

# HUBUNGAN PERBANDINGAN JUMLAH KLAIM PENERAPAN WARRANTY VESSEL CLASSED AND CLASS MAINTAINED DURING PERIOD OF INSURANCE DAN VESSEL CLASSED AND CLASS MAINTAINED AT THE TIME OF ACCIDENT PADA ASURANSI MARINE HULL DI PT ASURANSI ASPAN

**Putri Andam Dewi<sup>1</sup>, Insri Nuryati<sup>2</sup>, Muhammad Ihsan<sup>3</sup>**

<sup>1,2,3</sup> Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi Trisakti, Jakarta Timur 13210, Indonesia

---

## ARTICLE INFO

---

### PBJ use only:

Received date

Revised date

Accepted date

---

### Kata kunci (Keywords)

warranty vessel classed and class  
maintained during period of insurance,  
warranty vessel classed and class  
maintained at the time of accident

---

## ABSTRACT

---

*This study aims to compare the number of claims from the application of the warranty vessel classed and class maintained during period of insurance and vessel classed and class maintained at the time of accident at PT Asuransi ASPAN by looking at frequency claims along with loss ratio claims both warranty versions. As well as providing an understanding of the second understanding of warranty and which is more effective between vessel classed vessels and maintained classes during the period of insurance and vessel classed and class maintained at the time of accident that are used as standard warranty on the company's underwriting policy books. The results of the research found that the number of claims tends to increase if the version warranty of the vessel classed and class maintained at the time of accident is applied compared to the warranty version warranty vessel classed and class maintained during period of insurance and warranty of the vessel classed and class maintained at the time of accident is more effective from the perspective of the underwriter to manage risk in marine hull insurance.*

---

© 2022 Indonesian Insurance Journal. ALL RIGHTS RESERVED

---

<sup>1</sup> Koresponden penulis:

[putriandamdewi94@gmail.com](mailto:putriandamdewi94@gmail.com)

DOI:

ISSN :

## A. PENDAHULUAN

Perusahaan asuransi dapat memberikan rasa aman dan nyaman dalam menjalani setiap kegiatan serta kelangsungan usahanya, tanpa harus merasa takut untuk menghadapi adanya sebuah risiko. Dalam menjalankan usahanya perusahaan asuransi memiliki fungsi-fungsi yang berbeda-beda, dan dapat digolongkan antara lain: *Underwriting*, Reasuransi, Klaim, *Customer Service*, Investasi, Keuangan dan Akuntansi. Untuk melakukan kegiatan tersebut, perusahaan asuransi memiliki bidang yang khusus untuk menilai tingkat risiko pada objek yang dipertanggungjawabkan, yang disebut dengan *underwriter* dan proses penilaiannya disebut dengan *underwriting*. *Underwriting* merupakan proses penyeleksian dan pengelompokan risiko yang akan di tanggung, untuk menentukan *rate* dan jumlah premi yang dibayarkan selama periode asuransi.

Jenis bisnis perusahaan asuransi dapat dibagi atas asuransi jiwa dan asuransi kerugian. Dalam bidang usaha asuransi kerugian atau *general insurance*, dikenal berbagai lini usaha asuransi yang dapat dibagi ke dalam dua kelompok yaitu *Non Marine and Marine Insurance*. (Ayat dan Erizal, 2013:1)

Pada asuransi Marine sebagai kita ketahui, merupakan jenis asuransi tertua yang sudah ada sejak lama, saat Lloyd's melakukan penutupan asuransi abad 17 atas dasar *Common Law* (Sianipar, 1990:4). Salah satu produk dalam asuransi *marine* adalah *marine hull and machinerics insurance*, yang mempertanggungjawabkan risiko-risiko kehilangan, kerusakan dan tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga yang timbul sebagai akibat dari pengoperasian kapal yang terjadi di laut (Ayat dan Erizal, 2013:2). Menurut UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 1 Ayat 36 Kapal dalam hal ini adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan

dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda.

Ada beragam jenis kapal, mulai dari kapal penumpang hingga kapal pengangkut barang. Masing-masing dari jenis kapal tersebut, dapat mengalami berbagai macam kerugian yang dapat terjadi karena adanya benturan kapal dengan karang, benturan kapal dengan kapal lain atau bahkan dapat kandas, terbalik dan patah dibarengi dengan benturan karena sapuan ombak yang kencang, akibat cuaca yang buruk yang mengakibatkan kebocoran pada bagian kapal, sehingga air laut masuk ke dalam kapal.

Kerugian ini adalah kemungkinan atas risiko yang dapat diderita oleh pemilik kapal atau penyewa kapal, selaku individu atau perusahaan, oleh karena itu para pemilik kapal maupun penyewa kapal harus memperhitungkan untuk memberikan perlindungan terhadap kapal miliknya yang akan melakukan perjalanan laut, agar nantinya tidak berdampak pada kerugian *financial* yang harus ditanggung, beserta kerusakan atau kehilangan atas rangka kapal berikut mesin serta barang-barang yang dibawa. Sebelum kapal hendak melakukan pelayaran, pemilik atau penyewa juga harus memastikan terlebih dahulu mengenai keamanan, dan keselamatan pada kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Dilihat dari kondisi risiko pada kapal di atas, kebutuhan akan proteksi / penjaminan terhadap sektor pelayaran secara otomatis sangat diperlukan, dalam bentuk perlindungan Asuransi kapal.

Definisi asuransi, pemilik kapal maupun penyewa kapal disebut dengan Tertanggung, dan perusahaan asuransi disebut dengan Penanggung. Pada saat

Tertanggung akan mengalihkan risiko atas kapal kepada Penanggung, harus melakukan beberapa proses pengajuan pengalihan risiko tersebut, yang dimulai dari mengisi Surat Permohonan Penutupan Asuransi (SPPA). Dalam mengisi SPPA Tertanggung harus benar-benar menyatakan keadaan sesungguhnya dari objek yang dipertanggungkan, tanpa ada informasi atau fakta material yang ditutup – tutupi, ataupun dilebih-lebihkan dari keadaan sesungguhnya, dengan tujuan memperoleh suatu keuntungan pada saat terjadinya kerugian pada kapal.

Apabila pada awal pengisian SPPA Tertanggung diketahui melakukan kecurangan dalam bentuk kesengajaan, underwriter selaku pengambil keputusan akan menolak pengajuan asuransi tersebut, dan apabila kecurangan tersebut terjadi pada saat polis baru akan terbit, maupun pada saat periode asuransi telah berjalan, maka polis Tertanggung akan dibatalkan, dan Penanggung tidak akan memberikan penggantian atas objek pertanggungangan yang mengalami kerugian, berupa kerusakan atas kapal maupun mesin-mesin yang diakibatkan dari sebuah kecelakaan di laut.

Pada saat akan mengalihkan risiko, Tertanggung juga diwajibkan melampirkan segala kelengkapan dokumen seperti sertifikat-sertifikat kelautan, serta status kapal telah terdaftar di Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), yang dapat menunjang kelayakan kapal selama pelayaran, dan diberikan kepada Penanggung bersamaan pada saat Tertanggung mengisi SPPA. Menurut Undang – undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008, Tentang Pelayaran, Pasal 1 Ayat (33) Kelayakan kapal mencakup keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan

pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Asuransi *marine hull* termasuk asuransi yang memiliki risiko sangat tinggi, serta merupakan salah satu jenis asuransi yang lebih kompleks dibandingkan dengan jenis asuransi lainnya, sehingga sebelum melakukan pelayaran seperti yang telah dikatakan di atas, kapal tersebut harus memenuhi syarat “laik laut (*Seaworthy*)”, yang dapat diketahui dari sertifikat-sertifikat kapal yang masih berlaku maupun fisik kapalnya. Dimana persyaratan untuk pembuktian *seaworthiness* lebih berdasarkan pada dokumen atau sertifikat. Pada penutupan asuransi *marine hull*, persyaratan adanya dokumen dan sertifikat inilah yang kemudian dijadikan *warranty*. Hal ini tidak salah karena Pemerintah sendiri dalam Undang-Undang Pelayaran no. 17 tahun 2008 mendefinisikan keselamatan kapal dalam sertifikat-sertifikat pelayaran yang diwajibkan dimiliki oleh *ship owner*.

Dalam menerima atau menolak permintaan penutupan asuransi kapal, *underwriter* akan melakukan indentifikasi risiko, dimana risiko akan diterima oleh *underwriter* apabila dianggap baik. Seperti pada jenis asuransi kerugian lainnya, analisis risiko pada asuransi rangka kapal dapat dibagi menjadi dua yaitu analisis *physical hazard* dan *moral hazard*.

Untuk sebuah kapal, yang termasuk ke dalam *physical hazard* adalah rangka kapal (*Hull*) beserta mesin dan peralatannya (*Machinery*), termasuk di dalamnya: Jenis, Konstruksi, Ukuran, serta Usia dan Klasifikasi kapal. Dari aspek moral *hazard*, yang harus menjadi penilaian underwriter adalah kualitas pemilik kapal. Tidak semua pemilik kapal memiliki perhatian yang besar pada kapal-kapal yang dimilikinya, termasuk di dalam analisis ini moral *hazard* awak kapal berserta pihak yang bertanggung jawab pada kapal tersebut.

Sebagaimana diatur dalam (pasal 9) huruf (i) dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM 45 Tahun 2012 setiap perusahaan harus mengembangkan, melaksanakan, dan mempertahankan sistem manajemen keselamatan yang mencakup fungsi yang dipersyaratkan, antara lain mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya. Pemilik atau penyewa kapal untuk memenuhi persyaratan perawatan kapal beserta perlengkapannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf (i), perusahaan wajib menetapkan prosedur untuk memastikan bahwa kapal dirawat sesuai dengan ketentuan peraturan terkait dan dengan persyaratan tambahan yang mungkin ditetapkan oleh perusahaan (Peraturan Menteri Perhubungan No : PM 45 Tahun 2012 Tentang Manajemen Keselamatan Kapal, Pasal 9 Huruf (i) dan Pasal 18). Hasil Pemeriksaan, pengujian dan sertifikat klasifikasi kapal digunakan sebagai dasar dalam rangka penerbitan sertifikat keselamatan kapal dan sertifikat *statutory* lainnya. (Peraturan Menteri Perhubungan No: KM 20 Tahun 2006 Tentang Kewajiban bagi kapal Berbendera Indonesia untuk masuk klas pada Biro Klasifikasi Indonesia, Pasal 6.)

