

ANALISIS PROSES UNDERWRITING PESAWAT DI PT TUGU PRATAMA INDONESIA STUDI KASUS DI PT ALFA FLYING SCHOOL

Tasha Cornelia¹, M. Irwandi², Yosarizal Wahidin³

^{1,2,3} Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi Trisakti, Jakarta Timur 13210, Indonesia

ARTICLE INFO

PBJ use only:

Received date

Revised date

Accepted date

Kata kunci (Keywords)

Insurance, Aviation, ICAO Matrix and
Problem Solving, Techniques.

ABSTRACT

This study aimed to introducing wheather the reader understand to the basic principle of insurance and aviation risk with the special application or tools (ICAO matrix) to the insurance aviation industry. It will simultaneously affected to intention of handling the aviation insurance problem, the severity result of serious injury in this research are based on the airplane at PT Alfa Flying School with Cessna as their main airplane. Underwriter of PT Tugu Pratama Indonesia using proposal form as sampling for problem solving technique. It can use for the college student enrolled in an insurance aviation program, who as a prospective manager, learn to recognize and understand the basic aviation concepts and Underwriting techniques peculiar to insuring against aviation risks.

© 2022 Indonesian Insurance Journal. ALL RIGHTS RESERVED

¹ Koresponden penulis:

DOI:

ISSN :

A. PENDAHULUAN

Aviasi dapat kita ketahui bukan hanya sekedar mengangkut penumpang tetapi dapat digunakan untuk pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain melalui udara. Pemindahannya pun bervariasi. Pemindahan dari permukaan bumi atau pemindahan dari suatu tempat di atas permukaan bumi. Jenis-jenis dari barang-barang yang diangkut ada banyak macam. Mulai dari peralatan pengindraan jauh, magnetis, dan elektronik lainnya untuk mengamati objek di permukaan bumi. Hal lainnya, dapat berupa barang, dan penumpang.

Dengan luasnya wilayah Indonesia yang terdiri dari daratan, sedangkan dua pertiganya terdiri dari kawasan perairan. Sehingga untuk menyatukan seluruh wilayah negara Indonesia hanya dilakukan dengan angkutan laut atau angkutan darat. Sementara itu, bagi Indonesia menggunakan jasa angkutan udara masih merupakan kemewahan. Meskipun, sudah tersedia perusahaan angkutan udara berbiaya rendah atau *Low Cost Carrier (LCC)* jumlah penggunaannya masih sangat terbatas, karena daya beli masyarakat pada umumnya masih relatif rendah.

Asuransi Aviasi diperkenalkan pada awal abad 20. Polis pertama Asuransi Aviasi ditulis oleh Lloyd's of London pada tahun 1911. Lloyd berhenti menerbitkan polis aviasi, pada tahun 1912 setelah peristiwa cuaca buruk yang menyebabkan kecelakaan, dan kerugian yang sangat besar. Di polis pertama, setelah peristiwa tersebut polis Asuransi Aviasi di tulis ulang oleh perusahaan asuransi laut. Hingga pada tahun 1924, spesialis dari Asuransi Aviasi muncul kembali. Pada tahun 1929 konvensi Warsawa ditandatangani, perjanjian diadakan dengan maksud adanya tanggung jawab, syarat, kondisi dan batasan tanggung jawab untuk mengangkut barang atau penumpang di udara.

Asuransi Aviasi adalah bagian dari General Insurance (asuransi umum) guna memberikan jaminan pertanggungan atas kerusakan atau kehilangan pesawat terbang, baik yang dimiliki atau dioperasikan atau yang menjadi tanggung jawab tertanggung, yang timbul akibat dari

risiko-risiko yang dipertanggungkan yang terjadi selama periode polis, tidak hanya terpaku terhadap pesawat. Melainkan, rangka pesawat, mesin pesawat, suku cadang, komponen dan peralatan yang berhubungan dengan pesawat. Asuransi ini juga memberikan jaminan pertanggungan, jika terjadi kewajiban hukum terhadap pihak-pihak lain atas kerusakan barang dan luka badan yang timbul dari pengoperasian pesawat, termasuk Tanggung Jawab Hukum kepada Pihak Ketiga, penumpang dan barang kiriman.

Untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan, industri aviasi juga berperan dalam tanggung jawab memperhatikan beban angkut dan mengontrolnya. Misalnya, pesawat didesain dengan kondisi badan yang ringan tetapi kuat. Sayapnya didesain sedemikian rupa agar dapat dengan kuat menahan beban ketika lepas landas dan menahan guncangan-guncangan ketika sedang berada di udara. Adapun hal yang akan timbul ketika pesawat kelebihan beban yaitu pesawat membutuhkan tenaga yang lebih besar ketika take off, berkurangnya kecepatan pesawat, dan banyak hal lagi.

Pihak Underwriter dan aktuaria mencatat data-data, sehingga mereka dapat mengatur setiap kegiatan-kegiatan penerbangan dan pesawatnya. Oleh sebab itu, dapat kita lihat perusahaan Asuransi Aviasi saat ini memiliki risiko yang kecil setidaknya dapat diminimalisir. Sekarang sudah tidak diragukan lagi, penerbangan apapun jenisnya, selalu dapat diterima tanpa perlu dikhawatirkan berlebih.

Bagian Underwriting Aviasi di Indonesia menjelaskan, banyaknya risiko penerbangan dan kurangnya kapasitas pertanggungan asuransi terhadap pengangkutan udara. Karena jumlah yang masih minim dan kurangnya pelaku jasa asuransi pada lini aircraft dan penerbangan, dikarenakan objek pertanggungan sangat kompleks dan membutuhkan pengetahuan khusus. Hal tersebut mendesak perusahaan pialang dalam negeri untuk mengalihkan premi pertanggungan risiko kepada perusahaan pialang luar negeri. Perusahaan yang berani untuk memiliki bisnis ini sangat sedikit.

Perusahaan asuransi di Indonesia yang memegang lini aviasi dengan kategori secara menyeluruh, bisa dibilang hanya dua. Sedangkan yang lain, hanya memegang beberapa kategori.

