

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Abdulkadir Muhammad, 2006, *Hukum Asuransi Indonesia*. Citra Aditya Bakti. Bandung.
- Abbas Salim H, 2000, *Asuransi dan Manajemen Risiko*. Raja Grafindo Persada. Jakarta
- Ahmadi Miru, *Hukum Kontrak dan Perancangan Kontrak*, 2007, Rajawali Press. Jakarta.
- Andi Sri Rezky Wulandari, 2014, *Buku Ajar Hukum Dagang*. Mitra Wacana Media. Jakarta.
- Bambang Sumali, Eka Budi Tjahjono, Sukiman, 2018, *Asuransi Maritim*. Maritim Djangkar. Jakarta.
- Djoko Prakoso, 2004, *Hukum Asuransi Indonesia*. Asdi Mahasatya. Jakarta
- I Made Pasek Diantha, 2016, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif Dalam Justifikasi Teori Hukum*. Prenada Media Group. Jakarta.
- Khotibul Umam, 2013, *Memahami dan Memilih Produk Asuransi*. Penerbit Medpress Digital. Yogyakarta
- Man Suparman Sastrawidjaja H. dan Endang, 2010, "*Hukum Asuransi: Perlindungan Tertanggung, Asuransi Deposito dan Usaha Perasuransian Alumni*". Bandung
- Muhammad Syakir, 2004, *Asuransi Syariah (Life and General) : Konsep dan Sistem Operasional*. Gema Insani Press. Jakarta,
- Ni Nyoman Ayu Ratih Pradnyani, 2020, *Tanggung jawab Hukum Dalam Penolakan Pasien Jamina Kesehatan Nasional*. Scopindo Media Pustaka. Surabaya.
- Peter Mahmud Marzuki, 2017, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*. Kencana. Jakarta.
- Purwosutjipto H.M.N, 2015, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (buku 3) Hukum Pengangkutan*. Penerbit Djambatan. Jakarta

Radiks Purba, 1998, *Asuransi Angkutan Laut*, Jakarta, Rineka Cipta

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

Sudikno Mertokusumo, 1998, *Hukum Acara Perdata Indonesia Edisi Ketiga*. Liberty. Jogjakarta.

Suyono R.P, 2007, *Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut* Argya Putra. Jakarta,

Sri Rejeki Hartono, 1995, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*. Sinar Grafika. Jakarta.

#### B. Jurnal Hukum

Yuli Indrawati, "Uang Paksa: Tinjauan Hukum Keuangan Negara" Jurnal Hukum Dan Pembangunan Edisi Khusus Dies Natalis 85 Tahun FHUI, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin

#### C. Peraturan Perundang-Undang

- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan
- Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
- Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2015 Tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 Tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2017 Tentang Terminal Khusus Dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri, terminal khusus merupakan

- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.67 Tahun 1999, tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrasi Pelabuhan
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Km 176 Tahun 2020 Tentang Pemberian Izin Penggunaan Sementara Terminal Khusus Industri Pulp Dan Kertas Pt Riau Andalan Pulp And Paper Di Desa Penyengat Kecamatan Sungai Apit Kabupaten Siak Provinsi Riau Untuk Melayani Repentingan Umum

#### D. Situs Internet

- Afrianto Budi, *Jenis Klaim Asuransi Marine Cargo*, <https://www.akademiasuransi.org/2012/10/jenis-klaim-asuransi-marine-cargo.html>
- Akademi Asuransi, 2012, *Jenis-Jenis Pertanggungungan Dalam Asuransi Marine Cargo*, <https://www.akademiasuransi.org/>
- Akademi Asuransi, *Pengertian Asuransi Marine cargo*, 2012, <https://www.akademiasuransi.org/2012/10/pengertian-asuransi-marine-cargo.html>
- Bambang Heriyanto, 2009, *Dwangsom Dalam Putusan Hakim Peratun ( Suatu Gagasan)* <https://Cakimptun4.Wordpress.Com>
- En J, 2017, *Tugas, Fungsi dan Klasifikasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan*, [www.belajartransportasi.wordpress.com](http://www.belajartransportasi.wordpress.com)
- FAT, 2015, *Ini Perbedaan UU Perasuransian yang Baru dan Lama*, <https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt54bcbb1cee6b5/iniperbedaan-uu-perasuransian-yang-baru-dan-lama>
- Hasanudin, *Pertimbangan Hukum Hakim Dalam Putusan Perkara Perdata Dengan Menggunakan Terjemahan Burgerlijk Wetboek* <https://pn-tilamuta.go.id/2016/07/12/pertimbangan-hukum-hakim-dalam-putusan-perkara-perdata-dengan-menggunakan-terjemahan-burgerlijk-wetboek/>
- Imam Musjab, 2012, *Institute Cargo Clauses A/B/C-a Comparison*, <https://ahliasuransi.com/institute-cargo-clauses-a-b-c-acomparison/>
- Indonesian Sailor, 2017, *Tugas dan Tanggung Jawab Chief Officer*, <https://indonesian-sailor.blogspot.com/2017/12/tugas-dan-tanggung-jawab-chief-officer.html>
- KBBi Daring, [www.kbbi.kemendikbud.go.id](http://www.kbbi.kemendikbud.go.id),

- Wikipedia, Indonesia, <https://id.wikipedia.org/wiki/Indonesia>
- Pusat Asuransi *Marine Cargo Insurance Asuransi Pengangkutan Barang*, <https://pusatasuransi.com/>
- Melkisedek, 2019, *Jenis Asuransi Pengiriman Barang*, [www.adjusterasuransi.com](http://www.adjusterasuransi.com)
- Muhammad Yasin & Aida Mardhatillah, 2019, *Kaidah-Kaidah Yurisprudensi dalam Penjatuhan Dwangsom*, [https://pro.hukumonline.com/berita/baca/lt5dcd1c596f897/kaidah-kaidah-yurisprudensi-dalam-penjatuhan-dwangsom?page=2,](https://pro.hukumonline.com/berita/baca/lt5dcd1c596f897/kaidah-kaidah-yurisprudensi-dalam-penjatuhan-dwangsom?page=2)
- Serafica Gischa, *Mengapa Menara Pisa Miring tapi Tidak Roboh?* [https://www.kompas.com/skola/read/2020/02/29/080000769/mengapa-menara-pisa-miring-tapi-tidak-robok?page=all.](https://www.kompas.com/skola/read/2020/02/29/080000769/mengapa-menara-pisa-miring-tapi-tidak-robok?page=all)
- Sjaifuddin Thahir, 2019, *Menganalisa Penyebab Kapal Terbalik*, <https://maritimindonesia.co.id/2019/12/menganalisa-penyebab-kapal-terbalik/>
- Suprpto, 2020, *Apa arti Marine Note Of Protest*, <https://www.kamuspelaut.com/2020/06/apa-arti-marine-note-of-protest.html>
- Vanbanjarechts 2013, *Prinsip Tanggung Jawab*, [www.vanbanjarechts.com](http://www.vanbanjarechts.com)

# LAMPIRAN



## PENGADILAN NEGERI MAKASSAR KELAS IA KHUSUS

JL. R.A. KARTINI No.18/23, TELEPON : 0411 - 3624058, FAX : 0411 - 3634667

WEBSITE : www.pn-makassar.go.id EMAIL : pn.makassar@gmail.com

MAKASSAR 90111

Makassar, 04 November 2019

### SURAT KETERANGAN

Nomor : W22-U.1/ 216 /HKM/XI/2019

Yang bertanda tangan di bawah ini Wakil Ketua Pengadilan Negeri Makassar :

**DR. AGUS RUSIANTO, SH.,MH.**

Dengan ini menerangkan bahwa :

Nama : **Nur Indah Puspasari.**  
No. Pokok : B11115407  
Prog. Studi : Ilmu Hukum  
Bagian : Hukum Keperdataan  
Alamat : Makassar  
Judul : **Tanggung Jawab PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia Terhadap Ganti Rugi Akibat Kapal Miring (Capsized) Ditinjau Dari Institute Cargo Clause (Studi Kasus Putusan Nomor 522/Pdt.G/2010/PN.JKT.PST).**

Benar telah mengadakan penelitian di Pengadilan Negeri Makassar, sejak tanggal 23 Oktober 2019 sampai dengan tanggal 04 November 2019.

Surat keterangan ini diberikan kepadanya untuk memenuhi surat permintaan dari Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan, Alumni dan Kemitraan Universitas Hasanuddin tanggal 19 September 2019 Nomor : 7397/UN4.5.3/PT.00/2019.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan seperlunya.



**WAKIL KETUA**

**DR. AGUS RUSIANTO, SH.,MH.**

**NP/19670422 199212 1 001**

Tembusan :

- Yth. Sekretaris Pengadilan Negeri Makassar.
- Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan, Alumni dan Kemitraan Universitas Hasanuddin.



## PENGADILAN NEGERI MAKASSAR KELAS IA KHUSUS

JL. R.A. KARTINI No.18/23, TELEPON : 0411 – 3624058, FAX : 0411 - 3634667  
WEBSITE : www.pn-makassar.go.id EMAIL : pn.makassar@gmail.com  
M A K A S S A R 90111

Makassar, 04 November 2019

### SURAT KETERANGAN

Nomor : W22-U.1/ 216 /HKM/XI/2019

Yang bertanda tangan di bawah ini Wakil Ketua Pengadilan Negeri Makassar :

### DR. AGUS RUSIANTO, SH.,MH.

Dengan ini menerangkan bahwa :

N a m a : **Nur Indah Puspasari.**  
No. Pokok : B11115407  
Prog. Studi : Ilmu Hukum  
Bagian : Hukum Keperdataan  
Alamat : Makassar  
Judul : **Tanggung Jawab PT. Asuransi Tokio Marine  
Indonesia Terhadap Ganti Rugi Akibat Kapal  
Miring (Capsized) Ditinjau Dari Institute  
Cargo Clause (Studi Kasus Putusan Nomor  
522/Pdt.G/2010/PN.JKT.PST).**

Benar telah mengadakan penelitian di Pengadilan Negeri Makassar, sejak tanggal 23 Oktober 2019 sampai dengan tanggal 04 November 2019.

Surat keterangan ini diberikan kepadanya untuk memenuhi surat permintaan dari Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan, Alumni dan Kemitraan Universitas Hasanuddin tanggal 19 September 2019 Nomor : 7397/UN4.5.3/PT.00/2019.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan seperlunya.



WAKIL KETUA

**DR. AGUS RUSIANTO, SH.,MH.**  
NIP. 19670422 199212 1 001

Tembusan :

- Yth. Sekretaris Pengadilan Negeri Makassar.
- Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan, Alumni dan Kemitraan Universitas Hasanuddin.



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

## P U T U S A N

No. 522/PDT.G./2010/PN.JKT.PST.

