

1/10/83 (FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM) INSTITUTE TIME CLAUSES HULLS This insurance is subject to English law and practice 1 NAVIGATION 1.1 The Vessel is covered subject to the provisions of this insurance at all times and has leave to sail or navigate with or without pilots, to go on trial trips and to assist and tow vessels or craft in distress, but it is warranted that the Vessel shall not be towed, except as is customary or to the first safe port or place when in need of assistance, or undertake towage or salvage services under a contract previously arranged by the Assured and/or Owners and/or Managers and/or Charterers. This Clause 1.1 shall not exclude customary towage in connection with loading and discharging. 1.2 In the event of the Vessel being employed in trading operations which entail cargo loading or discharging at sea from or into another vessel (not being a harbour or inshore craft) no claim shall be recoverable under this insurance for loss of or damage to the Vessel or liability to any other vessel arising from such loading or discharging operations, including whilst approaching, lying alongside and leaving, unless previous notice that the Vessel is to be employed in such operations has been given to the Underwriters and any amended terms of cover and any additional premium required by them have been agreed. 1.3 In the event of the Vessel sailing (with or without cargo) with an intention of being (a) broken up, or (b) sold for breaking up, any claim for loss of or damage to the Vessel occurring subsequent to such sailing shall be limited to the market value of the Vessel as scrap at the time when the loss or damage is sustained, unless previous notice has been given to the Underwriters and any amendments to the terms of cover, insured value and premium required by them have been agreed. Nothing in this Clause 1.3 shall	1/10/83 (HANYA DIPAKAI DENGAN BENTUK POLIS MARINE BARU) KLAUSULA-KLAUSULA INSTITUT UNTUK PERTANGGUNGAN RANGKA KAPAL ATAS DASAR JANGKA WAKTU Pertanggungan ini tunduk pada hukum dan praktek Inggris 1 NAVIGASI 1.1 Kapal Yang Dipertanggungkan dijamin dengan tunduk pada ketentuan-ketentuan pertanggungan ini setiap saat dan bebas untuk berlayar atau bernavigasi dengan atau tanpa pandu, melakukan pelayaran percobaan dan membantu dan menarik kapal atau tongkang yang berada dalam kesulitan, tetapi dengan syarat khusus bahwa Kapal Yang Dipertanggungkan tidak akan ditarik, kecuali dalam hal penarikan yang biasa atau penarikan ke pelabuhan atau tempat yang pertama dan aman ketika memerlukan bantuan, atau tidak akan melakukan penarikan atau penyelamatan berdasarkan suatu kontrak yang telah diatur sebelumnya oleh Tertanggung dan/ atau Pemilik dan/ atau Pengelola dan/ atau Pencarter. Klausula 1.1 ini tidak mengecualikan penarikan biasa yang berkenaan dengan pemuatan dan pembongkaran barang muatan. 1.2 Dalam hal Kapal Yang Dipertanggungkan digunakan dalam kegiatan operasional yang melibatkan pemuatan atau pembongkaran barang muatan di tengah laut dari atau ke sebuah kapal lain (bukan sebuah kapal atau tongkang yang biasanya digunakan di pelabuhan atau dekat darat) tidak ada klaim yang dapat dibayar pada pertanggungan ini untuk kerugian atas atau kerusakan pada Kapal Yang Dipertanggungkan atau untuk tanggung jawab kepada kapal lain yang timbul dari kegiatan pemuatan atau pembongkaran barang muatan tersebut, termasuk pada saat sementara Kapal Yang Dipertanggungkan bergerak mendekati, berada di sisi dan meninggalkan kapal lain tersebut, kecuali suatu pemberitahuan sebelumnya bahwa Kapal Yang Dipertanggungkan akan digunakan dalam kegiatan tersebut telah diberikan kepada Penanggung dan perubahan pada syarat-syarat jaminan dan premi tambahan yang dikehendaki oleh Penanggung telah disetujui. 1.3 Dalam hal Kapal Yang Dipertanggungkan berlayar (dengan atau tanpa barang muatan) dengan maksud untuk (a) dipotong-potong, atau (b) dijual untuk dipotong-potong, klaim untuk kerugian atas atau kerusakan pada Kapal tersebut yang terjadi sebagai akibat dari pelayaran tersebut dibatasi hingga sebesar nilai dari Kapal tersebut sebagai barang bekas pada saat ketika kerugian atau kerusakan tersebut terjadi, kecuali pemberitahuan sebelumnya telah diberikan kepada Penanggung dan perubahan pada syarat-syarat jaminan, nilai pertanggungan dan premi yang dikehendaki oleh Penanggung telah disetujui. Tidak
--	---

affect claims under Clauses 8 and/or 11.	satu halpun dalam Klausula 1.3 ini akan mempengaruhi klaim-klaim pada Klausula-Klausula 8 dan/ atau 11.
2 CONTINUATION Should the Vessel at the expiration of this insurance be at sea or in distress or at a port of refuge or of call, she shall, provided previous notice be given to the Underwriters, be held covered at a pro rata monthly premium to her port of destination.	2 KELANJUTAN JAMINAN Jika Kapal Yang Dipertanggungkan pada saat berakhirnya pertanggungan ini berada dalam pelayaran atau dalam keadaan darurat atau berada di suatu pelabuhan perlindungan atau pelabuhan singgah, Kapal tersebut, asalkan pemberitahuan sebelumnya diberikan kepada Penanggung, akan tetap berada dalam jaminan pertanggungan ini dengan premi pro-rata bulan hingga Kapal tersebut tiba di pelabuhan tujuannya.
3 BREACH OF WARRANTY Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade, locality, towage, salvage services or date of sailing, provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices and any amended terms of cover and any additional premium required by them be agreed.	3 PELANGGARAN SYARAT KHUSUS Kapal Yang Dipertanggungkan tetap berada dalam jaminan pertanggungan ini dalam hal terjadi pelanggaran syarat khusus yang berkenaan dengan jenis barang muatan yang dapat diangkutnya, wilayah di mana ia dapat beroperasi, perairan di mana ia dapat bernavigasi, penarikan, pemberian pertolongan atau tanggal berlayar, asalkan pemberitahuan diberikan kepada Penanggung segera setelah penerimaan berita pelanggaran syarat khusus tersebut dan perubahan pada syarat-syarat jaminan dan premi tambahan yang dikehendaki oleh Penanggung disetujui.
4 TERMINATION This Clause 4 shall prevail notwithstanding any provision whether written typed or printed in this insurance inconsistent therewith. Unless the Underwriters agree to the contrary in writing, this insurance shall terminate automatically at the time of 4.1 change of the Classification Society of the Vessel, or change, suspension, discontinuance, withdrawal or expiry of her Class therein, provided that if the Vessel is at sea such automatic termination shall be deferred until arrival at her next port. However where such change, suspension, discontinuance or withdrawal of her Class has resulted from loss or damage covered by Clause 6 of this insurance or which would be covered by an insurance of the Vessel subject to current Institute War and Strikes Clauses Hulls - Time such automatic termination shall only operate should the Vessel sail from her next port without the prior approval of the Classification Society,	4. PENGAKHIRAN Klausula 4 ini tetap berlaku meskipun pada pertanggungan ini terdapat ketentuan, baik ditulis, diketik ataupun dicetak, yang tidak sejalan dengannya. Kecuali Penanggung setuju sebaliknya secara tertulis, pertanggungan ini akan berakhir dengan sendirinya pada saat terjadi 4.1 perubahan Biro Klasifikasi Kapal Yang Dipertanggungkan, perubahan, penundaan, pemutusan, penarikan atau keberakhiran Klasnya pada Biro Klasifikasi tersebut, dengan ketentuan bahwa jika Kapal tersebut masih berada dalam pelayaran atau ditengah laut keberakhiran dengan sendirinya tersebut ditangguhkan hingga tibanya di pelabuhan berikutnya. Tetapi apabila perubahan, penundaan, pemutusan, atau penarikan Klas-nya tersebut terjadi sebagai akibat dari kerugian atau kerusakan yang dijamin oleh Klausula 6 dari pertanggungan ini atau yang dijamin oleh suatu pertanggungan atas Kapal tersebut berdasarkan Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time yang berlaku sekarang, maka keberakhiran pertanggungan dengan sendirinya seperti tersebut di atas baru akan berlaku jika Kapal tersebut berlayar dari pelabuhan berikutnya

