

PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI PENGANGKUTAN PETI KEMAS
OLEH PT. KERETA API (Persero) DI TERMINAL PETI KEMAS
RAMBIPUJI JEMBER

SKRIPSI



UPT Perpustakaan
UNIVERSITAS JEMBER

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi
syarat-syarat untuk menyelesaikan program
studi Ilmu Hukum (SI) dan mencapai
Gelar Sarjana Hukum



Oleh :

AGUS WARSITO

NIM. 980710101069

:Hadiah
Pembelian

:Tgl 07 JUL 2003
SKS

S
Klass
346.00
WAR
P

e.1

**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2003**

**PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI PENGANGKUTAN PETI KEMAS
OLEH PT. KERETA API (Persero) DI TERMINAL PETI KEMAS
RAMBIPUJI JEMBER**



**PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI PENGANGKUTAN PETI KEMAS
OLEH PT. KERETA API (Persero) DI TERMINAL PETI KEMAS
RAMBIPUJI JEMBER**

Oleh :

AGUS WARSITO

NIM. 980710101069

Pembimbing :

Hj. SAADIAH TERUNA, S.H.

NIP. 130 674 837

Pembantu Pembimbing

Hj. LILIEK ISTIQOMAH, S.H.

NIP. 131 276 661

**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM**

2003

MOTTO

*"Keimanan membawa manusia bersih hatinya, jinak
jiwanya, bicara lemah lembut, hidup sabar,
pemaaf dan baik sangka"*



PERSEMBAHAN

Karya ini merupakan satu dari sekian banyak perjuangan penulis dalam menjalani kehidupan, untuk itu kupersembahkan kepada :

1. Almamater yang aku cintai dan banggakan;
2. Bapak dan Ibu yang telah memberikan kesempatan untuk melanjutkan studi dan kasih sayang yang selama ini diberikan kepadaku;
3. Bapak dan Ibu Guru serta Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah menurunkan ilmunya;
4. Kakak dan adikku yang telah memberikan segalanya untuk keberhasilan studi penulis di Fakultas Hukum Universitas Jember.



PENGESAHAN

Disahkan Skripsi dengan judul :

**PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI PENGANGKUTAN PETI KEMAS
OLEH PT. KERETA API (Persero) DI TERMINAL PETI KEMAS
RAMBIPUJI JEMBER.**

Oleh :

AGUS WARSI

NIM. 980710101069

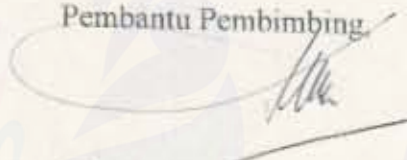
Pembimbing,



Hj. SAADIAH TERUNA, S.H.

NIP. 130 674 837

Pembantu Pembimbing,



Hj. LILIEK ISTIQOMAH, S.H.

NIP. 131 276 661

MENGESAHKAN,
DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
DEKAN




KORONG PARON PIUS, S.H., S.U.

NIP. 130 808 985

KATA PENGANTAR

Puji syukur penyusun panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penyusun dapat menyelesaikan penyusunan Karya Ilmiah Tertulis yang berjudul : **“PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI PENGANGKUTAN PETI KEMAS OLEH PT. KERETA API (Persero) DI TERMINAL PETI KEMAS RAMBIPUJI”**.

Karya Ilmiah Tertulis ini disusun untuk memenuhi dan melengkapi sebagian dari syarat-syarat dalam meraih gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember.

Banyak tantangan dan hambatan yang dijumpai dalam proses penulisan Karya Ilmiah Tertulis ini sehingga penulisan ini tidak akan berhasil tanpa mendapat bimbingan, petunjuk, pengarahan dan bantuan dari berbagai pihak yang diberikan dengan tulus ikhlas kepada penyusun. Untuk itu pada kesempatan ini penyusun menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Ibu Hj. Saadiyah Teruna, S.H., sebagai pembimbing yang telah memberikan waktunya untuk mengarahkan penyusun sehingga dapat menyelesaikan sripsi ini;
2. Ibu Hj. Liliek Istiqomah, S.H., sebagai pembantu pembimbing yang telah banyak memberikan masukan dan petunjuk kepada penyusun;
3. Bapak Kopong Paron Pius, S.H., S.U., sebagai Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember;
4. Ibu Hj. Soenarjati, S.H., sebagai ketua penguji;
5. Bapak Edy Sriono, S.H., selaku sekretaris penguji;
6. Bapak I Wayan Yasa, S.H., selaku Dosen Wali penyusun yang telah memberikan nasehat selama menempuh studi di Fakultas Hukum Universitas Jember;

7. Bapak dan Ibu Dosen serta seluruh civitas akademik Fakultas Hukum Universitas Jember;
8. Bapak Drs. Walujo, Kepala Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember yang telah berkenan memberikan ijin lokasi penelitian dan membantu memberikan penjelasan dan keterangan data-data untuk penulisan skripsi ini;
9. Bapak Soeyono, Staff Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember yang telah sudi membantu memberikan penjelasan dan keterangan tambahan untuk kelengkapan penyusunan skripsi ini;
10. Teman-teman Angkatan '98 Fakultas Hukum Universitas Jember.
11. Semua pihak yang sudah terlibat baik langsung maupun tidak langsung dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Tertulis ini yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Penyusun berharap semoga Karya Ilmiah Tertulis ini dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu hukum pada khususnya dan bagi pembaca yang menaruh perhatian padanya.

Jember, Juni 2003

Penyusun

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PEMBIMBING	ii
HALAMAN MOTTO	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
HALAMAN PERSETUJUAN	v
HALAMAN PENGESAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR LAMPIRAN	xi
RINGKASAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Ruang Lingkup	5
1.4 Tujuan Penulisan	5
1.4.1 Tujuan Umum	5
1.4.2 Tujuan Khusus	6
1.5 Metode Penulisan	6
1.5.1 Pendekatan Masalah	6
1.5.2 Sumber Data	7
1.5.3 Metode Pengumpulan Data	7
1.5.4 Analisa Data	8
BAB II FAKTA, DASAR HUKUM DAN LANDASAN TEORI	
2.1 Fakta	9
2.2 Dasar Hukum	11

2.3 Landasan Teori	12
2.3.1 Pengertian Perjanjian	12
2.3.2 Pengertian Klaim Asuransi	15
2.3.3 Pengertian Pengangkutan	22
2.3.4 Pengertian Peti Kemas	26
2.3.5 Perjanjian Asuransi PT. Asuransi Jasa Indonesia dan PT. Kereta Api (Persero)	29
BAB III PEMBAHASAN	
3.1 Tanggung Jawab PT. Kereta Api (Persero) Dalam Pengangkutan Peti Kemas Oleh PT. Kereta Api (Persero) Di Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember	31
3.2 Prosedur Pengajuan Klaim Asuransi Pengangkutan Peti Kemas Oleh PT. Kereta Api (Persero) Di Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember	38
3.3 Pelaksanaan Pemberian Klaim Asuransi Pengangkutan Peti Kemas Oleh PT. Kereta Api (Persero) Di Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember	41
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
4.1 Kesimpulan	46
4.2 Saran	46
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN-LAMPIRAN	

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Surat Keterangan Konsultasi Dari Fakultas Hukum Universitas Jember.
- Lampiran 2 : Surat Keterangan Telah Melaksanakan Konsultasi Dari Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember.
- Lampiran 3 : SK Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 1989 Tentang Penetapan Stasiun Rambipuji sebagai Terminal Peti Kemas.
- Lampiran 4 : Polis Asuransi Tanggungjawab Hukum Pengangkutan Dengan Peti Kemas Nomor 401.722.333.98.0001.
- Lampiran 5 : Contoh Surat Pemberitahuan Masuk / Keluar Peti Kemas Dari / Ke Terminal Peti Kemas Rambipuji.
- Lampiran 6 : Contoh Surat Pemberitahuan Ekspor Barang.
- Lampiran 7 : Contoh Berita Acara Penyerahan.
- Lampiran 8 : Tabel Tarif Angkutan Peti Kemas.
- Lampiran 9 : Gerak Barang Kiriman dengan Peti Kemas

RINGKASAN

Keberadaan Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember merupakan realisasi dari SK Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 1989 tentang Penetapan Stasiun Rambipuji sebagai Terminal Peti Kemas Jember. PT. Kereta Api (Persero) selaku pengelola dalam pengangkutan barang dengan peti kemas mempunyai tanggung jawab tentang pelaksanaan perjanjian pengangkutan mulai pada saat barang-barang diterima sampai barang-barang diserahkan kepada penerima yang berhak. Selanjutnya PT. Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian peralihan resiko dengan PT. Asuransi Jasa Indonesia untuk menanggung atas dasar tanggung jawab menurut hukum atas kepentingan PT. Kereta Api (Persero) selaku pengelola pengangkutan barang milik prinsipal.

Permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini adalah bagaimana tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) dan PT. Asuransi Jasa Indonesia dalam pengangkutan peti kemas, bagaimana prosedur atau tata cara mengajukan klaim, bagaimana pelaksanaan pemberian ganti kerugian dalam pengangkutan peti kemas.

Tujuan yang ingin dicapai dari penulisan skripsi ini adalah tujuan umum yaitu untuk memenuhi salah satu syarat dalam mencapai gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Jember dan memberi informasi kepada masyarakat luas tentang pertanggung jawaban pengangkutan peti kemas oleh PT. Kereta Api (Persero). Tujuan khususnya yaitu dapat terjawabnya permasalahan yang diketengahkan.

Metodologi dalam penulisan skripsi ini adalah pendekatan secara normatif empiris. Sumber data yang diambil yaitu sumber data primer, maksudnya adalah penyusun langsung terjun ke lapangan, yaitu melakukan pengamatan dan wawancara dengan pihak-pihak yang terkait. Sumber data sekunder, yaitu sumber data yang berisi semua peraturan perundang-undangan yang berlaku dan literatur-literatur yang diambil dari pakar hukum.

Berdasarkan pembahasannya maka diperoleh hasil yaitu, PT. Kereta Api (Persero) bertanggung jawab mulai pada saat barang diterima sampai barang diserahkan kepada penerima yang berhak atau kuasanya, sedang PT. Asuransi Jasa Indonesia menanggung atas dasar tanggung jawab menurut hukum atas kepentingan PT. Kereta Api (Persero). Prosedur penyelesaian klaim telah ditentukan dalam perjanjian pengalihan resiko antara PT. Asuransi Jasa Indonesia dengan PT. Kereta Api (Persero). Pelaksanaan pemberian ganti kerugian dilakukan oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia maksimal sebesar "*limit liability insurance*" dan sesuai dengan premi yang telah diperjanjikan.

Saran-saran yang dapat disumbangkan yaitu, hendaknya PT. Kereta Api (Persero) selaku pengelola dan pengangkut berusaha mengambil tindakan-tindakan yang perlu untuk mencegah, menghindarkan atau memperkecil kerugian bagi pemilik barang (prinsipal). Hendaknya prosedur penyelesaian klaim atau ganti kerugian dapat dipermudah agar si pemilik barang bisa secepatnya mendapatkan ganti kerugian yang menjadi haknya. Pelayanan pemberian ganti kerugian perlu ditingkatkan, karena bagaimanapun juga pelayanan suatu badan hukum yang bergerak dalam bidang jasa merupakan hal yang sangat menentukan untuk kesinambungannya.



1.1 Latar Belakang

Pengangkutan di dalam suatu negara merupakan masalah yang sangat penting, karena menyangkut berbagai bidang baik dalam bidang ekonomi, sosial budaya, politik maupun pertahanan dan keamanan. Banyak jasa yang dapat diperoleh dari pengangkutan ini, khususnya dalam bidang perdagangan atau perniagaan. Nilai suatu barang akan bertambah jika telah berada di tempat lain. Dengan kata lain bahwa daya guna suatu barang setelah barang itu diangkut dari tempat asalnya ke tempat tujuan tertentu akan bertambah.

Bertambahnya jumlah penduduk disertai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi dimana sarana pengangkutan memegang peranan yang sangat penting, baik untuk mengangkut penumpang maupun barang dari suatu tempat ke tempat tujuan lain. Peranan pengangkutan dalam dunia perdagangan bersifat mutlak, sebab tanpa pengangkutan perusahaan tidak mungkin berjalan. Barang yang dihasilkan oleh produsen atau pabrik-pabrik dapat sampai di tangan pedagang atau pengusaha lainnya dengan jalan pengangkutan dan seterusnya dari pedagang atau pengusaha kepada konsumen juga harus menggunakan jasa angkutan (Purwosutjipto, 1984:1).

R. Soekardono (1986:1) menyatakan tiap-tiap perusahaan, dalam bentuk atau bidang manapun, apalagi dalam bidang perniagaan, tidak mungkin berjalan dengan semestinya untuk memperoleh laba tanpa adanya alat-alat pengangkutan yang antara lain memungkinkan sampainya barang-barang produksi dan perdagangan di tempat pemakai pada tepat waktu serta di dalam keadaan utuh dan lengkap, sehingga pemakai dapat memanfaatkan barang-barang produksi dan perdagangan yang diperlukan itu dengan cukup. Begitupun produsen memerlukan akan alat-alat pengangkutan yang berjalan baik secara teratur menyalurkan hasil-hasilnya kepada para konsumen.

Kereta api merupakan salah satu sarana pengangkutan darat yang berdaya tampung banyak, murah dan hemat energi. Penggunaan jasa kereta api telah

banyak dikenal dimana salah satunya yaitu sebagai sarana pengangkutan dengan menggunakan peti kemas. Banyak kelebihan dari cara pengangkutan dengan kereta api, kereta api mampu menampung atau memuat barang dengan kapasitas yang lebih banyak juga biaya yang lebih murah.

PT. Kereta Api (Persero) sebagai penyelenggara jasa pengangkutan perkeretaapian berusaha sebaik mungkin untuk memberikan pelayanan dibidang pengangkutan kepada pemakai jasa khususnya bagi pengiriman peti kemas beserta isinya. Pengangkutan peti kemas disini bisa perorangan ataupun badan usaha. Dari usaha jasa dibidang pengangkutan ini timbul hubungan hukum antara pemakai jasa dan pemberi jasa. PT. Kereta Api (Persero) sebagai pengangkut menawarkan prestasi untuk mengangkut peti kemas beserta isinya yang menjadi tanggung jawabnya, sedang pemakai jasa akan menuntut pemenuhan prestasi tersebut. Hubungan timbal balik tersebut akan menimbulkan akibat-akibat hukum, meliputi hak dan kewajiban para pihak yang bersangkutan.