### “DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA”

Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang memeriksa dan mengadili, perkara perdata gugatan pada tingkat pertama, menjatuhkan putusan sebagai berikut dalam perkara antara :

**PT. LINTAS KUMALA ABADI**, beralamat di Jl. Pekojan No.88-89, Jakarta Barat, yang dalam hal ini diwakili oleh Kuasanya Imam Supriyono, SH.MH., Tantry Kurniaty,SH., dan H. Asrul Togo,SH., Advokat dan Konsultan Asuransi pada Law Office “IMAM SUPRIYONO, SH.& PARTNERS” beralamat di Jl. E2 Raya No.32, Harapan Mulia, Kemayoran, Jakarta Pusat, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tertanggal 18 Nopember 2010, selanjutnya disebut sebagai:-----

**PENGGUGAT ;**

**MELAWAN:**

**PT. ASURANSI TOKIO MARINE INDONESIA**, beralamat di Sentral Senayan I, 3 - 4 Floor, Jl. Asia Afrika No.8, Jakarta Pusat, yang dalam hal ini diwakili oleh Kuasanya Bipi Prihanggodo, SH.,MH., Richard Haullussy, SH.MH., Yudika Dwiariawan, SH., Maria Mismardianti, SH., Nelson B.L. Tobing, SH.MH., Ignasius Nape Kota,SH., Cakra Tirta Perkasa, SH., Vena Vebtriana, SH., para Advokat pada Kantor Konsultan Hukum Prihanggodo Haullussy & Partners (PHP), berkantor dan beralamat di Graha Mandiri, Lantai 20, Jl. Imam Bonjol No.61, Jakarta, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tertanggal 4 Januari 2011, selanjutnya disebut sebagai:-----

**TERGUGAT ;**

**PENGADILAN NEGERI TERSEBUT ;**

Setelah membaca surat surat dalam berkas perkara ;

*Hal.1 dari 24 hal.Putusan No.522/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Pst.*



## 2 Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia putusan.mahkamahagung.go.id

Setelah memeriksa bukti bukti yang diajukan pihak berperkara ;

Setelah mendengar kedua belah pihak yang berperkara ;

### TENTANG DUDUK PERKARA

Menimbang, bahwa Penggugat dengan surat gugatannya tertanggal 23 Nopember 2010, yang telah didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tertanggal 25 Nopember 2010, dibawah Register No. 522/Pdt.G./2010/PN.Jkt.Pst. telah menggugat Tergugat dengan alasan-alasan sebagai berikut :

- 1 Bahwa Penggugat dan Tergugat telah terikat dalam perjanjian pertanggungan/ Asuransi Marine Cargo dimana Tergugat menerbitkan Open Polis of Marine Insurance No.MOP/TM/08/108 tanggal 27 Oktober 2008 untuk menjamin resiko pengangkutan atas 900 unit container berbagai ukuran/jenis di wilayah Indonesia atas nama PT. Lintas Kumala Abadi qq PT. Tal International Container Corporation and/or PT. Tex Tener Container Corporation, untuk masa pertanggungan 27 Oktober 2008 sampai dengan 27 Oktober 2009 dengan jaminan Institute Cargo Clause "B" 1.1.82 dengan nilai / harga pertanggungan atas unit barang yang dijamin adalah :
  - a Untuk Container 20" DC (New Condition) @ Rp. 19.000.000,-
  - b Untuk Container 20" DC (Used Condition) @ Rp. 16.000.000,-
  - c Untuk Container 40" DC (Used Condition) @ Rp. 22.500.000,-
- 2 Bahwa dalam pelaksanaan Open Polis Of Marine Insurance Nomor MOP/TM/ 08/108 yang diterbitkan Tergugat, Tergugat menerbitkan beberapa polis diantaranya *Polis Marine Cargo Nomor TMD/MINL/08-MO271573 tanggal 1 Desember 2008* yang menjamin 100 unit container jenis 20" milik Penggugat dengan nilai pertanggungan 100 x Rp. 19.000.000,- = 1.900.000.000,- (Satu milyar sembilan ratus juta rupiah). Dan premi yang dibebankan kepada Penggugat atas polis tersebut sudah dibayar lunas oleh Penggugat.
- 3 Bahwa Open Polis Of Marine Insurance Nomor MOP/TM/08/108 dan Polis Marine Cargo Nomor TMD/MINL/08-MO271573 tanggal 1 Desember 2008 merupakan perjanjian pertanggungan atau asuransi sebagaimana diatur dalam pasal 246 KUHD yaitu "suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tentu ", sehingga segala sesuatu yang menimbulkan kerugian yang dijamin dalam polis tersebut harus dijamin oleh Tergugat

#### 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. 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

selaku Penanggung dengan membayar sebesar kerugian kepada Penggugat selaku Tertanggung.

- 4 Bahwa tanggal 17 April 2009 pada saat pemuatan atas 73 Unit Container jenis 20" di Pelabuhan RAPP/Buatan Pekanbaru yang dijamin dalam polis Marine Cargo TMD/MINL/08-M0271573 tanggal 1 Desember 2008, kapal pengangkut NV. Lintas Barito mengalami musibah kecelakaan / kapal miring (Capsized) yang menyebabkan 51 Unit Container dari 73 unit milik Penggugat yang telah dimuat tumpah / jatuh kelaut sehingga Penggugat mengalami kerugian berupa biaya penyelamatan dan biaya perbaikan atas container dimaksud sebesar Rp. 187.360.000,- + USD. 76.187.43 atau Rp. 600.000.000,- (Enam ratus juta rupiah) ;
- 5 Bahwa Penggugat atas kerugian yang dialami, dan oleh karena atas kerugian untuk biaya perbaikan dan penyelamatan container yang tumpah/ jatuh kelaut sebanyak 51 unit sebesar Rp. 187.360.000,- + US \$ 76.187.43 atau sebesar Rp. 600.000.000,-(Enam ratus juta rupiah) diakibatkan peristiwa yang telah dijamin kepada PT. Asuransi Tokio Marine Indonesia (Tergugat) melalui Polis Marine Cargo Nomor TMD/MINL/08-MO271573 tanggal 1 Desember 2008, maka tepat Penggugat mengajukan klaim pembayaran ganti rugi kepada Tergugat atas kerugian yang timbul dari peristiwa;
- 6 Bahwa peristiwa penyebab timbulnya kerugiannya itu jatuhnya muatan kelaut akibat kapal miring (Capsized) termasuk yang dijamin dalam polis Institute Cargo Clause (B) butir (1.1.2) yaitu kapal terbalik yang menyebutkan "Kerugian atau kerusakan pada objek yang diasuransikan yang secara wajar diakibatkan oleh : (1.1.2) kapal atau perahu kandas, karam tengelam atau "terbalik" ;
- 7 Bahwa tidak ada pembatasan pengertian kapal terbalik (Capsized) dalam polis. Sesuai The Institute Clauses Handbook oleh N.G. Hudson, MA dan J.C Allen, FCII yang diterbitkan oleh Lloyds's of London Press Ltd (1986) dalam terjemahan bebas berbunyi : 1.1.2 vessel or craft being starnded sunk of capsized : Penambahan kata "terbalik" baru dilakukan. Disampaikan bahwa akibat dan penambahan kata tersebut dalam risiko yang dijamin kerugian yang terjadi seperti dalam kasus The Stranna dimana muatan jatuh kedalam laut sebagai akibat dari kapal pengangkut di pelabuhan yang "miring" tanpa diketahui penyebabnya, akan diselesaikan oleh Penanggung. Dengan demikian kerugian Penggugat atas kerugian / biaya penyelamatan / perbaikan 51 Container sebagai akibat jatuhnya kelaut di Pelabuhan muat karena kapal pengangkut miring sangat jelas terjamin

Hal.3 dari 24 hal. Putusan No.522/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Pst.

#### 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.

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)



#### 4 **Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia** [putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

dalam polis dan Tergugat patut / wajib menanggungnya dan memberikan ganti rugi kepada Penggugat.

8 Bahwa atas klaim yang diajukan Penggugat terhadap Tergugat telah ditolak oleh Tergugat, dengan dalil peristiwa kecelakaan / miringnya kapal tidak dijamin dalam polis, hal ini sangat merugikan Penggugat selaku Tertanggung yang telah menjaminkan atas 73 unit container jenis 20" new condition oleh karena Penggugat mengikatkan perjanjian dengan Tergugat untuk mengalihkan kerugian / risiko yang timbul sehingga segala kerugian yang merupakan suatu risiko harus ditanggung oleh Tergugat selaku Penanggung. Adapun alasan Tergugat adalah berpedoman pada batasan pengertian "Capsized" atau Kapal terbalik dengan mengemukakan 4(empat) dalil. Melalui suratnya tanggal 30 April 2010 no. MCL/L/0964/10/04-TU :

1. Capsized :Merujuk pada keadaan dimana suatu perahu atau kapal terbalik sehingga tidak berfungsi sebagaimana mestinya.
2. Capsized : Peristiwa terbaliknya suatu kapal / perahu diatas air akibat suatu. kecelakaan / insiden.
3. Capsized : Adalah istilah yang digunakan pada saat suatu kapal / perahu miring pada sudut 90 derajat atau terbalik pada saat di air.
4. Capsized : Saat sebuah perahu terbalik dan terlihat sisi / bagian bawahnya.

Keempat defenisi ini tidak menunjukkan batasan yang pasti dan tidak sesuai dengan dalil yang dikemukakan Penggugat pada butir (7) diatas, yang dalam pasal 1349 KUHPerdara bila adanya penafsiran yang berbeda dalam suatu persetujuan, maka harus ditafsirkan untuk keuntungan pihak / orang yang telah mengikatkan dirinya untuk itu.

Pasal 1349 KUHPerdara ini menyebutkan "Jika ada keragu - ragan, maka suatu perjanjian harus ditafsirkan atas kerugian orang yang telah meminta diperjanjikannya suatu hal, dan untuk keuntungan orang yang telah mengikatkan dirinya untuk. itu". Ketentuan pasal 1349 KUHPerdara ini sejalan dengan prinsip " Contra Preferentum " dalam perjanjian asuransi yang bersifat perjanjian sepihak, dimana semua perjanjian harus ditafsirkan untuk kepentingan/ keuntungan pihak yang menerima ( yang pasif) atau pihak tertanggung bila timbul keragu-ragan dalam melaksanakan perjanjian ( polis ) penafsirannya harus menguntungkan pihak tertanggung ( Penggugat ), sehingga tertanggung seakan-akan menikmati keraguan tersebut (Benefit of the doubt) Dengan demikian tidak ada alasan Tergugat untuk tidak melaksanakan kewajibannya memikul risiko yang dialihkan kepadanya oleh Penggugat.



