

TINJAUAN YURIDIS PERTANGGUNGJAWABAN PENANGGUNG
DALAM ASURANSI KERUGIAN BERDASARKAN MARINE
INSURANCE ACT 1906

(Studi Kasus Putusan Hakim Pengadilan Tinggi DKI Jakarta No. 689/PDT/1998)

S K R I P S I



Oleh :

Leo Yudha Momos Dangidoan

9407100099

DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL RI

UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS HUKUM

2000

Asal :	13 Nov 2001	Klass	346-08
Terima Tgl :		AM	
No. Induk :	10237153	+	
		e-1	

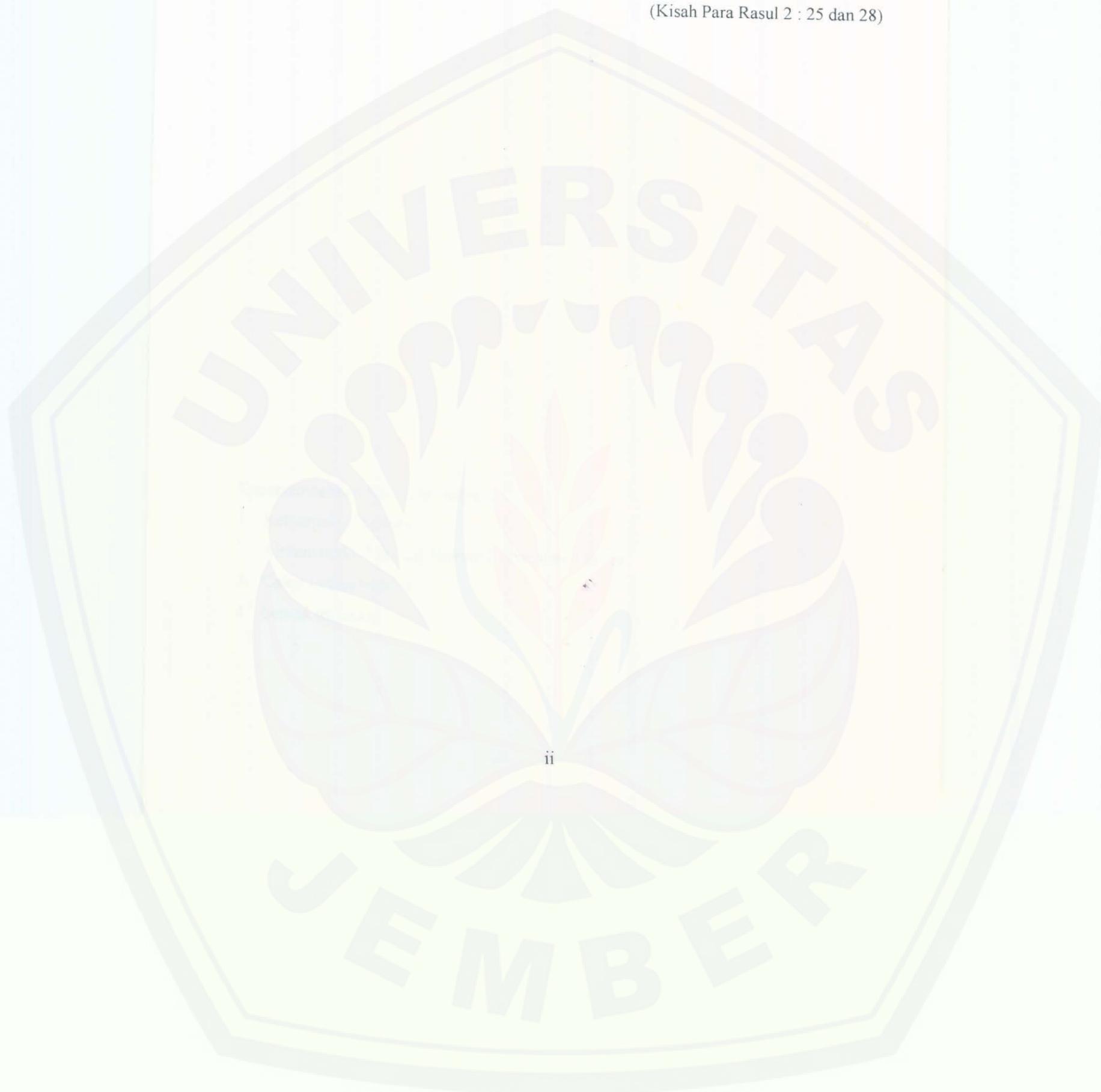
MOTTO :

Sebab Daud berkata tentang Dia :

Aku senantiasa memandang kepada Tuhan, karena Ia berdiri di sebelah kananku,
aku tidak goyah.

Engkau memberitahukan kepadaku jalan kehidupan; Engkau akan melimpahi aku
dengan sukacita di hadapan – Mu

(Kisah Para Rasul 2 : 25 dan 28)



PERSETUJUAN

Dipertahankan di hadapan Panitia Penguji pada :

Hari : Jumat

Tanggal : 15

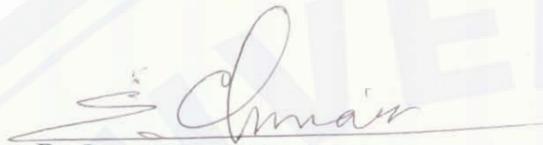
Bulan : Desember

Tahun : 2000

Diterima oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember

Panitia Penguji

Ketua

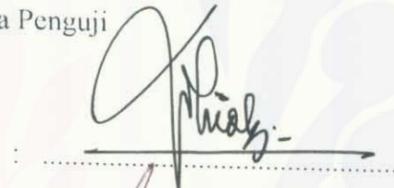

Dr. Imam Chumaidi, S.H., M.S.
NIP. 130 355 404

Sekretaris

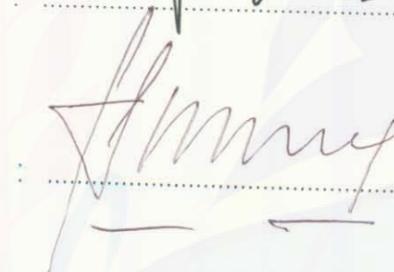

Mardi Handono, S.H.
NIP. 131 832 299

Anggota Panitia Penguji

1. Widhy Suharsojo W. Sapari, S. H.
NIP. 130 368 778



2. Antonius Sularso, S.H., M.H.
NIP. 130 889 546



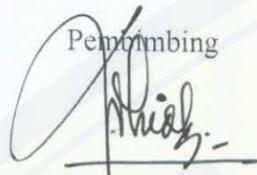
DISAHKAN

Skripsi dengan judul : TINJAUAN YURIDIS PERTANGGUNGJAWABAN
PENANGGUNG DALAM ASURANSI KERUGIAN BERDASARKAN MARINE
INSURANCE ACT 1906 (Studi Kasus Putusan Hakim Pengadilan Tinggi DKI Jakarta
No. 689/PDT/1998).

Oleh :

LEO YUDHA MOMOS PANGIDOAN

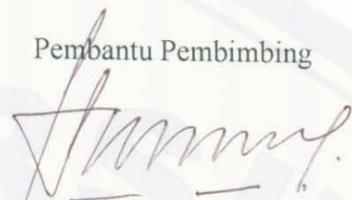
NIM. 9407100099

Pembimbing


WIDHY SUHARSOJO W. SAPARI, S.H.

NIP. 130 368 778

Pembantu Pembimbing

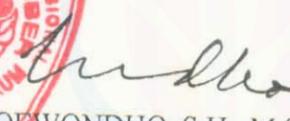

ANTONIUS SULARSO, S.H., M.H.

NIP. 130 889 546

Mengesahkan
Departemen Pendidikan Nasional
Universitas Jember
Fakultas Hukum



Dekan


SOEWONDHO, S.H., M.S.

NIP. 130 879 632

KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kehadiran Tuhan Ynag Maha Esa, sebab hanya oleh karena bimbingan dan pimpinan-Nya maka akhirnya Penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul : “TINJAUAN YURIDIS PERTANGGUNGJAWABAN PENANGGUNG DALAM ASURANSI KERUGIAN BERDASARKAN MARINE INSURANCE ACT 1906” (Studi Kasus Putusan Hakim Pengadilan Tinggi DKI Jakarta No. 689/PDT/1998).

Adapun yang menjadi tujuan penulisan skripsi ini, untuk memenuhi dan melengkapi syarat-syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember.

Selanjutnya, pada kesempatan ini pula Penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih atas segala bantuan yang telah diberikan kepada Penulis mulai awal hingga akhir penulisan Skripsi ini, kepada :

1. Bapak Widhy Suharjo W. Sapari, S.H., selaku Dosen Pembimbing dalam penulisan skripsi ini ;
2. Bapak Antonius Sularso, S.H., M.H., selaku Dosen Pembantu Pembimbing dalam penulisan skripsi ini ;
3. Bapak Dr. Imam Chumaidi, S.H., M.H., selaku Ketua Penguji ;
4. Bapak Mardi Handono, S.H., selaku Sekretaris Penguji ;
5. Bapak Samsi Kusairi, S.H. yang telah banyak membantu Penulis ;
6. Bapak Soewondho, S.H., M.S., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember ;
7. Bapak (Alm) H. Hartono, S.H. dan keluarga selaku Dosen Wali Penulis yang telah memberikan bimbingan dan pengarahan selama Penulis menempuh studi di Fakultas Hukum Universitas Jember ;
8. Bapak Multazaam Muntahaa, S.H., selaku Dosen Wali pengganti yang telah banyak membantu Penulis dengan memberikan dorongan dan pengarahan dalam menghadapi ujian skripsi ;
9. Para Dosen di lingkungan Fakultas Hukum Universitas Jember ;
10. Para karyawan dan karyawan di lingkungan Fakultas Hukum Universitas Jember ;

11. Semua temanku yang telah memberikan dorongan dan semangat untuk cepat menyelesaikan skripsi ini ;
12. Opung W.H.P. Siahaan, S.E., S.H. dan keluarga yang telah memberikan banyak bahan dan pengarahan dalam penulisan skripsi ini ;
13. Tulang dan Nantulang Petra sekeluarga yang telah banyak membantu Penulis selama masa studi di Fakultas Hukum Universitas Jember ;
14. Tulang dan Nantulang Dea sekeluarga yang juga telah banyak membantu Penulis selama ini.

Penulis menyadari sepenuhnya, bahwa tak ada gading yang tak retak dan demikian pula halnya dengan skripsi ini. Oleh karena itu, Penulis, dengan segala kerendahan hati berharap adanya kritik dan saran untuk lebih sempurnanya skripsi ini.

Demikian kata pengantar dari Penulis, dengan harapan semoga skripsi yang sederhana ini dapat berguna dan bermanfaat bagi kita bersama.

Jember, Desember 2000

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN MOTTO	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iii
HALAMAN PERSETUJUAN	iv
HALAMAN PENGESAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penulisan	3
1.4. Metodologi	4
BAB II. FAKTA, DASAR HUKUM DAN KERANGKA TEORI	6
2.1. Fakta	6
2.2. Dasar Hukum	13
2.3. Kerangka Teori	15
2.3.1. Pengertian Asuransi Kerugian	15
2.3.2. Pengertian Marine Insurance (Asuransi Laut)	16
2.3.3. Pengertian Polis Asuransi Kapal Laut	17
2.3.4. Pengertian Klaim Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Insurance Claims)	19

BAB III. PEMBAHASAN	22
3.1. Sikap Perusahaan Asuransi Dalam Menghadapi Klaim Tuntutan Ganti Rugi Yang Diajukan Oleh Tertanggung Berdasarkan Marine Insurance Act 1906	22
3.2. Dasar Hukum Perusahaan Asuransi Untuk Membayar Atau Menolak Klaim Ganti Rugi Dari Tertanggung	33
3.3. Pertimbangan Hukum Hakim Pengadilan Tinggi DKI Jakarta Dalam Kasus Perkara No. 689/PDT/1998	39
BAB IV. PENUTUP	
4.1. Kesimpulan	48
4.2. Saran	49
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN-LAMPIRAN	

DAFTAR LAMPIRAN

1. Lampiran I : Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat No.431/Pdt.G/1997/PN.
Jkt. Pst
2. Lampiran II : Putusan Pengadilan Tinggi DKI Jakarta No. 689/Pdt/1998



BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Bangsa Indonesia adalah bangsa yang besar dimana sebagian besar wilayahnya terdiri dari lautan. Begitu pentingnya sarana pengangkutan laut bagi pembangunan nasional Indonesia, otomatis mengharuskan adanya perkembangan positif di berbagai sektor, terutama dalam bidang ekonomi yang dalam hal ini khususnya dibidang pengangkutan laut kita.

Dalam masyarakat modern seperti sekarang ini, perusahaan asuransi sesungguhnya mempunyai peranan yang sangat luas jangkauannya. Perusahaan asuransi mempunyai jangkauan yang menyangkut kepentingan-kepentingan sosial maupun kepentingan ekonomi. Di samping itu juga dapat menjangkau baik kepentingan-kepentingan masyarakat luas atau kepentingan-kepentingan individu.

Perusahaan asuransi secara terbuka menawarkan suatu proteksi/perlindungan dan harapan pada masa datang, baik kepada kelompok maupun perorangan atau perusahaan-perusahaan lain atas kemungkinan menderita kerugian lebih lanjut, karena terjadinya suatu risiko.

Asuransi pengangkutan laut merupakan jenis asuransi yang penting di Indonesia, terutama karena negara kita terdiri dari kepulauan. Sebagai negara kepulauan, disamping melaksanakan impor dan ekspor, pengiriman barang di dalam negeri pun banyak dilakukan melalui laut.

Didalam hubungannya dengan pertanggunganaan kapal, hal yang penting untuk dicermati adalah bahwa Indonesia, sama seperti banyak negara maritim lainnya di dunia, masih mempergunakan dan tunduk pada klausul-klausul polis yang berdasarkan Marine Insurance Act 1906. Marine Insurance, diperlukan oleh pemilik kapal dan pihak yang bertanggung jawab atas barang muatan untuk proteksi atas kapal, barang muatan, ongkos dan kepentingan lainnya terhadap bahaya laut (P.M. Tambunan, 1989 : 16).

Namun demikian, bagaimanakah seseorang itu dapat mengasuransikan kapalnya pada suatu perusahaan asuransi perkapalan, bila di Indonesia sendiri belum ada satu pun

peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai perjanjian asuransi kapal laut ini secara rinci dan kuat dasar hukumnya, akan tetapi sudah diketahui oleh dunia Internasional bahwa pasaran asuransi Inggris masih mendominasi asuransi laut dunia. Polis dan klausula-klausula asuransi Inggris yang masih banyak dipakai oleh para penanggung asuransi marine, termasuk Indonesia, yang dibuat sesuai dengan hukum Inggris, bukannya tidak menimbulkan kesulitan dan permasalahan di negara-negara yang tidak tunduk pada hukum Inggris tersebut.

Di Indonesia, keharusan untuk tunduk pada hukum Inggris sebagaimana tercantum dalam Polis MAR (Polis Asuransi Marine) telah direvisi, yaitu : "This insurance is subject to English Law and Practice, as far as this is not in contradiction with the Laws of the Republic of Indonesia". Terjemahannya, bahwa hukum Inggris dapat diberlakukan di Indonesia, sepanjang tidak bertentangan dengan hukum Indonesia. Sedangkan ketentuan-ketentuan yang selebihnya, terutama mengenai klausula-klausula dalam perjanjiannya masih tetap berlaku sesuai dengan yang diatur dalam polis marine tersebut berdasarkan Marine Insurance Act 1906 (Sri Hadijah Watie, 1989 : 10).

Tujuan dari adanya Asuransi Pengangkutan Laut (Marine Insurance) adalah untuk memberikan jaminan atas kepentingan mereka yang mengasuransikan kapalnya yang berhubungan dengan kapal, barang dan biaya pengapalan melalui semua bahaya-bahaya laut, dari kerugian, kerusakan atau biaya perbaikan yang mahal yang berhubungan dengan Asuransi Marine tidak terlepas dari sistim perdagangan yang lazim berlaku.

Asuransi pengangkutan laut adalah suatu hal yang sangat penting didalam industri perkapalan atau pelayaran, sebab kapal-kapal tersebut sangat mahal harganya dan mudah sekali terjadi resiko yang disebabkan oleh bahaya laut. Suatu kapal bisa mengalami kerugian beserta seluruh isinya, bila suatu saat terjadi kebakaran, badai ataupun tabrakan yang bisa melumpuhkan si pemilik kapal secara finansial, oleh karena itu sangat penting bagi para pemilik kapal untuk mengasuransikan kapal-kapalnya dengan tujuan untuk menutup resiko yang mungkin bisa terjadi dalam perjalanan.

Perkembangan dunia perdagangan mempengaruhi pula perkembangan dunia perasuransian, hal ini dipertegas pula dalam pasal 2 Marine Insurance Act 1906 yang menyebutkan bahwa didasarkan kebiasaan yang berlaku dalam dunia perdagangan atau dengan cara menyebutkannya dalam polis, asuransi marine dapat diperluas dengan

menutup resiko-resiko yang terjadi selama barang berada pada alat angkut air lainnya, seperti sungai dan danau. Suatu resiko adalah merupakan konsep yang mempunyai beberapa arti, dilihat dari sisi mana konsep tersebut dan penggunaannya dalam kenyataan (Robert Mehr, 1980 : 18).

Disamping melindungi barang muatan (marine cargo) yang sedang dalam pelayaran, asuransi marine juga melindungi alat angkutnya itu sendiri. Namun terbatas hanya pada alat angkut air, tidak saja selama kapal sedang berlayar (in operation) namun juga ketika kapal dalam pembangunan (builders' risk), pelayaran percobaan (trial operation) serta saat kapal dalam perbaikan (dock risk).

Karena dianggap begitu lengkapnya ruang lingkup yang akan dijamin dalam bidang asuransi marine ini, maka sebagian besar negara maritim di dunia mempercayakan perjanjian bisnis kapalnya atau angkutan lautnya dengan suatu perjanjian yang berdasarkan pada Marine Insurance Act 1906 ini. Oleh karena itu, saya berusaha untuk mengangkatnya sebagai skripsi dengan judul Tinjauan Yuridis Pertanggungjawaban Penanggung Dalam Asuransi Kerugian Yang Berdasarkan Marine Insurance Act 1906.

1.2 Perumusan Masalah

Melihat dari latar belakang yang ada, maka dapatlah diambil suatu rumusan masalah yang akan dibahas. Adapun masalah yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah sikap perusahaan asuransi dalam menghadapi klaim ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung berdasarkan Marine Insurance Act 1906 ?
2. Apa yang dijadikan dasar hukum oleh perusahaan asuransi untuk membayar atau menolak klaim ganti rugi dari Tertanggung ?
3. Apakah yang dijadikan bahan pertimbangan hukum Hakim Pengadilan Tinggi DKI Jakarta dalam kasus Perkara No. 689/PDT/1998 dan bagaimana prediksi Putusan Mahkamah Agung yang akan datang ?

1.3 Tujuan Penulisan

Tujuan yang hendak dicapai dalam penulisan skripsi ini terdiri dari tujuan umum dan tujuan khusus.

1.3.1 Tujuan Umum

1. sebagai salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk mendapatkan gelar sarjana hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember,
2. sebagai salah satu bentuk penerapan ilmu pengetahuan, khususnya disiplin ilmu yang telah didapatkan dalam perkuliahan dan digabungkan atau dibandingkan dengan kenyataan serta praktek asuransi perkapalan yang sedang berkembang di Indonesia saat ini.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. untuk mengetahui bagaimana sikap perusahaan asuransi dalam menghadapi klaim ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung berdasarkan Marine Insurance Act 1906,
2. untuk mengetahui hal-hal apa yang dijadikan dasar hukum oleh perusahaan asuransi untuk membayar atau menolak klaim ganti rugi yang diminta oleh Tertanggung,
3. untuk mengetahui dasar pertimbangan hukum hakim Pengadilan Tinggi DKI Jakarta dalam kasus Perkara No. 689/PDT/1998 dan untuk mencoba menganalisa dalam suatu prediksi Putusan Mahkamah Agung yang datang.

1.4 Metodologi

Metodologi merupakan cara atau pedoman untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran dalam penulisan ini. Adapun metode penyusunan yang digunakan sebagai berikut:

1.4.1 Pendekatan Masalah

Untuk menganalisis pembahasan terhadap setiap permasalahan yang ada dalam penulisan skripsi ini saya menggunakan pendekatan yuridis normatif, yaitu pendekatan masalah yang mempunyai maksud dan tujuan untuk mengkaji berbagai perundang-undangan dan peraturan-peraturan yang berlaku untuk digunakan sebagai dasar dalam melakukan pembahasan permasalahan yang dihadapi.

1.4.2 Sumber Data

Penulisan skripsi ini menggunakan data sekunder, yaitu data-data yang diperoleh dari:

1. Perundang-undangan yang erat kaitannya dengan penulisan materi skripsi ini.
2. Pendapat para sarjana dan pelaku bisnis asuransi rangka kapal yang secara langsung maupun tidak langsung berhubungan erat dengan materi skripsi ini.
3. Literatur serta majalah-majalah yang menunjang penulisan skripsi ini.

1.4.3 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penulisan skripsi ini sebagai suatu karya ilmiah, adalah dengan menggunakan cara pengumpulan data melalui studi kepustakaan, yaitu upaya membentuk landasan teori untuk mempelajari dan menganalisis karya-karya ilmiah serta mengembangkan pendapat para sarjana hukum atau para pakar hukum. Tujuannya untuk menemukan, mengembangkan, membandingkan serta menguji suatu kebenaran ilmiah yang kemudian digunakan untuk pengembangan jawaban dalam penyelesaian pokok-pokok permasalahan yang ada di dalam penulisan skripsi ini (Rony Hanitjo Soemitro, 1988 : 98).

1.4.4 Analisis Data

Analisis data yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini adalah metode deskriptif kualitatif, yaitu metode analisis yang dilakukan dengan cara memberikan uraian, gambaran atau data yang diperlukan dari studi kepustakaan ke dalam fakta empiris (Soerjono Soekanto, 1982 : 251).

Mengingat penulisan skripsi ini pembahasannya dititikberatkan pada pendekatan yuridis normatif, maka sistim analisis data yang digunakan akan lebih diarahkan pada penyelesaian masalah atas dasar data dan kerangka teoritis hukumnya serta kaidah-kaidah hukum yang berlaku dan selaras dengan permasalahan yang dihadapi.



BAB II

FAKTA, DASAR HUKUM DAN KERANGKA TEORI

2.1 FAKTA

PT. Pelayaran Kapuas Raya yang selama ini dikenal sebagai perusahaan yang bergerak dibidang jasa angkutan laut, pada tahun 1996 mengasuransikan kapalnya kepada PT. Asuransi Marannu dengan polis no. 0708. 004. 07. 96 untuk masa pertanggungan satu tahun, terhitung mulai tanggal 10 September 1996 sampai dengan 10 September 1997.