4.2 any change, voluntary or otherwise, in the ownership or flag, transfer to new management, or charter on a bareboat basis, or requisition for title or use of the Vessel, provided that, if the Vessel has cargo on board and has already sailed from her loading port or is at sea in ballast, such automatic termination shall if required be deferred, whilst the Vessel continues her planned voyage, until arrival at final port of discharge if with cargo or at port of destination if in ballast. However, in the event of requisition for title or use without the prior execution of a written agreement by the Assured, such automatic termination shall occur fifteen days after such requisition whether the Vessel is at sea or in port. A pro rata daily net return of premium shall be made.	tanpa persetujuan sebelumnya dari Biro Klasifikasi yang bersangkutan, 4.2 perubahan, sukareka atau lainnya, pada pemilikan atau bendera, pindah tangan kepada pengelola baru, atau carter atas dasar bareboat, atau penyitaan atas Kapal Yang Dipertanggungjawabkan untuk dimiliki atau dipakai, dengan ketentuan bahwa apabila dalam Kapal tersebut terdapat barang muatan dan telah berlayar dari pelabuhan muatnya atau berlayar tanpa barang muatan, keberakhiran dengan sendirinya pertanggungungan ini sebagaimana tersebut di atas akan, jika dikehendaki, ditangguhkan, sementara Kapal tersebut melanjutkan pelayaran yang telah direncanakannya, hingga tibanya di pelabuhan pembongkaran terakhir jika dengan barang muatan atau di pelabuhan tujuannya jika tanpa barang muatan. Namun demikian, dalam hal Kapal tersebut disita untuk dimiliki atau dipakai tanpa suatu perjanjian tertulis sebelumnya oleh Tertanggung, keberakhiran dengan sendirinya tersebut akan terjadi 15 hari setelah penyitaan tersebut baik Kapal tersebut masih berada dalam pelayaran atau sudah berada di pelabuhan. Pengembalian premi bersih atas dasar prorata hari akan diberikan.
5 ASSIGNMENT No assignment of or interest in this insurance or in any moneys which may be or become payable thereunder is to be binding on or recognised by the Underwriters unless a dated notice of such assignment or interest signed by the Assured, and by the assignor in the case of subsequent assignment, is endorsed on the Policy and the Policy with such endorsement is produced before payment of any claim or return of premium thereunder.	5. PENGALIHAN HAK Pengalihan hak atau kepentingan pada pertanggungungan ini atau pada jumlah-jumlah yang yang dapat dibayar atau menjadi dapat dibayar pada pertanggungungan ini tidak akan mengikat atau diakui oleh Penanggung kecuali surat pengalihan hak atau kepentingan yang bertanggal dan ditanda-tangani oleh Tertanggung, dan oleh pihak yang mengalihkan hak atau kepentingan tersebut dalam hal pengalihan berikutnya, diendors pada Polis dan Polis dengan endorsement tersebut dikeluarkan sebelum pembayaran klaim-klaim atau pengembalian premi pada Polis tersebut.
6 PERILS 6.1 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by 6.1.1 perils of the seas rivers lakes or other navigable waters 6.1.2 fire, explosion 6.1.3 violent theft by persons from outside the Vessel 6.1.4 jettison	6. BAHAYA-BAHAYA 6.1 Pertanggungungan ini menjamin kerugian atas atau kerusakan pada obyek pertanggungungan yang disebabkan oleh 6.1.1 bahaya-bahaya laut, sungai, danau atau perairan lainnya yang dapat dilayari 6.1.2 kebakaran, ledakan 6.1.3 pencurian dengan kekerasan oleh orang-orang dari luar Kapal Yang Dipertanggungjawabkan 6.1.4 pembuangan bagian dari Kapal Yang

6.1.5 piracy 6.1.6 breakdown of or accident to nuclear installations or reactors 6.1.7 contact with aircraft or similar objects, or objects failing therefrom, land conveyance, dock or harbour equipment or installation 6.1.8 earthquake volcanic eruption or lightning. 6.2 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by 6.2.1 accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel 6.2.2 bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull 6.2.3 negligence of Master Officers Crew or Pilots 6.2.4 negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not an Assured hereunder 6.2.5 barratry of Master Officers or Crew, provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers. 6.3 Master Officers Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 6 should they hold shares in the Vessel.	Dipertanggungkan 6.1.5 perompakan 6.1.6 kerusakan atau kecelakaan pada instalasi atau reaktor nuklir 6.1.7 benturan dengan pesawat terbang atau benda-benda lain yang sejenisnya, atau benda yang jatuh dari benda-benda yang disebutkan pertama di atas, alat angkutan darat, peralatan atau instalasi dok atau pelabuhan 6.1.8 gempa bumi, letusan gunung berapi atau sambaran petir . 6.2 Pertanggungan ini menjamin kerugian atau kerusakan pada obyek pertanggungan yang disebabkan oleh 6.2.1 kecelakaan dalam pemuatan pembongkaran atau penggeseran barang muatan atau bahan bakar 6.2.2 meledaknya boiler, patahnya as-as atau poros-poros pada mesin atau cacat tersembunyi pada mesin atau badan atau rangka Kapal Yang Dipertanggungkan 6.2.3 kelalaian Nakhoda, Perwira, Awak Kapal Yang Dipertanggungkan atau Pandu 6.2.4 kelalaian bengkel perbaikan atau pencarter asalkan bengkel perbaikan atau pencarter tersebut bukan merupakan Tertanggung pada pertanggungan ini 6.2.5 tindakan Nakhoda, Perwira atau Awak Kapal dengan tujuan untuk merugikan kepentingan Pemilik Kapal Yang Dipertanggungkan,, asalkan kerugian atau kerusakan tersebut terjadi bukan karena kurangnya kepedulian yang semestinya dari Tertanggung, Pemilik atau Pengelola Kapal tersebut. 6.3 Nakhoda, Perwira, Awak Kapal dari Kapal Yang Dipertanggungkan atau Pandu tidak dianggap sebagai Pemilik Kapal Yang Dipertanggungkan dalam pengertian Klausula 6 ini jika mereka memiliki saham pada Kapal tersebut.
7 POLLUTION HAZARD This insurance covers loss of or damage to the Vessel caused by any governmental authority acting under the powers vested in it	7. BAHAYA POLUSI Pertanggungan ini menjamin kerugian atas atau kerusakan pada Kapal Yang Dipertanggungkan yang disebabkan oleh otoritas pemerintahan yang bertindak

to prevent or mitigate a pollution hazard, or threat thereof, resulting directly from damage to the Vessel for which the Underwriters are liable under this insurance, provided such act of governmental authority has not resulted from want of due diligence by the Assured, the Owners, or Managers of the Vessel or any of them to prevent or mitigate such hazard or threat. Master, Officers, Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 7 should they hold shares in the Vessel.	dibawah kekuasaan yang ada padanya untuk mencegah atau mengurangi suatu bahaya polusi atau ancaman bahaya polusi, sebagai akibat langsung dari kerusakan pada Kapal tersebut untuk kerusakan mana Penanggung bertanggung jawab berdasarkan pertanggungan ini, asalkan tindakan otoritas pemerintahan tersebut dilakukan bukan sebagai akibat dari kurangnya kepedulian yang semestinya dari Tertanggung, Pemilik, atau Pengelola Kapal tersebut atau pihak mana saja di antara pihak-pihak tersebut untuk mencegah atau mengurangi bahaya atau ancaman bahaya tersebut. Nakhoda, Perwira, Awak Kapal Yang Dipertanggungjawabkan atau Pandu tidak dianggap sebagai Pemilik Kapal tersebut menurut pengertian Klausula 7 ini apabila mereka mempunyai saham pada Kapal tersebut.
8 3/4THS COLLISION LIABILITY 8.1 The Underwriters agree to indemnify the Assured for three-fourths of any sum or sums paid by the Assured to any other person or persons by reason of the Assured becoming legally liable by way of damages for 8.1.1 loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel 8.1.2 delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon 8.1.3 general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon, where such payment by the Assured is in consequence of the Vessel hereby insured coming into collision with any other vessel. 8.2 The indemnity provided by this Clause 8 shall be in addition to the indemnity provided by the other terms and conditions of this insurance and shall be subject to the following provisions : 8.2.1 Where the insured Vessel is in collision with another vessel and both vessels are to blame then, unless the liability of one or both vessels becomes limited by law, the indemnity under this Clause 8 shall be calculated on the principle of	8. 3/4 TANGGUNG JAWAB TABRAKAN 8.1 Penanggung setuju untuk memberikan ganti rugi kepada Tertanggung untuk 3/4 bagian dari setiap jumlah atau jumlah-jumlah yang telah dibayar oleh Tertanggung kepada orang atau orang-orang lain dengan alasan karena Tertanggung menjadi bertanggung jawab dengan cara membayar ganti rugi financial untuk 8.1.1 kerugian atau kerusakan pada kapal lain atau harta benda pada kapal lain 8.1.2 keterlambatan pada atau hilangnya pendapatan karena tidak dapat digunakannya kapal lain tersebut atau harta benda pada kapal lain tersebut. 8.1.3 kerugian umum, penyelamatan murni, atau penyelamatan atas dasar suatu kontrak dari, kapal lain tersebut atau harta benda pada kapal lain tersebut, apabila pembayaran tersebut oleh Tertanggung dilakukan sebagai konsekuensi dari Kapal Yang Dipertanggungjawabkan bertabrakan dengan kapal lain. 8.2 Ganti rugi yang diberikan berdasarkan Klausula 8 ini merupakan tambahan terhadap ganti rugi yang diberikan menurut persyaratan lain dari pertanggungan ini dan akan tunduk pada ketentuan-ketentuan sebagai berikut : 8.2.1 Jika Kapal Yang Dipertanggungjawabkan bertabrakan dengan sebuah kapal lain dan kedua kapal tersebut sama-sama bersalah maka, kecuali tanggung jawab dari salah satu atau kedua kapal tersebut dibatasi menurut hukum, ganti rugi berdasarkan Klausula 8 ini akan dihitung berdasarkan prinsip tanggung jawab