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

9 Bahwa atas kelalaian Tergugat tidak mau membayar klaim, Penggugat telah melakukan teguran secara tertulis, akan tetapi Tergugat tetap tidak mengindahkan dan tetap menyatakan menolak klaim yang diajukan Penggugat selaku Tertanggung;

10 Bahwa dengan ditolaknya klaim oleh Tergugat atau Tergugat tidak mau membayar ganti rugi atas perjanjian pertanggungan / Asuransi dengan polis no. TMD/MINL/09-271573 tanggal 1 Desember 2008 maka Tergugat telah terbukti melakukan wanprestasi terhadap Penggugat sehingga Penggugat mengalami kerugian materiil sebesar Rp. 600.000.000,- (Enam ratus juta), sehingga tepat apabila Penggugat mengajukan Gugatan ini melalui Pengadilan Negeri;

11 Bahwa oleh karena Penggugat secara materiil telah mengalami kerugian maka wajar bila Penggugat minta ganti rugi keterlambatan pembayaran kepada Tergugat sebesar 10% (sepuluh persen) untuk setiap bulan yang di hitung mulai sejak tanggal 17 Mei 2008 sampai Tergugat melunasi seluruh pembayaran klaim kerugian kepada Penggugat;

12 Bahwa Penggugat mempunyai sangka yang beralasan terhadap itikat buruk Tergugat untuk mengalihkan, memindahkan, atau mengasingkan harta kekayaannya baik yang berupa barang yang bergerak maupun tidak bergerak untuk diletakkan sita jaminan (conservatoir beslag) terhadap barang - barang/ aset milik Tergugat tersebut;

Maka berdasarkan segala apa yang terurai diatas, Penggugat mohon dengan hormat sudilah kiranya Pengadilan Negeri Jakarta Pusat berkenan memutuskan :

- 1 Mengabulkan gugatan Penggugat seluruhnya;
- 2 Menyatakan Tergugat melakukan Wanprestasi atas perjanjian Asuransi dengan Open Polis Of Marine Insurance Nomor MOP/TM/08/108 yang diterbitkan Tergugat, Tergugat menerbitkan beberapa polis diantaranya Polis Marine Cargo Nomor TMD/ MINL/08-MO271573 tanggal 1 Desember 2008 pada Penggugat.
- 3 Menghukum Tergugat untuk membayar kerugian yang dialami Penggugat atas biaya penyelamatan dan biaya perbaikan container yang dijamin dalam polis sebesar Rp.187.360.000,- + US \$. 76.187.43 atau sebesar Rp. 600.000.000,-(Enam ratus juta rupiah) kepada Penggugat.
- 4 Menghukum Tergugat untuk membayar ganti rugi keterlambatan pembayaran kepada Penggugat sebesar 10% (sepuluh persen) untuk setiap bulannya yang dihitung sejak mulai tanggal 17 Mei 2008 sampai dengan Tergugat melunasi seluruh hutangnya kepada Penggugat ;
- 5 Menyatakan sah dan berharga sita jaminan atas harta kekayaan Tergugat baik berupa barang - barang bergerak maupun yang tidak bergerak ;
- 6 Menghukum Tergugat untuk membayar biaya perkara ini.

*Hal.5 dari 24 hal. Putusan No.522/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Pst.*



6 **Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia**  
putusan.mahkamahagung.go.id

Apabila Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang memeriksa perkara ini berpendapat lain mohon putusan yang seadil adilnya (ex aequo et bono) ;

Menimbang, bahwa pada hari sidang yang telah ditetapkan para pihak berperkara hadir dipersidangan dengan diwakili oleh masing - masing kuasanya, terhadap para pihak telah diusahakan perdamaian melalui mediasi namun tidak berhasil, sehingga pemeriksaan perkara ini dilanjutkan dengan membacakan gugatan Penggugat, dan Penggugat menyatakan tetap pada isi gugatannya ;

Menimbang, bahwa terhadap gugatan Penggugat tersebut, Tergugat telah mengajukan jawabannya di persidangan, yang pada pokoknya sebagai berikut :

- Bahwa Tergugat menolak secara tegas dalil yang dikemukakan Penggugat dengan dasar :

**A . DALAM EKSEPSI:**

**GUGATAN PENGGUGAT KABUR (OBSCUR LIBEL) DIKARENAKAN DASAR HUKUM GUGATAN DIKECUALIKAN DALAM POLIS MARINE CARGO-INSTITUTE CARGO CLAUSE B DENGAN NOMOR TMND/MINL/09/1440;**

1 Gugatan yang diajukan oleh Penggugat harus dinyatakan kabur (obscur libel) karena dasar hukum gugatan Penggugat jelas yakni Polis Marine Cargo - Institute Cargo Clause B dengan Nomor TMND/MINL/09/1440 dengan periode 29 Januari 2009 sampai dengan 29 Januari 2010 (selanjutnya disebut "Polis Marine Cargo") akan tetapi Gugatan tersebut tidak mempunyai dasar hukum yang kuat, karena risiko yang digugat adalah risiko yang tidak dapat di respons oleh Polis Marine Cargo tersebut;

2 Bahwa Polis Marine Cargo - Institute Cargo Clause B yang dibeli oleh Penggugat tidak dapat merespons klaim yang diajukan Penggugat, karena ada ketentuan dalam risiko yang ditutup, bahwa Polis Marine Cargo hanya dapat menutup risiko kerugian apabila Penggugat mengalami kerugian secara menyeluruh atau total loss terhadap barang barang yang diasuransikan terutama terkait kasus a quo yang berhubungan langsung dengan butir 1.3 Polis Marine Cargo - Institute Cargo Clause B dengan Nomor TMND/MINL/09/1440 ;



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

3 Selanjutnya fakta hukumnya adalah bahwa pada tanggal 18 April 2009 saat berada proses pemuatan (loading) selesai di Pelabuhan Buaran, Riau - Sumatera, Kapal Motor Lintas Barito (selanjutnya disebut "KM Lintas Barito") yang mengangkut kontainer Penggugat miring 80 derajat sehingga menyebabkan 38 kontainer dari 51 kontainer milik Penggugat jatuh ke sungai;

4 Bahwa terkait kejadian tersebut Penggugat mengajukan klaim kepada Tergugat berdasarkan Polis Marine Cargo dan terkait klaim tersebut Tergugat kemudian menunjuk PT McLarens Indonesia sebagai Perusahaan penilai Kerugian Asuransi (Loss Adjuster) untuk melakukan survey atas kejadian yang menyebabkan kerugian kepada Penggugat;

5 Bahwa berdasarkan survey yang dilakukan PT McLarens Indonesia didapatkan fakta bahwa setelah proses bongkar muat (loading) selesai, KM Lintas Barito miring 80 derajat sehingga mengakibatkan 38 kontainer Penggugat jatuh ke sungai.

6 Bahwa terkait hal tersebut PT McLarens Indonesia memberikan laporan survey berupa First and Final Report pada tanggal 22 Mei 2009 dimana dalam laporan tersebut dalam bagian Policy Liability dinyatakan sebagai berikut : *On section 1.3 on the Policy states "Total loss of any package lost overboard or dropped whilst loading onto, or unloading from, vessel or craft". The intention of this section is the package or subject mater insured must be totally lost and happened whilst loading or unloading. Based on the above incident circumstances, we obtained that the incident happened after loading and the affected containers were not totally lost but only damaged. On the basis of the above, we are of the opinion that Policy liability does not exists in respect of this loss;*

Berikut terjemahan dari pernyataan tersebut : Bagian 1.3 Polis menyatakan "*kerugian total (kerugian secara menyeluruh) atas kargo di atas kapal atau jatuh selama proses pemuatan, atau bongkar muat dari kapal*". Intensi dari bagian ini adalah kargo atau obyek yang diasuransikan harus rusak/hilang secara total menyeluruh dan terjadi pada saat pemuatan atau bongkar muat sesuai dengan apa yang ditetapkan dalam Polis Marine Cargo - Institute Cargo Clause B dengan Nomor TMND/MINL/09/1440. Berdasarkan kondisi kecelakaan kami mencermati bahwa kecelakaan terjadi setelah proses pemuatan dan kontainer tidak mengalami kerusakan total namun hanya rusak. Berdasarkan hal di atas, kami berpendapat tidak ada tanggung jawab hukum Polis atas kerugian ini;

7 Bahwa dengan dasar laporan tersebut, Penggugat menyampaikan kepada Tergugat bahwa klaim yang diajukan oleh Penggugat terkait jatuhnya kontainer dari KM Lintas Barito bukan merupakan risiko yang dijamin dalam Polis Marine Cargo sehingga Tergugat tidak dapat merespon tuntutan klaim Penggugat;

*Hal.7 dari 24 hal. Putusan No.522/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Pst.*



8 Bahwa tidak diresponnya klaim Penggugat oleh Tergugat bukanlah dilakukan tanpa dasar, klaim Penggugat tidak dijamin berdasarkan kondisi yang tercantum dalam Bagian 1.3 Polis Marine Cargo yang menyatakan : Bahwa polis asuransi Marine cargo hanya menutup kerugian total (kerugian secara menyeluruh) atas kargo di atas kapal atau jatuh selama proses pemuatan, atau bongkar muat dari kapal";

9 Bahwa fakta yang terjadi adalah kontainer milik Penggugat jatuh pada saat proses pemuatan telah selesai sehingga risiko yang menimpa kontainer Penggugat tidak dijamin dalam Polis Marine Cargo. Selain fakta tersebut, kerugian yang dialami Penggugat bukan merupakan kerugian secara menyeluruh atau total loss sebagaimana dipersyaratkan dalam Bagian 1.3 Polis Marine Cargo.

BERDASARKAN URAIAN DI ATAS JELAS BAHWA GUGATAN PENGGUGAT KABUR (OBSCUR LIBEL) KARENA GUGATAN TERSEBUT TIDAK DIDUKUNG DENGAN KERUGIAN YANG DIALAMI SECARA TOTAL LOSS (KERUGIAN SECARA MENYELURUH) SEBAGAIMANA DIPERSYARATKAN PADA BAGIAN 1.3 POLIS MARINE CARGO. BERDASARKAN HAL TERSEBUT JELAS BAHWA GUGATAN PENGGUGAT HARUS DINYATAKAN TIDAK DAPAT DITERIMA.

## **B. DALAM POKOK PERKARA**

1 Bahwa segala sesuatu yang Tergugat kemukakan dalam Eksepsi adalah tidak terpisahkan dan merupakan satu kesatuan dengan Pokok Perkara.

2 Bahwa Tergugat dengan tegas menolak seluruh dalil yang diajukan Penggugat dalam Gugatan Penggugat kecuali kebenarannya diakui secara tegas oleh Tergugat. Oleh karena itu, berdasarkan Pasal 163 HIR jo. Pasal 1865 yang menyatakan : Setiap orang yang mendalilkan bahwa ia mempunyai suatu hak, atau guna meneguhkan haknya sendiri maupun membantah suatu hak orang lain, menunjuk pada suatu peristiwa, diwajibkan membuktikan adanya hak atau peristiwa tersebut, maka Penggugat diwajibkan membuktikan kebenaran dalil-dalil Gugatannya.

3 Bahwa dalam Gugatannya, Penggugat tidak dapat membuktikan dalil-dalil dalam Gugatan bahwa Tergugat telah melakukan perbuatan wanprestasi terhadap Tergugat sehingga



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

berdasarkan ketentuan Pasal 163 HIR jo. Pasal 1865 Gugatan Penggugat harus dinyatakan tidak dapat diterima (inadmissible).

**I. BAHWA TIDAK ADA PERBUATAN WANPRESTASI (INGKAR JANJI) YANG DILAKUKAN OLEH TERGUGAT SEBAGAI PENANGGUNG KARENA RISIKO YANG MENAKIBATKAN KERUGIAN PADA PENANGGUNG MERUPAKAN RISIKO YANG TIDAK DIJAMIN DALAM POLIS MARINE CARGO DIMANA KERUGIAN TERJADI PADA SAAT PROSES PEMUATAN (LOADING) TELAH SELESAI DAN KERUGIAN YANG DIALAMI BUKAN KERUGIAN TOTAL**

4 Bahwa dengan tegas Tergugat menolak semua dalil Gugatan Penggugat yang menyatakan bahwa Tergugat telah melakukan Perbuatan Wanprestasi yang menimbulkan kerugian kepada Tergugat;

5 Bahwa Pasal 1243 KUHPer menyatakan : Penggantian biaya, rugi dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan, apabila si berutang, setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya. Bahwa berdasarkan pasal tersebut di atas, unsur dari Wanprestasi adalah adanya unsur kelalaian memenuhi perikatannya dari Tergugat kepada Penggugat, akan tetapi unsur ini tidak dapat dikenakan kepada Tergugat karena terbukti tidak melakukan perbuatan wanprestasi yang bersifat melalaikan kewajiban kepada Penggugat dalam hal pembayaran klaim.