Bahwa kondisi pertanggungan yang ditetapkan dan dinyatakan dalam polis Asuransi Rangka Kapal (Marine Insurance Hull Policy) dengan tegas menyatakan bahwa sebagai Tertanggung, PT. Pelayaran Kapuas Raya, mempertanggungkan kapalnya, KM. Indomarine II kepada PT. Asuransi Marannu dengan harga pertanggungan Rp 500.000.000,00 dengan kondisi Subject to Institute Standard T.L.O. clause (Hull), dengan heading polis yang menegaskan: This Insurance is Subject to English Law and Practice. Berarti polis ini mengikuti dan tunduk pada Undang-undang atau Marine Insurance Act 1906 (M.I.A. 1906) rules and cases yang diputus oleh court di Inggris.

Dalam perjanjian tersebut, PT. Pelayaran Kapuas Raya telah membayar premi asuransi secara tunai dan sekaligus sebesar Rp 10.000.000,00 pada tanggal 10 Juli 1996. Terakhir, bahwa KM Indomarine II yang dipertanggungkan di bawah Polis Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Policy) no. 0708. 004. 07. 96 telah memenuhi persyaratan laik laut (Seaworthiness) yang dapat dibuktikan dengan sertifikat laut (Seaworthiness Certificate).

Kemudian PT. Kapuas Raya sebagai Tertanggung, telah menunjuk PT. Abna Jaya Jayantra, Cabang Ujung Pandang sebagai agen yang berwenang mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan pengoperasian dan dokumen pengapalan KM. Indomarine II termasuk menentukan jumlah muatan, jadwal pelayaran dan ijin

berlayar. Bahwa pada hari Jumat, tanggal 30 Maret 1997 jam 21.00 WITA, KM. Indomarine II mengalami musibah, karam di perairan Kolonodale setelah dihantam angin kencang dan gelombang besar setinggi kira-kira 2 meter dan pada saat yang bersamaan palka kapal telah digenangi air setinggi 1 meter.

Maka dengan kejadian ini, maka PT. Pelayaran Kapuas Raya, selaku Tertanggung mengajukan gugatan ganti rugi kepada PT. Asuransi Marannu, selaku Penanggung setelah lebih dulu melaporkan semua kejadian yang menimpa KM. Indomarine II tersebut tetapi ternyata tidak mendapat tanggapan yang baik dari pihak PT. Asuransi Marannu untuk segera mengambil tindakan menunjuk surveyor atau independent adjuster sebagaimana sepatutnya untuk menyelidiki sebab-sebab tenggelamnya KM. Indomarine II.

Didalam kejadian ini, pihak PT. Asuransi Marannu tidak memenuhi kewajibannya sebagai Penanggung, meskipun telah berkali-kali diingatkan, maka PT. Pelayaran Kapuas Raya sebagai Tertanggung merasa haknya dirugikan, sehingga mengajukan tuntutan ganti rugi kepada PT. Asuransi Marannu, karena kelalaian yang dilakukan oleh PT. Asuransi Marannu benar-benar telah menimbulkan kerugian, baik materiel maupun immateriel kepada PT. Pelayaran Kapuas Raya, karena kehilangan penghasilan dan manfaat sebagai akibat langsung tidak dibayar klaim tenggelamnya KM. Indomarine II yang merupakan sarana produksi yang potensial bagi PT. Pelayaran Kapuas Raya tersebut.

Oleh karena itu, PT. Pelayaran Kapuas Raya sebagai Penggugat mengajukan gugatan di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang memberikan putusan antara lain, sebagai berikut:

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Tergugat secara sah melakukan cidera janji atau wan prestasi;
3. Menyatakan sita jaminan (conservatoir beslaag) sah dan berharga;

4. Menghukum dan memerintahkan tergugat untuk membayar ganti rugi (klaim Asuransi) segera setelah putusan ini atas KM. Indomarine II sebesar Rp 500.000.000,00 tunai dan sekaligus;
5. Menghukum dan memerintahkan Tergugat untuk membayar kepada Penggugat kerugian materiel sebagai berikut:
 - a. Hilangnya penghasilan eksploitasi operasional (Loss of Profit) sebesar Rp 22.5000.000,00 (dua puluh dua juta lima ratus ribu rupiah) per bulan sejak KM. Indomarine II tenggelam sampai klaim ini, dibayar tunai dan sekaligus;
 - b. Kerugian atas bunga uang (Lost of Cost Money) 4% per bulan yang diperhitungkan sejak KM. Indomarine II tenggelam sampai klaim ini dibayar tunai dan sekaligus;
 - c. Biaya-biaya penyelamatan, penginapan, makan, pemulangan ABK dari Kolonodale, Ujung Pandang sampai ke Jakarta sebesar Rp 5.601.700,00 (lima juta enam ratus satu ribu tujuh ratus rupiah);
 - d. Biaya-biaya lain termasuk jasa Kuasa Hukum sebesar Rp 16.000.500,00 (enam belas juta lima ratus ribu rupiah);
 - e. Menyatakan putusan ini dapat dijalankan lebih dulu (Uit Voorbaar bij Voorraad) walaupun Tergugat melakukan Verzet, Banding maupun Kasasi;
6. Menghukum Tergugat untuk membayar seluruh biaya yang timbul dalam perkara ini, baik Tingkat Pertama, Banding dan Kasasi.
7. Apabila Pengadilan berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (aequo et bono).

PENGADILAN NEGERI

Bahwa pada hari sidang yang telah ditetapkan, Pengadilan telah mengusahakan kedua belah pihak untuk berdamai, tetapi tidak berhasil. Selanjutnya

Pengadilan meneruskan pemeriksaan perkara ini dengan memberikan pertimbangan hukum sebagai berikut:

Bahwa atas gugatan tersebut, pihak Tergugat telah mengajukan Eksepsinya tentang kompetensi relatif mengadili perkara ini dan jawabannya, namun akhirnya Tergugat setuju mencabut Eksepsinya mengenai hal tersebut, sebab ternyata Tergugat termasuk ke dalam wilayah hukum Pengadilan Negeri Jakarta Pusat.

Didalam pokok perkara, Tergugat membenarkan adanya Polis Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Insurance Policy) No. 0708. 004. 07. 96 tanggal 10 Juli 1996 untuk kepentingan PT. Asuransi Pelayaran Kapuas Raya dengan klausul bahwa: Polis ini tunduk pada Hukum Inggris dan praktek-praktek asuransi di Inggris baik pada penutupan polis, pelaksanaannya dan sampai terjadinya klaim. Jadi, polis ini diakui dan disepakati oleh kedua pihak yang menyatakan diri tunduk pada Marine Insurance Act 1906 (M.I.A. 1906).

Bahwa dalam kasus ini, Tergugat menyatakan tidak melakukan wanprestasi dan karenanya tidak ada kewajiban membayar tuntutan ganti rugi atas tenggelamnya kapal Penggugat, karena Tergugat menilai bahwa kapal Penggugat tidak laik laut. Dan Penggugat tidak memenuhi ketentuan pasal 17 Marine Insurance Act 1906 mengenai prinsip Utmost Good Faith dengan tidak adanya keterbukaan penjelasan mengenai keadaan atau kondisi kapal Penggugat.

Didalam hal ini, pengadilan memandang perlu untuk menimbang dan mempelajari jawaban Tergugat berdasarkan fakta-fakta sebagai berikut:

1. Adanya penutupan Polis Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Insurance Policy) dengan polis no. 0708. 004. 07. 96 untuk jangka waktu pertanggungangan 1 tahun yang berlaku mulai tanggal 10 Juli 1996 sampai 10 Juli 1997. Kemudian dengan kesepakatan kedua pihak, masa pertanggungangan dirubah menjadi, dari tanggal 10 September 1996 sampai tanggal 10 September 1997, sehingga tanggal 10 September 1996 merupakan tanggal mulai berlakunya Polis tersebut dengan segala konsekuensi yuridisnya;

- 2 Bahwa Penggugat, PT. Pelayaran Kapuas Raya sebagai Tertanggung dalam perjanjian penutupan Asuransi Rangka Kapal dengan PT. Asuransi Marannu telah melakukan kewajibannya sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Polis Asuransi Rangka Kapal No. 0708. 004. 07. 96 sebagai berikut:
- a. Membayar premi asuransi sebesar 2 % dari nilai pertanggungan Rp 10.000.000,00 tunai dan sekaligus;
 - b. Tunduk pada ketentuan Asuransi Rangka Kapal dengan klausul: Total Loss Only (T.L.O 1/10/83) dengan batas wilayah operasional hanya di perairan Indonesia;
 - c. Telah melengkapi : Sertifikat Kesempurnaan (Certificate of Seaworthiness) yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan, Sertifikat Klasifikasi Lambung Kapal yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia, Sertifikat Garis Laut (Lood Line Certificate) yang dikeluarkan Biro Klasifikasi Indonesia serta Sertifikat Keselamatan Telepon, Radio kapal barang yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan cq. Administrator Pelabuhan Makasar.

Bahwa, melihat fakta-fakta hukum di atas, maka Pengadilan Negeri berpendapat mengenai surat-surat sertifikat untuk KM. Indomarine II sebagai bukti laik laut, telah dikeluarkan oleh Lembaga atau Pejabat yang berwenang untuk itu, karenanya KM. Indomarine II dipandang sebagai kapal motor yang laik laut (Seaworthiness).

Kemudian mengenai asas "Utmost Good Faith", yakni itikad yang sangat baik dalam perjanjian Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Insurance) sebagaimana dimaksud dalam pasal 17 Marine Insurance Act 1906, seharusnya dipedomani kedua pihak, sedangkan sifat berhati-hati yang dimaksud dalam pasal 18 ayat 2 Marine Insurance Act 1906, haruslah menjadi pedoman Penanggung sebelum menentukan apakah akan menolak atau menutup asuransi tersebut dengan melakukan penelitian dan pengamanan sebagai suatu perusahaan yang profesional, tetapi ternyata hal tersebut tidak dilakukan oleh Tergugat (Penanggung).

Maka dengan demikian, berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut Pengadilan berpendapat bahwa Penggugat telah berhasil membuktikan dalil-dalil dalam gugatannya, sedangkan bukti-bukti dari Tergugat tidak melumpuhkan bukti-bukti Penggugat, karenanya gugatan Penggugat dapat dikabulkan dan Tergugat dinyatakan telah melakukan wanprestasi.

Bahwa Pengadilan juga menguatkan penetapan sita jaminan terhadap barang-barang tergugat secara sah dan berharga.

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan hukum tersebut di atas, maka Pengadilan Negeri memberikan putusan sebagai berikut:

Dalam Eksepsi: menolak eksepsi Tergugat.

Dalam Pokok Perkara:

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian;
2. Menyatakan bahwa Tergugat telah melakukan Wan prestasi;
3. Menyatakan bahwa sita jaminan (*conservatoir beslaag*) adalah sah dan berharga;
4. Menghukum Tergugat untuk membayar kepada Penggugat ganti rugi (klaim asuransi) atas KM. Indomarine II sebesar Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) tunai dan sekaligus;
- 5b. Menghukum Tergugat untuk membayar kepada Penggugat kerugian atas bunga uang (*Loss of Cost Money*) 4% per bulan yang diperhitungkan sejak KM. Indomarine II tenggelam, sampai klaim ini dibayar tunai dan sekaligus;
- 5c. Menghukum Tergugat membayar kepada Penggugat biaya-biaya penyelamatan, penginapan, makan dan pemulangan ABK dari Kolonodale, Ujung Pandang sampai ke Jakarta sebesar Rp 5.601.700,00 (lima juta enam ratus satu ribu tujuh ratus rupiah);
- 5d. Menghukum Tergugat untuk membayar biaya-biaya lain dan ongkos Penasehat Hukum sebesar Rp 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah);

6. Menghukum Tergugat untuk membayar ongkos perkara dalam peradilan tingkat pertama ini yang dijumlah sebesar Rp 298.000,00 (dua ratus sembilan puluh delapan ribu rupiah);
7. Menolak gugatan Penggugat selain dan selebihnya.

PENGADILAN TINGGI

Didalam perkara ini, Tergugat, PT. Asuransi Marannu tidak merasa puas dengan keputusan yang telah ditetapkan oleh Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Pusat sehingga PT. Asuransi Marannu menolak putusan tersebut dan kemudian mengajukan banding ke Pengadilan Tinggi Jakarta.

Oleh karena itu, maka Hakim Pengadilan Tinggi dalam putusannya memberikan pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut:

Bahwa, hingga perkara ini diputus dalam peradilan Tingkat Banding, Pembanding mau pun Terbanding tidak mengajukan Memori Banding dan Kontra Memori Banding dan mengenai permohonan Banding yang diajukan Tergugat/Pembanding telah dilakukan dalam tenggang waktu dan menurut cara-cara yang ditetapkan dalam undang-undang sehingga oleh karenanya permohonan banding tersebut dapat diterima.

Pada pokoknya, Pengadilan Tinggi dapat menyetujui pertimbangan dan putusan Pengadilan Negeri yang dibanding, kecuali tentang amar putusan yang menyatakan menghukum Penggugat (PT. Asuransi Marannu) untuk membayar biaya-biaya lain dan ongkos Penasehat Hukum sebesar Rp 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah), sebab tidak adanya kewajiban untuk diwakili oleh Pengacara (Procureur Stellingsplicht) di dalam proses berperkara menurut hukum acara yang berlaku, maka petitum gugatan sepanjang mengenai hal ini harus ditolak. Sehingga seharusnya putusan Pengadilan Negeri yang dimintakan banding adalah sebagai berikut:

Bahwa, oleh karena gugatan Penggugat dikabulkan, kecuali tentang amar no. 5d tersebut di atas maka Tergugat/Pembanding haruslah dihukum untuk membayar biaya perkara yang timbul di tingkat banding.

Berdasarkan alasan hukum yang telah disebutkan di atas, maka Hakim Banding memberikan putusannya sebagai berikut:

Mengadili:

- Menerima permohonan Banding Tergugat/Pembanding;
- Memperbaiki putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tanggal 1 Agustus 1998 No. 431/Pdt. G/1997/PN. Jakarta Pusat, yang dimohonkan Banding sesuai amar putusan no. 5d, sehingga selengkapny berbunyi sebagai berikut:
 1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian;
 2. Menyatakan bahwa Tergugat telah melakukan Wan prestasi;
 3. Menyatakan bahwa sita jaminan (conservatoir beslaag) adalah sah dan berharga;
 4. Menghukum Tergugat untuk membayar kepada Penggugat ganti rugi (klaim Asuransi) atas KM. Indomarine II sebesar Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) tunai dan sekaligus;
 - 5b. Menghukum Tergugat untuk membayar kepada Penggugat kerugian atas bunga uang (Loss of Cost Money) 4% per bulan yang diperhitungkan sejak KM. Indomarine II tenggelam, sampai klaim ini dibayar tunai dan sekaligus;
 - 5c. Menghukum Tergugat membayar kepada Penggugat biaya-biaya penyelamatan, penginapan, makan dan pemulangan ABK dari Kolonodale, Ujung Pandang sampai ke Jakarta sebesar Rp 5.601.000,00 (lima juta enam ratus satu ribu tujuh ratus rupiah);
- 6. Menolak gugatan Penggugat selain dan selebihnya;
- 7. Menghukum Tergugat/Pembanding untuk membayar biaya perkara ini dalam dua tingkat peradilan, yang dalam tingkat banding ditetapkan sebesar Rp 45.000,00 (empat puluh lima ribu rupiah).

2.2 DASAR HUKUM

Sebelum mengkaji permasalahan yang telah dirumuskan dimuka, maka perlu diketahui dahulu dasar hukumnya sehingga memperjelas penganalisaan

datanya. Dasar hukum yang digunakan dalam penulisan ini menggunakan beberapa peraturan perundang-undangan yang berkaitan erat dengan masalah yang dikaji dalam tulisan ini. Beberapa peraturan perundang-undangan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Kitab Undang Undang Hukum Dagang:
 - a. Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang tentang pengertian asuransi secara umum;
 - b. Pasal 255 Kitab Undang-undang Hukum Dagang tentang polis perjanjian asuransi;
 - c. Pasal 593 Kitab Undang-undang Hukum Dagang tentang pokok-pokok pertanggunganaan laut, perlengkapan dan peralatan kapal;
2. Marine Insurance Act 1906:
 - a. Pasal 1 M.I.A. 1906 tentang pengertian perjanjian asuransi pengangkutan laut;
 - b. Pasal 5 ayat 1 M.I.A. 1906 tentang Insurable Interest (kepentingan yang dapat diasuransikan);
 - c. Pasal 17 M.I.A. 1906 tentang prinsip Utmost Good Faith;
 - d. Pasal 18 ayat 1 dan 2 M.I.A. 1906 tentang Disclosure dan Non Disclosure;
 - e. Pasal 22 M.I.A. 1906 tentang polis sebagai bukti tertulis dari adanya perjanjian asuransi rangka kapal;
 - f. Pasal 55 M.I.A. 1906 tentang kerugian atas bahaya yang dipertanggungkan;
 - g. Pasal 56 M.I.A. 1906 tentang jenis-jenis kerugian;
 - h. Pasal 57 M.I.A. 1906 tentang penentuan kriteria kerugian terhadap barang yang dipertanggungkan bila terjadi musibah;
 - i. Pasal 60 ayat 1 dan 2 M.I.A. 1906 tentang Valued dan Unvalued Policy.
3. Undang-undang Republik Indonesia No. 2 Tahun 1992 dan Peraturan Pelaksana tentang Usaha Perasuransian.

- a. Pasal 5 (a) tentang Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi hanya dapat menyelenggarakan usaha jasa kehilangan dan kerusakan yang terjadi pada obyek asuransi kerugian.
 - b. Pasal 3 (a.1) tentang Usaha Asuransi Kerugian yang memberikan jasa dalam penanggulangan resiko atas kerugian, kehilangan manfaat dan tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga, yang timbul dari peristiwa yang tidak pasti.
 - c. Pasal 3 (b.1) tentang Usaha Asuransi Kerugian yang memberikan jasa penilaian terhadap kerugian pada obyek asuransi yang dipertanggungkan.
 - d. Pasal 13 (2) tentang Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi dilarang melakukan penilaian kerugian atas obyek asuransi yang diasuransikan kepada perusahaan asuransi kerugian yang merupakan afiliasi dari Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi yang bersangkutan
4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 73 Tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Perusahaan Perasuransian, pasal 23 (1) yang menentukan Perusahaan Asuransi atau Perusahaan Reasuransi dilarang melakukan tindakan yang dapat memperlambat penyelesaian atau pembayaran klaim, atau tidak melakukan tindakan yang seharusnya dilakukan yang dapat mengakibatkan kelambatan penyelesaian atau pembayaran klaim.

2.3 KERANGKA TEORI

2.3.1 Pengertian Asuransi Kerugian

Asuransi Kerugian adalah asuransi yang jumlah pertanggungannya didasarkan pada besarnya kemungkinan kerugian setinggi-tingginya yang akan diderita apabila bahaya terjadi, dan dalam hal ini maka Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Insurance) termasuk di dalam jenis Asuransi Kerugian (J, Tinggi Sianipar, 1990 : 31).

Diadakannya perjanjian asuransi rangka kapal adalah untuk memindahkan sesuatu resiko dari seseorang kepada perusahaan asuransi, sehingga apabila terjadi

kerugian akibat resiko tersebut, maka bukan pemiliknya yang menderita melainkan pihak lain, sebab perusahaan asuransi akan mengganti kerugian tersebut kepada Tertanggung. Resiko tersebut dapat berupa kemungkinan kehilangan dan kemungkinan terjadi penyimpangan yang tidak diharapkan sebab setiap hal yang tidak baik dari yang diharapkan merupakan suatu kerugian (James L. Athearn, 1977:3)

Didalam asuransi kerugian dibedakan menjadi 4 golongan, yaitu:

1. Asuransi Pengangkutan, dalam hal ini meliputi asuransi pengangkutan melalui darat, laut dan udara.
2. Asuransi kebakaran yaitu khusus dalam pertanggungan yang diakibatkan terjadinya kebakaran dan bahaya yang sejenis dengan itu, seperti peledakan.
3. Asuransi Varia (Asuransi Bermacam-macam) yaitu segala macam Asuransi Kerugian yang belum bisa digolongkan pada Asuransi Pengangkutan, Asuransi Kebakaran maupun golongan lainnya.
4. Asuransi Tanggung Gugat yaitu asuransi yang menjamin kerugian pihak ketiga yang diakibatkan oleh kepentingan tertanggung selama berlakunya pertanggungan (J. Tinggi Sianipar, 1990 :32).

Dari keempat golongan di atas, saya hanya akan membahas permasalahan mengenai Asuransi Pengangkutan Laut, dalam hal ini khusus mengenai Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Insurance) yang termasuk di dalam salah satu bagian dari Asuransi Pengangkutan Laut.

2.3.2 Pengertian Marine Insurance (Asuransi Laut)

Pada hakekatnya, tujuan penutupan asuransi adalah untuk melindungi Tertanggung dari suatu kerugian yang mungkin terjadi. Ganti rugi terhadap barang yang mengalami kerugian atau kerusakan atau pun perbaikan barang yang rusak tersebut dapat menyulitkan dan tidak praktis bagi Tertanggung maupun Penanggung.

Untuk mengatasi hal ini, Penanggung diberi kebebasan mengganti segala kerugian tersebut dalam bentuk uang. Sistem ganti rugi ini disebut “indemnifying”. Berpokok dari hal inilah, maka kita dapat mendefinisikan Asuransi Marine seperti yang tercantum dalam Marine Insurance Act 1906 pasal 1, yaitu: *“A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure”*, dalam terjemahan: *“Kontrak asuransi laut adalah suatu perjanjian dimana Penanggung berjanji mengganti kerugian yang dialami Tertanggung sesuai dengan cara-cara tertentu yang telah disetujui, terhadap kerugian-kerugian laut, yaitu kerugian yang disebabkan oleh adanya musibah angkutan laut”*.

Melihat dari definisi di atas, maka pasal 1 Marine Insurance Act 1906 ini mengatur hal yang lebih rinci dan khusus, yaitu Penanggung hanya menjamin kerugian laut, kerugian laut ini harus diakibatkan oleh adanya musibah angkutan laut bilamana terdapat ancaman bahaya-bahaya laut terhadap kapal dan muatannya, uang tambang dan biaya pengelolaan.

2.3.3 Pengertian Polis Asuransi Kapal Laut

Didalam dunia asuransi, biasanya yang dijadikan sebagai bukti tertulis dari perjanjian asuransi yang telah disepakati antara Penanggung dan Tertanggung adalah polis.

Polis tersebut merupakan suatu akte perjanjian pertanggungan tertulis antara Penanggung dan Tertanggung, tetapi hanya ditandatangani oleh Penanggung. Polis ini sebagai suatu bukti tertulis terhadap pembayaran premi pertanggungan yang merupakan imbalan atas janji pihak Penanggung untuk memberi ganti rugi.

Suatu Polis Asuransi Laut (Marine Policy) harus memuat:

1. nama Tertanggung (Name of Insurer);
2. benda pertanggungan Object of Insurance);

3. perjalanan serta jangka waktu dan keadaan yang ditutup oleh asuransi (Warranty and Teritorial Limit of Operation);
4. jumlah pertanggungan (Value at);
5. nama atau nama-nama Penanggung (Name or Names of Underwriter);
6. syarat-syarat pertanggungan (Terms and Conditions) (Sri Hadiah Watie).