cross-liabilities as if the respective Owners had been compelled to pay to each other such proportion of each other's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of the collision. 8.2.2 In no case shall the Underwriters' total liability under Clauses 8.1 and 8.2 exceed their proportionate part of three-fourths of the insured value of the Vessel hereby insured in respect of any one collision. 8.3 The Underwriters will also pay three-fourths of the legal costs incurred by the Assured or which the Assured may be compelled to pay in contesting liability or taking proceedings to limit liability, with the prior written consent of the Underwriters. EXCLUSIONS 8.4 Provided always that this Clause 8 shall in no case extend to any sum which the Assured shall pay for or in respect of 8.4.1 removal or disposal of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever 8.4.2 any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels 8.4.3 the cargo or other property on, or the engagements of, the insured Vessel 8.4.4 loss of life, personal injury or illness 8.4.5 pollution or contamination of any real or personal property or thing whatsoever (except other vessels with which the insured Vessel is in collision or property on such other vessels).	silang seolah-olah masing-masing pemilik dari kapal-kapal tersebut telah diwajibkan untuk membayar kepada satu sama lainnya proporsi dari kerugian masing-masing kapal tersebut seperti yang sudah umum berlaku dalam penentuan selisih atau jumlah yang dapat dibayar oleh atau kepada Tertanggung sebagai akibat dari tabrakan tersebut. 8.2.2 Dalam hal apapun keseluruhan tanggung jawab Penanggung berdasarkan Klausula-Klausula 8.1 dan 8.2 tidak akan melebihi tiga-perempat dari nilai pertanggungan Kapal Yang Dipertanggungkan pada pertanggungan ini dalam setiap tabrakan 8.3 Penanggung akan membayar juga tiga-perempat bagian dari biaya perkara yang dikeluarkan oleh Tertanggung atau yang diwajibkan untuk dibayar oleh Tertanggung dalam memperdebatkan soal tanggung jawab atau dalam upaya hukum untuk membatasi tanggung jawab, dengan persetujuan tertulis sebelumnya dari Penanggung. PENGECUALIAN 8.4 Selalu dengan ketentuan bahwa dalam hal apapun jaminan berdasarkan Klausula 8 ini tidak akan meliputi jumlah-jumlah yang harus dibayar oleh Tertanggung untuk atau berkenaan dengan 8.4.1 pemindahan atau penyingkiran benda-benda yang menjadi penghalang, benda-benda rongsokan, barang-barang muatan atau benda-benda lain apapun 8.4.2 harta benda atau benda-benda nyata atau pribadi apapun jenisnya kecuali kapal lain atau harta benda pada kapal lain 8.4.3 barang muatan atau harta benda lain yang berada di atas atau yang diangkut pada Kapal Yang Dipertanggungkan 8.4.4 hilangnya jiwa, cedera badan atau sakit 8.4.5 polusi atau kontaminasi dari harta benda nyata atau pribadi atau benda apapun (kecuali kapal lain dengan mana Kapal Yang Dipertanggungkan bertabrakan atau harta benda pada kapal lain tersebut).
---	--

9 SISTERSHIP Should the Vessel hereby insured come into collision with or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management, the Assured shall have the same rights under this insurance as they would have were the other vessel entirely the property of Owners not interested in the Vessel hereby insured; but in such cases the liability for the collision or the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.	9. KAPAL LAIN MILIK PEMILIK YANG SAMA Jika Kapal Yang Dipertanggungkan bertabrakan dengan atau menerima jasa penyelamatan dari kapal lain yang seluruhnya atau sebagian dimiliki oleh Pemilik yang sama atau dibawah pengelolaan Pengelola yang sama, Tertanggung akan mempunyai hak yang sama pada pertanggungan ini sebagaimana hak yang akan dimilikinya seandainya kapal lain tersebut seluruhnya merupakan harta benda Pemilik yang tidak mempunyai kepentingan pada Kapal Yang Dipertanggungkan tersebut ; tetapi dalam hal-hal tersebut tanggung jawab atas tabrakan atau jumlah yang dapat dibayar untuk jasa penyelamatan yang diberikan akan merujuk pada keputusan arbitrator tunggal yang disetujui antara Penanggung dan Tertanggung.
10 NOTICE OF CLAIM AND TENDERS 10.1 In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this insurance, notice shall be given to the Underwriters prior to survey and also, if the Vessel is abroad, to the nearest Lloyd's Agent so that a surveyor may be appointed to represent the Underwriters should they so desire. 10.2 The Underwriters shall be entitled to decide the port to which the Vessel shall proceed for docking or repair (the actual additional expense of the voyage arising from compliance with the Underwriters' requirements being refunded to the Assured) and shall have a right of veto concerning a place of repair or a repairing firm. 10.3 The Underwriters may also take tenders or may require further tenders to be taken for the repair of the Vessel. Where such a tender has been taken and a tender is accepted with the approval of the Underwriters, an allowance shall be made at the rate of 30% per annum on the insured value for time lost between the despatch of the invitations to tender required by Underwriters and the acceptance of a tender to the extent that such time is lost solely as the result of tenders having been taken and provided that the tender is accepted without delay after receipt	10. PEMBERITAHUAN KLAIM DAN TENDER 10.1 Dalam hal kecelakaan dimana kerugian atau kerusakan dapat menimbulkan suatu klaim pada pertanggungan ini, pemberitahuan tentang kerugian atau kerusakan itu harus diberikan kepada Penanggung sebelum dilakukan survey dan juga, jika Kapal Yang Dipertanggungkan berada di luar negeri, kepada Agen Lloyd terdekat sehingga seorang surveyor dapat ditunjuk untuk mewakili Penanggung jika Penanggung menghendaki hal itu. 10.2 Penanggung berhak untuk menentukan ke pelabuhan mana Kapal Yang Dipertanggungkan harus dibawa untuk menjalani doking atau perbaikan (biaya tambahan sebenarnya dari pelayaran tersebut yang timbul dari pemenuhan persyaratan yang ditetapkan oleh Penanggung tersebut akan dibayar kembali oleh Penanggung kepada Tertanggung) dan Penanggung mempunyai hak veto mengenai suatu tempat perbaikan atau sebuah perusahaan perbaikan. 10.3 Penanggung dapat juga melakukan tender atau meminta dilakukannya tender lebih lanjut untuk perbaikan Kapal Yang Dipertanggungkan. Jika tender tersebut telah dilakukan dan suatu tender telah diterima oleh Tertanggung atas persetujuan Penanggung, Penanggung akan memberikan uang tunjangan dengan jumlah yang dihitung atas dasar rate 30% per tahun terhadap nilai pertanggungan untuk waktu yang hilang antara pengiriman undangan-undangan untuk tender yang diminta oleh Penanggung tersebut dan penerimaan suatu tender sepanjang bahwa waktu tersebut telah hilang semata-mata sebagai akibat dari tender yang telah dilakukan tersebut dan dengan ketentuan bahwa tender tersebut diterima tanpa keterlambatan setelah penerimaan persetujuan Penanggung.