6 Bahwa kerugian yang menimpa Penggugat termasuk pada risiko yang tidak dijamin dalam Polis Marine Cargo sehingga Tergugat selaku Penanggung memang tidak memiliki kewajiban hukum untuk merespon klaim yang diajukan oleh Penggugat dan karena itu Tergugat tidak dapat dinyatakan telah wanprestasi (ingkar janji).

7 Bahwa Polis Marine Cargo yang dibuat antara Penggugat dan Tergugat adalah perjanjian pertanggungan diatur dalam Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (selanjutnya disebut "KUHD") dimana sebagai perjanjian Polis Marine Cargo tunduk pada ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (selanjutnya disebut "KUHPerdata").

8 Bahwa Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdata menentukan bahwa : Setiap perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Berdasarkan

*Hal.9 dari 24 hal. Putusan No.522/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Pst.*



10 **Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia**  
[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

ketentuan tersebut, maka segala ketentuan dan kondisi dalam Polis Marine Cargo yang menjadi dasar pertanggung jawaban antara Penggugat dan Tergugat haruslah dipatuhi oleh kedua belah pihak, termasuk dalam hal terjadi klaim;

9 Bahwa kondisi Polis Marine Cargo pada Bagian 1.3 menyatakan bahwa : This insurance covers, except as as excluded by the provisions of Clauses 4,5,6 and 7 below, Total loss of any package lost overboard or dropped whilst loading onto, or unloading from, vessel or craft. Bahwa berdasarkan ketentuan di atas, klaim dapat dijamin oleh Tergugat apabila Tergugat mengalami kerugian secara menyeluruh atau total loss pada saat barang Penggugat rusak / jatuh saat sedang dalam proses pemuatan atau pembongkaran kapal;

10 Untuk dapat dijamin dalam Polis Marine Cargo, klaim yang diajukan oleh Penggugat harus memenuhi kondisi sebagai berikut:

- a. Kerugian terjadi pada saat proses pemuatan atau proses bongkar muat ;
- b. Kerugian yang dialami Penggugat adalah kerugian secara menyeluruh atau total loss.

Terkait klaim yang terjadi kedua hal tersebut tidak terpenuhi dimana:

- a. Kerugian tidak terjadi pada saat proses pemuatan atau proses bongkar muat, kerugian terjadi pada saat proses pemuatan selesai. Fakta bahwa kerugian terjadi setelah proses pemuatan selesai dapat dibuktikan dengan:

1. Berita Acara Insiden di MV Barito tertanggal 17 April 2009 yang dibuat oleh Port Supervisor Riau Pulp Buatan Terminal dan Chief Officer MV Lintas Barito yang menyatakan bahwa:

- a. Pada hari Jumat 17 April 2009 jam 02.20 pemuatan telah selesai.
- b. Pada jam 03.00 kapal berubah posisi lagi dari miring kanan ke miring kiri dan pihak kapal masih melakukan upaya untuk meng adjust air ballast kemudian pada jam 04.45 kapal tiba-tiba oleng lagi dari kiri ke kanan sehingga muatan on deck kontainer paper jatuh ke sungai sebanyak 38 Teus.

2. Note of Protest tertanggal 17 April 2009 yang ditandatangani Port Manager Buatan Port dan Master MV Lintas Barito yang menyatakan bahwa:

- a. Today at about 0445 LT the MV Lintas Barito which was berthed at centre jetty and waiting to sail to Jakarta suddenlu heeled to starboard,



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

towards the jetty and dropped into the river 38 x 20 foot containers loaded with paper.

b. Loading of containers was completed at 0220 LT.

3. Statement of Fact yang ditandatangani Master MV Lintas Barito menyatakan loading complete: Date 17.04.09 Hour: 02.20 Hrs.

4. Time Sheet dari perusahaan Bongkar Muat PT Riau Andalas Jasa Dermaga menyatakan completed loading pada 17.04.09 pada 02.20.

b. Kerugian yang dialami Penggugat adalah bukan kerugian secara menyeluruh atau total loss. Bahwa fakta yang ada Penggugat tidak mengalami kerugian total, kontainer yang jatuh hanya mengalami kerusakan.

Bahwa berdasarkan uraian di atas yang disertai fakta dan bukti hukum, jelas bahwa klaim yang diajukan oleh Penggugat tidak dapat dijamin berdasarkan Bagian 1.3 Polis Marine Cargo sehingga keputusan Tergugat terkait klaim yang ada tidak dapat dianggap sebagai perbuatan wanprestasi (ingkar janji) karena klaim yang diajukan Penggugat tidak memenuhi kondisi Polis Marine Cargo, oleh karenanya Gugatan Penggugat harus dinyatakan tidak dapat diterima.

11 Bahwa Penggugat mengajukan klaim berdasarkan Polis Marine Cargo dikarenakan kapal yang mengangkut kontainer milik Penggugat miring 80 derajat sehingga menyebabkan kontainer tersebut jatuh ke sungai. Sementara kondisi Polis Marine Cargo pada Bagian 1.1.2 menyatakan bahwa : This insurance covers, except as excluded by the provisions of Clauses 4, 5, 6 and 7 below, 1.1.2.1.1 vessel or craft being stranded grounded sunk or capsized. Terjemahan dari bagian tersebut adalah : Pertanggungan ini menjamin risiko-risiko, selain yang telah dikecualikan pada Bagian 4, 5, 6, dan 7, 1.1.2 kapal yang tenggelam atau terbalik.

12 Bahwa fakta yang terjadi adalah bahwa kontainer milik Penggugat jatuh ke sungai karena kapal miring 80 derajat dimana apabila dikaitkan dengan kondisi Polis Marine Cargo kondisi tersebut tidak termasuk dalam risiko yang dijamin karena Polis Marine Cargo hanya menjamin bila kerugian terjadi akibat kapal terbalik.

Hal.11 dari 24 hal. Putusan No.522/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Pst.



## 12 Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia putusan.mahkamahagung.go.id

13 Bahwa Tergugat sebagai Penanggung dengan tegas menolak semua dalil Gugatan Penggugat yang menyatakan bahwa Tergugat sebagai Penanggung telah melakukan perbuatan wanprestasi (ingkar janji) yang menimbulkan kerugian materil kepada Penggugat sebagai Tertanggung.

14 Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerduta), unsur perbuatan wanprestasi atau ingkar janji adalah adanya unsur kelalaian dalam memenuhi perikatan, dalam perkara ini unsur tersebut tidak dapat diterapkan kepada Tergugat karena Tergugat sama sekali tidak melalaikan perikatan yang ada antara Penggugat dan Tergugat yakni Polis Marine Cargo.

### **II. BAHWA DALIL-DALIL YANG DIKEMUKAKAN PENGGUGAT TIDAK DIDUKUNG OLEH FAKTA HUKUM DIMANA KONTAINER PENGGUGAT JATUH KE SUNGAI AKIBAT KAPAL MIRING 80 DERAJAT DAN BUKAN AKIBAT KAPAL TERBALIK SEBAGAIMANA YANG DIJAMIN DALAM POLIS MARINE CARGO.**

1 Bahwa setelah mengetahui klaim yang diajukan tidak dijamin berdasarkan Bagian 1.3 Polis Marine Cargo, Penggugat mendalilkan bahwa klaim yang diajukan dapat dijamin berdasarkan Bagian 1.1.2 Polis Marine Cargo.

2 Risiko yang dijamin dalam Bagian 1.1.2 Polis Marine Cargo adalah apabila kapal terbalik, dalam hal ini kapal yang mengangkut kontainer Penggugat hanya miring 80 derajat dan tidak terbalik sehingga berdasarkan perikatan yang tercantum dalam Polis Marine Cargo Tergugat tidak memiliki kewajiban hukum untuk mengganti kerugian Penggugat.

3 Polis Marine Cargo pada Bagian 1.1.2 menyatakan bahwa : This insurance covers, except as excluded by the provisions of Clauses 4, 5, 6 and 7 below, 1.1.3 vessel or craft being stranded grounded sunk or capsized. Berdasarkan ketentuan Polis tersebut jelas bahwa Tergugat hanya memiliki kewajiban untuk membayar ganti kerugian yang disebabkan oleh terbaliknya kapal (capsized).

4 Bahwa fakta hukum yang ada, kapal yang mengangkut kontainer milik Penggugat dalam kondisi miring 80 derajat dan tidak terbalik sehingga berdasarkan kondisi Polis Marine Cargo Tergugat selaku Penanggung tidak memiliki kewajiban hukum untuk memberikan ganti kerugian kepada Penggugat.



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

5 Bahwa guna memperkuat dalil tersebut di atas, berikut Tergugat uraikan definisi-definisi "capsized" berdasarkan Marine Term :

- Capsized : Capsizing refers to when a boat or ship is tipped over until disabled. (Merujuk pada keadaan dimana suatu perahu atau kapal terbalik sehingga tidak berfungsi sebagaimana mestinya).
- Capsized : The event of a boat or ship accidentally turning over in the water. (Peristiwa terbaliknya suatu kapal / perahu diatas air akibat suatu kecelakaan / insiden)
- Capsized : It is term used when a boat or ship is tilted at a 90° angle or turned over in the water. (Adalah istilah yang digunakan pada saat suatu kapal / perahu miring pada sudut 90 derajat atau terbalik pada saat di air).
- Capsized : When the boat or ship turns over and shows its bottom side. (Saat sebuah perahu terbalik dan terlihat sisi / bagian bawahnya)

6. Berdasarkan definisi-definisi, terutama berdasarkan *Marine Terms*, dapat disimpulkan bahwa kata *capsize* atau terbalik hams memenuhi paling tidak salah satu kondisidiondisi sebagai berikut :

- a. Kapal terbalik sehingga tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya lagi.
- b. Kapal miring 90 derajat.
- c. Kapal terbalik sehingga bagian bawah dari kapal dapat dilihat.

Bahwa tidak satu pun dari kondisi di atas terpenuhi pada kapal yang mengangkut kontainer Penggugat dimana kapal hanya miring 80 derajat dan kemudian kapal dapat ditegakkan kembali tanpa adanya bantuan dari pihak lain / kapal lain (self righting), bagian bawah kapal pun tidak terlihat karena hanya miring 80 derajat.

7. Bahwa fakta jatuhnya kontainer sebagai akibat miringnya kapal (bukan terbaliknya kapal) juga didukung dengan Berita Acara Insiden yang ditandatangani oleh Chief Officer dan Port Supervisor, yang menyatakan "jatuhnya kontainer diakibatkan miringnya kapal lintas barito".

POLIS MARINE CARGO MENJAMIN KERUGIAN YANG TERJADI AKIBAT KAPAL TERBALIK SEMENTARA FAKTA HUKUM YANG ADA KAPAL TIDAK TERBALIK MELAINKAN HANYA MIRING 80 DERAJAT SEHINGGA TERGUGAT TIDAK MEMILIKI KEWAJIBAN HUKUM UNTUK MENGGANTI KERUGIAN TERGUGAT KARENA RISIKO YANG MENIMPA KONTAINER PENGGUGAT TIDAK DIJAMIN.

Hal.13 dari 24 hal. Putusan No.522/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Pst.



14 **Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia**  
[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

BAHWA POLIS ASURANSI MARINE CARGO YANG DITUTUP PENGGUGAT HANYA MENJAMIN KERUGIAN BILA KAPAL TENGGELAM ATAU TERBALIK DAN MENJAMIN KERUGIAN SECARA MENYELURUH / TOTAL LOSS TERHADAP KONTAINER .