Sedemikian pentingnya pengangkutan kereta api ini sehingga pemerintah menuangkannya dalam TAP MPR No. II/MPR/1988 tentang Garis-Garis Besar Haluan Negara dalam Arah dan Kebijaksanaan Pembangunan Bidang Ekonomi angka 5g :

“Perkembangan perkeretaapian dilanjutkan dengan meningkatkan daya guna, mutu pelayanan dan efisiensi pengelolaan sehingga kereta api sebagai angkutan umum penumpang dan barang dapat diandalkan oleh masyarakat. Selanjutnya dalam rangka meningkatkan pelayanan angkutan dalam kota atau antar kota diusahakan pengembangan sistem angkutan kereta api”.

Untuk menarik minat kalangan pengusaha menggunakan pengangkutan kereta api dengan peti kemas, pemerintah telah memberikan berbagai kemudahan. Kemudahan yang diberikan antara lain yaitu satu peti kemas dapat digunakan untuk beberapa pengusaha yang akan mengekspor atau mengimpor barangnya, asalkan mempunyai tujuan yang sama. Kemudahan lain yang dapat dinikmati pengusaha yaitu dokumen-dokumen yang diperlukan dapat diselesaikan di terminal peti kemas.

Usaha pengangkutan dengan peti kemas baik melalui darat, laut maupun udara maka pertanggung jawaban atas barang angkutan tersebut semakin dirasakan menjadi suatu persyaratan oleh perusahaan-perusahaan besar yang ada sangkut pautnya dengan pengangkutan barang tersebut. Untuk menghadapi bahaya yang mengancam pengangkutan tersebut, orang atau badan hukum kemudian mencari orang lain atau badan hukum lain untuk mengambil alih kerugian yang akan diderita atau paling tidak meringankan beban kerugian yang akan ditanggung (Emmy Pangaribuan Simanjuntak, 1980:1).

Mereka yang berkepentingan (tertanggung) mengadakan perjanjian peralihan resiko peti kemas yang diangkut dan isinya dengan pihak lain (penanggung). Dengan adanya penggantian kerugian oleh penanggung, maka akan mengurangi kemungkinan jatuhnya usaha tertanggung yang disebabkan karena bencana yang menimpa barang-barang yang dipertanggungjawabkan. Sri Redjeki Hartono (1985:1) menyatakan bahwa lembaga asuransi dengan segala aspeknya, sangat luas sekali pengaruhnya dalam aktivitas perekonomian, karena ia merupakan salah satu stabilitas terhadap segala kemungkinan kerugian yang timbul.

Masyarakat perdagangan atau perniagaan, lembaga perasuransian bukanlah merupakan hal yang baru. Adanya lembaga perasuransian dalam masyarakat adalah sejalan perkembangan dan kebutuhan masyarakat. Lembaga perasuransian mempunyai kedudukan yang cukup penting yaitu sebagai lembaga keuangan non-bank. Lembaga ini memegang peranan penting, karena ia bertindak sebagai lembaga yang mengambil alih resiko yang mungkin terjadi.

Sebagai pihak pengangkut, PT. Kereta Api (Persero) mempunyai tanggung jawab untuk melaksanakan pengangkutan semenjak menerima barang sampai penyerahan barang sesuai tujuan. Untuk memeralihkan tanggung jawab dalam pengangkutan peti kemas, PT. Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian perasuransian untuk memeralihkan resiko yang dihadapi atas suatu kejadian yang mungkin menimpa peti kemas dan barang yang ada dalam peti kemas selama pengangkutan.

Untuk memeralihkan resiko atas kejadian yang mungkin timbul terhadap barang angkutan itu maka PT. Kereta Api (Persero) sebagai pihak bertanggung mengadakan perjanjian asuransi dengan PT. Asuransi Jasa Indonesia sebagai pihak penanggung atas dasar tanggung jawab menurut hukum atas kepentingan PT. Kereta Api (Persero). Dengan ditutupnya perjanjian asuransi sebagaimana tersebut di atas maka pihak yang berkepentingan akan merasa lebih tenang dan terjamin karena resiko yang dihadapi yaitu timbulnya kerugian akan suatu bencana atau suatu kejadian yang dipertanggungjawabkan tersebut telah ditanggung pihak lain.

Penggantian kerugian oleh penanggung tersebut akan mengurangi kemungkinan jatuhnya perekonomian atau jatuhnya usaha bertanggung yang disebabkan karena bencana yang menimpa barang-barang yang dipertanggungkan. Bertitik tolak dari hal-hal seperti tersebut di atas, penyusun tertarik untuk lebih mendalami tentang penyelesaian klaim asuransi pengangkutan dengan peti kemas yang dilaksanakan oleh PT. Kereta Api (Persero) yang akan dituangkan dalam suatu bentuk karya ilmiah tertulis dengan judul **“PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI PENGANGKUTAN PETI KEMAS OLEH PT. KERETA API (Persero) DI TERMINAL PETI KEMAS RAMBIPUJI JEMBER”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pada uraian latar belakang di atas, maka dapat dikemukakan adanya permasalahan yang dapat dikaji, yaitu :

- (1) bagaimana tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) dalam pengangkutan peti kemas oleh PT. Kereta Api (Persero) di Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember ?;
- (2) bagaimana prosedur pengajuan klaim asuransi pengangkutan peti kemas oleh PT. Kereta Api (Persero) di Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember?;
- (3) bagaimana pelaksanaan pemberian klaim asuransi pengangkutan peti kemas oleh PT. Kereta Api (Persero) di Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember ?.

1.3 Ruang Lingkup

Masalah perasuransian merupakan hal yang cukup luas, sedangkan suatu penelitian yang dilakukan tidak mungkin meneliti semua permasalahan yang ada pada bidang-bidang yang diteliti. Oleh karena itu dalam penelitian ini, penyusun akan membatasi pembahasan pada hukum dagang khususnya hukum asuransi tentang asuransi pengangkutan dengan menggunakan peti kemas.

Ruang lingkup dalam penulisan skripsi ini penyusun hanya membahas mengenai penyelesaian klaim asuransi pengangkutan peti kemas yang dilakukan oleh PT. Kereta Api (Persero) dengan adanya perjanjian asuransi antara PT. Kereta Api (Persero) dengan PT. Asuransi Jasa Indonesia. Sehingga dengan adanya batasan ruang lingkup ini dimaksudkan agar dalam pembahasan nantinya tidak akan terlalu luas dan tanpa arah.

1.4 Tujuan Penulisan

1.4.1 Tujuan Umum

Tujuan umum penulisan skripsi ini adalah :

- (1) untuk memenuhi dan melengkapi persyaratan akhir dalam rangka penyelesaian perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Jember guna memperoleh gelar Sarjana Hukum;
- (2) untuk menambah perbendaharaan pustaka di Fakultas Hukum Universitas Jember khususnya dalam bidang perasuransian;
- (3) sebagai sumbangsih yang berupa buah pikiran dari penyusun kepada masyarakat pada umumnya dan segenap mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Jember pada khususnya, agar dapat dijadikan bahan acuan dalam mengembangkan ilmu pengetahuan dibidang hukum.

1.4.2 Tujuan Khusus

Sedangkan tujuan khususnya adalah :

- (1) untuk mengetahui tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) dalam pengangkutan peti kemas oleh PT. Kereta Api (Persero) di Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember;
- (2) untuk mengetahui prosedur pengajuan klaim asuransi pengangkutan peti kemas oleh PT. Kereta Api (Persero) di Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember;
- (3) untuk mengetahui pelaksanaan pemberian klaim asuransi pengangkutan peti kemas oleh PT. Kereta Api (Persero) di Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember.

1.5 Metode Penulisan

Metode dalam penulisan adalah suatu proses prinsip dan prosedur untuk mencari dan mendekati masalah untuk mencapai sasaran. Dalam penulisan skripsi ini penyusun menggunakan metode sebagai berikut.

1.5.1 Pendekatan Masalah

Untuk membahas permasalahan yang telah dirumuskan di atas, dalam penyusunan skripsi ini penyusun mempergunakan pendekatan normatif empiris. Maksud dari pendekatan normatif empiris yaitu metode penelitian yang menggunakan pendekatan tidak saja pendekatan yuridis normatif, melainkan juga dengan pendekatan yuridis empiris. Metode yuridis normatif adalah pendekatan dengan menggunakan ketentuan yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku dan berkaitan dengan masalah yang diangkat dalam skripsi ini. Metode yuridis empiris adalah pendekatan masalah dengan menggunakan data yang didapat langsung dari penelitian di lapangan (Hadikusuma, 1995:60).

1.5.2 Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah diperoleh dari sumber data primer dan sumber data sekunder. Sumber data primer adalah sumber data untuk memperoleh data primer yang diperoleh dengan cara konsultasi, wawancara, dan informasi-informasi dengan pihak terkait (Hadikusuma, 1995:65).

Sumber data yang kedua adalah sumber data sekunder, yang berisi peraturan perundang-undangan dan peraturan pelaksanaannya, putusan hakim, hasil penelitian para pakar atau ahli hukum, literatur, majalah dan lain sebagainya. Sumber data sekunder adalah sumber data untuk memperoleh data sekunder yang diperoleh dari penelitian kepustakaan dengan cara mempelajari buku-buku, literatur dan media tulis lainnya yang menunjang wawasan pemikiran penyusun sehingga dapat dipergunakan sebagai landasan teori (Hadikusuma, 1995:65).

1.5.3 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah cara yang penyusun lakukan guna memperoleh kejelasan dan kelengkapan materi atau data yang diperlukan dalam penyusunan skripsi ini. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah :

1. Penelitian Kepustakaan

Dalam hal ini penyusun melakukan pengumpulan data dengan cara membaca dan mempelajari karya ilmiah dari para sarjana, buku, literatur, peraturan perundang-undangan dan artikel lain yang dapat dijadikan landasan yang berkenaan serta berkaitan dengan penyusunan skripsi ini.

2. Penelitian Lapangan

Metode pengumpulan data ini diperoleh melalui wawancara dan konsultasi langsung dengan pihak yang terkait yang dilakukan secara bebas dan terarah sehingga sesuai dengan permasalahan untuk mendapatkan informasi-informasi yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam penyusunan skripsi ini.

Wawancara dan konsultasi dilakukan oleh penyusun dengan pihak-pihak terkait, antara lain:

- (1) Bapak Drs. Walujo, Kepala Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember.
- (2) Bapak Soeyono, Staff Sub Bagian Administrasi Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember.

1.5.4 Analisa Data

Tahap ini merupakan kelanjutan dari tahap sebelumnya, yaitu dengan menjelaskan dan menafsirkan serta menganalisis data yang telah dikumpulkan dan dipilah-pilah secara cermat sehingga diperoleh gambaran permasalahan yang jelas dan cara memecahkannya. Metode yang digunakan dalam menganalisa data skripsi ini adalah metode deskriptif kualitatif. Maksud dari metode deskriptif kualitatif adalah metode untuk memperoleh gambaran suatu permasalahan yang tidak didasarkan pada angka-angka melainkan didasarkan atas suatu peraturan perundang-undangan yang berlaku dan berkaitan dengan masalah yang dibahas (Hadikusuma, 1995:164). Selanjutnya dilakukan pembahasan berdasarkan rumusan masalah. Akhirnya ditarik kesimpulan dengan menggunakan metode berfikir deduktif, yaitu suatu metode analisa yang berangkat dari suatu pengetahuan yang bersifat umum untuk menilai suatu kejadian yang bersifat khusus.

II. FAKTA, DASAR HUKUM DAN LANDASAN TEORI



2.1 Fakta

Pada tanggal 20 Maret 1998, PT. Indonesia Indah Tobacco Corp. Ltd., yang berkedudukan di Jalan Panglima Sudirman No. 66-68 Surabaya melaksanakan pengiriman tembakau kualitas ekspor kepada Agriproduce and Trading (S) Pte. Ltd., Singapura. Eskpor tembakau tersebut dilaksanakan oleh PT. Samudra Indonesia sebagai perusahaan pelayaran, dari pelabuhan Tanjung Perak Surabaya menuju ke pelabuhan Rotterdam, Belanda. Sedangkan pemuatan tembakau dari daerah asalnya ke pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dilaksanakan oleh PT. Kereta Api (Persero) setelah ditandatangani perjanjian pengangkutan barang dengan PT. Samudra Indonesia.

Tembakau yang akan diekspor sebanyak 40 bal atau setara dengan 4.125 kg yang akan dimuat dalam dua buah peti kemas (container) ukuran 20 feet. Nilai nominal jumlah tembakau yang ada dalam peti kemas tersebut adalah sebesar Rp 618.750.000,00 (enam ratus delapan belas juta tujuh ratus lima puluh ribu rupiah). Kegiatan pengiriman barang tersebut dilakukan dengan menggunakan peti kemas yang pemuatannya dilaksanakan di Terminal Peti Kemas Rambipuji untuk kemudian diangkut dengan kereta api menuju pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, yang selanjutnya akan dikapalkan menuju pelabuhan tujuan.

Setelah dilakukan pemuatan tembakau ke dalam peti kemas beserta penyegelan peti kemas di Stasiun Rambipuji, maka tanggungjawab pengangkutan barang telah beralih dari perusahaan pelayaran yaitu PT. Samudra Indonesia kepada PT. Kereta Api (Persero) selaku pengangkut. Dalam perjalanan pengangkutan peti kemas yang berisi tembakau milik PT. Indonesia Indah Tobacco Corp. Ltd., sebuah gerbong yang mengangkut peti kemas ternyata mengalami kecelakaan dalam perjalanan menuju Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Kecelakaan tersebut terjadi karena kelalaian dari masinis kereta yang sebenarnya sudah mengetahui rel yang akan dilewati sudah mengalami sedikit pergeseran, namun ia tidak berusaha menghentikan keretanya sehingga satu buah

gerbong peti kemas mengalami kecelakaan. Kejadian tersebut mengakibatkan barang yang berada di dalam peti kemas yaitu tembakau yang siap diekspor mengalami rusak sebagian sehingga menurunkan kualitas barang. Akibatnya tembakau tidak layak untuk dikapalkan ke luar negeri, dan PT. Indonesia Indah Tobacco Corp. Ltd., selaku pemilik barang mengalami kerugian.

