa:

- “3. Penempatan barang di kapal harus sesuai dengan Stowage Plan yang Telah Disetujui Oleh Syahbandar;
7. Pemasakan/penempatan semua muatan barang berbahaya, harus dijauhkan dari muatan barang atau bahan jenis makanan.”;

“Hal. 51 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”



Dengan demikian, untuk setiap penempatan barang-barang berbahaya pada kapal, selain harus sesuai dengan Stowage Plan, juga harus dengan persetujuan Syahbandar, baru kemudian kapal boleh berlayar;

54. Bahwa dalam kasus a quo Pemohon Kasasi tidak dapat menemukan bukti persetujuan dari Syahbandar atas Stowage Plan kapal KM. Bayu Prima, yang berarti penempatan atas barang-barang berbahaya di KM. Bayu Prima tersebut dilakukan oleh Termohon Kasasi dengan melanggar ketentuan yang berlaku;

Namun demikian, walaupun tidak memiliki persetujuan Syahbandar atas Stowage Plan KM. Bayu Prima tersebut, Termohon Kasasi nyatanya tetap memuat barang-barang berbahaya tersebut ke atas kapal KM. Bayu Prima dan melanjutkan pelayaran, sehingga akhirnya terjadi kebakaran pada KM. Bayu Prima tersebut;

55. Bahwa selanjutnya berdasarkan keterangan Mualim III kepada penyidik independen (*adjuster klaim*), ternyata Termohon Kasasi telah melanggar butir 5 Ketentuan-Ketentuan Tentang Pemuatan Barang-Barang Berbahaya dari Kapal, karena pada palka I kapal KM. Bayu Prima tersebut diletakkan copper slag (bijih tembaga) tepat di depan kapuk/cotton, padahal semestinya penempatan kapuk/cotton tersebut harus dijauhkan dari bijih tembaga, karena tembaga adalah suatu benda yang bersifat konduktor, yang dapat dengan cepat menghantarkan panas dan mengakibatkan kapuk/cotton yang berada di sekitarnya menjadi terbakar;

56. Bahwa dalil Termohon Kasasi yang menyatakan bahwa tindakan pemuatan barang berbahaya tersebut adalah murni tindakan dan kebijakan dari nahkoda jelas adalah Dalil Yang Tidak Berdasar, karena berdasarkan Bill Of Lading, yang mengajukan surat permohonan mengenai pemuatan barang-barang berbahaya tersebut ke kapal adalah Termohon Kasasi. Ini menunjukkan bahwa Termohon Kasasi terlibat penuh dan memegang peranan penting dalam tindakan pemuatan barang-barang berbahaya ke Kapal KM. Bayu Prima, sedangkan Nakhoda sendiri, menurut hemat Pemohon Kasasi, hanyalah pihak yang turut melakukan atau turut membantu Termohon Kasasi untuk memuat barang-barang berbahaya dimaksud;

57. Bahwa berdasarkan Pasal 276 KUHD, tidak ada kerugian karena kesalahan Tertanggung sendiri yang menjadi beban Penanggung. Adapun yang



dimaksud dengan kesalahan Tertanggung sendiri adalah kesalahan karena Tertanggung kurang hati-hati, kurang teliti, jadi bukan karena kesengajaan. Perbuatan kurang hati-hati Tertanggung dapat menimbulkan kerugian yang bukan menjadi tanggung jawab Penanggung;

Pasal 276 KUH Dagang berbunyi:

“Tiada kerugian yang disebabkan karena kesalahan Tertanggung sendiri menjadi beban Penanggung.”

58. Bahwa sedangkan berdasarkan Pasal 294 KUHD, dalam asuransi kebakaran, Penanggung dapat dibebaskan dari kewajiban membayar klaim ganti kerugian akibat kesalahan Tertanggung sendiri yang sangat melampaui batas, dimana menurut ketentuan Pasal 294 KUHD tersebut, sifat kesalahan Tertanggung sudah meningkat kepada kesalahan dengan kesengajaan;

Pasal 294 KUH Dagang berbunyi:

“Penanggung dibebaskan dari kewajibannya untuk membayar kerugian, bilamana ia membuktikan bahwa kebakaran itu disebabkan oleh kesalahan yang penting atau kelalaian Tertanggung sendiri.”