Bahwa polis Asuransi Laut (Marine Insurance Policy) ini harus dibuat sesuai dengan hukum Inggris dan dengan menyebutkan klausul: "This Insurance Is Subject To English Law And Practice". Sebagai suatu bukti tertulis, maka polis ini sangat penting seperti ditegaskan dalam Marine Insurance Act 1906 pasal 22, menyebutkan bahwa: "kecuali ditentukan lain dalam undang-undang, suatu perjanjian asuransi laut tidak dapat diterima sebagai bukti, kecuali kalau terjelma dalam polis laut sesuai dengan undang-undang ini. Polis tersebut dapat diterbitkan dan dilaksanakan baik pada waktu perjanjian ditutup atau sesudahnya".

Begitu juga seperti ketentuan yang terdapat didalam pasal 255 KUH Dagang yang dengan tegas menyatakan: "Suatu pertanggungan harus dibuat secara tertulis dalam suatu akte yang dinamakan polis".

Atas dasar kedua hukum tersebut, perjanjian asuransi baru dianggap sah bila polis pertanggungannya diterbitkan, tetapi ini bukan berarti bahwa perjanjian asuransi tersebut belum berlaku sebelum polis dikeluarkan. Perjanjian asuransinya sendiri sudah mulai berlaku walaupun polisnya belum ada, asal sudah ada bukti-bukti tertulis mengenai perjanjian termaksud, hal mana juga dinyatakan dalam KUH Dagang mau pun Marine Insurance Act 1906.

Didalam pasal 257 KUH Dagang menyatakan sebagai berikut: "Perjanjian pertanggungan diterbitkan seketika setelah ia ditutup, hak-hak dan kewajiban timbal balik dari si Penanggung mulai berlaku sementara semenjak saat itu, bahkan sebelum polisnya ditandatangani".

Kemudian mengenai berlakunya perjanjian tadi, dalam KUH Dagang pasal 258 dilanjutkan dengan ketentuan sebagai berikut: "Untuk membuktikan hal

ditutupnya persetujuan tersebut, diperlukan pembuktian dengan tulisan, namun demikian bolehlah lain-lain alat bukti dipergunakan juga, manakala sudah ada suatu permulaan pembuktian dengan tulisan”.

Hal tersebut juga ditetapkan dalam Marine Insurance Act 1906 pasal 21 yang menyatakan sebagai berikut: “Suatu perjanjian asuransi laut dianggap ditutup, bila usul Tertanggung diterima oleh Penanggung, tanpa memperhatikan apakah polis sudah diterbitkan atau belum. Dan untuk menunjukkan bahwa usul telah diterima, dapat ditunjuk adanya ‘Slip’ (Covering Note) atau catatan pendek yang lazim mengenai perjanjian yang bersangkutan, meskipun tanpa meterai”.

2.3.4 Pengertian Klaim Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Insurance Claims)

Klaim Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Insurance Claims) adalah suatu tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung kepada Penanggung disebabkan oleh kecelakaan laut (perils of the sea) suatu kapal, sehingga merugikan Tertanggung. Bagi Tertanggung, untuk mengajukan tuntutan ganti rugi kepada Penanggung haruslah sesuai dengan setiap ketentuan yang ada dalam polis asuransi yang sudah diterbitkan dan disepakati bersama.

Apabila Tertanggung mengalami musibah atau kecelakaan laut dan karenanya merasa dirugikan, maka Tertanggung dapat mengajukan suatu tuntutan ganti rugi pada Penanggung. Mengenai kerugian yang dimaksud di sini adalah kerugian laut yang merupakan kerugian yang dialami kapal dan muatannya atau biaya yang dikeluarkan untuk kepentingan kapal dan muatannya baik untuk kepentingan bersama maupun untuk kepentingan sendiri-sendiri (Radiks Purba, 1998 : 243).

Marine Insurance Act 1906 memberikan penjelasan, bahwa kerugian laut khusus adalah kerugian sebagian (partial loss) yang tidak termasuk dalam kerugian laut umum (general average), dimana kerugian tersebut diakibatkan oleh bahaya yang ditanggung polis.

Oleh karena itu, kerugian laut meliputi semua kerugian (kehilangan/kerusakan) yang diakibatkan oleh peristiwa yang tidak dapat dihindarkan. Semua kerugian, baik berupa partial loss atau pun total loss yang menjadi beban masing-masing kepentingan (interest) pada hakekatnya merupakan kerugian laut khusus.

Agar kerugian laut ini bisa diajukan klaim atau tuntutan ganti rugi kepada Penanggung, haruslah dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

1. kerugian tersebut disebabkan oleh peristiwa yang tidak diduga sebelumnya (accidently caused);
2. kerugian diakibatkan langsung oleh bahaya yang ditanggung polis (proximately caused);
3. kerugian tersebut tidak termasuk kerugian laut umum (general average) atau salvage. Jika kerugian tersebut masuk ke dalam general average atau salvage, maka ganti rugi yang dilakukan Penanggung kepada Tertanggung berdasarkan kontribusi yang menjadi beban tertanggung (J. Tinggi Sianipar, 1990 : 258).

Beberapa jenis kerugian yang terdapat dalam perjanjian asuransi kapal laut yang harus dipenuhi oleh Tertanggung, dalam pengajuan gugatan ganti rugi terhadap Penanggung adalah:

1. Kerugian Keseluruhan (Total Loss), yaitu kerugian atau kerusakan atas seluruh barang yang diasuransikan. Kerugian ini dapat berupa kerugian keseluruhan secara nyata (Actual Total Loss) atau kerugian keseluruhan tidak nyata, dalam arti bahwa biaya untuk mengembalikan barang pada keadaan semula sebelum terjadi musibah laut telah melebihi harga barang itu sendiri. Hal yang demikian disebut sebagai Constructive Total Loss (Sri Hadiah Watie, 1989:41). Didalam hal kerugian Total loss ini, ada beberapa hal mengenai bagian-bagian apa saja yang termasuk di dalam kerugian Total Loss yang bisa dimintakan pertanggungjawaban Penanggung bila terjadi klaim. Kerugian-kerugian ini adalah:

a. Actual Total Loss

Suatu kerugian dapat dikatakan sebagai kerugian keseluruhan atau Total Loss, apabila barang tersebut musnah atau hancur dan kerusakannya sedemikian rupa sehingga telah berubah dari bentuk dan kegunaannya semula. Tetapi, walaupun terjadi kerusakan atau kehancuran, banyak klaim asuransi rangka kapal yang tidak bisa diklasifikasikan sebagai suatu kerusakan keseluruhan (Total Loss) dan melalui penyelidikan yang menyeluruh terhadap fakta-fakta dan bentuk harus diikutsertakan (J.K. Goodacre, 1976:564).

b. Constructive Total Loss

Didalam Marine Insurance Act 1906 pasal 60 ayat 1 dan 2 (i) menyatakan, dalam terjemahan, bahwa suatu kerugian dianggap sebagai Constructive Total Loss bila:

1. *Biaya perbaikan yang diperlukan telah melebihi nilai barang serta kelihatannya suatu actual total loss tidak dapat dihindarkan tanpa biaya yang melebihi nilai barang tersebut;*
2. *Tertanggung dirampas haknya dan tidak mungkin memperoleh barangnya kembali atau bila mungkin biaya untuk mendapatkannya telah melebihi nilai barang bersangkutan.*

2. Kerugian sebagian (Partial Loss)

Yaitu apabila terjadi suatu musibah yang terjamin polis dan sebagai akibatnya sebagian dari barang yang diasuransikan rusak. Partial Loss ini dibagi menjadi dua golongan, yaitu:

- a. Kerusakan sebagian khusus (Particular Average) yaitu bila kerugian yang diderita oleh satu pihak saja;
- b. Kerusakan umum (General Average) yaitu bila kerugian yang terjadi diderita atau dipikul oleh lebih dari satu pihak.



BAB III
PEMBAHASAN

3.1 Sikap Perusahaan Asuransi Dalam Menghadapi Klaim Tuntutan Ganti Rugi Yang Diajukan Oleh Tertanggung Berdasarkan Marine Insurance Act 1906

Pada tahun 1996, PT. Pelayaran Kapuas Raya yang berdomisili di Jakarta mengadakan perjanjian asuransi kapal laut dengan PT. Asuransi Marannu dengan polis no. 0708. 004. 07. 96 untuk masa pertanggungungan satu tahun, terhitung mulai tanggal 10 September 1996 sampai dengan 10 September 1997.

Bahwa kondisi pertanggungungan yang ditetapkan dan dinyatakan dalam Polis Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Policy) dengan tegas menyatakan bahwa sebagai Tertanggung, PT. Pelayaran Kapuas Raya mempertanggungungkan kapalnya, KM. Indomarine II kepada PT. Asuransi Marannu dengan harga pertanggungungan Rp 500.000.000,00 dengan kondisi: "This Insurance Is Subject To English Law And Practice", berarti polis ini mengikuti dan tunduk pada undang-undang atau Marine Insurance Act 1906 (M.I.A. 1906) rules and cases yang diputus oleh court di Inggris.

Didalam perjanjian tersebut, PT. Pelayaran Kapuas Raya telah membayar premi asuransi secara tunai dan sekaligus sebesar 2 % dari harga pertanggungungan pada tanggal 10 Juli 1996. Bahwa KM. Indomarine II yang dipertanggungungkan dibawah polis Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Policy) No. 0708. 004. 07. 96 telah memenuhi persyaratan layak laut (Seaworthiness) yang dapat dibuktikan dengan sertifikat laut (Seaworthiness Certificate).

Kemudian sebagai Tertanggung, PT. Pelayaran Kapuas Raya telah menunjuk PT. Pelayaran Abna Jaya Jayantra, Cabang Ujung Pandang sebagai agen yang berwenang mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan pengoperasian dan dokumen pengapalan KM. Indomarine II termasuk menentukan jumlah muatan, jadwal pelayaran dan ijin berlayar.

Bahwa pada Jumat 30 Maret 1997 jam 21.00 WITA, KM. Indomarine II mengalami musibah, tenggelam di perairan Kolonodale, Sulawesi Selatan, dihantam

angin kencang dengan gelombang laut setinggi kira-kira 2 meter dan pada saat yang bersamaan palka telah digenangi air setinggi kira-kira 1 meter.

Maka dengan kejadian ini, maka PT. Pelayaran Kapuas Raya selaku Tertanggung mengajukan tuntutan ganti rugi kepada PT. Asuransi Marannu selaku Penanggung sesuai dengan prosedur pengajuan klaim ganti rugi yang berlaku, tetapi ternyata tidak mendapat tanggapan yang baik dari pihak PT. Asuransi Marannu untuk segera mengambil tindakan menunjuk surveyor atau adjuster sebagaimana sepatutnya untuk memproses sebab-sebab tenggelamnya KM. Indomarine II.

Oleh karena pihak PT. Asuransi Marannu tidak memenuhi kewajibannya sebagai seorang Penanggung, meskipun telah berkali-kali diingatkan, maka PT. Pelayaran Kapuas Raya sebagai Tertanggung merasa haknya telah dirugikan dengan adanya hal ini sehingga mengajukan tuntutan ganti rugi kepada PT. Asuransi Marannu, sebab perbuatan yang dilakukan oleh PT. Asuransi Marannu benar-benar telah menimbulkan kerugian baik materiel maupun immateriel kepada PT. Pelayaran Kapuas Raya, karena kehilangan penghasilan dan manfaat sebagai akibat langsung tidak dibayar klaim tenggelamnya KM. Indomarine II yang merupakan sarana produksi yang potensial bagi PT. Pelayaran Kapuas Raya. Seperti tercantum dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 73 Tahun 1992 tentang: "Perusahaan Asuransi atau Perusahaan Reasuransi dilarang melakukan tindakan yang dapat memperlambat penyelesaian atau pembayaran klaim, atau tidak melakukan tindakan yang seharusnya dilakukan yang dapat mengakibatkan kelambatan-kelambatan penyelesaian atau pembayaran klaim".

Oleh karena penyelesaian musyawarah tidak berhasil, maka PT. Pelayaran Kapuas Raya sebagai Tertanggung, mengajukan tuntutan ganti rugi di Pengadilan Jakarta Pusat terhadap PT. Asuransi Marannu yang menuntut agar pihak Pengadilan Negeri memberikan putusan yang salah satunya adalah: menghukum dan memerintahkan tergugat, PT. Asuransi Marannu untuk membayar ganti rugi segera setelah putusan ini atas KM. Indomarine II sesuai dengan nilai pertanggungan.

Sehubungan dengan dengan gugatan PT. Kapuas Raya terhadap PT. Asuransi Marannu, maka terlebih dahulu akan dibahas mengenai kondisi pertanggung dan klausul-klausul dalam perjanjian Asuransi Rangka Kapal antara PT. Pelayaran Kapuas Raya dengan PT. Asuransi Marannu seperti yang tertera dalam Polis Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Policy) No. 0708. 004. 07. 96.

Melihat dari uraian di atas, bahwa PT. Pelayaran Kapuas Raya mengadakan perjanjian Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Insurance) dengan PT. Asuransi Marannu yang telah pula menerbitkan polisnya, maka perjanjian ini hanya mengikat antara Tertanggung dan Penanggung. Jadi, polis ini merupakan realisasi dan penjabaran dari ketentuan pasal 255 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menyatakan bahwa: *"Suatu pertanggung harus dibuat secara tertulis dalam suatu akta yang dinamakan polis"*. Demikian juga dalam pasal 22 Marine Insurance Act 1906 menyatakan bahwa: *"Subject to the provisions of any statute, a contract of marine insurance is inadmissible in evidence unless it is embodied in a marine policy in accordance with this act. The policy may be executed and issued either at the time when the contract is concluded, of afterwards"*. Didalam terjemahan artinya adalah: *"Kecuali ditentukan lain dalam Undang-undang, suatu perjanjian Asuransi Laut tidak dapat diterima sebagai bukti, kecuali kalau terjelma dalam Polis Laut sesuai dengan Undang-undang ini. Polis tersebut dapat dilaksanakan dan diterbitkan, baik pada waktu penutupan perjanjian atau sesudahnya"* (H.M.N. Purwosutjipto, 1989:560).

Didalam hal perjanjian Asuransi Marine antara PT. Pelayaran Kapuas Raya dengan PT. Asuransi Marannu ini dituangkan dalam Polis Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Policy) No. 0708. 004. 07. 96 yang dengan tegas menyatakan bahwa:

- a. Tertanggung : PT. Pelayaran Kapuas Raya ;
- b. Nama Kapal : KM. Indomarine II (Ex. Index-II) ;
- c. Harga Pertanggung : Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) ;
- d. Kondisi : Subject To Institute Standard T.L.O. Clause (Hull) 1/10/83 ;

- e. Batas wilayah operasi : Indonesia Waters
1. Subject to Classified Vessel and Claused Maintained ;
 2. Completed Certificates ;
 3. Total Loss Only (including Sue and Labour) ;
 4. Subject to Seaworthiness Clause ;
 5. Deductible 5 % of T.S.I.

Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Insurance) ini pada dasarnya menjamin bahwa Tertanggung akan memperoleh pembayaran ganti rugi, bilamana Tertanggung telah melaksanakan kewajiban-kewajibannya sesuai dengan klausul yang disepakati bersama dalam polis.

Pada saat Tertanggung, PT. Pelayaran Kapuas Raya, mengajukan tuntutan ganti rugi kepada PT. Asuransi Marannu, Tertanggung telah memenuhi prinsip-prinsip utama Asuransi, melaksanakan prosedur dan melengkapi dokumen-dokumen pendukung klaim termasuk surat-surat kapal. Oleh karena itu, PT. Pelayaran Kapuas Raya merasa mempunyai hak untuk mengajukan tuntutan ganti rugi kepada PT. Asuransi Marannu.

Berdasarkan uraian di atas, untuk mempertegas alasan-alasan mengapa PT. Pelayaran Kapuas Raya mengajukan suatu tuntutan ganti rugi kepada PT. Asuransi Marannu, bahwa dalam asuransi, khususnya Asuransi Pengangkutan Laut ada 3 prinsip utama, yaitu: (J. Tinggi Sianipar, 1990 : 44)

1. Prinsip Kepentingan Yang Dapat Dipertanggungkan (Principle of Insurable Interest)

Di dalam Asuransi disebutkan bahwa Tertanggung harus mempunyai kepentingan (Insurable Interest) atas benda yang dipertanggungkan, agar penutupan asuransi tersebut dianggap sah dan dalam asuransi pengangkutan laut, seseorang mempunyai kepentingan terhadap bahaya laut apabila:

- a. Ia memperoleh keuntungan atas tibanya barang dengan selamat yang diangkut melalui laut ;

- b. Ia bisa menderita kerugian akibat kehilangan atau kerusakan barang yang diangkut melalui laut ;
- c. Ia bisa dibebani tanggung jawab atas barang yang diangkut melalui laut tersebut.

Jika salah satu dari kemungkinan di atas ada, maka orang tersebut dapat menutup asuransi atas kepentingannya itu. Hal ini berarti, Tertanggung mempunyai kepentingan atas benda yang dipertanggungkan dan benda tersebut harus legal, patut dan adil (legal and equitable interest). Dalam pasal 5 ayat 1 dan ayat 2 Marine Insurance Act 1906 dijelaskan sebagai berikut:

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

Dalam terjemahan, yaitu: *“Setiap orang mempunyai kepentingan yang dapat diasuransikan (Insurable Interest) jika dia berkepentingan terhadap peristiwa laut (Marine Adventure). Pada khususnya seseorang berkepentingan terhadap peristiwa laut apabila secara yuridis dia mempunyai hubungan langsung dengan peristiwa laut atau dengan benda yang menghadapi resiko dari peristiwa laut, dengan konsekuensi dia akan memperoleh keuntungan jika benda tersebut sampai dengan selamat di tempat tujuan; sebaliknya dia akan menderita kerugian jika benda tersebut hilang atau rusak atau ditahan atau memikul sesuatu tanggung jawab yang diakibatkan oleh peristiwa laut”.*

Mengenai Insurable Interest ini, maka Tertanggung harus bisa membuktikan bahwa, ia memang berkepentingan terhadap kapal tersebut, sehingga bisa mengajukan gugatan ganti rugi pada Penanggung. Pasal 6 Marine Insurance Act 1906 menentukan, pembuktian dilakukan oleh Tertanggung setelah terjadi kerugian atau pada saat mengajukan tuntutan ganti rugi. Sedangkan pada saat pertanggungan ditutup, Tertanggung tidak perlu membuktikannya.

2. Prinsip Pemberian Jaminan (Principle of Indemnity)

Adanya Insurable Interest, maka sebagai konsekuensinya adalah suatu jaminan (Indemnity), jika timbul kerugian atas insurable interest. Sebaliknya, jika tidak ada kerugian atas sesuatu yang ditanggung, maka tidak diperlukan jaminan, karena tidak ada kerugian yang akan diganti sekalipun ada insurable interest yang legal. Prinsip Indemnity itu sendiri adalah bahwa Tertanggung pada prinsipnya hanya berhak menerima penggantian dari asuransi atau pihak ketiga setinggi-tingginya sebesar kerugian yang dideritanya (J. Tinggi Sianipar, 1990 : 54). Hal ini menandakan, bahwa apabila suatu pertanggungan mengalami total loss, maka Tertanggung akan menerima ganti rugi sebesar jumlah pertanggungan jika jumlah pertanggungannya tidak melebihi harga barang yang sesungguhnya dari kerugian yang sungguh-sungguh diderita. Oleh karena itu, hal ini bisa dijadikan pegangan bagi Penanggung dalam mengambil sikap terhadap tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung, sebab Tertanggung tidak akan dapat mencari sesuatu keuntungan dari penutupan asuransi dengan jalan menerima suatu penggantian kerugian yang lebih besar dari kerugian yang memang benar-benar dideritanya. Penggantian kerugian yang akan diterima oleh Tertanggung dari Penanggung, dibatasi oleh jumlah pertanggungan dan nilai barang yang sesungguhnya, tergantung mana yang lebih rendah. Hal ini juga mendapat penegasan dari pasal 253 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang menyatakan bahwa:

"Suatu pertanggungan yang melebihi jumlah harga atau kepentingan yang sesungguhnya hanyalah sah untuk jumlah tersebut. Apabila harga penuh sesuatu barang tidak dipertanggungkan, maka apabila timbul kerugian si penanggung hanyalah diwajibkan menggantinya menurut imbangannya daripada bagian yang dipertanggungkan terhadap bagian yang tidak dipertanggungkan".

Prinsip penyelesaian ganti rugi seperti yang dijelaskan di atas ini merupakan dasar pokok untuk menyelesaikan ganti rugi jika harga pertanggungan ditentukan berdasarkan Insured Value, yaitu besarnya harga pertanggungan yang

dicantumkan pada polis didasarkan pada harga barang sebagaimana yang diberitahukan oleh Tertanggung sewaktu menutup pertanggungan.

3. Prinsip Itikad Baik (Principle of Utmost Good Faith)

Didalam asuransi pengangkutan laut (Marine Insurance), kepercayaan dan itikad baik (utmost good faith) merupakan prinsip yang paling utama dari prinsip yang lainnya, karena sebelumnya Penanggung harus memperoleh gambaran yang jelas mengenai resiko yang ditutupnya, serta agar ia dapat mempertimbangkan apakah ia akan mau menutupnya, serta agar dapat menentukan besarnya jumlah premi yang akan diminta untuk melakukan penutupan tersebut. Sebab tidak mungkin bagi Penanggung untuk melakukan pemeriksaan langsung terhadap setiap keterangan dan fakta yang disampaikan oleh Tertanggung. Jadi dalam hal ini, bagi kedua pihak, baik itu Tertanggung maupun Penanggung, bahwa keterangan-keterangan yang diperolehnya mengenai keadaan barang yang akan dipertanggungjawabkan, diberikannya kepada Penanggung sesuai dengan fakta dan keyakinannya atas dasar itikad baik (utmost good faith). Andaikata salah satu pihak tidak melakukan penutupan pertanggungan atas dasar prinsip utmost good faith ini, maka polis bisa dibatalkan oleh pihak yang merasa dirugikan. Bila terjadi kesalahan dalam memberikan keterangan, apalagi dengan sengaja memberikan keterangan yang salah atau menyembunyikan fakta-fakta akan merupakan suatu alasan yang kuat bagi Penanggung untuk membebaskan diri dari pembayaran ganti rugi, apabila nanti terjadi musibah yang tidak terduga. Begitu pentingnya itikad baik ini dalam Asuransi Pengangkutan Laut (Marine Insurance) sehingga ditegaskan dalam pasal 17 Marine Insurance Act 1906, yaitu: *"A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith, and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party"*. Terjemahannya adalah bahwa: *"Suatu kontrak asuransi laut adalah suatu perjanjian yang berdasarkan kepercayaan yang jujur dan jika kejujuran itu tidak dipatuhi oleh salah satu pihak, maka perjanjian dapat dibatalkan oleh pihak yang lain"* (H.M.N. Purwosutjipto, 1983:556).

Pasal 251 Kitab Undang-undang Hukum Dagang mengenai hal menjelaskan bahwa:

“Setiap keterangan yang keliru atau tidak benar, ataupun setiap tidak memberitahukan hal-hal yang diketahui oleh tertanggung, betapapun itikad baik ada padanya, yang demikian sifatnya, sehingga seandainya si penanggung mengetahui keadaan yang sebenarnya, perjanjian itu akan ditutup dengan syarat-syarat yang sama, mengakibatkan batalnya pertanggungan”.