Kerugian yang dialami oleh PT. Indoensia Indah Tobacco Corp. Ltd., selaku pemilik barang adalah sebesar Rp 255.000.000,00 (dua ratus lima puluh lima juta rupiah); karena tembakau yang rusak dan tidak layak jual mencapai 35% dari jumlah keseluruhannya. Setelah mengumpulkan syarat-syarat pengajuan klaim, kemudian PT. Indonesia Indah Tobacco Corp. Ltd., mengklaim barang kirimannya untuk diganti sesuai dengan kondisi sebelum barang itu diangkut oleh PT. Kereta Api (Persero). Rincian kerugian tersebut adalah : barang yang rusak sebanyak 1.450 kg dengan kerugian Rp 216.500.000,00 (dua ratus enam belas juta lima ratus ribu rupiah); peti kemas yang rusak dengan kerugian Rp 5.000.000,00 (lima juta rupiah); sedangkan biaya keterlambatan pengiriman mengakibatkan kerugian sebesar Rp 33.500.000,00 (tiga puluh tiga juta lima ratus ribu rupiah). Total kerugian pemilik barang yaitu Rp 255.000.000,00 (dua ratus lima puluh lima juta rupiah).

PT. Asuransi Jasa Indonesia selaku penanggung selanjutnya melakukan penelitian terhadap fakta yang ada dan ternyata kerugian yang dialami oleh PT. Indonesia Indah Tobacco, Corp. Ltd., tidak sebesar seperti yang diajukan dalam klaim. Hal ini didasarkan pada taksiran harga oleh penanggung terhadap barang yang rusak adalah sebesar Rp 100.000.000,00 (seratus juta rupiah). Peti kemas yang digunakan untuk memuat barang ternyata tidak mengalami kerusakan yang menurut taksiran penanggung jumlah ganti rugi untuk peti kemasnya itu sendiri sebesar Rp 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).

Ganti kerugian ini hanya dapat ditanggung oleh PT. Kereta Api (Persero) dan PT. Asuransi Jasindo sebesar Rp 110.000.000,00 (seratus sepuluh juta rupiah). Hal ini didasarkan pada kecelakaan yang terjadi tidak menimbulkan kerusakan yang cukup berarti baik terhadap barang kiriman maupun peti kemasnya itu sendiri.

2.2 Dasar Hukum

Dasar hukum yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah :

1. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

a. Pasal 1313

Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih.

b. Pasal 1320

Untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat :

(a) sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;

(b) kecakapan untuk membuat suatu perikatan;

(c) suatu hal tertentu;

(d) suatu sebab yang halal.

c. Pasal 1328

Penipuan merupakan suatu alasan untuk pembatalan perjanjian, apabila tipu muslihat, yang dipakai oleh salah satu pihak, adalah sedemikian rupa hingga terang dan nyata bahwa pihak yang lain tidak telah membuat perikatan itu jika tidak dilakukan tipu muslihat tersebut.

d. Pasal 1338

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

e. Pasal 1774

Suatu perjanjian untung-untungan adalah suatu perbuatan yang hasilnya, mengenai untung ruginya, baik bagi semua pihak, maupun bagi sementara pihak, bergantung pada suatu kejadian yang belum tentu. Demikian adalah perjanjian pertanggungan, bunga cagak hidup, perjudian dan pertaruhan.

2. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

a. Pasal 91

Pengangkut harus menanggung segala kerusakan yang terjadi pada barang-barang setelah diterimanya untuk diangkut, kecuali kerusakan-kerusakan yang diakibatkan karena cacat pada barang itu sendiri, karena keadaan yang memaksa atau kelalaian pengirim atau ekspediter.

- b. Pasal 255
Pertanggung jawaban harus dilakukan secara tertulis dengan akta, yang diberi nama polis.
 - c. Pasal 257
Perjanjian pertanggung jawaban ada segera setelah diadakan hak-hak dan kewajiban timbal balik dari penanggung dan tertanggung mulai sejak saat itu, bahkan sebelum polis ditandatangani.
3. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian.
 4. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian.
 5. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) Menjadi Perusahaan Perseroan.
 6. Piagam Kerja Sama No. $\frac{\text{No.KA/HK/00801/98}}{\text{No.BDG/PPC.0001.PKS/98}}$ tanggal 13 Januari 1998 tentang Perjanjian Asuransi antara PT. Kereta Api (Persero) dengan PT. Asuransi Jasa Indonesia.

2.3 Landasan Teori

2.3.1 Pengertian Perjanjian

Perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada seseorang lain atau dimana dua orang saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal tertentu (Subekti, 1998:1). Pendapat lain menyatakan bahwa perjanjian adalah suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melaksanakan suatu hal dalam lapangan harta kekayaan. Suatu persetujuan dapat juga dinamakan suatu persetujuan, karena dalam perjanjian terdapat dua atau lebih pihak yang saling sepakat atau setuju, setia dan tanpa adanya paksaan untuk melaksanakan sesuatu (Muhammad, 1990:78)

Pengertian perjanjian berdasar pasal 1313 KUHPerdara adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih. Definisi tersebut dapat diartikan bahwa perjanjian adalah suatu perbuatan dimana seseorang atau lebih bersepakat untuk melaksanakan suatu hal kepada seseorang atau lebih pihak lainnya. Dari ketentuan pasal ini pengertian

perjanjian masih terdapat beberapa kelemahan. Pengertian dalam pasal 1313 KUHPerdara tersebut masih bersifat luas, yaitu bisa mencakup perbuatan sukarela maupun perbuatan melawan hukum, dan hanya bersifat sepihak. Sedangkan perjanjian merupakan perbuatan hukum antara dua pihak dan diperlukan kata sepakat serta menimbulkan kewajiban bagi kedua belah pihak.

Apabila diperhatikan perjanjian tersebut di atas, maka dapat disimpulkan unsur-unsur perjanjian, yaitu :

- (1) adanya pihak-pihak;
- (2) adanya persetujuan;
- (3) adanya tujuan yang akan dicapai;
- (4) adanya prestasi yang akan dilaksanakan (R. Setiawan, 1994:49).

Subekti (1998:15-17) menyatakan dalam membuat suatu perjanjian haruslah memenuhi persyaratan yang diatur dalam pasal 1320 KUHPerdara, yang menentukan adanya 4 (empat) syarat yang harus dipenuhi untuk membuat suatu perjanjian, yaitu :

1. Kata sepakat antara para pihak yang membuat perjanjian.

Yang dimaksud dengan kata sepakat adalah kedua subyek yang mengadakan perjanjian harus setuju atau seia sekata mengenai hal-hal yang tercantum dalam perjanjian yang diadakan, apa yang dikehendaki pihak yang satu juga dikehendaki pihak yang lain.

2. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian.

Pada dasarnya setiap orang adalah cakap untuk membuat perjanjian, kecuali jika oleh undang-undang dinyatakan tidak cakap untuk membuat suatu perjanjian. Berdasarkan pasal 1330 KUHPerdara, mereka yang tidak cakap membuat suatu perjanjian adalah :

- (a) orang yang belum dewasa;
- (b) mereka yang berada dibawah pengampuan;
- (c) orang perempuan dalam hal-hal yang ditetapkan oleh undang-undang dan semua orang kepada siapa undang-undang telah melarang membuat perjanjian-perjanjian tertentu.

Akibat hukum dari ketidakcakapan ini adalah perjanjian yang telah dibuat dapat dimintakan pembatalannya kepada hakim.

3. Suatu hal tertentu.

Adanya suatu hal tertentu adalah menyangkut obyek perjanjian yang jelas dan dapat ditentukan. Menurut pasal 1313 KUHPerdara, suatu perjanjian harus mempunyai sebagai pokok suatu barang yang paling sedikit ditentukan jenisnya. Tidaklah menjadi halangan bahwa jumlah tidak tentu, asal jumlah itu kemudian hari dapat ditentukan atau dihitung.

4. Suatu sebab yang halal.

Sebab yang halal yang dimaksud adalah isi suatu perjanjian haruslah berisi suatu tujuan tertentu yang mana tujuan tersebut tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, tidak bertentangan dengan kepentingan umum dan tidak bertentangan dengan kesusilaan. Menurut pasal 1335 KUHPerdara, suatu perjanjian tanpa sebab atau telah dibuat karena suatu sebab yang palsu atau terlarang tidak mempunyai kekuatan hukum.

Apabila dua syarat yang pertama dan kedua tidak dipenuhi maka perjanjian dapat dibatalkan (*nietig*). Perjanjian dapat dibatalkan maksudnya adalah salah satu pihak mempunyai hak untuk meminta agar suatu perjanjian dibatalkan. Sedangkan apabila syarat ketiga dan keempat tidak dipenuhi, maka perjanjian ini batal demi hukum. Perjanjian yang batal demi hukum adalah perjanjian yang semula batal dan tidak mungkin menimbulkan akibat hukum bagi kedua belah pihak.

Pada umumnya suatu perjanjian itu timbul sejak adanya kesepakatan dari masing-masing pihak tanpa adanya paksaan. Adakalanya bahwa pernyataan seseorang itu sesuai dengan apa yang dikehendakinya, tetapi kehendaknya disini tidak selalu sesuai dengan kehendak pihak lain (R. Setiawan, 1994:57). Sedangkan hapusnya suatu persetujuan harus benar-benar dibedakan dengan hapusnya perikatan, karena perikatan dapat hapus, sedangkan persetujuannya yang merupakan sumber masih tetap ada. Suatu persetujuan dapat menjadi hapus karena beberapa hal, yaitu :

- (1) ditentukan dalam persetujuan oleh para pihak;
- (2) undang-undang menentukan batas waktu berlakunya suatu persetujuan;
- (3) para pihak atau undang-undang dapat menentukan bahwa dengan terjadinya peristiwa tertentu, maka persetujuan harus hapus;
- (4) pernyataan menghentikan persetujuan;
- (5) persetujuan hapus karena putusan hakim;
- (6) tujuan persetujuan telah tercapai;
- (7) dengan persetujuan para pihak (R. Setiawan, 1994:69).

2.3.2 Pengertian Asuransi

Pengertian asuransi disini adalah asuransi terhadap barang-barang dengan menggunakan peti kemas, khususnya yang dilaksanakan dengan kereta api oleh PT. Kereta Api (Persero) dengan adanya perjanjian asuransi antara PT. Kereta Api (Persero) dengan PT. Asuransi Jasa Indonesia. Mengenai asuransi itu sendiri banyak ahli dan pakar hukum yang memberikan pengertian sama antara asuransi dengan pertanggungan, tetapi ada pula yang memberikan pengertian yang berbeda antara asuransi dan pertanggungan. Dari perbedaan dan persamaan dalam memberikan pengertian itu, kesemuanya tertuju pada penyelesaian yaitu menyangkut masalah yang dihadapi.

Poerwadarminta dalam Sri Redjeki Hartono (1985:6) menyatakan bahwa kedua istilah tersebut, meskipun berasal dari kata dasar dan bahasa yang berbeda, dalam pemakaiannya sudah dianggap sebagai sama, dengan pengertian yang sama pula. Secara harfiah memang asuransi dan pertanggungan itu mempunyai arti dan pengertian yang sama. Meskipun demikian kita tetap dapat meninjau dan menelaah asuransi atau pertanggungan itu dari berbagai sisi atau segi, tergantung pada permulaan titik tolak dari cara analisisnya.

Dewan Asuransi Indonesia dalam kertas kerjanya pada Simposium Hukum Asuransi menegaskan bahwa asuransi, didalamnya tersirat pengertian adanya suatu resiko, yang terjadi belum dapat dipastikan dan adanya pelimpahan tanggung jawab memikul resiko tersebut kepada pihak lain yang sanggup mengambil alih tanggung jawab tersebut. Sebagai kontraprestasi dari pihak lain

yang melimpahkan tanggung jawab ini, ia diwajibkan membayar sejumlah uang sebagai premi kepada pihak yang menerima pelimpahan tanggung jawab (Sri Redjeki Hartono, 1985:7).

Herman Darmawi (2000:3-4), menyebutkan beberapa definisi mengenai asuransi dilihat dari berbagai bidang, yaitu :

1. Ditinjau dari segi ekonomis, asuransi merupakan suatu metode untuk mengurangi resiko dengan jalan memindahkan dan mengkombinasikan ketidakpastian akan adanya kerugian keuangan (finansial). Jadi, berdasarkan konsep ekonomi, asuransi berkenaan dengan pemindahan dan mengkombinasikan resiko.
2. Dilihat dari segi hukum, asuransi merupakan suatu kontrak (perjanjian) pertanggungansian resiko antara tertanggung dengan penanggung. Penanggung berjanji akan membayar kerugian yang disebabkan resiko yang dipertanggungansikan kepada tertanggung. Sedangkan tertanggung membayar premi secara periodik kepada penanggung. Jadi, tertanggung mempertukarkan kerugian besar yang mungkin terjadi dengan pembayaran tertentu yang relatif kecil.
3. Ditinjau dari sudut pandangan sosial, asuransi didefinisikan sebagai organisasi sosial yang menerima pemindahan resiko dan pengumpulan dana dari anggota-anggotanya guna pembayaran kerugian yang mungkin terjadi pada masing-masing anggota tersebut. Karena kerugian tidak pasti terjadi pada setiap anggota, maka anggota yang tidak pernah mengalami kerugian dari sudut pandangan sosial merupakan penyumbang terhadap organisasi.

Pengertian yang diberikan pasal 1774 KUHPerdara, yaitu :

“Suatu persetujuan untung-untungan adalah suatu perbuatan yang hasilnya, mengenai untung ruginya, baik bagi semua pihak, bergantung kepada suatu kejadian yang tentu, misalnya persetujuan pertanggungansian, bunga cagak hidup, perjudian dan pertaruhan”.

Berbagai literatur yang ditulis para sarjana menyatakan bahwa dimasukkannya asuransi dalam perjanjian untung-untungan adalah tidak tepat, karena dalam perjanjian untung-untungan secara sengaja dan sadar, para pihak dalam perjanjian akan mengalami suatu kesempatan untung-untungan, yang dapat

digolongkan dengan pertaruhan dan perjudian. Hal ini dapat dilihat dari pasal 1778 KUHPerdara yaitu undang-undang melarang adanya perjanjian atau persetujuan untung-untungan jika itu merupakan suatu permainan atau perjudian dan tidak akan memberikan perlindungan karena akibat hukum yang ditimbulkan.

Pengertian yang diberikan pasal 246 KUHD, yaitu :

“Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dimana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tidak terduga”.

Berdasarkan pengertian asuransi yang terdapat dalam pasal 246 KUHD, maka terdapat beberapa unsur penting dari asuransi, yaitu :

- (1) adanya pihak penanggung dan tertanggung;
- (2) peralihan resiko dari tertanggung kepada penanggung;
- (3) adanya premi dari tertanggung kepada penanggung;
- (4) peristiwa yang tidak tertentu;
- (5) ganti kerugian.

