

KLAIN ASURANSI TERHADAP KERUSAKAN
LAMBUNG KAPAL YANG DIKELASKAN OLEH
BIRO KLASIFIKASI INDONESIA (BKI)



SKRIPSI

Diajukan Ke Jurusan Keperdataan Fakultas Hukum
Universitas Hasanuddin Untuk Memenuhi
Sebagian Syarat Guna Meraih
Gelar Sarjana Hukum



PERPUSTAKAAN PUSAT UNIV. HASANUDDIN	
Tgl. terima	13-07-94
Asal data	-
Jumlahnya	1 (satu)
Ilmu	H
No. Inventaris	9517 05 256
No. L. 2	

Oleh :

CHRISTINA PRIHARTINI

91 02 711

**JURUSAN KEPERDATAAN
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
UJUNG PANDANG**

1994

S A R I

Nama : Christina Prihartini
Judul Skripsi : Klaim Asuransi Terhadap Kerusakan
Lambung Kapal Yang Dikelaskan
Oleh Biro Klasifikasi Indonesia
Pembimbing I : U.R. Pattileuw, S.H.
Pembimbing II : Ahmadi Miru, S.H, M.S.

Perasuransian kapal sangat penting bagi pemilik kapal untuk memperoleh jaminan atas bahaya laut yang dialami dalam pelayaran. Kapal mempunyai nilai pertanggungan yang sangat tinggi, jadi sebelum polis asuransi ditutup perusahaan asuransi harus mengetahui secara mendetail perihal kapal yang ditanggungnya. Kapal tersebut harus laik laut artinya kondisi kapal dari segi teknis, awak dan semua perlengkapan yang ada, berada dalam keadaan aman untuk melakukan pelayaran.

Penutupan asuransi kapal yang ada di Indonesia pada umumnya menggunakan Standart Indonesia Hull Form.

Jika kapal yang diasuransikan mengalami kecelakaan yang dijamin oleh polis, maka pemilik kapal dapat mengajukan klaim pada perusahaan asuransi. Dalam mengajukan klaim pemilik kapal harus menyiapkan dokumen-dokumen yang diperlukan. Dokumen dokumen tersebut diteliti oleh penanggung untuk memperoleh kepastian apakah polis menanggung peristiwa yang menimbulkan kerugian/kerusakan itu.

Jika biaya perbaikan atas kerusakan kapal lebih kecil dari jumlah pertanggungan maka tertanggung hanya berhak mengajukan klaim partial loss.

Jika biaya perbaikan melebihi jumlah pertanggungan atau melebihi 75 % dari harga kapal maka penanggung dapat mengajukan klaim total loss.

PENGESAHAN KONSULTAN

Diterangkan bahwa skripsi dari :

Nama : Christina Prihartini

No.pokok : 91 02 711

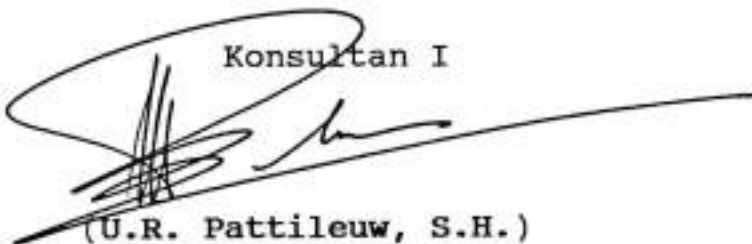
Jurusan : Keperdataan

Judul skripsi : Klaim Asuransi Terhadap Kerusakan Lambung
Kapal Yang Dikelaskan oleh Biro Klasifikasi
Indonesia

Telah disetujui dan diperiksa isinya

Ujung pandang, Desember 1994

Konsultan I



(U.R. Pattileuw, S.H.)

Nip. 130 264 070

Konsultan II



(Ahmadi Mieu, S.H, M.S.)

Nip. 131 569 707

PERSETUJUAN UNTUK MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi dari :

Nama : Christina Prihartini
No.pokok : 91 02 711
Jurusan : Keperdataan

Judul skripsi : Klaim Asuransi Terhadap Kerusakan Lambung
Kapal Yang Dikelaskan oleh Biro Klasifikasi
Indonesia

Skripsi ini telah disetujui oleh pimpinan fakultas Hukum
Universitas Hasanuddin untuk diajukan dalam ujian skripsi.

Ujung pandang, 14 Desember 1994

Dekan
W/B Pembantu Dekan I

(H. Aminuddin Salle, S.H.)

Nip. 180 520 426

LEMBARAN PENGESAHAN UJIAN

Pada hari : Selasa, 20 Desember 1994
Skripsi atas nama : Christina Prihartini
No. Pokok : 91 02 711
Judul : Klaim Asuransi Terhadap Kerusakan
Lambung Kapal Yang Dikelaskan
Oleh Biro Klasifikasi Indonesia

Telah mengikuti ujian sarjana Jurusan Keperdataan
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Ujung Pandang, untuk
memenuhi sebagian syarat guna memperoleh gelar Sarjana Hukum

Panitia Ujian

Ketua : Drs. M. Saleh Iman, S.H, M.S.
Sekretaris : M. Arfin, S.H.

Penguji : 1. Hamzah Rasyid, S.H.
2. Ny. H. Badriyah Rifai, S.H.
3. H. Abdullah Marlang, S.H, M.H.

Konsultan : 1. U.R. Pattileuw, S.H.
2. Ahmadi Miru, S.H, M.H.

Ketua



(Drs. M. Saleh Iman, S.H, M.S.)

Nip. 130 207 828

Sekretaris



(M. Arfin, S.H.)

Nip. 132 086 817

KATA PENGANTAR

Dengan selesainya skripsi berjudul "Klaim Asuransi Terhadap Kerusakan Lambung Kapal Yang Dikelaskan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)", maka tiada suatu yang paling pantas untuk diucapkan selain syukur dan puji kehadiran Allah SWT karena atas rahmat dan petunjuknya dari-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Penulis menyadari bahwa dalam menyusun skripsi ini masih terdapat kekurangan, untuk itu kami mengharapkan saran dan kritik yang sifatnya membangun demi melengkapi skripsi ini.

Sehubungan dengan hal tersebut penulis tak lupa mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Kadir Sanusi, S.H, M.S, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
2. Bapak Aminuddin Salle, S.H, selaku Pembantu Dekan I.
3. Bapak Achmad Ali, S.H. selaku Pembantu Dekan II.
4. Bapak Syamsul Bachri, S.H, M.S. selaku Pembantu Dekan III.
5. Bapak Hamzah Rasyid, S.H. dan Sabir Alwi, S.H, M.H selaku Ketua dan Sekretaris jurusan Hukum Keperdataan.
6. Bapak U.R. Patilleuw, S.H. selaku pembimbing I yang telah membantu dan mengarahkan dalam penyusunan skripsi ini.
7. Bapak Ahmadi Miru, S.H, M.S. selaku pembimbing II yang telah membantu dan membimbing dalam penyusunan skripsi ini.
8. Bapak Lesman Sipayung , selaku Kepala Cabang PT. Jasindo (persero) yang telah membantu dan melengkapi beberapa literatur dalam penulisan skripsi ini.

9. Bapak Mahmud Syatar, S.E. selaku manajer personalia PT. Pelayaran Nasional Kalla Lines yang telah membantu dan melengkapi data yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini.
10. Bapak Radjin Sitorus, selaku pimpinan PT. Biro Klasifikasi Indonesia (persero) cabang Ujung pandang yang telah membimbing dan melengkapi data yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini.
11. Kedua orang tua terhormat, kakak dan adik atas dorongan dan doa selama penulis melaksanakan kuliah dan penyusunan skripsi ini.
13. Bapak Ibu Sumardi, Mbak-mbak dan Arief Nurtjahjo atas dorongan dan doa selama penulis melaksanakan kuliah dan penyusunan skripsi ini.
12. Dosen, dan staf akademik yang telah memberikan ilmu dan bimbingan selama penulis mengikuti pendidikan.
13. Rekan Yana Hiantje dan kepada semua pihak yang telah membantu kami selama mengikuti pendidikan dan penyusunan skripsi ini.

Akhir kata skripsi ini dipersembahkan bagi pembangunan bangsa dan negara Indonesia, almamater tercinta dan semoga dapat bermanfaat bagi pembaca.

Wassalam,

Penulis

DAFTAR ISI

Lembaran Judul	i
Lembaran Pengesahaan Konsultan	ii
Lembaran Persetujuan Untuk Menempuh Ujian Skripsi	iii
Lembaran Pengesahan Ujian	iv
Kata Pengantar	v
Daftar Isi	vii
Daftar Lampiran	ix
BAB I : Pendahuluan	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2. Permasalahan	2
1.3. Tujuan dan Kegunaan	3
BAB II : Tinjauan pustaka	5
2.1. Pengertian Perjanjian Asuransi	5
2.2. Sifat Perjanjian Asuransi	8
2.2.1. Sifat Asuransi Sebagai Gejala Ekonomi	9
2.2.2. Sifat Asuransi Sebagai Gejala Hukum	9
2.3. Jenis, Fungsi dan Tujuan Asuransi	12
2.3.1. Jenis Asuransi	12
2.3.2. Fungsi Asuransi	15
2.3.3. Tujuan Asuransi	16
2.4. Tinjauan Umum Mengenai Asuransi Laut	17
2.4.1. Asuransi laut	17
2.4.2. Prosedur Asuransi Lambung Kapal.....	19

2.4.3. Polis asuransi kerusakan lambung kapal.....	20
2.4.4. Premi asuransi	26
BAB III : Metode Penelitian	34
3.1. Lokasi penelitian	34
3.2. Sumber data	34
3.3. Teknik pengumpulan data	35
3.4. Analisa data	36
Bab IV : Hasil Penelitian dan Pembahasan	37
4.1. Tindakan yang harus dilakukan oleh pemilik kapal untuk mengajukan klaim jika terjadi kerusakan lambung kapal	37
4.1.1. Klaim pada kerusakan lambung kapal akibat kandas	45
4.1.2. Klaim pada kerusakan lambung kapal akibat tabrakan	47
4.2. Antisipasi dari asurador mengenai terjadinya resiko yang dijamin oleh polis	49
BAB V : Penutup	55
5.1. Kesimpulan	55
5.2. Saran-saran	56
Daftar Kepustakaan	57
Lampiran	58

DAFTAR LAMPIRAN

1. Lampiran 1. Surat Bukti Penelitian
2. Lampiran 2. Lampiran Dokumen Asuransi Kapal dari PT. Asuransi Jasa Indonesia.
3. Lampiran 3. Daftar Perincian Obyek Asuransi Pada PT. Pelayaran Nasional Kalla Lines.
4. Lampiran 4. Dokumen teknis, Survey dari PT. Biro Klasifikasi Indonesia.

BAB I
PENDAHULUAN



1.1. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan yang dapat dikatakan terbesar didunia, karena terdiri dari beberapa pulau baik besar maupun kecil, dengan jumlah kurang lebih 13.667 buah. Rangkaian gugusan pulau ini meliputi luas 8.764 juta kilometer dimana dua pertiga diantaranya adalah lautan.

Wilayah darat maupun laut merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan. Bertitik tolak dari keadaan yang demikian, maka jelaslah bahwa negara kita membutuhkan sistem transportasi yang tangguh untuk dapat mewujudkan suatu negara kesatuan baik politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan.

Dengan keadaan geografis tersebut maka sarana angkutan laut mempunyai arti yang penting dalam menunjang pemerataan hasil pembangunan keseluruhan wilayah nusantara. Dengan keadaan yang demikian kapal merupakan sarana yang sangat vital sebagai alat pengangkut dan penghubung.

Kapal-kapal yang dibangun harus mampu mengarungi lautan dalam keadaan aman (laik laut), laik laut ini ditentukan oleh pemerintah. Dalam kegiatan pelayaran tersebut tentunya mempunyai risiko yang tinggi untuk terjadinya kecelakaan/musibah yang tidak diketahui kapan datangnya.

Untuk mengatasi risiko tersebut maka pemilik kapal membutuhkan suatu jaminan dalam pengoperasian kapalnya, sehingga pemilik kapal akan mempertanggungkan pada suatu perusahaan asuransi. Pihak asuransi sebagai penanggung atas segala akibat yang terjadi pada kapal yang diasuransikan tersebut. Sehingga walaupun kapalnya kandas, tubrukan, hilang, dll, hal ini tidak akan mengakibatkan bangkrutnya usaha.

Kapal mempunyai nilai pertanggungangan yang sangat tinggi jadi sebelum polis asuransi ditutup, perusahaan asuransi harus mengetahui secara mendetail perihal kapal yang menjadi tanggungannya. Perusahaan asuransi akan meminta kepada Biro Klasifikasi dimana kapal tersebut dikelaskan, untuk melakukan pemeriksaan keadaan kapal yang akan diasuransikan.

Berdasarkan alasan-alasan tersebut, mendorong penulis untuk membuat tulisan dengan judul :

" KLASIFIKASI ASURANSI TERHADAP KERUSAKAN LAMBUNG KAPAL
YANG DIKELASKAN OLEH BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
(BK) "

1.2. Permasalahan

Permasalahan yang terjadi dalam perasuransian laut cukup luas, baik ditinjau dari jenis asuransi maupun dari segi benda yang dipertanggungkan, maka dalam per lisan ini hanya akan dibahas mengenai asuransi kapal khususnya asuransi lambung kapal.

Adapun permasalahan yang timbul dari hal-hal di atas yaitu :

- Bagaimana pelaksanaan perasuransian kapal khususnya lambung kapal dan prosedur dalam pengajuan klaim pada kapal yang dikelaskan oleh BKI.
- Sampai sejauh manakah pihak asuransi sebagai pihak penanggung dapat melaksanakan kewajibannya terhadap suatu kerugian yang dialami oleh pihak tertanggung.

Menyadari banyaknya kerusakan yang terjadi pada kapal yang diasuransikan serta kompleksnya masalah perasuransian, maka penulis membatasi masalah yang diteliti hanyalah klaim asuransi pada kerusakan lambung kapal yang diakibatkan hal-hal dari segi teknis misalnya tubrukan dan kandas. Kerusakan lambung kapal yang terjadi akibat ausnya bahan tidak akan dibahas dalam tulisan ini.

1.3. Tujuan dan Kegunaan

1.3.1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk :

1. Mengetahui prosedur klaim asuransi terhadap kerusakan lambung kapal yang berdasarkan peraturan-peraturan klasifikasi lambung.
2. Mengetahui sampai sejauh mana pihak asuransi sebagai penanggung dapat melaksanakan kewajibannya

terhadap suatu kerugian yang dialami oleh pihak bertanggung.

1.3.2. Kegunaan Penelitian

Penulis berharap agar tulisan ini dapat digunakan sebagai pedoman dalam perasuransian kapal bagi perusahaan-perusahaan pelayaran dan perusahaan asuransi dalam menyelesaikan klaim, serta dapat bermanfaat bagi pengembangan dunia perasuransian dan pihak-pihak lain yang membutuhkan.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Perjanjian Asuransi

Dalam tulisan ini baik istilah asuransi maupun pertanggungan dipergunakan secara bersamaan dan akan diamati dan ditelaah dari dua sisi yang sama.

Asuransi dalam terminologi hukum merupakan suatu perjanjian. Oleh karena itu perjanjian itu sendiri perlu dikaji sebagai acuan menuju pada pengertian perjanjian asuransi.

Perkataan perjanjian asuransi merupakan penggabungan dua kata yang saling berkaitan erat satu dan yang lain, dimana dalam waktu bersamaan melahirkan suatu peristiwa. Peristiwa mana merupakan suatu persetujuan antara dua pihak atau lebih, untuk saling mengkaitkan diri terhadap pelaksanaan dari suatu hal yang menjadi obyek persetujuan tersebut.

Dalam pasal 1313 KUH Perdata mengatakan bahwa:

" suatu persetujuan adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih".

Menurut pendapat R. Subekti :

" Suatu perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada seorang lain atau dimana 2 orang itu saling berjanji untuk melakukan suatu hal".

Berdasarkan kedua pengertian tersebut diatas, maka dapat disimpulkan bahwa perjanjian merupakan persesuaian kehendak yang dinyatakan antara para pihak, guna melaksanakan sesuatu hal yang telah disepakati bersama.

Pengertian asuransi atau pertanggungan diatur dalam pasal 246 KUH Dagang yang dijadikan sebagai landasan pokok. Yang dimaksud asuransi atau pertanggungan menurut pasal 246 KUH Dagang adalah :

" Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian dengan mana seseorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung dengan menerima suatu premi untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu.

Disamping itu menurut Prof.Dr. Wirjono Projodikoro, S.H.

" Asuransi atau dalam bahasa Belanda "verzekering" berarti pertanggungan. Dalam suatu asuransi terlibat dua pihak, yaitu : yang satu sanggup menanggung atau menjamin, bahwa pihak lain akan mendapat penggantian suatu kerugian, yang mungkin akan ia derita akibat dari suatu peristiwa yang semula belum tentu akan terjadi atau semula belum dapat ditentukan saat akan terjadinya.

(Prof.Dr. Wirjono Projodikoro S.H.,1991 : 1)

Berdasarkan definisi tersebut, ternyata ada tiga unsur yang terkandung dalam pengertian asuransi, yaitu :

Unsur ke 1 : pihak terjamin (verzekerde) berjanji membayar uang premi kepada pihak penjamin (verzekeraar), sekaligus atau dengan berangsur-angsur.

Unsur ke 2 : pihak penjamin berjanji akan membayar

1. Harus ada pihak penanggung
2. Harus ada pihak tertanggung
3. Harus ada suatu peristiwa yang dari semula belum tentu akan terjadinya.
4. Perjanjian timbal balik
5. Harus ada premi
6. Harus ada ganti rugi bilamana peristiwa yang tak tentu itu terjadi

2.2. Sifat Perjanjian Asuransi

2.2.1. Sifat Asuransi Sebagai Gejala Ekonomi

Lembaga asuransi sebagai gejala ekonomi merupakan suatu cara atau alat pemindahan risiko dari seseorang/badan kepada orang/badan lain. Dengan adanya pemindahan risiko yang dilakukan melalui asuransi, maka apabila dimasa yang akan datang terjadi risiko yang harus dihadapinya, maka kerugian yang diderita seseorang akibat risiko yang dihadapinya dipertanggungkan kepada orang lain, yaitu kepada siapa ia telah memindahkan risiko tersebut. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa asuransi merupakan alat untuk meniadakan kerugian.

Dengan adanya lembaga asuransi ini, perusahaan yang mempunyai risiko besar tidak perlu takut atau khawatir akan terjadinya risiko yang tak tentu, yang dapat mengakibatkan kerugian yang tidak terduga lebih dulu.

Jadi asuransi jika ditinjau dari segi ekonomi merupakan suatu lembaga keuangan. Oleh karena melalui perjanjian asuransi, dapat dihimpun sejumlah dana yang besar, dimana dengan dana tersebut dapat dimanfaatkan untuk menunjang pertumbuhan ekonomi, yang sekaligus merupakan sarana bagi masyarakat pada umumnya dan khususnya bagi para pengusaha dalam upaya untuk tetap mengembangkan bidang usahanya.

2.2.2. Sifat Asuransi Sebagai Gejala Hukum

Asuransi ditinjau dari segi hukum adalah suatu perjanjian, dimana penanggung dengan menikmati suatu premi mengikatkan diri terhadap tertanggung untuk membebaskannya dari kerugian karena kehilangan, kerugian atau ketiadaan keuntungan, yang diharapkan yang akan dapat diderita olehnya karena suatu kejadian yang tidak pasti, sebagaimana terdapat dalam pasal 246 KUHDagang.