Hal ini berarti bahwa Tertanggung harus memberikan segala keterangan dan fakta yang diketahuinya tentang barangnya sebelum kontrak asuransi disetujui. Keterangan-keterangan atau keadaan yang wajib diberitahukan oleh Tertanggung adalah:

- a. Segala fakta yang diketahui Tertanggung, atau dianggap wajib diketahuinya dalam usahanya sehari-hari dan apabila dengan tidak adanya keterangan-keterangan ini Penanggung memberikan persetujuannya untuk menutup pertanggungan, maka walaupun dikemudian hari diketahui bahwa keadaan sebenarnya lain dengan apa yang sudah digambarkan, polis dapat dibatalkan dan segala klaim yang berhubungan dengan itu tidak wajib dibayar.
- b. Segala keterangan yang dapat mempengaruhi pertimbangan penanggung dalam menetapkan premi atau menentukan apakah ia mau menutup pertanggungan itu atau tidak.
- c. Hal-hal yang menurut dugaan akan terjadi atau keyakinannya atas sesuatu hal yang mungkin mempengaruhi penanggung dalam melakukan penutupan. Khusus mengenai keyakinan ini, walaupun di kemudian hari ternyata yang terjadi tidak sesuai dengan apa yang telah diduga sebelumnya, maka hal itu dianggap benar asalkan diberikan dengan itikad yang baik dan keterangan-keterangan tersebut bukanlah suatu keterangan material fact yaitu suatu fakta dan keterangan-keterangan yang jelas mempengaruhi Penanggung dalam melakukan penutupan dan sependapat dengan itu adalah keterangan mengenai keadaan yang penting untuk pertimbangan resiko yang jelas dapat

mempengaruhi Penanggung dalam melakukan penutupan (*circumstances material to the risk*) (H. Van Barneveld, 1980 : 185).

Selain dari pada hal-hal yang harus diberitahukan oleh Tertanggung sewaktu akan melakukan penutupan seperti termaksud di atas, terdapat juga beberapa keterangan yang tidak wajib diberikan kepada Penanggung, kecuali bila Penanggung menanyakannya. Bila ternyata Penanggung telah menanyakannya tetapi oleh Tertanggung tidak diberikan keterangan yang sebenarnya maka Penanggung dapat membatalkan polis (J. Tinggi Sianipar, 1990 : 53).

H. Van Barneveld sependapat dengan pasal 18 Marine Insurance Act 1906, mengenai prinsip kehati-hatian dengan mengatakan bahwa Tertanggung tidak perlu memberitahukan apa yang sudah diketahui atau yang seharusnya diketahui oleh Penanggung sebab seharusnya Penanggung sudah menguasai bidangnya dan mengetahui segala macam perubahan yang ada dari peraturan atau ketentuan yang terdapat dalam perjanjian penutupan asuransi (1980 : 185-186). Maksudnya adalah bukan merupakan suatu keharusan untuk memberikan keterangan kepada Penanggung mengenai segala keadaan kapal sebelum dilakukan penutupan perjanjian asuransi tersebut, sebab sebagai sebuah perusahaan asuransi seharusnya penanggung bersikap profesional dan dapat mempunyai naluri yang peka terhadap kemungkinan terjadinya bahaya-bahaya laut (*perils of the sea*) yang dapat merugikannya. Sehingga Penanggung dapat mempertimbangkan lebih dahulu untuk melakukan penutupan atau tidak, ataupun menambah jumlah premi pertanggungan sehubungan dengan keadaan yang diduganya dari kapal tersebut.

Di samping ketiga prinsip di atas, Ada satu prinsip lagi yang juga tidak kalah pentingnya dalam suatu penutupan perjanjian asuransi rangka kapal, yang tidak boleh diabaikan oleh Tertanggung. Prinsip ini disebut sebagai Prinsip Subrogasi, yaitu bahwa Tertanggung tidak berhak lagi untuk mendapatkan ganti rugi apabila Tertanggung telah mendapat penggantian dari suatu pihak atas dasar *indemnity*, walaupun jelas pihak lain itu bertanggung jawab pula atas kerugian (J. Tinggi Sianipar, 1990 : 44).

Sebagaimana yang sudah dikemukakan di atas mengenai Prinsip Indemnity, bahwa Tertanggung hanya berhak mendapat penggantian sebesar kerugian yang dideritanya. Apabila kerugian tersebut dijamin oleh polis dan untuk itu asuransi telah membayar ganti rugi, maka Penanggung berhak mengambil alih hak Tertanggung pada pihak ketiga, sebagaimana ditegaskan pula dalam pasal 79 ayat 1 Marine Insurance Act 1906 yang menyebutkan bahwa:

“Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, or in the case of goods of any apportionable part, of the subject-matter insured, he there upon becomes entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter so paid for, and he is there by subrogated to all the rights and remedies of the assured in and in respect of that subject-matter as from the time of casualty causing the loss”.

Berarti di sini menyatakan bahwa Penanggung yang telah mengganti kerugian secara total loss mempunyai hak untuk mengambil alih terhadap sisa barang yang dipertanggungkan yang masih ada. Jadi setelah adanya penggantian pada Tertanggung dibayarkan, Penanggung baru berhak mengambil alih hak tersebut.

Namun demikian, pengambilalihan ini hanya dilakukan apabila Penanggung mau melaksanakannya. Jadi tidak ada kewajiban bagi Penanggung untuk melaksanakan pengambilalihan tersebut dari tangan Tertanggung, tetapi pada saat Penanggung mengambil alih barang tersebut, maka Tertanggung tidak bisa mengahalanginya. Perpindahan hak ini berlaku secara otomatis walau pun Tertanggung tidak memberikan surat kuasanya, tetapi untuk menghilangkan keraguan dari pihak ketiga yang turut bertanggung jawab, biasanya perpindahan hak ini dilakukan dengan memberikan suatu surat yang disebut dengan “Letter of Subrogation”.

Oleh karena itu, berdasarkan uraian-uraian di atas, dalam kasus perkara ini bahwa mengenai Prinsip Utmost Good Faith, yakni itikad yang sangat baik ini dalam perjanjian asuransi sebagaimana dimaksud dalam pasal 17 Marine Insurance Act 1906 harus benar-benar dipahami dan dimengerti oleh Tertanggung dan Penanggung dan keduanya harus melaksanakannya dengan baik. Hal mana yang menjadi dasar

bagi tertanggung untuk mengajukan klaim tuntutan ganti rugi ini pada Penanggung karena Tertanggung berprinsip bahwa Tertanggung sudah melaksanakan semua prosedur yang berlaku dalam polis pertanggungan asuransi rangka kapal tersebut dengan disertai bukti-bukti yang dapat dipertahankan kebenarannya. Sedangkan bagi Penanggung, apabila ia tidak bisa mengalahkan atau melumpuhkan semua dalil serta bukti-bukti yang diajukan Tertanggung sebagai Penggugat, maka dengan demikian Penanggung harus dapat dan mau untuk mempertanggungjawabkan segala kewajibannya atas Tertanggung dengan membayar tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung.

Mengenai sikap berhati-hati yang didalilkan oleh Penanggung sebagai bahan untuk menangkis dalil-dalil dari tergugat dan menyatakan bahwa Tergugat telah melakukan kecurangan dengan tidak memberitahukan keadaan-keadaan dengan selengkapnyanya, maka hal yang didalilkan oleh Penanggung juga tidak benar dan sangat tidak beralasan, sebab sebagai suatu perusahaan asuransi yang profesional, Penanggung harus bisa memahami dengan baik, semua keadaan atau dugaan yang mungkin akan terjadi. Jadi, mengenai sifat berhati-hati yang tercantum di dalam Marine Insurance Act 1906 pasal 18 ayat 2, bahwa: *“Every circumstance is material which would influence the judgement of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk”*. Terjemahannya mempunyai arti: Setiap keadaan adalah hal pokok yang dapat mempengaruhi keputusan penanggung yang berhati-hati untuk menetapkan jumlah uang premi atau menetapkan apakah dia mau menerima resiko itu, haruslah menjadi pedoman bagi Penanggung sebelum melaksanakan penutupan pertanggungan asuransi rangka kapal ini, baik itu menolak, menutup pertanggungan asuransi rangka kapal tersebut, atau pun menentukan harga premi dari barang yang diasuransikan.

Jadi, pada saat Penanggung menyatakan bersedia untuk melakukan penutupan asuransi rangka kapal tersebut, berarti Penanggung bersedia pula menerima segala resiko yang harus ditanggungnya, sebab hal ini merupakan konsekuensi daripada

klausul-klausul yang dinyatakan dalam polis asuransi rangka kapal antara PT. Pelayaran Kapuas Raya dengan PT. Asuransi Marannu.

3.2 Dasar Hukum Perusahaan Asuransi Untuk Membayar Atau Menolak Klaim Ganti Rugi Dari Tertanggung

Pada dasarnya perusahaan asuransi mempunyai hak untuk menolak tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung, apabila kerugian dan kerusakan yang ada diakibatkan oleh tindakan sengaja dari Tertanggung. Demikian juga bila tuntutan ganti rugi ini tidak sesuai dengan klausul yang ada dalam Polis Asuransi Rangka Kapal yang sudah disepakati oleh kedua pihak, yaitu Tertanggung dan Penanggung. Berawal dari sinilah maka akan dijelaskan mengenai hal-hal apa saja yang dapat dijadikan dasar oleh Penanggung untuk menolak atau menerima tuntutan ganti rugi dari Tertanggung dalam kasus perkara ini. Erat kaitannya dengan penuntutan ganti rugi ini adalah adanya suatu klasifikasi dari keadaan sebenarnya yang diderita oleh barang yang dipertanggungkan terhadap bahaya laut, apakah "Total Loss" atau "Partial Loss". Sehubungan dengan itu, akan menyangkut pula mengenai bagaimana cara penilaian penggantian kerugian tersebut oleh seorang ahli tentang mesin dan rangka kapal (Hull and Machinery), sehingga dibutuhkan adanya surveyor atau independent adjuster (J. Tinggi Sianipar 1990 : 21).

Oleh karena itu, untuk membahas hal ini maka akan dilihat dulu ketentuan yang terdapat dalam pasal 55 ayat 2(a) Marine Insurance Act 1906 yang menyatakan bahwa: *"In particular; (a) The insurer is not liable for any loss attributable to the wilfull misconduct of the assured, but, unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew"*. Terjemahannya, bahwa:

"Pada khususnya; (a) Penanggung tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan karena perbuatan jahat yang disengaja oleh Tertanggung, tetapi, kecuali jika polis menentukan lain, Penanggung bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan langsung oleh bahaya yang

dipertanggungjawabkan, meskipun kerugian tidak akan terjadi kalau tidak karena perbuatan jahat atau kelalaian nakhoda atau awak kapal” (H.M.N. Purwosutjipto, 1983 : 578).

Namun demikian, terhadap uraian di atas tersebut perlu diadakan suatu pembuktian yang benar dan cermat, sehingga bisa dikatakan terhadap Penanggung, bahwa ia tidak bertanggung jawab untuk membayar tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung. Tetapi pada saat terbukti, maka Penanggung diharuskan membayar tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung sebagai kewajibannya seperti yang tercantum dalam Polis Asuransi Rangka Kapal yang sudah diterbitkan tersebut.

Untuk dapat melakukan penuntutan ganti rugi kepada Penanggung, maka Tertanggung harus bisa menyatakan dan membuktikan, bahwa apa yang diajukannya adalah benar mengenai kerugian “Total Loss” tersebut. Untuk bisa mengajukan kebenaran dalil apakah suatu kapal dapat dikategorikan sebagai “Total Loss”, maka diperlukan surveyor atau independent adjuster untuk menyelidiki keadaan-keadaan kapal yang sebenarnya, serta membuktikan bahwa benar keadaan kapal tersebut sesuai dengan ganti rugi yang dituntut oleh Tertanggung, apakah itu “Total Loss” atau untuk “Partial Loss”.

Bahwa, setiap klaim yang akan diajukan untuk kebijakan Penanggung diharuskan memasukan pernyataan alasan dari Average Adjuster yang menyatakan adanya klaim tersebut, dan pada saat pernyataan itu sama bila dibandingkan dengan klaim yang sah dari tertanggung, harus ditunjukkan untuk membedakan klaim tersebut dari klaim-klaim lainnya yang walaupun dituangkan dalam pernyataan yang sama (J. Kenneth Goodacre, 1974 : 3).

Surveyor atau independent adjuster sangat berperan penting untuk menentukan besarnya jumlah kerugian yang harus dibayar oleh Penanggung dengan melihat kondisi kerusakan kapal tersebut, sehingga tidak akan ada kesalahan klaim ganti rugi yang akan merugikan baik itu Tertanggung maupun Penanggung.

Didalam Asuransi Rangka Kapal (Marine Insurance Hull), apabila pada saat musibah terjadi dan kemudian surveyor atau independent adjuster menyatakan bahwa kapal yang dipertanggungkan tersebut mengalami kerusakan total (Total Loss), maka hal ini menjadi kewajiban dan keharusan Penanggung untuk memenuhi tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung dengan membayar ganti rugi, berdasarkan hal-hal apa yang sudah diperjanjikan sebelumnya dalam Polis Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Policy).

Namun demikian, ada suatu ketentuan yang membatasi antara surveyor dan perusahaan asuransi dalam melakukan penilaian terhadap kondisi kapal yang mengalami musibah laut tersebut. Hal ini maksudnya adalah bahwa surveyor sebagai penilai kerugian asuransi yang independent, dilarang melakukan penilaian kerugian atas obyek asuransi yang diasuransikan kepada perusahaan asuransi tersebut yang merupakan afiliasi dari independent adjuster atau penilai kerugian ini. Sebab, dengan adanya afiliasi atau adanya hubungan antara perusahaan asuransi dengan surveyor ini akan mempengaruhi obyektifitas penilaian kerugian tersebut dengan jalan memanfaatkan hubungan afiliasi tersebut. Hal ini sesuai dan tidak bertentangan dengan Undang-undang Republik Indonesia No. 2 Tahun 1992 pasal 13 ayat 2, bahwa : “Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi dilarang melakukan penilaian kerugian atas obyek asuransi yang diasuransikan kepada perusahaan asuransi kerugian yang merupakan afiliasi dari Perusahaan Penilai Kerugian yang bersangkutan”.

Berdasarkan uraian di atas, bahwa apabila surveyor atau independent adjuster menyatakan dalam penilaiannya terhadap suatu kapal adalah kerusakan total loss yang mengharuskan Penanggung membayar klaim ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung, maka didalam asuransi rangka kapal ini membedakan kondisi kerusakan keseluruhan (Total Loss) menjadi dua macam, yaitu: actual total loss dan constructive total loss. Seandainya barang yang diasuransikan mengalami total loss, maka Tertanggung berhak mendapat penggantian dalam hal:

- a. Penutupan atas dasar *agreed valued* sebesar jumlah pertanggungan tanpa mempersoalkan apakah jumlah pertanggungan tersebut lebih besar atau lebih kecil dari harga barang yang sebenarnya;
- b. Penutupan atas dasar *insured value* atau *unvalued policy*, sebesar harga yang bersangkutan, dengan pengertian yang setinggi-tingginya sebesar jumlah pertanggungan. Jadi kalau *over insured*, penggantian dari asuransi sebesar harga barang yang seharusnya, sedangkan penggantian dari asuransi sebesar jumlah pertanggungan (J. Tinggi Sianipar, 1990 : 323).

Pasal 68 Marine Insurance Act menegaskan bahwa:

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

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

Marine Insurance Act 1906, pasal 57 dan 58 berhubungan erat sekali dengan *total loss*. *The provisions of the Marine insurance Act, 1906, in regard to actual total loss are contained in sections 57 and 58:*

Section 57 (1): "Where the subject-matter insured is destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured, or where the assured is irretrievably deprived thereof, there is an actual total loss;

(2) "In the case of an actual total loss no notice of abandonment need be given"

Terjemahannya: 1) "Bila benda pertanggungan itu musnah atau sedemikian rusaknya, sehingga berhenti sebagai jenis barang yang dipertanggungkan, atau bila Tertanggung kehilangan benda pertanggungan yang tidak dapat ditemukan lagi, maka di sini ada "actual total loss" (kerugian keseluruhan yang sesungguhnya);

2) "Dalam hal adanya actual total loss tidak perlu diberikan surat pelepasan hak milik (notice of abandonment).

Section 58: "Where the ship concerned in the adventure is missing, and after the lapse of a reasonable time no news of her has been received, an actual total loss may presumed.

Terjemahannya: "Bila kapal yang melakukan perjalanan spekulasi itu hilang, sedangkan sesudah lampaunya jangka waktu yang layak tidak ada kabar yang diterima, maka kerugian itu dianggap actual total loss.

Jadi, bila suatu kapal tenggelam, walaupun keadaannya masih utuh, kapal tersebut tidak mungkin kembali pada yang punya tanpa pengeluaran biaya yang besar. Kalau biaya pengangkatan kapal yang tenggelam ditambah biaya perbaikannya lebih besar dari kapal itu sendiri, maka klaim actual total loss dapat diajukan dan perusahaan asuransi sebagai Penanggung harus membayar klaim ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung, walaupun rangka kapal yang tenggelam tadi sudah tidak mempunyai nilai lagi baik bagi pemilik kapal maupun bagi perusahaan asuransi yang akan membayar klaim atas dasar actual total loss ini.

Jadi dalam hal ini ada dua hal yang mendasari pihak Penanggung dalam menentukan apakah kerusakan tersebut termasuk didalam polis asuransinya atau tidak sebelum ia membayar klaim ganti rugi tersebut. Bila sesuai, maka ia harus membayar dan bila tidak maka ia berhak menolak. Namun demikian masih ada beberapa hal lagi sehubungan dengan kasus ini yang akan dibahas mengenai hal-hal yang menjadi dasar bagi PT. Asuransi Marannu sebagai Penanggung dalam menentukan apakah ia akan membayar atau menolak tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung atau PT. Pelayaran Kapuas Raya ini.

Oleh karena itu akan dilihat kembali beberapa pasal yang sudah diuraikan sebelumnya, yaitu pasal 60 Marine Insurance Act, disebutkan bahwa suatu kerugian dianggap sebagai Construction Total Loss apabila:

1. biaya perbaikan yang diperlukan telah melebihi nilai kapal serta kelihatannya suatu actual total loss tidak dapat dihindarkan tanpa biaya yang melebihi nilai kapal tersebut jika diperoleh kembali;

2. apabila kapal itu mengalami kerusakan karena suatu bahaya yang dijamin dalam polis, biaya untuk memperbaiki kerusakan itu akan melebihi nilai kapal tersebut setelah diperbaiki.

Didalam hal perjanjian asuransi rangka kapal antara PT. Pelayaran Kapuas Raya dengan PT. Asuransi Marannu, apabila Tertanggung sebagai pemilik kapal tidak bisa membuktikan kebenaran mengenai keadaan "*tidak mungkin memperoleh kembali kapal itu*", maka pengajuan tuntutan ganti rugi yang diajukannya berdasarkan Constructive Total Loss itu akan ditolak oleh Penanggung. Dan bila hal ini terjadi, maka PT. Asuransi Marannu berhak untuk menolak tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh PT. Pelayaran Kapuas Raya tersebut.

Untuk mengetahui keadaan Constructive Total Loss ini, dalam praktek penutupan asuransi rangka kapal telah menjadi kebiasaan untuk memasukan ke dalam polis asuransi rangka kapal suatu klausul yang disebut "Valuation Clause", yaitu:

"Dalam menentukan Constructive Total Loss dari kapal yang dipertanggungkan, nilai pertanggungan (insured value) kapal itu dianggap sama dengan nilai kapal itu jika diperbaiki dan nilai kapal tersebut apabila diperbaiki tidak akan dipotong dengan nilai kapal itu dalam keadaan rusak atau dengan nilai scrap dari bangkai kapal itu. Dan klaim atas Constructive Total Loss yang didasarkan pada biaya untuk memperoleh kembali dan/atau perbaikan kapal tersebut sama sekali tidak dapat diberi penggantian di bawah polis, kecuali biaya memperoleh dan/atau perbaikan kapal itu akan melebihi nilai pertanggungan kapal tersebut" (Nico Lukum, 1989:11).

Berdasarkan uraian di atas maka akan dapat ditentukan apakah tuntutan ganti rugi atas kerugian total loss ini bisa dijalankan atau tidak, sebab harus bisa dibuktikan apakah kerugian ini termasuk di dalam Actual Total Loss atau Constructive Total Loss. Bagi PT. Pelayaran Kapuas Raya sebagai Tertanggung, ia harus bisa membuktikan kebenaran dari tuntutan ganti rugi total loss yang diajukannya, dan sebagai konsekuensinya bagi PT. Asuransi Marannu, apabila hal itu tidak terbukti benar, maka ia berhak untuk menolak tuntutan ganti rugi yang didasarkan atas total loss tersebut. Tetapi seandainya benar dan bisa dibuktikan sesuai dengan klausul "Valuation Clause", dan hal ini juga tidak dapat dilumpuhkan oleh dalil-dalil dan

bukti-bukti sanggahan dari Penanggung (PT. Asuransi Marannu), maka bagi penanggung yaitu PT. Asuransi Marannu harus membayar klaim ganti rugi yang diajukan Tertanggung kepadanya..

3.3 Pertimbangan Hukum Hakim Pengadilan Tinggi DKI Jakarta Dalam Kasus Perkara No. 689/PDT/1998

Seperti yang telah diuraikan pada penjelasan di muka, bahwa pada tahun 1996 PT. Pelayaran Kapuas Raya mengasuransikan kapalnya kepada PT. Asuransi Marannu di bawah polis no. 0708. 004. 07. 96 untuk masa pertanggungan satu tahun terhitung mulai tanggal 10 September 1996 sampai dengan 10 September 1997.

Bahwa kondisi pertanggungan yang ditetapkan dan dinyatakan di dalam Polis Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Policy) dengan tegas menyatakan bahwa sebagai Tertanggung, PT. Pelayaran Kapuas Raya memepertanggungkan kapalnya, KM. Indomarine II kepada PT. Asuransi Marannu dengan harga pertanggungan Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) dengan kondisi Subject to Institute Standard T.L.O. Clause (Hull), berisi klausul: "This Insurance is Subject to English Law and Practice" yang berarti bahwa polis ini mengikuti dan tunduk pada undang-undang atau Marine Insurance Act 1906 (M.I.A. 1906) rules and cases yang diputus oleh court di Inggris.

Didalam perjanjian tersebut PT. Pelayaran Kapuas Raya telah membayar premi asuransi secara tunai dan sekaligus sebesar Rp 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah) pada tanggal 10 Juli 1996. Bahwa KM. Indomarine II yang dipertanggungkan dibawah Polis Asuransi Rangka Kapal (Marine Hull Policy) no. 0708. 004. 07. 96 telah memenuhi persyaratan laik laut (Seaworthiness) yang dapat dibuktikan dengan Sertifikat Laut (Seaworthiness Certificate).