Perbaikan perkembangan industri Asuransi Aviasi, baik hull, maupun *liability* dari tahun ke tahun yang akan datang tentunya sangat dipengaruhi oleh kesadaran masyarakat dan maskapai penerbangan. Fakta yang terjadi saat ini adalah masyarakat dan maskapai penerbangan sudah semakin cerdas dalam berasuransi, dan lebih mengenal apa kegunaan dari asuransi.

Dalam proses menganalisa risiko fakta material, merupakan bagian terpenting dalam proses akseptasi risiko, yang mana menjadi pertimbangan seorang Underwriter dalam menolak atau menerima risiko Asuransi Aviasi. Seringnya, didapatkan ketidaklengkapan dalam hal penyampaian fakta material, menjadi kendala bagi seorang Underwriter dalam proses akseptasi risiko. Selain menganalisa dari fakta material, penulis juga menganalisa mengapa PT Tugu Pratama Indonesia masih menerima pesawat yang diasuransikan dari PT Alfa Flying School, sedangkan dapat kita ketahui penggunaan pesawat untuk sekolah penerbangan memiliki risiko yang besar ketika terjadi loss.

B. PERMASALAHAN

Bagaimana Proses Underwriting Asuransi Aviasi dilakukan di PT Tugu Pratama Indonesia?

C. TUJUAN PENELITIAN

- a. Proses Underwriting di PT Tugu Pratama Indonesia.
- b. Risiko yang bagaimana yang dapat diterima.

D. METODOLOGI PENELITIAN

Dalam penelitian ini pendekatan yang dilakukan adalah melalui pendekatan Deskriptif Kualitatif, artinya data yang dikumpulkan bukan berupa angka-angka, melainkan data tersebut berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, dokumen

pribadi, catatan memo, dan dokumen resmi lainnya.

Menurut Kountur (2003: 17), perbedaan antara penelitian kualitatif dan penelitian kuantitatif adalah pada saat proses penelitiannya. Penelitian kuantitatif mengikuti proses deduktif-induktif. Sedangkan penelitian kualitatif mengikuti proses induktif.

Menurut Mukhtar (2013: 10), metode penelitian kualitatif dapat diartikan sebagai suatu metode yang digunakan untuk menemukan pengetahuan terhadap subjek penelitian pada suatu saat tertentu.

Menurut Arikunto (2013: 3), penelitian deskriptif adalah penelitian yang dimaksudkan untuk menyelidiki keadaan, kondisi atau hal lain-lain yang sudah disebutkan, yang hasilnya dipaparkan dalam bentuk laporan penelitian.

Teknik Pengumpulan Data

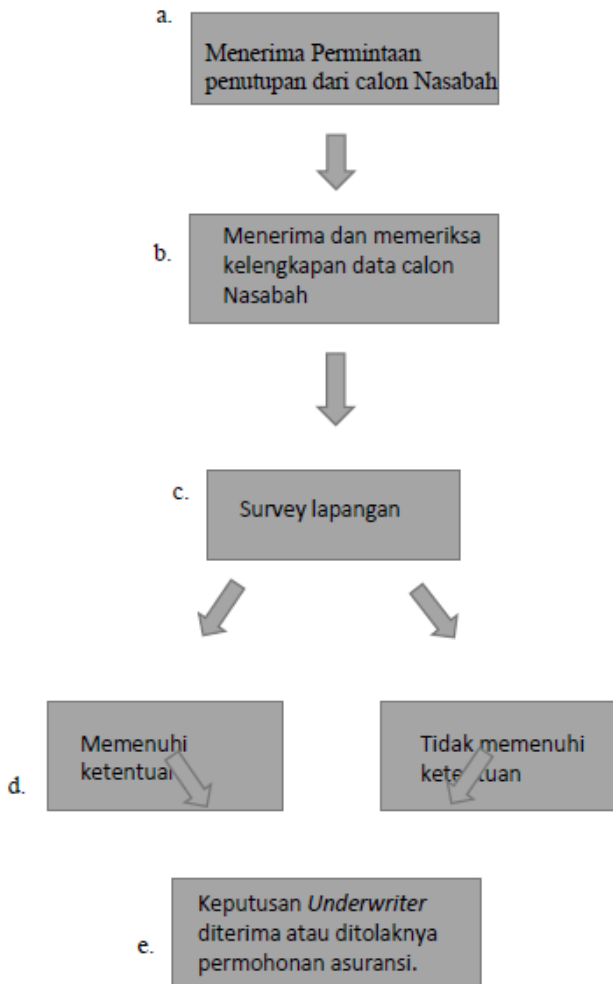
Data yang diperoleh langsung dari objek penelitian melalui observasi dan wawancara yang dilakukan dengan narasumber yang sudah berpengalaman bidang Underwriting di PT Tugu Pratama Indonesia.

Teknik Analisis Data

Menurut Head Department aviasi di dalam Asuransi Aviasi PT Tugu Pratama Indonesia memiliki masalah yang di hadapi yang mempengaruhi hasil dari Underwriting. Biasanya, masalah yang ditemui mengenai kelengkapan data. Jika proposal yang masuk datanya tidak lengkap maka, PT Tugu Pratama Indonesia tidak dapat memeriksa ulang/ me-review calon bertanggung dengan baik. Terlebih yang sangat dibutuhkan adalah data pilot atau crew pesawat. Tetapi jika data yang diperlukan lengkap, sesuai dengan prosedur maka semua tidak ada masalah. Untuk penentuan harga pertanggungan yang harus dibayarkan dapat dilihat dari harga, jenis, tahun pesawat tersebut. Selain operasional, hal seperti loss history, barang yang diangkut, jam terbang pilot juga akan sangat mempengaruhi harga pertanggungan. Dilihat dari ketentuan proposal form yang harus sesuai dengan prosedur Underwriting PT Tugu Pratama Indonesia. PT Tugu Pratama Indonesia menggunakan atau memiliki bagan prosedur proses Underwriting yang nantinya akan dipakai ketika menganalisis proposal form yang masuk. Prosedur proses

Underwriting yang dijalankan oleh PT Tugu Pratama Indonesia dalam Asuransi Aviasi sebagai berikut.