of the Underwriters' approval. Due credit shall be given against the allowance as above for any amounts recovered in respect of fuel and stores and wages and maintenance of the Master Officers and Crew or any member thereof, including amounts allowed in general average, and for any amounts recovered from third parties in respect of damages for detention and/or loss of profit and/or running expenses, for the period covered by the tender allowance or any part thereof. Where a part of the cost of the repair of damage other than a fixed deductible is not recoverable from the Underwriters the allowance shall be reduced by a similar proportion. 10.4 In the event of failure to comply with the conditions of this Clause 10 a deduction of 15% shall be made from the amount of the ascertained claim.	Pengurangan sebagaimana mestinya akan dikenakan terhadap uang tunjangan sebagaimana tersebut di atas untuk jumlah-jumlah yang diperoleh terkait dengan bahan bakar dan perbekalan Kapal Yang Dipertanggungkan dan upah dan uang harian Nakhoda, para Perwira dan Awak Kapal atau Anggota Awak Kapal, termasuk jumlah-jumlah yang diperkenankan sebagai kerugian umum, dan untuk jumlah-jumlah yang diperoleh kembali dari pihak ketiga terkait dengan ganti rugi karena tertahannya Kapal Yang Dipertanggungkan tersebut lebih lama dari yang seharusnya untuk pelaksanaan pemuatan barang dan/ atau kehilangan keuntungan dan/ atau biaya operasional, untuk periode berlakunya pemberian uang tunjangan tender tersebut atau bagian dari uang tunjangan tender tersebut. Apabila suatu bagian dari biaya perbaikan kerusakan selain suatu risiko sendiri yang telah ditetapkan pada pertanggungan ini tidak dapat diklaim penggantianannya dari Penanggung maka uang tunjangan tersebut akan dikurangi dengan proporsi yang sama. 10.4 Dalam hal terjadi kegagalan dalam memenuhi syarat-syarat dari Klausula 10 ini maka potongan sebesar 15% dari jumlah klaim yang pasti akan dikenakan.
11 GENERAL AVERAGE AND SALVAGE 11.1 This insurance covers the Vessel's proportion of salvage, salvage charges and/or general average, reduced in respect of any under-insurance, but in case of general average sacrifice of the Vessel the Assured may recover in respect of the whole loss without first enforcing their right of contribution from other parties. 11.2 Adjustment to be according to the law and practice obtaining at the place where the adventure ends, as if the contract of affreightment contained no special terms upon the subject; but where the contract of affreightment so provides the adjustment shall be according to the York-Antwerp Rules. 11.3 When the Vessel sails in ballast, not under charter, the provisions of the York-Antwerp Rules, 1974 (excluding Rules XX and XXI) shall be applicable, and the voyage for this purpose shall be deemed to continue from the port or place of departure until the arrival of the Vessel at the	11. KERUGIAN UMUM DAN BIAYA PENYELAMATAN 11.1 Pertanggungan ini menjamin bagian dari biaya penyelamatan dan/ atau kerugian umum, yang berkurang jumlahnya dalam hal pertanggungan di bawah harga, tetapi dalam hal kerugian umum berupa pengorbanan Kapal Yang Dipertanggungkan Tertanggung dapat memperoleh penggantian untuk seluruh kerugian umum berupa pengorbanan Kapal tersebut tanpa terlebih dahulu menggunakan haknya atas kontribusi dari pihak-pihak lain. 11.2 Perhitungan kerugian umum akan dilakukan menurut hukum dan praktek yang berlaku di tempat di mana pelayaran Kapal Yang Dipertanggungkan itu berakhir, seolah-olah kontrak pengangkutan tidak mencantumkan syarat-syarat khusus tentang hal tersebut; tetapi apabila kontrak pengangkutan tersebut mengatur demikian maka perhitungan kerugian umum harus berdasarkan aturan-aturan dalam York-Antwerp Rules. 11.3 Apabila Kapal Yang Dipertanggungkan berlayar tanpa barang muatan, tidak di bawah carter, ketentuan York – Antwerp Rules, 1974 (tidak termasuk Rules XX dan XXI) akan dipakai, dan pelayaran untuk keperluan ini dianggap berlangsung dari pelabuhan atau tempat keberangkatannya hingga tibanya Kapal tersebut di pelabuhan atau tempat

first port or place thereafter other than a port or place of refuge or a port or place of call for bunkering only. If at any such intermediate port or place there is an abandonment of the adventure originally contemplated the voyage shall thereupon be deemed to be terminated. 11.4 No claim under this Clause 11 shall in any case be allowed where the loss was not incurred to avoid or in connection with the avoidance of a peril insured against. 12 DEDUCTIBLE 12.1 No claim arising from a peril insured against shall be payable under this insurance unless the aggregate of all such claims arising out of each separate accident or occurrence (including claims under Clauses 8, 11 and 13) exceeds in which case this sum shall be deducted. Nevertheless the expense of sighting the bottom after stranding, if reasonably incurred specially for that purpose, shall be paid even if no damage be found. This Clause 12.1 shall not apply to a claim for total or constructive total loss of the Vessel or, in the event of such a claim, to any associated claim under Clause 13 arising from the same accident or occurrence. 12.2 Claims for damage by heavy weather occurring during a single sea passage between two successive ports shall be treated as being due to one accident. In the case of such heavy weather extending over a period not wholly covered by this insurance the deductible to be applied to the claim recoverable hereunder shall be the proportion of the above deductible that the number of days of such heavy weather falling within the period of this insurance bears to the number of days of heavy weather during the single sea passage. The expression "heavy weather" in this Clause 12.2 shall be deemed to include contact with floating ice.	pertama setelah itu selain suatu pelabuhan atau tempat perlindungan atau suatu pelabuhan atau tempat singgah hanya untuk pengisian bahan bakar saja. Jika di pelabuhan atau tempat antara tersebut terjadi suatu abandonmen atas pelayaran yang telah ditetapkan semula maka pelayaran itu akan, setelah abandonmen tersebut terjadi, dianggap telah berakhir. 11.4 Klaim berdasarkan Klausula 11 ini tidak akan, dalam hal apapun, diperkenankan apabila kerugian tersebut tidak terjadi untuk menghindari atau dalam hubungan dengan penghindaran suatu bahaya yang dijamin. 12. RISIKO SENDIRI 12.1 Klaim-klaim yang timbul karena suatu bahaya yang dijamin tidak akan dapat dibayar pada pertanggungan ini kecuali gabungan dari semua klaim-klaim yang timbul dari setiap kecelakaan atau kejadian yang terpisah (termasuk klaim-klaim berdasarkan Klausula-Klausula 8, 11 dan 13) melebihidalam hal mana jumlah ini harus dipotong. Sekalipun demikian biaya yang dikeluarkan untuk melihat bagian bawah Kapal Yang Dipertanggungkan setelah kandas, jika dikeluarkan dengan wajar khusus untuk keperluan itu, akan dibayar seluruhnya walaupun jika tidak ditemukan adanya suatu kerugian. Klausula 12.1 ini tidak berlaku terhadap suatu klaim untuk kerugian total atau kerugian total konstruktif dari Kapal Yang Dipertanggungkan atau, dalam hal klaim seperti itu, terhadap klaim yang berkaitan berdasarkan Klausula 13 yang timbul dari kecelakaan atau kejadian yang sama. 12.2 Klaim-klaim untuk kerusakan karena cuaca buruk yang terjadi dalam suatu pelayaran tunggal antara dua pelabuhan berturut-turut akan diperlakukan sebagai klaim yang disebabkan oleh satu kecelakaan. Dalam hal cuaca buruk tersebut berlangsung dalam suatu periode yang tidak seluruhnya jatuh pada periode pertanggungan yang dijamin pada pertanggungan ini, risiko sendiri yang akan diterapkan terhadap klaim yang dijamin pada pertanggungan ini adalah bagian dari risiko sendiri tersebut di atasesuai perbandingan antara jumlah hari-hari cuaca buruk yang jatuh dalam periode pertanggungan ini dan jumlah seluruh hari-hari cuaca buruk dalam satu pelayaran tunggal tersebut. Sebutan "cuaca buruk" dalam Klausula 12.2 ini dianggap termasuk benturan atau sentuhan Kapal Yang Dipertanggungkan dengan es terapung.
---	---