Salah satu alat yang digunakan oleh *underwriter* untuk identifikasi serta pengelolaan risiko asuransi *marine hull* adalah panduan kebijakan *underwriting*, yang merupakan panduan umum bagi para *underwriter* dalam melaksanakan tugasnya, berisi apa saja yang boleh dilakukan dan tidak boleh dilakukan dalam mengakseptasi ataupun menolak permintaan, menentukan *rate* premi yang sesuai, komisi yang diperkenankan bagi perantara, dan panduan menentukan syarat dan kondisi pertanggungan berupa *warranty* yang akan dituliskan, dan telah distandarkan oleh perusahaan sebagai dasar penetapannya. *Warranty* merupakan suatu janji yang harus dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab oleh Tertanggung, jadi *warranty* seperti halnya *subsider* terhadap perjanjian pokok, bila

dilanggar maka pihak yang mengalami kerugian tidak dapat menuntut ganti rugi. *Warranty* yang dilekatkan sebagai penilaian utama seorang *underwriter* dalam menyeleksi suatu risiko asuransi *marine hull* ialah *warranty vessel classed and class maintained* yang merupakan klasifikasi terhadap kondisi kapal dan perawatannya selama kapal tersebut melakukan pelayaran dengan memiliki sertifikasi dari lembaga klasifikasi. Di dalam praktiknya *warranty vessel classed and class maintained* itu terdiri dari dua variasi, yang pertama *warranty vessel classed and class maintained during period of insurance* yang mewajibkan dan mengharuskan Tertanggung melampirkan dan melengkapi dokumen mengenai sertifikat klasifikasi, dan dokumen-dokumen lainnya pada awal mengajukan asuransi serta selama periode asuransi kondisi dokumen harus selalu aktif sampai pada saat klaim terjadi, yang kedua *warranty vessel classed and class maintained at the time of accident* adalah menyerahkan seluruh sertifikat klasifikasi pada awal periode asuransi dengan kondisi aktif dan diperbolehkan dokumen dalam kondisi secara tiba-tiba tidak aktif saat periode asuransi berjalan dan diharuskan dilengkapinya dokumen yang aktif saat waktu klaim terjadi. Dengan begitu dari masing-masing penegasan atas versi *warranty during period of insurance dan at the time of accident* secara umum memiliki kesamaan pemahaman untuk dapat diterapkan pada polis atau bisnis asuransi kapal, yang keduanya mengartikan bahwa kapal yang terpenting haruslah dinyatakan kelas pada saat klaim terjadi. Tetapi antara *warranty vessel classed and class maintained during period of insurance* dan *vessel classed and class maintained at the time of accident* memiliki kemungkinan adanya risiko yang terjadi dari masing-masing penerapan, yang berpengaruh pada lebih tinggi atau lebih rendahnya jumlah klaim kedua *warranty* tersebut.

PT Asuransi ASPAN adalah salah satu perusahaan asuransi yang memegang peran di pasar asuransi khususnya pada jenis asuransi *marine hull*. PT Asuransi ASPAN memiliki keunggulan di dalam kebijakan *underwriting* yang diterapkan pada bisnis asuransi *marine hull* serta penerapan atas *warranty vessel classed and class maintained during period of insurance* dan *vessel classed and class maintained at the time of accident* yang dilekatkan. Dimana kedua pelekatan versi tersebut memiliki pengaruh penting dalam salah satu syarat penilaian sebuah risiko asuransi kapal. *Warranty vessel classed and class maintained* dengan versi *during period of insurance* telah diterapkan menjadi standart kebijakann *underwriting* sebelum tahun 2013 di PT Asuransi ASPAN, namun *warranty* versi *during period of insurance* diganti menjadi versi *at the time of accident* pada akhir tahun 2012 dan telah berjalan selama 3 tahun sampai dengan tahun 2015.

## B. PERMASALAHAN

Bagaimana hasil perbandingan jumlah klaim penerapan antara *warranty vessel classed and class maintained during period of insurance* dan *vessel classed and class maintained at the time of accident* pada asuransi *marine hull* pada PT Asuransi ASPAN?

## C. TUJUAN PENELITIAN

1. Untuk mendeskripsikan perbandingan jumlah klaim *warranty "Vessel Classed and Class Maintained During period of insurance"* dan *"Vessel Classed and Class Maintained At the time of accident"* pada asuransi *marine hull*.
2. Untuk mengetahui *warranty* mana lebih efektif dari perspektif *underwriter* antara *"Vessel Classed and Class Maintained During period of insurance"* dan *"Vessel Classed and Class Maintained At the time of accident"* pada asuransi *marine hull*.

## D. METODOLOGI PENELITIAN

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan analisis deskriptif. Penelitian ini dilakukan dengan mendeskripsikan Perbandingan Jumlah Klaim Penerapan *warranty vessel classed and class maintained during period of insurance* dan *vessel classed and class maintained at the time of accident* pada asuransi *marine hull* di PT Asuransi ASPAN.

Untuk kemudian setelah pendeskripsian perbandingan jumlah klaim dari kedua *warranty* pada kebijakan *underwriting* asuransi *marine hull* tersebut, perbandingan *warranty* ini akan dilihat untuk mengetahui manakah yang lebih efektif antara kedua *warranty* pada kebijakan *underwriting* yang selama ini diterapkan.

Penelitian kualitatif dilakukan dalam situasi yang wajar (natural setting). Metode kualitatif lebih berdasarkan pada sifat fenomenologis yang mengutamakan penghayatan (*verstehen*), yang berusaha memahami dan menafsirkan makna suatu peristiwa secara perspektif berdasarkan peneliti sendiri. Penelitian dengan menggunakan metode ini bertujuan untuk memahami objek yang diteliti secara mendalam.

Salah satu jenis penelitian kualitatif adalah penelitian dengan metode atau pendekatan studi kasus (*case study*). Penelitian studi kasus memusatkan diri secara intensif pada satu objek tertentu yang mempelajarinya sebagai suatu kasus. Penelitian studi kasus dimaksudkan untuk mempelajari secara intensif tentang latar belakang masalah keadaan dan posisi atau peristiwa yang sedang berlangsung saat ini, serta interaksi lingkungan unit social tertentu yang bersifat apa adanya (*given*). Subjek penelitian dapat berupa individu, kelompok, institusi atau masyarakat. Penelitian studi kasus merupakan studi mendalam mengenai unit social tertentu dan hasil penelitian tersebut dalam memberikan gambaran luas, serta mendalam mengenai unit sosial tertentu.

Sementara itu, dilihat teknik penyajian datanya, peneliti menggunakan pola deskriptif. Deskripsi adalah upaya pengolahan data menjadi sesuatu yang dapat di utarakan kepada orang lain secara tepat dan jelas, dengan tujuan agar orang yang disampaikan pesan deskripsi tersebut dapat mengerti dan paham walaupun tidak mengalami langsung proses penelitian. Dalam bidang akademik keilmuan tentang deskripsi diperlukan agar peneliti dapat mengingat pengalaman penelitiannya agar dapat di bandingkan dengan peneliti lain sehingga mudah untuk dilakukan pemeriksaan dan kontrol terhadap deskripsi tersebut. Pada umumnya deskripsi menjelaskan dan menegaskan sesuatu yang terjadi, terlihat, seperti apa, bagaimana, dan sebagainya. Deskripsi yang detail dipakai dalam disiplin ilmu sebagai istilah - istilah teknik pencapaian.

### **Paradigma Penelitian**

Paradigma merupakan perspektif penelitian yang digunakan peneliti, yang berisi bagaimana peneliti melihat realita (world views), bagaimana mempelajari fenomena, cara-cara yang digunakan dalam penelitian dan cara-cara yang digunakan dalam menginterpretasikan temuan. Pemilihan paradigma penelitian dalam konteks desain penelitian menggambarkan pilihan suatu kepercayaan yang akan mendasari dan memberi pedoman seluruh proses penelitian. Selain itu, paradigma penelitian menentukan masalah yang dituju dan tipe penjelasan yang dapat diterimanya. (Imam, 2013:80)

Paradigma yang digunakan dalam penelitian ini adalah paradigma konstruktivisme. Paradigma ini memandang bahwa kenyataan itu hasil konstruksi atau bentukan dari manusia itu sendiri. Kenyataan itu bersifat ganda, dapat dibentuk, dan merupakan satu keutuhan. Kenyataan ada sebagai hasil bentukan dari kemampuan berpikir seseorang. Pengetahuan hasil bentukan

manusia itu tidak bersifat tetap tetapi berkembang terus. Penelitian kualitatif berlandaskan paradigma konstruktivisme yang berpandangan bahwa pengetahuan itu bukan hanya merupakan hasil pengalaman terhadap fakta, tetapi juga merupakan hasil konstruksi pemikiran subjek yang diteliti. Pengetahuan dapat digambarkan sebagai hasil atau konsekuensi dari aktivitas manusia, pengetahuan merupakan konstruksi manusia tidak pernah di pertanggung jawabkan sebagai kebenaran yang tetap tetapi merupakan permasalahan dan selalu berubah (Imam, 2013:45). Maka itu penulis menggunakan paradigma konstruktivisme, karena hal ini sejalan dengan tujuan penulis dalam melakukan penelitian ini, yaitu untuk mendeskripsikan perbandingan jumlah klaim penerapan kedua *warranty vessel classed and class maintained during period of insurance* dan *warranty vessel classed and class maintained at the time of accident* di PT Asuransi ASPAN.