Terhadap ketentuan Pasal 294 KUHD tersebut, Prof. Abdulkadir Muhammad, SH., dalam bukunya yang berjudul *Hukum Asuransi Indonesia*, halaman 81, memberikan contoh sebagai berikut:

“Misalnya, dalam sebuah rumah yang diasuransikan terhadap bahaya kebakaran, Tertanggung menimbun bahan mesiu untuk membuat mercon. Padahal Tertanggung mengetahui atau setidaknya patut menduga bahwa mesiu itu mudah meledak. Jika dapat dibuktikan bahwa kerugian yang timbul itu akibat kurang hati-hati yang melampaui batas dari pihak Tertanggung, maka sudah selayaknya Penanggung dibebaskan dari kewajiban membayar klaim ganti kerugian akibat kebakaran ledakan mercon itu”;

59. Bahwa berdasarkan keterangan tersebut di atas, maka Termohon Kasasi, yang telah dengan sengaja memuat sejumlah barang-barang berbahaya dan meletakkannya tidak sesuai dengan tempat dan prosedur yang benar, sehingga mengakibatkan munculnya sumber api yang kemudian membakar KM. Bayu Prima tersebut, berdasarkan Pasal 276 Jo. 294 KUHD tidak berhak meminta klaim ganti kerugian kepada Pemohon Kasasi, karena

“Hal. 53 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”



kebakaran KM. Bayu Prima tersebut disebabkan oleh kesalahan yang penting atau kelalaian Termohon Kasasi sendiri;

Penyebab Kebakaran KM. Bayu Prima Merupakan Kesalahan Termohon Kasasi Selaku Pemilik Kapal Yang Memaksa Untuk Memuat Barang Melebihi Kapasitas Yang Ditetapkan;

60. Bahwa yang menjadi Nakhoda kapal KM. Bayu Prima pada saat terjadinya kebakaran adalah Abu Nasid;

61. Bahwa merupakan hal yang tidak dibantah oleh Termohon Kasasi bahwa nakhoda kapal adalah pihak yang bekerja dan digaji oleh pemilik kapal maupun oleh pengangkut, dan dalam kasus a quo, Abu Nasid sebagai Nakhoda KM. Bayu Prima bekerja untuk Termohon Kasasi dan menerima gaji dari Termohon Kasasi;

62. Bahwa kemudian kapal KM. Bayu Prima yang dinakhodai oleh Abu Nasid tersebut mengalami kebakaran, dan Termohon Kasasi dalam gugatannya mendalilkan bahwa kebakaran tersebut terjadi karena kesalahan dari nakhoda, yang tidak ada kaitannya dengan Termohon Kasasi selaku pemilik kapal;

Bahwa Pemohon Kasasi menolak dengan tegas dalil Termohon Kasasi di atas karena merupakan dalil yang mengada-ada, tidak berdasar hukum dan tidak terbukti kebenarannya;

63. Bahwa sebagai pihak yang bekerja dan digaji oleh pemilik kapal maupun oleh pengangkut (baca: Termohon Kasasi), Nakhoda dan/atau crew kapal bekerja berdasarkan instruksi dan perintah Termohon Kasasi;

64. Bahwa hal ini terbukti dari Bill of Lading Termohon Kasasi, dimana berdasarkan Bill of Lading tersebut terbukti bahwa yang memerintahkan untuk memuat barang-barang tersebut ke kapal KM. Bayu Prima melebihi kapasitas yang ditentukan adalah manajemen dari Termohon Kasasi, bukan nakhoda dan/atau crew kapal. Ini menunjukkan bahwa manajemen Termohon Kasasi terlibat dan berperan penuh dalam pemuatan barang-barang ke kapal, in casu KM. Bayu Prima, sedangkan Nakhoda sendiri hanya merupakan pihak yang melakukan dan/atau turut membantu Termohon Kasasi dalam melakukan hal tersebut;

