



Manajemen Risiko terhadap Nilai Klaim Asuransi Rangka Kapal Berdasarkan *ITC (Institute Time Clause) Hull 1.10.83 Clause 280 (All Risks Comprehensive)* Pada Kapal BG. TRG 06

Muhammad Faris Putratama^{1*}, Minto Basuki²

^{1,2} Teknik Perkapalan, Fakultas Teknologi Industri Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya, Indonesia

Alamat : Jl. Arief Rachman Hakim, No. 100, Surabaya, Jawa Timur

Korespondensi Penulis : tamafaris54@gmail.com*

Abstract. *This qualitative study aims to examine the implementation of risk management in hull insurance by collecting data through interviews with the risk management staff of Asuransi Mitra Pelindung Mustika Ltd. The findings revealed that this company has applied the risk management process, including risk identification, risk analysis, risk evaluation, risk control, risk transfer through other insurance policies, monitoring, and review. The company covers losses due to fire, explosion, violent theft, piracy, accidents involving installations, collisions with aircraft or similar objects, earthquakes, volcanic eruptions, lightning strikes, accidents during loading or refuelling, boiler explosions, machinery shaft breakage, or latent defects in the machinery, hull, or frame of the insured vessel. Asuransi Mitra Pelindung Mustika Ltd. also compensates for losses due to the negligence of the captain, officers, or crew of the insured vessel, as well as the shipyard. Time to process the claim becomes a significant challenge in fulfilling the insured's rights in the claim for the BG. TRG 06 vessel because it takes up to 14 days to gather all the necessary documents. This company will cover all repair costs and labor expenses, with an estimated total value of IDR 7,611,100,000.00.*

Keywords : *risk management, hull insurance, claim*

Abstrak. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji bagaimana manajemen risiko digunakan dalam asuransi rangka kapal. Penelitian ini menggunakan metodologi kualitatif, dan datanya dikumpulkan melalui wawancara kepada Staff Manajemen Risiko PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika. Hasil penelitian menunjukkan bahwa manajemen risiko yang terdiri dari identifikasi risiko, analisis risiko, evaluasi risiko, pengendalian risiko, pengalihan risiko melalui asuransi lain, pemantauan dan peninjauan telah diterapkan oleh PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika. PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika menanggung kerugian yang disebabkan oleh kebakaran, ledakan, pencurian dengan kekerasan, pembajakan, kecelakaan pada instalasi, tabrakan dengan pesawat terbang atau benda lain yang sejenis, gempa bumi, letusan gunung berapi, sambaran petir, kecelakaan saat bongkar muat atau bahan bakar, ledakan ketel uap, putusnya poros mesin, atau cacat tersembunyi pada mesin, badan, atau rangka kapal yang dipertanggungjawabkan. PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika juga mengganti kerugian yang disebabkan oleh kelalaian nakhoda, perwira, atau awak kapal yang dipertanggungjawabkan, serta bengkel. Tantangan yang dihadapi dalam upaya memenuhi hak tertanggung dalam klaim kapal BG. TRG 06 lamanya waktu yang dibutuhkan dalam penyelesaian klaim tersebut yang memakan waktu hingga 14 hari untuk mengumpulkan seluruh berkas klaim. PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika akan menanggung seluruh biaya perbaikan kapal dan tenaga pekerja dengan nilai perkiraan total Rp. 7.611,100,000.00

Kata Kunci : Manajemen Risiko, Asuransi Rangka Kapal, Klaim

1. LATAR BELAKANG

Dari Sabang hingga Merauke, Indonesia memiliki ratusan pulau, yang semuanya dipisahkan oleh lautan yang luas dan beragam, menjadikannya salah satu negara kelautan terluas di dunia. Indonesia memerlukan infrastruktur transportasi darat (jalan raya, rel kereta api, dan sungai), infrastruktur transportasi laut (kapal, dan pesawat terbang) untuk menghubungkan wilayah yang sangat luas tersebut. Jarak tentunya mempunyai dampak yang

signifikan terhadap laju pertumbuhan nasional, khususnya di sektor perekonomian (Nurbaiti, 2009). Risiko merupakan suatu spektrum yang mungkin bergerak menuju peluang yang mempunyai dampak baik atau bahaya yang mempunyai dampak negatif. Tercapainya tujuan yang diharapkan akan berdampak positif, sedangkan kegagalan mencapai tujuan akan berdampak negatif (Tampubolon, 2005). Kegiatan di laut tidak dapat dipisahkan dari alat transportasi yang dapat digunakan di sana, yaitu kapal laut. Cara utama untuk mendukung aktivitas apa pun yang dapat dilakukan di laut adalah melalui kapal, yang terdapat berbagai jenis dan jumlah yang digunakan untuk berbagai alasan, baik komersial maupun swasta. Bahaya yang terkait dengan aktivitas kelautan tentunya akan semakin meningkat seiring dengan peningkatan aktivitas laut, khususnya yang dihadapi oleh kapal yang merupakan alat transportasi utama untuk melakukan aktivitas maritim. (Sembiring, 2014)