### **Sumber Data**

#### **1. Data Primer**

Data primer yaitu data yang didapat langsung dari objek penelitian melalui wawancara dengan *key informan* dan informan dan dilakukan dengan narasumber yang berkompoten dalam menjawab pertanyaan yang berkaitan dengan penelitian maupun wawancara langsung pada staf ahli yang berkerja di PT Asuransi ASPAN di bidang divisi klaim serta divisi teknik maupun wawancara yang dilakukan kepada yang anggap memang telah ahli dan memahami secara benar bidang tersebut. Wawancara dilakukan dengan melakukan pendekatan secara mendalam dalam upaya mendapatkan informasi, dengan tidak menyiapkan pertanyaan secara struktur.

#### **2. Data Sekunder**

Data Sekunder adalah data yang berasal dari dokumentasi yang digunakan

untuk memperoleh informasi maupun data sekunder mengenai teori-teori yang relevan dengan penelitian ini, serta dokumen-dokumen dan arsip pada objek penelitian yang berhubungan dengan masalah yang diteliti beserta tambahan data-data lainnya jika diperlukan yang berhubungan dengan penelitian. Dalam penelitian ini, data sekunder yang digunakan adalah buku kebijakan *underwriting marine hull*, beserta laporan *loss portofolio* berupa *claim rasio* dari kedua penerapan *warranty* tersebut.

### Teknik Analisis Data

Matthew B. Miles dan Michel Huberman dalam Sugiyono (2014:404) membagi tiga alur dalam proses analisis data kualitatif:

#### 1. Reduksi Data (*Data Reduction*)

Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya. Dengan demikian data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya dan mencarinya bila diperlukan.

#### 2. Penyajian Data (*Data Display*)

Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah mendisplaykan data. Penyajian data digunakan untuk lebih meningkatkan pemahaman kasus dan sebagai

acuan mengambil tindakan berdasarkan pemahaman dan analisis sajian data. Data penelitian ini disajikan dalam bentuk uraian yang didukung dengan matriks jaringan kerja. Melalui penyajian data tersebut, maka data terorganisasikan, tersusun dalam pola hubungan, sehingga akan semakin mudah dipahami. Yang paling sering digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif.

#### 3. Penarikan Kesimpulan

Kesimpulan dalam penelitian kualitatif adalah merupakan temuan baru yang

sebenarnya belum pernah ada. Kegiatan analisis data dalam penelitian ini, akan dimulai dengan menelaah seluruh data yang terkumpul baik data primer maupun data sekunder yang berupa hasil wawancara, pengamatan, serta catatan lapangan. Hasil data yang diperoleh melalui teknik pengumpulan data itu, kemudian penulis susun hingga membentuk laporan yang sistematis.

Selanjutnya, ditarik beberapa kesimpulan sebagai hasil dari penelitian. Kesimpulan dalam bentuk kualitatif diharapkan terdapat temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada. Temuan tersebut dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu objek yang sebelumnya masih belum jelas sehingga setelah diteliti menjadi lebih jelas.

### E. TEORI TERKAIT

#### Asuransi *Marine Hull*

"*Marine Insurance is defined by the Act as a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the insured, in the manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say losses incidental to marine adventure.*"(Paul, 2011:6).

Dengan terjemahan bebas mengatakan:

"Asuransi laut didefinisikan sebagai kontak asuransi, dimana perusahaan asuransi akan menyanggupi untuk menggantikan posisi tertanggung dalam hal terjadinya kerugian di laut."

"*Marine Insurance: Where an insurer enters into a contract with the assured agreeing to indemnity the assured, subject to the limits of the contract, for losses incidental to a marine adventure.*" (Brown, 1964:199)

Dengen terjemahan bebas menyatakan:

"Perusahaan asuransi membuat kontrak perjanjian dengan tertanggung, yang terdapat adanya kesepakatan untuk mengganti kerugian akibat dari kecelakaan saat perjalanan laut, dan tertanggung mematuhi terkait dengan

batasan-batasan yang tertulis didalam kontrak."

### **Risiko pada Asuransi Marine Hull**

Risiko merupakan suatu konsepsi dengan berbagai makna tergantung atas konteks disiplin ilmu yang menggunakannya. Bagi orang awam, risiko berarti menghadapi kesulitan/bahaya, yang mungkin menimbulkan musibah, cedera, atau hal-hal semacam itu yang sifatnya akan merugikan.

Orang matematika melihat risiko dari sudut tingkah laku dari pada fenomenanya "Risiko adalah tingkat penyebaran nilai dalam suatu distribusi di sekitar nilai rata-ratanya." Ini berarti, makin besar tingkat penyebarannya, akan makin besar risikonya (Darmawi, 2006:17). Timbulnya karena ada kemungkinan variasi *out-comes* atau hasil yang akan diperoleh. Jadi secara umum dapat dikatakan bahwa risiko itu timbul karena adanya kondisi ketidakpastian. Kondisi ketidakpastian timbul karena ketidaksempurnaan peramalan. Tugas asuransi adalah melindungi orang dari risiko tersebut (Darmawi, 2006:18). Ketidakpastian untuk *uncertainty* yang mungkin melahirkan kerugian.

### **Underwriting Asuransi Marine Hull**

*Underwriting* adalah sebuah proses identifikasi dan seleksi risiko dari calon tertanggung yang mengasuransikan dirinya di sebuah perusahaan asuransi. Dalam melakukan proses ini, yang melakukan tindakan atas pengaplikasian risiko ialah di sebut *underwriter*. *Underwriter* memutuskan diterima atau ditolaknya suatu risiko, sesuai ketentuan-ketentuan yang berlaku. *Underwriter* menerbitkan polis juga menerima tanggung jawab kepada perusahaan asuransi dari bahaya risiko yang diasuransikan, menerima porposi atas pembayaran risiko yang ditulis didalam polis, dengan berlakunya jangka waktu yang jika telah jatuh tempo akan

menerima pembayaran atas kerugian yang dijamin (Brown, 1964:325).

*Underwriting* juga merupakan proses, yang dilakukan berdasarkan sebuah keputusan yang telah memiliki standar, pada setiap lini bisnis asuransi yang akan di akseptasi, sesuai dengan ketentuan yang diatur oleh perusahaan atau merupakan pertimbangan dari pihak *underwriter* menurut aturan (rules) dan panduan (guidelines) yang tersedia dalam kebijakan *underwriting* (*underwriting guidelines*).

### **Kebijakan Underwriter**

1. Kebijakan *underwriting* dibuat oleh pihak manajemen terkait, berdasarkan sistem sentralisasi dimana kebijakan *underwriting* dibentuk oleh kantor pusat untuk digunakan oleh perusahaan termasuk kantor-kantor cabangnya, ataupun kebijakan *underwriting* dibentuk oleh senior manajer pada fungsi manajemen secara lokal. Kebijakan *underwriting* sebagai aturan dan panduan kerja seorang *underwriter* disusun berdasarkan Undang-Undang yang berlaku (Emery, 2011:1-2).
2. Pada umumnya, seorang *marine underwriter* sebelum mengakseptasi sebuah pertanggungan berupa kapal, hanya meminta informasi yang sangat minim, yaitu jenis kapal, tahun pembuatan kapal, berat kapal (GRT), dan apakah masuk ke dalam Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) atau tidak. Hal tersebut tentu sangat kurang dan berbahaya. Seorang *marine underwriter* dituntut mengetahui banyak hal tentang karakteristik kapal sebelum mengaseptasi sebuah permintaan penutupan asuransi kapal. Informasi mengenai *psysical hazard* dan *moral hazard* harus diketahui secara lengkap. Informasi tersebut antara lain:
  - a. Tipe kapal;



- b. Tahun pembuatan kapal (dilihat dari nomer IMO – Inter Maritime Organization);
  - c. Ukuran kapal;
  - d. Status kapal (owner / operator / chartered) Sejarah kepemilikan kapal;
  - e. Klasifikasi kapal;
  - f. Last docking report;
  - g. Maintenance kapal;
  - h. Crew list dan sertifikasinya;
  - i. Penggunaan kapal;
  - j. Trading area kapal;
  - k. Jumlah fleet kapal yang dimiliki;
  - l. Cargo yang diangkut secara rutin;
  - m. Status crew kapal (kontrak atau tetap apakah digaji selama di darat);
  - n. Berapa lama seorang crew berada di atas kapal;
  - o. Fasilitas.
3. Penilaian utama *underwriter* dalam akseptasi asuransi *Marine Hull* menilai kondisi kapal, apabila *underwriter* telah melihat pengalaman terhadap akibat langsung kerugian pada kapal, dari jenis kapal, daerah perdagangan, klasifikasi lembaga dan sebagainya. Dari kondisi pentingnya pengalaman tersebut *underwriter* baru akan dapat melakukan penilaian terhadap kapal.