Karena merupakan suatu perjanjian, maka asuransi memiliki 5 sifat sebagai berikut :

1. Sifat Persetujuan

Semua asuransi berupa suatu persetujuan tertentu, yaitu permufakatan antara dua pihak atau lebih dengan maksud akan mencapai suatu tujuan, dalam mana seorang atau lebih berjanji terhadap seorang lain atau lebih.

2. Sifat Timbal Balik

Persetujuan asuransi ini, merupakan suatu persetujuan timbal balik, yang berarti bahwa masing-masing pihak berjanji melakukan sesuatu bagi pihak lainnya.

Hal ini berarti, bahwa apa yang merupakan kewajiban bagi pihak tertanggung merupakan hak bagi pihak penanggung, demikian pula sebaliknya.

Pihak terjamin berjanji akan membayar premi, pihak penjamin berjanji akan membayar sejumlah uang (uang asuransi) kepada pihak terjamin, apabila suatu peristiwa tertentu terjadi.

3. Sifat Konsensual

Persetujuan asuransi merupakan suatu persetujuan yang bersifat konsensual, yaitu sudah dianggap terbentuk dengan adanya kata sepakat belaka antara kedua belah pihak.

Sifat konsensual perjanjian asuransi ini, jelas terlihat pada pasal 257 ayat 1 KUHDagang sebagai berikut :

" Perjanjian pertanggungan diterbitkan seketika setelah ia ditutup : hak-hak dan kewajiban-kewajiban bertimbal-balik dari si tertanggung mulai berlaku semenjak saat itu , bahkan sebelum polisnya ditandatangani".

Hal ini berarti bahwa perjanjian pertanggungan itu sudah terjadi pada saat perjanjian itu ditutup, meskipun polis belum ada.

2. Sifat Timbal Balik

Persetujuan asuransi ini, merupakan suatu persetujuan timbal balik, yang berarti bahwa masing-masing pihak berjanji melakukan sesuatu bagi pihak lainnya.

Hal ini berarti, bahwa apa yang merupakan kewajiban bagi pihak tertanggung merupakan hak bagi pihak penanggung, demikian pula sebaliknya.

Pihak terjamin berjanji akan membayar premi, pihak penjamin berjanji akan membayar sejumlah uang (uang asuransi) kepada pihak terjamin, apabila suatu peristiwa tertentu terjadi.

3. Sifat Konsensual

Persetujuan asuransi merupakan suatu persetujuan yang bersifat konsensual, yaitu sudah dianggap terbentuk dengan adanya kata sepakat belaka antara kedua belah pihak.

Sifat konsensual perjanjian asuransi ini, jelas terlihat pada pasal 257 ayat 1 KUHDagang sebagai berikut :

" Perjanjian pertanggungan diterbitkan seketika setelah ia ditutup : hak-hak dan kewajiban-kewajiban bertimbal-balik dari si tertanggung mulai berlaku semenjak saat itu , bahkan sebelum polisnya ditandatangani".

Hal ini berarti bahwa perjanjian pertanggungan itu sudah terjadi pada saat perjanjian itu ditutup, meskipun polis belum ada.



4. Sifat Perkumpulan

Jenis asuransi yang mempunyai sifat perkumpulan adalah asuransi saling menjamin. Dikatakan bahwa perjanjian asuransi merupakan suatu perjanjian yang bersifat perkumpulan, oleh karena baik persetujuannya maupun peraturannya menunjuk pada bentuk perkumpulan.

Asuransi ini terbentuk diantara beberapa pengusaha (tertanggung) selaku anggota, dimana didalamnya para anggota seakan-akan membayar premi kepada pengurus dari perkumpulan tersebut. Selanjutnya anggota dari perkumpulan tersebut akan menerima pembayaran manakala terjadi suatu peristiwa yang semula tidak dapat dipastikan terjadinya, misalnya salah satu dari anggota perkumpulan tersebut mengalami kerugian akibat barang-barang yang dikirimkan dengan kapal laut habis tenggelam. Pembayaran baru akan dilakukan, kalau anggota yang bersangkutan telah memenuhi syarat-syarat sebagaimana yang telah disetujui bersama sebelumnya secara bersama-sama diantara para anggota tersebut.

5. Sifat Perusahaan

Asuransi yang mempunyai sifat perusahaan adalah asuransi secara premi, yaitu asuransi yang terbentuk diantara satu perusahaan asuransi disatu

pihak selaku penanggung dengan pihak tertanggung dilain pihak. Badan yang menjadi pihak penanggung dibentuk dan diselenggarakan oleh suatu perusahaan yang berbadan hukum P.T (Perseroan Terbatas).

2.3. Jenis, Fungsi dan Tujuan Asuransi

2.3.1. Jenis-jenis Asuransi

Menurut pasal 247 KUHDagang, maka macam-macam asuransi adalah sebagai berikut :

1. Asuransi terhadap kebakaran ;
2. Asuransi terhadap bahaya pada hasil-hasil pertanian ;
3. Asuransi terhadap kematian orang (asuransi jiwa) ;
4. Asuransi terhadap bahaya di laut dan terhadap pembudakkan ;
5. Asuransi terhadap bahaya dalam pengangkutan di daratan dan di sungai-sungai ;

Bentuk asuransi tersebut diatas adalah bentuk asuransi yang diatur oleh undang-undang. Selain itu masih ada jenis asuransi yang tidak tercantum didalam KUHD, menurut Prof. Dr. Wiryono Prodjodikoro :

" Adapun macam-macam asuransi kerugian lainnya yang tidak diatur dalam KUHDagang, antara lain :

1. Asuransi pencurian ;
2. Asuransi pencurian tanpa merusak ;
3. Asuransi kehilangan ;
4. Asuransi keselamatan perusahaan (bedrijfs verzekering) ;

5. Asuransi pertanggung jawaban (aansprakelijkheids verzekering) ;
(Prof. Dr. Wiryono Prodjodikoro 1981 : 148)

ad.1. Asuransi Pencurian

Risiko yang harus ditanggung oleh asurador dalam hal asuransi pencurian adalah tertanggung mendapat jaminan terhadap pencurian dalam rumah atau dalam kantor, yaitu pencurian dengan merusak.

Adapun pengertian merusak dalam asuransi pencurian adalah :

- a. Merusak rumah agar dapat masuk dalam rumah tersebut misalnya :
 - Membuat lobang di dinding
 - Memecah kaca jendela
- b. Merusak lemari besinya seperti mencungkil kuncinya dengan barang keras.

ad.2. Asuransi Pencurian Tanpa Merusak

Yang dijamin oleh asurador dalam asuransi pencurian tanpa merusak adalah :

- a. Kehilangan barang-barang angkutan oleh karena tercuri di dalam perjalanan
- b. Pencurian-pencurian yang dilakukan tanpa merusak

ad.3. Asuransi Kehilangan

Yang dijamin asurador dalam asuransi kehilangan adalah :

- a. Kehilangan barang-barang angkutan oleh karena tercuri didalam perjalanan.
- b. Pencurian yang dilakukan tanpa merusak apa-apa.
- c. Segala macam kehilangan, juga apabila tidak dilakukan pencurian.

ad.4. Asuransi Keselamatan Perusahaan

Yang dijamin oleh asurador dalam hal asuransi keselamatan perusahaan adalah :

- a. Jaminan terhadap kebakaran.
- b. Jaminan terhadap lain-lain bencana, misalnya :
 - Kerusakan mesin
 - Pemogokan dari buruh-buruhnya.

ad.5. Asuransi Pertanggungjawaban

Yang dijamin oleh asurador dalam asuransi pertanggungjawaban adalah asuransi kerugian terhadap orang lain ,misalnya : asuransi mobil.

A Pemilik mobil mengadakan asuransi mengenai kemungkinan timbulnya suatu pertanggungjawaban dimana ia sebagai seorang pengendara mobil menabrak mobil lain sehingga menjadi rusak. Ia harus bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pemilik mobil yang ditabraknya itu. Jaminan inilah yang harus ditanggung oleh asurador.

Berdasarkan uraian di atas, maka menurut penulis, ketentuan pasal 247 KUHDagang tersebut tidak bersifat mutlak, artinya bahwa pasal tersebut tidak membatasi munculnya bentuk-bentuk asuransi yang lain, di luar yang telah ditentukan oleh undang-undang. Munculnya bentuk-bentuk asuransi yang baru merupakan konsekuensi logis dari berkembangnya bermacam-macam kebutuhan manusia yang semakin hari semakin kompleks sifatnya.

2.3.2. Fungsi Asuransi

Fungsi asuransi, adalah sebagai berikut :

1. Fungsi Sosial

Fungsi sosial ini dapat dilihat dalam UU No. 33 tahun 1964. Disini asuransi berfungsi sebagai jaminan sosial (social security). Maksudnya adalah kerugian yang diderita oleh seseorang akan lebih ringan apabila dipikul secara bersama-sama.

2. Fungsi Ekonomi

Asuransi mempunyai fungsi ekonomi karena pada dasarnya pihak penanggung didalam menjalankan roda usahanya berkeinginan untuk mendapatkan keuntungan. Dilain pihak, tertanggung berkeinginan agar dengan mengasuransikan barangnya dapat terhindar dari kemungkinan mendapat kerugian dengan

singkat dapat dikatakan, bahwa fungsi diadakannya perjanjian asuransi bagi pihak penanggung merupakan sarana didalam menghimpun sejumlah dana dari para tertanggung, dengan tujuan untuk mendapatkan keuntungan, sedangkan dilain pihak bagi tertanggung merupakan sarana untuk berlindung dari kemungkinan-kemungkinan mendapat risiko.

2.3.3. Tujuan Asuransi

Menurut H.M.N. Purwosutjipto tujuan asuransi adalah :

"Jadi, tujuan perjanjian pertanggungan adalah untuk mengalihkan risiko si tertanggung kepada si penanggung, yang berarti bahwa penanggung berkewajiban untuk menggantikan kerugian tertanggung bila terjadi evenemen. Sebagai kontra prestasinya tertanggung harus membayar uang premi kepada penanggung. Berapa jumlah uang premi yang harus dibayar oleh tertanggung, penanggung harus memperhitungkan berdasarkan statistik dan pengalaman yang cermat. Dengan perhitungan jumlah uang premi yang tepat, maka perusahaan pertanggungan tidak akan merugi dan dapat memelihara perusahaannya dengan baik".

(H.M.N. Purwosutjipto, 1986 : 25)

Sedang menurut Prof.DR.Wiryono Projodikoro, S.H :

"Tujuan dari semua asuransi adalah untuk menutup suatu kerugian yang diderita selaku akibat dari suatu peristiwa yang bersangkutan dan yang belum dapat ditentukan semula akan terjadi atau tidak".

(Prof.DR.Wiryono Projodikoro, S.H 1991 :4)

Berdasarkan kedua pendapat di atas maka penulis menyimpulkan bahwa tujuan diadakannya perjanjian asuransi adalah :

- Bagi pihak penanggung, dengan diadakannya perjanjian asuransi akan memperoleh pembayaran sejumlah uang premi dari pihak tertanggung, jika ternyata selama perjanjian asuransi berlangsung tidak terjadi suatu peristiwa yang menimpa obyek pertanggungan.
- Bagi pihak tertanggung, dengan adanya perjanjian asuransi maka risiko akibat adanya suatu kejadian yang dari semula tidak dapat dipastikan terjadinya yang dapat menimpa objek pertanggungan dapat dialihkan kepada pihak penanggung.

2.4. Tinjauan Umum Mengenai Asuransi Laut

2.4.1. Asuransi laut

Asuransi laut merupakan asuransi yang penting di Indonesia karena negara kita merupakan negara kepulauan. Sebagai negara kepulauan, disamping melaksanakan ekspor dan import, pengiriman barang didalam negeripun banyak dilakukan melalui laut dengan menggunakan kapal. Sehingga risiko kerugian yang dihadapi sangat besar. Itulah sebabnya sangat penting bagi pengusaha kapal untuk mengasuransikan seluruh kapal yang dimilikinya, sehingga akibat risiko kerugian yang mungkin dialami dapat dihindari.

Seperti kita ketahui pertanggungan laut diatur

sejumlah uang kepada pihak terjamin, sekaligus atau berangsur-angsur apabila terlaksana unsur ke 3.

Unsur ke 3 : Suatu peristiwa, yang semula belum jelas akan terjadi.

(Wiryono Projodikoro, 1991 : 1)

Hal tersebut diatas sesuai dengan apa yang dikemukakan oleh H.Osman Bosra, S.H bahwa:

"Tiap-tiap perjanjian asuransi atau pertanggungan harus terkandung tiga unsur pokok didalamnya, yakni :

1. Harus ada pihak penanggung
2. Harus ada pihak tertanggung
3. Harus ada suatu peristiwa yang semula belum tentu akan terjadi "

(H. Osman Borsa, S.H. 1978 : 2)

Sedangkan J. Tinggi Sianipar, memberikan definisi mengenai asuransi sebagai berikut :

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

(J. Tinggi Sianipar, 1990 : 5)

Berdasarkan pengertian-pengertian asuransi baik yang terdapat dalam undang-undang maupun yang dikemukakan oleh beberapa pakar , maka penulis menyimpulkan bahwa untuk adanya suatu perjanjian asuransi diperlukan adanya hal-hal pokok sebagai berikut :

dalam KHUD, pertanggungungan ini diatur dalam pasal 592 KUHD sampai pasal 685 KUHD.

Karena setiap bentuk pertanggungungan harus mempunyai benda yang dipertanggungungkan, maka di dalam pertanggungungan laut kita jumpai dalam pasal 593 KUHD tentang apa - apa yang dapat menjadi benda (objek) pertanggungungan :

1. tubuh (casco) kapal dengan segala barang-barang isinya yang perlu untuk pelayaran (kelengkapan kapal).
2. Segala barang-barang muatan
3. untung yang diharapkan dari pelayaran.
4. upah pengangkutan
5. bahaya-bahaya perbudakan di tengah laut

Juga dapat dimungkinkan adanya perjanjian pertanggungungan seperti disebut di dalam pasal 594 KUHD yaitu :

1. terhadap segala kerugian atau sebagian.
2. terhadap pelayaran pulang-balik untuk seluruh pelayaran atau suatu waktu tertentu saja.
3. untuk waktu perang atau waktu damai.
4. untuk semua bahaya di laut.
5. untuk berita baik atau buruk.

Jenis atau macam dari asuransi yang akan dibahas oleh penulis adalah asuransi laut khususnya asuransi lambung kapal. Lambung kapal merupakan

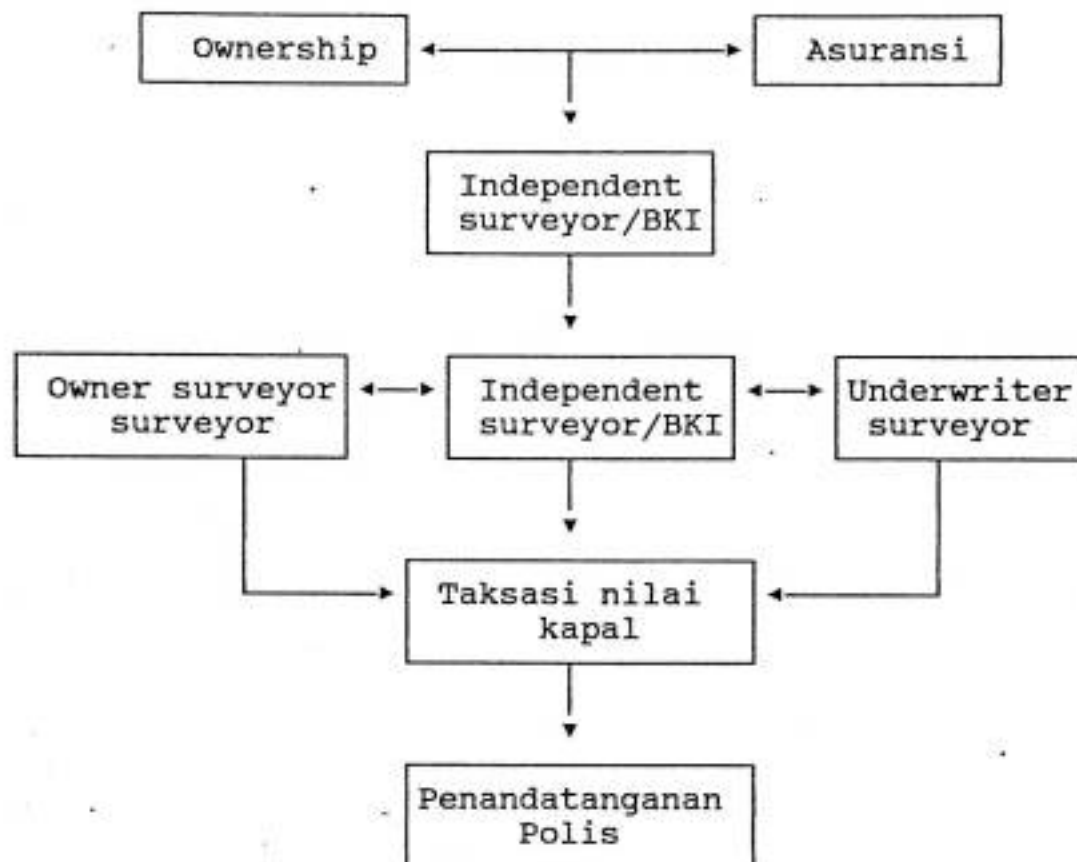
bagian dari konstruksi kapal yang terdiri dari rangka kapal, pelat kulit dengan satu atau beberapa buah geladak serta bagian-bagian konstruksi yang ada padanya seperti lunas, linggi haluan, linggi buritan, kotak laut, lunas bilga dsb.

2.4.2: Prosedur Asuransi Lambung Kapal

Langkah-langkah yang harus ditempuh oleh pemilik kapal (owner ship), apabila ingin mengasuransikan kapalnya, adalah sebagai berikut :

1. Owner ship melakukan negosiasi dengan pihak asuransi, untuk mengasuransikan kapalnya.
2. Setelah negosiasi terjadi, pihak asuransi atau owner akan meminta untuk dilaksanakan survey kondisi, yang dilaksanakan oleh seorang surveyor dari suatu badan/perusahaan yang dianggap netral oleh kedua belah pihak dalam hal ini dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI).
3. Surveyor BKI, owner surveyor dan pihak underwriter surveyor (surveyor dari pihak asuransi) bersama-sama melaksanakan survey untuk menilai harga dari kapal yang akan diasuransikan.
4. Setelah terjadi kesepakatan antara ke 3 orang surveyor tersebut, tentang nilai kapal, maka pengasuransian kapal dapat dilaksanakan.

Untuk lebih jelasnya tahapan-tahapan yang dilalui dalam penutupan polis asuransi dapat dilihat pada bagan dibawah ini,



2.4.3. Polis asuransi kerusakan lambung kapal

Suatu polis asuransi merupakan suatu dokumen yang memuat perjanjian antara pihak penanggung dengan pihak tertanggung.

Pasal yang mengatur mengenai polis didalam KUHD, diantaranya adalah pasal 255 KUHD yang menyatakan :

" Suatu pertanggungan harus dibuat secara tertulis dalam akta yang dinamakan polis ".

Hal yang dimuat dalam polis diatur pada pasal 256 KUHD yaitu :

"setiap polis kecuali yang mengenai suatu pertanggungans jiwa, harus menyatakan :

1. Hari ditutupnya pertanggungans
2. Nama orang yang menutup pertanggungans atas tanggungan sendiri atau atas tanggungan orang ketiga.
3. Suatu uraian yang cukup jelas mengenai barang yang dipertanggunganskan.
4. Jumlah uang untuk berapa diadakan pertanggungans.
5. Bahaya-bahaya yang ditanggung oleh si penanggung.
6. Saat pada mana bahaya mulai berlaku untuk tanggungan si penanggung tersebut.
7. Premi pertanggungans tersebut.
8. Pada umumnya semua keadaan yang kiranya penting bagi si penanggung untuk diketahui dan segala syarat yang diperjanjikan antara para pihak.