Didasarkan pada beberapa unsur yang terdapat dari pengertian asuransi tersebut, ada salah satu unsur yang menjadi pokok permasalahan dalam asuransi yaitu tentang ganti rugi yang diberikan penanggung kepada tertanggung. Dalam dunia pengangkutan, tuntutan ganti rugi dinamakan klaim. Pengertian klaim menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti tuntutan ganti rugi. Istilah ganti rugi adalah sanksi yang dibebankan kepada pengangkut yang tidak menepati janji atau wanprestasi. Sanksi ini dapat diperinci dalam 3 (tiga) unsur (Sri Redjeki Hartono 1985:50-51), yaitu :

1. Biaya

Biaya adalah segala perongkosan atau pengeluaran yang nyata-nyata sudah dikeluarkan oleh satu pihak.

2. Rugi

Rugi adalah kerugian karena kerusakan barang yang diakibatkan oleh kelalaian pengangkut.

3. Bunga

Adalah kerugian yang berupa kehilangan keuntungan yang sudah dihitung.

Klaim adalah tuntutan ganti rugi yang diminta bertanggung kepada penanggung, karena adanya kerugian yang menimpa tertanggung, akibat tuntutan dari pihak prinsipal atau pihak yang telah terkena resiko karena perbuatan tertanggung, yang mana kerugian yang dituntut ini telah diperjanjikan sebelumnya dalam suatu pertanggungan (Purwosutjipto, 1990:30). Dengan kata lain klaim asuransi adalah tuntutan pembayaran uang dari tertanggung dimana tertanggung telah melaksanakan seluruh kewajibannya pada saat terjadinya resiko, yaitu membayar premi seperti yang telah ditentukan oleh kedua belah pihak waktu perjanjian dibuat.

Pasal 1 ayat (1) UU No. 2 Tahun 1992 mendefinisikan asuransi adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima suatu premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga, yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggalnya atau hidupnya seseorang yang dipertanggungkan.

Pasal 250 KUHD menegaskan bahwa seseorang yang telah mengadakan suatu perjanjian asuransi untuk diri sendiri, atau apabila seseorang yang telah untuknya diadakan suatu asuransi, pada saat diadakannya perjanjian asuransi itu tidak mempunyai suatu kepentingan terhadap barang yang dipertanggungkan itu, maka si penanggung tidaklah diwajibkan memberikan ganti rugi. Syarat kepentingan dalam perjanjian asuransi itu diadakan dengan maksud agar tidak dipergunakan guna maksud-maksud yang dapat merugikan pihak lain, atau untuk menutupi itikad yang tidak baik.

Menurut banyak sarjana, bahwa kepentingan itu tidak harus ada pada saat perjanjian asuransi dibuat, melainkan pada saat terjadinya peristiwa yang menimbulkan kerugian. Karena pada saat itu muncul kepentingan guna menentukan ada tidaknya ganti kerugian. Hal ini dapat dimengerti bahwa hakekat

asuransi mempunyai arti bagi tertanggung pada saat terjadinya peristiwa itu. Dalam pasal 286 KUHD menyebutkan bahwa semua kepentingan itu dapat dinilai dengan uang dan dapat diancam bahaya serta tidak dikecualikan oleh undang-undang. Dengan adanya ketentuan tersebut, maka pada dasarnya asuransi dapat mengikuti setiap kepentingan, selama jangka waktu perjanjiannya masih berlaku dan memenuhi rumusan yang telah ditentukan.

Menurut pasal 257 KUHD perjanjian asuransi itu ada segera setelah adanya penyesuaian kehendak para pihak. Mengenai bentuk perjanjian bebas, tidak lebih apa yang disyaratkan pasal 1320 KUHPerdara. Untuk berlaku sah perjanjian asuransi tidak tergantung pada suatu syarat formalitas. Sehingga dapat dikatakan bahwa sifat perjanjian asuransi adalah konsensual. Akan tetapi kalau dilihat dari pasal 255 KUHD yang berbunyi asuransi harus diadakan secara tertulis dengan sepucuk akta yang bernama polis, seolah-olah menggambarkan bahwa perjanjian pertanggungan baru sah dengan adanya suatu polis.

Muhammad (1998:25-27), mengemukakan karena perjanjian asuransi merupakan perjanjian khusus, maka disamping harus memenuhi persyaratan yang telah ditentukan dalam pasal 1320 KUHPerdara diperlukan juga syarat-syarat khusus lainnya, yaitu :

1. Adanya persetujuan kehendak.

Dalam perjanjian asuransi harus ada persetujuan kehendak para pihak. Penanggung dan tertanggung menyetujui tentang benda yang menjadi obyek perjanjian dan syarat-syarat tertentu yang berlaku terhadap perjanjian. Dengan disetujuinya hal-hal tersebut maka kedua belah pihak terikat akan perjanjian asuransi.

2. Wenang melakukan perbuatan hukum.

Kedua belah pihak dalam perjanjian asuransi harus mempunyai kewenangan melakukan perbuatan hukum, yaitu (a) sudah dewasa; (b) tidak di bawah pengampuan; (c) tidak dalam keadaan sakit ingatan; dan (d) tidak dalam keadaan pailit. Kedua belah pihak tersebut dapat berupa manusia dan atau badan hukum. Biasanya pihak penanggung berbentuk badan usaha yang bergerak dibidang asuransi.

3. Adanya benda yang dipertanggungkan.

Dalam setiap perjanjian asuransi harus ada benda yang dipertanggungkan. Benda itu harus mempunyai hubungan baik langsung maupun tidak langsung dengan tertanggung. Tertanggung harus dapat membuktikan bahwa benar-benar memiliki atau mempunyai hubungan atas benda yang dipertanggungkan. Apabila tertanggung tidak dapat membuktikannya akan mengakibatkan pertanggungkan itu batal.

4. Ada causa yang diperbolehkan.

Isi dari perjanjian pertanggungkan haruslah benda yang tidak dilarang undang-undang, tidak bertentangan dengan ketertiban umum dan tidak bertentangan dengan kesusilaan.

5. Adanya pembayaran premi.

Dengan adanya pembayaran premi oleh tertanggung maka resiko akan beralih dari tertanggung kepada pihak penanggung, sebaliknya jika premi tidak dibayar maka resiko tidak beralih.

6. Adanya kewajiban pemberitahuan.

Kewajiban pemberitahuan ini ada pada pihak tertanggung tentang benda yang dipertanggungkan. Kelalaian pemberitahuan ini akan mengakibatkan batalnya perjanjian. Menurut pasal 251 KUHD kewajiban pemberitahuan tidak digantungkan akan itikad baik atau buruk dari tertanggung.

7. Adanya kepentingan.

Unsur kepentingan dalam asuransi merupakan unsur yang penting, tanpa adanya kepentingan akan berakibat suatu asuransi batal. Kepentingan itu harus dapat dinilai dengan uang, dapat diancam bahaya dan tidak dikecualikan undang-undang.

Selanjutnya dalam pasal 257 KUHD menetapkan perjanjian pertanggungkan telah ada setelah diadakan hak-hak dan kewajiban timbal balik dari penanggung dan tertanggung mulai sejak saat itu, bahkan sebelum polis ditandatangani. Dengan demikian pasal 255 KUHD seperti tidak ada artinya. Dari ketentuan pasal 257 ayat 1 KUHD diketahui bahwa polis bukan merupakan syarat untuk adanya perjanjian pertanggungkan, polis merupakan alat pembuktian. Hal ini

didasarkan pasal 258 ayat 1 KUHD yang menyatakan bahwa untuk membuktikan diadakannya perjanjian itu diharuskan pembuktian dengan surat, akan tetapi semua upaya pembuktian akan diperkenankan bilamana ada permulaan pembuktian dengan surat.

Berdasarkan uraian tersebut diketahui bahwa adanya suatu asuransi harus dibuktikan dengan surat yaitu polis (pasal 255 KUHD). Syarat-syarat suatu polis telah ditentukan secara umum dalam pasal 256 KUHD khususnya untuk jenis asuransi kerugian. Syarat-syarat tersebut adalah :

- (1) hari pada mana diadakan asuransi;
- (2) nama orang atau badan usaha yang mengadakan asuransi, untuk diri sendiri atau untuk orang ketiga;
- (3) suatu perumusan yang jelas mengenai benda yang dipertanggungjawabkan;
- (4) jumlah untuk mana dipertanggungjawabkan;
- (5) bahaya-bahaya yang ditanggung oleh penanggung;
- (6) waktu dimana bahaya mulai berjalan dan berakhir untuk tanggungan penanggung;
- (7) premi pertanggungan;
- (8) pada umumnya semua keadaan yang kiranya penting untuk diketahui oleh penanggung dan segala syarat yang diperjanjikan antara kedua belah pihak.

Kemudian untuk pembuktian lainnya dapat didasarkan pada pasal 1866 KUHPerdara, hal ini dapat diperkenankan bila telah ada permulaan pembuktian dengan surat (Emmy Pangaribuan Simanjuntak, 1980:19-20). Sri Redjeki Hartono (1985:30) menyatakan karena asuransi merupakan suatu perjanjian, maka disamping harus memenuhi persyaratan yang telah ditentukan dalam pasal 1320 KUHPerdara, disyaratkan juga harus bebas dari adanya kekhilafan (pasal 1321 KUHPerdara), bebas dari penipuan (pasal 1323 KUHPerdara) dan bebas dari adanya paksaan (pasal 1328 KUHPerdara). Perjanjian yang timbul karena adanya unsur khilaf, penipuan dan paksaan akan menyebabkan perjanjian tersebut tidak sempurna, batal demi hukum atau juga dapat dibatalkan.

2.3.3 Pengertian Pengangkutan

Penyelenggaraan pengangkutan yang dimaksud disini adalah penyelenggaraan pengangkutan yang dilaksanakan dengan kereta api oleh PT. Kereta Api (Persero) terhadap angkutan barang dengan peti kemas. Mengenai pengertian pengangkutan, baik dalam KUHD maupun KUHPerdara tidak menyebutkan definisi secara tegas.

Menurut arti katanya pengangkutan berasal dari kata “angkut” yang berarti angkut dan bawa, muat dan bawa atau kiriman. Pengangkutan adalah pengangkutan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang yang diangkut. Di dalam pengangkutan ini mengandung kegiatan memuat barang atau penumpang (Muhammad, 1998:9). Sedangkan pendapat lain memberi definisi bahwa pengangkutan adalah pengangkutan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang yang diangkut (Subekti, 1998:19).

Pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkut, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang ke tempat yang diinginkan (Muhammad, 1998:19). Poerwosutjipto (1984:2) menyatakan, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi (Soekardono, 1986:2). Menurut Soekardono (1986:8), perjanjian pengangkutan merupakan sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima; pengirim atau penerima; penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.

Subekti (1998:69) menyebutkan bahwa perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya. Adapun definisi perjanjian pengangkutan menurut Muhammad (1998:21) adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.

Menurut sistem hukum yang dewasa ini masih berlaku di Indonesia, untuk mengadakan perjanjian pengangkutan barang atau orang tidak disyaratkan harus secara tertulis (Soekardono, 1986:11). Jadi cukup diwujudkan dengan persetujuan kehendak secara lisan saja.

Pihak-pihak yang menandatangani perjanjian pengangkutan terikat untuk melakukan kewajibannya karena apabila kesepakatan itu tidak ditaati maka berakibat kedua belah pihak menanggung segala akibat yang timbul. Pasal 1338 KUHPerdara menyebutkan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Selanjutnya dalam pasal 1320 KUHPerdara menyebutkan syarat-syarat sahnya perjanjian :

- (1) sepakat mereka yang mengikatkan diri;
- (2) kecakapan untuk membuat suatu perjanjian;
- (3) suatu hal tertentu;
- (4) suatu sebab yang halal.

Muhammad (1998:23-24) mengemukakan 4 (empat) asas yang mendasari perjanjian pengangkutan :

(1) Asas Konsensuil

Asas ini tidak mensyaratkan bentuk perjanjian pengangkutan secara tertulis tetapi sudah cukup apabila ada persetujuan para pihak. Dalam kenyataannya, hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut maupun udara dibuat secara lisan yang didukung oleh dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis, melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan antara pihak-pihak itu ada.

(2) Asas Koordinasi

Asas ini mensyaratkan kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan. Walaupun perjanjian pengangkutan merupakan pelayanan jasa, asas subordinasi antara buruh dan majikan pada perjanjian perburuhan tidak berlaku. Pihak pengangkut bukan buruh pihak pengirim.

(3) Asas Campuran

Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran dari 3 (tiga) jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpanan barang dari pengirim kepada pengangkut dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut.

(4) Asas Tidak Ada Retensi

Penggunaan hak retensi dalam perjanjian pengangkutan tidak dibenarkan. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan. Pengangkut hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemilikinya.

(5) Pembuktian Dengan Dokumen

Pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota tanpa tiket atau karcis penumpang.

Apabila pengirim menyerahkan barang-barangnya kepada pengangkut untuk diangkut, maka pengirim akan mendapat tanda terima. Bila pengirim menghendaki, tanda terima tersebut dapat ditukarkan dengan konosemen (pasal 504 KUHD). Rasio dari penukaran ini adalah karena surat tanda terima itu bukan hanya merupakan tanda bukti penerimaan barang, tetapi juga merupakan surat berharga yang dapat diperjualbelikan dengan mudah. Apa yang dimaksud konosemen itu ditentukan dalam pasal 504 KUHD, yaitu kata bertanggal dalam mana si pengangkut menerangkan bahwa dia telah menerima barang-barang tertentu pula, selanjutnya menyerahkan barang-barang tersebut kepada seorang tertentu, dengan disertai janji-janji (syarat-syarat) untuk penyerahan barang itu (Purwosutjipto, 1984:208).

Mengenai pelaksanaan perjanjian pengangkutan, hubungan hukum antara pengirim dan pengangkut hanya kadang kala yaitu pada saat pengirim membutuhkan pengangkutan untuk mengirim barang. Hubungan semacam ini sering disebut pelayanan berkala, karena pengiriman tidak bersifat tetap hanya kadang kala apabila pengirim membutuhkannya. Perjanjian yang bersifat pelayanan berkala disinggung dalam pasal 1601 KUHPerdara yang menyebutkan :

“Selanjutnya peretujuan-persetujuan untuk melakukan jasa-jasa, yang diatur oleh ketentuan khusus itu dan oleh syarat-syarat yang diperjanjikan dan jika tidak ada oleh kebiasaan maka (masih) ada dua macam persetujuan dengan mana pihak yang satu mengikatkan diri untuk melakukan pekerjaan bagi pihak lainnya dengan menerima upah” (Purwostujipto, 1984:7).