Pengangkutan adalah perpindahan produk atau orang melintasi lokasi. Ada tiga moda transportasi utama yang sering digunakan: udara, darat, dan air. Transportasi laut sangat menguntungkan, terutama mengingat harganya yang murah dan kapasitasnya yang sangat besar. Namun demikian, setiap perjalanan disertai dengan kejadian yang sangat berbahaya dan merusak selain kapasitas transit yang tinggi. Kerugian timbul akibat kejadian-kejadian ini karena tidak mungkin memperkirakan kapan dan di mana kejadian tersebut akan terjadi. (Abdulkadir, 1999). Dalam dunia perdagangan, transportasi sangatlah penting karena tidak hanya membawa barang dari produsen ke konsumen tetapi juga mempunyai kekuatan untuk mempengaruhi nilai dan harga suatu barang. Setiap pedagang berupaya mendapatkan transportasi berbiaya rendah yang berkesinambungan dan sering dilakukan demi kepentingan perdagangannya. Oleh karena itu, peraturan lalu lintas diwajibkan di mana pun di darat, di laut, dan di udara di mana peraturan tersebut tidak hanya mengatur hukum dan ketertiban namun juga hubungan timbal balik. (Triyanti, 1982). Bahwa orang akan selalu harus mengambil risiko, disadari atau tidak. Risiko tidak hanya berasal dari kejadian yang mungkin terjadi tetapi juga dari berbagai keadaan yang tidak terduga. Namun tindakan yang diambil pada akhirnya akan menentukan tingkat risiko yang dialami individu (Sembiring, 2014). Salah satu perusahaan yang menawarkan jasa keuangan adalah asuransi. (Rangkuti, 2006) Mendefinisikan jasa sebagai pengalihan kinerja atau aktivitas yang tidak terlihat dari satu orang ke orang lain. Hal ini biasanya dihasilkan dan dikonsumsi secara bersamaan, dengan interaksi antara penyedia layanan dan klien mempengaruhi hasil layanan. Sebaliknya, (Kotler, 2000) mendefinisikan jasa sebagai tindakan atau aktivitas yang pada dasarnya tidak berwujud dan dapat diberikan oleh satu pihak kepada pihak lain.

Risiko dapat didefinisikan sebagai ketidakpastian terjadinya atau tidak terjadinya suatu peristiwa, dan tujuan utama asuransi adalah untuk memitigasi ketidakpastian ini atas kerugian aktual dan non-spekulatif. Para pihak dalam perjanjian asuransi harus bertindak dengan itikad baik agar perjanjian dapat dipenuhi. Kesesuaian dalam perjanjian dimaksudkan agar tidak terdorong tercapainya tujuan salah satu pihak, sehingga harus ada keseimbangan antara kepentingan pihak-pihak yang bersangkutan; keadilan adalah ukuran itikad baik (Prodjodikoro, 1987). Karena sistem manajemen risiko yang dirancang dengan baik akan menjamin bahwa seluruh aktivitas yang mengandung risiko dievaluasi secara cermat, bisnis yang menerapkan manajemen risiko secara efektif memiliki keunggulan kompetitif dalam jangka panjang dan dapat menjamin bahwa pemangku kepentingan mendapatkan apa yang pantas mereka dapatkan (Nocco, 2006).

2. KAJIAN TEORITIS

Konsep Manajemen Risiko Pada Asuransi

Untuk mengatasi masalah risiko dan memaksimalkan efisiensi dan efektivitas, yang pada kelanjutannya membantu mencapai tujuan perusahaan, manajemen risiko sangat penting bagi perusahaan asuransi (Humaemah, 2021). Salah satu komponen hukum asuransi atau tanggung jawab adalah pengalihan risiko atas kecelakaan laut. Jika kesepakatan sebelumnya dibuat, maka kerugian akibat kecelakaan laut dapat diminimalkan, dikurangi, atau bahkan dibayar oleh pihak lain. Perjanjian ini disusun sebagai perjanjian tanggung jawab. Oleh karena itu, tujuan utama asuransi adalah untuk mengalihkan semua risiko yang terkait dengan keadaan yang tidak terduga kepada mereka yang menerima risiko tersebut untuk mengganti kerugian apapun. (Pangaribuan, 1980). Kebutuhan manusia akan membeli asuransi atau pertanggungan karena manusia selalu dihadapkan pada situasi yang tidak terduga yang mungkin menguntungkan atau bahkan merugikan. Menurut Buku Satu Bab IX Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), asuransi diartikan sebagai suatu perjanjian dimana penanggung bersedia membayar kepada tertanggung apabila tertanggung menderita kerugian, kerusakan, atau berkurangnya keuntungan yang diharapkan sebagai suatu kerugian. akibat peristiwa yang tidak ditentukan sebagai ganti pihak tertanggung membayar premi.