Karena pasal 256 KUHD belum menyebutkan secara lengkap isi suatu polis sehingga pasal 592 KUHD melengkapi dimana pasal tersebut menyatakan :

- a. Nama nakhoda, nama kapal, dengan menyebutkan tentang macamnya, dan dalam hal pertanggung jawaban kapalnya, dengan penyebutan tentang apakah kapal itu dibuat dari kayu cemara atau harus disebutnya bahwa si tertanggung tidak mengetahui tentang hal itu.
- b. Tempat dimana barang-barang telah dimasukkan dalam kapal atau dimana barang-barang itu harus dimuat dalam kapal tersebut.
- c. Pelabuhan dari mana kapalnya telah harus berangkat atau dimana kapal itu harus berangkat.
- d. Pelabuhan-pelabuhan atau tempat-tempat pendaratan di mana kapal itu harus mengambil muatannya atau dimana kapal itu harus menurunkan muatannya.
- e. Pelabuhan-pelabuhan atau tempat-tempat pendaratan yang harus dimasuki kapal tersebut.
- f. Harga kapal yang ditanggung.

Dalam asuransi laut khususnya asuransi lambung kapal pada dasarnya ada 2 (dua) macam polis, yaitu :

1. Voyage polis
2. Time polis

ad.1. Voyage polis

Voyage polis adalah polis pertanggung jawaban dari suatu tempat ke tempat lain tanpa mempersoalkan lamanya waktu yang dipergunakan dalam perjalanan tersebut.

ad.2. Time polis

Time polis adalah polis pertanggungan untuk suatu periode tertentu, misalnya 6 (enam) bulan, 1 (satu) tahun dan seterusnya.

Didalam pelaksanaan penutupan polis asuransi kapal, terdapat beberapa macam klausula (kondisi), yaitu :

1. Total Loss Only
2. All Risks

Untuk lebih jelasnya akan dibahas mengenai pengertian dari macam klausula diatas sebagai berikut :

1. Total Loss Only

Dalam penutupan polis jenis ini mempunyai makna bahwa penanggung hanya memberikan ganti rugi, terhadap segala macam kecelakaan/musibah yang diakibatkan oleh alam, dimana mengakibatkan kapal tidak dapat lagi difungsikan, misalnya tenggelam, kebakaran yang menyebabkan kapal mengalami kerusakan berat sehingga nilai kapal menjadi 1/4 atau kurang dari nilai sebelumnya.

Dalam asuransi laut total loss dibedakan menjadi 2 (dua) macam yaitu :

- Actual total loss
- Constructive total loss

a. Actual total loss untuk kapal

Kapal pada umumnya hanya akan dianggap menjadi actual total loss kalau secara fisik kapal itu tidak dapat digunakan lagi oleh pemiliknya akibat dari risiko yang diasuransikan. Misalnya : Kapal rusak sama sekali akibat angin puyuh di laut, kapal habis terbakar, kapal tenggelam dilaut akibat tabrakan dan sebagainya.

b. Constructive total loss

Dalam menentukan constructive total loss tidaklah semudah menentukan actual total loss, karena kapal belum secara absolut rusak (rusak total) atau musnah, tetapi mungkin masih ada nilainya dan masih berbentuk seperti semula. Dengan adanya total loss dengan kondisi constructive total loss didasarkan pada pertimbangan ekonomis. Jika secara komersial barang/kapal yang bersangkutan tidak menguntungkan lagi bagi pemiliknya maka ia akan memutuskan lebih baik melepaskan hak atas milik tersebut dan mengajukan klaim total loss pada perusahaan asuransi.

Dalam constructive total loss dijelaskan bahwa tertanggung hanya berhak mengajukan constructive

total loss apabila biaya perbaikan melebihi $\frac{3}{4}$ dari harga benda/kapal yang dipertanggungjawabkan.



2. All Risks

Dalam penutupan polis asuransi kapal dengan klausula all risk, mempunyai makna bahwa penanggung berkewajiban memberikan ganti rugi atas kerugian sekecil apapun terhadap segala macam musibah/kecelakaan baik yang disebabkan oleh kapal itu sendiri, karena bencana alam maupun oleh karena kelalaian dari nahkoda atau crew asal dapat dibuktikan bahwa kecelakaan tersebut tidak ada unsur kesengajaan.

Jadi asuransi dengan klausula all risks, asurador akan mempunyai tanggung jawab yang lebih besar dari pada klausula total loss. Dimana kerugian yang ditanggung pada klausula all risk meliputi total loss dan partial loss (particular avery).

Meskipun demikian klausula all risks masih mempunyai kelemahan-kelemahan yaitu tidak dapat menjamin kerusakan-kerusakan yang disebabkan oleh bahannya sendiri.

Dalam asuransi laut kerugian yang mungkin diderita tertanggung dapat digolongkan dalam kerugian umum dan kerugian khusus. Yang termasuk dalam kerugian umum, yaitu :

- Segala biaya yang dikeluarkan untuk membayar tebusan, apabila kapal/muatan kapal diambil oleh musuh atau bajak laut.
- Apabila timbul kerugian dan terpaksa dikeluarkan biaya-biaya untuk kepentingan kapal dan semua yang ada di atas kapal.
- Kerugian barang lain yang terpaksa dibuang kelaut dengan tujuan untuk penyelamatan.
- Kerusakan-kerusakan yang dengan sengaja dibuat pada kapal untuk keselamatan kapal.
- Biaya-biaya untuk melepaskan kapal selama mengalami kandas.
- Biaya pemeliharaan dan gaji-gaji nahkoda beserta crew, selama kapal berada dipelabuhan darurat.
- Biaya pelabuhan selama kapal berada dipelabuhan darurat.
- Biaya-biaya yang dikeluarkan terhadap penolong.
- Segala kerugian atau biaya-biaya istimewa lainnya yang umumnya timbul dalam keadaan darurat.

Yang termasuk kerugian khusus, yaitu :

- Semua kerugian atas kapal/muatan yang disebabkan topan, pensitaan dan kapal karam atau terdampar akibat musibah atau kecelakaan.
- Kerugian yang timbul atas kabel-kabel, jangkar, tali temali, layar dan alat-alat lain yang disebabkan karena topan atau bencana lain.

- Semua kerugian atau biaya-biaya yang timbul yang tidak dikeluarkan untuk kepentingan umum, tetapi khusus untuk keperluan kapal itu sendiri atau barang-barang muatannya.

2.4.4. Premi asuransi

Premi asuransi adalah sejumlah uang yang dibayar oleh tertanggung kepada penanggung sebagai imbalan dari kesediaan penanggung mengambil alih risiko yang dihadapi oleh tertanggung.

Bagi penanggung, premi ini sangat penting karena atas dasar itulah ia dalam jangka panjang dapat membayar klaim yang diajukan oleh tertanggung.

Bagi tertanggung premi itu sangat penting karena jumlah itulah yang merupakan biaya baginya dalam melakukan penutupan asuransi. Tinggi rendahnya premi pada umumnya menjadi pertimbangan pokok bagi tertanggung apakah ia akan mengasuransikan kepentingannya atau tidak. Pertimbangan pokok lainnya adalah kesanggupan penanggung dalam mengurus klaim dikemudian hari.

Sifat perjanjian asuransi adalah persetujuan timbal - balik dalam mana kedua belah pihak (penanggung dan tertanggung) mempunyai kewajiban.

Kewajiban penanggung adalah memberi jaminan atas kerugian - kerugian yang terjadi akibat risiko yang

disebutkan dalam polis. Sebagai kontra prestasi atas jaminan yang diberikan penanggung ini maka tertanggung harus membayar premi. Walau dalam dalam KUHD kita tidak menyebutkan kapan premi harus dibayar oleh tertanggung, akan tetapi dalam asuransi kerugian pada umumnya diketahui bahwa premi harus dibayar pada waktu penutupan asuransi dilakukan. Kewajiban penanggung mengeluarkan polis bersamaan dengan kewajiban tertanggung untuk membayar premi.

Faktor-faktor yang pada umumnya menjadi pertimbangan penanggung untuk menentukan besarnya premi penutupan asuransi kapal khususnya lambung kapal adalah sebagai berikut :

1. Macam atau tipe kapal yang akan diasuransikan.
2. Pemilik dan manajemennya.
3. Luas risiko yang dijamin dalam pertanggungan
4. Jumlah pertanggungan atas kapal tersebut
5. Data atau statistik klaim kapal yang bersangkutan dimasa yang lalu
6. Penggunaan trading operations kapal tersebut.
7. Apakah kapal termaksud bagian dari armada yang seluruh fleetnya diasuransikan atau tidak.
8. Jangka waktu pertanggungan.
9. Bendera kebangsaan dari kapal
10. Klasifikasi kapal.

ad.1. Ukuran, type dan umur kapal

Sebagaimana kita ketahui ada banyak macam dan type kapal yang bisa diasuransikan. Masing-masing type tersebut mempunyai ciri sendiri dalam menghadapi bahaya-bahaya sesuai dengan type dan peralatannya yang tersedia dalam kapal. Pertimbangan dalam penentuan premi meliputi besarnya kapal (tonnage), terbuat dari bahan apa, macam dan kekuatan mesin yang digunakan, produksi dari pabrik mana, umur (tahun pembuatannya), perlengkapan-perengkapan yang ada diatas kapal, dan sebagainya.

Dalam penentuan premi asuransi kapal unsur paling pokok adalah mengenai : Type, besarnya tonnage dan usia kapal. Pada dasarnya semakin besar tonnage kapal makin tinggi preminya dan semakin tua usia kapal semakin tinggi presentase preminya.

ad.2. Pemilik dan manajemennya

Manajemen yang dimaksud disini adalah perusahaan atau orang yang bertanggung jawab atas operasi dan perawatan kapal. Manajemen ini sangat besar pengaruhnya dalam menentukan besarnya premi dari asuransi kapal. Penutupan asuransi kapal atas nama manajemen yang baik pada umumnya memberikan premi yang lebih rendah dari penutupan lainnya

atas nama manajemen yang masih disangsikan kemampuannya. Baiknya manajemen akan tercermin dalam banyaknya accident/peristiwa dan claim yang dialami kapal dari tahun ke tahun. Untuk manajemen yang baik dengan sendirinya akan segera terlihat bahwa claim yang diajukan atas kapal tersebut sangat kurang.

ad.3. Syarat pertanggungan

Sampai dimana tanggung jawab Penanggung terhadap sesuatu kerugian yang diderita oleh tertanggung atas kerusakan kapalnya, tergantung kepada syarat pertanggungan yaitu risiko-risiko manakah yang dijamin di dalam polis. Salah satu pertimbangan yang terpenting dalam menentukan besarnya premi adalah syarat pertanggung ini, karena syarat inilah yang menentukan besarnya risiko dan banyaknya bahaya yang dijamin.

ad.4. Jumlah pertanggungan

Pada umumnya harga pertanggungan kapal ditetapkan sesuai dengan yang disetujui oleh penanggung dan tertanggung. Namun dalam menentukan besar kecilnya premi, penanggung tidak mengutamakan besarnya harga pertanggungan tetapi mengutamakan faktor risiko dan syarat pertanggungan.

ad.5. Statistik claim

Statistik claim menunjukkan peryakit-penyakit yang dialami kapal itu di masa lalu. Apakah

kerusakan sering terjadi, hal-hal apa yang menyebabkannya, berapa besarnya masing-masing, bagaimana trend (arah) dari biaya perbaikan tersebut dan sebagainya.

Dari sini akan dapat diketahui apakah kerusakan tersebut merupakan hal-hal yang insidental, apakah nahkoda (ABK) mengurus kapal itu secara baik. Hal ini erat hubungannya dengan manajemen yang telah dijelaskan terdahulu.

ad.6. Penggunaan dan trading operation kapal

Penggunaan kapal menunjukkan peranan penting dalam peranan premi. Trading area memenggang peranan penting juga dalam penentuan premi mengingat ada daerah yang ombaknya besar, banyaknya barang dan dalamnya laut tidak teratur, bahaya-bahaya perang dan perompakan, dan sebagainya yang semuanya merupakan tambahan risiko.

ad.7. Bagian dari armada atau tidak

Yang dimaksudkan dengan armada dalam asuransi ini adalah apabila satu tertanggung memiliki lebih dari 2 kapal dibawah satu manajemen, dan kapal-kapal ini semuanya diasuransikan bersama-sama kepada satu penanggung. Untuk penutupan kapal-kapal yang termasuk dalam armada, dalam penentuan premi untuk kapal-kapal ini penanggung

menganggap bahwa kapal-kapal dalam armada tersebut sebagai satu kesatuan. Jadi harga pertanggungan masing-masing kapal dijumlahkan, demikian juga statistik claim di masa lalu dan sebagainya. Atas dasar ini barulah ditentukan preminya untuk armada tersebut premi armada ini kemudian dibagi-bagi menjadi premi untuk masing-masing kapal sesuai dengan umur, jumlah pertanggungan dan kondisi masing-masing kapal.

ad.8. Jangka waktu pertanggungan

Kapal umumnya diasuransikan untuk jangka waktu satu tahun. Akan tetapi karena pertimbangan-pertimbangan lain ada kalanya tertanggung menutup kurang dari 1 tahun (mis 2 bulan, 3 bulan).

Penutupan premi untuk 3 bulan akan digolongkan pada jangka pendek.

ad.9. Kebangsaan kapal dan lain-lainya

Efek dari bendera kapal (yang menunjukkan nasionalitasnya) dapat juga mempengaruhi penentuan premi, antara lain dengan memperhatikan apakah kapal termaksud sering berlayar ke negara yang kebangsaannya digunakan.

Kapal B yang berbendera Panama misalnya, apabila tidak pernah berlayar sama sekali ke panama, maka tidak ada jaminan bahwa peraturan-peraturan pelayaran Panama dilaksanakan di dalam operasi-

nya. Itu berarti bahwa pengawasan dari negara yang bersangkutan tidak ada. Juga menjadi bahan pertimbangan dalam hal ini apakah negara yang bersangkutan turut serta dalam perjanjian-perjanjian internasional mengenai tanggung jawab terhadap pihak ketiga dan sebagainya.

ad.10 Klasifikasi kapal

Tidak semua kapal diklasifikasikan. Untuk kapal yang diklasifikasikan, maka Biro Klasifikasi turut mengawasi dan menjaga keadaan kapal khususnya apakah kapal tersebut laik laut. Jika kapal diklasifikasikan pada salah satu Biro Klasifikasi yang reputasinya baik maka penanggung percaya bahwa lambung kapal dan mesin yang akan dirawat dengan baik, sehingga premi relatif rendah. Jika Biro Klasifikasi terlalu banyak mengizinkan dispensasi maka kemungkinan perawatan kapal menjadi kurang dan asuransi hanya bersedia menjamin dengan premi yang lebih tinggi.

Disamping itu masih ada beberapa pertimbangan lain yang turut diperhitungkan dalam menentukan premi, seperti : soal keamanan dan lain sebagainya. Tetapi hal tersebut tidak dibahas lebih lanjut dalam tulisan ini.

BAB III

METODE PENELITIAN

Penelitian dalam rangka penulisan skripsi merupakan suatu sarana dan pedoman untuk memperoleh berbagai data dan informasi yang diperlukan. Data yang diperoleh harus mempunyai validitas dan relevan dengan permasalahan yang dikaji, agar memenuhi kualifikasi sebagai suatu karya tulis ilmiah.

3.1. LOKASI PENELITIAN

Untuk memperoleh data dan informasi yang dibutuhkan guna skripsi ini, maka penulis mengadakan penelitian pada PT Asuransi Jasa Indonesia Cabang Ujung Pandang, PT Kalla Lines, serta Biro Klasifikasi Indonesia.

Pemilihan lokasi tersebut didasarkan atas pertimbangan bahwa PT Asuransi Jasa Indonesia melayani dan menangani permasalahan dibidang perasuransian laut. PT Kalla Lines merupakan perusahaan/pemilik kapal. Biro Klasifikasi Indonesia melayani dan menangani pengkelasan kapal dan mengeluarkan sertifikat klasifikasi.

3.2. Jenis dan Sumber Data

3.2.1. Jenis Data

Jenis data yang diperoleh ada 2 macam yaitu :

- A. Data Primer berupa data yang diperoleh dengan mengadakan wawancara dan penelitian secara langsung dengan pihak-pihak yang terkait .
- B. Data Sekunder berupa data yang diperoleh dari bahan - bahan dokumentasi atau bahan tertulis lainnya yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam tulisan ini.

3.2.2. Sumber Data

Data yang diperoleh penulis bersumber dari:

- A. Penelitian Kepustakaan (Library Research) yaitu penelitian terhadap berbagai tulisan-tulisan ilmiah, peraturan perundang-undangan, dokumen-dokumen serta sumber-sumber lain yang terkait sesuai dengan materi yang dibahas .
- B. Penelitian Lapangan (Field Research) yaitu penelitian secara langsung terhadap obyek yang menjadi sampel penelitian, yaitu yang PT Asuransi Jasa Indonesia (persero) Cabang Ujung pandang, PT. Pelayaran Nasional Kalla Lines di Ujung pandang, PT. Biro Klasifikasi Indonesia cabang Ujung pandang.

3.3. Teknik Pengumpulan Data

Dalam melakukan penelitian baik penelitian lapangan maupun penelitian kepustakaan dipergunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

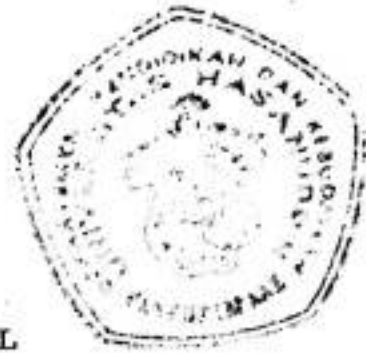
- a. Teknik wawancara (interview) yaitu mengadakan pengumpulan data secara langsung melalui tanya jawab berdasarkan daftar pertanyaan yang telah disiapkan dan melakukan wawancara tak terstruktur untuk memperoleh data dan informasi yang diperlukan untuk memperoleh data dan informasi yang telah diperoleh;
- b. Teknik archival method atau dokumentasi yaitu suatu teknik pengumpulan data dengan mempergunakan literatur dokumen - dokumen, catatan-catatan, laporan-laporan dan bahan-bahan tertulis lainnya yang relevan dengan permasalahan yang akan dibahas.

3.4. Analisa Data

Adapun analisa data skripsi cara deduktif yaitu pembahasan yang bertitik tolak dari hal-hal yang bersifat umum untuk memperoleh kesimpulan yang bersifat khusus.

Data yang telah dianalisa disajikan secara deskriptif mengenai klaim asuransi terhadap kerusakan lambung kapal yang dikelaskan oleh Biro Klasifikasi Indonesia.

BAB IV
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN



4.1. TINDAKAN YANG HARUS DILAKUKAN OLEH PEMILIK KAPAL
UNTUK MENGAJUKAN KLAIM JIKA TERJADI KERUSAKAN LAMBUNG
KAPAL.

Untuk penutupan asuransi kapal yang ada di Indonesia pada umumnya digunakan Standart Indonesia Hull Form seperti hasil penelitian penulis pada PT. Asuransi Jasa Indonesia (Persero) Cab Ujung pandang.