12.3 Excluding any interest comprised therein, recoveries against any claim which is subject to the above deductible shall be credited to the Underwriters in full to the extent of the sum by which the aggregate of the claim unreduced by any recoveries exceeds the above deductible. 12.4 Interest comprised in recoveries shall be apportioned between the Assured and the Underwriters, taking into account the sums paid by the Underwriters and the dates when such payments were made, notwithstanding that by the addition of interest the Underwriters may receive a larger sum than they have paid.	12.3 Tidak termasuk bunga yang menyatu denganya, jumlah-jumlah uang yang diperoleh dari pihak ketiga oleh Penanggung terkait dengan klaim-klaim yang terkena risiko sendiri tersebut di atas akan dimasukkan sebagai penerimaan Penanggung seluruhnya hingga jumlah sebesar jumlah mana gabungan jumlah-jumlah klaim, tidak dikurangi dengan jumlah-jumlah uang yang diperoleh dari pihak ketiga oleh Penanggung tersebut, melebihi risiko sendiri tersebut di atas. 12.4 Bunga yang menyatu dengan jumlah-jumlah uang yang diperoleh dari pihak ketiga oleh Penanggung akan dibagi antara Tertanggung dan Penanggung, dengan memperhitungkan jumlah-jumlah yang telah dibayar oleh Penanggung dan tanggal-tanggal dilakukannya pembayaran-pembayaran tersebut, meskipun bahwa dengan ditambahkannya bunga tersebut Penanggung akan menerima suatu jumlah yang lebih besar dari yang telah dibayarnya.
13 DUTY OF ASSURED (SUE AND LABOUR) 13.1 In case of any loss or misfortune it is the duty of the Assured and their servants and agents to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss which would be recoverable under this insurance. 13.2 Subject to the provisions below and to Clause 12 the Underwriters will contribute to charges properly and reasonably incurred by the Assured their servants or agents for such measures. General average, salvage charges (except as provided for in Clause 13.5) and collision defence or attack costs are not recoverable under this Clause 13. 13.3 Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party. 13.4 When expenses are incurred pursuant to this Clause 13 the liability under this insurance shall not exceed the proportion of such expenses that the amount insured hereunder bears	13. KEWAJIBAN TERTANGGUNG (SUE AND LABOUR) 13.1 Jika terjadi suatu kerugian atau ketidakberuntungan adalah menjadi kewajiban Tertanggung dan orang-orang yang bekerja padanya dan orang-orang yang diberinya kewenangan untuk melakukan hal-hal atas namanya untuk melakukan langkah-langkah yang dipandanginya wajar untuk mencegah atau memperkecil suatu kerugian yang dijamin berdasarkan pertanggungan ini. 13.2 Tunduk pada ketentuan-ketentuan di bawah ini dan pada Klausula 12 Penanggung akan berkontribusi terhadap biaya-biaya yang telah dengan benar dan wajar dikeluarkan oleh Tertanggung, orang-orang yang bekerja padanya atau orang-orang yang diberinya kewenangan untuk melakukan hal-hal atas namanya untuk langkah-langkah tersebut. Kerugian umum, biaya-biaya penyelamatan (kecuali sebagaimana diatur dalam Klausula 13.5) dan biaya-biaya untuk melakukan pembelaan atau penuntutan terkait dengan tabrakan tidak dijamin berdasarkan Klausula ini. 13.3 Langkah-langkah yang diambil oleh Tertanggung atau Penanggung dengan tujuan menyelamatkan, melindungi atau memperoleh kembali Kapal Yang Dipertanggungkan tidak akan dianggap sebagai suatu pembiaran atau penerimaan abandonmen atau merugikan hak-hak dari salah satu pihak. 13.4 Dalam hal biaya-biaya dikeluarkan untuk memenuhi ketentuan-ketentuan Klausula 13 ini tanggung jawab Penanggung berdasarkan pertanggungan ini tidak akan melebihi bagian dari biaya-biaya tersebut menurut perbandingan antara jumlah

to the value of the Vessel as stated herein, or to the sound value of the Vessel at the time of the occurrence giving rise to the expenditure if the sound value exceeds that value. Where the Underwriters have admitted a claim for total loss and property insured by this insurance is saved, the foregoing provisions shall not apply unless the expenses of suing and labouring exceed the value of such property saved and then shall apply only to the amount of the expenses which is in excess of such value. 13.5 When a claim for total loss of the Vessel is admitted under this insurance and expenses have been reasonably incurred in saving or attempting to save the Vessel and other property and there are no proceeds, or the expenses exceed the proceeds, then this insurance shall bear its pro rata share of such proportion of the expenses, or of the expenses in excess of the proceeds, as the case may be, as may reasonably be regarded as having been incurred in respect of the Vessel; but if the Vessel be insured for less than its sound value at the time of the occurrence giving rise to the expenditure, the amount recoverable under this clause shall be reduced in proportion to the under-insurance. 13.6 The sum recoverable under this Clause 13 shall be in addition to the loss otherwise recoverable under this insurance but shall in no circumstances exceed the amount insured under this insurance in respect of the Vessel.	pertanggungan pada pertanggungan ini dengan nilai pertanggungan Kapal Yang Dipertanggungan sebagaimana tercantum pada pertanggungan ini, atau dengan nilai sehatnya pada saat terjadi kejadian yang menimbulkan biaya-biaya tersebut. Jika Penanggung telah mengakui suatu klaim untuk kerugian total dan harta benda yang dipertanggungan pada pertanggungan ini selamat, ketentuan-ketentuan tersebut di atas tidak akan berlaku kecuali biaya-biaya yang dikeluarkan untuk mencegah atau memperkecil kerugian yang dijamin oleh pertanggungan ini melebihi nilai dari harta benda yang selamat tersebut dan kemudian berlaku hanya terhadap jumlah biaya-biaya yang merupakan kelebihan dari nilai harta benda yang selamat tersebut. 13.5 Apabila suatu klaim untuk kerugian total dari Kapal Yang Dipertanggungan diakui pada pertanggungan ini dan biaya-biaya telah dikeluarkan secara wajar dalam menyelamatkan atau dalam upaya untuk menyelamatkan Kapal Yang Dipertanggungan dan harta benda lain dan tidak ada uang hasil penjualan sisa Kapal tersebut, maka pertanggungan ini akan menanggung bagian pro-ratanya dari proporsi biaya-biaya tersebut, atau dari proporsi biaya-biaya yang merupakan kelebihan dari uang hasil penjualan sisa Kapal tersebut, tergantung bagaimana keadaannya saja, sebagaimana yang wajar dipandang sebagai telah dikeluarkan untuk Kapal tersebut, tetapi jika jumlah pertanggungan Kapal tersebut lebih kecil dari nilai sehatnya pada saat kejadian yang menimbulkan biaya-biaya tersebut, jumlah penggantian yang dapat diberikan berdasarkan klausula ini akan berkurang sesuai proporsi pertanggungan di bawah harga tersebut. 13.6 Jumlah penggantian yang dapat diberikan berdasarkan Klausula 13 ini merupakan tambahan terhadap kerugian yang dijamin pada pertanggungan ini tetapi dalam segala hal tidak akan melebihi jumlah pertanggungan pada pertanggungan ini.
14 NEW FOR OLD Claims payable without deduction new for old.	14. MATERIAL BARU MENGGANTIKAN YANG LAMA Klaim-klaim dapat dibayar tanpa dikenakan suatu potongan yang terkait dengan penggunaan material atas suku cadang yang baru menggantikan yang sudah tua atau lama.
15 BOTTOM TREATMENT In no case shall a claim be allowed in respect of scraping gritblasting and/or other surface preparation or painting of the Vessel's bottom except that	15. PERLAKUAN TERHADAP BAGIAN BAWAH KAPAL Dalam hal apapun klaim yang berkenaan dengan pengerokan, penyemprotan pasir dan/ atau penyiapan lainnya dan/ atau pengecatan bagian bawah Kapal Yang Dipertanggungan tidak dapat diklaim bahwa