Kemudian sebagai Tertanggung, PT. Pelayaran Kapuas Raya yang berdomisili di Jakarta telah menunjuk PT. Pelayaran Abna Jaya Jayantra cabang Ujung Pandang sebagai agen yang berwenang mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan

pengoperasian dan dokumen pengapalan KM. Indomarine II, termasuk menentukan jumlah muatan, jadwal pelayaran dan ijin berlayar.

Bahwa pada hari Jumat tanggal 30 Maret 1997 jam 21.00 WITA KM. Indomarine II mengalami musibah (tenggelam) di perairan Kolonodale Ujung Pandang, Sulawesi Selatan, dihantam angin kencang dengan gelombang laut setinggi kira-kira 2 meter dan pada saat yang bersamaan palka kapal digenangi air setinggi kira-kira 1 meter.

Maka dengan kejadian ini, PT. Pelayaran Kapuas Raya mengajukan tuntutan ganti rugi kepada PT. Asuransi Marannu selaku Penanggung, setelah lebih dahulu melaporkan semua kejadian yang menimpa KM. Indomarine II tersebut tetapi ternyata tidak mendapat tanggapan yang baik dari pihak PT. Asuransi Marannu untuk segera mengambil tindakan menunjuk surveyor atau adjuster sebagaimana sepatutnya untuk memproses sebab-sebab tenggelamnya KM. Indomarine II.

Oleh karena pihak PT. Asuransi Marannu tidak memenuhi kewajibannya sebagai Penanggung, meskipun telah berkali-kali diingatkan, maka PT. Pelayaran Kapuas Raya sebagai Tertanggung merasa haknya dirugikan dengan adanya hal ini, sehingga mengajukan tuntutan ganti rugi kepada PT. Asuransi Marannu akibat kelalaian yang dilakukan oleh PT. Asuransi Marannu benar-benar telah menimbulkan kerugian baik materiel maupun immateriel kepada PT. Pelayaran Kapuas Raya karena kehilangan penghasilan dan manfaat sebagai akibat langsung tidak dibayar klaim tenggelamnya KM. Indomarine II yang merupakan sarana produksi yang potensial bagi PT. Pelayaran Kapuas Raya.

Karena penyelesaian secara musyawarah tidak berhasil, maka PT. Pelayaran Kapuas Raya sebagai pihak yang merasa dirugikan mengajukan tuntutan ganti rugi di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat terhadap PT. Asuransi Marannu agar pihak Pengadilan Negeri Jakarta Pusat berkenan memeriksa gugatan ini serta memutus sebagai berikut, yang pada pokoknya:

Dalam Provisi:

Meletakkan sita jaminan (conservatoir beslaag) terhadap barang-barang bergerak dan kekayaan lainnya termasuk inventaris kantor serta barang-barang tidak bergerak yang dapat dijalankan lebih dahulu (Uit Voorbaar bij Voorraad), meskipun ada Verzet, Banding maupun Kasasi;

Dalam Pokok Perkara:

Primair:

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Tergugat secara sah melakukan cedera janji atau wan prestasi;
3. Menyatakan sita jaminan (conservatoir beslaag) sah dan berharga;
4. Menghukum dan memerintahkan Tergugat untuk membayar ganti rugi segera setelah putusan ini atas KM. Indomarine II sebesar Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) tunai dan sekaligus;
5. Menghukum dan memerintahkan Tergugat untuk membayar kepada Penggugat kerugian materiel sebagai berikut:
 - a. Hilangnya penghasilan eksploitasi operasional (Loss of Profit) sebesar Rp 22.500.000,00 (dua puluh dua juta lima ratus ribu rupiah) perbulan sejak KM. Indomarine II tenggelam sampai klaim ini, dibayar tunai dan sekaligus;
 - b. Kerugian atas bunga uang (Loss of Cost Money) 4% perbulan yang diperhitungkan sejak KM. Indomarine II tenggelam sampai klaim ini dibayar tunai dan sekaligus;
 - c. Biaya-biaya penyelamatan, penginapan, makan dan pemulangan ABK dari Kolonodale Ujung Pandang sampai ke Jakarta sebesar Rp 5.601.700,00 (lima juta enam ratus satu ribu tujuh ratus rupiah);
 - d. Biaya-biaya lain, termasuk jasa Kuasa Hukum sebesar Rp 16.500.000,00 (enam belas juta lima ratus rupiah);
6. Menyatakan putusan ini dapat dijalankan lebih dulu (Uit Voorbaar bij Voorraad) walaupun Tergugat melakukan Verzet, Banding maupun Kasasi;
7. Menghukum Tergugat untuk membayar seluruh biaya yang timbul dalam perkara ini, baik tingkat Pertama, Banding dan Kasasi;

Subsidiar:

Apabila Pengadilan berpendapat lain, mohon putusan seadil-adilnya (aequo et bono)

Berdasarkan atas pertimbangan-pertimbangan hukum, maka Pengadilan Negeri Jakarta Pusat memberikan putusannya sebagai berikut:

Dalam Eksepsi: menolak eksepsi Tergugat**Dalam Pokok Perkara:**

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian;
2. Menyatakan bahwa Tergugat telah melakukan wan prestasi;
3. Menyatakan bahwa sita jaminan (conservatoir beslaag) terhadap Tergugat adalah sah dan berharga;
4. Menghukum Tergugat untuk membayar kepada Penggugat ganti rugi (klaim asuransi) atas KM. Indomarine II sebesar Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) tunai dan sekaligus;
5.
 - a. Menghukum Tergugat untuk membayar kepada Penggugat kerugian atas bunga uang (Loss of Cost Money) sebesar 4% perbulan yang diperhitungkan sejak KM. Indomarine II tenggelam, sampai klaim ini dibayar tunai dan sekaligus;
 - b. Menghukum Tergugat membayar kepada Penggugat biaya-biaya penyelamatan, penginapan, makan dan pemulangan ABK dari Kolonodale Ujung Pandang sampai ke Jakarta sebesar Rp 5.601.700,00 (lima juta enam ratus satu ribu tujuh ratus rupiah);
 - c. Menghukum Tergugat untuk membayar biaya lain dan ongkos Penasehat Hukum sebesar Rp 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah);
6. Menghukum Tergugat untuk membayar ongkos perkara dalam perkara ini yang dalam peradilan rtingkat pertama ini sebesar Rp 298.000,00 (dua ratus sembilan puluh delapan ribu rupiah);
7. Menolak gugatan Penggugat selain dan selebihnya.

Selanjutnya Tergugat, PT. Asuransi Marannu menolak putusan Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tersebut di atas dan mengajukan banding ke Pengadilan Tinggi.

Berdasar atas pertimbangan-pertimbangan hukum, maka Hakim banding memberikan putusan sebagai berikut:

Mengadili:

Memperbaiki putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tanggal 11 Agustus 1998 No. 431/Pdt. G/1997/PN. Jkt. Pst., yang dimohonkan banding sesuai amar putusan no. 5d, sehingga selengkapnya berbunyi sebagai berikut:

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian;
2. Menyatakan bahwa Tergugat telah melakukan wan prestasi;
3. Menyatakan bahwa sita Jaminan adalah sah dan berharga;
4. Menghukum Tergugat untuk membayar kepada Penggugat ganti rugi (klaim asuransi) atas KM. Indomarine II sebesar Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah), tunai dan sekaligus;
5. a. Menghukum Tergugat untuk membayar kepada penggugat kerugian atas bunga uang (Loss of Cost Money)4% per bulan yang diperhitungkan sejak KM. Indomarine II tenggelam, sampai klaim ini, dibayar tunai dan sekaligus;
b. Menghukum Tergugat membayar kepada Penggugat biaya-biaya penyelamatan, penginapan, makan dan pemulangan ABK dari Kolonodale Ujung Pandang sampai ke Jakarta sebesar Rp 5.601.700,00(lima juta enam ratus satu ribu tujuh ratus rupiah);
6. Menolak gugatan Penggugat selain dan selebihnya;
7. Menghukum Tergugat / Pemanding untuk membayar biaya perkara ini dalam dua tingkat peradilan, yang dalam tingkat banding ditetapkan sebesar Rp 45.000,00 (empat puluh lima ribu rupiah) tunai dan sekaligus.

Pada prinsipnya saya sependapat dengan apa yang telah diputuskan oleh Majelis Hakim, di Pengadilan Negeri Jakarta, yang telah memutus perkara tersebut, dengan intinya yaitu : mengabulkan gugatan Penggugat, PT. Pelayaran Kapuas Raya mengenai tuntutan klaim ganti rugi kepada PT. Asuransi Marannu.

Terhadap pertimbangan-pertimbangan hakim tersebut, saya pada dasarnya berpendapat :

1. Bahwa pada dasarnya saya sependapat dengan pertimbangan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang tidak mengabulkan seluruh dalil gugatan yang diajukan oleh Penggugat, melainkan diteliti lagi. Jadi, klaim gugatan Penggugat tidak semuanya dikabulkan oleh Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, melainkan hal-hal yang berhubungan langsung dengan klausul-klausul yang terjamin dalam polis yang diperjanjikan itulah yang menjadi pertimbangan hukum hakim Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dalam memutus perkara ini, disertai dengan pembuktian yang kuat dari Penggugat, PT. Pelayaran Kapuas Raya, mengenai setiap dalil yang diajukan sebagai klaim gugatan dan bisa dipertanggungjawabkan kebenaran pembuktiannya oleh PT. Pelayaran Kapuas Raya. Tetapi, dalam putusannya, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, masih ada hal yang belum sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku dalam memutuskan perkara tersebut, seperti tercantum dalam amar putusan no. 5d mengenai dalil gugatan yang mengharuskan PT. Asuransi Marannu membayar biaya-biaya lain dan ongkos Penasehat Hukum sebesar Rp 10. 000. 000,00. Jadi seharusnya gugatan mengenai hal ini tidak harus dikabulkan oleh Pengadilan Negeri Jakarta Pusat karena tidak berdasar. Disamping itu mengenai hal-hal apa yang disebut dengan biaya-biaya lain, tidak diperinci serta tidak didukung oleh bukti-bukti yang sah, maka dipihak lain, oleh karena tidak adanya suatu keharusan untuk diwakili oleh Pengacara atau Penasehat Hukum (Procureur Stellingsplicht) didalam proses berperkara menurut hukum acara yang berlaku maka petitum gugatan sepanjang mengenai hal ini seharusnya ditolak oleh Pengadilan Negeri

Jakarta Pusat. Oleh karena itu, maka dalam putusannya Hakim Pengadilan Tinggi Jakarta melakukan tindakan yang benar dengan menolak amar putusan no. 5d tersebut.

2. Pertimbangan yang tidak menerima penyangkalan Tergugat, PT. Asuransi Marannu mengenai bukti-bukti yang dihadapkan ke Pengadilan ternyata tidak kuat dan dasar hukumnya dan senyatanya ada suatu itikad buruk yang menjadikan Tergugat melakukan wan prestasi dalam perjanjian tersebut. Oleh karena itu, berdasarkan klausul perjanjian penutupan asuransi laut antara PT. Asuransi Marannu dengan PT. Pelayaran Kapuas Raya yang mengikatkan diri atau mendasarkan hukum perjanjiannya pada Marine Insurance Act 1906 dengan klausul "Total Loss Only (including sue and labour)", maka Pengadilan Tinggi Jakarta dalam putusannya sudah benar dengan mengabulkan gugatan Penggugat, PT. Pelayaran Kapuas Raya, mengenai klaim gugatan ganti kerugian tersebut, karena apa yang dikabulkan oleh Pengadilan Tinggi Jakarta hanya klaim gugatan ganti rugi yang benar-benar sesuai dengan apa yang terdapat dalam polis yang diperjanjikan sebelumnya dan sesuai dengan pokok klausul "Total Loss Only (including sue and labour)". Bahwa Pengadilan dalam pertimbangannya memperhatikan alasan-alasan mengapa PT. Pelayaran Kapuas Raya mengajukan gugatan ganti rugi tersebut serta setiap bukti yang dibawa ke Pengadilan Tinggi yang bisa dibuktikan dan dipertahankan kebenarannya oleh PT. Pelayaran Kapuas Raya, disertai dengan itikad baik dalam berperkara. Sedangkan mengenai bukti-bukti dari Tergugat, yaitu PT. Asuransi Marannu, tidak dapat melumpuhkan bukti-bukti dari Penggugat, karenanya gugatan PT. Pelayaran Kapuas Raya terhadap PT. Asuransi Marannu dapat dikabulkan oleh Pengadilan Tinggi Jakarta sepanjang hal-hal yang diajukan sebagai klaim gugatan ganti rugi tersebut benar-benar bisa dipertanggungjawabkan kebenarannya dan dasar pembuktiannya di Pengadilan, serta merupakan hal-hal yang memang seharusnya ada dan terjamin dalam polis asuransi laut yang diperjanjikan oleh kedua belah pihak, yaitu antara PT. Asuransi Marannu dan PT. Pelayaran Kapuas Raya.

3. Mengenai prediksi Mahkamah Agung

Seandainya PT. Asuransi Marannu, sebagai Tergugat menolak putusan Pengadilan Tinggi Jakarta, kemudian mengajukan Kasasi ke Mahkamah Agung, maka saya cenderung berpendapat bahwa Mahkamah Agung akan memutuskan perkara ini dengan menyetujui putusan Pengadilan Tinggi Jakarta karena semuanya sudah sesuai dengan prosedur hukum yang berlaku menurut hukum acara, kemudian dengan tambahan untuk menguatkan putusan Pengadilan Tinggi Jakarta mengenai amar putusan No. 5d dengan beberapa pertimbangan sebagai berikut:

- a. bahwa sudah benar putusan Pengadilan Tinggi Jakarta mengenai amar putusan No. 5d, yaitu memperbaiki amar putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dengan menolak amar putusan No. 5d tersebut karena pada dasarnya tidak ada kewajiban untuk diwakili oleh pengacara didalam proses berperkara menurut hukum acara yang berlaku. Bahwa mengenai biaya-biaya lain tersebut tidak diperinci serta tidak didukung oleh bukti-bukti yang nyata dan sah menurut hukum.
- b. Bahwa Mahkamah Agung juga menguatkan putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dan Pengadilan Tinggi Jakarta, mengenai ganti rugi oleh Tergugat kepada Penggugat sebesar Rp 500.000.000,00 sebab sudah memenuhi hukum yang berlaku dan disertai dengan bukti-bukti yang sah menurut hukum yaitu apa yang digugat oleh Penggugat, PT. Pelayaran Kapuas Raya sesuai dengan klausul yang terdapat dalam polis perjanjian asuransi laut tersebut mengenai harga pertanggungannya dan tidak melebihi dari jumlah biaya pertanggungan sesuai dengan kondisi Total Loss Only dalam harga pertanggungannya.
- c. Sesuai dengan syarat pertanggungan yaitu Total Loss Only (including sue and labour) maka Mahkamah Agung juga menguatkan putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dan Pengadilan Tinggi Jakarta dengan menghukum Tergugat untuk membayar kepada Penggugat biaya-biaya penyelamatan, penginapan, makan dan pemulangan ABK dari Kolonadale Ujung Pandang sampai ke Jakarta sebesar Rp 5.601.700,00. Hal ini juga sesuai dengan apa yang tertera dalam klausul polis perjanjian antara PT. Asuransi Marannu dengan PT. Pelayaran Kapuas Raya



4.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian pada bab-bab yang ada di atas, maka dapatlah dikemukakan beberapa kesimpulan, sebagai berikut:

1. Pada dasarnya perusahaan asuransi berhak untuk menolak atau membayar setiap pengajuan gugatan ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung. Tetapi dalam hal ini PT. Asuransi Marannu harus membayar klaim ganti rugi yang diajukan oleh PT. Pelayaran Kapuas Raya. PT. Pelayaran Kpuas Raya telah melaksanakan semua prosedur yang berlaku dengan disertai bukti-bukti yang dapat dipertahankan kebenarannya. Sedangkan untuk Penanggung, PT. Asuransi Marannu, tidak dapat mengalahkan atau melumpuhkan semua dalil yang diajukan oleh Tertanggung sebagai Penggugat. Maka dengan demikian Penanggung harus membayar tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung.
2. Berdasarkan perjanjian Asuransi antara PT. Asuransi Marannu dengan PT. Pelayaran Kapuas Raya, dalam polisnya menyatakan bahwa pertanggungan ditutup secara Total Loss. Dasar hukum perusahaan asuransi untuk membayar atau menolak klaim ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung dapat dilihat dalam Marine Insurance Act 1906 pasal 57 ayat 1 dan 2, pasal 58 yaitu mengenai Actual Total Loss serta pasal 60 mengenai Constructive Total Loss yang harus bisa dibuktikan kebenarannya untuk dapat membayar atau menolak ganti kerugian terhadap gugatan yang diajukan tersebut.
3. Berdasarkan kondisi dari pertanggungan rangka kapal itulah maka Hakim Pengadilan Tinggi Dalam memutus perkara No. 431/Pdt/1998 mengadakan pertimbangan-pertimbangan berdasarkan fakta-fakta hukum dan pembuktian yang diajukan baik oleh Tertanggung maupun Penanggung. Maka dalam putusannya, Hakim Pengadilan Tinggi (Judex ad quem) kepada siapa dimintakan bandingnya berpendirian, bahwa apa yang sudah diputus oleh Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Pusat adalah benar untuk mengabulkan

sebagian dari tuntutan Penggugat, tetapi pada pokoknya Pengadilan Tinggi DKI Jakarta ini mengabulkan tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung kepada Penanggung.

4.2 Saran-saran

1. Diharapkan agar bagi mereka, para pengusaha yang bergerak dibidang perkapalan, dikarenakan polis hanya ditandatangani oleh pihak Penanggung saja, maka untuk menghindarkan hal-hal yang tidak diinginkan di kemudian hari, biasanya pada polis dicantumkan kalimat yang distempel atau dicetak dengan tinta merah yang isinya mengatakan bahwa Tertanggung diharapkan membaca polis tersebut agar apabila terdapat hal-hal yang tidak sesuai dengan apa yang telah disepakati bersama dapat diberitahukan pada Penanggung.
2. Diharapkan bagi para Penanggung dari Perjanjian Asuransi Rangka Kapal ini untuk segera memproses klaim ganti rugi yang diajukan oleh Tertanggung dan tidak menghambat atau tidak memperlambat proses, apabila benar tuntutan ganti rugi yang diajukan Tertanggung itu sah dan Kuat dasar hukum pembuktian kebenarannya. Sebab dengan memperlambat atau menghambat berarti akan menambah jumlah kerugian yang diderita oleh Tertanggung, baik itu kerugian material maupun kerugian imaterial.
3. Bagi para Tertanggung diharapkan dalam melakukan perjanjian Asuransi Rangka Kapal dapat memberikan fakta-fakta serta data-data yang lengkap serta dapat dipertanggungjawabkan menurut hukum yang berlaku dengan suatu kepercayaan penuh yang disepakati bersama kedua pihak. Kemudian bagi Penanggung, harus bisa bersikap profesional dalam menentukan apakah akan menutup perjanjian tersebut atau tidak, atau menaikkan jumlah preminya, dengan lebih peka lagi memprediksi keadaan-keadaan yang mungkin tidak diinginkan terjadi.

DAFTAR PUSTAKA

- Athearn, James L, 1977, Risk and Insurance, West Publishing, Co.
- Branch, Alan E, 1977, The Elements of Shipping, Chapman and Hall Ltd, 11 New Fetter Lane, London EC 4P 4EE.
- Barneveld, Van, H, 1980, Pengantar Dalam Pengetahuan Umum Asuransi, Bharata Karya Aksara, Jakarta.
- Goodacre, Kenneth, J, 1974, Marine Insurance Claims, Witherby and Co. Ltd, 5 Plantain Place Crosby Row, Great Britain.
- Lukum, Nico, 1989, Klaim Asuransi Marine Hull, Lembaga Pendidikan Asuransi Indonesia Pusat, Jakarta.
- Mehr, Robert, I, and Cammack, Emerson, 1980, Principles of Insurance, Richard D Irwin, Inc, Homewood, Illinois.
- Purba, Radiks, 1998, Asuransi Pengangkutan Laut Marine Insurance, Jakarta.
- Purwosutjipto, H.M.N., 1993, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Buku 5 (Hukum Pelayaran Laut dan Perairan darat), Djembatan, Jakarta.
- Soemitro, Ronny Hanitijo, 1988, Metode Penelitian Hukum, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Suparni, Niniek, 1997, KUHD dan Kepailitan, Rineka Cipta, Jakarta.
- Sianipar, J, Tinggi, 1990 Edisi Ketiga, Asuransi Pengangkutan Marine Insurance, Jakarta.
- Soekanto, Soerjono, Metode Penelitian Hukum, UI Press, Jakarta.
- Tambunan, P.M, 1989, Asuransi Pengangkutan Laut, Lembaga Pendidikan Asuransi Indonesia Pusat, Jakarta.
- Undang-Undang No. 2 Tahun 1992 Tentang Usaha-usaha Perasuransian, 1992, Sinar Grafika, Jakarta.
- Watie, Sri, Hadiah, 1989, Dasar-dasar Asuransi Marine, Lembaga Pendidikan Asuransi Indonesia Pusat, Jakarta.
- Watie, Sri, Hadiah, 1989, Asuransi Rangka Kapal, Lembaga Pendidikan Asuransi Indonesia Pusat, Jakarta.

" DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA "; --
PENGADILAN NEGERI JAKARTA PUSAT, di JAKARTA yang memeriksa
dan mengadili perkara perkara Perdata pada tingkat pertama, telah
menjatuhkan putusan sebagai berikut dibawah ini dalam perkara
a n t a r a :

P.T. PEAYARAN KAPUAS RAYA

beralamat di jalan Baruna No.5 Pelabuhan Sunda Kelapa Ja--
karta Utara, dalam hal ini memberi Kuasa Kepada : -----
WILSON HF. SIAHAAN SE. SH. dan TUNGGUL R.P.SIAHAAN SH. --
Fngacara berkantor di jalan BARUNA III No.2-4 Pelabuhan -
Sunda Kelapa Jakarta Utara, yang selanjutnya disebut se -
bagai PENGGUGAT ;

l o w o n :

P.T. ASURANSI MAHANMU .

dahulu beralamat di Wisma GKBI.Jantoi.18 Suite 1801- 1802-
Jalan Jendral Sudirman No.28 Jakarta Pusat, dan kini ber --
alamat di Jl.Prof. Dr.SUPOMO No.44 Jakarta Selatan di ge -
dung MUTI BINTANG, dalam hal ini memberi Kuasa kepada :--
MUHAMAD YUHIRI SH & REKAN di jalan Angkasa Dalam I.No.50 -
GG Gedung Suhaimi Kemoyoran Jakarta Pusat berdasarkan Su -
rat Kuasa Khusus tertanggal 25 Nopember 1997, dan terakhir
memberi Kuasa kepada sdr. PANDJI PRASETYO dan SOKO MURSE -
TYO , berdasarkan surat Kuasa Khusus tertanggal: 10 Maret-
1998, yang selanjutnya disebut sebagai TERGUGAT ; -----

PENGADILAN NEGERI tersebut ;

Telah membaca berkas perkara yang bersangkutan ;

Telah mendengar kedua belah pihak yang berperkara . -----

TENTANG DUDUKNYA PERKARA .