### **Klaim Asuransi *Marine Hull***

Pengertian klaim adalah Sebuah permintaan tentang jaminan ganti rugi, yang dilakukan oleh tertanggung kepada perusahaan asuransi, dengan alasan adanya kecelakaan yang terjadi, sehubungan dengan properti yang diasuransikan, dimana disebabkan oleh bahaya terdekat dan menyatakan dengan benar bahwa tertanggung telah menderita kerugian. (Brown, 1964:51)

Pernyataan di atas ditegaskan kembali pada saat terjadinya kecelakaan pada kapal tertanggung harus segera memberitahukan kepada *underwriter*, atau kepada broker, untuk menyampaikan apa sebenarnya terjadi, sehingga penanggung

akan cepat mengambil keputusan. Perlu dicatat dan diketahui, bahwa pada *Institute Hull Clauses* menyertakan juga klausul mengenai hukum pidana, jika terdapat keterangan yang tidak benar pada saat menyampaikan mengenai, kerugian dan kerusakan yang terjadi faktor dari klaim. (Christof, 1996:20)

#### 1. Tipe Klaim yang dapat muncul

Polis merupakan satu-satunya yang dapat menegaskan mengenai tanggung jawab dari bagian yang diasuransikan, dan menjadi bukti yang sah secara hukum. Tergantung hal apa saja yang nantinya dapat muncul, dari isi kontrak yang telah menjadi kesepakatan juga dari pelanggaran hukum (adanya kelalaian), seperti : di pelabuhan serta operator terminal, penyewaan kapal, perantara perdagangan, operator pangkalan, para karyawan / awak kapal, golongan kapal apakah masih dalam Perbaikan. (Paul, 2011:7)

#### 2. Dokumen-dokumen yang mendukung klaim

Berikut dokumen- dokumen utama yang diperlukan sebagai pendukung pada saat pengajuan klaim, antara lain:

- a. Log Book (buku kunci): Memberikan rincian dari posisi, kondisi cuaca dan hal-hal lain yang terjadi pada saat kapal berlayar dan semacam buku harian yang resmi. Buku ini juga merekam kondisi dari pemakaian bahan bakar, dan penggunaan atas mesin serta rician perilaku yang dilakukan oleh para awak kapal dengan melihat di dalam (Engine room log dan Deck log).
- b. *Master's Protest* (Keterangan nahkoda): Keterangan yang disampaikan dari nahkoda kapal, yang membawa kapal selama berlayar hingga terjadinya kecelakaan, yang termasuk menjadi saksi mata.
- c. *Survey Report/s* (Laporan hasil survey): Laporan survey adalah

salah satu dokumen paling penting saat klaim. Dokumen-dokumen ini menetapkan fakta-fakta dari kasus tersebut, sejauh mana perbaikan yang diperlukan dan perkiraan jumlah uang yang akan dibayarkan. Laporan ini dikeluarkan selama pada saat klaim masih berada dalam satu periode dan berisi saran juga menggambarkan bagaimana proses terjadinya hingga keadaan setelah saat kecelakaan terjadi.

- d. *Shipyards receipted accounts and vouchers* (Memberikan catatan kejadian): Pemilik kapal mempunyai laporan seperti catatan kejadian yang di lampirkan pada saat pengajuan klaim beserta polis, catatan tersebut menjelaskan awal kapal berangkat, hingga sampai alasan mengapa kecelakaan tersebut bisa terjadi.
- e. *Any Recoveries Following Collision* (Berikut apa saja yang mengalami kerugian dan terjamin) : Ini merupakan keterangan tambahan yang disampaikan pada saat memberikan catatan kejadian.
- f. *Policies* (Polis): Polis adalah bukti yang sah secara hukum atas perjanjian kedua belah pihak, pada saat tertanggung mengajukan klaim, dan dapat memastikan apabila klaim tersebut melanggar ketentuan yang diatur di dalam polis.
- g. *Class Certificates* (Sertifikasi kelas): Merupakan sertifikasi kelas yang sangat penting sebagai salah satu persyaratan sebagai salinan dokumen klaim, untuk mengetahui kapal tersebut terdaftar di dalam lembaga klasifikasi, serta apakah kapal tersebut laik laut atau tidak. Kapal-kapal *unclassed* biasanya hanya terdaftar di Syahbandar pelabuhan kapal tersebut. (Christof, 1996:21)

### 3. Bagaimana Penanggung menangani klaim-klaim

Perbedaan yang terjadi antara penanggung dan tertanggung dalam hal adanya tuntutan klaim oleh pihak ketiga adalah situasi yang dapat terlihat, dimana penanggung akan terlibat dalam hal menyelesaikan klaim tersebut, sampai berakhirnya masa kontrak asuransi antara penanggung dan tertanggung. Bagusnya, penanggung mencari tahu tentang apa yang sebenarnya terjadi atas klaim kapal tersebut, sebelum proses penyelesaian ini diselesaikan lewat pengadilan, serta membuat pengelolaan klaim yang baik, untuk dapat menangani masalah yang terjadi dan membuat kedua posisi tertanggung juga penanggung. Adapun hal yang dilakukan:

#### a. Mempertahankan Tertanggung (Defending the Insured)

Pada suatu kejadian dimana tertanggung telah digugat sebelum/sesudah penanggung memberikan peringatan, di dalam polis sudah jelas tertulis apa saja yang tidak boleh dilakukan oleh tertanggung, dan itu menegaskan bahwa penanggung secara tidak langsung telah melindungi tertanggung. Pada prakteknya banyak hal-hal yang telah diatur di dalam suatu polis tidak ditaati oleh tertanggung.

#### b. Kerugian dapat di hitung (Quantum of the Loss)

Pada saat penerbitan polis yang penting adalah memastikan adanya biaya gugatan yang dibayar dengan kondisi Indemnitas oleh penanggung untuk batas limit pembayaran kepada tertanggung untuk pihak ketiga, maka tertanggung akan membayar sisanya jika sudah melampaui batas limit penanggung ditambah adanya *deductible* yang mungkin harus dibayarkan oleh tertanggung.

#### c. Biaya penyelesaian untuk pembelaan (Cost of defence settlements)

Biaya penyelesaian karena pembelaan adalah sesuatu yang dipersiapkan untuk bisa dicadangkan, sebagai antisipasi jika muncul masalah yang tidak sebanding besarnya dengan pembelaan yang sudah dilakukan penanggung, pada saat terjadi masalah untuk membayar ganti rugi kepada tertanggung. (Paul, 2011:11)

#### 4. Pencegahan Klaim

Perusahaan asuransi harus membuat tinjauan atas klaim yang pernah terjadi dan telah dibayarkan selama periode lima tahun terakhir, seperti berikut:

1. Kerusakkan Mesin-mesin 41 %
2. Kerugian yang diakibatkan hal-hal lain (Particular Average) 18 %
3. Kerugian Total (Total Loss) 15 %
4. Kerusakan bagian bawah kapal (Bottom Damage) 11 %
5. Kerugian langsung (Contract Damage (Fixed Objects) 8 %
6. Tabrakan dengan kapal (Collisions (Other Vessels) 7 %

Kerugian klaim *total loss* biasanya disebabkan karena kondisi cuaca yang buruk, tetapi kerusakan pada mesin biasanya sering diakibatkan oleh kelalaian yang dilakukan awak kapal. Karena ini mencangkup tidak adanya pemeliharaan secara berkala atas mesin kapal, beserta prosedur yang ditetapkan untuk memelihara mesin secara benar. (Christof, 1996:11)

#### 5. Analisis tambahan klaim

Telah kita kemukakan terdahulu, bahwa kerugian yang diderita oleh tertanggung baru mendapat penggantian dari penanggung apabila ketentuan-ketentuan mengenai penutupan asuransi dipenuhi, serta resiko yang menyebabkan terjadinya kerugian adalah termasuk resiko yang dijamin. Ketentuan-ketentuan yang harus dipenuhi tersebut pada umumnya adalah prinsip-prinsip pokok yang adakalanya tidak tertulis dalam polis, akan tetapi adapula yang secara tegas

dinyatakan dalam polis. Penyimpangan dalam prinsip pokok (walaupun tidak tertulis) biasanya menyebabkan polis tidak berlaku atau batal. Sebaliknya kalau resiko yang menyebabkan kerugian tidak dijamin oleh polis, maka kerugian yang terjadi tersebutlah yang tidak dijamin oleh penanggung (tidak membatalkan polis)(Sianipar, 1990:177).

Dengan demikian ketentuan-ketentuan dan syarat yang harus dipenuhi itu bisa digolongkan menjadi *Express Warranty*, *Implied Warranty*, dan *Breach of Warranty*.

##### A. *Express Warranty*

Merupakan *Warranty* yang tegas dinyatakan tertulis dalam Polis atau dalam dokumen-dokumen yang berhubungan dengan itu, sehingga semua pihak dapat membacanya, contoh mengenai *Express Warranty* dalam polis antara lain (Sianipar, 1990:180):

##### a. "*Warranted Seaworthiness Maintained*"

Apabila penutupan kapal ditegaskan ada *Warranty* ini dalam polis, berarti bahwa kapal harus selalu laik laut (*Seaworthy*) selama berlakunya penutupan asuransi. Dengan *Warranty* ini, maka apabila karena satu dan lain hal kapal menjadi (*Un-Seaworthy*) selama penutupan, maka polis akan batal sejak kapal tadi menjadi *Un-Seaworthy*(Sianipar, 1990:181).

b. "*Warranty During Period Of Insurance*" Jika pada saat penutupan ditegaskan adanya *Warranty* ini, berarti pemilik kapal atau penyewa kapal dalam hal ini memiliki tanggung jawab terhadap kondisi kapal selama melakukan pelayaran, harus menyertakan sertifikasi kelas selama periode asuransi sebelum terjadinya klaim. Apabila selama periode asuransi tersebut sampai terjadinya klaim tertanggung tidak melengkapi sertifikasi tersebut maka pengajuan atas klaim akan ditolak.

##### B. *Implied Warranty*

Merupakan ketentuan yang wajib dipenuhi oleh tertanggung, akan tetapi tidak tercantum dalam polis karena hal itu dianggap sebagai suatu keharusan yang wajib dipenuhi dan diketahui tertanggung. Jadi pada *Express Warranty* dengan tegas menyatakan tertulis dalam Polis dan dapat dibaca oleh semua pihak, maka *Implied Warranty* ini sama sekali tidak dijumpai dalam polis, namun demikian hal itu harus dipenuhi agar penutupan berlaku. *Implied Warranty* ini pada umumnya adalah yang berhubungan dengan ketentuan-ketentuan pokok mengenai pertanggung dan legalitasnya. Ada dua hal yang harus diperhatikan disini, yaitu:

- a. Mengenai *Seaworthiness* (Laik Laut Suatu Kapal)
- b. Mengenai Legalitas daripada perjalanan yang dilakukan oleh kapal. (Kenneth, 1981:51).

#### C. Breach of Warranty

Merupakan ketentuan yang tidak dipatuhi, atau dilaksanakan sesuai ketentuan di dalam polis, sejak ketentuan tersebut dilekatkan. Maka perusahaan asuransi akan menghilangkan ketentuan tersebut dengan tidak membatalkan polis sejak dari pelanggaran itu terjadi, tidak peduli apakah pelanggaran itu akan mengakibatkan resiko setelahnya. Sehingga dimana kapal tersebut mengalami klaim, ataupun hilang yang disebabkan oleh bahaya laut, penanggung tidak akan bertanggung jawab (Kenneth, 1981:51).