Dengan klausula "Standart Indonesia Hull Form (SIHF)" sebagai syarat perasuransian kapal, maka yang dijamin oleh asurador meliputi :

1. Kerusakan yang terjadi atas kapal, baik kerusakan itu tergolong pada "particular average" maupun "general average". Jaminan meliputi "partial loss" dan "total loss". Dalam partial loss, jaminan dari penanggung adalah penuh sebesar biaya perbaikan yang wajar untuk kerusakan itu tanpa mempersoalkan apakah kapal itu diasuransikan penuh sesuai harga pasar atau tidak (dalam hal ini berlaku "agreed value").
2. Biaya-biaya yang tergolong pada "sue and labour" dan "salvage" sehubungan dengan bahaya yang diasuransikan.
3. Kontribusi dalam General Average sebagai

akibat dari bahaya yang dijamin.

4. Tanggung jawab dalam hal tubrukan.

Dalam pembahasan bab ini penulis membatasi perasuransian kerusakan lambung kapal hanya disebabkan oleh kandas dan tubrukan, yang menjadi tanggung jawab dari Asurador.

Pertama kali yang harus dilakukan oleh tertanggung berkenaan dengan pengajuan klaim ganti kerugian dalam asuransi lambung kapal adalah Owner Ship atau tertanggung harus segera menyampaikan laporan kejadian kecelakaan yang menimpa kapal beserta barang muatannya, yang diperkuat/disahkan oleh penguasa pelabuhan atau pihak syahbandar, kepada perusahaan asuransi.

Pengurusan klaim untuk kerusakan lambung kapal tergantung kepada bukti-bukti dan dokumen tentang terjadinya kecelakaan yang bersangkutan serta pengeluaran-pengeluaran yang dilakukan oleh pemilik kapal yang berhubungan dengan itu, karena hanya atas dasar bukti-bukti dan dokumen tersebut pihak penanggung dapat mengadakan penelitian sampai seberapa besar tanggung jawab mereka.

Beberapa tindakan yang perlu dilakukan oleh tertanggung dalam hal pengajuan klaim adalah sebagai berikut :

1. Segera setelah terjadi kecelakaan, nakhoda kapal haruslah melapor tentang kejadian tersebut selengkapnyanya kepada pemilik kapal, dalam

laporan mana jelas disebutkan tanggal dan waktu kejadiannya, tempat terjadinya, sifat kejadiannya, besar kerusakan yang terjadi, kemungkinan-kemungkinan yang dilakukan untuk memperbaiki dan sebagainya.

2. Atas dasar laporan tersebut point 1 di atas , pemilik kapal (tertanggung) haruslah segera memberitahukannya kepada Penanggung agar pihak penanggung dapat mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan untuk kepentingan semua pihak.
3. Untuk mengetahui besarnya dan sebab-sebab kerusakan perlu ditunjuk surveyor untuk melakukan pemeriksaan. Surveyor ini terdiri dari untuk dan atas nama pemilik kapal, untuk dan atas nama Klasifikasi, untuk dan atas nama pihak penanggung.
4. Nakhoda dan pemilik kapal harus segera membuat laporan-laporan yang berhubungan dengan kejadian tersebut , laporan tergantung kepada macamnya kejadian. Laporan-laporan yang dimaksud disini antara lain : Note of protest, laporan dari nakhoda mengenai kejadian, kutipan dari log book kapal mengenai kejadian dan sebagainya.
5. Melakukan perbaikan atas kerusakan.
Sebelum perbaikan hendaknya diberitahukan terlebih dahulu kepada pihak penanggung menge-

nai rencana perbaikan ini karena sesuai dengan syarat polis pihak penanggung berhak menentukan dimana perbaikan akan dilakukan.

6. Jika persoalan agak sulit, misalnya menyangkut tanggung jawab kepada pihak lain, biaya perbaikan cukup besar dan sebagainya, adalah lebih baik apabila segera ditunjuk Average Adjusters yang akan mengurusnya kemudian, penunjukan tersebut dilakukan setelah berkonsultasi dengan penanggung. Penunjukan Average Adjuster adalah hak dari pemilik kapal, akan tetapi biaya yang berhubungan dengan itu dibebankan kepada penanggung sebagai bagian dari klaim. Oleh karenanya sangat penting penunjukan Average Adjuster dengan persetujuan penanggung.

Dokumen yang diperlukan dalam pengajuan klaim untuk kerusakan lambung kapal, antara lain :

1. Note of Protest, yaitu keterangan yang dibuat oleh Nakhoda di depan Syahbandar mengenai terjadinya kecelakaan yang bersangkutan bahwa kecelakaan tersebut diluar kesengajaan dan kekuasaannya.
2. Kutipan dari Log Book sekitar waktu kejadian. Dari kutipan ini dapat dilihat apa yang dicatat di dalam buku perjalanan kapal mengenai

terjadinya kecelakaan tersebut.

3. Laporan survey (survey report)

Dari survey report atas nama asuransi, survey report atas nama pemilik kapal dan survey report atas nama klasifikasi, serta biaya-biaya yang berhubungan dengan masing-masing survey tadi.

4. Berbagai macam bukti pembayaran, antara lain bukti pembayaran perbaikan sementara (temporary repair), biaya perbaikan tetap (permanen repair), bukti pembayaran jasa tunda, biaya kebutuhan anak buah kapal dan bukti biaya biaya lain seperti telegram dan surat-surat.

5. Notice of Abandonment

Untuk klaim Constructive total loss, Tertanggung sebelumnya harus menyerahkan suatu pemberitahuan Abandonment (Notice of abandonment) kepada Penanggung. Penanggung dapat saja tidak menuntut penyerahan suatu Notice of abandonment, bila itu dianggap tidak ada manfaatnya.

6. Dokumen-dokumen kapal atau ship dokument antara lain surat kebangsaan kapal, daftar bahari, surat keterangan kapal.

7. Dokumen-dokumen perjanjian asuransi laut, yaitu polis.

Dokumen tersebut diatas diperlukan sebagai alat

pembuktian bahwa klaim yang diajukan oleh tertanggung sesuai dengan keadaan yang sebenarnya. Dokumen tersebut akan diperiksa oleh Penanggung untuk dapat membuktikan apakah ia wajib bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi sebagai akibat langsung dari bahaya yang dijamin oleh polis, serta sebagai alat dalam mengadakan perhitungan klaim.

Kemudian hal lain yang perlu diperhatikan adalah mengenai syarat-syarat perjanjiannya, bagaimana klausula dari polis yang bersangkutan. Hal ini perlu diperhatikan sebab akan menentukan sikap pihak penanggung dalam hal pembayaran ganti kerugian kepada pihak tertanggung.

Tertanggung dapat memilih pengajuan klaim yang akan dilakukannya, antara lain :

- a. Mengajukan klaim secara Partial Loss.
- b. Mengajukan klaim secara Total Loss.

Hal ini dapat dilihat pada klausula yang terdapat pada polis pada waktu penutupan asuransi kapal.

a. Mengajukan klaim secara partial loss

Partial loss untuk kapal terjadi apabila kapal tersebut mengalami kerusakan sebagai akibat langsung dari bahaya yang dijamin oleh polis.

Contoh kerusakan yang termasuk kepada partial loss kapal :

pembuktian bahwa Klaim yang diajukan oleh tertanggung sesuai dengan keadaan yang sebenarnya. Dokumen tersebut akan diperiksa oleh Penanggung untuk dapat membuktikan apakah ia wajib bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi sebagai akibat langsung dari bahaya yang dijamin oleh polis, serta sebagai alat dalam mengadakan perhitungan klaim.

Kemudian hal lain yang perlu diperhatikan adalah mengenai syarat-syarat perjanjiannya, bagaimana klausula dari polis yang bersangkutan. Hal ini perlu diperhatikan sebab akan menentukan sikap pihak penanggung dalam hal pembayaran ganti kerugian kepada pihak tertanggung.

Tertanggung dapat memilih pengajuan klaim yang akan dilakukannya, antara lain :

- a. Mengajukan klaim secara Partial Loss.
- b. Mengajukan klaim secara Total Loss.

Hal ini dapat dilihat pada klausula yang terdapat pada polis pada waktu penutupan asuransi kapal.

a. Mengajukan klaim secara partial loss

Partial loss untuk kapal terjadi apabila kapal tersebut mengalami kerusakan sebagai akibat langsung dari bahaya yang dijamin oleh polis.

Contoh kerusakan yang termasuk kepada partial loss untuk kapal :

pembuktian bahwa Klaim yang diajukan oleh tertanggung sesuai dengan keadaan yang sebenarnya. Dokumen tersebut akan diperiksa oleh Penanggung untuk dapat membuktikan apakah ia wajib bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi sebagai akibat langsung dari bahaya yang dijamin oleh polis, serta sebagai alat dalam mengadakan perhitungan klaim.

Kemudian hal lain yang perlu diperhatikan adalah mengenai syarat-syarat perjanjiannya, bagaimana klausula dari polis yang bersangkutan. Hal ini perlu diperhatikan sebab akan menentukan sikap pihak penanggung dalam hal pembayaran ganti kerugian kepada pihak tertanggung.

Tertanggung dapat memilih pengajuan klaim yang akan dilakukannya, antara lain :

- a. Mengajukan klaim secara Partial Loss.
- b. Mengajukan klaim secara Total Loss.

Hal ini dapat dilihat pada klausula yang terdapat pada polis pada waktu penutupan asuransi kapal.

a. Mengajukan klaim secara partial loss

Partial loss untuk kapal terjadi apabila kapal tersebut mengalami kerusakan sebagai akibat langsung dari bahaya yang dijamin oleh polis.

Contoh kerusakan yang termasuk kepada partial loss untuk kapal :

pembuktian bahwa klaim yang diajukan oleh tertanggung sesuai dengan keadaan yang sebenarnya. Dokumen tersebut akan diperiksa oleh Penanggung untuk dapat membuktikan apakah ia wajib bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi sebagai akibat langsung dari bahaya yang dijamin oleh polis, serta sebagai alat dalam mengadakan perhitungan klaim.

Kemudian hal lain yang perlu diperhatikan adalah mengenai syarat-syarat perjanjiannya, bagaimana klausula dari polis yang bersangkutan. Hal ini perlu diperhatikan sebab akan menentukan sikap pihak penanggung dalam hal pembayaran ganti kerugian kepada pihak tertanggung.

Tertanggung dapat memilih pengajuan klaim yang akan dilakukannya, antara lain :

- a. Mengajukan klaim secara Partial Loss.
- b. Mengajukan klaim secara Total Loss.

Hal ini dapat dilihat pada klausula yang terdapat pada polis pada waktu penutupan asuransi kapal.

a. Mengajukan klaim secara partial loss

Partial loss untuk kapal terjadi apabila kapal tersebut mengalami kerusakan sebagai akibat langsung dari bahaya yang dijamin oleh polis.

Contoh kerusakan yang termasuk kepada partial loss untuk kapal :

- Kerusakan karena cuaca buruk
- Kerusakan karena kandas
- Kerusakan mesin, kebakaran diatas kapal dan sebagainya.

Syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh tertanggung dalam mengajukan klaim partial loss adalah :

1. Yang mengajukan klaim tersebut benar-benar mempunyai kepentingan terhadap barang yang dipertanggung.
2. Kerugian yang terjadi adalah akibat langsung dari bahaya-bahaya yang dijamin oleh polis.
3. Kerugian termaksud terjadi dalam jangka waktu berlakunya polis.
4. Tertanggung telah melakukan tindakan yang seharusnya dilakukan untuk mencegah atau memperkecil kerugian. Dalam hal ini kalau ada pihak-pihak lain yang dianggap turut bertanggung jawab atas kerugian ini, maka tuntutan kepadanya telah dilakukan oleh tertanggung.

Kerusakan-kerusakan kapal akibat dari bahaya laut yang dijamin oleh polis, apabila masih mungkin diperbaiki dengan biaya perbaikan yang lebih rendah dari biaya pertanggungan maka kerusakan tersebut dapat digolongkan kedalam partial loss .

Dalam perasuransian kapal, besarnya jumlah pertanggungan hanya merupakan batas sampai berapa

besar klaim untuk particular avery dapat disetujui. Selama biaya perbaikan untuk kerusakan kapal dilakukan secara wajar, maka penanggung wajib memberikan penggantian secara penuh atas kerusakan sebagian. Pembayaran penuh dilakukan selama jumlah biaya perbaikan tidak melebihi jumlah pertanggungan untuk tiap-tiap kecelakaan.

Jika tertanggung mengajukan klaim partial loss, ia masih tetap memiliki sisa-sisa kapal yang rusak disamping itu ia akan memperoleh penggantian atas biaya perbaikan setinggi-tingginya sebesar jumlah pertanggungan. Dalam hal ini walaupun biaya perbaikan yang sungguh-sungguh dikeluarkan atas kapal melebihi jumlah pertanggungan, tertanggung hanya akan mendapat penggantian dari penanggung sebesar jumlah pertanggungan.

b. Mengajukan klaim secara Total Loss

Kerusakan/kerugian yang dijamin dengan kondisi ini hanya jika total loss tersebut disebabkan oleh risiko yang dijamin dalam polis, baik kerugian total loss tersebut berupa Actual Total Loss (ATL) maupun Constructive Total Loss (CTL).

Suatu klaim dianggap actual total loss apabila kapal yang diasuransikan musnah atau rusak sedemikian rupa sehingga hilang dari bentuk dan kegunaannya semula, atau si tertanggung tidak mungkin lagi memilikinya.



Akibat dari risiko yang diasuransikan misalnya kapal habis terbakar, kapal tenggelam dilaut akibat tabrakan dan sebagainya. Dalam actual total loss notice of abandonment tidak perlu diberikan. Sedangkan suatu klaim dianggap constructive total loss apabila biaya perbaikan kapal itu melebihi $\frac{3}{4}$ (tiga per empat) atau 75 % dari harga kapal (berdasarkan SIHF), misalnya kapal rusak akibat tubrukan.

Dalam mengajukan klaim Constructive total loss pemilik kapal harus melepaskan haknya atas kapal dan segala sesuatu yang melekat kepadanya, pelepasan hak tadi dilakukan oleh tertanggung dengan jalan menyatakan kepada penanggung dalam bentuk Notice of Abandonment yang umumnya dilakukan secara tertulis.

4.1.1. Klaim Pada Kerusakan Lambung Kapal Akibat Kandas

Kapal kandas ialah kapal yang sebagian atau seluruhnya menyentuh dasar laut dengan posisinya tetap saja, tidak berpindah sama sekali dan tidak dapat mengolah gerak sama sekali.

Bagian yang mengalami kerusakan akibat kapal kandas, umumnya terjadi pada bagian lambung yaitu tempat dimana lambung kapal tersebut kandas.

Untuk memperbaiki bagian yang rusak tersebut, tentunya memerlukan biaya yang tidak sedikit, oleh karena itu perusahaan yang mengasuransikan kapalnya tidak perlu untuk merasa takut akan kelanjutan peng-

operasian kapalnya, karena untuk kasus kapal kandas perusahaan asuransi akan mengganti keseluruhan kerugian yang diderita pemilik kapal, apabila sesuai dengan jenis asuransi yang disetujuinya.

Untuk itu dibawah ini akan dibahas jenis asuransi yang sering dilaksanakan oleh pemilik kapal dalam kaitannya dengan kasus kapal kandas.

1. Total Loss Only (TLO)

Seperti telah dijelaskan sebelumnya bahwa perjanjian asuransi dengan klausula total loss only, asurador hanya akan memberikan penggantian kerugian apabila kapal tersebut tidak dapat difungsikan lagi, tenggelam ataupun nilainya berkurang sehingga hanya menjadi $\frac{1}{2}$ dari nilai sebelumnya akibat dari risiko yang diperjanjikan.

Apabila tertanggung mengajukan klaim total loss pada hal dokumen dan bukti-bukti yang ada menunjukkan bahwa klaim tersebut hanya kerusakan sebagian, dan jika kerusakan sebagian tidak dijamin oleh polis maka tertanggung tidak berhak mendapat penggantian.

Jika jumlah biaya perbaikan atas kapal yang rusak dan biaya untuk melepaskan diri dari kandasnya ternyata lebih besar dari jumlah pertanggungan kapal maka tertanggung mengajukan constructive total loss.

operasian kapalnya, karena untuk kasus kapal kandas perusahaan asuransi akan mengganti keseluruhan kerugian yang diderita pemilik kapal, apabila sesuai dengan jenis asuransi yang disetujuinya.

Untuk itu dibawah ini akan dibahas jenis asuransi yang sering dilaksanakan oleh pemilik kapal dalam kaitannya dengan kasus kapal kandas.

1. Total Loss Only (TLO)

Seperti telah dijelaskan sebelumnya bahwa perjanjian asuransi dengan klausula total loss only, asurador hanya akan memberikan penggantian kerugian apabila kapal tersebut tidak dapat difungsikan lagi, tenggelam ataupun nilainya berkurang sehingga hanya menjadi $\frac{1}{2}$ dari nilai sebelumnya akibat dari risiko yang diperjanjikan.

Apabila tertanggung mengajukan klaim total loss pada hal dokumen dan bukti-bukti yang ada menunjukkan bahwa klaim tersebut hanya kerusakan sebagian, dan jika kerusakan sebagian tidak dijamin oleh polis maka tertanggung tidak berhak mendapat penggantian.

Jika jumlah biaya perbaikan atas kapal yang rusak dan biaya untuk melepaskan diri dari kandasnya ternyata lebih besar dari jumlah pertanggungan kapal maka tertanggung mengajukan constructive total loss.

operasian kapalnya, karena untuk kasus kapal kandas perusahaan asuransi akan mengganti keseluruhan kerugian yang diderita pemilik kapal, apabila sesuai dengan jenis asuransi yang disetujuinya.

Untuk itu dibawah ini akan dibahas jenis asuransi yang sering dilaksanakan oleh pemilik kapal dalam kaitannya dengan kasus kapal kandas.

1. Total Loss Only (TLO)

Seperti telah dijelaskan sebelumnya bahwa perjanjian asuransi dengan klausula total loss only, asurador hanya akan memberikan penggantian kerugian apabila kapal tersebut tidak dapat difungsikan lagi, tenggelam ataupun nilainya berkurang sehingga hanya menjadi $\frac{1}{2}$ dari nilai sebelumnya akibat dari risiko yang diperjanjikan.

Apabila tertanggung mengajukan klaim total loss pada hal dokumen dan bukti-bukti yang ada menunjukkan bahwa klaim tersebut hanya kerusakan sebagian, dan jika kerusakan sebagian tidak dijamin oleh polis maka tertanggung tidak berhak mendapat penggantian.

Jika jumlah biaya perbaikan atas kapal yang rusak dan biaya untuk melepaskan diri dari kandasnya ternyata lebih besar dari jumlah pertanggungan kapal maka tertanggung mengajukan constructive total loss.

operasian kapalnya, karena untuk kasus kapal kandas perusahaan asuransi akan mengganti keseluruhan kerugian yang diderita pemilik kapal, apabila sesuai dengan jenis asuransi yang disetujuinya.

Untuk itu dibawah ini akan dibahas jenis asuransi yang sering dilaksanakan oleh pemilik kapal dalam kaitannya dengan kasus kapal kandas.

1. Total Loss Only (TLO)

Seperti telah dijelaskan sebelumnya bahwa perjanjian asuransi dengan klausula total loss only, asurador hanya akan memberikan penggantian kerugian apabila kapal tersebut tidak dapat difungsikan lagi, tenggelam ataupun nilainya berkurang sehingga hanya menjadi $\frac{1}{2}$ dari nilai sebelumnya akibat dari risiko yang diperjanjikan.

Apabila tertanggung mengajukan klaim total loss pada hal dokumen dan bukti-bukti yang ada menunjukkan bahwa klaim tersebut hanya kerusakan sebagian, dan jika kerusakan sebagian tidak dijamin oleh polis maka tertanggung tidak berhak mendapat penggantian.