Menimbang, bahwa Penggugat dengan surat gugatannya bertang-
gal 03 Nopember 1997 yang didaftarkan di Keponiteraan Penga -
dilan negeri Jakarta Pusat pada tanggal : 04 Nopember 1997 di --
bawah No. 431/Pdt.G/1997/PN. Jkt.Pst.- telah mengemukakan hal-
hal.

hal hal sebagai berikut :

Dalam Pokok Perkara .

PT. Pelay. Kapuas Raya

1. Bahwa KM. Indomarine II milik Fenggugat dipertanggungkan kepada Ks. Namamu dengan Polis no. 0708.004.07.96 untuk masa pertanggunggan 1 (satu) tahun terhitung sejak tgl. 10 September 1996 s/d 10 September 1997 sesuai Endorsemen 1 (pertama) - Register No.001/HM/AM/1.97 tgl. 15 Januari 1997 (bukti P.1)

2. Bahwa kondisi pertanggunggan ditetapkan dan dinyatakan dengan tegas pada Folis Asuransi Marine Hull No.0708.004.07.96 sebagai berikut :

- Tertanggung : PT. Pelayoran KAPUAS RAYA, Jakarta ;
Nama Kapal : KM. INDOMARINE II (Ex INDEX-II);
Harga pertanggunggan - (Value At) : Rp.500.000.000,- (lima ratus juta-rupiah);
Kondisi (Warranty) : Subject to Institute Standard T.T.O. Clause (Hull) 1/10/83 ;
Teritorial limit of operation : Indonesia Waters.
- Subject to Classified Vessel and Clause Maintained.
- Completed Certificates ;
- T.T.O (Including Sue and Labour) ;
- Subject to Seaworthiness Clause.
- Deductible 5% of T.S.I. -----
(bukti P.1) ; - -----

Klausula polis ini berjudul :

" Institute Time Clauses Hull-Total Loss Only " (Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour) ;

" THIS INSURANCE IS SUBJECT TO ENGLISH LAW AND PRACTICE " ;--

berarti Polis ini mengikuti dan tunduk pada Undang Undang atau Marine Insurance Act 1906 (M.I.A.) rules and cases yang diputus oleh Court di Inggris ;

3. Bahwa fenggugat telah membayar/melunasi premi asuransi tunai dan sekaligus sebesar Rp.10.000.000,- (sepuluh juta rupiah) - pada tanggal : 10 Juli 1996 ; ----- (bukti P.2) ;-----

4. Bahwa KM.Indomarine II yang dipertanggungkan di bawah Polis Marine Hull No.0708.004.07.96 telah memenuhi persyaratan layak laut.

- yak laut (Seaworthiness) yang dapat dibuktikan dengan sertifikat laut (Seaworthiness Certificate) bukti P.3, P.4, P.5-P.6 dan P.7 ;
5. Bahwa selanjutnya Penggugat telah menunjuk PT. Pelayaran : ABNA JAYA JARANTRA cabang Ujung Pandang sebagai agent yang berwenang untuk mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan ekspedisi dan dokumen pengapalan KM. Indomarine II termasuk menentukan freight muatan , schedule pelayaran dan izin-berlayar ; ---- (bukti P.8) ;
 6. Benar pada hari Jumat tanggal 28 Maret 1997 jam. 13.30 wita setelah selesai muat kayu olahan di Pelabuhan Kolonedole, --- KM. Indomarine-II bertolak menuju pasuruan ;
 7. Dan pada hari Minggu tanggal 30 Maret 1997 jam. 21.00 wita --- KM. Indomarine-II mengalami musibah (tenggelam) di perairan --- antara Pulau Kabaena dan Pulau Selayar setelah dihantam a --- angin kencang dengan gelombang laut setinggi ± 2 meter dan --- paluk kapal telah digenangi air (laut) setinggi 1 meter -- (bukti P. 9) ;
 8. Bahwa Penggugat telah memberitahukan kepada Tergugat kecelakaan kapal tersebut melalui telepon pada tanggal 31 Maret 1997 pada jam. 12.00 bbwi. setelah mendapat laporan dari --- agen di Ujung Pandang dan dengan surat pada tanggal 12 April 1997 ; ---- (bukti P.10) ;
 9. Meskipun Penggugat telah melaporkan musibah tersebut kepada --- Tergugat namun Tergugat tidak segera mengambil aksi/tindakan untuk menunjuk Independent Surveyor/Adjuster sebagaimana sepatutnya dan setelah 2 (dua) bulan KM. Indomarine-II Tenggelam Tergugat baru menunjuk Adjuster, yaitu PT. BHAKTI UTAMA WIRADAYA (bukti P.11) ;
 10. Satu bulan sejak KM. Indomarine II tenggelam Tergugat dengan --- Facsimile meminta dokumen pendukung klaim ; (bukti P.12); --- Dan Penggugat telah memenuhi seluruh dokumen pendukung klaim- sesuai yang disyaratkan Form Marine Hull No.0703.004.07.96. --- y a k n i :
 - a. ✓ Sertifikat layak laut (Seaworthiness Certificate) ;
 - b. ✓ Sertifikat kesempurnaan (klasifikasi lambung Hull), klasifikasi resin, Sertifikat Garis Muat/Load Line Certificate yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) (point a dan b) lihat bukti P.-3 s/d P.7) ;
 - c. Surat.

- c. Surat ukur internasional ; bukti P. 13.a ;
- d. Surat izin berlayar ; bukti P. 13.b ;
- e. Sertifikat keselamatan Radio telepon-
kapal barang ; bukti P. 13.c ;
- f. Daftar anak buah kapal (crew list) ... bukti P. 14. ;

Disamping dokumen tambahan lainnya yang diminta Tergugat mohon dibaca bukti penerimaan Tergugat ; bukti P.15,16 dan -- P.17 ;

11. Bahwa dengan dipenuhinya semua persyaratan klaim sesuai Polis No.0708.004.07.96 oleh Penggugat, sepatutnya Tergugat sudah dapat menyelesaikan klaim ini dalam waktu relatif singkat atau selambat lambatnya 3 (tiga) bulan apalagi accident ini bersifat total loss ;

12. Bahwa Tergugat sengaja tidak membayar klaim ini segera atau setidaknya-tidaknya sengaja mengulur-ulur waktu karena akan mendapat keuntungan atau kenikmatan yaitu berupa uang yang ditahan sebesar 3-4 % perbulan, dari harga pertanggungan sebesar Rp.500.000.000,- (lima ratus juta rupiah) ;
Kenikmatan Tergugat yang seharusnya hak Penggugat menjadi kerugian Penggugat ;

13. Bahwa jelas dan nyata Tergugat telah dengan sengaja tidak melaksanakan kewajibannya sebagaimana sepatutnya sesuai klausula Polis No.0708.004.07.96 yang merupakan perjanjian -- /perikatan antara Penggugat dan Tergugat yang seharusnya ditaati. Oleh karena itu pula patut apabila pengadilan menyatakan Tergugat sebagai wanprestasi/Cidra janji ; -----
Oleh karena itu pula Penggugat memohon agar pengadilan dalam putusannya menghukum dan memerintahkan Tergugat membayar kepada Penggugat kerugian Penggugat yang dinikmati Tergugat pada butir 12 diatas ;

14. Akibat wanprestasi oleh Tergugat -- benar benar menimbulkan kerugian baik material maupun immaterial bagi Penggugat --- karena kehilangan earning (penghasilan) dan manfaat sebagai akibat tanggung tidak dibayar klaim tenggelamnya KM. Indomarine-II yang merupakan sarana produksi, potensi bagi :
Penggugat ;

Kerugian



Kerugian Materiil bagi PENGGUGAT .

- a. Hilangnya KM. Indomarine II yang dipertanggungjawabkan sebesar Rp.500.000.000,- (lima ratus juta rupiah);
- b. Hilangnya penghasilan eksploitasi operasional (loss of profit) sebesar Rp.22.500.000,- (duapuluh dua juta limaratus ribu rupiah); perbulan sejak KM. Indomarine II tenggelam atau -
- c. Sem-tidak tidaknya kerugian atas bunga uang (loss of cost money) yang diperhitungkan sejak KM. Indomarine II tenggelam sebesar 4% perbulan, dari harga pertanggungangan dan -
- d. Biaya biaya penyelamatan, penginapan dan pemulangan ABK. dari Kolonedale Ujung Pandang sampai di Jakarta sebesar Rp.5.601.700,- (lima juta enam ratus satu ribu tujuh ratus rupiah);
- e. Biaya biaya lain Rp.16.500.000,- (enam belas juta lima ratus ribu rupiah); bukti P.18 ; - -----

⊙ Kerugian Immateriil (moral) yaitu hilangnya rasa kepercayaan para customer (langganan) yang pada akhirnya berakibat pada kerugian finansial (materiil) ;

15. bahwa kerugian yang tersebut pada titik 14. b.e.d dan e di atas patut dibebankan dan menjadi kewajiban bagi TERGUGAT yang harus bersama-sama dibayarkan dengan tuntutan ganti-rugi (klaim) ini ;

16. Selain kerugian tersebut pada butir 14, PENGGUGAT memohon juga kepada Pengadilan ini agar segala macam biaya yang nasih dan akan timbul yang berhubungan dengan perkara ini termasuk beban bunga diperhitungkan 4% perbulan sampai klaim ini dibayar tunai dan sekaligus dibebankan kepada TERGUGAT ;

17. Meskipun telah didesak berkali kali agar klaim ini segera diselesaikan namun TERGUGAT nampaknya tidak berniat untuk menyelesaikan , bahkan TERGUGAT berupaya mencari cari berbagai kesalahan bagaimana cara untuk menolak klaim ; (bukti P.19,20,21, 22,23 dan P.24) ;

hal ini dapat dijelaskan dari tindakan TERGUGAT yang tidak-etis dan kurang simpatik, sebagai berikut :

- Bahwa TERGUGAT yang diwakili oleh Manager Klaimnya (sdr- Josse Rizal) pada tanggal 8 Agustus 1997 telah mendatangi ex KKM (Kepala Kumar Mesin) KM. INDOMARINE II, sdr.

AZIZAR di Sukabumi untuk menyelidiki sebab sebab tenggelamnya KM. Indomarine II. ----- Bukti P.25 ;

- Bahwa Tergugat sangat jelas tidak profesional ternyata dari pernyataan yang diajukan tidak teknis bahkan pertanyaan tidak rasional dan lebih mengherankan karena TERGUGAT dalam upayanya juga mempergunakan jasa paranormal (mohondibaea bukti P.16 angka 6 dan 9);
- bahwa kedatangan TERGUGAT kedua kalinya pada tanggal -- 15 Agustus 1997 dengan meninggalkan pesan kepada istri- sdr. AZIZAR (KKM) agar menghubungi TERGUGAT melalui -- telepon dengan pesan agar jangan diberitakukan kepada -- PENGGUGAT; bukti P.26 ;

18. Bahwa TERGUGAT jelas-jelas tidak mempunyai itikad baik selaku penanggung terlihat dari cara penanganan yang dilakukan dengan sadar, mengabaikan prinsip Utmost Good Faith - dalam etikabisnis asuransi, hal ini terlihat dari surat - nya kepada PT. BMAKTI UTAMA WIRADAYA (Adjuster); TERGUGAT seharusnya tidak memampuri, apalagi menpemburu - cara penyelidikan dan penilaian independent Surveyor/ Adjuster karena penyelidikan/penilaian adalah wewenang - Surveyor/Adjuster sepenuhnya ; bukti P. 27 .-

19. Bahwa PENGGUGAT mempunyai buruk sangka terhadap itikad - baik TERCUGAT dan guna menjamin pelaksanaan putusan ini - mohon Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dimana perkara ini - diperiksa, meletakkan sita jaminan (conservatoir beslaag) - atas harta kekayaan TERCUGAT baik barang-barang bergerak - termasuk inventaris kantor dan saham saham perusahaan, demi - kian jugaterhadap barang-barang tidak bergerak (rincian - nya akan kami susulkan kemudian) yang dapat dilaksanakan - lebih dahulu (Witvoerbaar bij voorraad) meskipun ada - Verzet, banding maupun kasasi ;

20. Berdasarkan dalil-dalil yang diuraikan diatas, Penggugat - memohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat untuk me - manggil para pihak dan berkenan memeriksa gugatan ini ser - ta memutus sebagai berikut :

DALAM PROVISI .

Meletakkan sita jaminan (conservatoir beslaag) terhadap ba - rang barang bergerak dan kekayaan lainnya termasuk inventa - ris kantor serta barang-barang tidak bergerak (perinciannya - akan disusulkan kemudian) yang dapat dijalankan lebih dahulu - (Witvoorbaar.)

(Uit Voorbaar bij Voorraad) meskipun ada verzet, Banding -
maupun Kasasi ;

DALAM POKOK PERKARA .

Primeir .

1. Mengabulkan gugatan PENGGUGAT untuk seluruhnya ;
2. Menyatakan TERGUGAT secara sah melakukan cedera janji/wan prestasi ;
3. Menyatakan sita jaminan (Conservatoir beslaag) sah dan-berharga ;
4. Menghukum dan memerintahkan TERGUGAT untuk membayar ganti rugi (klaim) segera setelah putusan ini atas KM. Indomarine-II sebesar Rp.500.000.000,-(lima ratus juta rupiah) tunai dan sekaligus ;
5. Menghukum dan memerintahkan TERGUGAT untuk membayar kepada PENGGUGAT kerugian materiel sebagai berikut :
 - X a. Hilangnya penghasilan eksploitasi operasional (loss of-profit) sebesar Rp.22.500.000,-(duapuluh dua juta lima ratus ribu rupiah) perbulan sejak KM. Indomarine II tenggelam sampai klaim ini dibayar tunai dan sekaligus - a t a u -
 - b. Kerugian atas bunga uang (loss of cost money) 4% perbulan yang diperhitungkan sejak KM.Indomarine-II tenggelam sampai klaim ini dibayar tunai dan sekaligus ;
 - c. Biaya Biaya penyelamatan, penginapan/makan dan pemulangan ABK dari Kolonodale Ujung Pandang sampai ke Jakarta sebesar Rp.5.601.700,-(lima juta enam ratus satu ribu tujuh ratus rupiah) ;
 - d. Biaya biaya lain termasuk jasa Kuasa Hukum sebesar : -- Rp.16.500.000,-(enam belas juta lima ratus ribu rupiah) ;
6. Menyatakan putusan ini dapat dijalankan lebih dahulu (Uit voorbaar bij Voorraad) walaupun TERGUGAT melakukan Verzet, Banding maupun Kasasi ;
7. Menghukum TERGUGAT untuk membayar seluruh biaya yang timbul dalam perkara ini, baik tingkat pertama banding dan - K a s a s i ;

Subsidair.

S u b s i d a i r .

apabila Pengadilan berpendapat lain mohon putusan seadil adilya (aequo et bono); - -----

Menimbang, bahwa pada hari persidangan yang telah ditetapkan pihak Penggugat telah datang Kuasa Hukumnya bernama : - WILSON HP. SIAHAAN SE.SH. dan Rekan Pengacara, sedangkan TERGUGAT diwakili oleh Kuasa Hukumnya bernama MUHAMAD YUNTRI SH. dan Rekan Pengacara, dan Pengadilan telah mengusahakan kedua belah pihak untuk perdamaian akan tetapi tidak berhasil selanjutnya Pengadilan meneruskan pemeriksaan perkara ini dengan membacakan surat gugatan Penggugat yang isinya tetap dipertahankan oleh Penggugat ;

Menimbang, bahwa sehubungan dengan gugatan Penggugat tersebut maka pihak TERGUGAT telah mengajukan surat jawabannya bertanggal :- 10 Desember 1997 sebagai berikut :- -----

I. DALAM EKSEPSI .

Eksepsi tidak berwenang mengadili (Kompetensi Relatif) .

1. Bahwa Penggugat mengajukan gugatannya kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, sedangkan domisili TERGUGAT berada di Jalan Sudirman, Wisma GKBI No.28 Jakarta Selatan, yang masuk dalam wilayah Hukum Kompetensi Pengadilan Negeri Jakarta Selatan berdasarkan pasal 118 ayat (1) jo.pasal 125 ayat (2) jo. pasal 133 dan pasal 134 HIR. Pengadilan Negeri Jakarta Pusat harus menyatakan tidak berwenang memeriksa dan mengadili perkara ini ;

Maka dari itu Tergugat mohon kiranya Bapak Ketua dan Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili perkara ini menerbitkan putusan Sela yang menyatakan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tidak berwenang memeriksa dan mengadili perkara ini ;

Atau jika Bapak Ketua & Majelis Hakim berpendapat lain, maka selanjutnya jawaban Tergugat adalah sebagai berikut: --

II. DALAM POKOK PERKARA .

1. Bahwa Tergugat menolak dengan tegas seluruh dalil dalil Penggugat.

Penggugat keouali yang diakui secara tegas dan benar ;

2. Bahwa dalildalil Hukum yang dikemukakan Penggugat adalah - tidak benar ; Agar Majelis Hakim tidak keliru dalam mem - pertimbangkan dan memutus perkara ini, maka kiranya Tergu - gat perlu mengemukakan hal yang sebenarnya ; Baik hubungan hukum yang timbul maupun pakta pakta Hukum yang terjadi - serta kaitannya dengan Polist Asuransi rangka kapal KM. - Indomarine-II milik Penggugat yang tenggelam dan di klaim nya . Pada prinsipnya akandibuktikan bahwa sebab sebab - tenggelamnya kapal milik PENGGUGAT karena kapal tersebut - " UNSEWAORTHY " atau tidak layak laut ;

3. Bahwa benar asuransi atas rangka kapal (MARINE HULL) Km.- Indomarine-II dengan no polis : 07800407.96 dan atas nama - PT. Pelayaran KAPUAS RAYA dengan kondisi " T.L.O dan ex - prees warranties " ditutup pada tanggal 10 Juli 1996 de - ngan klausula :

- SEAWORTHINESS CLAUSE .
 - SUBJECT TO CLASSIFIED VESSEL AND CLASS MANTAINED .
 - COMPLETE CERTIFICATE ;
- (bukti T. I) ; - -----

4. Bahwa dalam perkara ini perjanjian asuransi antara Penggu - gat dengan Tergugat berlaku untuk :

Pertanggungungan asuransi yang menetapkan :

" This insurance is subyeect to English Law and Practise " .

Hal ini berarti sudah adanya ketentuan " Choic of Law " - atau pilihan hukum para pihak yaitu tunduk kepada praktek - praktek/kebiasaan Hukum Inggris baik dalam penutupan Polis, pelaksanaannya dan bahkan sampai terjadinya Klaim.

Bahwa ketentuan yang berkenaan dengan asuransi LAUT (Mari - ne) yang berlaku di Inggris adalah " Marine insurance act - 1906 " (MIA 1906) serta Jurisprudensi yang telag diputus kan oleh Pengadilan / Court di Inggris sebagai sumber Hukum - serta Hukum Internasional seperti Konpensi konpensi Inter nasional yang berlaku dalam kasus kasus asuransi MARINE di - Inggris ;

5. Bahwa dalam asuransi ini memakai azas " Utmoost good faith" sebagaimana ketentuan pasal 17 MIA. 1906, hal mana harus ditunjukkan dengan adanya pengungkapan fakta fakta NATURI - AL atau " Material fact " dalam penutupan polis asuransi -

marine , sehingga perlu adanya kewajiban " disclosure " -
atau pengungkapan atas hal yang sebenarnya terhadap obyek
yang dipertanggungjawabkan oleh si Tertanggung (Penggugat)/ --

6. Bahwa pada kenyataan semua kewajiban tersebut tidak dipe-
nuhi oleh si Tertanggung (Penggugat) yang berarti Penggu-
gat sudah bertindak " nondisclosure " pada saat penutupan-
Polis. Hal ini baru terungkap setelah Tergugat menerima -
dokumen dokumen atau informasi informasi mengenai kondisi-
kapal setelah terjadinya klaim. Adapun pembuktian keadaan-
tersebut adalah sebagai berikut :

a. Polis ditutup pada 10 Juli 1996 dan berakhir 10 Juli -
1997. Sedang Penggugat melaksanakan docking dan repaire
(perbaikan) atas kapal tersebut pada tanggal 5 Agustus-
1996, berdasarkan kontrak perjanjian dengan CV.Unggas -
Jaya . ----- bukti T.2 ;

yang sama sekali tidak diketahui dan atau tidak dilapor-
kan kepada Tergugat, meskipun telah terjadi perubahan-
periode Polis yang diajukan Penggugat dengan alasan -
yang tidak diketahui sama sekali oleh Tergugat menjadi-
tanggal 10 September 1996 s/d 10 September 1997 ;

Tetapi setelah Tergugat meminta dokumen dokumen kapal -
yang dibutuhkan untuk memenuhi persyaratan klaim melalu-
i surat tanggal 29 April 1997 (bukti T.3) dan Peng-
gugat menyerahkan dokumen yang diminta antara lain : -

sertifikat klasifikasi lambung dari biro klasifikasi -
Indonesia (BKI) ----bukti T-4 (1) dan T.2 (2) ; ----
dan terungkap bahwa BKI. menyarankan agar Penggugat me-
laksanakan docking ataskapal tersebut selambat lambat -
nya bulan April 1996 ;

Berdasarkan fakta tersebut diatas, Tertgugat dalam me-
nerima penutupan polis kapal Penggugat, menghadapi resi-
ko yang amat tinggi. Seandainya hal ini diketahui oleh-
Tergugat sebelumnya maka Tergugat akan mengenakan perhi-
tungan " PREMI " yang lebih tinggi atau menolak pertang-
gungan asuransi tersebut Penggugat sama sekali, sebagai
mana pula yang telah diatur dalam pasal 17 jo.18 ayat -
(1) dan (2) MIA 1906, yang berbunyi sebagai berikut :--
Pasal 17 .

" A contract

" A contract Marine Insurance is a contract based upon the utmost good faith, and, if the utmost good faith be not observe by either party, the contract may be avoided by the other party " ;

Suatu kontrak asuransi laut adalah kontrak yang didasarkan kepada prinsip itikad baik yang sangat baik dan jika itikad yang sangat baik itu tidak dipatuhi oleh salah satu pihak maka kontrak tersebut dapat dibatalkan oleh pihak yang lain ; - -----

Pasal 18 ayat (1). ✓

" subject to the provision of this section the assured -- must disclose to the insurer, before the contract is concluded, every material circumstance which is known to the assured, and in ordinary course of business, ought to be known by him , if the assured fails to make such disclosure , the insurer may avoid the contract " . -----

Tunduk pada ketentuan ini Tertanggung harus mengungkapkan kepada Penanggung sebelum kontrak diadakan setiap keadaan yang sebenarnya yang diketahui Tertanggung dan di dalam hubungan bisnis yang seharusnya diketahuinya, jika Tertanggung tidak melakukan pemberitahuan demikian maka Penanggung dapat membatalkan kontrak . -----

Pasal 18 ayat (2).