*Insurance Act 2015* (Part 10) berkaitan dengan pelanggaran *Warranty* menyatakan (Terjemahan bebas) :

- 1) *Warranty* yang tidak dipenuhi oleh tertanggung, dengan alasan adanya perubahan keadaan, yang tidak dapat dipakai dalam suatu kontrak tetapi tidak sah oleh hukum.
- 2) Apabila *Warranty* tersebut meyakinkan bahwa tidak dapat dipenuhi, tetapi tertanggung tetap mempertahankan bahwa pelanggaran atas *Warranty* akan dipenuhi

dan *Warranty* tersebut akan dipatuhi sebelum terjadinya klaim.

3) Pelanggaran *Warranty* dapat membuat perusahaan asuransi membatalkan Polis ataupun membuat pelanggaran tersebut dapat diperbaiki.

## F. PEMBAHASAN

### Deskripsi Hasil Penelitian

Mempertimbangkan beberapa dari data penelitian bersifat *confidential* sehingga tidak dapat diberikan secara terbuka, maka dipergunakan data – data yang diperbolehkan untuk di tampilkan pada penelitian ini selain dokumen lainnya, seperti buku kebijakan dan *loss ratio* dari kedua versi *warranty*. Selama melakukan penelitian, penulis menemukan adanya perbedaan antara *warranty* versi *warranty vessel classed and class maintained during period of insurance* dengan versi *warranty vessel classed and class maintained at the time of accident* terutama terkait dengan trend penurunan dan peningkatan jumlah polis dan trend penurunan dan peningkatan jumlah klaim.

Di dalamnya juga penulis menemukan dari hasil penelitian ini ada 3 (tiga) jenis *accident* yang terjadi pada klaim-klaim asuransi *marine hull* dalam periode 2013-2015 yang di kontribusikan oleh faktor kedisiplinan tertanggung dalam merawat dan memelihara kapal sesuai prosedur dan ketentuan Biro Klasifikasi Kapal tersebut agar kapal tetap *fit, proper* dan laik laut. Kedua versi *warranty* tersebut memiliki pengaruh yang berbeda terhadap tingkat kesadaran dan kedisiplinan tertanggung dalam memastikan kapalnya selalu *fit, proper*, laik laut.

### Analisis Data

Penulis menggunakan teknik pengolahan data secara kualitatif atas data-data yang penulis peroleh dan dibolehkan ditampilkan pada penelitian ini, dan juga didukung oleh interview dan wawancara dengan orang-orang yang

penulis anggap kompeten dan kredibel di PT Asuransi ASPAN atas penelitian ini.

Menurut penulis, standar kebijakan *underwriting* suatu perusahaan berarti menjadi dasar keputusan seorang *underwriter* mengambil suatu keputusan dalam menerima ataupun menolak permintaan asuransi, maka sesuai kebijakan *underwriting* tersebut yang langsung akan menerapkan *warranty vessel classed and class maintained at the time of accident* pada polis tanpa adanya pertimbangan - pertimbangan mengenai risiko yang akan dihadapi ke depannya.

Dengan penerapan *warranty* tersebut di dalam polis asuransi kapal nantinya akan membuat tertanggung cenderung tidak memiliki kesadaran dan kedisiplinan dalam merawat kapalnya yang menjadi objek pertanggung. Tertanggung juga nantinya cenderung akan membiarkan sertifikasi klasifikasi kapal tersebut dalam keadaan habis masa berlakunya tanpa upaya untuk melakukan proses perpanjangan sesuai ketentuan yang diatur oleh Biro Klasifikasi Kapal tersebut sesegera mungkin dan kapal dibiarkan terus melakukan pelayaran. Melekatkan *warranty vessel classed and class maintained at the time of accident* pada polis artinya adalah kapal, dibolehkan untuk tidak memiliki sertifikasi kelas kapal yang masih valid sesudah *inception date* dan berakhir validitas berlakunya kelas kapal, kecuali jika kapal tersebut mengalami kecelakaan dan ketika kapal tersebut diajukan klaim kepada pihak asuransi, kapal sebelumnya harus sudah memiliki sertifikasi kelas kapal yang valid masa berlakunya, maka otomatis klaim kapal tersebut dapat diproses selama kerugian sesuai dengan yang dijamin dalam polis, tanpa harus penanggung mempermasalahkan adanya keterangan bahwa selama periode asuransi, kapal tersebut pernah tidak melakukan perpanjangan sertifikasi kelas, namun menjadi kontradiktif dengan pentingnya klasifikasi kapal bagi kapal

maupun penanggung sebagaimana teori klasifikasi yang dikutip dari buku *Practical Guides Marine Claims a guide for the handling and prevention of marine claim (christof luddeke and contributors,1996) Class Certificates* (Sertifikasi kelas) : Merupakan sertifikasi kelas yang sangat penting sebagai salah satu persyaratan sebagai salinan dokumen klaim, untuk mengetahui kapal tersebut terdaftar di dalam lembaga klasifikasi, serta apakah kapal tersebut laik laut atau tidak. Kapal-kapal *unclassed* biasanya hanya terdaftar di Syahbandar pelabuhan kapal tersebut.

Pentingnya memiliki sebuah sertifikasi kelas kapal membuat perusahaan asuransi akan lebih merasa *secure* dalam menerima kemungkinan risiko yang akan terjadi, sebagaimana di katakan dalam teori klasifikasi tersebut, dimana kapal yang telah diregistrasi oleh lembaga klasifikasi membuat pemberi pinjaman, *pencharter*, penanggung atau lembaga finansial lain lebih tenang atau berfokus dengan fakta bahwa kapal telah diregistrasi dengan lembaga tertentu.

Oleh karena itu, yang harusnya menjadi perhatian utama penanggung asuransi atas kemungkinan risiko yang dapat timbul jika akan melekatkan *warranty vessel classed and class maintained at the time of accident*, adalah pada saat masa berlaku sertifikasi klasifikasi kapal tersebut tiba - tiba mati dalam masa periode asuransi, dimana secara otomatis kapal dalam kondisi tidak kelas (*unclass*), sampai nanti adanya suatu *accident* (kecelakaan) yang terjadi. Jika pada saat kapal dalam keadaan tidak kelas (*unclass*) berarti kapal dalam kondisi habis masa perawatan, dan dikategorikan tidak laik laut. Kondisi seperti ini memiliki kemungkinan adanya kerusakan pada mesin dan peralatannya (*Machinery*) maupun rangka kapal. Hal inilah yang akan menjadi salah satu faktor permasalahan bagi penanggung, dimana

penanggung cenderung tidak bisa menolak jika kerugian yang terjadi adalah akibat dari kapal yang tidak melakukan pemeriksaan dan perawatan kapal sesuai jadwal seharusnya yang tertulis dalam visa class, serta laik kapal yang dilakukan oleh lembaga klasifikasi yakni Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) atau seseorang yang ditunjuk oleh Lembaga klasifikasi.

Berikut gambaran sederhana mengenai perbedaan kedua *warranty* versi *vessel classed and class maintained during period of insurance* dan *vessel classed and class maintained at the time of accident*:

- Versi *vessel classed and class maintained during period of insurance*



Gambar 1

Versi *vessel classed and class maintained during period of insurance*

(Dalam case klaim penerapan versi *warranty vessel classed and class maintained during period of insurance*, klaim dapat ditolak karena terjadi pelanggaran atas *warranty* tersebut dimana ditemukannya masa tidak class pada kapal selama 5 bulan)

- Versi *vessel classed and class maintained at the time of accident*



Gambar 2

Versi *vessel classed and class maintained at the time of accident*

(Dalam case klaim penerapan versi *warranty vessel classed and class maintained at the time of accident*, klaim tidak dapat ditolak karena tidak terjadi pelanggaran atas *warranty* tersebut sekalipun ditemukannya masa tidak class pada kapal selama 7 bulan.)

Menurut Paul A.C. Jaffe, Charlotte War (2011) mengatakan banyak pihak yang memiliki kepentingan terhadap keselamatan kapal baik pembangunannya maupun kegiatannya melalui pemeliharaan dan perawatan kapal, merupakan hal yang sangat penting. *Surveyor* yang memiliki kualifikasi dipekerjakan oleh lembaga klasifikasi, mengawasi pembangunan dan pemeliharaan kapal dengan pemeriksaan secara berkala.

Jika perusahaan menetapkan standar kebijakan *underwriting* tetap pada versi *warranty vessel classed and class maintained during period of insurance* versi ini menegaskan bahwa polis asuransi kapal mewajibkan setiap kapal yang menjadi objek pertanggungan untuk melakukan perawatan secara berkala serta *maintained* nya selama periode asuransi, tanpa adanya keterangan bahwa sertifikasi class pernah mengalami habis masa berlakunya. Dengan melekatkan *warranty vessel classed and class maintained during period of insurance* jika ada *accident* (kecelakaan) penanggung cenderung akan bisa menolak pada saat bertanggung melakukan pengajuan klaim, jika diketahui sertifikasi klasifikasi pada kapal tersebut terdapat keterangan, pernah tidak aktif atau matiselama beberapa waktu. Hal ini juga didukung dalam teori buku Asuransi Pengangkutan Laut (Marine Insurance) Prinsip-Prinsip Pokok Dalam Melaksanakan Penutupan dan Pengurusan *Claim* Asuransi (Drs.J.Tinggi Sianipar, 1990) yang menyatakan "*warranted Seaworthiness Maintained*" Apabila penutupan kapal ditegaskan ada *warranty* ini dalam polis, berarti bahwa kapal harus selalu laik laut (Seaworthy) selama berlakunya penutupan asuransi. Dengan *warranty* ini, maka apabila karena satu dan lain hal kapal menjadi *un-seaworthy* selama penutupan, maka polis akan batal proteksinya sejak kapal tersebut menjadi *un-seaworthy*.