BERDASARKAN HAL TERSEBUT MAKA GUGATAN PENGGUGAT TERKAIT WANPRESTASI HARUS DINYATAKAN TIDAK DAPAT DITERIMA (NIET ONVANTKELIJK) KARENA TIDAK ADA FAKTA HUKUM MAUPUN BUKTI HUKUM YANG MEMPERKUAT GUGATAN PENGGUGAT.

Berdasarkan uraian tersebut di atas maka Tergugat memohon kepada Majelis Hakim yang memeriksa perkara ini untuk memutuskan sebagai berikut :

- 1 Menerima dan mengabulkan Eksepsi Tergugat untuk seluruhnya ;
- 2 Menyatakan Gugatan Penggugat tidak dapat diterima (niet onvankeljik) ;
- 3 Menyatakan Tergugat tidak melakukan wanprestasi (ingkar janji) ;
- 4 Menyatakan Tergugat tidak memiliki kewajiban hukum untuk membayar klaim Penggugat ;
- 5 Menghukum Para Penggugat untuk membayar seluruh biaya perkara.

ATAU, apabila Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang memeriksa dan mengadili perkara ini berpendapat lain, mohon putusan yang seadil adilnya (ex aequo et bono) ;

Menimbang, bahwa Penggugat mengajukan Repliknya tertanggal 24 Februari 2011 dan Tergugat mengajukan Dupliknya tertanggal 3 Maret 2011 ;

Menimbang, bahwa untuk membuktikan dalil-dalil gugatannya Penggugat menyerahkan bukti - bukti tertulis berupa foto copy yang diberi materai cukup sebagai berikut :

- 1.Bukti P-1 : Open Polis No.MOP/TM/08/108, tanggal 27 Oktober 2008 ; (sda).
- 2.Bukti P-2 : Polis Marine Cargo No.TMD/MINL/08-MO271573, tanggal 1-12-2008 ; (copy).
- 3.Bukti P-3 : Berita Acara Insiden Kapal Barito, tanggal 17-4-2009 ; (copy) .
- 4.Bukti P-4 : Surat Pengajuan Klaim tertanggal 21 April 2009 ; (copy) .
- 5.Bukti P-5 : Surat Pengajuan Klaim oleh Kuasa Penggugat tanggal 19 April 2010 ; (copy)
- 6.Bukti P-6 : Biaya Perbaikan 51 Kontainer ; (sda) .
- 7.Bukti P-7 : Surat Penolakan Klaim tanggal 29 Mei 2009 ; (copy) .
- 8.Bukti P-8 : Surat Pengajuan Klaim tertanggal 30 April 2010 ; (copy) .
- 9.Bukti P-9 : Surat muat barang 73 Kontainer ke Kapal MV.Lintas Barito ; (copy);



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

10. Bukti P-10 : The Institute Clause Hand Book ; (copy);
11. Bukti P-11: Terjemahan Open Polis No.MOP/TM/08/108, tanggal 27 Oktober 2008 ; (sda);
12. Bukti P-12 : Terjemahan Polis Marine Cargo No.TMD/MINL/08-MO271573; (sda);
13. Bukti P-13 : Institute Cargo Clauses (B) dalam bahasa Inggris dan bahasa Indonesia ; (copy);

Menimbang, bahwa untuk membuktikan dalil-dalil sangkalannya pihak Tergugat mengajukan bukti - bukti tertulis berupa foto copy diberi materai cukup sebagai berikut :

1. Bukti T-1 : Salinan BA. Kecelakaan Kapal Lintas Kumala Abadi, Tgl.17-4-2009 ; (copy);
2. Bukti T-2 : Berita Acara Insiden MV.Barito; (copy);
3. Bukti T-3 : Note of Protest ; (copy);
4. Bukti T-3A : Nota Protes ; (sda);
5. Bukti T-4 : Statement of Fact ; (copy);
6. Bukti T-4A : Pernyataan Fakta ; (sda);
7. Bukti T-5 : Time sheet PT.Riau Andalas Jasa Dermaga ; (copy) ;
8. Bukti T-5A : Catatan Waktu PT.Riau Andalas Jasa Dermaga ; (sda) ;
9. Bukti T-6 : Marine Cargo Policy No.TMD/MINL/08-M0271573; (sda) ;
10. Bukti T-6A: Terjemahan Marine Cargo Policy No.TMD/MINL/08-M0271573; (sda) ;
11. Bukti T-7 : Marine Cargo Policy No.TMD/MINL/08-M0271557 ; (sda) ;
12. Bukti T-7A: Terjemahan Marine Cargo Policy No.TMD/MINL/08-M0271557 ; (sda) ;
13. Bukti T-8 : Marine Cargo Policy No.TMD/MINL/09-001440 ; (sda) ;
14. Bukti T-8A: Terjemahan Marine Cargo Policy No.TMD/MINL/09-001440 ; (sda) ;
15. Bukti T-9 : Marine Cargo Policy No.TMD/MINL/09-001441 ; (sda) ;
16. Bukti T-9A: Terjemahan Marine Cargo Policy No.TMD/MINL/09-001441 ; (sda) ;
17. Bukti T-10: Draft First and Final Report Tgl.22 Mei 2009 ; (sda);
18. Bukti T-10A: Terjemahan Draft First and Final Report Tgl.22 Mei 2009 ; (sda);

Menimbang, bahwa para pihak berperkara telah menyerahkan kesimpulan pada tanggal 07 April 2011 ;

Menimbang, bahwa para pihak berperkara tidak mengajukan hal - hal lain lagi dan mohon putusan ;

Hal.15 dari 24 hal. Putusan No.522/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Pst.



Menimbang, bahwa guna mempersingkat uraian putusan, maka segala sesuatu yang ada di persidangan sebagaimana tercatat dalam Berita Acara Persidangan, maka untuk selanjutnya harus dianggap termuat dan menjadi kesatuan yang tidak terpisahkan dari putusan ini.

#### **TENTANG PERTIMBANGAN HUKUM**

##### **DALAM EKSEPSI:**

Menimbang, bahwa Tergugat dalam jawabannya telah mengajukan eksepsi yang pada pokoknya adalah : gugatan Penggugat kabur (obscuur libel) dikarenakan dasar hukum gugatan dikecualikan dalam polis marine cargo - institute cargo clause b dengan nomor tmnd/minl/09/1440 ;

Menimbang, bahwa memperhatikan dalil - dalil eksepsi yang diuraikan oleh Tergugat dalam jawabannya tersebut, Majelis Hakim memandang bahwa dalil - dalil tersebut telah menyangkut tentang materi perkara, dalam hal mana perlu dibuktikan lebih lanjut, dan hal tersebut akan dilakukan pada waktu memeriksa pokok perkara, sehingga dengan demikian eksepsi Tergugat tersebut tidak cukup alasan untuk dikabulkan, dan akan dipertimbangkan lebih lanjut dalam pokok perkara ;

##### **DALAM POKOK PERKARA:**

Menimbang, bahwa maksud dan tujuan gugatan Penggugat adalah sebagaimana tersebut di atas ;

Menimbang, bahwa dalam jawabannya, Tergugat telah menyangkal seluruh dalil - dalil yang diajukan oleh Penggugat, dengan mengajukan bukti T-1 sampai dengan T-10 A ;

Menimbang, bahwa oleh karena dalil - dalil Penggugat dimaksud telah disangkal oleh Tergugat, maka beban pembuktian terletak pada Penggugat, dalam hal mana Penggugat telah mengajukan bukti P-1 sampai dengan P-12 ;

Menimbang, bahwa pokok sengketa antara kedua belah pihak adalah adanya wanprestasi yang dilakukan oleh Tergugat, karena Tergugat tidak membayar klaim asuransi yang dimintakan oleh Penggugat sehubungan dengan kerugian Penggugat karena 51 kontainer dari 73 kontainer milik Penggugat yang dimuat di Kapal NV.Barito telah jatuh/tumpah kelaut ;



Menimbang, bahwa Tergugat membantah dirinya telah wanprestasi, karena peristiwa yang menimpa container milik Penggugat yang jatuh ke laut tersebut tidak diatur dalam perjanjian asuransi yang dibuat antara Penggugat dan Tergugat ;

Menimbang, bahwa Penggugat telah mendalilkan hal-hal sebagai berikut :

- Bahwa Penggugat dan Tergugat telah terikat dalam perjanjian pertanggungan/ Asuransi Marine Cargo dimana Tergugat menerbitkan Open Polis of Marine Insurance No.MOP/TM/08/108 tanggal 27 Oktober 2008 untuk menjamin resiko pengangkutan atas 900 unit container berbagai ukuran/jenis diwilayah Indonesia atas nama PT. Lintas Kumala Abadi qq PT. Tal International Container Corporation and/or PT. Tex Tener Container Corporation, untuk masa pertanggungan 27 Oktober 2008 sampai dengan 27 Oktober 2009;
- Bahwa dalam pelaksanaan Open Polis Of Marine Insurance Nomor MOP/TM/08/108 yang ditebitkan Tergugat, Tergugat menerbitkan beberapa polis diantaranya *Polis Marine Cargo Nomor TMD/MINL/08-MO271573 tanggal 1 Desember 2008* ;
- Bahwa tanggal 17 April 2009 pada saat pemuatan atas 73 Unit Container jenis 20" di Pelabuhan RAPP/Buatan Pekanbaru yang dijamin dalam polis Marine Cargo TMD/MINL/08-MO271573 tanggal 1 Desember 2008, kapal pengangkut NV. Lintas Barito mengalami musibah kecelakaan / kapal miring (Capsized) yang menyebabkan 51 Unit Container dari 73 unit milik Penggugat yang telah dimuat tumpah / jatuh kelaut sehingga Penggugat mengalami kerugian berupa biaya penyelamatan dan biaya perbaikan atas container dimaksud sebesar Rp. 187.360.000,- + USD. 76.187.43 atau Rp. 600.000.000,- (Enam ratus juta rupiah) ;
- Bahwa atas klaim yang diajukan Penggugat terhadap Tergugat telah ditolak oleh Tergugat, dengan dalil peristiwa kecelakaan / miringnya kapal tidak dijamin dalam polis ;

Menimbang, bahwa terhadap dalil Penggugat tersebut, Tergugat telah menyangkalnya dengan alasan alasan :

- Penggugat mengajukan klaim berdasarkan Polis Marine Cargo dikarenakan kapal yang mengangkut kontainer milik Penggugat miring 80 derajat sehingga menyebabkan kontainer tersebut jatuh ke sungai. Sementara kondisi Polis Marine Cargo pada Bagian 1.1.2 menyatakan bahwa : This insurance covers, except as excluded by the provisions

*Hal.17 dari 24 hal. Putusan No.522/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Pst.*



of Clauses 4, 5, 6 and 7 below, 1.1.2.1.1 vessel or craft being stranded grounded sunk or capsized. Terjemahan dari bagian tersebut adalah : Pertanggungan ini menjamin risiko-risiko, selain yang telah dikecualikan pada Bagian 4, 5, 6, dan 7, 1.1.2 kapal yang tenggelam atau terbalik, dengan demikian Polis marine cargo hanya menjamin kerugian yang terjadi akibat kapal terbalik sementara fakta hukum yang ada kapal tidak terbalik melainkan hanya miring 80 derajat sehingga Tergugat tidak memiliki kewajiban hukum untuk mengganti kerugian tergugat karena risiko yang menimpa kontainer Penggugat tidak dijamin.