15.1 gritblasting and/or other surface preparation of new bottom plates ashore and supplying and applying any "shop" primer thereto, 15.2 gritblasting and/or other surface preparation of : the butts or area of plating immediately adjacent to any renewed or refitted plating damaged during the course of welding and/or repairs, areas of plating damaged during the course of fairing, either in place or ashore, 15.3 supplying and applying the first coat of primer/anti -corrosive to those particular areas mentioned in 15.1 and 15.2 above, shall be allowed as part of the reasonable cost of repairs in respect of bottom plating damaged by an insured peril.	15.1 penyemprotan pasir dan/ atau penyiapan lainnya permukaan pelat-pelat baru bagian bawah Kapal tersebut dan pemberian dan pemakaian cat dasar/ anti karat pada permukaan pelat-pelat tersebut, 15.2 penyemprotan pasir terhadap dan/atau penyiapan lain permukaan ujung-ujung atau area pelat-pelat yang berdekatan langsung dengan pelat-pelat yang telah diganti baru atau dipasang kembali yang rusak selama berlangsungnya pengelasan dan/ atau perbaikan, area-area pelat-pelat yang rusak dalam proses pembentukan pelat-pelat pengganti atau baru tersebut, baik dilakukan di tempat atau di darat, 15.3 pemberian dan pemakaian cat dasar/ anti karat yang pertama pada area-area tertentu yang disebutkan pada sub-sub butir 15.1 dan 15.2 di atas, diperkenankan sebagai bagian dari biaya perbaikan yang wajar atas pelat-pelat bagian bawah Kapal Yang Dipertanggungkan itu yang rusak disebabkan oleh suatu bahaya yang dijamin.
16 WAGES AND MAINTENANCE No claim shall be allowed, other than in general average, for wages and maintenance of the Master, Officers and Crew, or any member thereof, except when incurred solely for the necessary removal of the Vessel from one port to another for the repair of damage covered by the Underwriters, or for trial trips for such repairs, and then only for such wages and maintenance as are incurred whilst the Vessel is under way.	16. UPAH DAN TUNJANGAN Selain dalam kerugian umum, tidaklah diperkenankan untuk diklaim pada pertanggungkan ini upah-upah dan tunjangan-tunjangan atau uang-uang harian untuk Nakhoda, para Perwira Kapal dan Awak Kapal atau siapa saja dari mereka, kecuali apabila upah-upah dan tunjangan atau uang-uang harian tersebut dikeluarkan semata-mata untuk keperluan pemindahan Kapal Yang Dipertanggungkan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya untuk menjalani perbaikan atas kerusakan yang dijamin oleh Penanggung, atau untuk keperluan Kapal tersebut menjalani pelayaran percobaan untuk perbaikan kerusakan tersebut, dan dalam hal pemindahan atau pelayaran percobaan tersebut hanyalah upah-upah dan tunjangan atau uang-uang harian yang dikeluarkan untuk Nakhoda, para Perwira Kapal dan Awak Kapal atau anggota-anggotanya selama Kapal tersebut mengalami pemindahan tersebut bergerak di air yang diperkenankan untuk diklaim pada pertanggungkan ini.
17 AGENCY COMMISSION In no case shall any sum be allowed under this insurance either by way of remuneration of the Assured for time and trouble taken to obtain and supply information or documents or in respect of the commission or charges of any manager, agent, managing or agency company or the like, appointed by or on behalf of the Assured to perform such services	17. KOMISI AGEN Dalam hal apapun tidaklah diperkenankan untuk diklaim jumlah-jumlah uang baik berupa remunerasi Tertanggung untuk waktu dan kerepotannya dalam mendapatkan dan memberikan informasi-informasi atau dokumen-dokumen atau yang dikeluarkannya sebagai uang komisi atau uang-uang pengeluaran pengelola, agen, perusahaan pengelola atau keagenan atau yang sama dengan itu, yang ditunjuk oleh atau atas nama Tertanggung untuk melakukan layanan-layanan tersebut.

18 UNREPAIRED DAMAGE 18.1 The measure of indemnity in respect of claims for unrepaired damage shall be the reasonable depreciation in the market value of the Vessel at the time this insurance terminates arising from such unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairs. 18.2 In no case shall the Underwriters be liable for unrepaired damage in the event of a subsequent total loss (whether or not covered under this insurance) sustained during the period covered by this insurance or any extension thereof. 18.3 The Underwriters shall not be liable in respect of unrepaired damage for more than the insured value at the time this insurance terminates.	18. KERUSAKAN YANG TIDAK DIPERBAIKI 18.1 Nilai ganti rugi untuk klaim-klaim kerusakan yang tidak diperbaiki adalah sebesar depresiasi dalam harga pasar Kapal Yang Dipertanggungkan pada saat pertanggungan ini berakhir yang timbul karena tidak diperbaikinya kerusakan pada Kapal tersebut, tetapi tidak melebihi biaya perbaikan yang wajar atas kerusakan tersebut. 18.2 Dalam hal apapun Penanggung tidak bertanggung jawab atas kerusakan yang tidak diperbaiki jika kerusakan itu kemudian disusul dengan suatu kerugian total (baik yang dijamin ataupun tidak dijamin pada pertanggungan ini) yang dialami Kapal Yang Dipertanggungkan dalam periode pertanggungan ini atau perpanjangan-perpanjangannya. 18.3 Penanggung tidak akan bertanggung jawab, berkenaan dengan kerusakan yang tidak diperbaiki, lebih besar dari nilai pertanggungan Kapal yang Dipertanggungkan pada saat pertanggungan ini berakhir.
19 CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS 19.1 In ascertaining whether the Vessel is a constructive total loss, the insured value shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break-up value of the Vessel or wreck shall be taken into account. 19.2 No claim for constructive total loss based upon the cost of recovery and/or repair of the Vessel shall be recoverable hereunder unless such cost would exceed the insured value. In making this determination, only the cost relating to a single accident or sequence of damages arising from the same accident shall be taken into account.	19. KERUGIAN TOTAL KONSTRUKTIF 19.1 Dalam menentukan apakah kapal Yang Dipertanggungkan sudah menjadi kerugian total konstruktif, nilai pertanggungan Kapal tersebut dianggap sebagai nilai Kapal tersebut setelah diperbaiki dan tidak satu halpun yang berkenaan dengan nilainya dalam keadaan rusak atau sudah dipotong-potong atau nilainya dalam keadaan sudah menjadi barang rongsokan akan diperhitungkan. 19.2 Klaim untuk kerugian total konstruktif yang didasarkan pada jumlah biaya yang dibutuhkan untuk memperoleh kembali dan/ atau memperbaiki Kapal Yang Dipertanggungkan tidak akan diberikan ganti rugi pada pertanggungan ini kecuali apabila biaya-biaya tersebut akan melebihi nilai pertanggungan Kapal tersebut. Dalam melakukan penentuan ini, hanya biaya yang berkaitan dengan suatu kecelakaan tunggal atau rangkaian kerugian-kerugian yang timbul dari kecelakaan yang sama yang akan diperhitungkan.
20 FREIGHT WAIVER In the event of total or constructive total loss no claim to be made by the Underwriters for freight whether notice of abandonment has been given or not.	20. PELEPASAN HAK ATAS UANG TAMBANG Dalam hal Kapal Yang Dipertanggungkan telah menjadi kerugian total atau kerugian total konstruktif Penanggung tidak akan mengklaim uang tambang baik dalam hal surat abandonmen sudah diberikan kepada Penanggung ataupun dalam hal belum adanya pengajuan surat abandonmen kepada Penanggung.

21 DISBURSEMENTS WARRANTY 21.1 Additional insurances as follows are permitted:. 21.1.1 <i>Disbursements, Managers' Commissions, Profits or Excess or Increased Value of Hull and Machinery. A sum not exceeding 25% of the value stated herein.</i> 21.1.2 <i>Freight, Chartered Freight or Anticipated Freight, insured for time. A sum not exceeding 25% of the value as stated herein less any sum insured, however described, under 21.1.1.</i> 21.1.3 <i>Freight or Hire, under contracts for voyage. A sum not exceeding the gross freight or hire for the current cargo passage and next succeeding cargo passage (such insurance to include, if required, a preliminary and an intermediate ballast passage) plus the charges of insurance. In the case of a voyage charter where payment is made on a time basis, the sum permitted for insurance shall be calculated on the estimated duration of the voyage, subject to the limitation of two cargo passages as laid down herein. Any sum insured under 21.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the freight or hire is advanced or earned by the gross amount so advanced or earned.</i>	21. SYARAT KHUSUS TERKAIT DENGAN PENGELUARAN-PENGELUARAN 21.1 Pertanggungan-pertanggungan tambahan sebagai berikut diperbolehkan untuk diadakan : 21.1.1 <i>Pengeluaran-Pengeluaran Untuk Pengoperasian Kapal Dari Satu Pelabuhan Ke Satu Pelabuhan Atau Pelabuhan-Pelabuhan Lainnya (Disbursemen), Uang-Uang Komisi Pengelola Kapal, Uang Keuntungan atau Kelebihan atau Kenaikan Nilai Rangka Kapal dan Mesinnya. Suatu jumlah yang tidak melebihi 25% dari nilai pertanggungan yang tercantum pada pertanggungan ini.</i> 21.1.2 <i>Uang tambang, Uang Yang Dibayarkan Kepada Pemilik Kapal oleh Pencarter Sehubungan Dengan Penggunaan Kapal Tersebut Oleh Pencarter atau Uang Tambang yang diharapkan yang dipertanggungkan atas dasar jangka waktu. Suatu Jumlah yang tidak melebihi 25% dari nilai pertanggungan ini dikurangi jumlah pertanggungan, apapun deskripsinya, pada Klausula 21.1.1.</i> 21.1.3 <i>Uang Tambang atau Sewa, atas dasar kontrak menurut perjalanan atau pelayaran. Suatu jumlah yang tidak melebihi uang tambang atau uang sewa dalam jumlah kotor untuk perjalanan sekarang dengan barang muatan dan perjalanan-perjalanan berikutnya dengan barang muatan (pertanggungan tersebut termasuk, jika dikehendaki, suatu perjalanan awal dan antara tanpa barang muatan) ditambah biaya asuransi. Dalam hal suatu carter berdasarkan perjalanan di mana pembayaran dilakukan atas dasar suatu jangka waktu, jumlah yang diperkenankan untuk pertanggungan tambahan akan dihitung berdasarkan perkiraan lamanya pelayaran atau perjalanan tersebut, dengan tunduk pada pembatasan dua perjalanan dengan barang muatan sebagaimana diatur pada pertanggungan ini. Jumlah-jumlah pertanggungan pada Klausula 21.1.2 akan diperhitungkan dan hanya kelebihan atas jumlah-jumlah pertanggungan tersebut yang dapat dipertanggungkan, jumlah kelebihan mana akan berkurang besarnya jika uang tambang atau uang sewa sudah dibayar dimuka atau sudah diperoleh dari jumlah kotor yang telah dibayar dimuka atau diperoleh tersebut.</i>
--	--