Gambar 1
Prosedur proses Underwriting



Dari gambar di atas, PT Tugu Pratama jarang sekali melakukan survei maskapai Ketika melakukan penutupan. Dikarenakan data yang masuk cukup terbilang sudah bagus. Oleh karena itu, PT Tugu Pratama Indonesia berasumsi bahwa semua data yang dimiliki divisi Asuransi Aviasi sudah teradministrasi dengan baik.

Biasanya pemeriksaan dilakukan pada saat terjadi klaim, tetapi jika klaim tidak ada maka tidak dilakukan pemeriksaan. Tetapi ada juga yang pemeriksaan dilakukan saat suatu *airlines* dianggap melakukan *improvement* baru setelah itu dilakukan survei. Penutupan maskap penerbangan yang sifatnya komersil biasanya dilakukan bersama dengan *lead*

Underwriter. Tetapi jika tidak melebihi limit seperti sekolah penerbangan, maka PT Tugu Pratama Indonesia akan menanggung sendiri.

E. TEORI TERKAIT

Underwriting

Hang Chuon Naron (2008: 65) menuliskan di dalam bukunya yang berjudul *Introduction to insurance*. Hal-hal yang dilakukan oleh seorang Underwriter adalah mengatur perusahaan asuransi secara efektif dan semaksimal mungkin. Diatur dengan kontribusi premi dari banyaknya tertanggung, agar bila terjadi claim premi tersebut dapat dipakai untuk membayar tertanggung yang mengalami kerugian. Tugas Underwriter adalah sebagai berikut:

- a. Memproses risiko yang ada di perusahaan
- b. Memutuskan apakah risiko dapat diasuransikan atau tidak.
- c. Menjelaskan syarat dan ketentuan, dan hal-hal apa saja yang bisa di asuransikan/ pengecualiannya
- d. Menghitung jumlah premi.

Moral Hazards Adalah keadaan yang berkaitan dengan sifat, pembawaan dan karakter manusia yang dapat menambah besarnya kerugian dibanding dengan risiko rata-rata. Contohnya: kurangnya pengawasan, atau perawatan terhadap barang yang dipertanggungkan, tidak adanya *utmost good faith*.

Physical Hazards hal yang memicu menjadi lebih besarnya suatu kerugian, seperti alam, konstruksi bangunan, misalnya: rumah kayu, pabrik, dan lainnya.

Proses Underwriting

Proses Underwriting untuk akseptasi Proposal Form berguna untuk menentukan

- a. Terms & Conditions Polis.
- b. Rating komponen suku premi.

Proses penerimaan Proposal Form dari tertanggung pada PT Tugu Pratama Indonesia diantaranya:

1. Kepala Bagian Aviassi yang bertugas untuk menerima permintaan penutupan dari calon Nasabah.
2. Data yang masuk akan diperiksa kelengkapan data calon nasabah yang tertuang di dalam Proposal Form oleh Supervisor.
3. Setelah data lengkap, kemudian akan dianalisa data calon nasabah.
4. Melakukan survei jika memang diperlukan. Semua itu menurut persetujuan dari Kepala Bagian dan Kepala Divisi.
5. Setelah itu, pemberian keputusan apakah Proposal Form dapat diterima atau ditolak.

Underwriting Aviation

T.Wells dan D. Chadbourne (2007: 237) mengatakan, Agen atau broker yang mengurus formulir untuk Asuransi Aviassi Bagian Hull dan Liability, biasanya menambahkan data-data atau informasi yang Underwriter perlukan nantinya untuk memutuskan apakah polis dapat diterima atau ditolak. Biasanya, jika polis tidak dapat diterima, Underwriter akan memberikan quotation kepada si calon tertanggung melau email dan lain sebagainya. Informasi apa saja yang dibutuhkan Underwriter untuk dapat memutuskan baik atau diterimanya polis.

- a. Nama dan alamat tertanggung.
- b. Kegunaan dari pesawat.
- c. Efektivitas waktu dan tanggal dari masa pertanggung.
- d. Tipe, dan batas mengenai tanggung jawab pertanggung.
- e. Physical Damage(hull) dan deductible.
- f. Deskripsi mengenai pesawat.
- g. Batas wilayah penerbangan.
- h. Kerugian atau kecelakaan yang pernah dialami.
- i. Data-data tentang pilot yang akan mengendalikan pesawat.

Safety Manual Management ICAO Doc 9859

Risiko Keselamatan

International Civil Aviation Organization (2013: 2-26) mengatakan

manajemen risiko terhadap keselamatan adalah salah satu kunci dari system manajemen keselamatan. Istilah dari manajemen risiko keselamatan dapat didefinisikan sebagai fungsi manajemen untuk risiko keuangan, risiko hukum, risiko ekonomi, dan sebagainya.

Probabilitas risiko keselamatan

Proses mengontrol risiko keselamatan dimulai dari melihat atau menilai setiap kemungkinan akan konsekuensi dari bahaya yang akan terjadi ketika melakukan kegiatan penerbangan oleh suatu maskapai.

Tingkat Keparahan Risiko Keselamatan

Setelah penilaian probabilitas selesai, langkah selanjutnya adalah menilai tingkat keparahan risiko keselamatan, dengan mempertimbangkan konsekuensi potensial yang terkait dengan bahaya tersebut.

Tolerabilitas Risiko Keselamatan

Probabilitas risiko keselamatan dan proses penilaian keparahan dapat digunakan untuk mendapatkan indeks risiko keselamatan. Indeks yang telah dibuat melalui metodologi yang telah dijelaskan di atas terdiri dari penanda alfanumerik, yang menunjukkan hasil gabungan dari penilaian probabilitas dan keparahan.

Tabel 1
Safety risk severity table.

Severity	Meaning	
Catastrophic	- Equipment destroyed. - Multiple deaths.	A
Hazardous	- A large reduction in safety margins, physical distress or a workload such that the operators cannot be relied upon to perform their tasks accurately or completely. - Serious injury. - Major equipment damage.	B
Major	- A significant reduction on safety margins, a reduction in the ability of the operators to cope with adverse operating conditions impairing their efficiency. - Serious incident. - Injury to persons.	C
Minor	- Nuisance. - Operating limitations. - Use of emergency procedures. - Minor incident.	D
Negligible	- Few consequences	E

Figure 2-12. Safety risk severity table.