Tujuan dan Fungsi Asuransi

Tujuan asuransi atau pertanggungan, adalah untuk mengalihkan risiko yang membahayakan harta benda atau nyawanya, tertanggung memperoleh asuransi. Ini mentransfer risiko. Dengan membayar premi asuransi kepada perusahaan asuransi (penanggung), maka tertanggung mengalihkan risiko kepada penanggung. Jika suatu peristiwa terjadi yang

mengakibatkan kerugian (risiko menjadi kerugian), maka tertanggung akan mendapat ganti rugi. yang jumlahnya ditentukan oleh harga pertanggungan. Pada kenyataannya kerugian bisa saja terjadi sebagian (*partial loss*). Oleh karena itu, tertanggung mencari asuransi guna mendapatkan ganti rugi atas kerugian yang sebenarnya terjadi (Abdulkadir, 1999).

Menurut Rejeki (2001), Betapa sederhananya suatu tindakan tersebut membawa banyak manfaat dan kerugian yang mungkin dihadapi manusia. Oleh karena itu, asuransi dalam perannya sebagai lembaga transfer risiko, asuransi membantu dalam mendeteksi, mengevaluasi, dan mengelola potensi bahaya. Karena perusahaan asuransi akan membayar ganti rugi jika terjadi sesuatu yang buruk, maka tertanggung tidak perlu khawatir atas kehilangannya. Asuransi merupakan barang publik karena melindungi keuangan masyarakat dengan menyerap dana pajak. Masyarakat mungkin merasa tenang karena mengetahui bahwa asuransi mereka akan melindungi mereka jika terjadi krisis. Membayar premi tepat waktu dan lunas adalah satu-satunya hal yang ada di pikiran masyarakat.

Asuransi Rangka Kapal

Asuransi rangka kapal merupakan jenis asuransi yang menjamin keselamatan pemilik kapal terhadap potensi bahaya yang berkaitan dengan peralatan dan struktur fisik kapal yang merupakan komponen penting. Risiko-risiko yang timbul dan dapat merugikan pemilik kapal dikategorikan ke dalam dua bagian yaitu *Perils of the Sea* dan *Perils on the Sea*. (Goodacre, 1996) dalam bukunya menjabarkan bahwa menurut *Marine Insurance Act 1906* “*Maritime Perils are defined as those that arise from or are incidental to sea navigation. These include sea hazards, fire, war hazards, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and people, jettisons, barratry, and any other hazards of a similar nature or that may be specified by policy*”. Pernyataan tersebut menjabarkan bahwa bahaya di laut adalah gabungan dari risiko yang ada dalam *perils of the sea* dan *perils on the sea* yang dapat merugikan pemilik kapal pada saat berlayar. Menurut (Anwar, 2011) klaim adalah tuntutan pembayaran atas kerugian akibat insiden terkait penjamin yang mengakibatkan kerugian, penurunan kualitas, atau kekurangan produk. Saat menyelesaikan klaim asuransi, dokumen pendukung harus diserahkan agar pihak asuransi dapat menghitung berapa besar santunan kerugian yang akan diberikan. Djojosoedarso (1999) mendefinisikan premi sebagai jumlah yang dibayarkan oleh tertanggung kepada penanggung sebagai imbalan atas jasa yang diberikan dalam pengalihan risiko kepada penanggung. Jenis komoditas yang diasuransikan, syarat pertanggungan, moda transportasi, pengaturan produk selama pengangkutan, dan durasi pertanggungan semuanya mempengaruhi biaya asuransi kerugian.

Kapal Deck Cargo Barge

Kapal adalah jenis transportasi yang diciptakan oleh manusia dan dijalankan oleh sistem yang sangat rumit. Pembangunan kapal mempunyai beberapa tujuan, salah satunya adalah menyediakan sarana transportasi yang dapat menjamin keamanan dan keselamatan penumpang, awak kapal, dan muatan. Salah satu faktor yang harus diperhatikan adalah kekuatan konstruksi kapal. Kekuatan struktur secara signifikan mempengaruhi keselamatan sistem secara keseluruhan. Hal ini bertujuan agar subsistem tambahan yang berfungsi di dalam satu struktur mempunyai tempatnya (Mulyatno, 2012). Karena tongkang dapat mengangkat berbagai macam muatan, tongkang merupakan pilihan yang tepat untuk memindahkan atau menyampaikan komoditas tersebut melalui air. Dengan bentuk lambung yang mirip dengan balok dan nilai C_b mendekati 1, tongkang tersebut tidak memiliki sistem penggerak, kelistrikan, atau perpipaan apa pun (Silalahi, 2016).