Selanjutnya Purwosutjipto (1984:9) mengemukakan bahwa perjanjian pengangkutan adalah perjanjian campuran, karena mempunyai unsur :

- (1) pelayanan berkala (pasal 1601 b KUHPerdara);
- (2) unsur penyimpanan (bewaargening), terbukti adanya ketetapan dalam pasal 468 ayat (1) KUHD;
- (3) unsur pemberian kuasa (lastgeving). Hal ini terbukti adanya ketetapan dalam pasal 371, 365 KUHD dan lain-lain.

Soekardono (1986:12), merasa tidak keberatan dengan pendapat tersebut di atas mengingat pasal 459 ayat (3), pasal 468 ayat (1) KUHD bsd. pasal 1706 dan pasal 1714 KUHPerdara. Memang pada pengangkutan ada unsur melakukan pekerjaan (pelayanan berkala) dan unsur penyimpanan, karena pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan dan menyimpan barang-barang yang diserahkan kepadanya untuk diangkut (pasal 466, pasal 468 ayat (1) KUHD).

Proses pengangkutan mencakup dua pihak yaitu pihak pengangkut dan pemakai jasa pengangkutan yaitu pengirim barang dan atau penumpang. Pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedang pihak lain yaitu pihak pengirim dan atau penumpang yang mengikatkan diri untuk membayar sejumlah uang angkutan yang telah disepakati bersama (Poerwosutjipto, 1984:5).

2.3.4 Pengertian Peti Kemas

Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 52 tahun 1987 tentang Terminal Peti Kemas pasal 1 sub b disebutkan bahwa peti kemas (Cargo Container) adalah peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai standar internasional (International Standard Organization) sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang. Banyak orang yang mengetahui dan mengenal peti kemas tetapi tidak semua orang mengetahui secara benar apa yang dimaksud peti kemas.

Amir MS (1986:15) menyatakan bahwa peti kemas adalah sebuah peti yang terbuat dari logam ke dalam mana barang-barang yang lazim disebut muatan umum (general cargo) yang akan dikirim melalui laut dimasukkan. Selanjutnya berdasarkan "Customs Convention on Containers 1972" memberikan pengertian peti kemas adalah alat untuk mengangkut barang yang (Amir MS, 1986:63-64) :

- (1) seluruhnya atau sebagian tertutup sehingga berbentuk peti atau kerat dan dimaksudkan untuk diisi barang yang akan diangkut;
- (2) berbentuk permanen dan kokoh sehingga dapat dipergunakan berulang kali untuk mengangkut barang;
- (3) dibuat sedemikian rupa sehingga memungkinkan pengangkutan barang dengan suatu kendaraan tanpa terlebih dahulu dibongkar kembali;
- (4) dibuat sedemikian rupa untuk langsung dapat diangkat, khususnya apabila dipindahkan dari satu ke lain kendaraan;
- (5) dibuat sedemikian rupa sehingga mudah diisi dan dikosongkan;
- (6) mempunyai isi diukur bagian dalam sebesar 1 meter kubik atau lebih.

Peti kemas yang akan digunakan untuk mengangkut barang merupakan peti kemas yang dibuat dalam ukuran yang sudah standar, dimana untuk membedakan antara peti kemas yang satu dengan yang lainnya dapat dilihat menurut jenis dan ukurannya. Dewasa ini ukuran peti kemas yang paling umum dijumpai adalah ukuran 20 feet dan 40 feet, sekalipun ISO (International Standard Organization) telah menerima penggunaan berbagai ukuran yaitu 10, 20, 30 dan 40 feet sebagai standar peti kemas yang diakui dengan tinggi 8 dan 8,5 feet. Di Amerika telah beredar peti kemas dengan ukuran panjang lebih dari 40 feet dan

tinggi 9,5 feet, yang lazim disebut dengan High Cube Container atau Jumbo Container (Perumka, 1991:47-48).

PT. Kereta Api (Persero) dalam panduan atau pedoman khusus tentang terminal peti kemas yaitu "Guide Lines Terminal Peti Kemas" dijelaskan bahwa peti kemas adalah kotak dengan ukuran dan rancangan sesuai dengan standar yang telah ditentukan, yang terbuat dari logam atau kayu lapis untuk digunakan dalam waktu tertentu serta dapat diangkat/pindahkan secara efektif dan efisien (1991:20).

Menurut standart internasional No.R.688, peti kemas adalah barang dari alat angkut yang (Perumka, 1991:46) :

- (1) mempunyai sifat yang tetap atau permanen dan dengan demikian cukup tahan dan kuat untuk digunakan berulang kali;
- (2) dirancang khusus sebagai fasilitas untuk pengangkutan barang-barang dengan satu cara angkutan atau lebih tanpa adanya pemuatan kembali sela (intermediate reloading);
- (3) dilengkapi dengan alat-alat kemudahan yang memungkinkan penanganan yang cepat dan segera, terutama pada waktu perpindahan dari suatu cara angkutan ke cara angkutan yang lain;
- (4) dirancang sedemikian rupa sehingga memudahkan untuk mengisi atau mengosongkan;
- (5) mempunyai isi ruang 1 m^3 .

Amir MS (1986:113) mengemukakan beberapa keuntungan pengangkutan dengan peti kemas, yaitu :

- (1) cara angkutan barang dengan peti kemas bisa dilakukan dari "*port of origin*" (pengangkutan dari tempat produsen) sampai di "*port of delivery*" (pengangkutan sampai gudang atau pelabuhan). Pengangkutan semacam ini merupakan realisasi dari sistem "*through transport*" (keseluruhan angkutan) mulai dari angkutan darat baik dengan kereta api maupun truk dan angkutan laut sehingga menyebabkan penghematan biaya dan waktu;
- (2) cara bongkar muat peti kemas dapat dijalankan dengan relatif lebih cepat dibandingkan dengan bongkar muat secara konvensional dan pengawasannya lebih mudah;

(3) angkutan kereta api dengan peti kemas dapat mencegah timbulnya kerusakan dan pencurian atas barang-barang muatan.

Jenis peti kemas disesuaikan dengan tingkat keperluan pemakaian dari peti kemas tersebut, yaitu :

1. Peti kemas biasa, yaitu bila tidak berkaitan dengan jenis barang yang diangkut;
2. Peti kemas khusus, yaitu bila secara khusus dibangun untuk mengangkut barang tertentu atau dikhususkan untuk barang tertentu.

Macam atau jenis peti kemas yang digunakan untuk mengangkut barang pada pengangkutan barang dengan peti kemas adalah sebagai berikut:

1. Reefer Container
Peti kemas ini digunakan untuk muatan dingin seperti daging, ikan, buah dan lain-lain.
2. Dry Cargo Container
Peti kemas untuk mengangkut barang general cargo atau muatan umum, dapat juga disebut Ventilated Container.
3. Bulk Container
Peti kemas untuk muatan berat seperti beras, pupuk dan sebagainya. Di bagian atas peti kemas ada lubang untuk pengisian muatan.
4. Flat Rack Container
Peti kemas untuk mengangkut barang berat dan panjang, peti kemas ini terbuka di bagian atas dan samping sehingga cara pemuatannya dapat dari atas dan samping.
5. Open Top Container
Peti kemas yang digunakan untuk muatan mesin atau general cargo. Di bagian atas peti kemas terbuka dan dapat ditutup dengan terpal atau kanvas.
6. Hard Top Container
Peti kemas untuk muatan berat, bagian atas dapat dibuka dan penutupnya dari logam.

7. Tank Container

Peti kemas yang digunakan untuk muatan bahan cair, pemuatannya melalui atas dan biasanya dilengkapi dengan ukuran isi, dalam dan panjang (Guide Lines Terminal Peti Kemas Perumka, 1991:22).

2.3.5 Perjanjian Asuransi Antara PT. Asuransi Jasa Indonesia dan PT. Kereta Api (Persero)

Meningkatnya laju pembangunan di berbagai sektor di Indonesia seperti sektor industri yang menggunakan teknologi mutakhir maupun sektor perdagangan yang menggunakan sarana angkutan beraneka ragam dan jenis, demi tersedianya barang dalam keadaan utuh di suatu tempat tepat pada waktunya, menyebabkan resiko yang dihadapi semakin kompleks. Resiko tersebut dapat timbul sewaktu-waktu, di luar dugaan dan datangnya tiba-tiba, yang mengakibatkan kerugian finansial. Namun hal seperti itu tidak perlu dikhawatirkan, karena terdapat upaya untuk mengalihkan resiko-resiko tersebut pada perusahaan asuransi yang ada. Dengan membayar premi maka akan memperoleh ganti kerugian, yang berarti memulihkan usaha dalam jangka waktu yang relatif pendek.

PT. Kereta Api (Persero) sebagai penyelenggara jasa pengangkutan perkeretaapian khususnya pengangkutan dengan peti kemas berusaha sebaik mungkin untuk memberikan pelayanan dibidang pengangkutan kepada pemakai jasa khususnya bagi pengiriman peti kemas beserta isinya. Untuk memeralihkan tanggung jawab dalam pengangkutan peti kemas, PT. Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian perasuransian untuk memeralihkan resiko yang dihadapi atas suatu kejadian yang mungkin menimpa peti kemas dan barang yang ada dalam peti kemas selama pengangkutan. Perjanjian asuransi pengangkutan peti kemas dengan kereta api dilakukan oleh PT. Kereta Api (Persero) dengan PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo).

Perjanjian asuransi pengangkutan peti kemas tersebut telah ditandatangani yaitu $\frac{\text{No. KA/HK/0080 1/98}}{\text{No. BDG/PPC.0001.PKS/98}}$ tanggal 13 Januari 1998.

Penandatanganan perjanjian tersebut dilakukan oleh Direktur Utama PT. Kereta Api (Persero) dengan Pimpinan PT. Asuransi Jasa Indonesia cabang Bandung bertempat di kantor pusat PT. Kereta Api (Persero) Jalan Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung. Dengan ditandatanganinya perjanjian asuransi pengangkutan peti kemas ini maka PT. Kereta Api (Persero) berkedudukan sebagai tertanggung dan PT. Asuransi Jasa Indonesia sebagai penanggung dengan nomor polis 401.722.333.98.0001.

PT. Kereta Api (Persero) memilih PT. Asuransi Jasa Indonesia sebagai perusahaan asuransi yang menanggung resiko yang dihadapi dalam pengangkutan peti kemas, karena PT. Asuransi Jasa Indonesia merupakan salah satu perusahaan asuransi milik negara (BUMN) yang sudah dikenal sejak tahun 1973. Selain itu karena PT. Asuransi Jasa Indonesia mempunyai salah satu produk unggulan khusus bagi kalangan korporat yaitu asuransi pengangkutan yang sesuai dengan kepentingan pihak PT. Kereta Api (Persero).

PT. Asuransi Jasa Indonesia membagi produknya ke dalam dua kategori yang merupakan *main business* (usaha pokok) perusahaan, yaitu produk korporat dan produk ritel. Ragam produk unggulan dengan manfaat optimal dirancang melalui suatu penelitian dan pengalaman agar mampu menjawab kebutuhan serta memberikan kenyamanan dan keamanan tertanggung. Adapun produk unggulan dari PT. Asuransi Jasa Indonesia antara lain :

1. Asuransi Kebakaran.
2. Asuransi Rangka Kapal.
3. Asuransi Pengangkutan.
4. Asuransi Penerbangan.
5. Asuransi Engineering.
6. Asuransi Kecelakaan Diri.
7. Asuransi Keuangan.
8. Asuransi Keluarga.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

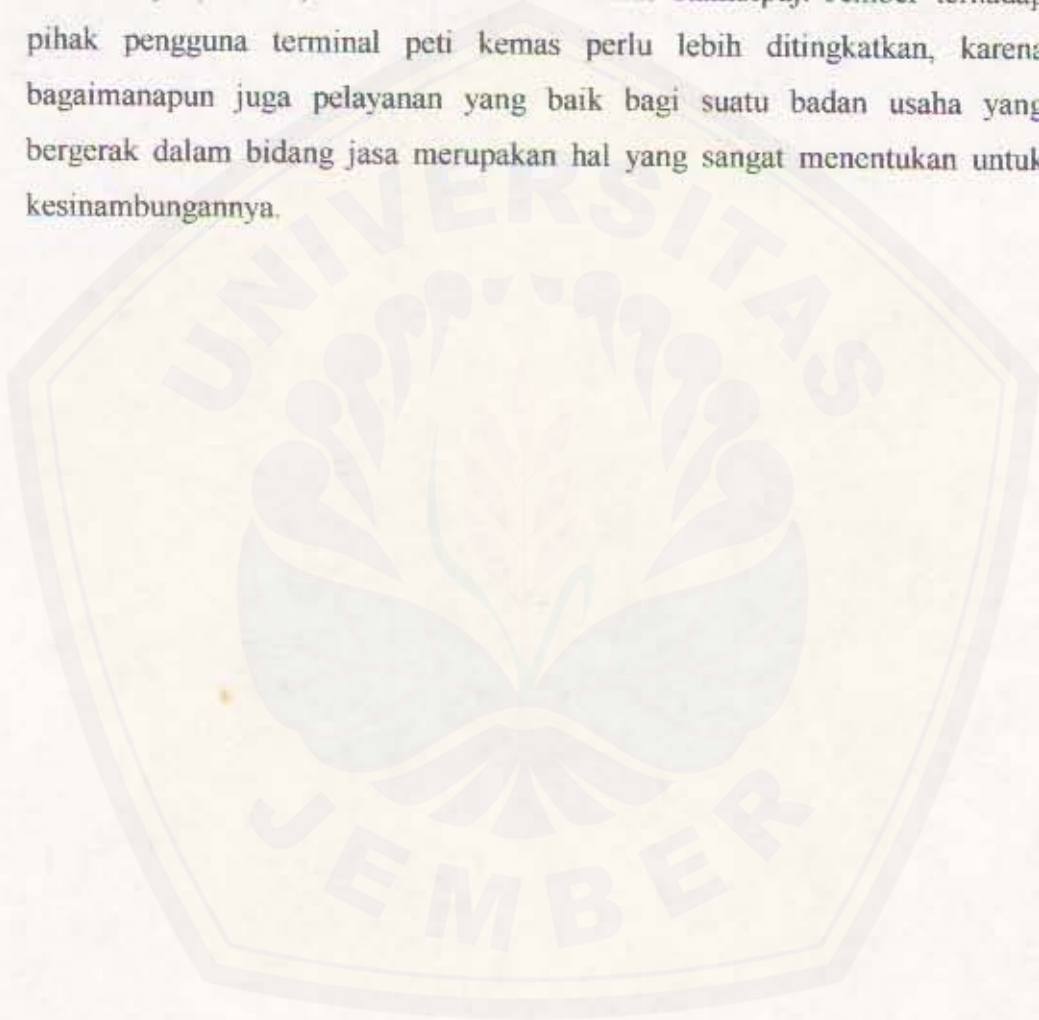
1. Tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) dalam proses pengangkutan peti kemas di Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember mulai pada saat barang diterima di Stasiun Rambipuji Jember sampai barang diserahkan kepada penerima yang berhak atau kuasanya di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, sedang PT. Asuransi Jasa Indonesia menanggung atas dasar tanggung jawab menurut hukum atas kepentingan PT. Kereta Api selaku tertanggung selaku pengelola pengangkutan barang milik prinsipal.
2. Prosedur pengajuan klaim asuransi pengangkutan peti kemas oleh PT. Kereta Api (Persero) di Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember telah ditentukan dalam perjanjian asuransi (piagam kerjasama) antara PT. Kereta Api selaku tertanggung dengan PT. Asuransi Jasa Indonesia sebagai penanggung.
3. Pelaksanaan pemberian klaim asuransi pengangkutan peti kemas oleh PT. Kereta Api (Persero) di Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember dilakukan oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia maksimal sebesar "*limit liability insurance*" dan sesuai dengan premi yang telah diperjanjikan sebelumnya.