65. Bahwa Termohon Kasasi terbukti telah dengan sengaja memuat barang-barang berbahaya melebihi ketentuan yang berlaku sehingga memicu



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

terjadinya kebakaran. Berarti, kebakaran KM. Bayu Prima tersebut lebih disebabkan karena kelalaian Termohon Kasasi, daripada kelalaian nahkoda dan/atau crew kapal sebagaimana yang didalilkan Termohon Kasasi;

66. Dengan demikian, secara hukum, klaim asuransi yang diajukan Termohon Kasasi atas KM. Bayu Prima tersebut harus ditolak karena kebakaran KM. Bayu Prima adalah akibat perbuatan dari Tertanggung (baca: Termohon Kasasi), dan Termohon Kasasi harus bertanggung jawab atas kebakaran tersebut;

67. Bahwa di samping itu, berdasarkan Pasal 321 KUHD, Pasal 1367 KUH Perdata dan Yurisprudensi Mahkamah Agung RI Nomor 558 K.SIP/1971, secara hukum Termohon Kasasi selaku pemilik kapal KM. Bayu Prima dan selaku pengangkut harus bertanggungjawab, atau setidaknya turut bertanggungjawab, atas kesalahan maupun kelalaian yang sekiranya dilakukan oleh nahkoda dan/atau crew kapal, dan tidak bisa dengan seenaknya melepas tanggung jawab kemudian membebankan seluruhnya ke nahkoda dan/atau crew kapal;

Pasal 321 KUH Dagang:

“Pengusaha kapal terikat oleh perbuatan-perbuatan hukum yang dilakukan oleh mereka yang dalam dinas tetap atau sementara dari kapal itu di dalam pekerjaannya dalam lingkungan kewenangannya. la bertanggung jawab terhadap kerugian yang ditimpakan pada pihak ketiga karena perbuatan melawan hukum dari mereka yang dalam dinas tetap atau sementara pada kapal karena jabatannya atau karena melaksanakan kegiatannya, ada di kapal melakukan pekerjaan untuk kapal atau muatan”

Pasal 1367 KUH Perdata:

“Seorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya. Majikan-majikan dan mereka yang mengangkat orang-orang lain untuk mewakili urusan-urusan mereka adalah bertanggungjawab tentang kerugian yang diterbitkan oleh pelayan-pelayan atau bawahan-bawahan mereka di dalam melakukan pekerjaan untuk mana orang-orang dipakainya”;

“Hal. 55 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Yurisprudensi Mahkamah Agung RI Nomor 558 K/SIP/1971:

“Kebakaran tersebut terjadi karena kelalaian seorang pegawai PO NV Bintang dalam melakukan pekerjaannya. Oleh karena itu menurut yurisprudensi tetap, Majikannya Harus Mengganti Kerugian Yang Timbul Karena Kesalahan Pegawainya”;

Judex Facti Telah Salah Menerapkan Hukum Karena Tidak Melakukan Proses Pembuktian Dengan Cermat, Dengan Mengesampingkan Ketidakkonsistenan bukti Yang Satu Dengan Lainnya;

68. Bahwa dalam perkara a quo, terbukti Termohon Kasasi telah memberikan informasi yang tidak benar mengenai jumlah/besar muatan yang sesungguhnya, yang dimuat oleh KM. Bayu Prima, dalam hal ini adalah antara lain adalah muatan kapuk/cotton;

69. Bahwa hal tersebut terlihat jelas dari ketidakkonsistenan Termohon Kasasi dalam membuktikan jumlah/besar muatan, dimana antara alat-alat bukti dalam persidangan saling tidak sinkron dan bahkan bertentangan satu sama lain;

70. Bahwa sangat disayangkan jika Judex Facti tidak mempertimbangkan ketidaksinkronan alat-alat bukti tersebut. Hal-hal tersebut akan kami uraikan dalam butir-butir pada Memori Kasasi ini;