3. METODE PENELITIAN

Metode Pengumpulan Data

Selama tahap pengumpulan data, wawancara bebas terpimpin digunakan yaitu peneliti telah menyiapkan daftar pertanyaan sebelumnya, namun peneliti tidak menghalangi untuk mengajukan pertanyaan tambahan selain yang ada dalam daftar. Wawancara dengan staff PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika, situs penelitian, akan dilakukan sebagai bagian dari penelitian ini.

Pengelolaan Data

Pendekatan analisis normatif kualitatif, yaitu pemeriksaan data yang terdiri dari kata-kata yang dapat ditafsirkan—yaitu data yang dikumpulkan di lapangan dalam bentuk tertulis dan langsung diperiksa digunakan untuk pengolahan dan analisis data dalam penelitian ini. (Nasution, 1996). Sederhananya, analisis data adalah proses memberikan analisis. Hal ini dapat dilakukan dengan cara membantah, mengkritik, menambah, atau memberikan komentar, dan kemudian menarik kesimpulan tentang temuan penelitian dengan menggunakan gagasan sendiri dan bantuan teori-teori yang sudah ahli (Dewanta, 2013). Keseluruhan tanggapan yaitu, kata-kata tertulis dan lisan serta perilaku aktual diselidiki dan dianalisis.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Untuk mengetahui bagaimana cara mengimplementasikan manajemen risiko terhadap nilai klaim asuransi rangka kapal yang terjadi dalam suatu perjanjian pertanggungan antara PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika dengan PT. PSR. Dimana PT. PSR melakukan penutupan asuransi dengan alasan untuk mengalihkan kerugian yang dapat dideritanya sewaktu-waktu akibat situasi yang tidak menentu.

Manajemen Risiko pada Asuransi Rangka Kapal

Manajemen risiko pada asuransi rangka kapal merupakan hal yang sangat krusial dalam industri maritim. Asuransi rangka kapal melindungi pemilik kapal dari kerugian atau kerusakan yang disebabkan oleh berbagai risiko, seperti kecelakaan, badai, atau kerusakan struktural lainnya. Beberapa konsep manajemen risiko yang berlaku pada asuransi lambung kapal, antara lain sebagai berikut:

1. Identifikasi Risiko

Identifikasi seluruh kemungkinan bahaya yang mungkin berdampak pada rangka kapal merupakan tahap pertama dalam manajemen risiko. Ini bisa termasuk risiko fisik seperti badai, tabrakan, atau kebakaran, serta risiko non-fisik seperti perubahan regulasi atau perubahan harga bahan bakar.

2. Analisis Risiko

Tahap selanjutnya setelah mengidentifikasi risiko adalah mengevaluasi setiap konsekuensi yang mungkin terjadi. Hal ini memerlukan penentuan kemungkinan terjadinya suatu risiko serta potensi jumlah kerugian.

3. Evaluasi Risiko

Setelah menganalisis risiko, perlu dilakukan evaluasi terhadap risiko tersebut. Pada tahap ini, perusahaan PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika akan menentukan apakah risiko tersebut dapat diterima, dihindari, dikurangi, atau ditransfer.

4. Pengendalian Risiko

Jika risiko tersebut dianggap tidak dapat diterima atau perlu dikurangi, langkah selanjutnya adalah mengimplementasikan strategi pengendalian risiko. Ini bisa termasuk penerapan standar keselamatan kapal, pelatihan awak kapal, atau penggunaan teknologi canggih untuk mendeteksi dan mencegah risiko.

5. Transfer Risiko melalui Asuransi

Salah satu strategi utama dalam manajemen risiko adalah mentransfer risiko kepada pihak lain, seperti perusahaan asuransi. Dalam konteks asuransi rangka kapal, pemilik

kapal mentransfer risiko kerusakan atau kehilangan kapal kepada perusahaan asuransi dengan membayar premi.

6. Pemantauan dan Peninjauan

Manajemen risiko tidak berhenti setelah risiko ditransfer atau dikendalikan. Perlu dilakukan pemantauan secara berkala terhadap kondisi kapal dan lingkungan operasionalnya, serta peninjauan terhadap strategi manajemen risiko yang telah diimplementasikan untuk memastikan keefektifannya.

Penerapan Manajemen Risiko berdasarkan ITC (Institute Time Clause) Hull 1.10.83 Clause 280