21.1.4 <i>Anticipated Freight if the Vessel sails in ballast and not under Charter.</i> A sum not exceeding the anticipated gross freight on next cargo passage, such sum to be reasonably estimated on the basis of the current rate of freight at time of insurance plus the charges of insurance. Any sum insured under 21.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured. 21.1.5 <i>Time Charter Hire or Charter Hire for Series of Voyages.</i> A sum not exceeding 50% of the gross hire which is to be earned under the charter in a period not exceeding 18 months. Any sum insured under 21.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the hire is advanced or earned under the charter by 50% of the gross amount so advanced or earned but the sum insured need not be reduced while the total of the sums insured under 21.1.2 and 21.1.5 does not exceed 50% of the gross hire still to be earned under the charter. An insurance under this Section may begin on the signing of the charter. 21.1.6 <i>Premiums.</i> A sum not exceeding the actual premiums of all interests insured for a period not exceeding 12 months (excluding premiums insured under the foregoing sections but including, if required, the premium or estimated calls on any Club or War etc. Risk insurance) reducing pro rata monthly.	21.1.4 <i>Uang Tambang Yang Diharapkan jika Kapal Yang Dipertanggungkan berlayar tanpa barang muatan dan tidak dalam status Carter.</i> Suatu jumlah yang tidak melebihi uang tambang kotor yang diharapkan pada perjalanan berikutnya dengan barang muatan, jumlah tersebut diperkirakan secara wajar berdasarkan tarif uang tambang yang berlaku sekarang pada saat pertanggungan tambahan ini ditutup ditambah biaya asuransi. Jumlah-jumlah uang pertanggungan pada sub butir 21.1.2 diperhitungkan dan hanya kelebihan atas jumlah-jumlah pertanggungan tersebut yang dapat dipertanggungkan. 21.1.5 <i>Carter Atas dasar Jangka Waktu atau Charter Untuk Serangkaian Perjalanan.</i> Suatu jumlah yang tidak melebihi 50% dari uang sewa kotor yang akan diperoleh berdasarkan carter dalam suatu periode yang tidak melebihi 18 bulan. Jumlah-jumlah pertanggungan pada Klausula 21.1.2 diperhitungkan dan hanya kelebihan atas jumlah-jumlah pertanggungan tersebut yang dapat dipertanggungkan, kelebihan jumlah mana akan berkurang, jika uang sewa tersebut sudah dibayar dimuka atau sudah diperoleh berdasarkan perjanjian carter tersebut, sebesar 50% dari jumlah kotor yang telah dibayar dimuka atau telah diperoleh tersebut tetapi jumlah pertanggungan tersebut tidak perlu dikurangi apabila jumlah keseluruhan jumlah-jumlah pertanggungan pada Klausula 21.1.2 dan Klausula 21.1.5 tidak melebihi 50% dari uang sewa kotor yang masih akan diperoleh berdasarkan perjanjian carter tersebut. Suatu pertanggungan pada Klausula 21.1.5 ini dapat mulai berjalan segera setelah penandatanganan perjanjian carter tersebut dilakukan. 21.1.6 <i>Uang Premi.</i> Suatu jumlah yang tidak melebihi premi-premi sebenarnya dari semua kepentingan-kepentingan yang dipertanggungkan selama suatu periode yang tidak melebihi 12 bulan (tidak termasuk uang-uang premi yang dipertanggungkan pada klausula-klausula di atas tetapi termasuk, jika dikehendaki, uang premi atau perkiraan uang-uang premi (calls) pada Club atau untuk pertanggungan terhadap Risiko Perang dan lain-lain) yang berkurang secara pro-rata bulan.
--	---

21.1.7 <i>Returns of Premium.</i> A sum not exceeding the actual returns which are allowable under any insurance but which would not be recoverable thereunder in the event of a total loss of the Vessel whether by insured perils or otherwise, 21.1.8 <i>Insurance irrespective of amount against:</i> Any risks excluded by Clauses 23, 24, 25 and 26 below. 21.2 Warranted that no insurance on any interests enumerated in the foregoing 21. 1.1 to 21.1.7 in excess of the amounts permitted therein and no other insurance which includes total loss of the Vessel P.P.I., F.I.A.. or subject to any other like term, is or shall be effected to operate during the currency of this insurance by or for account of the Assured, Owners, Managers or Mortgagees. Provided always that a breach of this warranty shall not afford the Underwriters any defence to a claim by a Mortgagee who has accepted this insurance without knowledge of such breach.	21.1.7 <i>Pengembalian Premi.</i> Suatu jumlah yang tidak melebihi pengembalian premi-premi sebenarnya yang diperkenankan pada pertanggungan-pertanggungan tetapi yang tidak akan mendapatkan pengganti pada pertanggungan-pertanggungan tersebut dalam hal terjadi suatu total loss dari Kapal Yang Dipertanggungkan baik karena bahaya-bahaya yang dijamin ataupun karena bahaya-bahaya lainnya. 21.1.8 <i>Pertanggungan, tanpa memandang, berapa jumlah pertanggungannya terhadap :</i> Risiko-risiko yang dikecualikan oleh Klausula-Klausula 23, 24, 25 dan 26 di bawah ini. 21.2 Adalah menjadi syarat khusus dari pertanggungan ini bahwa pertanggungan-pertanggungan atas kepentingan-kepentingan yang satu demi satu disebutkan pada klausula-klausula 21.1.1 hingga 21.1.7 di atas dengan jumlah-jumlah pertanggungan melebihi batas-batas jumlah pertanggungan yang diperkenankan pada klausula-klausula tersebut dan pertanggungan-pertanggungan yang memberikan jaminan untuk kerugian total dari Kapal Yang Dipertanggungkan dengan syarat P.P.I, F.I.A., atau yang tunduk pada syarat-syarat serupa lainnya, tidak diadakan atau tidak akan diadakan untuk berlaku dalam periode pertanggungan ini oleh atau untuk kepentingan Tertanggung, Pemilik, pengelola atau Pemegang Surat Hipotik atas Kapal tersebut. Selalu dengan ketentuan bahwa pelanggaran syarat khusus ini tidak akan memberikan pembelaan bagi Penanggung berkaitan dengan suatu klaim yang diajukan oleh Pemegang Surat Hipotik yang telah menyetujui pertanggungan ini tanpa mengetahui adanya pelanggaran tersebut.
22 RETURNS FOR LAY-UP AND CANCELLATION 22.1 To return as follows: 22.1.1 Pro rata monthly net for each uncommenced month if this insurance be cancelled by agreement. 22.1.2 For each period of 30 consecutive days the Vessel may be laid up in a port or in a lay-up area provided such port or lay-up area is approved by	22. PENGEMBALIAN PREMI TERKAIT DENGAN PENAMBATAN KAPAL DAN PEMBATALAN PERTANGGUNGAN 22.1 Premi dikembalikan sebagai berikut : 22.1.1 Premi prorata bulan neto untuk setiap bulan yang belum dijalani jika pertanggungan ini dibatalkan dengan persetujuan bersama. 22.1.2 Untuk setiap periode 30 hari berturut-turut Kapal Yang Dipertanggungkan dapat ditambat di suatu pelabuhan atau di suatu area penambatan dengan ketentuan bahwa pelabuhan atau area