Jika jumlah biaya perbaikan atas kapal yang rusak dan biaya untuk melepaskan diri dari kandasnya ternyata lebih besar dari jumlah pertanggungan kapal maka tertanggung mengajukan constructive total loss.

operasian kapalnya, karena untuk kasus kapal kandas perusahaan asuransi akan mengganti keseluruhan kerugian yang diderita pemilik kapal, apabila sesuai dengan jenis asuransi yang disetujuinya.

Untuk itu dibawah ini akan dibahas jenis asuransi yang sering dilaksanakan oleh pemilik kapal dalam kaitannya dengan kasus kapal kandas.

1. Total Loss Only (TLO)

Seperti telah dijelaskan sebelumnya bahwa perjanjian asuransi dengan klausula total loss only, asurador hanya akan memberikan penggantian kerugian apabila kapal tersebut tidak dapat difungsikan lagi, tenggelam ataupun nilainya berkurang sehingga hanya menjadi $\frac{1}{2}$ dari nilai sebelumnya akibat dari risiko yang diperjanjikan.

Apabila tertanggung mengajukan klaim total loss pada hal dokumen dan bukti-bukti yang ada menunjukkan bahwa klaim tersebut hanya kerusakan sebagian, dan jika kerusakan sebagian tidak dijamin oleh polis maka tertanggung tidak berhak mendapat penggantian.

Jika jumlah biaya perbaikan atas kapal yang rusak dan biaya untuk melepaskan diri dari kandasnya ternyata lebih besar dari jumlah pertanggungan kapal maka tertanggung mengajukan constructive total loss.

b. All Risks

Klausula All risks merupakan syarat penutupan untuk asuransi kapal yang banyak digunakan dengan jaminan lebih luas. Untuk penutupan ini, standar yang digunakan pada umumnya adalah Standar Indonesia Hull Form.

Jika biaya perbaikan atas kerusakan kapal lebih kecil dari jumlah pertanggungan maka tertanggung hanya berhak mengajukan klaim kerusakan sebagian.

Sedangkan jika perbaikan melebihi dari jumlah pertanggungan dan melebihi 75 % dari harga kapal maka tertanggung dapat mengajukan klaim kepada penanggung adalah constructive total loss dengan mengabandonmentkan kapal tersebut kepada penanggung.

4.1.2. Klaim Pada Kerusakan Lambung Kapal Akibat Tabrakan.

Tabrakan yang dibahas dalam tulisan ini adalah tabrakan antara sesama kapal.

Bagian yang mengalami kerusakan akibat kapal tabrakan pada umumnya terdapat pada daerah haluan, sisi atau buritan. Jika biaya perbaikan akibat tabrakan yang melebihi jumlah pertanggungan dan melebihi 75 % dari harga kapal maka penanggung dapat mengajukan klaim Total Loss.

Apabila tertanggung mengajukan klaim total loss, padahal dokumen dan bukti yang ada menunjukkan bahwa klaim tersebut hanya partial loss maka tertanggung tersebut hanya berhak menerima penggantian atas dasar kerusakan sebagian jika kerusakan sebagian ini diperjanjikan dalam polis.

Misalnya kapal A dan B tabrakan. Kapal A diasuransikan dengan jumlah pertanggungan sebesar Rp.40.000.000,-.

Kapal B adalah milik orang lain dengan harga Rp. 100.000.000,-. Dalam tabrakan tersebut kapal A dianggap salah seluruhnya dan oleh karenanya harus bertanggung jawab atas kerusakan kapal B.

Kalau kapal B total Loss, maka :

Dengan memakai kondisi "Standar Indonesia Hull Form 1/10/70", maka tanggung jawab asuransi yang menutup kapal A atas kerugian kapal B hanyalah sebesar Rp. 40.000.000,-. Berarti yang Rp. 60.000.000,- harus ditanggung sendiri oleh pemilik kapal A. Akan tetapi kalau kerusakan kapal B kurang dari Rp.40.000.000,- maka asuransi yang menutup kapal A akan memberi penggantian sepenuhnya.

Jika Kapal A dan B sama-sama bersalah dalam tabrakan maka besarnya tanggung jawab masing-masing tergantung pada besarnya kesalahan.

Apabila tabrakan ini terjadi antara 2 buah kapal yang sama-sama dimiliki oleh tertanggung (sistership)

maka tanggung jawab asuransi akan diselesaikan yaitu seolah olah kedua kapal tersebut dimiliki oleh dua pihak yang berlainan. Yang beda adalah dalam penetapan besarnya tanggung jawab akan diatur berdasarkan kesepakatan antara penanggung dengan tertanggung.

4.2. Antisipasi Dari Asurador Mengenai Terjadinya Risiko Yang Dijamin Oleh Polis.

Dari hasil penelitian penulis, PT. Asuransi Jasa Indonesia (Persero) menyetujui perasuransian kapal dari PT. Pelayaran Nasional Kalla Lines, kapal tersebut diasuransikan dengan fleet atau secara armada. PT. Asuransi Jasa Indonesia (persero) hanya menyetujui klausula total loss atas kapal PT. Pelayaran Nasional Kalla Lines disebabkan kapal-kapal tersebut umumnya telah berusia tua.

Kapal yang diasuransi oleh PT. Pelayaran Nasional Kalla Lines pada PT. Jasindo (persero) meliputi :

1. Kapal penumpang yaitu
 - a. Athirah, Km. Mufidah, Km. Lisa II, Km. II, Km. Ihin I.

2. 1 Ro-ro atau kapal angkutan barang dan

I, Km. Edha II, dan Km. Renny harus diperhatikan oleh tertanggung-timbangan dalam perasuransian

kapal yaitu selama kapal diasuransikan, kapal tersebut harus laik laut artinya kondisi kapal dari segi teknis, awak dan semua perlengkapan yang ada berada dalam keadaan aman untuk melakukan pelayaran. Jaminan ini diberikan oleh Syahbandar dengan pertimbangan teknis yang diberikan oleh Biro Klasifikasi Indonesia yang mengeluarkan sertifikat klasifikasi.

BKI melakukan penandaan kelas berdasarkan dari pengawasan dalam proses pembuatan, bahan yang digunakan dalam pembuatan, daerah pengoperasian kapal, instalasi mesin termasuk instalasi listrik, perlengkapan yang digunakan yaitu mesin jangkar, jangkar, rantai serta tali temali, sehingga dapat diketahui kondisi kapal secara umum.

Adapun tanda kelas yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) adalah sebagai berikut :

+ Berarti lambung kapal serta instalasi mesin kapal dibangun dibawah pengawasan Biro Klasifikasi Indonesia, dengan bahan yang diuji oleh Biro Klasifikasi Indonesia.

+ Berarti lambung kapal dan instalasi mesin dibangun dibawah pengawasan biro klasifikasi lain yang telah diakui oleh Biro Klasifikasi Indonesia, yang kemudian dikelaskan pada Biro Klasifikasi Indonesia.

Kapal dan instalasi mesin yang tidak dibangun dibawah pengawasan Biro Klasifikasi Indonesia atau biro klasifikasi lain yang diakui, bila kemudian dikelas oleh pada Biro Klasifikasi Indonesia, tidak mendapatkan tanda tambahan didepan tanda kelasnya.



Khusus untuk lambung kapal

A 100 Berarti kapal dengan seluruh bagian lambungnya memenuhi peraturan Biro Klasifikasi Indonesia.

A 90 Berarti kapal tidak seluruh bagian lambungnya tidak seluruhnya memenuhi peraturan Biro klasifikasi Indonesia.

Tanda kelas untuk instalasi mesin

SM Tanda ini diberikan apabila mesin utama, mesin bantu dan perlengkapan lain yang diperlukan untuk menjalankan mesin utama, instalasi listrik dan seluruh perlengkapan lainnya yang dicakup oleh klasifikasi, memenuhi persyaratan Peraturan Konstruksi Biro Klasifikasi Indonesia.

\overline{SM} Instalasi mesin-mesin yang tidak seluruh bagian atau nya sesuai dengan peraturan Konstruksi Biro A - SM Klasifikasi Indonesia.

Tanda Kelas Untuk Perlengkapan

- ① diberikan dibelakang tanda kelasnya jika kapal yang perlengkapannya yaitu mesin jangkar, jangkar dan tali temali, memenuhi persyaratan Peraturan Konstruksi Biro Klasifikasi Indonesia.
- ② diberikan dibelakang tanda kelasnya jika perlengkapan kapal tidak seluruh bagiannya memenuhi Peraturan Konstruksi Biro Klasifikasi Indonesia.

Tanda Tambahan pada Kelas

Kapal yang dibangun menurut peraturan tentang Klasifikasi dan Konstruksi Biro Klasifikasi Indonesia untuk daerah pelayaran bukan Samudera, akan diberi tanda yang sesuai dengan daerah pelayarannya di belakang tanda kelasnya yaitu :

- P = Pelayaran Pantai

Daerah pelayaran ini secara umum adalah pelayaran sepanjang pantai, bila jarak ke pelabuhan terdekat dan jarak dari pantai tidak lebih dari 200 mil. Begitu juga pelayaran dalam daerah Asia Tenggara di definisikan dalam hukum Indonesia.

- L = Pelayaran Lokal

Pelayaran ini secara umum, adalah pelayaran menyusuri

pantai, bila jarak pelabuhan terdekat dan jarak dari pantai tidak melebihi 50 mil.

- T = Pelayaran Tenang

Daerah pelayaran ini adalah perairan dangkal teluk dan pelabuhan atay perairan serupa dimana lautnya tidak ganas.

Biro Klasifikasi berhak menetapkan tanda tambahan pada tanda kelas tersebut berdasarkan kondisi laut (data resmi tentang statistik kondisi laut) yang terdapat di daerah pelayaran bersangkutan.

Masa berlakunya kelas bagi lambung kapal, perlengkapan dan instalasi mesin selalu sama yaitu 4 tahun yang dinyatakan dalam klasifikasi dengan ketentuan selama dalam jangka waktu tersebut, semua survey yang disyaratkan harus dipenuhi, dan jika diadakan perbaikan yang perlu diadakan harus dilakukan sesuai dengan peraturan Biro Klasifikasi Indonesia.

Adapun survey yang disyaratkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia adalah :

- Survey penerimaan kelas dan pemindahan kelas.
- Survey mempertahankan kelas, terdiri dari :
 - a. Survey pembaharuan kelas.
 - b. Survey tahunan.
 - c. Survey antara.
 - d. Survey perpanjangan kelas.

- e. Survey khusus.
- f. Survey pembaharuan kelas bersambung.

Dengan berdasar pada pertimbangan teknis yang diberikan oleh Biro Klasifikasi Indonesia, maka pihak penanggung dapat mengetahui secara jelas kondisi teknis kapal yang diasuransikan dan dapat dijadikan pertimbangan dalam menentukan besarnya premi asuransi. Pihak penanggung dapat juga mengetahui sejauh mana tanggung jawab yang dibebankan kepadanya.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

- Pelaksanaan asuransi lambung kapal terjadi jika ada kesepakatan antara pihak penanggung dengan pihak tertanggung. Pihak tertanggung dan pihak penanggung mempunyai kewajiban yaitu pihak tertanggung harus membayar premi yang telah disepakati, pihak penanggung memberikan jaminan atas kerugian-kerugian yang terjadi akibat risiko yang dijamin oleh polis.
- Tindakan yang dilakukan oleh tertanggung apabila terjadi peristiwa yang dijamin oleh polis, pihak tertanggung harus segera memberitahukan kepada pihak penanggung, agar pihak penanggung dapat mengambil tindakan yang diperlukan untuk kepentingan semua pihak. Dalam mengajukan klaim pihak tertanggung harus melengkapi dokumen-dokumen yang dibutuhkan. Dokumen tersebut diperlukan sebagai alat pembuktian bahwa klaim yang diajukan oleh tertanggung sesuai dengan keadaan yang sebenarnya. Tertanggung dapat memilih pengajuan klaim secara Partial loss atau secara Total Loss. Hal ini dapat dilihat pada klausula yang terdapat pada polis pada waktu penutupan asuransi kapal.
- Pihak penanggung akan melaksanakan kewajibannya jika terjadi klaim dari pihak tertanggung dengan berpegang pada syarat pertanggungan yang terdapat dalam polis.

Dimana klausula Total Loss hanya menjamin kapal yang secara absolut rusak atau musnah atau biaya perbaikan dari kapal tersebut melebihi 75 % dari harga kapal, sedangkan klausula All Risk menjamin kerusakan sebagian pada kapal dan jika kapal mengalami Total Loss. Penanggung hanya memberi ganti rugi maksimum sebesar jumlah pertanggungan

5.2. Saran-saran

- Dalam penyelesaian klaim asuransi lambung kapal, kerja sama antara berbagai pihak yang terkait sangat penting sehingga jika terjadi peristiwa dikemudian hari tidak terjadi kesalahpahaman antara ownership dan pihak asuransi.
- Pihak penanggung harus memperhatikan klaim yang diajukan oleh tertanggung agar tertanggung tidak merasa dirugikan dalam mengajukan klaimnya.
- Diperlukan pemahaman yang lebih mendalam akan hak dan kewajiban antara semua pihak yang terkait dalam kegiatan asuransi lambung kapal.
- Asuransi lambung kapal perlu lebih dimasyarakatkan di Indonesia menghindari resiko kerugian yang bakal timbul dan untuk menunjang pembangunan di Indonesia.

DAFTAR KEPUSTAKAAN



1. Asuransi Jasa Indonesia, PT, Pengetahuan Dasar Asuransi Kerugian Modul I s/d Modul VI, Jakarta, 1989.
2. Biro Klasifikasi Indonesia, P.T., Peraturan Klasifikasi dan Konstruksi Kapal laut, Jakarta, 1986.
3. Istopo, Capt, Penuntun Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut, Kesatuan Pelaut Indonesia, Jakarta, 1980.
4. Kaihatu, J.E., Asuransi Pengangkutan, Djambatan, Jakarta, 1959.
5. Prodjodikoro, Wiryono. Prof. Dr, Hukum Asuransi Di Indonesia, Edisi 6, PT. Intermedia, Jakarta, 1981.
6. Purba, Radiks, Angkutan Muatan Laut Jilid 4, PT. Bhatara Karya Aksara, Jakarta, 1981.
7. Purba, Radiks, Memahami Asuransi di Indonesia Edisi 1, Pustakan Binaman Presindo, Jakarta, 1992.
8. Purwosutjipto, H.M.N, S.H., Pengertian Pokok Hukum Dagang Buku Ke 6, edisi 2, Djambatan, Jakarta, 1986.
9. Sardjono, Sapto, Hukum Dagang Laut Bagi Indonesia, cetakan I, Simplex, Jakarta, 1985.
10. Sianipar, Tinggi, J., Asuransi Pengangkutan laut, Edisi 3, Jakarta, 1990.
11. Singarimbun, Masri. Efendi, Sofyan, Metode Penelitian dan Penulisan, cetakan II, LP3ES, Jakarta, 1986.
12. Soedjono, Wiwoho, S.H., Hukum Pertanggungjawaban laut B, edisi 2, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 1993.
13. Subandi, Penuntun Klaim Angkutan laut, Archan, Jakarta, 1989.

Bacaan Tambahan

1. Bosra, Osman. H. S.H., Bahan Mata Kuliah Hukum Dagang II.
2. Subekti, R, Prof.S.H, terjemahan , Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Kepailitan , cetakan 13, Pradnya Paramita, 1983.
3. Subekti, R, Prof.S.H, terjemahan , Kitab Undang-Undang Hukum Perdata , Pradnya Paramita, 1983.

Lampiran 1
Surat Bukti Penelitian



P.T. ASURANSI JASA INDONESIA

KANTOR CABANG UJUNG PANDANG

Jl. Dr. Sam Ratulangi No. 132

Telepon : 0411 - 854888, 851884 Fax : 0411 - 854888

Telex : 71286 AJI UP

Ujung Pandang 93132

No. Srt. Sdr. :

No. Srt. Kami : UP/KLM.307/94

Ujung Pandang, 6 Oktober 1994

Kepada Yth,
Universitas Hasanuddin
Fakultas Hukum
Kampus Unhas Tamaleneea
Ujung Pandang

Dengan hormat,

Pengumpulan Data a.n. Christina Prihatini
Mahasiswi Fakultas Hukum Unhas.

Menunjuk surat Saudara No. 0922/PT.04.H7.FH/N.10.151/93 tanggal
21 Juli 1993 perihal tersebut diatas dapat kami beritahuan :

1. Sdr. Christina Prihatini telah selesai melakukan pengumpulan data di Perusahaan kami sehubungan dengan judul Skripsi yang bersangkutan yaitu "KLAIM ASURANSI TERHADAP KERUSAKAN LAMBUNG KAPAL YANG DIKELASKAN OLEH BIRO KLASIFIKASI INDONESIA"
2. Kami harapkan agar 1(satu) copy buku Skripsi yang bersangkutan dapat kami peroleh untuk perbendaharaan di Perpustakaan kami.

Demikian dan atas perhatian Saudara kami ucapkan terima kasih.-



Esman Sipayung
Kepala Cabang.-

CC. : Sdr. Christina Prihatini

Kantor Pusat : Jl. Let. Jen. Haryono M.T. Kav. 61 Jakarta 12041
Telepon : 021 - 7994508 - 7994708 Telex : 66103 - 66105 - 66165 AJIKP. IA. Fax : 021 - 7995364 - 7971015



DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
P.T. (PERSERO) BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
CABANG UJUNG PANDANG

Jl. Hatta Pengkalan Sukarno No. 10
Ujung Pandang 90173

Telp. : 318531-327005
Fax. : (0411) 319236

Tlx. : 71544 BKI UP. 1A
Tgm : Klasindo Ujung Pandang

Nomor : D.0886/KP.607/UP/KI-94
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Pengumpulan Data an. Christina Prihatini
Mahasiswa Fakultas Hukum UINHAS.

Ujung Pandang, 16 Desember 1994

Kepada
Yth. UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS HUKUM
KAMPUS UINHAS TAMALAUREA
UJUNG PANDANG

Dengan hormat,

Menunjuk surat Saudara No. 0113/PT.04.H7.FH/H.10.41/94 tanggal 04 Februari 1994 perihal tersebut diatas dapat kami beritahukan :

1. Sdr. Christina Prihatini telah selesai melakukan pengumpulan data di Perusahaan kami sehubungan dengan judul Skripsi yang bersangkutan yaitu "KLAIM ASURANSI TERHADAP KERUSAKAN LAMBUNG KAPAL YANG DIKELASKAN OLEH BIRO KLASIFIKASI INDONESIA".
2. Kami harapkan agar 1 (satu) copy buku skripsi yang bersangkutan dapat kami peroleh untuk perbendaharaan di Perpustakaan kami.

Demikian dan atas perhatian Saudara kami ucapkan terima kasih.



Hormat kami,
KEPALA CABANG

RADJIN SITORUS
HUP.12171 - KI

CC. : Sdr. Christina Prihatini



PT. PELAYARAN NASIONAL
KALLA LINES

Jl. Jend Sudirman No. 54 B Ujung Pandang - Indonesia
Telp. (0411) 852112 (Hunting 2 Channel) - 874408 Fax. (0411) 851700

MEMBER OF INGA

SURAT KETERANGAN

Nomor: 249/KL-UP/Pers/XII/1994

Dengan hormat,

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : MAHMUD SYATAR, SE.
Jabatan : MANAGER PERSONALIA
Alamat Kantor : JL. JENDERAL SUDIRMAN No. 54-B
UJUNG PANDANG

Menyatakan bahwa :

Nama : CHRISTINA PRIHARTINI
Stb / Nirm : 91 02 711
Fakultas / Jurusan : HUKUM / KEPERDATAAN
Program : STRATA SATU (S1)
Judul : KLAIM ASURANSI TERHADAP KERUSAKAN
LAMBUNG KAPAL YANG DIKELASKAN OLEH DIRO
KLASIFIKASI INDONESIA (DKI).
Alamat : JLN. KOMPLEKS A.L. TABARANGAN B1-43
UJUNG PANDANG

Adalah benar telah mengadakan penelitian pada PT. Pelayaran Nasional KALLA LINES :

Mulai Tanggal : 22 AGUSTUS 1994

Sampai dengan tanggal : 01 DESEMBER 1994

Demikian Surat Keterangan ini kami buat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Ujung Pandang, 12 Desember 1994

Hormat kami,



KALLA LINES

MAHMUD SYATAR, SE.