Asuransi rangka kapal yang mengacu pada *Institute Time Clauses Hulls 1/10/83 (Clause 280) amended to include 4/4th Collision Liability and Fixed and Floating Objects with clause 1.1.2 deleted* menjamin obyek yang dipertanggungjawabkan tidak akan hilang atau rusak akibat: kebakaran, ledakan; risiko yang terkait dengan laut, sungai, danau, atau jalur air lainnya; mereka yang berada di luar kapal yang dipertanggungjawabkan melakukan pencurian dengan kekerasan; bagian dari kapal yang diasuransikan sedang dijual; pencurian; kerusakan atau kecelakaan terhadap pembangkit listrik tenaga nuklir atau reaktor; benturan dengan pesawat udara atau benda lain yang sejenis, benda jatuh dari benda-benda tersebut di atas, peralatan yang digunakan untuk transportasi darat, peralatan di dermaga atau pelabuhan, dll. sambaran petir, letusan gunung berapi, atau gempa bumi; kecelakaan yang melibatkan pemuatan, pembongkaran, atau pemindahan bahan bakar atau kargo; ledakan ketel uap, rusaknya poros atau poros pada mesin, atau cacat yang tidak terlihat pada mesin, lambung kapal, atau strukturnya; kelalaian nakhoda, perwira, awak kapal, atau pemandu kapal yang dipertanggungjawabkan; kelalaian pihak bengkel atau penyewa, jika pihak tersebut bukan bertanggung dalam pertanggungjawaban ini; selain itu perbuatan yang dilakukan oleh nakhoda, perwira, atau anak buah kapal dengan maksud merugikan kepentingan pemilik kapal; selama kerugian atau kerusakan tersebut bukan disebabkan oleh bertanggung, pemilik, atau pengelola kapal yang tidak melakukan perawatan yang wajar.

Deskripsi Objek Penelitian

Penerapan manajemen risiko atas nilai klaim asuransi rangka kapal yang timbul dalam perjanjian pertanggungjawaban antara PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika dan PT. PSR menjadi pokok bahasan tujuan kajian diskusi ini. Dimana PT. PSR menyelenggarakan perlindungan asuransi untuk mengimbangi kerugian yang mungkin timbul akibat keadaan yang tidak terduga setiap saat. Kapal, khususnya kapal BG. TRG 06, menjadi subjek asuransi. Kapal TRG 06

merupakan kapal tongkang kargo dek. Setelah perjanjian asuransi selesai, diterbitkan polis untuk objek pertanggungangan. Polis tersebut menetapkan atau menyatakan bahwa masa tenggang yang berlangsung sejak tanggal 8 September 2023 sampai dengan tanggal 8 September 2024 memiliki nilai pertanggungangan sebesar Rp 8.000.000.000,00. Polis yang ditutup berupa *Institute Time Clauses Hulls 1/10/83 (Clause 280) amended to include 4/4th Collision Liability and Fixed and Floating Objects with clause 1.1.2 deleted* dengan nilai *rate* 0,72500 %.

Mengacu pada *Institute Time Clauses Hulls 1/10/83 (Clause 280) amended to include 4/4th Collision Liability and Fixed and Floating Objects with clause 1.1.2 deleted* bahwa Otoritas Jasa Keuangan (OJK) telah menetapkan *rate* (%) pada polis ini dengan perhitungan sebagai berikut :

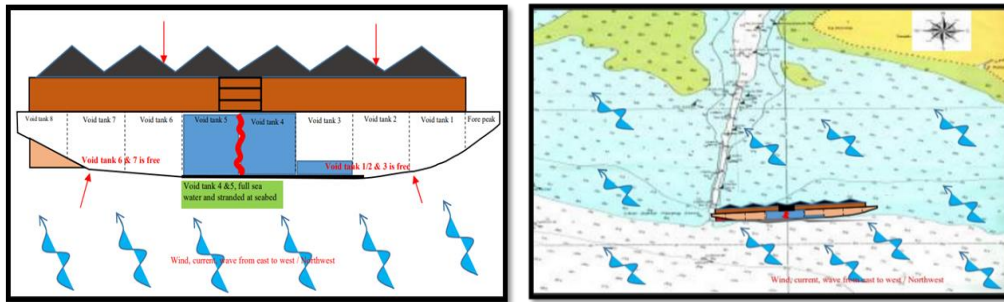
$$\begin{aligned} \text{Premi} &= \text{Harga Pertanggungangan} \times \text{Rate OJK} \\ &= \text{IDR } 8,000,000,000.00 \times 0,725\% \\ &= \text{IDR } 58,000,000.00 \end{aligned}$$

Gambar 1. *rate* pada polis

Polis asuransi yang digunakan dalam hal ini adalah *Standard Indonesia Hull Form*, yang didasarkan pada hukum dan kebiasaan Inggris (Undang-Undang Asuransi Kelautan 1906). Menurut Radiks (1998), ada kapal (*Hull Policy*) yang terbagi dalam dua kategori ketika menentukan harga asuransi yang disepakati: *Valued Policy* : tanpa memperhitungkan biaya kapal, perjanjian dilengkapi dengan harga asuransi ditentukan berdasarkan kesepakatan para pihak. Selanjutnya adalah *Unvalued Policy*, kemampuan kapal biasanya ditutup atas dasar kesepakatan antara kedua pihak, khususnya menggunakan polis yang bernilai. Kesepakatan ditutup dengan harga asuransi berdasarkan harga kapal yang sebenarnya.