" Every circumstance is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium or determine whether he will take the risk " ; -----

Setiap keadaan dikatakan material dimana keadaan itu akan mempengaruhi keputusan dari seseorang Penanggung yang berhati hati dalam menetapkan premi atau untuk menentukan apakah dia akan menerima resiko tersebut ; - -----

Dengan demikian jelas Tertanggung/Penggugat tidak memenuhi prinsip " utmost good faith " maka konsekwensinya tidak ada kewajiban penanggung dalam mengganti kerugian yang dialami Penggugat akibat tenggelamnya kapal KM. Indomerine II

- b. Bahwa kelengkapam dokumen yang diminta Tergugat kepada Penggugat maupun oleh Adjuster independen kepada Penggugat tidak dapat dipenuhinya, sebagaimana yang terungkap pada surat adjuster independen tanggal 4 Juni 1997 dan 7 Oktober.

7 Oktober 1997 . ----- bukti T.5 ;

antara lain ;

- * buku " log book " kapal (engine log book dan deck - log book) yang merupakan catatan peristiwa yang terjadi atau kegiatan ABK. selama melakukan pelayaran sampai kapal tenggelam. Halmana sangat menentukan penelitian penyebab tenggelamnya kapal .
- * Surat SAKO (surat angkut kayu olahan yang dikeluarkan oleh instansi yang berwenang);
- * Tally sheet pemuatan kayu/bantalan dipelabuhan pemuatan Kolonodale .
- * Alamat penjual kayu dan penerima kayu di Pasuruan Jawa Timur ;
- * Nama dan alamat perwira kapal ;
- * Foto copy buku pelaut kapal ;

Berdasarkan dari penelitian dokumen dokumen yang diserahkan Penggugat pada Tergugat dan juga diserahkan kepada adjuster menunjukkan adanya kondisi kapal yang dipertanggungkan tersebut TIDAK LAYAK LAUT. Dengan demikian Penggugat pada saat melakukan penutupan asuransi telah ber itikad tidak baik dengan tidak mengungkapkan fakta fakta maretial dalam mempertanggungkan kapal : INDOMARINE II kepada Penanggung . Oleh karena itu Penggugat telah terbukti secara Hukum melanggar pasal : --- 17 dan 18 MIA 1906 ;

7. Bahwa penyebab tenggelamnya kapal adalah faktor utama yang harus ditentukan oleh Tergugat dalam menilai tuntutan klaim asuransi yang diajukan Penggugat, apakah Tergugat bertanggung jawab secara hukum atau tidak atas polis asuransi kapal Penggugat karena secara tegas pasal 55 ayat (1) MIA-1906 menyatakan bahwa :

" Subject to the provision this Act and unless the Policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but subject as aforesaid he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against " .-

Tunduk pada ketentuan undang-undang ini dan kecuali ditentukan lain dalam polis, Penanggung bertanggung jawab atas segala.

segala kerugian penyebab yang terdekat dari bahaya yang dijamin oleh Polis, tetapi sebagaimana yang disebutkan di atas Penanggung tidak bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang tidak disebabkan oleh penyebab yang terdekat dari bahaya yang dijamin ; -----

8. Bahwa penyebab terdekat atas tenggelamnya kapal KM. Indomarine-II bukanlah disebabkan oleh cuaca buruk, angin - kencang dan ombal besar setinggi 2 meter sebagaimana yang dikatakan Penggugat pada halaman 2 butir 7. Hal ini dapat dibuktikan sebaliknya oleh Tergugat dengan pembuktian sebagai berikut :

a. Surat dari Dirjen Hubla kantor administrasi pelabuhan Makasar-tanggal 15 September 1997, yang menyatakan adanya kejanggalan dalam peristiwa tenggelamnya kapal : - KM. Indomarine-II yang pada saat ini masih dalam penelitian dan pemeriksaan Mahkamah Pelayaran . bukti T-6.

b. Analisa Cuaca di perairan Pulau Selayar dan pulau Kabaena di sekitar tenggelamnya KM. Indomarine-II oleh Departemen Perhubungan Badan Meteorologi dan Geofisika Kantor Administrator pelabuhan MAKASAR, yang menyatakan keadaan cuaca pada waktu kejadian tanggal : --- 30 Maret 1997 adalah dijelaskan sebagai berikut: -----

Kondisi Cuaca di perairan Pulau Selayar pada tanggal -- 30 Maret 1997 ;

Dini- siang hari (jam.00.05 -12.00 wit).

C u a c a : umumnya berawan sebagian ;
A n g i n : dengan kecepatan 5-15 knot ;
Gelombang laut : antara 0,3- 1,3 meter ;
Jarak pandang : berkisar antara 5-13 km ;

Siang hari sampai sore hari (jam.12.05- 19.00 wit).

C u a c a : umumnya cerah dan berawan sebagian ;
A n g i n : antara 4- 15 knot ;
Gelombang laut : antara 0,3 - 1,3 meter ;
Jarak pandang : 4- 12 km .

Malam hari (jam. 19.05 - 00.00 wit).

C u a c a : umumnya cerah dan berawan sebagian ;
A n g i n : antara 4- 15 knot ;
gelombang laut : 0,2- 1,5 meter ;
Jarak pandang : 4 - 10 km.

Kondisi Cuaca di Perairan P.Kabaena pada tgl.30 Maret-97.

Dini hari -siang hari (jam.00.05 - 12.00).

Cuaca.

C u a c a : umumnya berawan sebagian ;
 A n g i n : antara 5- 15 knot ;
 Gelombang laut : antara 0,3 - 1,6 meter ;
 Jarak Pandang : 6 - 15 km .

Siang hari- sore hari (jam. 12.05 - 19.00 wit).

C u a c a : umumnya cerah sampai berawan seba-
 gian ;
 A n g i n : kecepatan 4- 17 knot ;
 Gelombang laut : 0,3 - 1,6 meter ;
 Jarak pandang : 5 - 15 km.

Malam hari (jam. 19.05 - 00.00 wit).

C u a c a : umumnya cerah sampai berawan se -
 bagian ;
 A n g i n : antara 5- 18 knot ;
 Gelombang laut : antara 0,4 - 1,8 meter ;
 Jarak pandang : 4- 10 km.

(bukti T.7);

c. Demikian juga data perkiraan cuaca dari Badan Meteorolo-
 gi dan Geofisika Balai Wilayah IV Stasiun Meteorologi -
 Penarikan Ujung Pandang untuk perairan Majane, Salabana-
 Selayar dan Tukang Besi didaerah sekitar kecelakaan -
 antara tanggal 28 Maret 1997 sampai dengan tanggal : -
 2 April 1997 yang mempunyai data data tidak jauh berbe-
 da dengan daerah Perairan Selayar dan Kabaena yang me-
 nunjukkan cuaca baik dan cerah dengan ombak :
 0,1 - 1,5 meter ; (bukti T.8);

d. Pernyataan tertulis dari para saksi mata, yaitu dari -
 para Nelayan Penolong maupun Surat Keterangan dari ABK.
 (anak buah kapal) secara tertulis yang dapat disimpul -
 kan sebagai berikut : bukti T.9 (1,2,3);

- * Kapal selalu mengalami kebocoran kebocoran di Palka-I dan Palka II dan selalu ditambal dengan semen semen.
- * Kapal berlayar dengan kelebihan muatan (over draft) - dimana muatan kayu melewati garis merah kapal ;
- * Kapal tidak pernah kandas dan tidak pernah menabrak - benda laut namun tidak tahu mengapa ada kebocoran - k a p a l ;
- * Log book kapal tidak diselamatkan oleh Nahkoda namun surat-surat kapal diselamatkan (catatan log book me-
 rupakan catatan yang sangat penting dalam mengetahui-
 kejadian yang sebenarnya dari kapal sejak kapal be-
 rangkat sampai kapal tenggelam) ;
- * ABK. meninggalkan kapal jauh sebelum kapal tenggelam.
- * Kapal tidak kelihatan pada saat tenggelam karena ma-
 sih terlihat walaupun semua ABK.kapal penolong telah -
 meninggalkan.

- meninggalkan jauh dari kapal ;
- *. Peralatan kapal tidak dapat digunakan dan tidak memenuhi persyaratan ;-

SECARA LOGIKA ✓

Apakah mungkin kapal nelayan yang bobotnya lebih kecil dari kapal Penggugat tidak mengalami bencana apa apa akibat angin kencang yang didalilkan Penggugat dan malahan dapat berlayar dengan mudah serta ikut pula menolong ABK yang mengalami musibah tenggelamnya kapal mereka pada saat kejadian ;

Berdasarkan semua uraian diatas, sudah jelas bahwa semua dalil dalil Penggugat sudah terbukti secara hukum TIDAK BERALASAN dan TIDAK BENAR. Sedangkan batasan " LAYAK LAUT " suatu kapal hanya dibuktikan dengan dokumen formal yang ditunjukkan oleh Penggugat, tetapi melainkan meliputi segala aspek yang berkaitan dengan pengoperasian Kapal menghadapi tantangan bahaya laut . Hal mana juga ditegaskan dalam pasal 139 ayat (4) MIA 1906 ; ✓

" A ship is deemed to be seaworthy when she is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary peril of the adventure insured " .-

Kapal dianggap layak laut apabila kapal tersebut benar benar dalam keadaan sehat dalam menghadapi semua bahaya laut dalam pelayaran yang dipertanggungkan ;-

Convention International " Safety of life at Sea " (SOLAS) yang menyatakan bahwa layaknya suatu kapal adalah didasarkan atas faktor :

1. layaknya kapal itu sendiri (ship seaworthy);
2. pemuatan dan pengangkutan barang yang memenuhi persyaratan (cargo seaworthy);
3. Awak buah kapal yang memenuhi persyaratan (Crew Seaworthy);

Bahwa semua dalil dan bukti bukti yang dikemukakan Tergugat tidak perlu diragukan lagi bahwa kapal Penggugat selama dalam masa Pelayaran yang dipertanggungkannya kepada TERGUGAT ternyata TIDAK LAYAK LAUT. Maka dari itu tidak ada kewajiban bagi Tergugat untuk bertanggung jawab secara hukum atas musibah yang dialami kapal Penggugat yang tidak LAYAK LAUT tersebut. Untuk itu gugatan Penggugat haruslah DITOLAK , sekurang kurangnya tidak dapat diterima ;-

III. DALAM



III. DALAM PROVISI.

Bahwa tuntutan Penggugat untuk mengajukan sita jaminan (conservatoir beslaag) kepada Tergugat tolak dan tidak menerimanya dengan alasan sebagai berikut :- -----

* Bahwa gugatan Penggugat tidak terbukti secara hukum sebagaimana Tergugat yang telah Tergugat bantah dalam uraian diatas sehingga tidak benar dan tidak terbukti Tergugat melakukan wanprestasi ;

* Apalagi permohonan sita jaminan yang diajukan Penggugat tidak menunjuk obyek yang pasti sehingga permohonan tersebut bersifat kabur (illusoir) yang tidak perlu dipertimbangkan oleh Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili perkara ini ;

Maka sepantasnyalah permohonan tersebut dikesampingkan dengan serta merta ; -----

Bahwa dari semua dalil dalil yang dikemukakan Tergugat diatas kiranya Bapak Ketua & Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili perkara ini berkenan memutus dengan amar sebagai berikut :

1. Menyatakan Tergugat adalah pihak yang beritikad baik dan benar yang perlu dilindungi hukum ;
2. Menolak semua dalil dalil yang dikemukakan Penggugat
3. Menyatakan gugatan Penggugat ditolak sekurang kurangnya tidak dapat diterima ;
4. Menyatakan Tergugat secara Hukum tidak berkewajiban membayar ganti rugi atas klaim yang diajukan Penggugat, atau sekurang kurangnya pertanggung jawaban atas polis No.0708.004.07.96 atas KM. Indomarine II dinyatakan batal demi hukum ;
5. Menghukum Penggugat membayar biaya perkara ;-----

dan atau Jika Bapak Ketua & Majelis Hakim berpendapat lain mohon putusan yang seadil adilnya (ex aequo at bono) ; -----

Menimbang, bahwa sehubungan dengan surat jawaban dari TERGUGAT tersebut, Kuasa Penggugat telah mengajukan replik nya bertanggal: 17 Desember 1997 dan sehubungan dengan Replik Penggugat tersebut Kuasa Tergugat telah mengajukan DUPLIK nya bertanggal: 31 Desember 1997 yang isi serta mak

sudnya guna untuk mempersingkat uraian dari PUTUSAN ini di anggap telah termuat disini ;-----

Menimbang, bahwa untuk membenarkan dalil gugatannya - tersebut Penggugat telah menyerahkan surat surat bukti sebagai berikut :

1. Foto copy Polis No.0708.004.07. 96 dan terjemahannya ter tanggal 10 Juli 1996 s/d tanggal 10 Juli 1997 (P.1); --
2. Foto copy kwitansi pembayaran premi asuransi Marine Hull- Polis No.0708.004.07.96 (P.2);
3. Foto copy Sertifikat kesempurnaan No.PY.651/101/X/SY.MKS-96 bertanggal Ujung Pandang 20 Oktober 1996. (P.3);
4. Foto copy sertifikat klasifikasi Lambung No.010257 untuk - KM.Indomarine II yang dikeluarkan di Jakarta tanggal: 19 Oktober 1995 (P. 4);
5. Fotocopy sertifikat klasifikasi mesin Kapal KM.Indomarine II No.register 2915 yang dikeluarkan di Jakarta pada tanggal 19 Oktober 1995 (P. 5);
6. Foto copy Sertifikat garis Muat KM. Indomarine II No.000 . 568 yang dikeluarkan Biro Klasifikasi Indonesia tanggal -- 19 Oktober 1995 (P. 6);
7. Foto copy Sertifikat keselamatan Telepon Radio Kapal Indomarine II No.PY.652/85/I/SY.MKS-97 yang dikeluarkan oleh Administrator Ujung Pandang tanggal: 27 Januari 1997 (P.7).
8. Foto copy surat penunjukan keagenan No.008/KAR-II/III/97 -- yang dikeluarkandi Jakarta tanggal: 6 Maret 1997 (P.8).--
9. Foto copy laporan kecelakaan Kapal Indomarine II No.687/01 /IV/SY.Mks-97 dibuat di Ujung Pandang tanggal: 2 April - 1997 (P. 9);
10. Foto copy surat pemberitahuan pendahuluan musibah KM.Indo - marine-II No.023/Kar-III/IV/97 tertanggal 2 April 1997. - (P. 10);
11. Foto copy Facsimile penunjukan Adjuster PT. Bhakti Utama - Wiradaya tanggal 23-5- 1997 (P.11);
12. Foto copy Facsimile dari Pt. Asuransi Maranu tanggal 29-4-- 1997 perihal dokumen pendukung Klaim KM. Indomarine II -- (P. 12);
13. Foto

13. Foto copy Surat Ukur international No.332/Bc. yang dike luarkan diSunda Kelapa tanggal 30 mei 1994 (P. 13a);
14. Foto copy surat izin berlayar No.145/1997 atas kapal KM. Indomarine II yang dikeluarkan oleh syahbandar Kolonodale tanggal: 27 Maret 1997 (P. 13.b);
15. Foto copy surat daftar Crew Kapal Indomarine II yang dike luarkan di Kolonodale tanggal 27 Maret 1997 (P.13.c).--
16. Foto copy surat dari Pt.HutamaBhakti Wirdaya No.155/H- - 970506/ta dikeluarkan di Jakarta tanggal: 4 Juni 1997 - (p.14);
17. Foto copy surat dari PT. Kapuas Raya tanggal: 20 Mei 1997 No.032/Kar-III/V/97 tentang klaim KM.Indomarine II yang - ditujukankepada PT.Asuransi Maranu (P. 15);
18. Foto copy surat dari PT.Kapuas Raya tanggal 20 Juni 1997 No.043/KAR-III/VI/97 yangditujukan kepada PT.Asuransi - Marannu tentang Klaim KM.Indomarine II (P.16);
19. Foto copy surat dari PT.Pel.Kapuas Raya tanggal: 3 Sep- tember 1997 kepada PT.Asuransi Marannu No.063/Kar-III/IX 97 (P. 17);
20. Foto copy keterangan biaya biaya ABK. KM.Indomerine II - yang dikeluarkan di Ujung Pandang tanggal: 12 April 1997 (P. 18);
21. Foto copy dari PT.Pel.Kapuas Raya tanggal : 18 Juli 97 No.048/Kar-III/VII/97 yang ditujukan kepada PT.Asuransi- Maranu yang ditandatangani oleh Kuasa Direksi (P.19).-
22. Foto copy surat dari Pt.Pel. Kapuas Raya tanggal 1 Agustus 1997 No.053/Kar-III/VIII/97 yang ditujukan kepada PT.Asu- ransi Maranu (P. 20);
23. Foto copy surat dari PT. Pel. Kapuas Raya tanggal 8 Agus- tus 1997 No.057/Kar-III/VIII/97 yang ditujukan kepada PT.- Asuransi Maranu (P. 21);
24. Foto copy suratdari PT. Pelayaran Kapuas Raya tanggal : -- 15 September 1997 No.065/Kar-III/IX/97 yang ditujukan kepa- da Pimpinan PT.Asuransi MARANU (P. 22);
25. Foto copy Facsimile PT.Kapuas Raya tanggal 2 Oktober 1997 perihal claim Marine Hull Polis No.0708.004.07-96 (P.23).
26. Foto copy surat dari Kuasa Hukum PT. KAPUASRAYA tanggal-- 15 Oktober 1997 tentang Claim Marine Hull KM.Indomarine- II. yang

- II Polis No.0708.004.07-96 yang ditujukan kepada : Dirut PT.Asuransi Maranu ; (P. 24);
27. Foto copy surat laporan dari KKM. Azizar H. tanggal Sukabumi 14-8- 1997 (P. 25);
 28. Foto copy surat dari KKM.Azizar tertanggal Sukabumi 19-8- 1997 yangditujukankepada Pimpinan PT.Pelayaran Kapuas Raya (P. 26);
 29. Foto copy Facsimile dari PT. Asuransi Marannu tanggal 12-6 1997 tentang klaim Marine Hull KM.Inddomarine-II (P.28).
 30. Foto copy asuransi rangka kapal (P. 29);- -----

bahwa foto copysurat surat bukti Penggugat tersebut telah di -
bubuhi meterai secukupnya dan telah disesuaikan denganaslinya-
terkecuali surat bukti P. 4 , P.5, P.6,P.7, P.13a, P.13b,P.13c
surat aslinya tidak dapat diperlihatkan oleh Penggugat dida --
lam persidangan ini ; - -----

Menimbang, bahwa untuk menguatkan dalil sangkalannya : -
pihak TERGUGAT telah mengajukan surat surat bukti sebagai -
berikut ;

1. Bukti : T.1 .

Polis asuransi No.0708.004.07.96 tertanggal 10 Juli 1996
atasrangka kapal (Marine KM.Indomarine-II) untuk kepenti
ngan PT.Kapuas Raya ;

2. Bukti : T.2 .

Kontrak perjanjian antara Penggugat (PT.Pelayaran Kapuas
Raya) denganCV. Unggas Jaya (kontraktor) tentang Docking-
dan Repaire KM.Indomarine II tanggal 5 Agustus 1996 ;

3. Bukti : T.2 (1)

berita acara No.127/UG-BAP/IX/1996 tanggal p4 September
1996 tentang penyerahan pekerjaan selesai dan serah teri
ma kapal KM.Indomerine II ;

Bukti T.2 (2) .

laporan pengedokan No.B/28/IX/1996/FHK. tanggal 12 Septem
ber 1996 dari Pangkalan Utama TNI AL, Fasharkan,Ujung Pan-
dang ;

Bukti T.2 (3);

Perincian.

JEMBER

Perincian biaya pekerjaan tambahan untuk kapal KM. Indo-Marine-II tanggal 2 September 1996, dari CV.Unggas Jaya.

3. Bukti T.-3.

Surat Tergugat kepada Penggugat melalui Facsimile No. - 021/FCL/IV/1997, tanggal 29 April 1997 ;

Bukti. T-3 (1).

Surat PT.Bhakti Utama Wiradaya (selaku ADJUSTER Independen) No.155/H-970506/ta,tanggal 4 Juni 1997 .

4. Bukti T.-4 .

Foto copy sertifikat klasifikasi lambung kapal dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) No.010257 tertanggal 19 Oktober 1995 ;

Bukti T.4-1.

Foto copy sertifikat klasifikasi mesin Kapal KM.Indomarine II No.008950 tanggal 19 Oktober 1995 ;

5. Bukti T.-5 ;

Surat dari PT.BHAKTIUTAMA WIRADAYA selaku Adjuster Independent No.187/H-970506/VI/ta tanggal 25 Juni 1997 kepada Penggugat tentang permintaan kelengkapan dokumen untuk segera dinilai oleh Adjuster guna pelayanan atas claim Penggugat;

6. Bukti T.-6 ;

Surat dari Dir Jen Hubla Kantor administrasi Pelabuhan -- Makasar No.UM.482/911/23/1997 tanggal 15 September 1997-ditujukan kepada Kepala Direktorat perkapalan dan kepulauan di Jakarta ;

7. Bukti T.-7 ;

Surat dari Dep.Hub. Badan Meteorologi dan Geofisika No. - RJM/112/V/97 tanggal: 1 Mei 1997 tentang data dan analisa kondisi cuaca diperairan Pulau Selayar dan Pulau Kabaena-disekitar tenggelamnya KM.Indomarine-II pertanggal 30 Maret 1997 (saat tenggelamnya kapal Indomarine-II). -----

8. Bukti T.-8 ;

Surat dari Badan Meteorologi dan Geofisika Balai Wilayah IV Stasiun Meteorologi penarikan (Maritim) Ujung Pandang No.129/ME.301/Pan/97 tanggal 24 Mei 1997 tentang data -- Prakiraan cuaca .

Bukti.

9. Bukti T- 9 (1).-

Surat pernyataan dari Suardi, Ex Muallim II KM. Indomarine II tertanggal 3 Nopember 1997 ;

Bukti T- 9 (2).-

Surat pernyataan Supriadi Takawedikan, ex Oliman II KM. Indomarine II tanggal 3 Nopember 1997 ;

Bukti T- 9 (3).-

Surat pernyataan dari Ibrahim , ex Oliman KM. Indomarine II tanggal 28 Oktober 1997 ;

Bukti T- 9 (4) .-

Surat pernyataan /Keterangan abd. Samad Nelayan yang menyaksikan insiden tenggelamnya Kapal KM. Indomarine-II.-

10. Bukti T- 10 .

Surat dari PT. Baktihutama Wiradaya selaku Ajuster Independent No.003/H-970506/I/es tanggal 6 Januari 1997.

bahwa surat surat bukti Tergugat tersebut telah disesuaikan dengan aslinya dan telah dibubuhi meterai secukupnya, terkecuali surat bukti T.1 , T.2 , T.2-1 ; T.2-2 ; T.2-3 , T.3-1 T.4, T.4-1, T.5 aslinya ada pada PENGGUGAT ;- -----

Menimbang, bahwa kedua belah pihak telah mengajukan kesimpulan masing masing bertanggal: 8 April 1997 yang isi dan maksudnya untuk mempersingkat uraian dari putusan ini dianggap telah termuat pula disini .- -----

Menimbang, bahwa kedua belah pihak tidak mengajukan saksi saksi dan selanjutnya mohon putusan .- -----

TENTANG PERTIMBANGAN HUKUMNYA ✓

Menimbang, bahwa maksud dan tujuan dari gugatan Penggugat adalah sebagaimana telah diuraikan diatas ; -----

Menimbang, bahwa atas gugatan Penggugat tersebut, pihak Tergugat telah mengajukan Eksepsi tentang Kompetensi Relatif.

