

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**ANALISIS FAKTOR KENDALA KEPATUHAN PADA DIVISI MARINE PT ATLAS
ADJUSTING INDONESIA TERHADAP KONTRAK PENUNJUKAN KERJA DARI
PIHAK ASURANSI**

Oleh :

SULTAN FAUZAN
NRP. 4 61 18.9719

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**ANALISIS FAKTOR KENDALA KEPATUHAN PADA DIVISI MARINE PT
ATLAS ADJUSTING INDONESIA TERHADAP KONTRAK PENUNJUKAN
KERJA DARI PIHAK ASURANSI**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

**SULTAN FAUZAN
NRP. 4 61 18.9719**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : SULTAN FAUZAN
NRP : 4 61 18.9719
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : ANALISIS FAKTOR KENDALA KEPATUHAN
PADA DIVISI MARINE PT ATLAS ADJUSTING
INDONESIA TERHADAP KONTRAK
PENUNJUKAN KERJA DARI PIHAK
ASURANSI

Jakarta, 02 Agustus 2022

Dosen Pembimbing I

Roma Dormawaty, S.Si.T., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19790413 200212 2 001

Dosen Pembimbing II

Trisnita S.S. M.Pd.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19720424 200212 2 007

**Mengetahui
Ketua Jurusan KALK**

Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : SULTAN FAUZAN
NRP : 4 61 18.9719
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : ANALISIS FAKTOR KENDALA KEPATUHAN
PADA DIVISI MARINE PT ATLAS ADJUSTING
INDONESIA TERHADAP KONTRAK
PENUNJUKAN KERJA DARI PIHAK
ASURANSI

Jakarta, 08 September 2022

Ketua Penguji

Purnama N.F. Lumban Batu, S.Pd.M.Hum
Penata Tk I (III/d)
NIP.19830228 200912 2 006

Anggota Penguji I

Ir. Maeritz H.M. Sibarani, DESS, ME
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP.19681129 199403 1 002

Anggota Penguji II

Roma Dormawaty, S.Si.T., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19790413 200212 2 001

**Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK**

Dr. Vidya Selasдини., S.Si.T., M.M.Tr.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan rahmat dan berkat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini yang merupakan suatu tugas dan kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran untuk menyelesaikan Program Diploma IV yang telah ditentukan sesuai dengan kurikulum pendidikan.

Penyusunan skripsi ini didasari oleh pengalaman yang penulis dapatkan selama melaksanakan praktek darat di PT Atlas Adjusting Indonesia. Serta pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah :

“ANALISIS FAKTOR KENDALA KEPATUHAN PADA DIVISI MARINE PT ATLAS ADJUSTING INDONESIA TERHADAP KONTRAK PENUNJUKAN KERJA DARI PIHAK ASURANSI”

Skripsi ini dapat diselesaikan karena mendapat perhatian dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak yang telah banyak membantu penulis dalam penyelesaian skripsi ini, antara lain kepada :

1. Bapak Capt. Sudiono, M.Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.SiT, M.MTr selaku Kepala Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Ibu Roma Dormawaty, S.SI.T.,M.M selaku Dosen Pembimbing Materi dan Penulisan I yang telah membimbing, mengarahkan, dan meluangkan waktu dan pikirannya kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
4. Ibu Trisanti, S.S, M.Pd selaku Dosen Pembimbing Materi dan Penulisan II yang telah membimbing, mengarahkan, dan meluangkan waktu dan pikirannya kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
5. Kepada Staff Pengajar dan Dosen Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran pada Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang telah membimbing dan mendidik penulis selama dalam masa perkuliahan.
6. Yang tercinta Ayah (Ferry Hamdani), Ibu (Lilik Maryati), dan Adik (Fauziah Maharani) yang telah memberikan kasih sayang dan membantu penulis baik berupa moril maupun materiil.