Analisa Kejadian Saat Terjadi Klaim

Analisa kejadian merupakan proses memeriksa, mengevaluasi, dan mengurai suatu kejadian atau peristiwa dengan tujuan untuk memahami penyebab, dampak, dan implikasinya secara lebih mendalam. Analisis kejadian sering dilakukan dalam berbagai konteks, seperti dalam bidang ilmiah, teknis, investigatif, manajemen risiko, dan keamanan. Analisa kejadian sering dilakukan untuk meningkatkan pemahaman tentang suatu kejadian, mengurangi risiko terulangnya kejadian serupa di masa depan, dan meningkatkan keselamatan, efisiensi, dan kinerja sistem atau organisasi. Analisis kejadian kapal patah dan lokasi, digambarkan pada pada gambar 1.



Gambar 2. Ilustrasi Kecelakaan Kapal Patah dan Lokasi Kejadian

Keterangan : Gambar Analisa Kejadian Kapal Patah dan Lokasi Terjadinya Kapal Patah

Sumber : Surveyor PT. ABN

Tata Cara atau Proses Penyelesaian Klaim Asuransi Rangka Kapal

Segala syarat-syarat yang berkaitan dengan asuransi ini dijabarkan secara rinci dalam polis, yang dalam hal ini perlu diajukan oleh pihak yang berkepentingan terhadap kapal yang dipertanggungjawabkan. Polis tersebut juga merinci tugas tertanggung saat mengajukan klaim, antara lain melaporkan kejadian secara lengkap dan menyediakan semua dokumentasi pendukung yang diperlukan. Kewajiban perusahaan asuransi untuk memberikan kompensasi dapat dihilangkan jika pemberitahuan tidak diberikan secepat mungkin. Dokumen-dokumen berikut sering diperlukan untuk mengajukan klaim kerugian: polis asli; laporan survei; surat mengenai klasifikasi kapal; salinan surat dan/atau tanggapan atas tuntutan pihak ketiga; dokumen tambahan mengenai kerugian yang bersangkutan yang dapat dijadikan bukti untuk mendukung tuntutan; dan dokumen tambahan apa pun yang diperlukan nanti. Laporan kecelakaan kapal (*master report*) yang telah diketahui atau disahkan oleh instansi yang berwenang, disertai dokumennya.

Penerapan Klaim di Perusahaan Asuransi Saat Terjadinya Klaim

Dalam pembahasan klaim asuransi rangka kapal yang terjadi dalam suatu perjanjian pertanggungjawaban antara PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika dengan PT. PSR, yang membawa muatan batu bara dari Rangka Ilung ke Banjarmasin. Pihak-pihak dalam perjanjian asuransi rangka kapal adalah sebagai berikut : penanggung adalah PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika; tertanggung adalah PT. PSR yang memiliki obyek berupa Kapal BG. TRG 06; surveyor adalah PT. ABN; *Loss Adjuster* adalah PT. PHP dan Reasuradur sebagai *Co-Insurance*.

Melindungi hak-hak tertanggung sebagaimana disepakati dalam polis pada saat penutupan asuransi merupakan tanggung jawab penjamin PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika apabila terjadi klaim pada asuransi rangka kapal. Dengan demikian, selama polis dirancang untuk memenuhi syarat-syarat dan prinsip-prinsip dasar perjanjian, perusahaan asuransi bertanggung jawab untuk mengganti kerugian, kerusakan, atau hilangnya keuntungan yang diharapkan yang mungkin timbul sebagai akibat dari suatu peristiwa yang tidak pasti, sesuai dengan kebijakan yang disepakati.

Penetapan Nilai Klaim Untuk Perbaikan Kapal

Perkiraan perbaikan adalah estimasi biaya yang diperlukan untuk memperbaiki kerusakan atau kerugian yang terjadi pada kapal yang diasuransikan. Perusahaan akan meminta kepada *surveyor* perkiraan perbaikan sebagai bagian dari proses klaim. Estimasi ini dilakukan oleh *surveyor* yang memiliki pengalaman dalam menilai kerusakan dan menentukan biaya perbaikan yang diperlukan. Perkiraan perbaikan ini menjadi dasar bagi PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika untuk menentukan jumlah pembayaran klaim yang akan diberikan kepada PT. PSR. Tabel berikut merupakan perkiraan biaya perbaikan permanen dihitung sebagai berikut:

Tabel 1. Rincian Biaya untuk Tenaga Pekerja

1.	Penyelamatan dengan memindahkan kargo dari tongkang "TRG 06" oleh pemiliknya : <ul style="list-style-type: none"> • Penyewaan kapal tunda "TP 210" / tongkang "PELITA" selama 15 hari termasuk bahan bakar • Menyewa 2 unit <i>excavator long arm</i> termasuk operator, teknisi, operator, teknisi, dan bahan bakar selama 15 hari dari Banjarmasin
	Subtotal 1.1 kira-kira Rp. 600,000,000
2.	Operasi pengapungan oleh tim penyelamat : <ul style="list-style-type: none"> • Menyewa tim penyelamat dari Banjarmasin termasuk tukang, penyelam dan peralatan keselamatan untuk hari kerja sekitar 12 hari • Perbaikan sementara • Perizinan kapal ke kapal • Keamanan selama proses pemindahan kargo 15 hari
	Subtotal 1.2 kira-kira Rp. 300,000,000
3.	Penarikan dari lokasi kejadian ke galangan kapal terdekat di Banjarmasin, Kalimantan Selatan <ul style="list-style-type: none"> • Sewa kapal tunda dan bahan bakar yang digunakan untuk menarik tongkang "TRG 06" dari lokasi kecelakaan ke galangan kapal di Banjarmasin sekitar 23 NM dengan kecepatan 1 knot yang ditempuh dalam waktu kurang lebih 24 jam, untuk 1 kapal tunda dengan daya 2 x 1.050 HP menggunakan bahan bakar sekitar 3.250 liter.
	Subtotal 1.3 kira-kira Rp. 70,000,000
	Total 1. (1+2+3) perkiraan Rp. 970,000,000

Sedangkan biaya perbaikan kapal dihitung berdasarkan tabel berikut.

Tabel 2. Rincian Biaya Perbaikan Kapal

1.	Layanan Umum <ul style="list-style-type: none"> • Bantuan tunda • Penambatan/ pembongkaran tambat • Biaya docking 55 hari • Biaya terapung sekitar 2 hari • Penjaga kebakaran dan Penjaga selama 55 hari • Buka/tutup /semen lubang 9 tangki • Pasokan daya listrik menyambung / memutus • Uji tekanan / uji vakum 9 tangki • Pembersihan untuk 9 tangki • Layanan derek • Pembuangan sampah • Laporan docking
	Subtotal 2.1 kira-kira Rp. 291,000,000
2.	Perbaikan <ul style="list-style-type: none"> • Pelapisan ulang dan pembersihan ulang, batang bundar sekitar 170.800 kg • Peledakan pasir sekitar 900 m2 • Pengecatan sekitar 900 m2 x 3 titik (primer x AF X AC)
	Subtotal 2.2 kira-kira Rp. 6,300,000,000
3.	Biaya survei sesekali <ul style="list-style-type: none"> • Biaya Survei Kelas
	Subtotal 2.3 kira-kira Rp. 50,000,000
	Total 2. (1+2+3) perkiraan Rp. 6,641,100,000

Perkiraan kerugian ini semata-mata mengacu pada survei dan wawancara dengan Master & Perwira kedua di PT. DML, Banjarmasin, Kalimantan Selatan pada tanggal 30 November 2023, jika ada temuan baru yang terungkap di masa depan, estimasi biaya ini mungkin akan diperbarui. Penyelesaian klaim oleh PT Asuransi Mitra Pelindung Mustika terhadap kapal BG. TRG 06, masih dalam proses karena saat ini kapal masih dalam perbaikan (naik docking) dan PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika belum menutup kasus ini sehingga jumlah klaim belum dapat di bayarkan dan ditetapkan nilai pastinya.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan penelitian tentang Manajemen Risiko terhadap nilai klaim Asuransi Rangka Kapal berdasarkan ITC (*Institute Time Clause*) Hull 1.10.83 Clause 280 (*All Risks Comprehensive*) pada kapal BG. TRG 06. Maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Pada tahap Manajemen Risiko bahwa PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika telah memenuhi prinsip manajemen risiko yang relevan dalam konteks asuransi rangka kapal bahwa telah mengidentifikasi semua potensi risiko yang mungkin mempengaruhi rangka kapal. Ini bisa termasuk risiko fisik seperti badai, tabrakan, atau kebakaran, serta risiko non-fisik seperti perubahan regulasi atau perubahan harga bahan bakar. Selanjutnya telah menganalisis dampak potensial dari setiap risiko tersebut. Ini melibatkan penilaian terhadap kemungkinan terjadinya risiko dan besarnya kerugian yang mungkin timbul jika risiko tersebut terjadi.
2. Tantangan yang dihadapi dalam klaim kapal BG. TRG 06 yaitu jangka waktu penyelesaian dokumen klaim adalah TRG 06; mungkin diperlukan waktu hingga 14 hari untuk mengumpulkan semua dokumen klaim. Hal ini disebabkan oleh tantangan perusahaan asuransi dalam memperoleh dokumentasi pendukung yang diperlukan oleh surveyor untuk membuat *survey report*. Laporan ini akan diberikan kepada *loss adjuster* dan digunakan sebagai informasi yang relevan dalam *final adjustment report*, yang akan memastikan tingkat kerugian kapal.
3. Prosedur penyelesaian klaim pada PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika disusun berdasarkan peraturan- peraturan asuransi yang berlaku di Indonesia dan pada kasus klaim dalam penelitian ini PT Asuransi Mitra Pelindung Mustika terhadap kapal BG. TRG 06, masih dalam proses karena saat ini kapal masih dalam perbaikan (naik docking) dan PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika belum menutup kasus ini sehingga jumlah klaim masih nilai perkiraan yaitu Rp. 7,611,100,000.00