4.2 Saran

Saran-saran yang dapat disumbangkan penyusun adalah :

1. Hendaknya dalam pelaksanaan tanggung jawab PT. Kereta Api selaku pengelola dan pengangkut berusaha mengambil tindakan-tindakan yang perlu untuk mencegah, menghindarkan atau memperkecil kerugian bagi pemilik barang (prinsipal), baik yang disebabkan oleh kesalahan para pegawainya maupun karena sarana dan prasarana pengangkutan yang kurang memadai.

2. Hendaknya prosedur pengajuan klaim asuransi pengangkutan peti kemas oleh PT. Kereta Api (Persero) di Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember dapat dipermudah agar si pemilik barang bisa secepatnya mendapatkan ganti kerugian yang menjadi haknya, sehingga tidak perlu mengeluarkan banyak biaya untuk mengganti kerugian barang yang diangkut.
3. Pelayanan pemberian klaim asuransi pengangkutan peti kemas oleh PT. Kereta Api (Persero) di Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember terhadap pihak pengguna terminal peti kemas perlu lebih ditingkatkan, karena bagaimanapun juga pelayanan yang baik bagi suatu badan usaha yang bergerak dalam bidang jasa merupakan hal yang sangat menentukan untuk kesinambungannya.



DAFTAR PUSTAKA

Abdulkadir Muhammad. 1990. *Hukum Perikatan*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.

..... . 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga Cetakan 3*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.

Amir MS. 1986. *Hal Ikhwal Peti Kemas*. Jakarta : Balai Aksara.

Emy Pangaribuan Simanjuntak. 1980. *Hukum Pertanggung*. Yogyakarta : Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada.

H. Hadikusuma. 1995. *Metode Pembuatan Kertas Kerja atau Skripsi Ilmu Hukum*. Bandung : Mandar Maju.

Herman Darmawi. 2000. *Manajemen Asuransi*. Jakarta : PT. Bumi Aksara.

H.M.N. Purwostijpto. 1984. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia : Hukum Pengangkutan*. Jakarta : Penerbit Djambatan.

..... . 1990. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia : Hukum Pertanggung*. Jakarta : Penerbit Djambatan.

Setiawan. 1994. *Pokok-pokok Hukum Perikatan*. Bandung : Bina Cipta.

Soekardono. 1986. *Hukum Dagang Indonesia Jilid II Bagian Pertama, Hukum Pengangkutan Di Darat*. Jakarta : Penerbit Rajawali.

Subekti. 1998. *Aneka Perjanjian*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.

Subekti dan Tjitrosudibio. 1994. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*. Jakarta : Pradnya Paramita.

..... . 1996. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*. Jakarta : Pradnya Paramita.

Sri Redjeki Hartono. 1985. *Asuransi dan Hukum Asuransi*. Semarang : Penerbit IKIP Semarang Press.



Nomer : 1563/J25.1.1/PP.9/2003

Jember, 6 April 2003

Lampiran :

Perihal : KONSULTASI

Yth. Sdr. Kepala Terminal Peti Kemas
Rambipuji Jember
di - J E M B E R. -

Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember bersama ini dengan hormat
menghadapkan kepada Saudara seorang mahasiswa :

Nama : AGUS WARSI TO

NIM : 980710101069

Program : S1 Ilmu Hukum

Alamat : Jl. Kalimantan X/5 Jember

Keperluan : Konsultasi tentang Masalah

"PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI PENCANGKUTAN PETI
KEMAS OLEH PT. KERETA API (Persero) DI TERMINAL
PETI KEMAS RAMBIPUJI JEMBER"

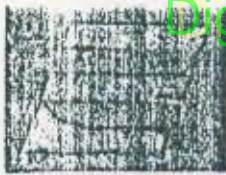
Sehubungan dengan hal tersebut diatas kami mohon bantuan secukupnya.
Karena hasil dari konsultasi ini digunakan untuk melengkapi bahan
penyusunan skripsi.

Atas bantuan dan kerjasama yang baik kami ucapkan terimakasih.

Dekan,



PONG PARON PIUS, S.H., S.U.



No : 032 /TPK/III/2003

Jember, 30 April 2003

Lamp :-

Hal : Surat Keterangan Ijin Penelitian

Dengan hormat,

Yang bertandatangan di bawah ini, saya :

N a m a : Drs. WALUJO

NIP : 080 353 247

Jabatan : Kepala Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember

Menerangkan dengan sebenarnya, bahwa mahasiswa dengan identitas :

N a m a : AGUS WARSITO

N I M : 930710101069

Fakultas : HUKUM

Alamat : Jl. Kalimantan X No. 5 Jember

Telah melaksanakan penelitian di Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember, guna penyusunan skripsi dengan judul :

PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI PENGANGKUTAN PETI KEMAS OLEH
PT. KERETA API (Persero) DI TERMINAL PETI KEMAS RAMBIPUJI
JEMBER.

Demikian surat keterangan ini dibuat, semoga dapat bermanfaat dan dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Kepala Terminal Peti Kemas

Rambipuji Jember





KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

HONOR : KM. 49 Tahun 1989

TENTANG

PENETAPAN STASIUN KERETA API RAMBIPUJI
DI PROPINSI JAWA TIMUR SEBAGAI
TERMINAL PETI KEHAS JEMBER

MENTERI PERHUBUNGAN,

melimbang :

- a. bahwa dalam rangka menunjang ekspor dan impor dari sekitar kota Jember Propinsi Jawa Timur dengan menggunakan peti kemas diperlukan adanya suatu lokasi yang mempunyai potensi dibidang produksi dan perdagangan yang telah dikembangkan dan memiliki prasarana dan sarana sehingga dapat ditunjuk sebagai Terminal Peti-Kemas;
- b. bahwa Stasiun Kereta Api Rambipuji Jember memenuhi persyaratan-persyaratan seperti tersebut di atas;
- c. bahwa selubungan dengan hal tersebut di atas, perlu menetapkan Stasiun Kereta Api Rambipuji Jember Propinsi Jawa Timur sebagai Terminal Peti Kemas Jember;

mengingat :

1. Undang-Undang Pelayaran Indonesia Tahun 1936 (Indische Scheepvaartwet Tahun 1936, 5151 Nomor 700);
2. Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 1958 Nomor 159, Tambahan Lembaran Negara Nomor 1587);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 1983 tentang Pembinaan Kepelayaran (Lembaran Negara Tahun 1983 Nomor 14, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3251), sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 1985 (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 31, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3290);

4. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Organisasi Departemen;
5. Keputusan Presiden Nomor 15 Tahun 1984 tentang Susunan Organisasi Departemen, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 16 Tahun 1989;
6. Keputusan Presiden Nomor 52 Tahun 1987 tentang Terminal Peti Kemas;
7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 91/OT.002/Phb-80 dan KM 184/OT.002/Phb-80 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 23 Tahun 1989;
8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 313/OT.001/Phb-82 tentang Organisasi dan Tata Kerja Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA);
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 276/HK 802/ Phb-37 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrator Terminal Peti Kemas;

- Memperhatikan:
1. Surat Menteri Perdagangan Nomor 192/M IV/89 tanggal 17 Mei 1989;
 2. Surat Menteri Keuangan Nomor S-826/HK 05/1989 tanggal 7 Agustus 1989;
 3. Surat Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 551.22/353/210/88 tanggal 17 Juni 1989;

K E M U T U S A N

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PENERAPAN STASION KERETA API RAMBIPUJI DI PROPINSI JAWA TIMUR SEBAGAI TERMINAL PETI KEMAS JEMBER.

Pasal 1

- (1) Menetapkan Stasiun Kereta Api Rambipuji Jember di Propinsi Jawa Timur sebagai Terminal Peti Kemas Jember.
- (2) Batas-batas kawasan atau wilayah Terminal Peti Kemas Jember sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pasal ini akan ditetapkan bersama oleh Menteri Dalam Negeri dan Menteri Perhubungan.

Pasal 2

Barang ekspor dan impor dari dan ke Terminal Peti Kemas Jember hanya dapat dilakukan dengan menggunakan peti kemas (container) yang diangkut secara langsung dari dan ke Pelabuhan Tanjung Perak dengan menggunakan sarana kereta api.

Pasal 3

Menteri Perhubungan menunjuk seorang Administrator sebagai penanggung jawab dan pimpinan Umum Terminal Peti Kemas Jember.

Pasal 4

Pengusahaan Terminal Peti Kemas Jember dilaksanakan oleh Perusahaan Jawatan Kereta Api.

Pasal 5

Hal-hal yang belum cukup diatur dalam Keputusan ini akan diatur lebih lanjut dengan peraturan tersendiri.

Pasal 6

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : J A K A R T A

Pada Tanggal : 3 September 1989



RI PERHUBUNGAN

ZHAR ANAS



PT. ASURANSI JASA INDONESIA

Kantor Pusat : Jl. Let. Jen. M.T. Haryono. Kav. 61

Telpon : 7794508 (5 Saluran)

Alamat Kawat : Janesia, Jakarta. Kotak Pos : 320 Kby

Telex : 44119 - 46663, Janesia IA

Jakarta Selatan

**POLIS ASURANSI TANGGUNG JAWAB HUKUM PENGANGKUT
(CARRIERS LEGAL LIABILITY INSURANCE)
ANGKUTAN BARANG DENGAN PETI KEMAS
NO. 401.722.333.98.0001**

Yang bertandatangan di bawah ini PT. Asuransi Jasa Indonesia, selanjutnya disebut sebagai PENANGGUNG, menanggung atas dasar tanggung jawab menurut hukum atas kepentingan PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) selanjutnya disebut sebagai TERTANGGUNG selaku pengelola pengangkutan barang milik PRINSIPAL.

PRINSIPAL : Adalah pemberi perintah kepada Tertanggung untuk melakukan pengiriman barang serta menyerahkannya kepada pihak lain yang ditunjuk sebagai penerima.

Dengan batas-batas tanggung jawab, pengecualian dan syarat-syarat yang tercantum dalam polis, dengan ini Penanggung setuju untuk membayar kepada Tertanggung berupa sejumlah uang sebagai kompensasi atas pembayaran ganti rugi oleh Tertanggung kepada Prinsipal karena rusak dan atau hilangnya barang-barang yang menjadi tanggung jawab Tertanggung yang terjadi selama dalam pengangkutan.

BAB I

BATAS TANGGUNG JAWAB PENANGGUNG

Tanggung jawab Penanggung terbatas mulai pada saat barang-barang diserahkan kepada Tertanggung di stasiun penerimaan/pemberangkatan untuk diangkut, dan berlanjut selama barang-barang berada dalam pengangkutan serta berakhir pada saat barang-barang diserahkan di stasiun penyerahan/tujuan kepada Prinsipal/pihak yang ditunjuk mewakilinya.

Jumlah maksimum tanggung jawab Penanggung kepada Tertanggung tidak akan melebihi jumlah yang menjadi tanggung jawab Tertanggung sesuai dengan ketentuan dalam Perjanjian Pengangkutan Barang dan atau tidak akan melebihi jumlah yang telah ditetapkan dalam Ikhtisar Umum Pertanggungan.

PASAL II

PENGECUALIAN

Polis ini tidak menjamin :

1. Kerugian sebagai akibat perang, penyerbuan musuh dari luar, pertempuran (baik diumumkan atau tidak), perang saudara, pemberontakan, revolusi, huru-hara, perebutan kekuasaan, pengambilalihan, penyitaan dan pengrusakan barang-barang atas perintah yang berwajib.
2. Akibat langsung atau tidak langsung ionisasi, radiasi atau kontaminasi radio aktif, pengaruh getaran bagaimanapun terjadinya.
3. Kerugian tidak langsung (*consequential loss*).
4. Kerugian dan kerusakan yang disebabkan oleh tindakan yang dilakukan oleh atau dengan bantuan Tertanggung atau Tertanggung sendiri atau dengan bujukan anggota keluarga atau suami atau istri atau pasangan Tertanggung atau Tertanggung sendiri atau orang yang bekerja untuk kepentingan Tertanggung atau karyawan Tertanggung.
5. Kerugian-kerugian yang timbul karena keterlambatan pengiriman atau pengangkutan barang atau tidak terkirimnya barang dengan tepat pada waktunya.
6. Kerugian-kerugian yang disebabkan oleh kesalahan, kelalaiannya dan ketidakhati-hatian pemilik barang atau pekerja atau orang yang berada di bawah pengawasannya baik didalam atau diluar kegiatan bongkar muat atau penyimpanan, penimbunan barang.
7. Kerugian yang timbul karena tidak memenuhi persyaratan atau packing yang dipergunakan.
8. Segala tanggung jawab hukum atau tuntutan ganti rugi dari pihak ketiga.
9. Kerusakan atau kehilangan yang timbul karena Tertanggung mengangkut bahan peledak, mudah meledak atau terbakar.
10. Kerusakan atau kehilangan karena karat, kerusakan yang timbul karena proses alami yang berakibat kekurangan nilai barang yang dipertanggungkan, ngengat, kutu, kerusakan atau kehilangan isi yang pada saat diterima oleh Tertanggung dalam keadaan rusak atau terbuka, penurunan kuantitas karena perbedaan cara menimbang, mengukur barang, barang tidak sesuai dengan dokumen, isi tidak sesuai dengan yang tercantum dalam dokumen dan kerugian karena "*force majeure*";
11. Kerusakan atau kehilangan yang timbul karena perubahan suhu udara dan atau rusaknya alat pendingin.
12. Kerugian yang timbul karena pencurian yang dilakukan oleh orang atau karyawan Tertanggung, atau yang bekerja untuk kepentingan Tertanggung atau yang berada di bawah pengawasan Tertanggung.