- Bahwa polis asuransi Marine Cargo yang ditutup Penggugat hanya menjamin kerugian bila kapal tenggelam atau terbalik dan menjamin kerugian secara menyeluruh/total loss terhadap container, sebagaimana kondisi Polis Marine Cargo pada Bagian 1.3 menyatakan bahwa : This insurance covers, except as as excluded by the provisions of Clauses 4,5,6 and 7 below, Total loss of any package lost overboard or dropped whilst loading onto, or unloading from, vessel or craft, dengan demikian berdasarkan ketentuan di atas, klaim dapat dijamin oleh Tergugat apabila Tergugat mengalami kerugian secara menyeluruh atau total loss pada saat barang Penggugat rusak / jatuh saat sedang dalam proses pemuatan atau pembongkaran kapal.

Menimbang, bahwa dengan memperhatikan jawab jinawab para pihak tersebut, Majelis Hakim dapat menyimpulkan telah terjadi perbedaan pendapat tentang pengertian klausula-klausula dalam Polis Marine Cargo bagian 1.1.2 dan 1.3 ;

Menimbang, bahwa tentang keberadaan bukti P-1, P-11, P-12 dan P-13 tidak disangkal oleh Tergugat, dengan demikian telah menjadi fakta yang tidak terbantahkan bahwa antara Penggugat dan Tergugat telah ada hubungan hukum terikat dalam perjanjian pertanggungan atas 900 unit container, dimana Tergugat berkedudukan sebagai Penanggung dan Penggugat berkedudukan sebagai Tertanggung ;

Menimbang, bahwa dalam bukti P-1 dan P-11 (terjemahan resmi P-1) yaitu Open Polis No.MOP/TM/08/108 tertanggal 27 Oktober 2008, disebutkan antara lain hal hal sebagai berikut

*“ Polis terbuka ini diadakan untuk memastikan semua pengiriman sebagaimana yang diperinci di bawah ini, yang dilakukan pada dan setelah tanggal berlaku seperti di bawah ini oleh atau untuk laporan kepada tertanggung dimanapun tertanggung mempunyai kepentingan yang di asuransikan .....dst. “*



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

*“Tertanggung: PT.Lintas Kumala Abadi Qq. PT.TAL International Container Corporation dan/atau PT. TEX Tener Container Corporation “*

*“Barang yang diasuransikan (barang - barang dan barang dagangan : 900 unit container (baru/bekas) “*

*“ Pelayaran yang diasuransikan (di dan dari/tiba di): mana saja di Indonesia kemana saja di Indonesia “*

*“ Transportasi (kapal, dll) : melalui transportasi laut dan darat “*

Menimbang, bahwa dari klausula - klausula awal yang disebutkan dalam bukti P-1 dan P-11 tersebut telah terdapat fakta-fakta yang tidak terbantahkan bahwa jenis asuransi yang ada, menyangkut tentang pengiriman/pengangkutan barang baik melalui moda angkutan air maupun moda angkutan darat, dengan daerah yang ditanggung adalah di dan dari/ tiba dimana saja di wilayah Indonesia, dan barang yang diasuransikan adalah barang dagangan 900 Unit Kontainer baik dalam kondisi baru maupun bekas milik Tertanggung yaitu Penggugat ;

Menimbang, bahwa apakah benar klaim yang diajukan Penggugat kepada Tergugat tersebut tidak diatur dalam Polis Marine Cargo bagian 1.1.2 dan 1.3 (bukti P-13), untuk hal tersebut Majelis Hakim akan mempertimbangkan sebagai mana terurai di bawah ini ;

Menimbang, bahwa dalam Polis Marine Cargo tersebut disebutkan hal - hal sebagai berikut :

## **RESIKO YANG DIJAMIN :**

- 1 Asuransi ini menjamin, kecuali terhadap resiko resiko yang diatur pada klausul 4, 5, 6 dan 7 di bawah ini.
- 0 kerugian atau kerusakan pada obyek yang diasuransikan yang secara wajar diakibatkan oleh :
  - 1.1.2. kapal atau perahu kandas karam tenggelam atau terbalik ;
  - 1.3. kerugian total per koli hilang terlempar **atau** jatuh selama dimuat ke, **atau** dibongkar dari, kapal atau perahu.

Menimbang, bahwa dari bunyi klausula Polis Marine Cargo tersebut, dapat dapat ditarik suatu pengertian bahwa yang dijamin oleh asuransi (bagian 1) atau yang menjadi tanggung jawab penanggung/Tergugat adalah “kerugian atau kerusakan” (bagian 1.1) – dimana dalam polis disebutkan dengan memakai kata “**atau**” – dengan demikian kalimat tersebut menurut sifatnya

Hal.19 dari 24 hal. Putusan No.522/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Pst.

#### 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. 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)



20 **Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia**  
**putusan.mahkamahagung.go.id**

adalah mengandung pengertian alternative atau pilihan, bisa kerugian - bisa pula kerusakan, sehingga menurut Majelis Hakim hal tersebut dapat dipilih salah satunya ;

Menimbang, bahwa selanjutnya dalam Polis dimaksud tentang kerugian atau kerusakan tersebut disebabkan pada suatu keadaan, yang menurut klausula polis disebutkan yaitu : kapal atau perahu kandas, karam, tenggelam atau terbalik ;

Menimbang, bahwa bila dikaitkan dengan dalil para pihak yang berperkara, apakah dengan keadaan kapal yang dalam keadaan miring hingga 80 derajat termasuk dalam klausula tersebut ;

Menimbang, bahwa menurut Majelis Hakim dalam memahami suatu isi atau bunyi perjanjian tentunya tidak dapat di terjemahkan sepotong sepotong, maksud dari suatu perjanjian itu harus dipahami secara menyeluruh tentang tujuan dari dibuatnya perjanjian dimaksud ;

Menimbang, bahwa dengan memperhatikan bunyi perjanjian induk yaitu Open Polis Of Marine Insurance Nomor MOP/TM/08/108 yang diterbitkan Tergugat (bukti P-1/P-11) tujuan dari dibuatnya perjanjian tersebut adalah untuk melindungi kepentingan Penggugat dalam pengiriman/ pengangkutan barang - barangnya dengan menggunakan moda angkutan darat atau moda angkutan air, untuk itulah Penggugat mengansuransikan barang - barang miliknya untuk melindungi atau meminimalisir resiko yang ada pada padanya, dengan kewajiban membayar sejumlah premi kepada Penanggung ;

Menimbang, bahwa dengan memperhatikan hal tersebut, maka tujuan utama dari si Tertanggung atau Penggugat adalah agar terhadap barang - barang miliknya tidak terjadi resiko yang merugikan bagi dirinya dalam suatu keadaan, dan bila terjadi resiko terhadap barang-barangnya, maka terhadap resiko yang timbul tersebut ada yang menanggungnya;

Menimbang, bahwa kembali kepada permasalahan yang ada yaitu miringnya kapal hingga 80 derajat sebagaimana tersebut di atas, menurut Majelis Hakim keadaan tersebut merupakan kenyataan yang tidak dapat dipungkiri bahwa kapal tersebut dalam keadaan atau kondisi yang tidak normal, hal ini bila dihubungkan dengan kalimat *kandas, karam, tenggelam atau terbalik* sebagaimana disebutkan dalam klausula 1.1.2, Majelis Hakim berpendapat bahwa keadaan tersebut juga dapat dikategorikan kepada suatu keadaan yang tidak normal ;

Menimbang, bahwa keadaan kandas, karam, tenggelam atau terbalik sebagaimana klausula 1.1.2 tersebut tidaklah dapat dipandang suatu pengertian yang absolute, namun harus diartikan



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

bahwa keadaan tersebut merupakan keadaan yang tidak normal karena kapal tidak dapat menjalankan fungsinya lagi sebagai alat angkut karena keadaan tersebut ;

Menimbang, bahwa dengan demikian berdasarkan uraian tersebut maka Majelis hakim dengan memperhatikan keadaan tersebut diatas yaitu miringnya kapal yang memuat barang barang milik Penggugat hingga 80 derajat tersebut, maka hal tersebut dapat di kelompokkan dalam keadaan kandas, karam, tenggelam atau terbalik, yang jelas dalam keadaan apapun ternyata kapal tersebut dalam keadaan yang tidak layak atau tidak normal, dan tidak dapat menjalankan fungsinya lagi sebagai alat angkut karena keadaan tersebut ;

Menimbang, bahwa dalam Polis Marine Cargo bagian 1.3 disebutkan bahwa : Asuransi menjamin *kerugian total per koli hilang terlempar atau jatuh selama dimuat ke, atau dibongkar dari, kapal atau perahu.*

Menimbang, bahwa dari bunyi klausula tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa klaim akan dipenuhi bila terjadi kenyataan-kenyataan terdapat kerugian total per koli hilang terlempar atau jatuh selama dimuat ke atau dibongkar dari kapal atau perahu ;

Menimbang, bahwa dalam klausula tersebut, dengan dipergunakannya kata “**atau**” menurut Majelis Hakim terdapat tiga hal alternatif atau pilihan keadaan/peristiwa yang ditanggung oleh penanggung, yaitu :

- 1 adanya kerugian total per koli hilang terlempar, **atau**
- 2 jatuh selama dimuat ke, **atau**
- 3 dibongkar dari kapal atau perahu

Menimbang, bahwa dari ketiga keadaan/peristiwa yang ditanggung oleh Penanggung tersebut, menurut Majelis Hakim peristiwa yang paling sesuai yang dialami oleh Penggugat adalah pilihan ke dua yaitu “jatuh selama dimuat ke”, hal ini sebagai mana ternyata dari bukti P-3, T-1, T-2;

Menimbang, bahwa Tergugat telah membantah dalil Penggugat karena pemuatan barang barang telah selesai, sehingga dalam hal ini klaim tidak dapat dibayarkan, mengenai hal tersebut Majelis Hakim berpendapat bahwa sebagaimana dari ketentuan klausula awal yang disebutkan dalam bukti P-1 dan P-11 tersebut telah terdapat fakta-fakta yang tidak terbantahkan bahwa jenis asuransi yang ada, menyangkut tentang pengiriman/ pengangkutan barang baik melalui moda angkutan air maupun moda angkutan darat, dengan daerah yang ditanggung adalah di dan dari/ tiba

Hal.21 dari 24 hal. Putusan No.522/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Pst.



22 **Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia**  
[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

dimana saja di wilayah Indonesia, dan barang yang diansuransikan adalah barang dagangan 900 Unit Kontainer baik dalam kondisi baru maupun bekas milik Tertanggung yaitu Penggugat,

Menimbang, bahwa dalam hal tersebut ternyata barang barang milik Penggugat tersebut baru selesai dimuat di kapal namun belum dilakukan pengiriman/pengangkutan ke tujuan, sehingga dengan berpedoman kepada ketentuan klausula awal tersebut, Majelis Hakim berpendapat bahwa seharusnya klaim Penggugat tersebut haruslah dibayar sesuai ketentuan yang ada ;

Menimbang, bahwa dari seluruh hal - hal yang telah dipertimbangan di atas, maka dengan ditolaknya klaim Penggugat kepada Tergugat maka telah ternyata Tergugat melakukan wanprestasi ;

Menimbang, bahwa terhadap jumlah tuntutan ganti rugi yang dituntut oleh Penggugat tentang kerugian yang dialami Penggugat atas biaya penyelamatan dan biaya perbaikan container yang dijamin dalam polis sebesar Rp. 187.360.000,- + US \$ 76.187. 43.- atau sebesar Rp. 600.000.000,-(Enam ratus juta rupiah) bukti P-4 dan P-5 ;

Menimbang, bahwa terhadap jumlah kerugian sebagaimana tersebut diatas Tergugat sendiri tidak membantahnya secara tegas, sehingga oleh karena itu tuntutan Penggugat tersebut patut untuk dikabulkan ;

Menimbang, bahwa terhadap tuntutan denda keterlambatan pembayaran ganti rugi (dwangsom) sebesar 10% untuk setiap bulan keterlambatan pembayaran, untuk hal tersebut tidak dapat dikabulkan karena hal tersebut bertentangan dengan aturan hukum yang ada ;

Menimbang, bahwa terhadap permohonan sita jaminan terhadap barang - barang milik Tergugat, oleh karena hal tersebut tidak dilakukan oleh Majelis Hakim, maka permohonan tersebut tidak perlu dikabulkan ;

Menimbang, bahwa terhadap biaya perkara dalam perkara ini untuk selanjutnya harus dibebankan kepada Tergugat ;

Menimbang, bahwa dengan demikian gugatan Penggugat dapat dikabulkan sebagian dan menolak untuk selain dan selebihnya.