(Ref. ICAO Doc 9859)

Berdasarkan tabel di atas menyajikan keparahan risiko keamanan yang tipikal. Mencakup lima kategori untuk menunjukkan

tingkat keparahan, deskripsi masing-masing kategori, dan penugasan nilai untuk setiap kategori.

PEMBAHASAN

Deskripsi Hasil Penelitian

Data primer didapatkan oleh penulis menggunakan hasil dari wawancara yang mempengaruhi hasil *Underwriting*, hal-hal apa saja yang dapat diaksep atau tidak di dalam polis Asuransi Aviasi dianalisis dari recordnya. Wawancara dilakukan kepada orang-orang yang memiliki kapasitas yang memadai yang terkait dengan aviasi, terdiri dari:

- a. Tony Yuliawan Ariefanto selaku *Aviation Underwriting Head Department* di PT Tugu Pratama Indonesia.
- b. Ratri Atikasari selaku *Junior Underwriter* di PT Tugu Pratama Indonesia.
- c. M. Rizal Eryanto selaku *Sr. Officer. Training & Development Dept* di PT Tugu Pratama Indonesia.

Di PT Tugu Pratama Indonesia hal-hal yang mempengaruhi *Underwriting* dapat dilihat dari berbagai macam, sama halnya dengan *Underwriting* perusahaan lain. Permasalahan timbul ketika pada saat *placement*, yang mana kapasitas bisnis Asuransi Aviasi di dalam negeri bisa dikatakan masih sangat kecil. Untuk cara yang dilakukan pada saat *Underwriting* sama, dimulai dengan bertanggung yang mengisi atau melengkapi proposal *form*, lalu adanya wawancara, mengelompokkan risiko.

Dari pengelompokkan tersebut dapat kita simpulkan apakah risiko tersebut masuk ke dalam:

- a. *high risk*,
- b. *medium risk*,
- c. *low risk*.

Guna dari pengelompokkan tersebut, agar dapat melihat kapasitas perusahaan. Apakah dapat ditanggung oleh retensi PT Tugu Pratama Indonesia sendiri, atau PT Tugu Pratama Indonesia memerlukan perusahaan reasuransi.

Untuk portofolio, aviasi masih dibidang bagus. Karena sifatnya yang *high frequency*

and low severity, tetapi ketika adanya loss maka kerugian yang dialami cukup besar.

Di dalam kebijakan *Underwriting* tahun 2016 yang penulis dapat ketika pengambilan data dari PT Tugu Pratama Indonesia menjelaskan. Terdapat beberapa kondisi yang harus diperhatikan, ketika melakukan *Underwriting* Aviasi.

- a. Premi *Existing* harus lunas sebelum *renewal* (pelunasan premi).
- b. Apabila belum dapat dilunasi saat *renewal* maka (dengan pemberitahuan) diberi waktu 15 hari (atau dengan kesepakatan) untuk pelunasan apabila tidak polis *automatic cancel*.

Proses *Underwriting* pada PT Tugu Pratama Indonesia

- a) Kepala Bagian mencari sumber informasi mengenai calon nasabah dapat berasal dari.
 - 1) Broker/ Agen.
 - 2) Bagian Pemasaran.
 - 3) Langsung Nasabah.

Informasi ini diperoleh secara lisan supaya disusulkan secara tertulis atau melengkapi proposal *form*.

- b) Nama dan alamat calon Nasabah Reputasi calon bertanggung meliputi.
 - 1) *Management*.
 - 2) *Aircrew*.
 - 3) *Loss Ratio*.
- c) Data yang perlu dianalisis antara lain.
 - 1) *Data/History* pesawat.
 - 2) *Sistim maintenance*.
 - 3) *Sistim Operasional Pesawat (SOP) dan Safety Management System*.
 - 4) Jenis kegiatan pesawat.
 - 5) Rute Pesawat.
 - 6) *Home Base*.
- d) Perlu atau tidaknya dilakukan survei tergantung kebutuhan dan ditentukan Kepala Bagian dengan persetujuan Kepala Divisi.
- e) Jika terjadi penolakan, Surat Penolakan ditandatangani oleh Kepala Bagian atau Kepala Divisi.
- f) Jika terjadi penolakan, Surat Penolakan ditandatangani oleh Kepala Bagian atau Kepala Divisi.

Selain itu untuk pengisian proposal untuk Asuransi Aviasi tidak berbeda jauh dengan pengajuan proposal asuransi lainnya.

- a. *Company Name.*
- b. *Address.*
- c. *Date of Establish.*
- d. *Operation or Aircraft Uses.*

Pada bagian ini biasanya akan ada pilihan. Pesawat akan digunakan untuk penumpang saja, atau penumpang dan cargo. Bisa juga pesawat hanya digunakan untuk pengangkutan cargo saja. Dan serta kegunaan lainnya.

e. *Routes or Structure*

Dalam bagian ini, pengisi form harus menjelaskan tujuan penerbangan dari pesawat yang diasuransikan. Seperti penerbangan domestik, penerbangan keluar negeri (internasional), domestik dan internasional, atau lainnya.

- e. *Where is your aircraft's / fleet's home base.*
- f. *Type of Aircraft.*
- g. *Year of Aircraft Manufactured.*
- h. *Hull Insured Value (USD/Rp).*
- i. *Medical Check Up.*
- j. *Engines Type.*
- k. *Seat Capacity.*
- l. *Registration No.*
- m. *Aircraft Spares*

Perusahaan juga akan menanyakan, apakah pengisi proposal menginginkan agar perusahaan merawat sparepart dari pesawat. Jika pengisi proposal mengiyakan, maka perusahaan asuransi akan menanyakan di mana biasanya pembelian *sparepart* tersebut.

- n. *How many of Air Crews.*
- o. *License Type and Number.*
- p. *Flying Hours on Act. Type.*
- q. *Flying Hours Total.*

Kondisi-kondisi dari *Underwriter* terkait untuk akseptasi maskapai penerbangan di PT Tugu Pratama Indonesia.