Manager Personalia

Lampiran 2

Lampiran Dokumen Asuransi Kapal dari

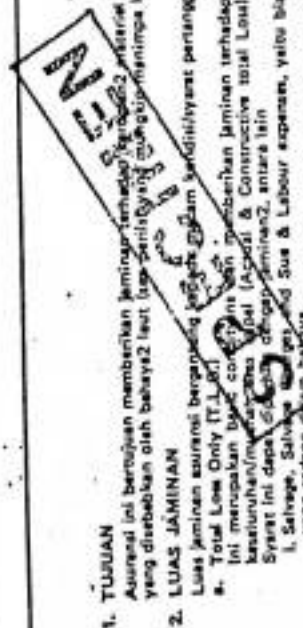
PT. Asuransi Jasa Indonesia.



ASURANSI RANGKA KAPAL



KANTOR PUSAT
Jl. Let. Jend. Haryono M.T.
Kawali No. 51
Jakarta



1. TUJUAN

Asuransi ini bertujuan memberikan jaminan terhadap kerugian/kecelakaan yang disebabkan oleh bahaya2 laut dan peristiwa yang merugikan kapal Anda tersebut.

2. LUAS JAMINAN

Luas jaminan asuransi bergaris dengan ketentuan/ syarat pertanggungsnya, antara lain adalah :

- a. Total Loss Only (T.L.O.)
Ini merupakan luas cakupan jaminan terhadap kerugian2 yang diakibatkan oleh kerusakan kasutuhan/mesin/mesin kapal (Aksi & Constructive total Loss) seperti misalnya tenggelam, kebakaran ddb. Syarat ini dapat ditinjau dalam dokumen2 asuransi2, antara lain :
i. Salvage, Salvage and Sue & Labour expenses, yaitu biaya2 pengemasan guna menyelamatkan kapal yang sedang dalam bahaya.
ii. 4/4 R.D.C. Including objects, yaitu tanggung jawab menurut hukum kepada pihak ketiga dalam peristiwa tabrakan (collision) dengan kapal2 atau benda2 lain (kecuali air, air ddb.) sampai maksimum sebesar harga pertanggungan.
iii. Damage Received in collision, yaitu kerugian2 yang diderita kapal akibat tabrakan dengan kapal dan/atau benda2 lain (kecuali air, air ddb.)
- b. All Risk Conditions, (Standard Indonesia Hull Form)
Memberikan jaminan terhadap kerugian2 seperti yang dijamin dalam syarat TLO ditambah Salvage, Salvage Charges and Sue & Labour expenses, 4/4 R.D.C. including objects dan Damage Received in Collision, serta General Average & Fire, Heavy Weather damage ddb.

3. PREMI

Premi asuransi dinyatakan dalam persen (%) dan besarnya disesuaikan berdasarkan data2/keterangan2 mengenai kapal tersebut, luas jaminan acuannya, serta daerah pelayaran kapal ddb.

4. CLAIM

- a) Apabila kapal mengalami kecelakaan, maka untuk penyelesaian claim yang cepat, secepatnya Anda mengajukan surat tuntutan tertulis kepada kami dengan disertai dokumen2 claim yang diperlukan, yaitu antara lain :
i. Dalam hal Total Loss Only
ii. Buku harian kapal (log book) yang telah dibubuhi cap dan tandatangan/ditandatangani oleh syahbandar.
iii. Kisah kapal yang telah dibubuhi cap dan tandatangan/ditandatangani oleh syahbandar.
iv. Laporan kecelakaan kapal yang telah dibubuhi cap dan tandatangan/ditandatangani oleh syahbandar.
v. Berita Acara.
vi. Pernyataan tertulis dari yang berkenaan tentang tanggalnya kapal.
vii. Asli polis ybs.
viii. Lain2 dokumen mengenai kapal ybs.

FURMULIK PEMHMINIAAN PENUTUPAN ASURANSI RANGKA KAPAL

1. IDENTITAS/SPEKIFIKASI KAPAL2 YANG AKAN DIASURANSIKAN :

NAMA KAPAL SEKARANG DAN SEBELUMNYA	JENIS/TYPER (1)* DAN KONSTRUKSI (2)*	UKURAN - KAPAL		NOMOR & NAMA BIRD KLASIFIKASI	HARGA - PERTANGGUNGAN		JUMLAH HARGA PERTANGGUNGAN
		TONNAGE	KAPASITAS MUATAN		HARGA SEMAT KAPAL DEWASA INI	YANG AKAN DIPERTANGGUNGAN RANGKA KAPAL	
		DWT.	BRT.				

*1) KETERANGAN Harap Diisi : (1) Kapal Miscoberang, Tongkang, Kapal kruk atau Kapal tunda ddb. (2) Kayu, Besi/Baja.

A. NAKHODA KAPAL

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

B. ANAK BUAH KAPAL

1. Jumlah Penwira :
2. Jumlah Bintara :
3. Jumlah Tamnaga :

C. KETERANGAN MENGENAI LAIK-LAUT

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

D. BATASZ GEOGRAFIS/WILAYAH PELAYARAN YANG DITAMBAH :

.....

E. SYARAT PERTANGGUNGAN

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

2. NAMA DAN ALAMAT TERTANGGUNG :

.....

3. NAMA DAN ALAMAT PEMILIK KAPAL :

.....

4. NAMA DAN ALAMAT PERUSAHAAN YANG MENGEKSPLOITASI KAPAL :

.....

5. PEMBUATAN KAPAL :

- i. Tahun pembuatan dan dibuat oleh galangan kapal :
- ii. Untuk macam muatan (bulk cargo, general cargo atau ternak, ddb.) apa kapal tersebut dibuat :
- iii. Kecepatan Rate2 jika penuh muatan :

6. MESIN PENGGERAK UTAMA

- i. Diesel atau uap :

- ii. Nomor dan Type atau Model :
- iii. Produksi dari Pabrik dan Tahun Pembuatan :

7. POMPA CADANGAN

- i. Banyaknya :
- ii. Jenisnya (Electric/Tangan) :

8. PERUBAHAN KONSTRUKSI KAPAL

- i. Pada Tahun :
- ii. Dilaksanakan oleh Galangan Kapal :
- iii. Macam/Bagian yang mengalami perubahan :

9. DOCKING & REPAIRS

- i. Tanggal terakhir naik dock :
- ii. Diperusahaan dock :
- iii. Maksud/Tujuan naik dock :
- iv. Kapal naik dock kembali tanggal :

10. SURVEY KECIL

- i. Survey kecil terakhir tanggal :
- ii. Dilaksanakan Oleh :
- iii. Hasil Survey/Pemeriksaan :

11. URAIAN MENGENAI KECEKAMAN DAN REPARASI KAPAL DALAM 3 (TIGA) TAHUN TERAKHIR :

.....

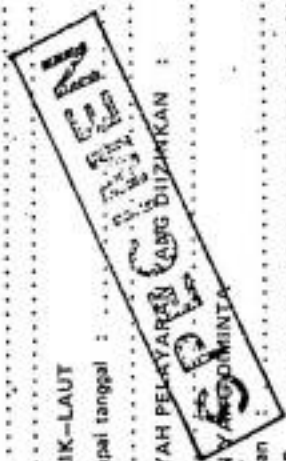
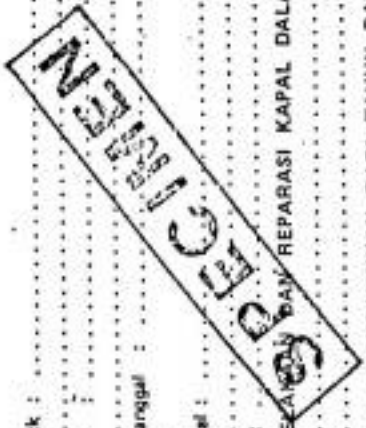
12. KAPAL TERSEBUT PERNAH DIASURANSIKAN DARI TAHUN DAN SAMPAI TAHUN :

.....
 Pada pertahaan asuransi :

Sebab2 tidak diteruskan asuransinya :

Peranda Tengen (Pemohon) dibawah ini memahami dengan jelas, bahwa keterangan2 tersebut diatas merupakan dasar dari pada perjanjian penutupan Asuransi, dan terlampir kami sampaikan : Surat Asli, Fotocopy/Salinan daripada :

1. Certificate of Sea worthiness (lak-laut)
2. Surat Ukur/Lambung
3. Pos tahunan/Surat Izin Berlayar (Sailing Permit)





Reg. No 89002724 ✓

P.T. ASURANSI JASA INDONESIA

HEAD OFFICE : Jl. LET. JEND. HARYONO M.T. KAV. 61, JAKARTA SELATAN (12780)
 Phone : (021) 7994508, 7994708.
 Cable Address : JANESIA, JAKARTA, P.O. BOX : 320 KBY.
 Telex : 47365 - 47366 - 48403 AJI KP IA

BRANCH OFFICES : Jakarta Ploso Besar - Jakarta Montang - Jakarta Gatot Suhroto - Jakarta A. Yani - Jakarta Sipi - Bogor - Bandung - Cilegon - Cirebon - Tegal - Semarang - Yogyakarta - Solo - Purwokerto - Surabaya - Malang - Jember - Denpasar - Banjarmasin - Samarinda - Pontianak - Singkawang - Medan - Padang - Pekanbaru - Pematang Siantar - Banda Aceh - Palembang - Bandar Lampung - Jambi - Ujung Pandang - Palu - Manado - Ambon - Jayapura - Sukabumi - Mataram - Kupang - Lhokseumawe.

MARINE HULL POLICY

Polis Nr. :

Branch office :

Cover period :

ASSURED (S) etc. :

NAME OF VESSEL :

VALUE AT :

COPY



= IMPORTANT =

1. Policy holders are requested to read the Policy and carefully note its terms and conditions in order to satisfy themselves that it is in accordance with their requirements.
2. In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this Policy, 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.
3. In the Clauses attaching and those specified in the Schedule hereto the word "Underwriters" where used is synonymous with "Assurers".
4. This Policy, the Schedule and attaching Clauses shall be read together as one contract and any word or expression to which a specific meaning has been attached in any part of this Policy, the Schedule or the Clauses shall bear such specific meaning wherever it may appear.
5. It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to Assurers, and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.
6. In the event of a total loss or Constructive total loss of the interest insured, the balance, if any, of the full annual premium becomes immediately payable by the assured.
7. This Company reserves to itself the right to cancel this Policy by giving written notice to the Assured, if the premium or any part thereof has not been paid when due.
8. "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 minimizing a loss".

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

In witness whereof the Undersign of

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

for PT. ASURANSI JASA INDONESIA

Place and date signed in :

SCHEDULE

SCHEDULE					
The Assured(s)					
Name of Vessel				Classification	
	Construction		Year of Build	Tonnage or length, breadth and depth.	
INTERESTS	SUM INSURED		RATE OF PREMIUM		
			ORDINARY RISK	WAR RISK	
Hull & Machinery					
Disbursements					
Freight					
Trading Warranties					
Condition (s) :					
Premium Calculation :					
Remarks :					

SPECIMEN

Lampiran 3

Daftar Perincian Obyek Asuransi Pada
PT. Pelayaran Nasional Kalla Lines.

PT. KEURANTI JASA INDONESIA
 BUNDA LARANG BUNGS PANGANG

UNITAS PERANGKAT OVER, KEMERAN PANGANG KEMU
 POLIS NOMOR : 000.000.000.000.000
 TANGGAL : 10. FEBRUARI 1984

NO	NAMA BARANG	MARKA	LOKASI (GRT)	JENIS BARANG	HARGA PERANGKARAN	SALDO	TOTAL BUNGS	REKONSTRUKSI	REKONSTRUKSI
1	1. KW. KEMERAN	1015	5.100,00	PERANGKAT	4.000.000.000,00	2,00	80.000.000,00	4.000.000,00	84.000.000,00
2	2. KW. LISA II (KEMERAN BARU)	1003	2.000,00	PERANGKAT	2.000.000.000,00	2,00	40.000.000,00	2.000.000,00	42.000.000,00
3	3. KW. IPA II (KEMERAN BARU)	1002	2.000,00	PERANGKAT	3.000.000.000,00	2,00	60.000.000,00	3.000.000,00	63.000.000,00
4	4. KW. IPA II (KEMERAN BARU)	1001	2.000,00	PERANGKAT	1.000.000.000,00	2,00	20.000.000,00	1.000.000,00	11.000.000,00
5	5. KW. IPA II (KEMERAN BARU)	1010	400,00	PERANGKAT	800.000.000,00	2,00	16.000.000,00	800.000,00	808.000,00
6	6. KW. IPA II (KEMERAN BARU)	1006	1.000,00	PERANGKAT	200.000.000,00	2,00	4.000.000,00	200.000,00	204.000,00
7	7. KW. IPA II (KEMERAN BARU)	1004	100,00	PERANGKAT	200.000.000,00	2,00	4.000.000,00	200.000,00	204.000,00
8	8. KW. IPA II (KEMERAN BARU)	1012	2.000,00	PERANGKAT	3.000.000.000,00	2,00	60.000.000,00	3.000.000,00	63.000.000,00
TOTAL					14.700.000.000,00		284.000.000,00	14.700.000,00	298.700.000,00

64.000.000,00

140


BUNGS PERANGKAT, 10 FEBRUARI 1984

PT. KEURANI JASA INDONESIA
 RUMAH CAGAS BUNGS PANGANG

UNITAS PERANGKAT OVER ASSURANCE MACHINE KUALA
 POLIS NOMOR : 001.001.000.00.0000
 TYPE MACH : PT. PANGANG. BUNGS LENS

NO	NAMA ALYAL	TAMUK	KEURANG (GRT)	JENIS BAHAN	HARGA PERJANGKARAN	FAKTE	TOTAL BUNGS	STOKSANT	TOTAL PREMIUM	KETERANGAN
1	DK. KATILAH	1013	3.100,00	PERYU	4.000.000.000,00	2,00	80.000.000,00	4.000.000,00	80.000.000,00	
2	DK. LISA II (K. KONGRO MARU)	1003	2.011,00	PENYANGG	2.000.000.000,00	2,00	40.000.000,00	2.000.000,00	42.000.000,00	
3	DK. IPA II (K. SENGATU MARU)	1002	2.017,00	PENYANGG	3.000.000.000,00	2,00	60.000.000,00	3.000.000,00	63.000.000,00	
4	DK. SIK II (K. KOTO 2)	1007	2.011,00	RO - RO	1.000.000.000,00	2,00	20.000.000,00	1.000.000,00	21.000.000,00	
5	DK. SIK II (K. MT. IKTI KUSANTARA)	1012	425,00	PENYANGG	500.000.000,00	2,00	10.000.000,00	500.000,00	10.500.000,00	
6	DK. SIK II (K. MT. TUDUKI)	1006	1.000,00	BABANG	500.000.000,00	2,00	10.000.000,00	500.000,00	10.500.000,00	
7	DK. SIK II (K. DK. SEPANGANG III)	1004	100,00	BABANG	500.000.000,00	2,00	10.000.000,00	500.000,00	10.500.000,00	
8	DK. SIK II (K. KIPPOK MARU)	1001	3.073,00	PENYANGG	5.000.000.000,00	2,00	100.000.000,00	5.000.000,00	105.000.000,00	
TOTAL					14.000.000.000,00		211.000.000,00	10.000.000,00	221.000.000,00	

64.000.000,00

1149

BUNGS PANGANG, 03 FEBRUARI 1994

[Handwritten signature]





**PT. Asuransi
Ramayana**

Kantor Cabang :
Jl. G. Dawakaraeng No. 162
Telp. (0411) 315857 - 317293
Telex. 71397 ramaup ia
Ujung Pandang (90145)
Ujung Pandang, 11 Nopember 1993

No. : 0242/Kc-057/X1/93

Kepada yth,
PT. Pelayaran Nasional Kalita Lines
Jl. Jend. Sudirman No. 54, B
Ujung Pandang.

Hal : Claim KM. Mujiidah c/m surat Dp. No. 527/KL-UP/X1/93.

Menunjuk surat Bpk. tsb diatas pada kantor pusat kami dengan tembusan pada kami dan usulan atas nilai claim dikompensir dengan tunggakan premi di cabang kami maka bersama ini kami informasikan bahwa permohonan Bpk. tsb dapat kami setujui. Sehubungan dengan hal tsb maka posisi tagihan kami menjadi sebagai berikut :

- Sisa tagihan kami atas premi 1992/1993....Rp. 116.500.000.-
- Jumlah kerugian sesuai final
Report No. 9304.19.017....Rp. 40.000.000.-
Deductible US. 10.000Rp. 20.780.000.-

Net claim untuk keuntungan sdr....Rp. 19.220.000.-

Sisa tagihan kami per 10 Nop '93 Rp. 97.280.000.-

Dengan adanya kompensasi tsb mudah-mudahan dapat meringankan Bapak, selanjutnya mohon khabar atas realisasi sisa tagihan sejumlah tsb diatas atau dapat dikompensir dengan mobil sesuai kebutuhan cabang kami dalam srt No. 0236/Kc-053/X1/93.

Demikianlah informasi yang dapat kami sampaikan dan sambil menunggu khabar serta atas kerja sama yang baik kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,



Ferdinand Siagian
Kepala Cabang.

CC. : -Dir. PT. As. Ramayana
-PT. BDN. (Persero)
Cab. UP. Kartini
-PT. Staco Jasatama Jkt
-A r s i p.



PT. Asuransi
Ramayana

Kantor Cabang :
Jl. G. Dawakaraeng No. 162
Telp. (0411) 315257 - 317293
Telex. 71397 ramaup ia
Ujung Pandang (90145)

No. : 0242/Kc-057/X1/93

Ujung Pandang, 11 Nopember 1993

Kepada yth,
PT. Pelayaran Nasional Kallia Lines
Jl. Jend. Sudirman No. 54, D
Ujung Pandang.

Hal : Claim KM. NuFidah c/m surat Dp. No. 527/KL-UP/X1/93.

Menunjuk surat Bpk. tsb diatas pada kantor pusat kami dengan tembusan pada kami dan usulan atas nilai claim dikompensir dengan tunggakan premi di cabang kami maka bersama ini kami informasikan bahwa permohonan Bpk. tsb dapat kami setuju. Sehubungan dengan hal tsb maka posisi tagihan kami menjadi sebagai berikut :

- Sisa tagihan kami atas premi 1992/1993....Rp. 116.500.000.-
- Jumlah kerugian sesuai final
Report No. 9304.19.017.....Rp. 40.000.000.-
Deductible US. 10.000Rp. 20.780.000.-

Net claim untuk keuntungan sdr....Rp. 19.220.000.-

Sisa tagihan kami per 10 Nop '93 Rp. 97.280.000.-

Dengan adanya kompensasi tsb mudah-mudahan dapat meringankan Bapak, selanjutnya mohon khabar atas realisasi sisa tagihan sejumlah tsb diatas atau dapat dikompensir dengan mobil sesuai kebutuhan cabang kami dalam srl No. 0236/Kc-053/X1/93.