7. Terimakasih kepada Nurrullisa, Amd.Kes yang telah menemani, memberi semangat dan motivasi kepada penulis selama melaksanakan penyusunan skripsi.
8. Senior terbaik Richard Malumbot yang telah membimbing, mengarahkan, dan meluangkan waktu dan pikirannya kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
9. Sahabat terbaik Gultor team, terimakasih telah menjadi pendengar terbaik dan selalu memberi semangat kepada penulis.
10. Seluruh Direksi, Staff dan segenap Karyawan PT Atlas Adjusting Indonesia yang telah memberikan kesempatan selama penulis menjalani praktek dan rekan-rekan baru saya yang telah memberikan saya arti ramah tamah sesungguhnya.
11. Rekan taruna/i angkatan LXI dan team Depok yang banyak memberikan memori-memori indah dan telah membantu selama menjalani pendidikan di STIP.
12. Untuk seluruh Civitas Akademika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah membantu penulis, terima kasih yang sebesar-sebesarnya.

Dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna karena adanya keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang dibutuhkan untuk menyempurnakan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat untuk menambah kepustakaan di bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Jakarta, Agustus 2022

SULTAN FAUZAN

NRP. 461189719

DAFTAR ISI

Halaman

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR BAGAN	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi

BAB I : PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	5
C. Batasan Masalah	5
D. Rumusan Masalah	6
E. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan Skripsi	7

BAB II : LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	13

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian	14
B. Metode Pendekatan	15
C. Teknik Pengumpulan Data.....	15
D. Subjek Penelitian	17
E. Teknik Analisis Data	17

BAB IV :	ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
	A. Deskripsi Data	19
	B. Analisis Data	32
	C. Alternatif Pemecahanan Masalah	41
	D. Evaluasi Pemecahan Masalah.....	42
	E. Pemecahan Masalah	43
 BAB V :	 KESIMPULAN DAN SARAN	
	A. Kesimpulan	45
	B. Saran	46
 DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1. SLA (<i>service level agreement</i>)	30
Tabel 4.2. Case Ioutstanding PR (<i>preliminary report</i>)	32
Tabel 4.3. Rekapitulasi kasus muatan batubara	34
Tabel 4.4. Sample kasus muatan batubara	35
Tabel 4.5. Kekurangan kargo batubara	42

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1. Kerangka Pemikiran	16
Bagan 4.1. Struktur organisasi PT Atlas Adjusting Indonesia	25
Bagan 4.2 Prosedur penyelesaian klaim	29

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1. Tabel Resiko ICC yang dijamin dan tidak dijamin	5
Gambar 4.1. BG Sun Lion V dan TB Ebony	38
Gambar 4.2. Tongkang Gold Trans 308	41

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : SLA (*Service Level Agreement*)
- Lampiran 2 : Sertifikat Polis Asuransi PT PLN Batubara
- Lampiran 3 : Sertifikat Polis Asuransi PT Indobara
- Lampiran 4 : Marine Cargo Claim Notice PT INDOBARA
- Lampiran 5 : Seluruh Kasus Yang Terhambat

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

PT Atlas Adjusting Indonesia bergerak dibidang asuransi lebih tepatnya sebagai perusahaan penilai kerugian asuransi, yaitu perusahaan yang memberikan jasa penilaian terhadap kerugian pada obyek asuransi yang dipertanggungkan. perusahaan penilai kerugian asuransi menyelenggarakan jasa penilai kerugian atas kehilangan atau kerusakan yang terjadi pada objek asuransi kerugian. Perusahaan penilai kerugian asuransi berdiri sendiri atau disebut juga independen, tidak memihak sisi manapun atau netral. Perusahaan ini menjual jasa, hal ini didapatkan jika ada pihak tertanggung (pihak yang mengalami kerugian) melakukan klaim kepada pihak asuransi /pihak penanggung. Perusahaan asuransi (penanggung) tidak dapat menentukan nilai kerugian tersebut, maka perusahaan asuransi (penanggung) menunjuk perusahaan penilai kerugian asuransi disini adalah PT Atlas Adjusting Indonesia untuk melakukan penilaian jumlah kerugian yang harus dibayar oleh perusahaan asuransi (penanggung) atau bahkan perusahaan asuransi (penanggung) tidak harus membayar kerugian tersebut dikarenakan klaim kerugian yang dilakukan oleh pihak tertanggung tidak tercover oleh polis asuransi yang telah disepakati oleh kedua belah pihak diawal.