- a. *War, Hi-Jacking and Other Perils Exclusion Clause (Aviation) AVN48B.*
- b. *Noise and Pollution and Other Perils Exclusion Clause AVN48B.*
- c. *Extended Coverage Endorsement (Aviation Liabilities) AVN52E/F/G.*
- c. *Nuclear Risk Exclusion Clause AVN38B.*
- d. *Personal Injury Extension AVN60A.*

- e. *Agreed Value Clause AVN61.*
- f. *Liability to Pilots and Crew Clause.*
- g. *Pilot Indemnity Clause AVN74.*
- h. *Non-Aviation Liability Clause AVN59.*
- i. *Airline Finance/Lease Contract Endorsement AVN67B.*
- j. *Contract (Rights of Third Parties) Act 1999 AVN72.*
- k. *Supplementary Payments Clause AVN76.*
- l. *Laying-up Returns Clause per AVN26.*
- m. *Unauthorised Use Clause AVN77.*
- n. *Breach of Air Navigation Regulation Clause AVN94.*
- o. *Trespassers Cost Clause.*
- p. *Two-Way Cross Liability Clause LSW715.*
- q. *Aviation Authority Test Flight Clause AVN110.*
- r. *Passengers Extension Clause.*
- s. *Cargo Legal Liability Endorsement AVN92.*
- t. *Dispute, Currency and Waiver Conditions.*

Teknik Analisis Data

Menurut *Head Department* aviasi di dalam Asuransi Aviasi PT Tugu Pratama Indonesia memiliki masalah yang di hadapi yang mempengaruhi hasil dari *Underwriting*. Biasanya, masalah yang ditemui mengenai kelengkapan data. Jika proposal yang masuk datanya tidak lengkap maka, PT Tugu Pratama Indonesia tidak dapat memeriksa ulang/ *review* calon tertanggung dengan baik. Terlebih yang sangat dibutuhkan adalah data pilot atau *crew* pesawat (baik itu data dari maskapai penerbangan komersial, atau maskapai sekolah penerbangan). Banyak dari tertanggung menganggap remeh untuk mengumpulkan kelengkapan data tersebut, padahal pengumpulan data merupakan hal yang paling penting ketika perusahaan melakukan proses *Underwriting*. Karena dari hal tersebut dapat dilihat apakah dapat dilanjutkan untuk dilakukan akseptasi, atau sebaliknya. Selain itu data dari jam terbang pilot dibutuhkan untuk mengetahui jam terbang pilot, sehingga perusahaan mengetahui detail lengkap dari *operasional flight*.

Tetapi jika data yang diperlukan lengkap, sesuai dengan prosedur maka semua

tidak ada masalah. Untuk penentuan harga pertanggung yang harus dibayarkan dapat dilihat dari harga, jenis, tahun pesawat tersebut. Selain operasional, hal seperti *loss history*, barang yang diangkut, jam terbang pilot juga akan sangat mempengaruhi harga pertanggung.

Tak kalah penting, sisi geographical juga sangat berpengaruh di dalam penentuan harga pertanggung. Jika pusat operasionalnya dataran tinggi seperti Papua maka biaya pertanggungannya akan lebih tinggi karena risikonya lebih besar daripada Jawa karena Jawa merupakan dataran rendah. Contoh: di dataran tinggi banyak terjadi hal seperti kabut, asap, gunung-gunung.

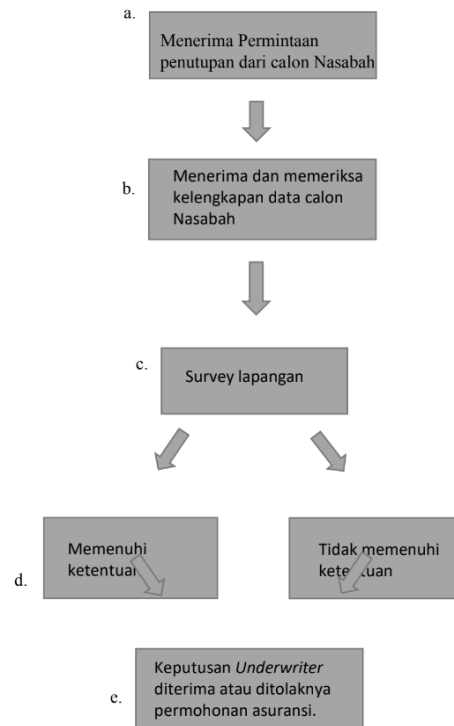
Setelah itu, dapat kita lihat peran-peran yang cukup besar menangani Asuransi Aviasi di PT Tugu Pratama Indonesia seperti Lead Underwriter peran mereka sebagai pemilik *account-account* yang kapasitasnya besar.

Kenapa PT Tugu Pratama Indonesia membutuhkan *Lead Underwriter*? Karena kapasitas saat ini yang dimiliki oleh perusahaan hanya sebesar USD10,000,000.00 kapasitas di dalam negeri tidak cukup, maka perusahaan akan menugaskan *team lead Underwriter*. Misal, estimasi dari *Maximum loss* USD160,000,000.00 dan PT Tugu Pratama Indonesia hanya memiliki USD10,000,000.00 dan Reasuransi USD5,000,000.00 maka akan dicarikan untuk *backup*.

Selain permasalahan tersebut, semua yang dijalankan berjalan lancar. Apalagi untuk masalah dengan berbahasa, semua tidak ada. Karena, sekarang karyawan yang bekerja lebih mahir di dalam berbahasa asing.

Dilihat dari ketentuan proposal form yang harus sesuai dengan prosedur *Underwriting* PT Tugu Pratama Indonesia. PT Tugu Pratama Indonesia menggunakan atau memiliki bagan prosedur proses *Underwriting* yang nantinya akan dipakai ketika menganalisis proposal form yang masuk.

Prosedur proses *Underwriting* yang dijalankan oleh PT Tugu Pratama Indonesia dalam Asuransi Aviasi adalah sebagai berikut.



Penjabaran mengenai *flow Underwriting* di atas.

a. Menerima permintaan penutupan dari calon nasabah.

Tertanggung melakukan pengisian proposal form yang ditandatangani oleh tertanggung sebagai salah satu dasar bagi terbentuknya suatu perjanjian asuransi, selanjutnya proposal form tersebut diserahkan ke bagian pemasaran lalu disampaikan ke divisi *Underwriting*.