Berdasarkan pendapat beberapa narasumber yang penulis wawancarai memperkuat teori mengenai pentingnya sertifikasi klasifikasi kapal untuk selalu dijaga agar tetap aktif, menandakan bahwa kapal tersebut dalam perawatan yang baik dan sehat serta laik dalam melakukan pelayaran.

### Interpretasi Data

Berikut hasil analisis yang penulis lakukan selama penelitian terhadap data-data yang diperoleh, sebagai berikut:

Tabel 1  
Data Klaim Percase Tahun 2013-2015

No	Name of Vessel	Damage	Nilai klaim	Warranty A/D
1	PT Andalan lancar niaga	Kerusakan - 2013	320,545,500	D
2	PT Pelayaran Bahari Perdana	Tabrakan - 2013	322,743,570	D
3	PT Clipan finance indonesia	Miring - 2013	548,328,387	D
4	Osco Utama	tabrakan - 2013	467,109,350	D
5	PT Jhonlin Marine Trans	Miring - 2013	597,616,981	D
6	PT Alpha Pasific Lines	Miring - 2013	184,990,500	D
7	PT Trans power marine	Kebakaran - 2013	763,147,126	D
8	PT Daya Radar Utama	Terbalik - 2013	565,142,412	D
9	PT indah Prakarsa sentosa	tabrakan - 2013	119,000,000	D
10	PT Pelayaran Bandar Niaga Raya	kerusakan - 2013	60,570,000	D
11	PT Pelayaran Relly dwi putri	Miring - 2013	171,713,058	A
12	PT Bank Mandiri	Miring - 2013	104,436,000	A
13	PT Pelayaran Bahari Perdana	Tabrakan - 2013	387,000,000	A
14	PT Transferindo Perdana	Tabrakan - 2013	727,667,500	A
15	PT Andalan lancar niaga	Tabrakan - 2014	781,490,243	D
16	PT Global Jaya Maritimindo	Miring - 2014	597,371,376	D
17	PT Daya Bahtera samudera	Kerusakan - 2014	245,553,375	D
18	Osco Utama	Tabrakan - 2014	684,656,130	D
19	PT Pelayaran Relly dwi putri	Kerusakan - 2014	172,000,000	A
20	PT Pelayaran Bahari Perdana	Miring - 2014	228,005,990	A
21	PT Transferindo Perdana	Kerusakan - 2014	199,994,010	A
22	PT Alpha Pasific Lines	Gesekan - 2015	184,745,561	D
23	PT Maritim Samudera Jaya	Kerusakan - 2015	256,666,939	D
24	PT Pelayaran Bahari Perdana	Tabrakan - 2015	238,162,685	A
25	PT Alta Samudera Depo	Gesekan - 2015	118,180,000	A
26	Osco Utama	Kerusakan - 2015	94,145,400	A
27	Pelni ( Persero )	Tabrakan - 2015	52,200,000	A
28	PT Alim Shipping	Kerusakan - 2015	26,600,000	A
29	PT Condro Pranoto	Kebocoran - 2015	54,049,315	A
30	PT Marina Trans Pasific	Kerusakan - 2015	47,125,000	A
31	PT Jhonline Marine Trans	Tabrakan - 2015	122,850,000.00	A
32	PT Kasih Anugerah Persada	Kerusakan - 2015	45,343,800.00	A
33	PT Andalan lancar niaga	Kerusakan - 2015	45,343,800.00	A

\*note: A (warranty vessel classed and class maintained at the time of accident) D (warranty vessel classed and class maintained during period of insurance)

Setelah melihat data klaim penulis menyimpulkan bahwa, jumlah klaim yang terjadi pertahunnya mengalami penambahan sejalan dengan penerapan *warranty* versi *at the time of accident* yang dilekatkan, dibanding penerapan untuk versi *warranty during period of accident* yang mengalami penurunan.

b. *Loss Ratio* dan *Accident Trend* per Tahun pada *Warranty Vessel Classed and Class Maintained at the Time of Accident* dan *Warranty Vessel Classed and Class Maintained During Period of Insurance*

Tabel 2

### Loss Ratio Versi Warranty Vessel Classed And Class Maintained During Period Of Insurance

No	Tahun	Loss Ratio	Pertumbuhan
1	2013	34,20%	-
2	2014	31,25%	-2,95%
3	2015	4,49%	-26,76%

Tabel *loss ratio* di atas memperlihatkan adanya *trend* penurunan *loss ratio* selama 3 tahun terakhir 2013 - 2014 turun 2,95 % dan 2014 - 2015 turun 26,76%.

Tabel 3

### Loss Ratio Versi Warranty Vessel Classed And Class Maintained At The Time Of Accident

NO	TAHUN	Loss Ratio	Pertumbuhan
1	2013	38,16%	-
2	2014	39,46%	1.3%
3	2015	43,15%	3.69%

Tabel *loss* di atas memperlihatkan adanya *trend* kenaikan *loss ratio* selama 3 tahun terakhir 2013 - 2014 naik 1,3 % dan 2014 - 2015 naik 3.69 %.

Tabel 4

### Jenis accident versi warranty vessel classed and class maintained during period of insurance

No	Tahun	Jenis accident	Jumlah kerugian
1	2013	Miring	3
2	2014	Tabrakan	2
3	2015	Kerusakan	1

Jenis *accident* serta jumlah kerugian pada versi *warranty vessel classed and class maintained during period of insurance* ini sejalan dengan tabel data klaim sebelumnya. Dapat dilihat



warranty versi *during period of insurance* tahun 2013 jenis *accident* nya ialah kapal miring dengan jumlah kerugian ada 3, tahun 2014 jenis *accident* nya kapal tabrakan dengan jumlah kerugian ada 2, dan tahun 2015 jenis *accident* nya kerusakan kapal dengan jumlah kerugian 1.

Tabel 5  
Jenis Accident Versi Warranty Vessel Classed And Class Maintained At The Time Of Accident

No	Tahun	Jenis <i>accident</i>	Jumlah kerugian
1	2013	Tabrakan	1
2	2014	Kerusakan	2
3	2015	Kerusakan	5

Jenis *accident* serta jumlah kerugian pada versi *warranty vessel classed and class maintained at the time of accident* ini sejalan dengan tabel data klaim sebelumnya. Dapat dilihat *warranty* versi *at the time of accident* tahun 2013 jenis *accident* nya ialah kapal tabrakan dengan jumlah kerugian ada 1, tahun 2014 jenis *accident* nya kapal kerusakan dengan jumlah kerugian ada 2, dan tahun 2015 jenis *accident* nya kerusakan kapal dengan jumlah kerugian 5.

Dari tabel-tabel tersebut di atas penulis menyimpulkan *loss ratio* antara kedua versi *warranty* tersebut memperlihatkan *trend* kenaikan dan penurunan, serta jenis *accident* yang sering terjadi, ialah kapal mengalami kerusakan dan tabrakan, dimana jenis *accident* tersebut dapat dipengaruhi oleh faktor ketidaksiplinan dalam perawatan kapal sesuai kelas sehingga membuat anak buah kapal termasuk perwira dan nahkoda kapal bekerja dengan tidak proper. Berikut perbandingan jenis *accident* dan *trend loss ratio* dari ke dua versi *warranty* tersebut:

Tabel 6  
Summary 2013-2015 Jenis kerugian

No	Jenis <i>accident</i>	Versi 1 - <i>case</i>	Versi 2 - <i>case</i>	Total <i>Case</i>
1	Miring	3	-	3
2	Tabrakan	2	1	3
3	Kerusakan	1	7	8

\*notes: Versi 1 (*warranty vessel classed and class maintained during period of insurance*), Versi 2 (*warranty vessel classed and class maintained at the time of accident*)

Versi 1 kejadian miring 100%, tabrakan 66% disebabkan oleh faktor yang terjadi di laut seperti adanya karang besar, kabut yang lebat, terlalu dekat dengan kapal lain dan saat bersandar atau adanya angin yang sangat kencang, dibandingkan kerusakan kapal. Versi 2 kerusakan 87,5% faktor dari kelalaian pada kedisiplinan perawatan kapal sesuai kelas, yang tidak diperhatikan sehingga membuat peluang kerugian yang terjadi pada kapal lebih sering terjadi.

### c. Frequency Klaim Tahun 2013-2015

Tabel 6  
Kriteria Pengukuran *Frequency Klaim*

No	<i>Frequency range ratio klaim</i>	Keterangan
1	1% - 10%	Jarang terjadi
2	10% - 50%	Sering terjadi
3	50% - 100%	Cenderung sering terjadi

Tabel ini di dapatkan dari hasil wawancara untuk mengukur *frequency klaim* yang terjadi baik versi *vessel classed and class maintained during period of insurance* dan versi *vessel classed and class maintained at the time of accident*.

Tabel 7  
Komparasi Aktual *Frequency Klaim* Kedua Versi

<i>Warranty</i>	Data			<i>Ratio Jumlah Klaim</i>	Keterangan
	Tahun	Jumlah Polis	Jumlah Klaim		
Vessel Classed and Class Maintained During Period of Insurance	2013	108	10	9,2%	Jarang terjadi
	2014	95	4	4,2%	Jarang terjadi
	2015	55	2	3,6%	Jarang terjadi
Vessel Classed and Class Maintained at the Time of Accident	2013	10	4	40%	Sering terjadi
	2014	31	3	9,6%	Jarang terjadi
	2015	70	10	14,2%	Sering terjadi

Dari tabel di atas, penulis melihat adanya perbedaan antara penerepan *warranty* selama 3 tahun, untuk versi *vessel classed and class maintained during period of insurance* terlihat adanya penurunan polis serta sedikitnya klaim yang terjadi, tetapi untuk versi *vessel classed and class maintained at the time of accident* mengalami kenaikan jumlah polis dengan jumlah klaim yang sering terjadi.