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Mengingat akan bunyi peraturan hukum dan peraturan perundang - undangan yang bersangkutan lainnya.

## M E N G A D I L I :

### Dalam Eksepsi :

- Menolak seluruh eksepsi  
Tergugat ;-----

### Dalam Pokok Perkara :

- 1 Mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian ;-----
- 2 Menyatakan Tergugat melakukan Wanprestasi atas perjanjian Asuransi dengan Open Polis Of Marine Insurance Nomor MOP/TM/08/108 yang ditebitkan Tergugat, Tergugat menerbitkan beberapa polis diantaranya Polis Marine Cargo Nomor TMD/MINL/08-MO271573 tanggal 1 Desember 2008 pada Penggugat;-----
- 3 Menghukum Tergugat untuk membayar kerugian yang dialami Penggugat atas biaya penyelamatan dan biaya perbaikan container yang dijamin dalam polis sebesar Rp.187.360.000,- + US \$ 76.187.43 atau sebesar Rp. 600.000.000,-(Enam ratus juta rupiah) kepada Penggugat;-----
- 4 Menghukum Tergugat untuk membayar biaya perkara sebesar Rp.341.000,-(tiga ratus empat puluh satu ribu rupiah);-----
- 5 Menolak gugatan Penggugat untuk selain dan selebihnya;-----

Demikian diputuskan dalam rapat permusyawaratan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang dilaksanakan pada hari : KAMIS, Tanggal 14 APRIL 2011, yang dipimpin oleh EKA BUDHIPRIJANTA, SH., MH. sebagai Hakim Ketua, TJOKORDA RAI SUAMBA, SH. MH., dan JUPRIYADI, SH. M.Hum., masing - masing sebagai Hakim Anggota Majelis, putusan tersebut diucapkan dalam persidangan yang terbuka untuk umum pada hari: **KAMIS, Tanggal 21 April 2011**, oleh Majelis Hakim tersebut dengan dibantu oleh RUSTIANI, SH. MH. sebagai Panitera Pengganti, dengan dihadiri kuasa Penggugat dan Kuasa Tergugat.

HAKIM ANGGOTA,

HAKIM KETUA,

Hal.23 dari 24 hal. Putusan No.522/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Pst.



TJOKORDA RAI SUAMBA, SH. MH.

EKA BUDHIPRIJANTA, SH. MH.

JUPRIYADI, SH. MH.

PANITERA PENGGANTI,

RUSTIANI, SH. MH.

Biaya-biaya:

- PNBP	:	Rp. 30.000.-
- Redaksi	:	Rp. 5.000.-
- Materai	:	Rp. 6.000.-
- Panggilan	:	<u>Rp.300.000.-</u>
- Jumlah	:	Rp.341.000.-

<b>INSTITUTE CARGO CLAUSES (B) (Revised CL 19)</b>		<b>INSTITUTE CARGO CLAUSES (B) (Revisi KL 19)</b>	
<p><b>RISKS COVERED</b></p> <p>1 This insurance covers, except as provided in Clauses 4, 5, 6 and 7 below,</p> <p>1.1 loss of or damage to the subject-matter insured reasonably attributable to</p> <p>1.1.1 fire or explosion</p> <p>1.1.2 vessel or craft being stranded grounded sunk or capsized</p> <p>1.1.3 overturning or derailment of land conveyance</p> <p>1.1.4 collision or contact of vessel craft or conveyance with any external object other than water</p> <p>1.1.5 discharge of cargo at a port of distress</p> <p>1.1.6 earthquake volcanic eruption or lightning,</p> <p>1.2 loss of or damage to the subject-matter insured caused by</p> <p>1.2.1 general average sacrifice</p> <p>1.2.2 jettison or washing overboard</p> <p>1.2.3 entry of sea lake or river water into vessel craft hold conveyance container liftvan or place of storage,</p> <p>1.3 total loss of any package lost overboard or dropped whilst loading on to, or unloading from, vessel or craft.</p>	<p>Risks Clause</p>	<p><b>RISIKO YANG DIJAMIN</b></p> <p>1 Asuransi ini menjamin, kecuali yang diatur pada Klausul 4, 5, 6 dan 7 di bawah,</p> <p>1.1 kerugian atas atau kerusakan pada obyek yang diasuransikan yang secara wajar diakibatkan oleh</p> <p>1.1.1 kebakaran atau ledakan</p> <p>1.1.2 kapal atau perahu kandas karam tenggelam atau terbalik</p> <p>1.1.3 alat angkut darat terbalik atau keluar dari rel</p> <p>1.1.4 tabrakan antara kapal dengan kapal atau tabrakan antara kapal perahu atau alat angkut dengan benda dari luar kecuali air</p> <p>1.1.5 pembongkaran barang di pelabuhan darurat</p> <p>1.1.6 gempa bumi letusan gunung berapi atau petir,</p> <p>1.2 kerugian atas atau kerusakan pada obyek yang diasuransikan yang disebabkan oleh</p> <p>1.2.1 pengorbanan kerugian umum</p> <p>1.2.2 pembuangan barang dari kapal ke laut dalam upaya menyelamatkan kapal beserta seluruh kepentingan di dalamnya (<i>jettison</i>) atau tersapu ombak keluar kapal</p> <p>1.2.3 masuknya air laut danau atau sungai ke dalam kapal perahu palka alat angkut kontainer mobil box atau tempat penimbunan,</p> <p>1.3 kerugian total per koli hilang terlempar atau jatuh selama dimuat ke, atau dibongkar dari, kapal atau perahu.</p>	<p>Klausul Jaminan</p>
<p>2 This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 or elsewhere in this insurance.</p>	<p>General Average Clause</p>	<p>2 Asuransi ini menjamin kerugian umum dan biaya penyelamatan, yang perhitungannya didasarkan atau ditentukan sesuai dengan kontrak pengangkutan dan/atau ketentuan hukum dan praktek yang berlaku, yang timbul untuk menghindari atau yang berkaitan dengan penghindaran kerugian oleh sebab apapun kecuali yang dikecualikan dalam Klausul 4, 5, 6 dan 7 atau dimanapun pada asuransi ini.</p>	<p>Klausul Kerugian Umum</p>
<p>3 This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of</p>	<p>"Both to Blame Collision"</p>	<p>3 Asuransi ini diperluas untuk memberi ganti rugi kepada Tertanggung terhadap kerugian yang menjadi tanggung</p>	<p>Klausul Tabrakan Kapal Dimana Keduanya</p>

<p>affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder. In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.</p>	<p>Clause</p>	<p>jawabnya dalam kontrak pengangkutan di bawah klausul "Tabrakan Kapal Dimana Keduanya Bersalah" jika kerugiannya yang dapat dijamin. Dalam hal timbul klaim dari pemilik kapal berdasarkan Klausul tersebut, Tertanggung setuju memberitahu Penanggung dimana Penanggung berhak untuk mempertahankan diri dengan biaya yang menjadi tanggungannya, untuk membela Tertanggung terhadap klaim demikian.</p>	<p>Bersalah</p>
<p><b>EXCLUSIONS</b></p> <p>4 In no case shall this insurance cover</p> <p>4.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured</p> <p>4.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured</p> <p>4.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 4.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants)</p> <p>4.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured</p> <p>4.5 loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)</p> <p>4.6 loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel</p> <p>4.7 deliberate damage to or deliberate destruction of subject-matter</p>	<p>General Exclusions Clause</p>	<p><b>PENGECUALIAN</b></p> <p>4. Dalam hal apapun asuransi ini tidak menjamin :</p> <p>4.1 kerugian kerusakan atau biaya yang diakibatkan oleh kesalahan yang disengaja oleh Tertanggung</p> <p>4.2 kebocoran yang wajar, berkurangnya berat atau volume yang wajar, atau keausan yang wajar dari obyek yang diasuransikan</p> <p>4.3 kerugian kerusakan atau biaya yang disebabkan oleh tidak memadainya atau tidak sesuaiya pembungkus atau penyiapan obyek yang diasuransikan (untuk keperluan Klausul 4.3 ini, "pembungkus" dianggap termasuk penyusunan barang di dalam kontainer atau mobil box tetapi hanya jika penyusunan tersebut dilakukan sebelum mulai berlakunya asuransi ini atau dilakukan oleh Tertanggung atau pegawainya)</p> <p>4.4 kerugian kerusakan atau biaya yang disebabkan oleh kerusakan sendiri atau sifat alamiah obyek yang diasuransikan</p> <p>4.5 kerugian kerusakan atau biaya yang secara proxima disebabkan oleh keterlambatan, walaupun keterlambatan itu disebabkan oleh risiko yang diasuransikan (kecuali biaya yang dapat dibayar berdasarkan Klausul 2 di atas)</p> <p>4.6 kerugian kerusakan atau biaya yang timbul dari insolvensi atau kegagalan keuangan pemilik pengelola pencarter atau operator kapal</p> <p>4.7 kerusakan yang disengaja atau penghancuran yang disengaja pada</p>	<p>Klausul Pengecualian Umum</p>

<p>insured or any part thereof by the wrongful act of any person or persons</p> <p>4.8 loss damage or expense arising from the use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.</p> <p>5 5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from unseaworthiness of vessel or craft, unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter is loaded therein.</p> <p>5.2 The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.</p>	<p>Unseaworthiness and Unfitness Exclusions Clause</p>	<p>obyek yang diasuransikan atau bagian daripadanya oleh tindakan salah dari satu orang atau lebih</p> <p>4.8 kerugian kerusakan atau biaya yang timbul dari pemakaian senjata perang apapun yang menggunakan tenaga atom atau fisi dan/atau fisi nuklir atau reaksi lain sejenisnya atau kekuatan atau bahan radioaktif.</p> <p>5 5.1 Dalam hal apapun asuransi ini tidak menjamin kerugian kerusakan atau biaya yang timbul dari ketidak-laik lautan kapal atau perahu, ketidak sempurnaan kapal perahu alat angkut kontainer atau mobil box untuk pengangkutan yang aman atas obyek yang diasuransikan, dimana Tertanggung atau pegawainya mengetahui ketidak-laik lautan atau ketidak sempurnaan tersebut, pada saat obyek asuransi dimuat ke dalamnya.</p> <p>5.2 Penanggung mengabaikan setiap pelanggaran persyaratan yang tidak tertulis (implied warranty) mengenai kelaik-lautan kapal dan kesempurnaan kapal untuk mengangkut obyek yang diasuransikan ketempat tujuan, kecuali Tertanggung atau pegawainya mengetahui ketidak-laik lautan atau ketidak sempurnaan tersebut</p>	<p>Klausul Pengecualian Ketidak-laikan dan Ketidak-sempurnaan</p>
<p>6 In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by</p> <p>6.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power</p> <p>6.2 capture seizure arrest restraint or detainment (piracy excepted) and the consequences thereof or any attempt thereat</p> <p>6.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.</p>	<p>War Exclusion Clause</p>	<p>6 Dalam hal apapun asuransi ini tidak menjamin kerugian kerusakan atau biaya yang disebabkan oleh</p> <p>6.1 perang saudara revolusi pemberontakan pembangkitan rakyat, atau kerusuhan sipil yang timbul daripadanya, atau tiap tindakan permusuhan oleh atau terhadap suatu negara yang berperang</p> <p>6.2 perampasan penyitaan penangkapan pembatasan kebebasan atau penahanan (kecuali pembajakan) dan akibat dari padanya atau percobaan untuk melakukan hal tersebut</p> <p>6.3 ranjau torpedo bom yang terlantar atau senjata perang lain yang</p>	<p>Klausul Pengecualian Perang</p>