Biasanya sumber informasi mengenai calon nasabah dapat berasal dari:

- 1) Broker / Agen
- 2) Bagian pemasaran
- 3) Langsung dari nasabah

Informasi yang diperoleh dapat didapat secara lisan supaya disusulkan secara tertulis atau melengkapi proposal form.

b. Menerima dan memeriksa kelengkapan calon nasabah.

Proposal form selanjutnya dianalisa oleh Underwriter apakah dapat diteruskan atau tidak dan data-data dari tertanggung sudah lengkap. Apa saja yang dipertimbangkan di dalam kelengkapan calonnasabah, nama dan alamat si calon dan juga meliputi.

- 1) *Manajemen*
- 2) *Aircrew*
- 3) *Loss ratio*

c. Survei lapangan.

Survei risiko dilakukan oleh bagian pemasaran, tujuan dilakukannya survei risiko atas objek yang akan dipertanggungjawabkan untuk meyakinkan kebenaran akan data-data dan dokumen yang diberikan oleh tertanggung. Ketentuan dari perlu atau tidaknya dilakukan survei merupakan tergantung dari kebutuhan dan ditentukan oleh Kepala bagian, dengan persetujuan dari Kepala divisi.

d. Memenuhi atau tidak memenuhinya.

Jika telah memenuhi segala ketentuan dari perusahaan akan dilakukan keputusan Underwriting maka dapat diterima oleh perusahaan, dan selanjutnya akan dibuatkan polisnya oleh perusahaan.

e. Hasil diterima atau tidaknya

Jika semua persyaratan tidak memenuhi maka hal tersebut akan ditolak oleh perusahaan asuransi. Dari bagan di atas, PT Tugu Pratama jarang sekali melakukan survei maskapai ketika melakukan penutupan. Dikarenakan data yang masuk cukup terbilang sudah bagus. Oleh karena itu, PT Tugu Pratama Indonesia berasumsi bahwa semua data yang dimiliki divisi Asuransi Aviasi sudah teradministrasi dengan baik.

Biasanya pemeriksaan dilakukan pada saat terjadi klaim, tetapi jika klaim tidak ada maka tidak dilakukan pemeriksaan. Tetapi ada juga yang pemeriksaan dilakukan saat suatu airlines dianggap melakukan improvement baru setelah itu dilakukan survei. Penutupan maskap penerbangan yang sifatnya komersil biasanya dilakukan bersama dengan lead Underwriter. Tetapi jika tidak melebihi limit seperti sekolah penerbangan, maka PT Tugu Pratama Indonesia akan menanggung sendiri.

Interpretasi Data

Pengaplikasian Standar Operasional Prosedur Underwriting berdasarkan Standar Operasional Prosedur yang dipakai di PT Tugu Pratama Indonesia. Hal apa saja yang harus

masuk ketika pengajuan proposal form kepada perusahaan, data-data seperti apa yang setidaknya dapat dipakai ketika memutuskan, apakah maskapai tersebut dapat diaksep atau tidak. Berikut adalah hal-hal yang akan diteliti oleh pihak Underwriter ketika melaksanakan proses Underwritingnya agar memperoleh atau mengetahui hasil dari Underwriting yang ingin dituju:

Tabel 2
Crew Record/ Data crew PT Alfa Flying School

NO	Nama Karyawan	NIK	Jabatan
1	EDI HADRUSBAL SUGARDO	AFS-007-0807	CHIEF STANDARD & SAFETY
2	ANINDITIO PRIYADNOLO	AFS-023.0911	CHIEF FLIGHT INSTRUCTOR
3	ABBAS YAHYA ALI AL-HAMMADI	AFS-015.0410	FLIGHT INSTRUCTOR
4	HLM. WIBAWANTO NUGROHO	AFS-016.0410	FLIGHT INSTRUCTOR
5	BAMBANG MEGANTORO	AFS-017.0410	FLIGHT INSTRUCTOR
6	RIFADIANTO	AFS-026.0113	FLIGHT INSTRUCTOR
7	G. REIN J.T. SIAHAAN	AFS-029.1013	FLIGHT INSTRUCTOR
8	ADI DAYU AMMYTRISNA	AFS-030.1013	FLIGHT INSTRUCTOR
9	MOHAMMAD FATTAH SIDDIK	AFS-031.1013	FLIGHT INSTRUCTOR

Tabel 3
Flight Hour PT Alfa Flying School

Name	Date of Birth	Total Flying Hour
Capt. BANGKIT SANTOSO	20 Mei 1969	2.900
Capt. EDY HADRUSBAL	16 Desember 1959	FI : 500/3.000
Capt. RATU FARIHAH	4 Oktober 1961	5.000
Capt. ANDRE TAMBINGON	31 Agustus 1951	FI : 600/4.000
Capt. ARIEF DHARMA	19 Juli 1972	4.000

Tabel 4
Loss Record

No	Date of Loss	Description of Loss	Interest	Loss	Premium
1	25 Feb 2013	Incident at Halim Perdana Kusuma Airport	Cessna A172P Regn. PK-AYB	USD28,155.71	USD50,000.00
2	20 Sep 2014	Incident caused by off runway in Tunggulwulung Airport, Cilacap	Cessna A152 II, Regn. PK-AYC	USD23,074.49	USD40,000.00
3	9 Aug 2015	Hard Landing at Cilacap	Cessna A152 II, Regn. PK-AYG	USD37,000.61	USD40,000.00
4	26 Jul 2016	Reported fire while on the ground	Cessna A172P Regn. PK-AYB	USD45,581.96	USD50,000.00
Total				USD133,812.77	USD180,000.00

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan data kecelakaan pesawat Cessna yang sering terjadi selama 5 tahun dengan melihat matriks risiko dari Safety Manual Management.

Tabel 5
Probabilitas risiko keselamatan

Kemungkinan	Artinya	Nilai
Sering	Kemungkinan terjadi risiko berulang kali (sering muncul)	5
Sesekali	Kadang-kadang terjadi risiko (jarang-jarang muncul)	4
Kecil	Tidak mungkin terjadi risiko, tetapi mungkin (jarang muncul)	3
Mustahil	Sangat tidak mungkin terjadi risiko (tidak diketahui kejadiannya)	2
Sangat Mustahil	Tidak dapat dipastikan kapan akan munculnya risiko	1

Berdasarkan tabel di atas bahwa Pesawat Cessna yang dimiliki oleh PT Alfa Flying School termasuk golongan tingkat risiko yang terjadi sesekali atau bisa dibilang sebagai peristiwa yang jarang muncul setiap tahunnya.