Analisis penulis tersebut juga di dukung oleh wawancara dengan beberapa pihak yang kompeten dan punya kredibilitas di PT Asuransi ASPAN mengenai perbandingan dan keefektifan penerapan kedua *warranty vessel classed*



*and class maintained during period of insurance dan vessel classed and class maintained at the time of accident* dari perspektif *underwriter* pada asuransi *marine hull* di PT Asuransi ASPAN. Narasumber tersebut terdiri atas:

- a. Ahmad Zakarsy ACII., CCP selaku Kepala Divisi Klaim di PT Asuransi ASPAN.
- b. Aditya Dhana, ST., MT., AAAIK selaku *Assistant Manager Marine* klaim di PT Asuransi ASPAN.
- c. Bayu Kristianto, SE.As, AAI-K, QIP selaku Kepala Divisi Teknik *Underwriting* di PT Asuransi Aspan.
- d. Alger Sahyu, ST., AAAIK selaku *Assistant Manager Marine Underwriting* di PT Asuransi ASPAN.
- e. Tiur Maida, SE., AAIK selaku Kepala Bagian Teknik *Underwriting* di PT Asuransi ASPAN.
- f. Aris Handoko, ST selaku staf ahli *Marine Underwriting* di PT Asuransi ASPAN.

Di PT Asuransi ASPAN, terdapat histori adanya penerapan *warranty vessel classed and class maintained* antara *during period of insurance* dan *at the time of accident*,

berawal dari perusahaan mengubah standar kebijakan *underwriting* untuk asuransi *marine hull* pada *warranty vessel classed and class maintained* menjadi versi *at the time of accident* yang sebelumnya perusahaan memakai versi *during period of Insurance*. Tata cara dan prosedur pada saat proses *underwriting* sama, dimulai dengan tertanggung yang mengisi atau melengkapi proposal *form*, kemudian adanya beberapa informasi tambahan mengenai dokumen-dokumen yang wajib disertakan dalam pengajuan asuransi, salah satunya sertifikat klasifikasi kapal yang menandakan kapal pada kondisi kelas yakni kapal dalam perawatan yang baik.

*Underwriter* dengan ini akan mengevaluasi risiko terkait kapal yang dipertanggungkan dengan cara

mengevaluasi material *underwriting information* yang telah dikumpulkannya. Evaluasi ini diperlukan untuk mendapatkan gambaran tentang kemungkinan *frequency* terjadinya kerugian (*Frequency of loss*) beserta *trend* klaim dan probabilitas *loss*nya terkait penerapan versi dari kedua *warranty* tersebut jika diterapkan pada kapal yang akan di asuransikan.

Pada umumnya, masalah yang ditemui perusahaan, mengenai penerapan *warranty vessel classed and class maintained* antara *during period of insurance* dan *warranty vessel classed and class maintained at the time of accident* hal tersebut menimbulkan pro dan kontra serta perdebatan terutama terkait dengan yang secara tidak langsung memberikan pengaruh pada tingkat risiko yang dihadapi perusahaan.

Sebagaimana pendapat Bapak Bayu Kristanto selaku Kepala Divisi Teknik *Underwriting* yang pro penerapan *warranty vessel classed and class maintained* menjadi *at the time of accident*, sebagaimana transkrip wawancara terlampir. Namun demikian, pendapat Bapak Ahmad Zakarsy cukup berbeda dan kontra terhadap penerapan tersebut, sebagaimana transkrip wawancara terlampir. Sementara pendapat Bapak Alger Sahyu, ST., AAAIK selaku *Assistant Manager Marine Underwriting* mendukung pendapat Bapak Ahmad Zakarsy.

Berdasarkan dari beberapa pendapat narasumber, penulis menyimpulkan bahwa penerapan *warranty* versi *at the time of accident* diterapkan menjadi standar *underwriting* sebagai salah satu cara perusahaan memberikan daya tarik kepada tertanggung untuk senantiasa mengasuransikan kapal mereka di PT Asuransi ASPAN, selain karena adanya permintaan pasar yang terjadi, sebagaimana pendapat dari Bapak Aris

Handoko, ST., selaku staf ahli *Marine Underwriting* di PT Asuransi ASPAN.

Hal lain di katakan oleh Bapak Bayu Kristianto, SE. As, AAI-K. QIP selaku Kepala

Divisi Teknik *Underwriting* di PT Asuransi Aspan mengenai jumlah klaim yang sering terjadi sebagaimana transkrip wawancara terlampir.

Jadi berdasarkan analisis yang penulis lakukan terhadap data klaim kapal penerapan untuk kedua *warranty* tersebut dan hasil wawancara dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Frekuensi klaim kapal pada *warranty vessel classed and class maintained during period of insurance* rata-rata trendnya jarang terjadi dibandingkan dengan penerapan *warranty vessel classed and class maintained at the time of accident* yang rata-rata trendnya sering terjadi, karena tingkat kedisiplinan terhadap *safety* dan perawatan kapal lebih tinggi;
2. Permintaan pasar dan untuk mendapatkan simpati calon tertanggung menjadikan salah satu alasan dalam perubahan standar *warranty vessel classed and class maintained* menjadi *at the time of accident* pada kebijakan *underwriting* di perusahaan;
3. Penetapan *warranty vessel classed and class maintained at the time of accident* cenderung meningkatkan *frequency* klaim yang terjadi selama periode asuransi.

### **Penanganan Klaim**

Klaim asuransi adalah tuntutan dari pihak tertanggung sehubungan dengan adanya kontrak perjanjian antara asuransi dengan pihak tertanggung yang masing-masing pihak mengikatkan diri untuk menjamin pembayaran ganti rugi oleh penanggung jika pembayaran premi asuransi telah dilakukan oleh pihak tertanggung, ketika terjadi musibah yang diderita oleh pihak tertanggung. Dengan pengertian lain di ungkapkan dalam teori

*Dictionary of Marine Insurance Term* (Robert H. Brown A.C.I.I., AM.C.I.B., 1964) Sebuah permintaan tentang jaminan ganti rugi, yang dilakukan oleh tertanggung kepada perusahaan asuransi dengan alasan adanya kecelakaan yang terjadi sehubungan dengan properti yang diasuransikan, dimana disebabkan oleh bahaya terdekat dan menyatakan dengan benar bahwa tertanggung telah menderita kerugian, maka kecelakaan pada kapal milik tertanggung harus disebabkan oleh risiko yang memang terjadi dari kerugian laut yakni *perils of the sea* (Bahaya dari laut) dan *perils on the sea* (Bahaya di laut), namun perlu diingat bahwa yang ditanggung oleh polis bukan kerugian yang dialami oleh kapal dan barang, melainkan bahaya atau risiko, yang mengakibatkan kerugian atas kepentingan (interest) tersebut dan terjadi di laut, pada teori buku Asuransi Angkutan Laut (Radiks Purba, 1998) jadi pada waktu menutup pertanggungan, sekali-kali tertanggung jangan menunjuk kepada kerugian

yang mungkin diderita, tapi tunjuklah bahaya atau risiko yang dapat menimbulkan kerugian atas kepentingan (interest) yang dipertanggungkan, sehingga penanggung akan cepat mengambil keputusan. Tertanggung juga akan diminta menyerahkan beberapa dokumen penting lainnya yang menjadi bukti pendukung klaim selain sertifikasi klasifikasi (Christof Luddeke and contributors, 1996).

1. Dokumen - dokumen yang mendukung klaim

Berikut dokumen- dokumen utama yang diperlukan sebagai pendukung pada saat pengajuan klaim, antara lain:

- a. *Log Book* (buku kunci): Memberikan rincian dari posisi, kondisi cuaca dan hal-hal lain yang terjadi pada saat kapal berlayar dan semacam buku harian yang resmi. Buku ini juga merekam kondisi dari pemakaian bahan bakar, dan penggunaan atas mesin serta rician perilaku yang dilakukan oleh para awak kapal dengan

melihat di dalam (Engine room log dan Deck log).

b. Master's Protest (Keterangan nahkoda): Keterangan yang disampaikan dari nahkoda kapal, yang membawa kapal selama berlayar hingga terjadinya kecelakaan, yang termasuk menjadi saksi mata.

c. Survey Report/s (Laporan hasil survey): Laporan survey adalah salah satu dokumen paling penting saat klaim. Dokumen-dokumen ini menetapkan fakta-fakta dari kasus tersebut, sejauh mana perbaikan yang diperlukan dan perkiraan jumlah uang yang akan dibayarkan. Laporan ini dikeluarkan selama pada saat klaim masih berada dalam satu periode dan berisi saran juga menggambarkan bagaimana proses terjadinya hingga keadaan setelah saat kecelakaan terjadi.

d. *Shipyards receipted accounts and vouchers* (Memberikan catatan kejadian): Pemilik kapal mempunyai laporan seperti catatan kejadian yang di lampirkan pada saat pengajuan klaim beserta polis, catatan tersebut menjelaskan awal kapal berangkat, hingga sampai alasan mengapa kecelakaan tersebut bisa terjadi.

e. *Any Recoveries Following Collision* (Berikut apa saja yang mengalami kerugian dan terjamin): Ini merupakan keterangan tambahan yang disampaikan pada saat memberikan catatan kejadian.

f. *Policies* (Polis): Polis adalah bukti yang sah secara hukum atas perjanjian kedua belah pihak, pada saat bertanggung mengajukan klaim, dan dapat memastikan apabila klaim tersebut melanggar ketentuan yang diatur di dalam polis.