<p>7 In no case shall this insurance cover loss damage or expense</p> <p>7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions</p> <p>7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions</p> <p>7.3 caused by any terrorist or any person acting from a political motive.</p>	<p>Strikes Exclusion Clause</p>	<p>terlantar.</p> <p>7 Dalam hal apapun asuransi ini tidak menjamin kerugian kerusakan atau biaya</p> <p>7.1 yang disebabkan oleh pemogok, pekerja yang terkena penghalangan bekerja, atau orang yang mengambil bagian dalam gangguan buruh, kerusuhan atau huru-hara</p> <p>7.2 yang timbul dari pemogokan, penghalangan bekerja, gangguan buruh, kerusuhan atau huru-hara</p> <p>7.3 yang disebabkan oleh teroris atau orang yang bertindak dengan motif politik.</p>	<p>Klausul Pengecualian Pemogokan</p>
<p><b>DURATION</b></p> <p>8 8.1 This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either</p> <p>8.1.1 on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,</p> <p>8.1.2 on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either</p> <p>8.1.2.1 for storage other than in the ordinary course of transit or</p> <p>8.1.2.2 for allocation or distribution,</p> <p>or</p> <p>8.1.3 on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge,</p>	<p>Transit Clause</p>	<p><b>BERLAKUNYA ASURANSI</b></p> <p>8 8.1 Asuransi ini mulai berlaku sejak saat barang meninggalkan gudang atau tempat penyimpanan di tempat yang disebutkan sebagai awal dimulainya perjalanan, berlaku terus selama perjalanan yang wajar dan berakhir pada</p> <p>8.1.1 saat diserahkan-terimakan di gudang Penerima atau di gudang terakhir lain atau tempat penyimpanan ditempat tujuan yang telah disebutkan,</p> <p>8.1.2 saat diserahkan terimakan di gudang atau tempat penyimpanan lain, baik sebelum atau di tempat tujuan yang telah disebutkan, yang dipilih Tertanggung baik digunakan</p> <p>8.1.2.1 untuk penyimpanan selain jalur perjalanan yang wajar atau</p> <p>8.1.2.2 untuk alokasi atau distribusi,</p> <p>atau</p> <p>8.1.3 saat berakhirnya waktu 60 hari setelah barang yang diasuransikan selesai dibongkar dari kapal di pelabuhan pembongkaran terakhir,</p>	<p>Klausul Perjalanan</p>

<p>whichever shall first occur.</p> <p>8.2. If, after discharge overseas from the overseas vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.</p> <p>8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, re-shipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.</p> <p>9 If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate <i>unless prompt notice is given to the underwriters and continuation of cover is requested when the insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Underwriters</i>, either</p> <p>9.1 until the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the goods hereby insured at such port or place, whichever shall first occur, or</p> <p>9.2 if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named herein or to any</p>	<p>Termination of Contract of Carriage Clause</p>	<p>mana yang terlebih dahulu terjadi.</p> <p>8.2 Jika, setelah dibongkar dari kapal di pelabuhan pembongkaran terakhir, tetapi sebelum berakhirnya asuransi ini, barang diteruskan ke suatu tujuan selain dari yang telah diasuransikan, asuransi ini, dengan tetap tunduk pada ketentuan pengakhiran di atas, tidak akan diperluas selama perjalanan ke tujuan lain tersebut.</p> <p>8.3 Asuransi ini tetap berlaku (dengan tunduk pada ketentuan pengakhiran tersebut di atas dan yang diatur pada Klausul 9 di bawah) selama terjadi keterlambatan di luar kontrol Tertanggung, setiap penyimpangan pelayaran, pembongkaran darurat, pengapalan kembali atau pemindahan ke kapal lain dan selama terjadi perubahan pelayaran yang timbul dari pelaksanaan kebebasan yang diberikan kepada pemilik kapal atau pencarter dalam kontrak pengangkutan.</p> <p>9 Jika dalam keadaan di luar kontrol Tertanggung baik kontrak pengangkutan diakhiri di suatu pelabuhan atau tempat selain dari tujuan yang telah disebutkan atau pelayaran dihentikan sebelum barang diserahkan-terimakan sebagaimana diatur pada Klausul 8 di atas, maka asuransi ini juga berakhir <i>kecuali pemberitahuan segera disampaikan kepada Penanggung dan kelanjutan jaminan diminta dimana asuransi tetap berlaku, dengan ketentuan suatu premi tambahan jika diperlukan oleh Penanggung</i>, baik</p> <p>9.1 sampai barang dijual dan diserahkan-terimakan di pelabuhan atau tempat tersebut, atau, kecuali secara khusus disetujui lain, sampai berakhirnya waktu 60 hari setelah barang yang diasuransikan tiba di pelabuhan atau tempat tersebut, mana yang terlebih dahulu terjadi, atau</p> <p>9.2 jika barang diteruskan dalam jangka waktu 60 hari tersebut (atau perpanjangan yang disetujui) ke tujuan yang telah disebutkan atau</p>	<p>Klausul Penghentian Kontrak Pengangkutan</p>
---	---	--	---

<p>other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.</p> <p>10. Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, <i>held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters.</i></p>	<p>Change of Voyage Clause</p>	<p>tujuan lain, sampai berakhir sebagaimana diatur pada Klausul 8 di atas.</p> <p>10 Bilamana, setelah berlakunya asuransi ini, tujuan diubah oleh Tertanggung, <i>jaminan tetap berlaku dengan suatu premi dan dengan syarat yang akan diatur dengan ketentuan pemberitahuan segera disampaikan kepada Penanggung.</i></p>	<p>Klausul Perubahan Perjalanan</p>
<p><b>CLAIMS</b></p> <p>11 11.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.</p> <p>11.2 Subject to 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Underwriters were not.</p>	<p>Insurable Interest Clause</p>	<p><b>KLAIM</b></p> <p>11 11.1 Agar dapat memperoleh ganti rugi dalam asuransi ini Tertanggung harus mempunyai kepentingan yang dapat diasuransikan atas obyek yang diasuransikan pada saat terjadinya kerugian.</p> <p>11.2 Dengan tunduk pada ketentuan 11.1 di atas, Tertanggung berhak mendapatkan ganti rugi atas kerugian yang diasuransikan yang terjadi selama jangka waktu dijamin oleh asuransi ini, walaupun kerugian tersebut terjadi sebelum perjanjian asuransi disepakati, kecuali Tertanggung telah mengetahui adanya kerugian tersebut dan Penanggung tidak.</p>	<p>Klausul Kepentingan Yang Dapat Diasuransikan</p>
<p>12 Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter is covered under this insurance, the Underwriters will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured hereunder.</p> <p>This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their servants.</p>	<p>Forwarding Charges Clause</p>	<p>12 Bilamana, sebagai akibat dari risiko yang dijamin asuransi ini, perjalanan yang diasuransikan diakhiri di suatu pelabuhan atau tempat selain dari dimana obyek asuransi dijamin dalam asuransi ini, Penanggung akan mengganti kerugian Tertanggung atas setiap biaya tambahan yang layak dan wajar yang timbul dalam pembongkaran penimbunan dan penerusan obyek asuransi ke tujuan yang diasuransikan.</p> <p>Klausul 12 ini, yang tidak berlaku pada kerugian umum dan biaya penyelamatan, tunduk pada pengecualian Klausul 4, 5, 6 dan 7 di atas, dan tidak termasuk biaya yang timbul dari kesalahan kelalaian keuangan Tertanggung atau pegawainya.</p>	<p>Klausul Biaya Meneruskan</p>
<p>13 No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject-matter insured is reasonably abandoned either on account of its</p>	<p>Constructive Total Loss Clause</p>	<p>13 Tidak ada klaim untuk Kerugian Total Konstruktif yang dapat dijamin kecuali obyek yang diasuransikan telah</p>	<p>Klausul Kerugian Total Konstruktif</p>

<p>actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival.</p> <p>14 14.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the cargo insured herein the agreed value of the cargo shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.</p> <p>In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.</p> <p>14.2 <b>Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:</b></p> <p>The agreed value of the cargo shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and affected on the cargo by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.</p> <p>In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.</p>	<p>Increased Value Clause</p>	<p>diabandon secara wajar baik dengan pertimbangan suatu kerugian total nyata kelihatannya tidak dapat dihindarkan atau karena biaya memperoleh kembali, memperbaiki dan meneruskan obyek asuransi ke tujuan yang diasuransikan akan melampaui nilainya di tempat tujuan.</p> <p>14 14.1 Jika asuransi Kenaikan Harga diminta oleh Tertanggung atas barang yang diasuransikan harga yang disetujui atas barang dianggap dinaikkan ke total harga pertanggungan pada asuransi ini dan semua asuransi Kenaikan Harga yang menjamin kerugian, dan tanggung jawab pada asuransi ini akan sebanding antara harga pertanggungan terhadap total harga pertanggungan tersebut.</p> <p>Dalam hal terjadi klaim Tertanggung harus menyerahkan kepada Penanggung bukti jumlah yang diasuransikan pada semua asuransi lainnya.</p> <p><b>14.2 Bilamana asuransi ini atas Kenaikan Harga klausul berikut berlaku:</b></p> <p>Harga yang disetujui atas barang dianggap sama dengan jumlah yang dipertanggungkan pada asuransi pokok dan semua asuransi kenaikan harga yang menutupi kerugian dan yang diminta oleh Tertanggung atas barang, dan tanggung jawab pada asuransi ini akan sebanding antara harga pertanggungan terhadap total harga pertanggungan tersebut.</p> <p>Dalam hal terjadi klaim Tertanggung harus menyerahkan kepada Penanggung bukti jumlah yang diasuransikan dari semua asuransi lainnya.</p>	<p>Klausul Kenaikan Harga</p>
<p><b>BENEFIT OF INSURANCE</b></p> <p>15 This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee.</p>	<p>Not to Inure Clause</p>	<p><b>MANFAAT ASURANSI</b></p> <p>15 Asuransi ini tidak dapat dipakai untuk keuntungan pihak pengangkut atau pihak lain yang secara hukum bertanggung jawab.</p>	<p>Klausul Bukan Untuk Manfaat.</p>



		<b>Jika terdapat perbedaan penafsiran dalam versi Bahasa Indonesia ini, maka versi Bahasa Inggris yang akan dijadikan sebagai acuan.</b>	
--	--	--	--