JEMBER

-latif dan jawaban, namun setelah ternyata bahwa alamat Tergugat di Jalan Jendral Sudirman Wisma GKBI. No.28 termasuk dalam wilayah Hukum Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, Tergugat setuju mencabut Eksepsinya mengenai hal tersebut (vide berita acara tanggal 17-12- 1997) dan Tergugat tetap pada jawabannya semula ; -----

Menimbang, bahwa Tergugat dalam jawabannya pada pokoknya mendalilkan bahwa benar ada Polis ASURANSI No.0708.004.07.96 tanggal 10 Juli 1996 untuk kepentingan PT.PELAYARAN KAPUAS RAYA , dimana polis ini mencantumkan klausul bahwa Polis ini tunduk pada Hukum INGGRIS dan praktek asuransi Inggris di Inggris baik pada penutupan Polis pelaksanaannya dan bahkan sampai terjadinya klaim dan ini berarti ada pilihan hukum (Choice of law) dan tunduk pada Marine Insurance ACT 1906 (MIA 1906);

Bahwa didalam kasus ini Tergugat menyatakan tidak melakukan wanprestasi, oleh karena itu Tergugat tidak ada kewajiban membayar klaim atas tenggelamnya kapal Penggugat, karena pada hakikatnya kapal Penggugat tidak memenuhi syarat LAIK LAUT (unseaworthy) sebab dalam asuransi ini memakai azas : "Utmost good faith " sebagaimana ketentuan pasal 17 MIA 1906, hal mana harus ditunjukkan dengan pengungkapan fakta fakta material atau immaterial fact dalam penutupan polis asuransi marine, sehinggaperlu adanya kewajiban " disclosure " / keterbukaan atas hal yang sebenarnya terhadap obyek yang di pertanggungkan oleh si tertanggungnya yakni Penggugat ;

Akan tetapi hal ini tidak dipenuhi Penggugat yang berarti Penggugat bertindak " Nondisclosure " pada saat penutupan polis , hal ini baru diketahui Tergugat setelah Tergugat menerima dokumen-dokumen/informasi setelah terjadinya klaim.---

Menimbang, bahwa Pengadilan memandang perlu melihat apakah dalam hal ini penutupan polis asuransi marine ini pihak-pihak.

pihak telah memenuhi syarat syarat sebelum terjadinya penutupan Polis, baik Penggugat selaku tertanggung maupun Tergugat selaku penanggung sebagai sikap ber itikad baik dan sikap-berhati-hati sesuai yang dimaksud pasal 17 dan 18 ayat (2) - MIA 1906 (marine insurance Act 1906) ; -----

✓ Menimbang, bahwa dalam perkara ini in casu , yang perlu dipertimbangkan kembali adalah adanya penutupan Polis/perjanjian yang mengikat antara asuransi Tergugat selaku penanggung dan Penggugat selaku Tertanggung, yang ternyata hal tersebut diakui adanya oleh kedua belah pihak yaitu asuransi Marine Hull Polis no. 0708.004.07.96 jangka waktu pertanggungan tanggal 10-7-1996 s/d tanggal 10-7-1997 kemudian dengan kesepakatan kedua belah pihak masa penanggungan dirubah menjadi dari tanggal 10-9-96 s/d tanggal 10-9-1997 sehingga tanggal 10-9-1996 adalah merupakan tanggal mulai berlakunya polis tersebut dengan segala konsekwensi Yuridisnya (vide bukti P.1 jo. T.1 halaman 9 tinta merah) ; -----

✓ Menimbang, bahwa dalam perjanjian pertanggungan (asuransi) ini telah ditentukan Tertanggung adalah KM. Indomarine-II dengan nilai tanggungan sebesar Rp.500.000.000,- (lima ratus juta rupiah) dengan pembayaran premi 2% dari nilai tanggungan ditambah biaya Polis Rp.4.000,- (empat ribu rupiah) dan meterai sebesar Rp.4.000,- (empat ribu rupiah) sehingga jumlah yang harus dibayar Tertanggung sebesar Rp.10.008.000,- (sepuluh juta delapan ribu rupiah) untuk wilayah pelayaran yang dijamin , perairan Indonesia dengan persyaratan : - tunduk pada asuransi standar klausula T.L.O (rangka kapal)-1/10/83 , batas wilayah operasi Perairan Indonesia tunduk pada klasifikasi kapal dan klausula pemeliharaan , sertifikat lengkap, T.L.O., termasuk penuntutan tenaga kerja dan tunduk pada klausula kelayakan berlayar, pengurangan 5% dari T.S.I. -

Menimbang,

✓ Menimbang, bahwa dari surat bukti P.2, P.3, P.4. P.5 - P.6 dan P.7 telah ternyata bahwa untuk kapal motor Indomarine II premi assuransinya telah dibayar lunas pada tanggal : 10 -7- 1996 sebesar Rp.10.008.000,- (sepuluh juta delapan ribu rupiah) dengan dilengkapi sertifikat kesempurnaan (certificate of Seaworthiness) yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan tanggal 20-10- 1996 dan berlaku sampai dengan tanggal 19 -4- 1997, sertifikat klasifikasi lambung dikeluarkan oleh Biro klasifikasi Indonesia tanggal 19-10- 1995, sertifikat klasifikasi mesin di keluarkan Biro klasifikasi Indonesia tanggal 19 -10- 1995 sertifikat garis laut (load line certificate) dikeluarkan biro klasifikasi Indonesia tanggal- 19-10- 1995 dan berlaku sampai 30-9 -1997 , sertifikat keselamatan telepon Radio Kapal Barang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan cq. administrator Pelabuhan Makasar tanggal :--- 27-1- 1997 ; - -----

✓ Menimbang, bahwa dengan melihat fakta fakta hukum diatas Pengadilan berpendapat bahwa surat surat sertifikat untuk KM. INDOMARINE II telah dikeluarkan oleh Lembaga dan Pejabat yang berwenang untuk itu , karenanya KM. INDOMARINE II dipandang sebagai kapalmotor yang LAIK LAUT (seaworthiness).--

Menimbang, bahwa dari surat bukti P.9 ternyata bahwa - KM. INDOMARINE II telah tenggelam pada tanggal 30-3- 1997 jam 21.00 wita dengan koordinat $\pm 05^{\circ} - 20^{\circ} -00 S / 121^{\circ} -11 -00 T$ antara Pulau Kabaena & pulau Selayar (Teluk Bone) bersama barang barang muatannya sedangkan ABK.nya selamat ;
Bahwa Penggugat merupakan laporan kecelakaan kapal yang dibuat Nachkoda M.J. Lestahulu tanggal 2-4- 1997 yang diketahui Syahbandar Makasar Capt. H.ABD. Gani . -----

Menimbang, bahwa dari surat bukti P.10 Pt.KAPUAS RAYA - pada tanggal : 2-4- 1997 telah memberitahukan kepada PT. . - Asuransi.

Asuransi MARANNU Mario Assuransi tentang terjadinya musibah - tenggelamnya Kapal INDOMARINE II tersebut ; -----

X Menimbang, bahwa dari surat bukti Tergugat, T.2 - yang merupakan perjanjian CV. Unggas dengan PT. Kapuas Raya - mengenai perjanjian docking KM. Indomarine II tertanggal : - 5-8- 1996 untuk masa docking selama 1 bulan, sedangkan perjanjian asuransi antara Penggugat dengan Tergugat terjadi ikatan secara efektif sejak tanggal 10-9- 1996 s/d tanggal : 10-9 - 1997, karenanya mengenai docking tersebut adalah diluar/sebelum terjadinya penutupan Polis Indomarine II oleh karena itu hal tersebut dipandang irrelevan dalam kasus ini . -----

X Menimbang, bahwa bukti T.3 berupa surat surat permintaan dokumen data pendukung, telah ditampung dalam bukti P.14 - P.15, P.16, P.17 dan bukti P.13a,b,c sedangkan selain hal tersebut dipandang irrelevant ;

X Menimbang, bahwa mengenai surat bukti T.7 dan T.8 berupa analisa cuaca perairan Pulau Selayar & Pulau Kabaena dari sub bidang ramalan dan jasa meteorologi, dipandang Majelis tidak merupakan kepastian dan gerak alam adalah kosuistik sifatnya karenanya tentang surat bukti tersebut Majelis memandang harus dikesampingkan ; - -----

X Menimbang, bahwa mengenai surat bukti T.9 dan T.10 - berupa surat pernyataan pernyataan dipertimbangkan Majelis - bahwa surat pernyataan yang diluar persidangan Pengadilan dengan tidak disumpah tidak mempunyai kekuatan hukum pembuktian dan oleh karenanya surat bukti tersebut harus dikesampingkan.

✓ ^{Penting} Menimbang, bahwa mengenai atas : " Utmost good faith " - yakni itikat yang sangat baik dalam perjanjian asuransi sebagaimana dimaksud dalam pasal 17 MIA.1906 seharusnya dipedomani oleh kedua belah pihak sedangkan sifat berhati hati yang - dimaksud.

JEMBER

dimaksud pasal 18 ayat (2) MIA 1906 haruslah menjadi pedoman
si Penanggung sebelum menentukan putusannya untuk menolak
atau menutup asuransi tersebut dengan malakukan langkah
langkah penelitian dan pengamanan, akan tetapi hal itu tidak
dilakukan oleh Tergugat ; -----

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan pertimbangan
tersebut Pengadilan berpendapat bahwa Penggugat telah berha-
sil membuktikan dalil dalil gugatannya, sedangkan bukti Ter-
gugat tidak melumpuhkan bukti bukti Penggugat karenanya guga-
tan Penggugat dapat dikabulkan dan Tergugat dinyatakan telah
melakukan wanprestasi ;-----

Menimbang, bahwa dalam perkara ini telah dilaksanakan
sita jaminan terhadap rekening milik Tergugat yaitu dengan
penetapan Sita tertanggal 30-12- 1997 yang dilaksanakan pada
tanggal : 19 Januari 1998 atas rekening AC.No.500.300.30.3
BANK GLOBAL WISMA GKBI. Jalan Jendral Sudirman Kav. 28 Jakar-
ta Pusat dan AC. No.488.000.000.16.3 di BANK DANAMON CAPEM
MULTA WISMA GKBI. Lantai I jalan Jendral Sudirman Kav. 28
Jakarta Pusat harus dikuatkan .

Menimbang, bahwa oleh karena Tergugat telah wanprestasi
maka petitum butir 1,2,3,4,5b,5c dapat dikabulkan sedangkan
petitum 5a ditolak sedang petitum 5d karena meskipun Riil ter-
tapi tidak dirinci dikabulkan sebagian, petitum no.6 karena
tidak memenuhi syarat pasal 180 HIR. dan tidak ada urgensinya
maka ditolak ;-----

Menimbang, bahwa oleh karena Tergugat dipihak yang ka-
rah dibukum untuk membayar ongkos perkara yang jumlahnya se-
perti tersebut dalam diktum putusan dibawah ini .-----

Menimbang pasal pasal dan undang undang serta peraturan
peraturan lainnya yang bersangkutan .-----

MENGADILI.

JEMBER

M E N G A D I L I .

- ✓1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian . ----
- ✓2. Menyatakan bahwa TERGUGAT telah melakukan WANPRESTASI . -----
- ✓3. Menyatakan bahwa Conservatoir baslaag (sita jaminan yang dilakukan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 19 Januari 1998 berdasarkan Penetapan tanggal 30-12- 1997 terhadap rekening Tergugat masing masing No.AC.500.300.30.341 pada Bank GLOBAL di WISMA GKBI Jalan Jendral Sudirman Kav.28 Jakarta Pusat dan No. AC.488.000.000.16.3 di Bank DANAMON CAPEM.MULIA WISMA GKBI. lantai I Jalan Jendral Sudirman Kav.28 Jakarta Pusat dalam perkara ini adalah sah dan b e r h a r g a .- -----
- ✓4. Menghukum Tergugat untuk membayar kepada Penggugat ganti rugi (klaim asuransi) atas KM. Indomarine II sebesar Rp.500.000.000,-(lima ratus juta rupiah tunai dan sekaligus ; - -----
- ✓5b. Menghukum Tergugat untuk membayar kepada Penggugat kerugian atas bunga uang (loss of Cost money) 4% per bulan yang diperhitungkan sejak KM. Indomarie II tenggelam, sampai klaim ini dibayar tunai dan sekaligus .- -----
- ✓5c. Menghukum Tergugat membayar kepada Penggugat biaya biaya penyelamatan, penginapan makan dan pemulangan ABK. dari Kolonodale Ujung Pandang sampai ke Jakarta sebesar Rp.5.601.700,-(lima juta enam ratus satu -- ribu tujuh ratus rupiah);-----
- 5d. Menghukum.

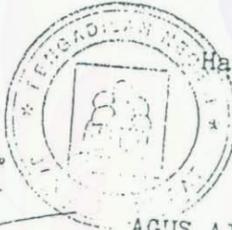
- 5.d. Menghukum Tergugat membayar biaya lain dan ongkos Penasehat Hukum sebesar Rp.10.000.000,- (sepuluh-juta rupiah) ; - -----
6. Menghukum Tergugat untuk membayar ongkos perkara dalam perkara ini yang dalam peradilan tingkat pertama ini dijumlah sebesar Rp. 298.000,- ----- (duaratus sembilan puluh delapan ribu rupiah).-
7. Menolak gugatan Penggugat selain dan selebihnya .

Demikianlah diputuskan perkara ini dalam rapat permusyawaratan Majelis Hakim pada hari : Selasa tanggal 11 Agustus-1998 oleh AGUS AIR GULIGA DEWATA SH selaku Hakim Ketua Majelis , I.M. PAIMAN SH. dan POERWANTO SH. selaku Hakim Anggota putusan mana diucapkan dalam persidangan yang terbuka untuk umum pada hari : itu juga SELASA tanggal 11 Agustus 1998 oleh Majelis Hakim yang sama yaitu : AGUS AIR GULIGA DEWATA SH. sebagai Hakim Ketua Majelis, I.M.PAIMAN SH. dan POERWANTO SH. masing masing sebagai Hakim Anggota dengan dibantu Panitera Pengganti SUPRADIYANTO serta dihadiri oleh Kuasa dari kedua belah pihak .- -----

Hakim Anggota .

1. I.M. PAIMAN SH.

2. POERWANTO. S.H.



Hakim Ketua Majelis,

AGUS AIR GULIGA DEWATA S.H.



Panitera Pengganti,

SUPRADIYANTO.

Biaya2.

Pengadilan Tinggi Jakarta, yang memeriksa dan mengadili perkara-perkara perdata dalam Peradilan Tingkat Banding telah menjatuhkan putusan sebagai tersebut dibawah ini dalam perkara antara :

P.T. ASURANSI MARANNU,

Dahulu beralamat di Wisma GKBI Lantai 18 Suite - 1801-1802 Jalan Jend. Sudirman No. 28 Jakarta Pusat dan kini beralamat di Jalan Prof. Dr. Supomo No. 44 Jakarta Selatan, dalam hal ini memberi kuasa kepada PANDJI PRASETYO dan SOKO MURSETYO berdasarkan surat kuasa khusus tertanggal 10 Maret - 1998,

PEMBANDING semula TERGUGAT ;

l a w a n

P.T. PELAYARAN KAPUAS RAYA,

Beralamat di Jalan Baruna No. 5 Pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta Utara, dalam hal ini memberi kuasa kepada WILSON HP. SIAHAAN, SE.SH. dan TUNGGUL R.P SIAHAAN, SH. Pengacara berkantor di Jalan Baruna-III No. 2-4 Pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta Utara,

TERBANDING semula PENGGUGAT ;

PENGADILAN TINGGI TERSEBUT ;

Telah membaca berkas perkara tersebut dan surat - surat lain yang berhubungan dengan perkara ini ;

TENTANG DUDUKNYA PERKARA

Memperhatikan dan menerima keadaan-keadaan mengenai duduknya perkara ini, seperti tertera dalam putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat,

-tanggal



JEMBER

tanggal 11 Agustus 1998 No. 431/Pdt.G/1997/PN.Jkt.Pst dalam perkara antara kedua belah pihak yang amarnya berbunyi sebagai berikut :

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian.
 2. Menyatakan bahwa Tergugat telah melakukan WANPRESTASI.
 3. Menyatakan bahwa Conservatoir Beslaag (sita jaminan) yang dilakukan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal - 19 Januari 1998 berdasarkan Penetapan tanggal 30-12-1997 terhadap rekening Tergugat masing-masing No. AC.500.300.30.341 pada Bank GLOBAL di WISMA GKBI Jalan Jenderal Sudirman Kav. 28 Jakarta Pusat dan No. AC.488.000.000.16.3 di Bank DANAMON CAPEM MULIA WISMA GKBI Lantai I Jalan - Jenderal Sudirman Kav. 28 Jakarta Pusat dalam perkara - ini adalah sah dan berharga.
 4. Menghukum Tergugat untuk membayar kepada Penggugat ganti rugi (klaim asuransi) atas KM. Indomarine II sebesar Rp 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah) tunai dan sekaligus.
 - 5b. Menghukum Tergugat untuk membayar kepada Penggugat kerugian atas bunga uang (loss of cost money) 4% per-bulan - yang diperhitungkan sejak KM. Indomarine II tenggelam - sampai klaim ini dibayar tunai dan sekaligus.
 - 5c. Menghukum Tergugat membayar kepada Penggugat biaya-biaya penyelamatan, penginapan, makan dan pemulangan ABK dari Kolonodale Ujung Pandang sampai ke Jakarta sebesar Rp - 5.601.700 (lima juta enam ratus satu ribu tujuh ratus ru - piah).
 - 5d. Menghukum Tergugat membayar biaya lain dan ongkos Penasehat Hukum sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah)
 6. Menghukum Tergugat untuk membayar ongkos perkara dalam - perkara ini yang dalam peradilan tingkat pertama ini di - jumlah sebesar Rp. 298.000,- (dua ratus sembilan puluh - delapan ribu rupiah).
- 7. Menolak....



7. Menolak gugatan Penggugat selain dan selebihnya.

Menimbang, bahwa berdasarkan risalah pernyataan - permohonan banding No. 143/SRT.PDT.BDG/1998/PN.JKT.PST jo- No. 431/PDT.G/1997/PN.JKT.PST., yang dibuat oleh : H. ANDI-AMIER SHARIFUDDIN, SH. Panitera Pengadilan Negeri Jakarta - Pusat menerangkan, bahwa pada tanggal 21 Agustus 1998 Tergugat melalui kuasanya (PANJI PRASETYO, SH. berdasarkan surat kuasa khusus tertanggal 10 Maret 1998) telah mengajukan permohonan banding terhadap putusan Pengadilan Negeri Jakarta-Pusat tanggal 11 Agustus 1998 No. 431/Pdt.G/1997/PN.Jkt.Pst permohonan mana telah diberitahukan dengan seksama kepada - Terbanding ;

Menimbang, bahwa hingga perkara ini diputus dalam Peradilan Tingkat Banding, Pembanding maupun Terbanding tidak mengajukan memori banding dan kontra memori banding ;

TENTANG PERTIMBANGAN HUKUMNYA



Menimbang, bahwa permohonan banding yang diajukan Tergugat/Pembanding telah dilakukan dalam tenggang waktu - dan menurut cara-cara yang ditetapkan dalam Undang-Undang - sehingga oleh karenanya permohonan banding tersebut dapat - diterima ;

Menimbang, bahwa setelah mempelajari Berita Acara Persidangan, salinan putusan Pengadilan Negeri yang dimohon banding, serta surat-surat lain yang berhubungan, Pengadilan Tinggi pada pokoknya dapat menyetujui pertimbangan dan putusan Pengadilan Negeri yang dibanding, terkecuali tentang amar putusan No. 5d yang menghukum Penggugat untuk membayar biaya lain dan ongkos Penasehat Hukum sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah) ;

Menimbang, bahwa disatu pihak apa yang disebut dengan biaya lain tersebut, tidak diperinci serta tidak didukung oleh bukti-bukti yang sah,

- maka

hingga

JEMBER

maka dipihak lain oleh karena tidak adanya kewajiban untuk diwakili oleh Pengacara (Procureur Stellingsplicht) didalam proses berperkara menurut hukum acara yang berlaku maka petitum gugatan sepanjang mengenai hal ini harus ditolak ;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut diatas, maka putusan Pengadilan Negeri yang dimohon banding harus diperbaiki sepanjang tentang amar putusan No 5d, tentang biaya lain dan ongkos Penasehat Hukum, sehingga amar selengkapnya akan berbunyi sebagaimana disebut dibawah ini ;

Menimbang, bahwa oleh karena gugatan Penggugat - dikabulkan, kecuali tentang amar No. 5d tersebut diatas - maka Tergugat/Pembanding haruslah dihukum untuk membayar - biaya perkara yang timbul ditingkat banding ;

Memperhatikan pasal-pasal dari Undang-Undang dan Peraturan-Peraturan hukum lainnya yang bersangkutan ;

M E N G A D I L I



- Menerima permohonan banding Tergugat/Pembanding ;
- Memperbaiki putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tanggal 11 Agustus 1998 No. 431/Pdt.G/1997/PN.Jkt.Pst., yang dimohonkan banding sesuai amar putusan No. 5d, sehingga selengkapnya berbunyi sebagai berikut :

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian ;
2. Menyatakan bahwa Tergugat telah melakukan WANPRESTASI ;
3. Menyatakan bahwa Conservatoir beslaag (sita jaminan) yang dilakukan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 19 Januari 1998 berdasarkan Penetapan tanggal 30 Desember 1997 terhadap rekening Tergugat masing-masing No.AC 500.300.30.341 pada Bank GLOBAL di WISMA GKBI Jalan Jenderal Sudirman Kav. 28 Jakarta Pusat dan No. AC.488.000 000.16.3 di Bank,

- DANAMON....

JEMBER

Digital Repository Universitas Jember

dan putusan mana diucapkan oleh Hakim Ketua Majelis tersebut dalam sidang terbuka untuk umum pada hari itu juga, dengan didampingi oleh Hakim-Hakim Anggota tersebut serta dibantu oleh : SAHAT P. SIHOMBING, SH. Panitera Pengganti pada Pengadilan Tinggi tersebut, akan tetapi tidak dihadiri oleh kedua belah pihak yang berperkara.

HAKIM-HAKIM ANGGOTA

HAKIM KETUA MAJELIS

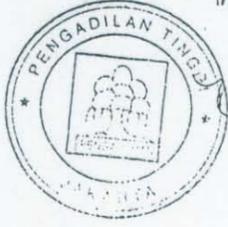
ttd
HJ. ANTARA T. GORGA HARAHAP, SH.

ttd
M.S. LUMME, SH.

ttd
MARUARAR SIAHAAN, SH.

PANITERA PENGGANTI,

ttd
SAHAT P. SIHOMBING, SH.



Perincian biaya banding :

M e t e r a i	..	Rp.	2.000,-
R e d a k s i	..	"	1.000,-
A d m i n i s t r a s i	..	"	20.000,-
P e m b e r k a s a n	..	"	22.000,-
J u m l a h		Rp.	<u>45.000,-</u>

Orina :
12 Mei 1999