PASAL III

SYARAT-SYARAT PERTANGGUNGAN

1. Tertanggung wajib membuat tanda terima atas barang-barang yang sudah diserahkan dan menjadi tanggung jawab Tertanggung, tanda terima tersebut memuat antara lain :
 - Tanggal diterimanya barang.
 - Nama pemilik/pengirim barang.
 - Jenis barang yang diangkut.
 - Harga barang (satuan dan total).
 - Stasiun pemberangkatan dan tujuan.
2. Semua barang yang diterima oleh Tertanggung harus dalam keadaan baik dan lengkap.
3. Apabila ternyata barang yang diterima Tertanggung tidak dalam keadaan baik dan lengkap, Tertanggung harus membuat catatan tentang keadaan barang tersebut pada tanda terima barang yang akan diangkut.

PASAL IV

KEWAJIBAN DALAM HAL TERJADINYA KLAIM

1. Tertanggung harus selalu bekerja sama dengan Penanggung dalam hal melakukan usaha-usaha pencegahan terjadinya klaim yang lebih besar.
2. Menghadiri sidang pengadilan.
3. Membantu Penanggung dalam menyelesaikan klaim dengan memberikan kesaksian dalam persidangan.
4. Wajib memberitahu kepada Penanggung segera setelah menerima tuntutan ganti rugi dari pihak Prinsipal.
5. Penanggung berhak melakukan survey kerusakan atau kehilangan yang dipertanggungjawabkan.
6. Wajib untuk mengambil tindakan-tindakan yang perlu untuk mencegah, menghindarkan atau memperkecil kerugian.

PASAL V

PROSEDUR PENGAJUAN KLAIM

1. Dalam hal terjadi klaim yang berhubungan dengan polis ini maka Tertanggung segera memberitahukan kepada Penanggung selambat-lambatnya 3 x 24 jam setelah terjadinya suatu peristiwa yang dapat menimbulkan kerugian yang terjamin oleh polis ini atau setelah Tertanggung atau wakilnya yang mengawasi mengetahui atau seharusnya telah mengetahui hal demikian dapat membahayakan.

2. Dalam hal mengajukan klaim Tertanggung harus menyertakan dokumen-dokumen sebagai berikut :
 - 2.1 Asli surat tuntutan dari pihak Prinsipal.
 - 2.2 Copy polis.
 - 2.3 Copy berita acara atau laporan tentang kehilangan atau kerusakan yang dibuat oleh pejabat yang berwenang.
 - 2.4 Tanda terima asli bukti penyerahan barang dari Prinsipal.
 - 2.5 Survey report.
 - 2.6 Dokumen-dokumen lain yang dapat dijadikan bukti untuk memperkuat tuntutan ganti rugi yang diajukan.

PASAL VI

PEMALSUAN KLAIM

Apabila Tertanggung mengajukan klaim dan klaim tersebut ternyata palsu atau terdapat unsur atau hal yang disembunyikan maka klaim tersebut menjadi batal.

PASAL VII

ASURANSI LAIN

Asuransi ini tidak menjamin segala macam bentuk kerugian yang pada waktu terjadinya kerugian telah dipertanggungkan atau ditutup oleh polis lain, kecuali dalam hal ini terdapat kelebihan jumlah ganti rugi yang telah ditutup oleh polis yang bersangkutan.

PASAL VIII

SUBROGASI

Pada saat pembayaran kompensasi telah dilakukan oleh Penanggung maka hak Tertanggung akan berpindah kepada Penanggung secara otomatis, demikian juga hak-hak yang bersifat perorangan maupun dalam bentuk organisasi, dan Tertanggung harus menyerahkan segala peralatan maupun catatan yang dipandang penting kepada Penanggung.

PASAL IX

PEMBATALAN

Polis ini dapat dibatalkan secara sepihak baik oleh Tertanggung maupun oleh Penanggung dengan cara pemberitahuan tertulis, 30 hari sebelum berlakunya tanggal pembatalan, dengan ketentuan :

1. Apabila pembatalan dimintakan oleh Tertanggung maka Tertanggung tidak berhak menerima pengembalian premi misalnya.
2. Apabila pembatalan dimintakan oleh Penanggung maka Penanggung harus mengembalikan kelebihan / sisa premi untuk jangka waktu yang belum dijalani secara prorata bulanan.
3. Penanggung masih tetap bertanggung jawab atas tuntutan ganti rugi yang menjadi tanggung jawab dari Tertanggung yang terjadi selama jangka waktu berlakunya polis.

PASAL X

PENYELESAIAN PERSELISIHAN

1. Segala perselisihan yang timbul dalam melaksanakan dan mengartikan perjanjian ini akan diputuskan oleh tiga juru pisah dalam tingkat tertinggi.
2. Pihak yang menghendaki arbitrase akan memberitahukan hal ini dengan surat kepada pihak yang lain.
3. Ketiga juru pisah tersebut dipilih oleh kedua belah pihak dengan jalan perundingan bersama.
4. Bilamana dalam waktu empat minggu sesudah tanggal pemberitahuan tidak mencapai persetujuan mengenai pemilihan juru pisah maka pihak yang mempunyai kepentingan terbesar, akan mengadakan permohonan kepada Ketua Gabungan Perusahaan yang sejenis Asuransi Kerugian di Indonesia, supaya menunjuk Instansi yang akan mengangkat juru pisah tersebut.
5. Para juru pisah akan mengadili sebagai orang-orang baik dengan menggunakan keadilan.
6. Para juru pisah akan menetapkan peraturan-peraturan acara arbitrasenya.
7. Para juru pisah akan memutuskan dalam putusannya terakhir oleh pihak-pihak mana harus dipikul seluruh atau sebagian dari ongkos-ongkos arbitrase dalam ongkos-ongkos mana juga termasuk persekot-persekot dan honorarium dari juru pisah dan ongkos-ongkos bantuan para ahli hukum dari kedua pihak.
8. juru pisah mengusahakan supaya akta asli dari putusan atau putusan-putusannya diserahkan pada Kantor Panitera Pengadilan di Bandung, di kota mana putusan itu akan ditetapkan.
9. Tugas yang diserahkan kepada juru pisah itu akan tetap berlaku sampai putusannya dideponir sebagai tersebut dalam no. 8 diatas.

PASAL XI

JANGKA WAKTU PERTANGGUNGAN

1. Pertanggungan ini ditutup untuk jangka waktu 1 (satu) tahun, terhitung mulai tanggal 1 Januari 1998 jam 12.00 tengah hari sampai dengan 31 Desember 1998 jam 24.00 tengah malam dan dapat diperpanjang dengan persetujuan kedua belah pihak.
2. Apabila sebelum jangka waktu pertanggungan berakhir, jumlah klaim yang dibayarkan oleh Penanggung telah mencapai Batas Maksimum Tanggung Jawab yang ditetapkan dalam Ikhtisar Umum Pertanggungan maka otomatis jaminan polis berakhir, kecuali dengan tambahan premi yang disepakati kedua belah pihak.



IKHTISAR UMUM PERTANGGUNGAN

Tertanggung	: PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung
Obyek Pertanggungan	: Tanggung jawab hukum pengangkut atas barang-barang prinsipal yang diserahkan kepada Tertanggung untuk diangkut.
Alat Pengangkut	: Kereta api dengan container.
Wilayah Berlakunya	: Seluruh wilayah Republik Indonesia.
Batas Maksimum Tanggung Jawab	: A. Untuk barang-barang di dalam peti kemas: sebesar Rp 200.000.000,00 untuk setiap kejadian. B. Untuk peti kemas adalah sebesar Rp 50.000.000,00 untuk setiap kejadian. Jumlah maksimum ganti rugi untuk satu tahun pertanggungan (A dan B) Rp 1.500.000.000,00.
Resiko Sendiri (Deductable)	: Nihil
Premi 1 (satu) tahun	: Rp 25.000.000,00
Jangka Waktu Pertanggungan	: 1 (satu) tahun
Perhitungan Premi	: - Premi 1 (satu) tahun = Rp25.000.000,00 - Biaya Polis = Rp 10.000,00 <u>Rp25.010.000,00</u>

Bandung, 16 Januari 1998



Purwanoto M.
Executive Director

**SURAT PEMBERITAHUAN MASUK / KELUAR PETI KEMAS
DARI / KE TERMINAL PETI KEMAS RAMBIPUJI**

Nomor : 219/SI.GI/BAF/4111/98...

1. Nama Perusahaan : PT. SAMUDRA INDONESIA PERWAKILAN SDN
2. Alat Angkutan : PLAT CAR (KA) No. Polisi : -
3. Dari / Ke : TPK RAMBIPUJI KE TPK SURABAYA
4. Nomor / Type / Ukuran Container : GTIU - 022549,8 / 20'
5. Isi : 40 BLS = 4.125 Kg
6. Jenis Barang : TEMBAKAU
7. Nama & Alamat Shipper / Consignee : PT. INDONESIA INDAH TOBACCO Comp. Ltd
Jl. PASUNDI SUDIRMAN 66-68 S R Y
8. Agent / Owners Representative : PT. MASA PELAYARAN PULAU LAUT

Dengan ini memberitahukan bahwa

- a. Container tersebut di atas pada hari SELASA tgl 20 MARET 1998
akan dibawa / disampaikan ke TPK SURABAYA
- b. Rencana Lift on / Lift off / dari KA, hari - tgl -
- c. Rencana pengapalan / ex. Kapal PERKUR DELTA 901 tgl 21 MARET 1998
- d. Negara tujuan / negara asal ROTTERDAM, BELANDA
- e. Keterangan STUFFING TGL 21 MARET 1998

Demikian surat pemberitahuan ini kami sampaikan, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

Surabaya, 19 MARET 1998

PERUSAHAAN
PT. SAMUDRA INDONESIA



Tembusan :

1. Bea Cukai TPK
2. Karantina TPK
3. PT. KA (Persero)

PEMBENTAHAN EKSPOR BAWANG (P E B)

Halaman 1 dari 1

CARA PEMBAYARAN (C/P):

1. Pembayaran di muka	1	- Wesel loker	3	- Konvensional	5
2. Sight Letter of Credit	2	- Pembelian komersial	4	- Lainnya	7
3. Usance Letter of Credit	7				

Ind/NES-05/93/1 C.P.

1. No. Tgl. PEB: -
 2. No. Tgl. SPWSEM: -
 3. No. Tgl. EUP: -
 5. No. H/PWB: 1,203,65710-626
 6. No. Nama, Alamat Eksportir: PT Indonesia Indah Tobacco Corp. Ltd., Jl. Panglima Sudirman 66-68, Surabaya
 7. a. Status Pembayaran: Surabaya
 b. Kupon (1) / (2) / (3) / (4) / (5) / (6) / (7) / (8) / (9) / (10) / (11) / (12) / (13) / (14) / (15) / (16) / (17) / (18) / (19) / (20) / (21) / (22) / (23) / (24) / (25) / (26) / (27) / (28) / (29) / (30) / (31) / (32) / (33) / (34) / (35) / (36) / (37) / (38) / (39) / (40) / (41) / (42) / (43) / (44) / (45) / (46) / (47) / (48) / (49) / (50) / (51) / (52) / (53) / (54) / (55) / (56) / (57) / (58) / (59) / (60) / (61) / (62) / (63) / (64) / (65) / (66) / (67) / (68) / (69) / (70) / (71) / (72) / (73) / (74) / (75) / (76) / (77) / (78) / (79) / (80) / (81) / (82) / (83) / (84) / (85) / (86) / (87) / (88) / (89) / (90) / (91) / (92) / (93) / (94) / (95) / (96) / (97) / (98) / (99) / (100)
 8. Nama Instansi Penjual/Pembeli: BRFH/Hen Parin
 11. Nama dan Pangkat, No. Surat, Nama: IV. HERRUD DELTA Liherrin
 12. Agensi Penyelenggara: PT Beasudara Indonesia (UABO)
 13. Tgl. Berlakunya Surat: 23 JANUARI 1993
 16. No. L/C, Tgl. Issued, L/C, Bank Penerbit, Tgl. Pengap. Surat:

PT. INDO KREDO BANK
 No. Tgl. 019/001/2643 tgl. 18.01.93
PANIN BANK Jl. Dooklat 16 817
INDONESIA BANK LTD
 (RUDI HENDARTO) (DEBI SUMONDO)
 8. Nama, Alamat, Negara, Produk: Agriproduce and Trading (S) PEARL LTD; NO. 5 Shenton Way, Box 15-08 UIC Building Singapore 01061-
 10. No. SMI: 206/T/INDUSTRI/1990/EMDN
 11. Pelabuhan Asal: Surabaya 563
 12. Pelabuhan Tujuan: Rotterdam
 13. Negara Tujuan: Belanda 512
 17. Cara Pembayaran: 122
 a. Duit (1)
 b. Cek (2)
 18. Valuta: ECU Angkutan:
 21. Pak. Genes: Container RO1
 22. Jenis Ekuitas: Kg
 23. Jumlah Ekuitas: 401
 24. Berat Ekuitas (Kg): 4-230 Kg
 25. Berat Ekuitas (Kg): 4-125 Kg
 26. H.T. FOB: USD 49,734,-
 27. Biaya Angkutan: -
 28. Biaya Asuransi: -

TANPA L/C

20. Merek Komoditas: "INDAH DJAJA"
 22. No. Insi: 2401,20,000
 23. Uraian Barang: BES/NO/91 (FINE CURED TOBACCO)
 24. Merek: "INDAH DJAJA"
 25. Type: BES/NO/91
 26. Jumlah: DIV-A

27. Jenis Ekuitas: Kg
 28. Jumlah Ekuitas: 401
 29. Berat Ekuitas (Kg): 4-230 Kg
 30. Berat Ekuitas (Kg): 4-125 Kg
 31. H.T. FOB: USD 49,734,-
 32. Biaya Angkutan: -
 33. Biaya Asuransi: -

30. Nama Pelabuhan asal/pada tanggal penulisan surat (No. 4)
 31. KODE PE: -
 32. No. PE: -
 33. No. Tgl. Ber. Masa Berlaku: Notifys: Daume Egberts Van Helle International, Rotterdam