71. Bahwa dalam surat permohonan pengangkutan muatan barang berbahaya yang ditujukan Termohon Kasasi ke Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kantor Administrator Pelabuhan Surabaya, yang kemudian ditindaklanjuti dengan penerbitan Surat Keputusan tersebut jelas-jelas menyebutkan bahwa kapuk yang akan dimuat adalah sebesar 15 ton;

72. Bahwa ternyata fakta yang berbeda muncul dalam Cargo Manifest yang dibuat oleh Termohon Kasasi, dimana jumlah muatan kapuk/cotton yang akan diangkut oleh KM. Bayu Prima ternyata adalah sebesar 81 ton;

73. Bahwa demikian juga hal yang berbeda muncul dalam Bill of Lading yang juga dibuat oleh Termohon Kasasi, yang menyatakan bahwa jumlah muatan kapuk/cotton dalam kapal KM. Bayu Prima adalah sebesar 97.2 ton;

Majelis Hakim Kasasi Yang Terhormat, menjadi suatu pertanyaan kenapa dalam 3 (tiga) dokumen yang harus dipenuhi Termohon Kasasi dalam suatu pengangkutan tersebut terdapat keterangan yang berbeda-beda mengenai jumlah muatan? Ini jelas menunjukkan adanya pelanggaran dalam prosedur

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



pengangkutan yang dilakukan oleh Termohon Kasasi, sehingga polis asuransi atas nama KM. Bayu Prima tersebut harus dinyatakan batal demi hukum atau setidaknya tuntutan untuk pembayaran polis asuransi harus ditolak, karena kapal telah mengangkut barang-barang ilegal yang tidak seharusnya ditanggung oleh Pemohon Kasasi;

Dengan batalnya Polis Asuransi tersebut, maka secara hukum tuntutan atau klaim yang diajukan oleh Termohon Kasasi kepada Pemohon Kasasi berdasarkan Polis Asuransi dimaksud adalah tidak berdasarkan hukum, sehingga tuntutan Termohon Kasasi dalam gugatan a quo demi hukum harus ditolak;

Judex Facti Telah Salah Menerapkan Hukum Karena Telah Mempertimbangkan bukti-bukti Yang Tidak Ada Dalam Perkara A quo;

74. Bahwa Judex Facti dalam Putusan a quo ternyata telah mempertimbangkan bukti-bukti yang nyatanya tidak pernah ada dalam perkara, sebagaimana ternyata pada 2 halaman 56 Putusan yang terutip di bawah ini:

“Tidak dibayarnya polis asuransi laut KM. Bayu Prima USD 1,200,000.00 dikurangi hasil penjualan bangkai KM. Bayu Prima dengan harga USD 356,800.00 (bukti P 12 a dan b) telah mendapat persetujuan dari pihak Tergugat, sehingga nilainya menjadi USD 843,200.00”;

75. Bahwa Pemohon Kasasi tidak tahu menahu, apalagi menyetujui mengenai penjualan bangkai kapal KM. Bayu Prima oleh Termohon Kasasi sebagaimana dimaksud dalam pertimbangan Judex Facti berdasarkan bukti yang diajukan oleh Termohon Kasasi dalam perkara a quo, yaitu bukti P 12 a dan b;

76. Bahwa mohon Judex Juris mencermati daftar bukti pada Putusan a quo, ternyata bukti P 12 a dan b yang dijadikan dasar pertimbangan tersebut tidak pernah ada. Ini berarti Judex Facti dalam putusan a quo telah menggunakan bukti-bukti yang tidak ada sebagai dasar pertimbangannya untuk memeriksa dan memutus perkara a quo;

77. Berdasarkan hal-hal tersebut, terbukti bahwa putusan Judex Facti tersebut ternyata cacat karena dipertimbangkan berdasarkan bukti-bukti yang tidak ada, sehingga mengakibatkan Putusan a quo batal demi hukum;

78. Bahwa dengan dipertimbangkannya alat-alat bukti yang tidak ada tersebut menunjukkan bahwa Judex Facti telah salah serta melanggar prinsip