Penyelesaian klaim asuransi berawal dari perusahaan penilai kerugian asuransi melakukan kesepakatan antara pihak pertama (perusahaan asuransi) dan pihak kedua (perusahaan penilai kerugian asuransi) yaitu SLA (*service level agreement*), SLA (*service level agreement*) merupakan kesepakatan secara formal antara penyedia layanan dengan pelanggan seputar komitmen pelayanan yang diterima dan diberikan, dengan sejumlah ukuran performansinya. Lalu dilanjutkan dengan perusahaan penilai kerugian asuransi mendapatkan penunjukan kerja/LOA (*letter of appointment*) dari perusahaan asuransi. Surat penunjukan/LOA (*letter of appoinment*) merupakan

salah satu dari surat resmi yang akan dibuat oleh pihak yang memiliki kewenangan yang dimana ditujukan kepada suatu lembaga atau perusahaan ataupun kepada perseorangan untuk dapat melakukan berbagai dan beberapa hal sesuai dengan berbagai isi surat penunjukan itu sendiri. Setelah SLA (*service level agreement*) sudah disetujui dan LOA (*letter of appointment*) sudah didapatkan, lalu perusahaan penilai kerugian asuransi menunjuk divisi marine pada perusahaan tersebut kemudian *loss adjuster* mengatur jadwal survey dan berkomunikasi dengan pihak tertanggung yang melakukan klaim asuransi atau broker yang ditunjuk oleh pihak tertanggung dan membuat *preliminary report* sebagai laporan awal untuk pihak asuransi sebagai perkiraan biaya kerugian yang harus dibayarkan oleh pihak asuransi kepada tertanggung.

Dalam hal terjadinya klaim dan guna menghindari pembayaran klaim yang melebihi pembayaran yang seharusnya oleh perusahaan asuransi kerugian, terlebih dahulu dilakukan proses penilaian kerugian oleh perusahaan penilai kerugian asuransi. Dalam asuransi kerugian, penilai kerugian ini dikenal dengan nama *adjuster* atau *loss adjuster*, yang merupakan salah satu penunjang perusahaan asuransi. *Adjuster* inilah yang akan melakukan penelitian lapangan untuk mengadakan penyidikan. Penilai ini dapat berasal dari staf penilai dari asuransi tersebut atau dapat berasal dari penilai publik yang independen. Biasanya agen dapat berfungsi sebagai penilai kerugian dalam hal klaimnya sederhana dan kerugian yang dideritapun kecil. Kebanyakan asuransi mempekerjakan penilai tetap (yang digaji tetap) mewakili perusahaan asuransi, yang dalam istilah asuransi dikenal dengan nama “*surveyor*”. Tetapi apabila klaim itu rumit sehingga memakan waktu yang cukup lama maka penilaian atas kerugian oleh perusahaan asuransi diserahkan kepada biro penilai yang bersifat independen, yang sering dikenal dengan sebutan “*loss adjuster*”. Menurut Purwosucipto (1992:11) *Loss Adjuster* adalah “Suatu perusahaan yang bersedia untuk menghitung jumlah kerugian yang benar - benar telah diderita oleh tertanggung”.