Saran

Sebagai perbaikan dimasa mendatang maka peneliti menyarankan beberapa hal untuk dapat diterapkan dalam proses dan penyelesaian klaim asuransi kecelakaan kapal, sebagai berikut:

1. Sebaiknya pemilik kapal dapat melaporkan kejadian kecelakaan kapal lebih awal agar proses pencarian data lebih akurat dan penyelesaian klaim tersebut lebih efektif dan efisien.

2. Meskipun upaya yang dilakukan oleh PT. ABN dengan PT. PSR telah berhasil menyelesaikan masalah, namun agar masalah tersebut tidak melebar atau tidak terjadi lagi maka sebaiknya dilakukan penelitian, pemeriksaan dan kordinasi persuasif serta kerjasama lebih baik.
3. PT. PSR perlu lebih memahami akan isi polis secara jelas dan detail dari PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika, agar memahami batasan batasan dari pihak asuransi.

UCAPAN TERIMA KASIH

Atas puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian ini sesuai waktu yang telah ditentukan. Penulis ingin mengucapkan terima terima kasih kepada Bapak dan Ibu Dosen Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya serta seluruh Staff PT. Asuransi Mitra Pelindung Mustika yang telah banyak membantu dalam penelitian ini. Selain itu, penulis juga ingin mengucapkan terima kasih kepada semua pembaca yang telah menyisihkan waktunya untuk membaca jurnal ini.

Sebagai penutup, penulis menyadari bahwa jurnal ini masih jauh dari kesempurnaan. Semoga isi yang terkandung didalam jurnal ini dapat bermanfaat dan memberikan kontribusi yang baik bagi industri maritim dan industri asuransi di Indonesia.

DAFTAR REFERENSI

- Abdulkadir, M. (1999). Hukum Asuransi Indonesia. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Anwar, S. (2011). Klaim Risiko Dalam Sistem Transportasi Laut. Jakarta.
- Dewanta, Mukti F. (2013). Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Djojosoedarso. (1999). Prinsip-prinsip Manajemen Risiko dan Asuransi. Jakarta: Salemba Empat.
- Emmy Pangaribuan Simanjuntak. (1980). Hukum Pertanggung dan Perkembangannya. Jakarta: BPHN.
- Goodacre JK. (1996). Marine Insurance Claim 3rd Ed. London: Witherby &Co. Ltd.
- Humaemah Ratu. (2021). Jurnal Syar Insurance . Jakarta: SIJAS.
- Kotler P. (2000). Manajemen Pemasaran: Analisis, Per encanaan, Implementasi dan Kontrol. Terjemahan. Ed – 8, jilid 1. Jakarta: Prenhallindo.

- Mulyatno, I. P. (2012). Analisa Kekuatan Konstruksi Side Ramp Door Sistem Steel Wire Rope Pada KM. Dharma Kencana II Akibat Beban Statis Dengan Metode Elemen Hingga. Kapal: Jurnal Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Kelautan, [Online] Volume 8(3).
- Nasution, S. (1996). Metode Research. Jakarta: Bumi Aksara.
- Nocco, Brian W. (2006). Enterprise Risk Management: Theory and Practice. Jakarta: Journal Of Applied Corporate Finance, Vol. 18 (4).
- R. Wirjono Prodjodikoro. (1987). Hukum Asuransi di Indonesia . Jakarta: Intermedia.
- Rangkuti, F. (2006). Measuring Customer Satisfaction: Teknik Mengukur dan Strategi Meningkatkan Kepuasan Pelanggan & Analisis Kasus PLN – JP. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Robert Tampubolon. (2005). Risk and Systems-Based Internal Auditing. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Sentosa Sembiring. (2014). Hukum Asuransi. Bandung: Nuansa Aulia.
- Silalahi, U. M. (2016). Analisis Pengaruh Variasi Sarat Tongkang Terhadap Ekonomis Pemasukan (Income) Pengangkutan Muatan dan Operasional Tugboat. Jurnal Teknik Perkapalan, [Online] Volume 4(1).
- Siti Nurbaiti. (2009). Hukum Pengangkutan Darat (Jalan dan Kereta Api). Jakarta: Universitas Trisakti.
- Sri Rejeki Hartono. (2001). Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi. Jakarta: Sinar Grafika.
- Tuti Triyanti Gondhokusumo. (1982). Pengangkutan Melalui Laut. Semarang: Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.