“Hal. 57 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”



pembuktian untuk memberi landasan yuridis bagi pertimbangan putusannya. Ini juga berarti *Judex Facti* tidak cukup dalam memeriksa perkara *a quo*. Hal ini sejalan dengan doktrin hukum Prof. Soedikno Mertokusumo, yang dalam berbagai kesempatan menyatakan bahwa: “pada hakikatnya membuktikan dalam arti yuridis berarti memberi dasar-dasar yang cukup kepada hakim yang memeriksa perkara yang bersangkutan, guna memberi kepastian tentang kebenaran peristiwa yang diajukan oleh para pihak di persidangan”;

Dari uraian di atas, jelas bahwa pertimbangan *Judex Facti* yang didasari bukti-bukti yang tidak ada tersebut menunjukkan bahwa *Judex Facti* tidak memberi dasar yang cukup bagi putusan *a quo* dan sekaligus merupakan pelanggaran terhadap asas pembuktian yang menyebabkan putusan *a quo* cacat hukum dan karenanya harus dibatalkan;

Judex Facti Telah Salah Menerapkan Hukum Karena Melanggar Asas Keseimbangan (*Indemnity Principle*) Dengan Mengabulkan Tuntutan Termohon Kasasi Atas Pembayaran Ganti Rugi Yang Melebihi Jumlah Nilai Pertanggungan Dalam Polis Asuransi;

79. Bahwa Prinsip *Indemnity* adalah prinsip dasar dalam hukum asuransi, artinya Tertanggung (baca: Termohon Kasasi) hanya berhak menerima penggantian dari asuransi setinggi-tingginya sebesar nilai pertanggungan yang telah diperjanjikan. Ini berarti bahwa penggantian yang boleh diterima oleh Tertanggung (in casu Termohon Kasasi) adalah sebesar maksimum US\$ 800.000, dengan sebelumnya dipotong nilai penjualan bangkai kapal (yang sampai saat ini tidak pernah Pemohon Kasasi setuju penjualannya) dan pembayaran risiko sendiri oleh Tertanggung (in casu Termohon Kasasi), sebagaimana diatur dalam Polis Asuransi;

80. Bahwa Pasal 253 KUHD terkutip sebagai berikut:

“Namun demikian bolehlah para pihak memperjanjikan dengan tegas, bahwa dengan tak mengingat harga selebihnya barang yang dipertanggungkan, kerugian yang menimpa barang itu, akan diganti sepenuhnya sampai jumlah yang dipertanggungkan”;

81. Bahwa berdasarkan prinsip *indemnity* tersebut, jelas bahwa Tertanggung (baca: Termohon Kasasi) tidak dapat menerima ganti rugi melebihi dari nilai pertanggungan yang disepakati dalam Polis Asuransi yaitu sebesar USD 800.000.00 (yang pada saat gugatan ini diajukan dan sampai saat ini



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

berkisar pada nilai Rupiah equivalent Rp9.000,00 (sembilan ribu Rupiah) yang berarti kurang lebih adalah senilai Rp7.200.000.000,00 (tujuh milyar dua ratus juta Rupiah);

82. Ini berarti Putusan *Judex Facti* yang memberikan hukuman bagi Pemohon Kasasi untuk membayar polis asuransi kepada Termohon Kasasi hingga jumlah sebesar sebesar USD 843,200.00 (equivalent Rp7.588.800.000,00 (tujuh milyar lima ratus delapan puluh delapan juta delapan ratus ribu Rupiah) dan Rp14.306.040.000,00 adalah melanggar hukum dan undang-undang, sehingga harus dibatalkan;

Bahwa apalagi Pemohon Kasasi dalam gugatan *a quo* tidak melakukan perbuatan *wanprestasi* terhadap Termohon Kasasi, sebagaimana yang dituduhkan dalam gugatan *a quo*;

Menimbang, bahwa terhadap alasan-alasan kasasi tersebut Mahkamah Agung berpendapat:

Bahwa alasan-alasan kasasi Pemohon Kasasi semula Tergugat tentang eksepsi dapat dibenarkan, *Judex Facti* salah menerapkan hukum dengan pertimbangan sebagai berikut:

Bahwa berdasarkan Pasal 1338 KUHPerdara, perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi yang membuatnya (*Pacta Sun Servanda*);

Bahwa oleh karena para pihak dalam Polis Asuransi yaitu antara Penggugat dan Tergugat telah sepakat menggunakan hukum Inggris, maka sesuai dengan kesepakatan tersebut, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tidak berwenang untuk memeriksa dan mengadili perkara *a quo* dan Penggugat harus mengajukan gugatan di Pengadilan Inggris;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan di atas, dengan tidak perlu mempertimbangkan alasan kasasi lainnya, menurut pendapat Mahkamah Agung terdapat cukup alasan untuk mengabulkan permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi: **PT. Asuransi Harta Aman Pratama, Tbk.** dan membatalkan putusan Pengadilan Tinggi Jakarta Nomor Nomor 297/PDT/2011/PT.DKI tanggal 24 November 2011 yang menguatkan putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor 52/Pdt.G/2010/PN.Jkt. Pst. Tanggal 29 Juli 2010 serta Mahkamah Agung mengadili sendiri perkara ini dengan amar putusan sebagaimana yang akan disebutkan dibawah ini;

“Hal. 59 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menimbang, bahwa oleh karena Termohon Kasasi/Penggugat berada di pihak yang kalah, maka harus dihukum untuk membayar ongkos perkara dalam semua tingkat peradilan dan dalam tingkat kasasi;

Memperhatikan pasal-pasal dari Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 sebagaimana yang telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan;

MENGADILI:

Mengabulkan permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi **PT. ASURANSI HARTA AMAN PRATAMA, Tbk** tersebut;

Membatalkan putusan Pengadilan Tinggi Jakarta Nomor 297/PDT/2011/PT.DKI tanggal 24 November 2011 yang menguatkan putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor 52/Pdt.G/2010/PN.Jkt. Pst. tanggal 29 Juli 2010;

MENGADILI SENDIRI:

Dalam Eksepsi:

1. Mengabulkan eksepsi dari Pemohon Kasasi/Tergugat;
2. Menyatakan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tidak berwenang untuk memeriksa dan mengadili perkara a quo;

Dalam Pokok Perkara:

- Menyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima;
- ▶ Menghukum Termohon Kasasi/Penggugat untuk membayar ongkos perkara dalam semua tingkat peradilan yang dalam tingkat kasasi ini ditetapkan sebesar Rp500.000,00 (lima ratus ribu Rupiah);

Demikianlah diputuskan dalam rapat permusyawaratan Mahkamah Agung pada hari **Senin tanggal 14 Januari 2013** oleh **H. SUWARDI, SH., MH.** Hakim Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, **SOLTONI MOHDALLY, SH., MH** dan **Prof. Dr. ABDUL GANI ABDULLAH, SH.** Hakim-Hakim Agung sebagai Anggota, dan diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari itu juga oleh Ketua Majelis dengan dihadiri oleh Hakim-Hakim Anggota tersebut serta **ENNY INDRIYASTUTI, SH., M.Hum.** Panitera Pengganti dengan tidak dihadiri oleh para pihak.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Hakim-Hakim Anggota:

ttd

SOLTONI MOHDALLY, SH., MH.

ttd

Prof. Dr. ABDUL GANI ABDULLAH, SH.

Ketua,

ttd

H. SUWARDI, SH., MH.

Ongkos-ongkos kasasi:

1. MeteraiRp 6.000,00

2. RedaksiRp 5.000,00

SH.M.Hum

3. Administrasi kasasi Rp489.000,00

Jumlah Rp500.000,00

Panitera Pengganti,

ttd

ENNY INDRIYASTUTI,

**Untuk Salinan
Mahkamah Agung R.I**

a.n. Panitera

Panitera Muda Perdata

PRI PAMBUDI TEGUH, SH.,MH.

NIP. 19610313 198803 1 003

“Hal. 61 dari 55 hal. Put. No. 1935 K/Pdt/2012”

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)