Fungsi melekat dalam tugas yang dijalankan dalam menilai kerugian yaitu meliputi:

- a) Melakukan investigasi mengenai sebab-sebab suatu kejadian yang menimbulkan tuntutan ganti rugi;
- b) Melakukan pemeriksaan apakah persyaratan / ketentuan polis telah dipenuhi;
- c) Melakukan pemeriksaan awal dan interview atas sifat dan besarnya

kerugian yang mungkin dituntut oleh tertanggung; d) Membuat laporan awal atas sifat dan besarnya kerugian serta kemungkinan tanggung jawab polis; dan e) Membuat laporan penilaian kerugian disertai dengan rekomendasi. Fungsi tata kelola yang baik meliputi transparansi, akuntabilitas, keseimbangan hak dan kewajiban, kemandirian dan tanggung jawab

Asuransi adalah upaya untuk mengalihkan risiko yang datang dengan pembayaran premi. Pengaturan asuransi terdapat dalam hukum niaga dan di luar hukum niaga. Undang-Undang Nomor 40 tahun 2014 tentang Perasuransian, menjelaskan bahwa asuransi merupakan kesepakatan antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan tertanggung, yang menjadi dasar bagi perusahaan asuransi untuk menerima premi sebagai imbalan. Dalam transportasi laut, asuransi yang biasa digunakan adalah asuransi kargo laut (*marine cargo insurance*), asuransi yang menanggung risiko akibat insiden laut. Cakupan pengiriman juga sesuai dengan kebiasaan atau hukum internasional, khususnya *Marine Insurance Act 1906 (MIA 1906)* yang merupakan hukum asuransi laut Inggris. Selain itu, juga ditetapkan istilah standar asuransi untuk pengangkutan barang melalui laut, yang umum digunakan oleh perusahaan asuransi di seluruh dunia, yaitu istilah standar *Lloyd's*, yang disebut *Institute Cargo Clauses* (selanjutnya disingkat ICC). Klausul ini mencakup ICC A (*full cover*), ICC B (*restricted full cover*) dan ICC C (*strading cover*).

Institute cargo clause (ICC) adalah klausula yang lazim dipergunakan dalam pengangkutan melalui laut (*marine cargo insurance*), klausula ini berlaku secara internasional, termasuk perusahaan asuransi di Indonesia juga menggunakan klausula ini dalam setiap penutupan asuransi pengangkutan melalui laut. *Institute cargo clause (ICC)* ini terdiri dari 3 (tiga) jenis, antara lain adalah ICC A, ICC B dan ICC C, Perbedaan antara klausula A,B dan C ini terletak pada resiko yang dijamin.

Gambar 1.1

Tabel resiko ICC yang dijamin dan tidak dijamin

INSTITUTE CARGO CLAUSES 1/10/82

Risiko	Clause		
	A	B	C
Kebakaran atau Peledakan	✓	✓	✓
Kapal kandas, terdampar, tenggelam atau terbalik	✓	✓	✓
Alat angkut darat tabrakan, terbalik atau keluar rel	✓	✓	✓
Tabrakan kapal atau benturan kapal dengan benda-benda lain kecuali air	✓	✓	✓
Pembongkaran barang di pelabuhan darurat	✓	✓	✓
Gempa bumi, letusan gunung berapi atau sambaran petir	✓	✓	✗
Pengorbanan kerugian umum (<i>General average sacrifice</i>)	✓	✓	✓
Jettison : Pembuangan kargo keluar kapal (laut)	✓	✓	✓
Barang tersapu ombak ke laut (<i>Washing overboard</i>)	✓	✓	✗
Masuknya air laut, air danau atau air sungai ke dalam kapal, palka kapal, kontainer, atau tempat penyimpanan	✓	✓	✗
Kerugian total per koli, karena terlempar atau jatuh ke laut selama pemuatan atau pembongkaran barang ke atau dari kapal (<i>Sling Loss</i>)	✓	✓	✗
General average contribution : kontribusi kerugian G.A.	✓	✓	✓
Both to blame collision : kontribusi tubrukan kapal v kapal	✓	✓	✓
Banjir, angin topan, tanah longsor, pergerakan tanah, tsunami	✓	✗	✗
Pencurian, perampokan, bajing loncat	✓	✗	✗
Terjatuh, tersodok forklift, risiko bongkar-muat lainnya	✓	✗	✗
Kerusakan akibat kecelakaan lainnya (<i>Accidental damage</i>) yang tidak disebutkan di atas **	✓	✗	✗