Setelah penyerahan dokumen pendukung, dokumen menjadi lengkap dan penanggung bisa mengetahui kronologis yang terjadi pada kapal yang mengalami *accident*. Teori buku oleh *Practical Guides MARINE CLAIMS a guide for the handling and prevention of marine claims* (Christof Luddeke and Contributors, Second Edition, 1996) mengatakan, pencegahan klaim dapat

dilakukan oleh perusahaan asuransi dengan salah satu cara, Perusahaan asuransi harus membuat tinjauan atas klaim yang pernah terjadi dan telah dibayarkan selama periode lima tahun terakhir, seperti berikut:

1. Kerusakkan Mesin-mesin 41 %
2. Kerugian yang diakibatkan hal-hal lain (Particular Average) 18 %
3. Kerugian Total (Total Loss) 15 %
4. Kerusakan bagian bawah kapal (Bottom Damage) 11 %
5. Kerugian langsung (Contract Damage (Fixed Objects)) 8 %
6. Tabrakan dengan kapal (Collisions (Other Vessels)) 7 %

Kerugian klaim total *loss* biasanya disebabkan karena kondisi cuaca yang buruk, tetapi krusakkan pada mesin biasanya sering diakibatkan oleh kelalaian yang dilakukan awak kapal. Karena ini mencakup tidak adanya pemeliharaan secara berkala atas mesin

kapal, beserta prosedur yang ditetapkan untuk memelihara mesin secara benar."

Mengacu pada teori mengenai pencegahan terhadap klaim, penulis berpendapat bahwa perusahaan dapat melakukan pengurangan risiko dengan melakukan pengecualian serta meninjau jika penanggung menetapkan *warranty vessel classed and class maintained at the time of accident* pada kapal-kapal yang memiliki kualitas kurang baik dan melihat riwayat sebelum- sebelumnya, untuk mengurangi kemungkinan sering terjadinya kerugian.

Hal ini juga dikatakan oleh Bapak Ahmad Zakarsy CII., CCP selaku Kepala Divisi Klaim di PT Asuransi ASPAN sebagaimana transkrip wawancara terlampir.

#### ***Underwriting Guideline Lini Bisnis Asuransi Marine Hull***

Pada bagian sebelumnya penulis telah menyimpulkan bahwa penanggung harus melakukan pengecualian serta tinjauan *underwriting* terkait penerapan

*warranty vessel classed and class maintained at the time of accident* untuk menghindari jumlah klaim yang ditolak dan angka klaim yang besar di masa depan. Pembatasan *underwriting* tersebut tentunya dilakukan berdasarkan *underwriting guideline* yang telah dibuat oleh perusahaan. Memiliki *underwriting guideline* akan membatasi penanggung dalam menimbang sebuah keputusan untuk menolak atau menerima suatu risiko.

Berikut ini adalah *underwriting guideline* lini bisnis asuransi *marine hull* PT Asuransi ASPAN yang dipakai penulis:

- a. Risiko dapat diterima berdasarkan *full terms* dengan tunduk kepada:
  - 1) Nama dan alamat tertanggung.
  - 2) Konstruksi kapal (konstruksi harus besi atau baja).
  - 3) Status tertanggung terhadap kapal (sebagai owners/ managers/ charterse).
  - 4) Usia kapal (Maksimal usia kapal 15 tahun).
  - 5) Bendera (bendera indonesia atau negara lain kecuali bendera panama, vietnam, liberia, dan honduras).
  - 6) Klasifikasi kapal oleh BKI (Biro klasifikasi indonesia) atau salah Biro klasifikasi internasional dan merupakan anggota dari IACS (International Association of classification societies). Klasifikasi internasional yang diperkenankan tersebut meliputi:
    - a. American bureau of shipping (ABS)
    - b. Lloyd register (LR)
    - c. Germanisher Lloyd (GL)
    - d. Bureau verietas (BV)
    - e. Nippon keiji kyokai (NKK)
    - f. Registro Italiano of navale (RINA)
    - g. Cjina classification society (CCS)
- 7) Penutupan *Fleet* (diwajibkan berdasarkan fleet dengan minimal 3

kapal atau 3 polis dengan satu tertanggung yang diasuransikan kepada ASPAN. Penutupan fleet dapat juga dilakukan bertahap sesuai dengan tanggal jatuh temponya masing - masing kapal.

- 8) Tonasse (kecuali Tug boat, tonasse minimal 500 GRT).
  - 9) Type kapal (yang diperkenankan yaitu Tug boat, barges dan tankers.
  - 10) Wilayah pelayaran (Max. trading area negara ASEAN).
  - 11) Pola pengoperasian kapal (dilarang menutup kapal dengan pola tramper atau *non liner* yaitu kapal yang tidak mempunyai jadwal tetap dalam pelayarannya.
  - 12) *Classed vessel* dan *class maintained*.
- b. Risiko dapat diterima berdasarkan *limited terms* dengan tunduk kepada:
    - 1) Usia kapal (Maksimal usia kapal 15 tahun)
    - 2) *Classed vessel* dan *class maintained*
    - 3) *Loss record* 3 tahun terakhir
    - 4) *Last Docking Report*
    - 5) Surat Ukur (Load Line Certificate).
    - 6) Laporan keuangan terakhir.
    - 7) Perusahaan asuransi sebelumnya yang menutup obyek pertanggunganan tersebut.
    - 8) Survey risik

## G. KESIMPULAN

1. Jumlah *case* klaim cenderung meningkat ketika *warranty* yang ditetapkan adalah versi *vessel classed and class maintianed at the time of accident* dibandingkan dengan versi *vessel classed and class maintianed during period of insurance*.
2. *Warranty* versi *vessel classed and class maintianed during period of insurance* lebih efektif berdasarkan perspektif *underwriter* dalam *memanage* risiko pada asuransi *marine hull* dibandingkan versi *vessel classed and class maintianed at the time of accident*.

## Saran

1. Agar perusahaan dapat manage risiko dengan lebih efektif dari perspektif *underwriter* disarankan untuk mengubah standar *warranty* yang sekarang berbunyi "*Vessel classed and class maintained at the time of accident*" menjadi *warranty* "*Vessel classed and class maintained during period of insurance*".
2. Menyarankan agar perusahaan melakukan penelitian lebih lanjut dan perbandingan efektivitas penerapan *warranty* versi *vessel classed and class maintained at the time of accident* terhadap kenaikan premi yang diperoleh dibanding dengan klaim yang terjadi agar bisnis asuransi *marine hull* tetap menguntungkan bagi perusahaan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ayat, Safri AAIK (HC) dan Erizal S.E., M.M, 2013, Asuransi Aneka, General Accident Insurance, Jakarta.
- Ayat, Safri, 2000, Pengantar Reasuransi, Edisi kedua, STMA Trisakti, Jakarta.
- Ayat, Safri, 2012, Pengantar Asuransi, Edisi Kedua, STMA Trisakti, Jakarta.
- 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).
- Brown, Robert H, (1978), Marine Insurance, Volume 1 – The Principle, London : Witherby & Co. Ltd.
- Brown, Robert H, (1978), Marine Reinsurance, 1st Edition, London : WITHERBY & CO LTD.
- Brown, Robert H. A.C.I.I., A.M.C.I.B, (1964) Dictionary of Marine Insurance Terms, 2nd Edition.
- 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.
- Darmawi, Herman, 2006, Manajemen Asuransi, Jakarta : Bumi Aksara.
- Darmawi, Herman, 2014, Manajemen Risiko, Jakarta : Bumi Aksara.
- Djaelani, Firdaus MA, 2013, "Percuma Berasuransi", Jakarta : APRINDO.
- Emery, Rosamund, dkk, (2011), Underwriting Practice, London : The Chartered Insurance Institute.
- 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.
- Goodacre, J.Kenneth, (1981), Marine Insurance Claims, 2nd Edition.
- Gunawan, Imam, (2013), Metode Penelitian Kualitatif (Teori & Praktik), Jakarta : Bumi Aksara.

- Jaffe, Paul A.C ; Warr, Charlotte, (2011), *Marien Hull and Associated Liabilities*, The Chartered Insurance Institute, London : The Chartered Insurance Institute.
- KUH Perdata, Bagian Empat (pasal 509) dan (pasal509).
- Kuncoro, Mudrajad, (2003), *Metode Riset untuk Bisnis dan Ekonomi*, Jakarta : Erlangga.
- 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.
- Luddeke, Christof and Contributors, (1996), *Practical Guides MARINE CLAIMS a guide for the handling and prevention of marine claims*, Second Edition.
- 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.
- Muhammad, Abdulkadir, 1994, *Pengantar Hukum Pertanggung*.
- 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).
- Nitisusastro, Mulyadi, (2013), *Asuransi dan Usaha Perasuransian di Indonesia*, Bandung : Alfabeta.
- 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.
- Peraturan Menteri Perhubungan No : KM 20 Tahun 2006 Tentang Kewajiban bagi kapal Berbendera Indonesia

- untuk masuk klas pada Biro Klasifikasi Indonesia.
- Peraturan Menteri Perhubungan No : PM 45 Tahun 2012 Tentang Manajemen Keselamatan Kapal.
- Peraturan Menteri Perhubungan, Nomor PM 61, Tahun 2014 Tentang Manajemen Keselamatan Kapal.
- 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).
- Prodjodikoro, Wirjono, 1972, Hukum Asuransi Indonesia.
- Purwanti Gadis, Reinfokus edisi III, tahun 2013, Sertifikasi Keselamatan sebagai salah satu syarat kelaiklautan kapal menurut Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008
- Radiks, Purba, 1998, Asuransi Pengangkutan laut (Marine Insurance), Prinsip-prinsip Pokok dalam Melaksanakan Penutupan dan Pengurusan Claim Asuransi, Jakarta : PT Bastela Indah Perindo.
- 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.
- 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, 2012, Asuransi dan Manajemen Risiko, Jakarta : PT RAJAGRAFINDO PERSADA.
- Sianipar, J. Tinggi. (1990), Asuransi Pengangkutan Laut (Marine Insurance) Prinsip-Prinsip Pokok dalam Melaksanakan Penutupan dan Pengurusan Claim Asuransi, Jakarta: PT Bastela Indah Prinindo.
- 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.
- 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), Cara Mudah Menyusun Skripsi, Tesis dan Disertasi, 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.
- Uma, Sekaran, (2006 Edisi 4), *Metodologi Penelitian Bisnis*, Jakarta : Salemba Empat
- Undang -undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008, Tentang Pelayaran.
- Undang-Undang Nomor 40 tahun 2014 tentang Usaha Perasuransian.
- 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.