Demikianlah informasi yang dapat kami sampaikan dan sambil menunggu khabar serta atas kerja sama yang baik kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,



Ferdinand Siagian
Kepala Cabang.

CC. : -Dir. PT. As. Ramayana
-PT. BDN. (Persero)
Cab. UP. Kartini
-PT. Staco Jasatama Jkt
-A r s i p.

Kantor Cabang :
Jl. G. Bawakaraeng No. 162
Telp. (0411) 315957 - 317293
Telex. 71397 ramaup ia
Ujung Pandang (90145)

No. : 0242/Kc-057/XI/93

Ujung Pandang, 11 Nopember 1993

Kepada yth,
PT. Pelayaran Nasional Kalina Lines
Jl. Jend. Sudirman No. 54, B
Ujung Pandang,

Hal : Claim KM. Mufidah c/m surat Bp. No. 527/KL-UP/SI/93.

Menunjuk surat Bpk. tsb diatas pada kantor pusat kami dengan tembusan pada kami dan usulan atas nilai claim dikompensir dengan tunggakan premi di cabang kami maka bersama ini kami informasikan bahwa permohonan Bpk. tsb dapat kami setujui. Sehubungan dengan hal tsb maka posisi tagihan kami menjadi sebagai berikut :

- Sisa tagihan kami atas premi 1992/1993....Rp. 116.500.000.-
- Jumlah kerugian sesuai final
Report No. 9304.19.017....Rp. 40.000.000.-
Deductible US. 10.000Rp. 20.780.000.-

Net claim untuk keuntungan sdr....Rp. 19.220.000.-

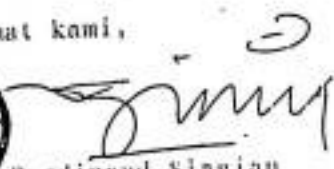
Sisa tagihan kami per 10 Nop '93 Rp. 97.280.000.-
=====

Dengan adanya kompensasi tsb mudah-mudahan dapat meringankan Bapak, selanjutnya mohon khabar atas realisasi sisa tagihan sejumlah tsb diatas atau dapat dikompensir dengan mobil sesuai kebutuhan cabang kami dalam srt No. 0236/Kc-053/XI/93.

Demikianlah informasi yang dapat kami sampaikan dan sambil menunggu khabar serta atas kerja sama yang baik kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,




Ferdinand Siagian
Kepala Cabang.

CC. : -Dir. PT. As. Ramayana
-PT. BUN. (Persero)
Cab. UP. Kartini
-PT. Staco Jasatama Jkt
-A r s i p.



PT. Asuransi Ramayana

Attestation
I hereby certify that the above is a true and correct copy of the original as contained in the policy.

HEAD OFFICE : JL. KEDON SIRIH : 49. PHONE : 337148. P.O. BOX : 4885. JAKARTA - INDONESIA
BRANCHES : JAKARTA - MEDAN - SURABAYA - PALI MANGI - U. PANDANG - SEMARANG - DEIRTAJAH
SOLO - BANDUNG - CIREBON - MALANG - JEMBER - PADANG - MANADO - PONTIANAK

TELEX : 5570 RAMA JKI
FACSIMILE : 021 31405
CABLE : RAMAYANIJAK

MARINE HULL POLICY BE IT KNOWN THAT

WE, DON. CAB. U. PANDANG KARTINI S.P., PT. PEJAYARAN NASIONAL KALIA (PUSKAS) as well in their own Name, as for and in the Name and Names of all and every other Person or Persons whom the issue doth may or shall appertain, in part or in all, doth make Assurance, and cause themselves and them and every of them, to be assured, lost or not lost, at and from **as overleaf**.

Rp. 10,000,000,000,00

Upon the Body, Tackle, Apparel, Ordnance, Munition, Artillery Boat and other Furniture of and in the good Ship or Vessel called the **as overleaf**.

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

(No. 80300141910013
No. 19. 004703)

and until she hath moored at Anchor in good Safety; and it shall be lawful for the said Ship, &c., in this Voyage to proceed and sail to and touch and stay at any Ports or Places whatsoever and wheresoever for all purposes without Prejudice to this assurance. The said Ship, &c., for as much as concerns the Assured by agreement between the Assured and Assurers in this Policy, are and shall be valued at **as overleaf**.

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, Explosives, Pirates, Robbers, Thieves, Jettisons, Letters of Mart and Counter-mart, Surprisals, Takings at Sea, Arrests, Restraints, and Detainments of all Kings, Princes and People, of what Nation, Condition, or Quality soever, and all other Perils Losses, and Misfortunes that have or shall come to the Hurt, Detriment or Damage of the subject matter of this Assurance; and in case of any Loss or Misfortune, it shall be lawful to the Assurers, their Factors, Servants, and Agents to sue, labour, and travel for, in and about the Defence, Sale, and Recovery of the said subject matter of Assurance, without Prejudice to this Assurance; to the Charges whereof we, the Assurers, will contribute, each Company according to the Rate and Quantity of his sum being assured. And it is especially declared and agreed that no Acts of the Assurer or Assured in recovering, saving or preserving the property assured shall be considered as a waiver or acceptance of abandonment. And it is agreed by us, the Assurers, that this Writing or Policy of Assurance shall be of as much Force and Effect as the best Writing or Policy of Assurance heretofore made in Lombard Street, or in the Royal Exchange, or elsewhere in London.

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

Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy, or barratry.

NOW THIS POLICY WITNESSETH that we, the Assurers, the Companies whose names are set out overleaf, take upon ourselves the burden of this Assurance each of us to the extent of the amount underwritten by us respectively, and promise and bind ourselves, each Company for itself only and not the one for the other and in respect only of the due proportion of each Company, to the Assured, their Executors, Administrators and Assigns for the true performance and fulfilment of the contract contained in this Policy in consideration and Assigns for the true performance and fulfilment of the contract contained in this Policy in consideration of the person or persons effecting this Policy promising to pay a premium at and after the Rate of **as overleaf**.

IN WITNESS whereof we, the Assurers, have subscribed our Names and Sums assured in **JAKARTA** as hereinafter appears.

N.B. — The Ship and Freight, are warranted free from Average under Three Pounds per Cent, unless general, or the Ship be stranded, sunk or burnt.

(In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this Policy the settlement will be much facilitated if immediate notice be given to the nearest official survey company and to the Head Office of P.T. ASURANSI RAMAYANA, and/or its branch-offices).

Exd.

For and during space of 12 (twelve) Calendar Months commencing 09th October 1991 and expiring 08th October 1992, both days inclusive local Standard Time. On Hull & Machinery and Everything which is connected therewith on motor vessel as follows :

Nama of vessel : PRATIWI, Ex. KAWAJOR.
 Built : 1973.
 Tonnage : NWT 5.043 M3, NWT 1.901 M3.
 Length : 97,39 meters.
 Breadth : 10,00 meters.
 Depth : 5,00 meters.
 License No.: UT.2043 No. 47/LIa.
 Construction : Iron.

Total Sum Insured : Rp. 10.000.000.000,00 (Ten Million Rupiah Only).
 Trading warranted : Indonesia and water.
 Rate : 1,15 % (pct).
 Insurance Condition : Standard Indonesian Hull Form (SIMP) 1/10/70.
with deductible USD. 10.000,00 / a.o.p.

CALCULATION OF PREMIUM :

Premium : Rp. 10.000.000.000,00 x 1,15% = Rp. 11.500.000,00
 Rest (installment) 10% : Rp. 115.000.000,00 = Rp. 11.500.000,00
 Stamp duty : = Rp. 3.000,00
 Policy Cost : = Rp. 2.500,00
 Total : = Rp. 126.503.500,00

S a y a : (One hundred twenty six million five hundred five thousand five hundred Rupiah only).-

PT. ASURANSI MARITIM INDONESIA
 PT. ASURANSI MARITIM

Ujung Pandang, October 10, 1991.

- 1. Uang Mula 70 %
- 2. Biaya Administrasi 30 %

ATTACHED :

1. Standard Indonesian Hull Form (SIMP) 1/10/70.
2. Deferred Premium Clause (2 installment).
3. Full Ironing If Loss.
4. Sea Worthiness Clause.
5. Co-Insurance Clause.
6. Bunker's Clause BDN. U.Pandang Kertini Branch.

For and during space of 12 (twelve) Calendar Months commencing 09th October 1991 and expiring 08th October 1992, both days inclusive local Standard Time, on Hull & Machinery and Everything which is connected therewith on motor vessel as follows :

Name of vessel : BUFIWI, Ex. KAWANOH
 Built : 1973
 Tonnage : NWT 5,043 M3, NWT 1,901 M3
 Length : 97,39 meters
 Breadth : 10,00 meters
 Depth : 5,00 meters
 License No. : UP 5043 No. 97/11a
 Construction : Iron

Total Sum Insured : Rp. 10,000,000,000,00 (Ten Billion Rupiah Only)
 Trading warranted : Indonesia sea water
 Rate : 1,15 % (pct)
 Insurance Condition : Standard Indonesian Hull Form (SMP) 1/10/70
with deductible USD 10,000,00 / a.o.p.

CALCULATION OF PREMIUM :

Premium : Rp. 10,000,000,000,00 x 1,15 % = Rp. 11,500,000,000,00
 Rent (installment) 10% = Rp. 115,000,000,000,00 = Rp. 11,500,000,000,00
 Stamp duty : = Rp. 3,000,000,000,00
 Policy Cost : = Rp. 2,500,000,000,00
 Total : = Rp. 126,503,500,000,00

Says : (One hundred twenty six million five hundred five thousand five hundred Rupiah only).-

PT. ANGGUNAN INSURANCE
 PT. RAJA RAJA ASURANSI SUD

Ujung Pandang, October 10, 1991

- 1. Moneviana 70 x
- 2. Siace Intepremana 10 x

ATTACHED :

1. Standard Indonesian Hull Form (SMP) 1/10/70.
2. Deferred Premium Clause (2 installment).
3. Full Amount If Loss.
4. Sea Worthiness Clause.
5. Co-Insurance Clause.
6. Banker's Clause BDN. U.Pandang Kertini Branch.

For and during space of 12 (twelve) Calendar Months commencing 09th October 1991 and expiring 08th October 1992, both days inclusive Local Standard Time, the Hull & Machinery and Everything which is connected therewith on motor vessel as follows :

Name of vessel : PUPUK Ex. KAWAJOR
 Built : 1973
 Tonnage : GRT 5.043.113, NRT 1.901.113
 Length : 97,39 meters
 Breadth : 10,00 meters
 Depth : 5,00 meters
 License No. : MT. 3043 No. 47/Lia
 Construction : Iron

Total Sum Insured : Rp. 10.000.000.000,00 (Ten Billion Rupiah Only)
 Trading warranted : Indonesia and water
 Rate : 1,15 % (pct)
 Insurance Condition : Standard Indonesian Hull Form (SIRF) 1/10/70
with deductible USD. 10.000,00 / a.o.n.

CALCULATION OF PREMIUM :

Premium : Rp. 10.000.000.000,00 x 1,15% = Rp. 11.500.000,00
 Rest (installment) 10% = Rp. 11.500.000,00 = Rp. 11.500.000,00
 Stamp duty : = Rp. 3.000,00
 Policy Cost : = Rp. 2.500,00
 Total : = Rp. 126.503.500,00

S a y a : (One hundred twenty six million five hundred five thousand)
 five hundred Rupiah only)-

PT. PENGUNGAN EM DIT
 PT. ASURANSI SSB

- 1. Uang agunan : 70 K
- 2. Uang Jaminan : 10 K

Ujung-Pandang, 09/10/91 19 91

ATTACHED :

1. Standard Indonesian Hull Form (SIRF) 1/10/70.
2. Deferred Premium Clause (2 installment).
3. Full Premium If Loss.
4. Sea Worthiness Clause.
5. Co-Insurance Clause.
6. Banker's Clause BDN. U.Pandang Kartini Branch.

Lampiran 4 .
Dokumen teknis, Survey dari
PT. Biro Klasifikasi Indonesia.

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

Gambar2 yang wajib diterima dari :

Pemilik/golongan :

Nama Kapal :

A. Untuk Penerimaan Kelas :

1. Hull

1. Rencana Umum
2. Gading2 Utama
3. Rencana Konstruksi
4. Sistim hubungan las/keling
5. Sekat2 lintang & bujur
6. Bukaan kullt
7. Linggi dan ceruk haluan
8. Linggi dan ceruk buritan
9. Kemudi dan poros kemudi
10. Pondasi mesin, kedudukan ketel
11. Tangki2
12. Alas ganda/tunggal
13. Bangunan atas geladak
14. Konstruksi palka & penutupan palka
15. Peralatan jangkar
16. Dewl2
17. Tiang2 pemuat (perhitungan khusus)

1. General Arrangement
2. Main frame/midship section
3. Construction profile
4. Welding/riveting
5. Bulkheads
6. Shell expansion
7. Fore peak & bow framing
8. After peak & stern framing
9. Rudder & rudder stock/head
10. Engine bed/machinery foundation, boiler foundation
11. Tanks
12. Double bottom/single bottom
13. Superstructure & deck house
14. Hatch construction & closing arrangement
15. Anchor and anchor handling arrgt.
16. Davids
17. Mast & rigging.

Tambahan (bila ada) : garis air, diagram carena, trim & stabilitas lengkungan sekat/subdivision dll.

2. Machinery

18. Rancangan kamar mesin
19. Sistim saluran pipa & katup2
20. Sistim pipa duga, hawa, limbah dsb.
21. Poros baling2, penyokong baling2
22. Sistim saluran listrik
23. Saluran pemadam kebakaran (kapal besar)
24. Mesin2 kemudi/sistim pengemudi
25. Sistim ventilasi

18. Engine room plan
19. Piping diagrams & pipe sizing calculation
20. Sounding, air and overflow piping system
21. Propeller shaft
22. Electrical installation
23. Fire extinguishing system
24. Steering gear system
25. Ventilation system

B. Untuk Penetapan Lambung Timbul :

1. Garis air
2. Diagram carena
3. Rencana Umum
4. Gading2 Utama
5. Sertipikat2 L.T.(yang pernah dimiliki)

1. Body plan & lines
2. Hydrostatic curves
3. General Arrangement
4. Main frame/Midship section
5. Loadline Certificates

Gambar2 Tambahan (bila diperlukan) :

Gambar2 tersebut wajib disampaikan dalam rangkap 4(empat) pada BKI :

- a. Satu Set Untuk dikembalikan ke Galangan/Pemilik
- b. Satu Set Untuk Surveyor BKI Cabang atau Perwakilan
- c. Satu Set Untuk File BKI Pusat
- d. Satu Set Untuk Direktorat Pelayaran & Perkapalan Dit. Jen. Perla.

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
CABANG UJUNG PANDANG

FORMULIR REGISTRASI

I. KETERANGAN UMUM

- Nama Kapal :
- Nama-nama sebelumnya :
- Nomor Register :
- Bendera :
- Nama Panggilan :
- Type Kapal :
- Pelabuhan Pendaftaran :
- P e m i l i k :
- Pemilik Pengelola (Operator) :
- Klasifikasi Sebelumnya :
- Tanda Kelas :

II. UKURAN - UKURAN

- Isi Kotor = BRT : (Menurut Surat Ukur R.I.)
- Isi Bersih = NRT :
- Isi Dibawah Geladak = UDT :
- Bobot Mati = DWT :
- Panjang Seluruhnya = Loa : (Menurut Gambar)
- Panjang antara Garis Tengah = Lbp :
- L e b a r :
- T i n g g i :
- S a r a t :
- Lambung Timbul (m/m) :

III. LAMBUNG

- Galangan Pembangunan :
- Nomor Pembangunan Galangan :
- Tempat Pembangunan :
- Tahun Pembangunan :
- Bahan Lambung :
- Kompartemen Kedap Air :
- Jumlah Geladak :
- Letak Kamar Mesin :
- Jumlah Ruang Muat :
- Volume Ruang Muat (m³) :
- Jumlah Ambang Palca :

Ukuran Ambang Palca

- Ukuran Ambang Palka
- Jumlah & Daya Alat Pengangkat (Bongkar Muat)
- Jumlah / Berat Jangkar Haluan
- Berat Jangkar Arus
- Panjang Total Rantai Jangkar
- Diameter Rantai Jangkar
- Panjang Tali Tambat / Diameter
- Panjang Tali Tarik / Diameter

IV. INSTALASI PENGGERAK

- Jumlah Mesin Utama
- Jenis
- Merk
- Type
- Cara Kerja
- BHP / Rpm
- Pembuat & Tempat
- Tahun Pembuatan
- Nomor Mesin
- Jumlah Silinder
- Diameter x Langkah Torak (m/m)
- Jumlah Mesin Bantu
- Merk / Type / DK
- Tempat / Pembuat / Tahun Pembuatan
- Ketel Bantu - Luas Permukaan (m²)
- Tekanan Kerja
- Jumlah Botol Angin / Volume (L)
- Instalasi Listrik Total (KVA / KW)
- Tegangan (110 / 220 V) & AC/DC
- Jumlah Baling2 - Type Baling2
- Type Poros Baling2 / Survey Periodik
- Kecepatan Dinas (knot)
- Kecepatan Percobaan (knot)
- Pemakalan Bahan Bakar

V. CATATAN:

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
CABANG UJUNG PANDANG

MACHINERY INSTALATION

Nama Kapal

B R T

B H P

1. MESIN UTAMA

1.1. M e r k

1.2. Dibuat oleh

1.3. T y p e

1.4. 2 Tak / 4 Tak

1.5. Tenaga

1.6. Jumlah Silinder

1.7. Dengan / Tidak dengan Supercharger

1.8. Sistik pendingin

1.9. Tahun Pembuatan

1.10. Putaran per menit

1.11. Langkah Torak

1.12. Diameter Silinder

1.13. Nomor Seri

2. MESIN BANTU

2.1. M e r k

2.2. Dibuat oleh

2.3. Jumlah

2.4. Jumlah Silinder

2.5. Tenaga

2.6. 2 Tak / 4 Tak

2.7. Dengan / Tidak dengan Supercharger

2.8. Sistik Pendingin

2.9. Tahun Pembuatan

2.10. Putaran per menit

2.11. No. Seri

3. MESIN BANTU DARURAT

3.1. M e r k

3.2. Dibuat oleh

3.3. Jumlah

3.4. Jumlah Silinder

3.5. Tenaga

- 3.6. 2 Tak / 4 Tak
- 3.7. Sistolin Pendingin
- 3.8. Dengan / Tidak dengan Supercharger
- 3.9. Putaran per menit
- 3.10. No. Seri

4. GENERATOR

- 4.1. Jumlah
- 4.2. Total Tenaga
- 4.3. Ampor / Voltage
- 4.4. Dibuat oleh

5. GENERATOR DARURAT

- 5.1. Jumlah
- 5.2. Total Tenaga
- 5.3. Amper / Voltage
- 5.4. Dibuat oleh

6. SWITCH BOARD

- 6.1. Dibuat oleh
- 6.2. Voltage

7. KOMPRESSOR

- 7.1. Dibuat oleh
- 7.2. Jumlah
- 7.3. Capacity
- 7.4. Tekanan Kerja

8. KOMPRESSOR DARURAT

- 8.1. Dibuat oleh
- 8.2. Jumlah
- 8.3. Capacity
- 8.4. Tekanan Kerja

9. BOTOL ANGIN

- 9.1. Jumlah
- 9.2. Dibuat oleh
- 9.3. Capacity

10. BOTOL ANGIN DARURAT

- 10.1. Dibuat oleh
- 10.2. Jumlah
- 10.3. Capacity

- 3.6. 2 Tak / 4 Tak
- 3.7. Sisten Pendingin
- 3.8. Dengan / Tidak dengan Supercharger
- 3.9. Putaran per menit
- 3.10. No. Seri

4. GENERATOR

- 4.1. Jumlah
- 4.2. Total Tenaga
- 4.3. Ampor / Voltage
- 4.4. Dibuat oleh

5. GENERATOR DARURAT

- 5.1. Jumlah
- 5.2. Total Tenaga
- 5.3. Amper / Voltage
- 5.4. Dibuat oleh

6. SWITCH BOARD

- 6.1. Dibuat oleh
- 6.2. Voltage

7. KOMPRESSOR

- 7.1. Dibuat oleh
- 7.2. Jumlah
- 7.3. Capacity
- 7.4. Tekanan Kerja

8. KOMPRESSOR DARURAT

- 8.1. Dibuat oleh
- 8.2. Jumlah
- 8.3. Capacity
- 8.4. Tekanan Kerja

9. BOTOL ANGIN

- 9.1. Jumlah
- 9.2. Dibuat oleh
- 9.3. Capacity

10. BOTOL ANGIN DARURAT

- 10.1. Dibuat oleh
- 10.2. Jumlah
- 10.3. Capacity

Pompa	_____	:	_____
"	_____	:	_____
"	_____	:	_____
"	_____	:	_____

PETERANGAN :

Dijisi sesuai dengan jumlah pompa yang ada saja dikapal.
Bilamana perlu dapat dibuatkan daftar pompa tersendiri.