F. KESIMPULAN

1. Asuransi Aviasi pada PT Tugu Pratama Indonesia, tergolong sebagai bisnis yang

bagus, karena belum ada minus loss. Karena, aviasi sendiri dapat dikatakan sebagai asuransi yang memiliki sifat *low frequency and high severity*.

2. Pesawat yang masuk baik dari maskapai penerbangan komersial maupun pesawat milik sekolah penerbangan harus memiliki data yang lengkap untuk dapat diputuskan oleh *Underwriter* apakah dapat diakseptasi atau tidak dapat diakseptasi.
3. Data-data yang masuk ke Bagian Underwriting harus sesuai dengan objek yang diasuransikan, dan juga harus lengkap, seperti *flight hour, crew record, loss record* (Underwriting info) dan lainnya, sehingga data tersebut dapat membantu ketika penggunaan analisis matriks *Safety Management Manual*.
4. Matriks Safety Manual Management ICAO sebagai tools yang dianjurkan dan PT Tugu Pratama Indonesia agar menjalin kerja sama dengan pihak luar selain dengan pihak internal, misalnya dengan pihak Lead Underwriter, teknisi yang mengerti mengenai pesawat, bahkan dengan pihak loss adjuster seperti Charles Taylor Adjusting dan McLaren, agar bisnis di bidang Asuransi Aviasi tetap berkembang dan juga dapat dengan mudah ditangani.

Saran

- a. Perlu diadakan penelitian lebih lanjut untuk produk Asuransi Aviasi terkait dengan maskapai penerbangan yang berbeda maupun dari pesawat yang berbeda seperti, misalnya pada penelitian ini, menggunakan sampel dari maskapai atau pesawat dari sekolah penerbangan. Untuk selanjutnya, dapat dilakukan analisis terhadap pesawat atau maskapai penerbangan komersial.
- b. Seharusnya setiap Underwriter Asuransi Aviasi dipisahkan dari Underwriter marine dan komersial line, sehingga khusus menangani Asuransi Aviasi saja.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. 2013. *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Ayat, Safri. 2000. *Pengantar Asuransi Prinsip-Prinsip dan Praktek Asuransi*. Jakarta STMA Trisakti.
- Badrun, B., Mustahiqurrahman, M., Indra, I. M., Fakhurrazi, F., & Akbar, M. A. (2022). The Influence of Principal's Leadership Style on Teacher Performance. *At-Tarbiyat: Jurnal Pendidikan Islam*, 5(1).
- Bailey, Richard. 1985. *Underwriting In Life and Health Insurance Companies*. United States of America: LOMA (Life Office Management Association, Inc.).
- Bungin, Burhan. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Cresswell, John W. 2014. *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches-4th Edition*. California: Sage Publication.
- Dalimunthe, A. S., Ihsan, M., Maolani, R. A., & Haryanto, D. (2022, January). Risk Analysis for Passenger of Online Motorcycle Public Transportation in The City of Jakarta. In *2nd International Conference of Strategic Issues on Economics, Business and, Education (ICoSIEBE 2021)* (pp. 34-39). Atlantis Press.
- Erizal, E. (2022). Analysis of service quality and income of BPJS health participants during the Covid-19 pandemic: A case study. *International Journal for Educational and Vocational Studies*, 4(3).
- Fakhurrazi, F., Zainuddin, Y., & Zulkarnaini, Z. (2021). The pesantren: Politics of islamic and problematic education muslim identity. *International Journal for Educational and Vocational Studies*, 3(6), 392-396.
- Fakhurrazi, F., Zainuddin, Y., & Zulkarnaini, Z. (2021). The pesantren: Politics of islamic and problematic education muslim identity. *International Journal for Educational and Vocational Studies*, 3(6), 392-396.
- International Civil Aviation Organization. 2013. *Doc 9859 Safety Management Manual (SMM)*. Canada: ICAO.
- Kountur, Ronny. 2003. *Metode Penelitian*. Jakarta: PPM.
- Lie, A. A. (2022). The social capital in business organizations: A case study of PT Asia Motor vehicle insurance claim polysindo crime in Jakarta. *International Journal for Educational and Vocational Studies*, 4(1), 58-63.
- Lusianil, R., Putrawan, M., & Achmad, R. (2019, August). The relationship between organization's structure, leader behavior and personality with citizenship behavior on managing environment. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* (Vol. 314, No. 1, p. 012078). IOP Publishing.
- Maolani, R. A., Dalimunthe, A. S., Haryanto, D., Bifa, R., Azzahra, P., Juwita, C., & Suryamika, P. E. (2021). Perluasan hutan mangrove dalam mitigasi risiko bencana pemanasan global: kegiatan PKM di kawasan pesisir Muara Angke Jakarta. *Dinamisia: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 5(6), 1380-1388.
- Martono, K. & Tjahjono, Eka Budi. 2011. *Asuransi Transportasi Darat-Laut-Udara*. Bandung: Mandar Maju.
- Massie, L Joseph. 1995. *Dasar-dasar Manajemen*. Jakarta: Erlangga.
- Mukhtar. 2013. *Metode Praktis Penelitian Deskriptif Kualitatif*. Jakarta: Gp Press Group.
- Najib, A. (2022). World Health Organization (WHO) and Global World Health Governance in the Post-Pandemic Era from the Perspectives of Neorealism and Neoliberalism (Similarity). *NEUROQUANTOLOGY*, 20(15).