the Underwriters (with special liberties as hereinafter allowed) (a) per cent net not under repair (b) per cent net under repair. If the Vessel is under repair during part only of a period for which a return is claimable, the return shall be calculated prorata to the number of days under (a) and (b) respectively 22.2 PROVIDED ALWAYS THAT 22.2.1 a total loss of the Vessel, whether by insured perils or otherwise, has not occurred during the period covered by this insurance or any extension thereof 22.2.2 in no case shall a return be allowed when the Vessel is lying in exposed or unprotected waters, or in a port or lay-up area not approved by the Underwriters but, provided the Underwriters agree that such non-approved lay-up area is deemed to be within the vicinity of the approved port or lay-up area, days during which the Vessel is laid up in such non-approved lay-up area may be added to days in the approved-port or lay-up area to calculate a period of 30 consecutive days and a return shall be allowed for the proportion of such period during which the Vessel is actually laid up in the approved port or lay-up area 22.2.3 loading or discharging operations or the presence of cargo on board shall not debar returns but no return shall be	penambatan tersebut disetujui oleh Penanggung (dengan kebebasan khusus seperti yang diperkenankan di bawah ini) (a) persen neto jika Kapal Yang Dipertanggungkan ditambat tidak dalam keadaan sedang menjalani perbaikan (b)persen neto jika Kapal Yang Dipertanggungkan ditambat dalam keadaan sedang menjalani perbaikan. Jika Kapal tersebut sedang dalam perbaikan selama sebagian saja dari suatu periode untuk periode mana suatu pengembalian premi dapat diklaim, pengembalian premi tersebut akan dihitung atas dasar prorata terhadap jumlah hari-hari pada (a) dan (b) masing-masing. 22.2 SELALU DENGAN KETENTUAN BAHWA 22.2.1 suatu kerugian total dari Kapal Yang Dipertanggungkan, baik disebabkan oleh bahaya-bahaya yang dijamin atau oleh bahaya-bahaya lainnya, tidak terjadi dalam periode pertanggungan ini atau perpanjangan-perpanjangannya 22.2.2 dalam hal apapun suatu pengembalian premi tidak akan diberikan apabila Kapal Yang Dipertanggungkan ditambat di perairan terbuka atau tidak terlindungi, atau di suatu pelabuhan atau area penambatan yang tidak disetujui oleh Penanggung tetapi, asalkan Penanggung setuju bahwa area penambatan yang tidak disetujui tersebut dianggap sangat berdekatan dengan pelabuhan atau area penambatan yang disetujui, hari-hari selama mana Kapal tersebut ditambat di area penambatan yang tidak disetujui tersebut dapat ditambahkan pada hari-hari di pelabuhan atau area penambatan yang disetujui tersebut untuk keperluan menghitung periode 30 hari berturut-turut dan pengembalian premi akan diberikan untuk proporsi periode tersebut selama mana Kapal tersebut benar-benar ditambat di pelabuhan atau area penambatan yang disetujui tersebut 22.2.3 kegiatan pemuatan atau pembongkaran atau keberadaan barang muatan di atas Kapal tersebut tidak menghalangi pengembalian premi tetapi tidak akan ada pemberian
---	--

allowed for any period during which the Vessel is being used for the storage of cargo or for lightering purposes 22.2.4 in the event of any amendment of the annual rate, the above rates of return shall be adjusted accordingly 22.2.5 in the event of any return recoverable under this Clause 22 being based on 30 consecutive days which fall on successive insurances effected for the same Assured, this insurance shall only be liable for an amount calculated at pro rata of the period rates 22.1.2(a) and/or (b) above for the number of days which come within the period of this insurance and to which a return is actually applicable. Such overlapping period shall run, at the option of the Assured, either from the first day on which the Vessel is laid up or the first day of a period of 30 consecutive days as provided under 22.1.2(a) or (b), or 22.2.2 above. The following clauses shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith. 23 WAR EXCLUSION In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense caused by 23.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power 23.2 capture seizure arrest restraint or detainment (barratry and piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat 23.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.	pengembalian premi untuk periode selama mana Kapal tersebut itu sedang digunakan untuk penyimpanan atau penimbunan barang muatan atau untuk keperluan membawa barang muatan 22.2.4 dalam hal terjadi perubahan pada suku premi tahunan, suku premi pengembalian premi tersebut akan disesuaikan sebagaimana mestinya 22.2.5 dalam hal suatu pengembalian premi yang dapat diperoleh berdasarkan Klausula 22 ini didasarkan pada 30 hari berturut-turut yang jatuh pada pertanggungan-pertanggungan yang berturut-turut yang diadakan untuk Tertanggung yang sama, pertanggungan ini hanya akan bertanggung jawab atas suatu jumlah yang dihitung atas dasar prorata terhadap suku pengembalian premi per periode pada klausula 22.2.2 (a) dan/ atau (b) di atas untuk jumlah hari-hari yang jatuh pada periode pertanggungan ini dan terhadap jumlah hari-hari mana suatu pengembalian premi berlaku sebenarnya. Periode yang tumpang tindih tersebut akan berjalan, menurut pilihan Tertanggung, baik dari hari pertama Kapal tersebut ditambat atau hari pertama dari suatu periode 30 hari berturut-turut sebagaimana diatur pada klausula 22.1.2 (a) atau (b), atau 22.2.2 di atas. Klausula-klausula di bawah ini mempunyai kedudukan yang tertinggi dan mengalahkan hal-hal apapun yang tercantum pada pertanggungan ini yang tidak sejalan dengannya. 23. PENGECUALIAN RISIKO PERANG Dalam hal apapun pertanggungan ini tidak akan menjamin kerugian, kerusakan, tanggung jawab atau biaya-biaya yang disebabkan oleh 23.1 perang, perang saudara, revolusi pemberontakan pembangkitan rakyat, atau pergolakan sipil yang timbul dari hal-hal tersebut, atau tindakan permusuhan oleh atau terhadap suatu negara yang berperang 23.2 perampasan, pembeslahan, penangkapan, pembatasan kebebasan atau penahanan (tindakan nakhoda atau awak kapal, tanpa sepengetahuan pemilik kapal untuk dengan sengaja merugikan Pemilik Kapal dan pembajakan dikecualikan) dan akibat dari hal-hal tersebut atau percobaan-percobaan untuk melakukan hal-hal tersebut 23.3 ranjau, torpedo, bom-bom atau senjata-senjata perang lain yang sudah ditinggalkan.
---	--

24 STRIKES EXCLUSION In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense caused by 24.1 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions 24.2 any terrorist or any person acting from a political motive 25 MALICIOUS ACTS EXCLUSION In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense arising from 25.1 the detonation of an explosive 25.2 any weapon of war and caused by any person acting maliciously or from a political motive. 26 NUCLEAR EXCLUSION In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense arising from any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter ----- CL. 280	24. PENGECUALIAN RISIKO PEMOGOKAN Dalam hal apapun pertanggungan ini tidak akan menjamin kerugian, kerusakan, tanggung jawab atau biaya-biaya yang disebabkan oleh 24.1 para pelaku pemogokan, para pekerja yang terkena penghalangan bekerja, atau orang-orang yang mengambil bagian dalam melakukan gangguan kerja, huru hara atau kerusuhan sipil 24.2 para teroris atau orang-orang yang bertindak dengan motif politik. 25. PENGECUALIAN RISIKO PERBUATAN JAHAT Dalam hal apapun pertanggungan ini tidak akan menjamin kerugian, kerusakan, tanggung jawab atau biaya-biaya yang timbul dari 25.1 peledakan bahan-bahan peledak 25.2 senjata-senjata perang dan yang disebabkan oleh orang-orang yang bertindak secara jahat atau dengan suatu motif politik. 26. PENGECUALIAN RISIKO NUKLIR Dalam hal apapun pertanggungan ini tidak menjamin kerugian, kerusakan, tanggung jawab atau biaya-biaya yang timbul dari senjata-senjata perang yang menggunakan fisi dan/atau fusi atom atau nuklir atau reaksi lain yang sejenis atau tenaga atau bahan radio aktif . CL. 280 Terjemahan ini dibuat berdasarkan dokumen berbahasa Inggris. Jika terdapat perbedaan penafsiran dalam versi Bahasa Indonesia ini, maka versi Bahasa Inggris yang akan dijadikan sebagai acuan
---	--