Kepada Yth,
PT. (PESERO) KLASIFIKASI INDONESIA
Jl. Yos Sudarso 38 - 39
JAKARTA

PERMOHONAN KLASIFIKASI

Dengan hormat,

Dalam rangka pelaksanaan Penerimaan Kelas BANGUNAN BARU / BUKAN BANGUNAN BARU *) kami yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama : _____
Perusahaan : _____
Jabatan dalam Perusahaan : _____
Alamat kantor : _____
mengharapkan kesediaan Saudara untuk mengadakan Survey terhadap Kapal Motor / Uap _____
***) tersebut dibawah ini :

Nama Kapal atau Nomor Pembangunan Galangan : _____
Pemilik : _____
Bendera : _____
B.R.T. / N.R.T. : _____ (sesuai surat ukur bukan bangunan baru)
Mesin Utama : _____ B.H.P. Jumlah _____
Inst. Listrik : _____ KW / KVA
Daerah Pelayaran *) : Samudera / Pantai / Lokal / Tenang
Ukuran2 Utama : Panjang _____ meter
Lebar _____ meter
Tinggi _____ meter
Sarat _____ meter
Tahun Pembangunan : _____
Bahan *) : Baja / Kayu / Fibreglass / Ferrocement.
Tgl. Penyerahan **) : _____
Tgl. Peletakan Lunas ***) : _____
Klasifikasi terdahulu dan tanda kelas : _____
Mesin : _____
Lambung : _____
Untuk mendapatkan kelas K.I. : _____
Mesin : _____
Lambung : _____

Demikianlah atas perhatian Saudara kami ucapkan terima kasih.

Catatan :

- *) = Coret yang tidak perlu
- **) = Type Kapal : Kapal Barang- Penumpang, Tunda, Tangki Minyak dll.
- ***) = Hanya untuk Kapal Bangunan Baru.

Dilisi oleh K.I. Pusat	
No. Pendaftaran :	_____
No. Registrasi :	_____
Tgl. Terima :	_____

Pemohon

Meteral
Rp. _____

(_____)

APPLICATION FOR SURVEY
Permohonan Survey

Date: _____

Tanggal _____

We request you to carry out Survey (s) for the Following Ship
Dengan ini kami mohon agar Saudara melaksanakan Survey terhadap kapal berikut ini

Ship's Name Nama Kapal	:	_____	Reg. No. No. Reg.	:	_____
Owners Pemilik	:	_____	Call Sign Nama Panggilan	:	_____
Classification Klasifikasi	:	<input type="checkbox"/> BKI	Other Class Klas lain	:	_____
Flag Bendera	:	<input type="checkbox"/> Indonesia	Other Flag Bendera Asing	:	_____

**A. Survey to be carried out :
Survey yang dilaksanakan**

**1. Class Survey
Survey Klasifikasi**

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> Special survey No. _____
Survey Pembaruan Kelas | <input type="checkbox"/> Boiler Survey
Survey Boiler | <input type="checkbox"/> Air Receiver
Batal Angin |
| <input type="checkbox"/> Extension for Special Survey
Survey Perpanjangan Kelas | <input type="checkbox"/> Propeller Shaft Survey
Survey Poros baling-baling | |
| <input type="checkbox"/> Annual Survey
Survey Tahunan | <input type="checkbox"/> Extension for Prop. Shaft Survey
Survey Perpanjangan Poros | |
| <input type="checkbox"/> Intermediate Survey
Survey Antara | <input type="checkbox"/> Docking Survey
Survey dates Dok | |
| <input type="checkbox"/> CMS, <input type="checkbox"/> CHS | <input type="checkbox"/> Extension for Docking Survey
Survey Penundaan Pengadakan | |
| <input type="checkbox"/> Occasional Survey
Survey Khusus | <input type="checkbox"/> OT Survey
Survey Oormal | |

**2. Survey of Cargo Refrigerating Installation
Survey untuk instalasi pendingin muatan**

- | | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Special
Pembaruan | <input type="checkbox"/> Annual
Tahunan | <input type="checkbox"/> Occasional
Khusus |
| <input type="checkbox"/> Loading Port
Pelabuhan muat | | |

**3. Survey of Cargo Handling Machinery and Gear
Survey untuk alat bongkar muat dan pengapaknya**

- | | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Quadrennial
Empat tahunan | <input type="checkbox"/> Annual
Tahunan | <input type="checkbox"/> Occasional
Khusus |
|---|--|---|

**4. Load Line Survey
Survey Garis Muat**

- | | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> Periodical Survey
Survey Pembaruan | <input type="checkbox"/> Periodical Inspection
Tahunan | <input type="checkbox"/> Occasional
Khusus |
|--|---|---|

**5. SOLAS Survey and Marpol Survey
Survey Statutory dan Survey Marpol**

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Safety Construction (Renewal/Occasional)
Keselamatan konstruksi (Pembaruan/Khusus) | <input type="checkbox"/> Safety radiotelegraphy
Survey Radiotelegraf (Re/Occ) |
| <input type="checkbox"/> Safety Equipment (Renewal/Occasional)
Keselamatan perlengkapan (Pembaruan/Khusus) | <input type="checkbox"/> Safety Radiotelephony
Survey Radiotelepon (Re/Occ) |
| <input type="checkbox"/> Marpol | <input type="checkbox"/> Others
Lain-lain |

**6. Other Survey (s)
Survey lain-lain**

**B. Place and date of Survey
Tempat dan tanggal Survey**

Survey fees and expenses arise are paid by
Biaya-biaya survey yang timbul akan dibayar oleh

Name & Address : _____
Nama & Alamat

Applicant's Signature
Pemohon Survey

(Marked in boxes)



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA SERTIPIKAT KLASIFIKASI SEMENTARA

Provisional Classification Certificate

L A M B U N G

H u l l

No. SL _____ No. Register :

Dengan ini diterangkan bahwa kapal
This is to certify that above named

tersebut di atas telah disurvey dalam rangka SURVEY PEMBARUAN KELAS di
ship has been surveyed for Re classification at

pada oleh Surveyor Biro Klasifikasi Indonesia,
in *by Surveyors to the Biro Klasifikasi Indonesia.*

sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia.
in compliance with the requirements of the Rules of the Biro Klasifikasi Indonesia.

Berdasarkan survey tersebut kelas kapal diperbarui.
On the basis of this survey the class has been renewed.

Pemilik :
Owners

Bendera :
Flag

Isi Kotar :
GT

Dibangun di : pada :
Built at in

Pelabuhan Pendaftaran :
Port of Registry

Isi Bersih :
NE

oleh :
by

TANDA KELAS
Classification Character

Sertipikat sementara ini dinyatakan berlaku sampai sertipikat klasifikasi asli dikeluarkan oleh Kantor Pusat
This provisional certificate will remain valid until the issuance of the definitive classification certificate by the

Biro Klasifikasi Indonesia dan paling akhir sampai
Head Office of the Biro Klasifikasi Indonesia and at the latest up to

Sertipikat Klasifikasi asli hanya dapat diserahkan dengan mengembalikan sertipikat sementara ini.
The definitive classification certificate will be delivered in return of this provisional certificate.

Dikeluarkan di tanggal
Issued at on

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Di, tgl.

SURVEYOR :



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA SERTIPIKAT KLASIFIKASI SEMENTARA

Provisional Classification Certificate

MESIN
Machinery

No. _____ S M _____ No. Register :

Dengan ini diterangkan bahwa Instalasi mesin dari kapal
This is to certify that the undermentioned machineries of above named

tersebut di atas telah disurvei dalam rangka SURVEY PEMBARUAN KELAS di
ship has been surveyed for Re-classification at

pada oleh Surveyor Biro Klasifikasi Indonesia,
in *by Surveyors to the Biro Klasifikasi Indonesia.*

sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia,
in compliance with the requirements of the Rules of the Biro Klasifikasi Indonesia.

Berdasarkan survey tersebut kelas instalasi mesin diperbarui.
On the basis of this survey the class has been renewed.

1. MESIN UTAMA (Jumlah, type, merek)
Main Engine (Number, type, license)

Tenaga efektif
Total effective horsepower

Dibangun di oleh pada
Built at by in

Nomor mesin
No. :

2. MESIN BANTU (Jumlah, type, merek, dan daya kuda)
Auxiliary Engine (Number, type, license, and horsepower)

Dibangun di oleh pada
Built at by in

TANDA KELAS
Classification Character

Sertipikat sementara ini dinyatakan berlaku sampai sertipikat klasifikasi asli dikeluarkan oleh Kantor Pusat
This provisional certificate will remain valid until the issuance of the definitive classification certificate by the

Biro Klasifikasi Indonesia dan paling akhir sampai
Head Office of the Biro Klasifikasi Indonesia and at the latest up to

Sertipikat Klasifikasi asli hanya dapat diserahkan dengan mengembalikan sertipikat ini.
The definitive classification certificate will be delivered in return of this provisional certificate.

Dikeluarkan di Tanggal
Issued at on

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Di, tgl.

SURVEYOR :



SERTIPIKAT GARIS MUAT INTERNASIONAL (1966) SEMENTARA

Provisional International Load Line Certificate (1966)

No :

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan dari Konvensi Internasional tentang Garis Muat 1966.
Issued under the provisions of the International Convention on Load Line, 1966

atas nama PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
under the authority of the Government of the Republic of Indonesia

oleh BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
by the Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal Name of ship	Nomor atau huruf panggilan Distinctive number or letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Panjang (L) seperti yang ditetapkan dalam pasal 2 (B) Length (L) as defined in Article 2 (B)

Lambung timbul diberikan sebagai * :
Freeboard assigned as

Kapal baru
A new ship
Kapal lama
An existing ship

Type Kapal * :
Type of ship

Type "A"
Type "B"
Type "B"

Dengan Lambung Timbul yang diperkecil
with reduced freeboard

dengan Lambung Timbul yang diperbesar
with increased freeboard

* Corei yang tidak sesuai
Delete whatever is inapplicable.

Lambung Timbul dari garis geladak
Freeboard from deck line.

Tropik Tropical	mm (T)	mm diatas (S) above
Musim Panas Summer	mm (S)	
Musim Dingin Winter	mm (M)	mm dibawah (S) below
Musim Dingin Atlantik Utara Winter North Atlantic	mm (MNA)	mm dibawah (S) below
Tropik Kayu Timber Tropical	mm (LT)	mm di atas (LS) above
Musim Panas Kayu Timber Summer	mm (LS)	mm di atas (S) above
Musim Dingin Kayu Timber Winter	mm (LW)	mm di bawah (LS) below
Musim Dingin Atlantik Utara Kayu Timber Winter North Atlantic	mm (LWNA)	mm di bawah (LS) below

Garis Muat
Load Line

Terdapat garis melalui pusat lingkaran.
The edge of line through centre of ring

Catatan : Lambung Timbul dan Garis Muat yang tidak digunakan tidak perlu dimasukkan dalam sertifikat.
Note : Freeboards and Load Lines which are not applicable need not be entered on the certificate.

Penyesuaian pada Air Tawar untuk semua Lambung Timbul selain dari kayu mm Untuk Lambung Timbul kayu mm
Allowance for fresh water for all freeboards other than timber mm For timber freeboards
Tapi atas garis geladak, dimana Lambung Timbul ini diukur berada mm geladak
The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is mm deck at side

Dengan ini dinyatakan bahwa kapal ini telah diperiksa dan garis-garis muat yang dipellihatkan di atas, telah dipasang sesuai dengan Konvensi Internasional tentang Garis Muat 1966.
This is to certify that this ship has been surveyed and load lines shown above have been marked in accordance with the International Convention on Load Line, 1966

Sertipikat sementara ini dinyatakan berlaku sampai Sertipikat Garis Muat Asli dikeluarkan oleh Kantor Pusat Biro Klasifikasi Indonesia dan paling akhir sampai
This provisional certificate will remain valid until the issuance of the definitive Load Line Certificate by Head Office of the Biro Klasifikasi Indonesia and at the latest up to

Dikeluarkan di tanggal
Issued at on

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA



SERTIPIKAT GARIS MUAT (SEMENTARA)

Provisional Load Line Certificate

No.

diterbitkan atas nama PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
issued under the authority of the Government of the Republic of Indonesia

Sesuai dengan Peraturan Garis Muat Kapal-kapal Pelayaran Dalam Negeri Indonesia (1986)*
In accordance with the Regulations on Load Lines for Ship plying in Indonesian Waters (1986)

oleh BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
by the Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal : Tanda Panggilan :
Name of Ship Distinctive Number of Letters

Pelabuhan Pendaftaran : Isi Kotor : m³
Port of Registry Gross Tonnage

Panjang (L) sesuai Pasal 17(1) : Jenis Kapal :
Length (L) as defined in Article 17(1) Type of Ship

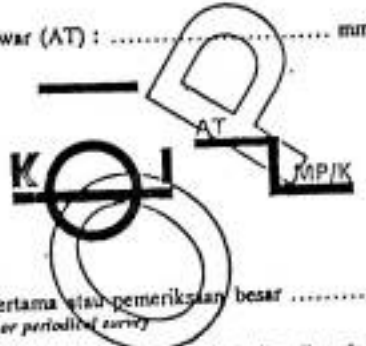
Tepi atas garis geladak yang merupakan titik tolak pengukuran Lambung Timbul terletak mm
The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is

di sisi atas geladak pada sisi kapal.
..... deck at side.

Lambung Timbul dari Garis geladak ke Garis Muat Musim Panas (MP/Ketis/ka) (K) : mm
Freeboard from deck line to summer/tropical line

Tepi atas garis muat melalui pusat lingkaran
The upper edge of the line is through centre of ring

Pengurangan lambung timbul untuk Air Tawar (AT) : mm
Allowance for fresh water



Tanggal pemeriksaan pertama atau pemeriksaan besar
date of initial or periodical survey

Yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan, bahwa kapal ini telah diperiksa dan lambung timbul telah ditetapkan dan bahwa lambung timbul yang diperlihatkan di atas telah dipasang sesuai dengan SK. DIRJENHUBLA No. PY.66/1/1-86.
This is to certify that this ship has been surveyed and that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the Decree of the Director General of Sea Communication No. 07/66/1/1-86.

Sertipikat ini berlaku sampai dengan syarat pemeriksaan tahunan sesuai dengan Pasal 12(1 b) keputusan di atas.
This Certificate is valid until subject to inspection in accordance with Article 12 (1.b) of the above mentioned Decree.

Dikeluarkan di tanggal
issued at on the

Yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa ia diberi kuasa sepenuhnya oleh Pemerintah Republik Indonesia untuk menerbitkan sertipikat ini.
The undersigned declares that he is duly authorized by the Government of the Republic of Indonesia to issue this certificate

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

*) Sertipikat ini berlaku juga untuk perairan Singapura, Malaysia, Muang Thai dan Kamboja serta Philipina bagian Selatan, Papua Nugini dan sebagian Pantai Utara Australia, kecuali Teluk Carpentaria dengan koordinat-koordinat:
This Certificate also applies for Singapore, Malaysia, Thailand, Cambodia, South of Philipina, Papua New Guinea and Part of North Australia, except Carpentaria Bay with coordinates:

6°30'LU dan 94°BT-10°LU Pantai Barat Malaysia - Bagian Selatan Muang Thai dan Kamboja - Bagian Selatan P. Mindanao Philipina, 0°L dan 153°BT-12°LS dan 153°BT - Sebagian Utara Australia kecuali Teluk Carpentaria - 12°LS dan 128°BT - 9°30'LS dan 105°BT - 2°LU dan 94°BT - 6°30'LU dan 94°BT, 6°30' N and 94° E - 10° N West Coast of Malaysia - Part of South Thailand and Cambodia - Part of South Mindanao Island Philipina, 0° and 153° E - 12° S and 153° E - Part of North Australia except Carpentaria Bay - 12° S and 128° E - 9°30' S and 105° E - 2° N and 94° E - 6°30' N and 94° E.

(lihat halaman belakang)
see reverse side

Catatan :
Note

1. Jika suatu kapal bertolak dari pelabuhan yang terletak di sungai atau perairan pedalaman, pemuatan lebih dalam diperbolehkan sesuai dengan berat bahan bakar dan semua bahan lain yang perlu untuk pemakaian antara pelabuhan tolak dan laut.
When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.
2. Jika suatu kapal berada dalam air tawar dengan berat jenis satu, garis muat bersangkutan boleh terbenam sebesar penyesuaian untuk air tawar seperti diperlihatkan di atas.
Jika berat jenis tidak sama dengan satu, penyesuaian harus dibuat sebanding dengan perbedaan antara 1,025 dan berat jenis yang sebenarnya.
*When a ship in fresh water of unit density the appropriate load line maybe submerged by the amount of the fresh water allowance shown above.
When the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1,025 and actual density.*



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

SERTIFIKAT KLASIFIKASI SEMENTARA

Provisional Classification Certificate

No. :

S. KL

No. Register :

Dengan ini diterangkan bahwa kapal terselub di atas
This is to certify that above named ship

Pemilik
Owner

Bendera
Flag

Dibangun di :
Built at

B.R.T
Register Tonnage, Gross

telah diperiksa oleh :
has been surveyed by

Pelabuhan Pendaftaran
Port of Registry

oleh
by

Tenaga Efektif :
Effective Horse Power

pada
in

sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia dan telah dikirim Laporan Survey kepada
in accordance with the Requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia and a survey report has been sent to
Kantor Pusat Biro Klasifikasi Indonesia serta diusulkan untuk diberi kelas Biro Klasifikasi Indonesia,
the Head Office of Biro Klasifikasi Indonesia proposing to grant the Biro Klasifikasi Indonesia class.

Sertipikat sementara ini dinyatakan berlaku sampai sertipikat klasifikasi asli dikeluarkan oleh Kantor Pusat
This provisional certificate will remain valid until the issuance of the definitive classification certificate by
Biro Klasifikasi Indonesia dan paling akhir sampai
the Head Office of the Biro Klasifikasi Indonesia and at the latest up to

Sertipikat Klasifikasi asli hanya dapat diserahkan dengan mengembalikan sertipikat sementara ini.
The definitive classification certificate will be delivered in return of this provisional certificate.

Dikeluarkan di Tanggal
Issued at on

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

VISA

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Di tgl

SURVEYOR :

.....
.....

.....

.....
.....

.....

.....
.....