- Naron, Chuon Han. 2008. Introduction to Insurance. Phnom Penh, Cambodia: Ministry of Econom and Finance, Supreme National Economic Council.
- Novika, F. (2022). PENDAMPINGAN PENYUSUNAN RENCANA STRATEGIS, IMPLEMENTASI VISI MISI DAN EVALUASI KEGIATAN YANG EFEKTIF EFISIEN MENCAPAI SMK PUSAT KEUNGGULAN (SMK PK). Indonesian Journal of Engagement, Community Services, Empowerment and Development, 2(1), 149-156.
- Novika, F., & Septivani, N. (2022). Pinjaman Online Ilegal Menjadi Bencana Sosial Bagi Generasi Milenial. Management Studies and Entrepreneurship Journal (MSEJ), 3(3), 1174-1192.
- Novika, F., Padli, H., Septivani, C. N., & Kurniawan, J. J. (2022). Learning Assistance And Curriculum Assessments In The Vocational High School Implementer Program Of The Vocational High School Centre Of Excellence (SMK PK). International Journal of Engagement and Empowerment, 2(2), 158-167.
- Novika, F., Wahyuari, W., Robidi, R., & Septivani, N. (2022). RURAL SOCIO ENTREPRENEUR THROUGH VILLAGE-OWNED ENTERPRISES (BUMDes) IN TEGALWARU BOGOR. International Journal of Economy, Education and Entrepreneurship, 2(2), 415-421.
- Pramono, A., Neolaka, A., & Achmad, R. (2019). THE EFFECT OF CORPORATE CULTURE, MANAGERIAL CAPABILITIES, AND DECISION MAKING ON LEADER PERFORMANCE IN MANAGING THE ENVIRONMENT. IJER-INDONESIAN JOURNAL OF EDUCATIONAL REVIEW, 6(2).
- Purba, Radiks. 1997. Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara. Jakarta: Djambatan.
- Rinestu, M., & Marsanto, B. (2022). Klasifikasi Keputusan Investasi Di Masa Pandemi Covid-19 Dengan Menggunakan Naive Bayes. Management Studies and Entrepreneurship Journal (MSEJ), 3(3), 1784-1796.
- Robidi, R., Wahyuari, W., & Subrata, A. (2022). BUILDING FOOD SECURITY AT MSMEs IN INDONESIA THROUGH NATIONAL AND REGIONAL FACILITATORS. International Journal of Engagement and Empowerment, 2(1), 52-58.
- Ruegger, Beat. 1990. Human Error in the Cockpit. Zurich, Switzerland: Swiss Reinsurance Company, Aviation Department.
- Saefudin, A., & Achmad, R. (2019, August). Policy implementation evaluation about quality management and pollution control of water in Regency of Bekasi. In IOP Conference Series: Earth and Environmental Science (Vol. 314, No. 1, p. 012087). IOP Publishing.
- Salim, Abbas. 1983. Asuransi & Manajemen Risiko. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada.
- Sidik, S. S. S., & Wahyuari, W. (2023). Manajemen Risiko Sistem Informasi Ujian Secara Daring Di Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi Trisakti. Jurnal Green Growth dan Manajemen Lingkungan, 12(1), 84-97.
- Silaban, Sintong. 1994. Asuransi di Indonesia. Jakarta: Dasamedia Utama.
- Sipahutar, Y. H., Rahmayanti, H., Achmad, R., & Sitorus, R. (2022). Increased Effectiveness of Conservation the Coastal Environment through Cleaner Production and Work Motivation of Fish Processors. In IOP Conference Series: Earth and

- Environmental Science (Vol. 950, No. 1, p. 012050). IOP Publishing.
- Sipahutar, Y. H., Rahmayanti, H., Achmad, R., Ramli, H. K., Suryanto, M. R., & Pratama, R. B. (2019, December). Increase in cleaner production environment in the fish processing industry through work motivation and fisherman women's leadership. In IOP Conference Series: Earth and Environmental Science (Vol. 399, No. 1, p. 012119). IOP Publishing.
- Sipahutar, Y. H., Rahmayanti, H., Achmad, R., Suryanto, M. R., Ramandeka, R. R., Syalim, M. R., ... & Mila, G. (2020). The influence of women's leadership in the fishery and cleaner production of fish processing industry on the effectiveness of coastal preservation program in Tangerang. In IOP Conference Series: Earth and Environmental Science (Vol. 404, No. 1, p. 012061). IOP Publishing.
- Sugiyono. 2014. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2014. Metode Penelitian Manajemen. Bandung: Alfabeta.
- Suhartono, S. (2022). The causality relationship between capital structure and profitability in general insurance industry in Indonesia. International Journal for Educational and Vocational Studies, 4(3).
- Suhendar, B., & Syakir, S. (2022). Analisis Kesalahan Penulisan Abstrak Tugas Akhir (TA) dan Skripsi Mahasiswa STMA Trisakti. Jurnal Bahasa dan Sastra, 10(2), 209-223.
- Suhendar, B., & Syakir, S. (2022). Penggunaan Aplikasi Smartphone Untuk Pengajaran Kosakata Bahasa Inggris Bagi Anak Usia Sekolah Dasar, Klender Jakarta Timur. Community Engagement and Emergence Journal (CEEJ), 3(3), 242-245.
- Suhendar, B., Wahyuari, W., & Gustrian, R. (2022). Culinary risk register: A practical guide to open a culinary business. International Journal for Educational and Vocational Studies, 4(3).
- Syakir, S., & Suhendar, B. (2021). FREKUENSI PENGGUNAAN SMARTPHONE UNTUK TUJUAN BELAJAR BAHASA INGGRIS PADA MAHASISWA STMA TRISAKTI SEMESTER PERTAMA. JURNAL LENTERA PENDIDIKAN PUSAT PENELITIAN LPPM UM METRO, 6(1), 88-102.
- Syakir, S., & Suhendar, B. (2022). Pengaruh Pengajaran Academic Vocabulary Terhadap Skor TOEFL Reading Comprehension Mahasiswa Program Beasiswa FEB USAKTI Semester Dua Tahun Akademik 2017-2018. Jurnal Pendidikan dan Konseling (JPDK), 4(6), 7065-7076.
- The Institute. 1968. Introduction to Underwriting. Australia and New Zealand: Institute of Insurance and Finance.
- Wells, T. Alexander. & Chadbourne D. Bruce. 1992. Introduction to Aviation Insurance and Risk Management. Malabar, Florida: Krieger Publishing Company.
- Wihaji, W., Achmad, R., & Nadiroh, N. (2018, October). Policy evaluation of runoff, erosion and flooding to drainage system in Property Depok City, Indonesia. In IOP Conference Series: Earth and Environmental Science (Vol. 191, No. 1, p. 012115). IOP Publishing.