34. No. Tgl. Diterbit: Surabaya
 35. Tgl. Penandatanganan: Pelabuhan Hongkong Beasudara Co. Ltd.
 36. No. Tgl.: -
 37. No. Tgl.: -
 38. No. Tgl.: -
 39. No. Tgl.: -
 40. No. Tgl.: -
 41. No. Tgl.: -
 42. No. Tgl.: -
 43. No. Tgl.: -
 44. No. Tgl.: -
 45. No. Tgl.: -
 46. No. Tgl.: -
 47. No. Tgl.: -
 48. No. Tgl.: -
 49. No. Tgl.: -
 50. No. Tgl.: -
 51. No. Tgl.: -
 52. No. Tgl.: -
 53. No. Tgl.: -
 54. No. Tgl.: -
 55. No. Tgl.: -
 56. No. Tgl.: -
 57. No. Tgl.: -
 58. No. Tgl.: -
 59. No. Tgl.: -
 60. No. Tgl.: -
 61. No. Tgl.: -
 62. No. Tgl.: -
 63. No. Tgl.: -
 64. No. Tgl.: -
 65. No. Tgl.: -
 66. No. Tgl.: -
 67. No. Tgl.: -
 68. No. Tgl.: -
 69. No. Tgl.: -
 70. No. Tgl.: -
 71. No. Tgl.: -
 72. No. Tgl.: -
 73. No. Tgl.: -
 74. No. Tgl.: -
 75. No. Tgl.: -
 76. No. Tgl.: -
 77. No. Tgl.: -
 78. No. Tgl.: -
 79. No. Tgl.: -
 80. No. Tgl.: -
 81. No. Tgl.: -
 82. No. Tgl.: -
 83. No. Tgl.: -
 84. No. Tgl.: -
 85. No. Tgl.: -
 86. No. Tgl.: -
 87. No. Tgl.: -
 88. No. Tgl.: -
 89. No. Tgl.: -
 90. No. Tgl.: -
 91. No. Tgl.: -
 92. No. Tgl.: -
 93. No. Tgl.: -
 94. No. Tgl.: -
 95. No. Tgl.: -
 96. No. Tgl.: -
 97. No. Tgl.: -
 98. No. Tgl.: -
 99. No. Tgl.: -
 100. No. Tgl.: -



41. No. Tgl. Diterbit: Surabaya
 42. Tgl. Penandatanganan: Pelabuhan Hongkong Beasudara Co. Ltd.
 43. a. No. (1) / (2) / (3) / (4) / (5) / (6) / (7) / (8) / (9) / (10) / (11) / (12) / (13) / (14) / (15) / (16) / (17) / (18) / (19) / (20) / (21) / (22) / (23) / (24) / (25) / (26) / (27) / (28) / (29) / (30) / (31) / (32) / (33) / (34) / (35) / (36) / (37) / (38) / (39) / (40) / (41) / (42) / (43) / (44) / (45) / (46) / (47) / (48) / (49) / (50) / (51) / (52) / (53) / (54) / (55) / (56) / (57) / (58) / (59) / (60) / (61) / (62) / (63) / (64) / (65) / (66) / (67) / (68) / (69) / (70) / (71) / (72) / (73) / (74) / (75) / (76) / (77) / (78) / (79) / (80) / (81) / (82) / (83) / (84) / (85) / (86) / (87) / (88) / (89) / (90) / (91) / (92) / (93) / (94) / (95) / (96) / (97) / (98) / (99) / (100)
 b. Valuta: -
 c. Penandatanganan: -
 45. a. Jumlah Wesel nilai eksport per lembayuan lalu FOB (1) / (2) / (3) / (4) / (5) / (6) / (7) / (8) / (9) / (10) / (11) / (12) / (13) / (14) / (15) / (16) / (17) / (18) / (19) / (20) / (21) / (22) / (23) / (24) / (25) / (26) / (27) / (28) / (29) / (30) / (31) / (32) / (33) / (34) / (35) / (36) / (37) / (38) / (39) / (40) / (41) / (42) / (43) / (44) / (45) / (46) / (47) / (48) / (49) / (50) / (51) / (52) / (53) / (54) / (55) / (56) / (57) / (58) / (59) / (60) / (61) / (62) / (63) / (64) / (65) / (66) / (67) / (68) / (69) / (70) / (71) / (72) / (73) / (74) / (75) / (76) / (77) / (78) / (79) / (80) / (81) / (82) / (83) / (84) / (85) / (86) / (87) / (88) / (89) / (90) / (91) / (92) / (93) / (94) / (95) / (96) / (97) / (98) / (99) / (100)
 b. Tgl. Pembayaran: -
 48. Tgl. Pengaparan: -
 a. Nilai Valuta: -
 b. Nilai Valuta: -
 42. Jenis: -

41. No. Tgl. Diterbit: Surabaya
 42. Tgl. Penandatanganan: Pelabuhan Hongkong Beasudara Co. Ltd.
 43. a. No. (1) / (2) / (3) / (4) / (5) / (6) / (7) / (8) / (9) / (10) / (11) / (12) / (13) / (14) / (15) / (16) / (17) / (18) / (19) / (20) / (21) / (22) / (23) / (24) / (25) / (26) / (27) / (28) / (29) / (30) / (31) / (32) / (33) / (34) / (35) / (36) / (37) / (38) / (39) / (40) / (41) / (42) / (43) / (44) / (45) / (46) / (47) / (48) / (49) / (50) / (51) / (52) / (53) / (54) / (55) / (56) / (57) / (58) / (59) / (60) / (61) / (62) / (63) / (64) / (65) / (66) / (67) / (68) / (69) / (70) / (71) / (72) / (73) / (74) / (75) / (76) / (77) / (78) / (79) / (80) / (81) / (82) / (83) / (84) / (85) / (86) / (87) / (88) / (89) / (90) / (91) / (92) / (93) / (94) / (95) / (96) / (97) / (98) / (99) / (100)
 b. Valuta: -
 c. Penandatanganan: -
 45. a. Jumlah Wesel nilai eksport per lembayuan lalu FOB (1) / (2) / (3) / (4) / (5) / (6) / (7) / (8) / (9) / (10) / (11) / (12) / (13) / (14) / (15) / (16) / (17) / (18) / (19) / (20) / (21) / (22) / (23) / (24) / (25) / (26) / (27) / (28) / (29) / (30) / (31) / (32) / (33) / (34) / (35) / (36) / (37) / (38) / (39) / (40) / (41) / (42) / (43) / (44) / (45) / (46) / (47) / (48) / (49) / (50) / (51) / (52) / (53) / (54) / (55) / (56) / (57) / (58) / (59) / (60) / (61) / (62) / (63) / (64) / (65) / (66) / (67) / (68) / (69) / (70) / (71) / (72) / (73) / (74) / (75) / (76) / (77) / (78) / (79) / (80) / (81) / (82) / (83) / (84) / (85) / (86) / (87) / (88) / (89) / (90) / (91) / (92) / (93) / (94) / (95) / (96) / (97) / (98) / (99) / (100)
 b. Tgl. Pembayaran: -
 48. Tgl. Pengaparan: -
 a. Nilai Valuta: -
 b. Nilai Valuta: -
 42. Jenis: -

PANIN BANK

4. TABEL TARIF ANGGUTAN PETI KEMAS

JAHAK	KRI	NON PAKET				PAKET			
		20 FEET		40 FEET		20 FEET		40 FEET	
		ISI	KOSONG	ISI	KOSONG	ISI	KOSONG	ISI	KOSONG
1	50	35.470	23.214	64.386	41.963	31.291	23.214	56.358	41.963
51	60	39.470	25.941	71.867	46.851	34.904	25.311	62.827	46.891
61	70	44.167	28.612	79.321	51.737	38.559	28.612	69.406	51.722
71	80	48.216	31.311	86.789	56.601	42.189	31.311	75.940	56.601
81	90	52.385	34.010	94.256	61.460	45.819	34.010	82.474	61.480
91	100	56.513	36.709	101.724	66.359	49.449	36.709	89.009	66.359
101	110	60.642	39.408	109.192	71.238	53.079	39.408	95.543	71.238
111	120	64.811	42.107	116.659	76.117	56.709	42.107	102.077	76.117
121	130	69.959	44.806	124.127	80.996	60.339	44.806	108.611	80.996
131	140	73.108	47.506	131.594	85.875	63.970	47.506	115.145	85.875
141	150	77.257	50.205	139.062	90.754	67.600	50.205	121.679	90.754
151	160	81.405	52.904	146.530	95.634	71.230	52.904	128.213	95.634
161	170	85.554	55.603	153.997	100.513	74.860	55.603	134.748	100.513
171	180	89.703	58.302	161.465	105.392	78.490	58.302	141.282	105.392
181	190	93.851	61.001	168.932	110.271	82.120	61.001	147.816	110.271
191	200	98.000	63.700	176.400	115.150	85.750	63.700	154.350	115.150
201	210	102.149	66.399	183.868	120.029	89.380	66.399	160.884	120.029
211	220	106.297	69.098	191.335	124.908	93.010	69.098	167.418	124.908
221	230	110.446	71.797	198.803	129.787	96.640	71.797	173.952	129.787
231	240	114.595	74.496	206.270	134.666	100.270	74.496	180.487	134.666
241	250	118.743	77.195	213.738	139.545	103.900	77.195	187.021	139.545
251	260	122.892	79.895	221.206	144.425	107.530	79.895	193.555	144.425
261	170	127.041	82.594	228.673	149.304	111.161	82.594	200.089	149.304
271	280	131.189	85.293	236.141	154.183	114.791	85.293	206.623	154.183
281	290	135.338	87.992	243.608	159.062	118.421	87.992	213.157	159.062
291	300	139.487	90.691	251.076	163.941	122.051	90.691	219.692	163.941
301	325	149.858	97.439	269.745	176.139	131.126	97.439	236.027	176.139
316	350	160.230	104.186	288.414	188.337	140.201	104.186	252.362	188.337
351	375	170.602	110.934	307.083	200.534	149.276	110.934	268.698	200.534
376	400	180.973	117.682	325.752	212.732	158.352	117.682	285.033	212.732
401	425	191.345	124.429	344.421	224.930	167.427	124.429	301.368	224.930
426	450	201.717	131.177	363.090	237.128	176.502	131.177	317.704	237.128
451	475	212.088	137.925	381.759	249.326	185.577	137.925	334.039	249.326
476	500	222.460	144.673	400.428	261.523	194.653	144.673	350.375	261.523
501	525	232.832	151.420	419.097	273.721	203.728	151.420	366.710	273.721
526	550	243.203	158.168	437.766	285.919	212.803	158.168	383.045	285.919
551	575	253.575	164.916	456.435	298.117	221.878	164.916	399.381	298.117
576	600	263.947	171.664	475.104	310.370	230.953	171.664	415.716	310.370



TABEL TARIF ANGKUTAN PETI KEMAS
(Lanjutan)

JABAK KI	NON PAKET				PAKET			
	20 FEET		40 FEET		20 FEET		40 FEET	
	ISI	KOSONG	ISI	KOSONG	ISI	KOSONG	ISI	KOSONG
601 - 650	281.670	185.189	512.442	334.785	249.104	105.189	448.387	334.785
651 - 700	305.433	193.635	549.780	369.161	267.254	198.685	481.658	359.161
701 - 750	329.177	212.109	587.118	383.557	285.405	212.183	513.728	383.557
751 - 800	346.920	225.676	624.456	407.952	303.555	225.676	546.399	407.952
801 - 850	367.663	239.171	661.794	432.348	321.705	239.171	579.070	432.348
851 - 900	388.407	252.666	699.132	456.743	339.856	252.666	611.741	456.743
901 - 1000	429.893	279.657	773.808	505.531	376.157	279.657	677.082	505.531
1001 - 1100	471.380	306.648	848.484	554.325	412.457	306.648	742.423	554.325
1101 - 1200	512.867	333.639	923.160	603.117	448.758	333.639	807.765	603.117



PT. KERETA API (Persero)**TERMINAL PETI KEMAS RAMBIPUJI**

Jl. Dharmawangsa Rambipuji No. 19 Telp. (0331) 451188 Jember

GERAK BARANG KIRIMAN DENGAN PETI KEMAS**Gerak Barang Kiriman Ekspor**

- a. Eksportir secara langsung menyerahkan Surat Perintah Pengapalan (Shipping Instruction) kepada Perusahaan Pelayaran.
- b. Perusahaan Pelayaran menyelesaikan formalitas pembebasan peti kemas kosong pada PT. Pelindo III Surabaya dan Bea Cukai.
- c. Perusahaan Pelayaran memberikan perintah kepada PT. Kereta Api (Persero) untuk mengangkut peti kemas kosong dari depo Surabaya ke Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember.
- d. Perusahaan Bongkar Muat mengangkut peti kemas untuk memasukan barang ke dalam peti kemas sesuai petunjuk pelayaran di tempat atau gudang barang tersebut berada serta mengangkutnya kembali ke Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember.
- e. PT. Kereta Api (Persero) dan Perusahaan Pelayaran memasang segel pada peti kemas setelah dilakukan stuffing.
- f. PT. Kereta Api (Persero) mengangkut peti kemas dari Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember sampai ke Terminal Peti Kemas Tanjung Perak Surabaya.
- g. Perusahaan Bongkar Muat memuatkan peti kemas ke atas kapal sesuai petunjuk pelayaran.
- h. Perusahaan Pelayaran menyerahkan Bill of Loading (B/L) asli kepada eksportir langsung atau melalui Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL).

PT. KERETA API (Persero)

TERMINAL PETI KEMAS RAMBIPUJI

Jl. Dharmawangsa Rambipuji No. 19 Telp. (0331) 451188 Jember

Gerak Barang Kiriman Impor

- a. Perusahaan Pelayaran mengabarkan Consignee (yang dikirim barang atau alamat) tentang rencana datangnya barang di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.
- b. Perusahaan Pelayaran memberi order kerja kepada Perusahaan Bongkar Muat untuk membongkar peti kemas dari kapal ke Terminal Peti Kemas Tanjung Perak Surabaya.
- c. Perusahaan Bongkar Muat menurunkan peti kemas dari kapal.
- d. PT. Kereta Api (Persero) mengangkut peti kemas dari Terminal Peti Kemas Tanjung Perak Surabaya ke Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember setelah menerima permintaan dari Perusahaan Pelayaran.
- e. Consignee (yang dikirim barang atau alamat) langsung atau melalui Ekspedisi Muatan Kapal Laut menyelesaikan formalitas penyelesaian barang dari Bea Cukai.
- f. Consigne (yang dikirim barang atau alamat) langsung atau melalui Ekspedisi Muatan Kapal Laut menukar Bill of Loading (B/L) asli dengan Delivery Order (D/O) dari Perusahaan Pelayaran.
- g. Perusahaan Bongkar Muat mengosongkan peti kemas dan menyerahkan barang-barang ke Consignee sesuai petunjuk pelayaran.
- h. Dengan persetujuan PT. Kereta Api (Persero), Perusahaan Bongkar Muat menempatkan peti kemas kosong di depo Terminal Peti Kemas Rambipuji Jember.