PT Atlas Adjusting Indonesia adalah perusahaan yang bergerak di bidang jasa konsultasi asuransi sebagai Penilai Kerugian Asuransi Umum / *Loss Adjuster* dibawah naungan Otoritas Jasa Keuangan (OJK) Industri Keuangan Non-Bank (IKNB). Perusahaan ini memiliki 3 divisi yang bergerak di bidang Penilai Kerugian Asuransi Umum diantaranya adalah Divisi Properti, Divisi Alat berat dan Divisi *Marine*. Secara general perusahaan telah menerapkan sistem yang sesuai dengan prosedur. Namun belum optimal, sehingga masih seringnya mengalami keterlambatan penyelesaian laporan klaim dan menyebabkan klaim yang tertunda.

Pada saat penulis melaksanakan penelitian di PT Atlas Adjusting Indonesia selama kurang lebih 3 bulan, masih terdapat keterlambatan penyelesaian klaim asuransi *marine*. Perusahaan sudah melakukan berbagai upaya perbaikan untuk mengatasi kendala-kendala keterlambatan tersebut dengan meningkatkan pelayanan, berupaya mematuhi segala tanggung jawab pada kontrak, bekerja sesuai prosedur serta selalu mengingatkan kembali kepada broker atau tertanggung untuk bekerja sama dalam penyelesaian klaim namun belum masih menemukan banyak kendala.:

Berdasarkan uraian di atas, peneliti terdorong untuk melakukan penelitian dengan metode deskriptif (penggambaran) dan mengambil judul :

**“ANALISIS FAKTOR KENDALA KEPATUHAN PADA DIVISI MARINE PT
ATLAS ADJUSTING INDONESIA TERHADAP KONTRAK PENUNJUKAN
KERJA DARI PIHAK ASURANSI”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Melalui pertimbangan terhadap masalah yang telah peneliti uraikan pada latar belakang, maka terdapat beberapa persoalan utama sebagai indentifikasi masalah, yaitu:

1. Belum terlaksana dengan baik prosedur penyelesaian klain asuransi *marine* muatan batubara
2. Tidak patuhnya divisi marine terhadap kontrak kerja sama yang telah disepakati
3. Kurangnya sosialisasi dari divisi *Compliance* kepada adjuster
4. Survey lokasi kejadian seringkali mengalami *delay*
5. Masa Pandemi Covid-19 yang membatasi interaksi antar pihak
6. Terlalu banyak jumlah klaim di satu waktu
7. Ketidaksesuaian Dokumen pendukung terhadap suatu klaim
8. Komunikasi antar divisi operasional pihak bertanggung yang tidak berjalan dengan lancar sehingga mengakibatkan kesalahan dalam pengumpulan data klaim.
9. Keterlambatan melakukan klaim asuransi
10. Pihak broker/tertanggung sering menunda

C. BATASAN MASALAH

Melalui pengidentifikasian masalah yang terjadi dan agar pembahasan penelitian ini lebih terarah, peneliti berupaya untuk membatasi masalah pada beberapa bagian penting saja, yaitu:

1. Belum terlaksana dengan baik prosedur penyelesaian klaim asuransi *marine* muatan batubara
2. Tidak patuhnya divisi marine terhadap kontrak kerja sama yang telah disepakati

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan masalah yang telah diuraikan di atas maka peneliti merumuskan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Mengapa prosedur penyelesaian klaim asuransi *marine* muatan batubara belum terlaksana dengan baik?
2. Mengapa divisi marine tidak patuh terhadap kontrak kerja yang telah disepakati?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian :

- a. Mengidentifikasi faktor kendala keterlambatan penyelesaian klaim Asuransi *Marine* PT Atlas Adjusting Indonesia.
- b. Meminimalisir terjadinya keterlambatan klaim yang diterima PT Atlas Adjusting Indonesia.

2. Manfaat Penelitian :

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, yaitu sebagai berikut :

a. Bagi Penulis

Dapat menambah wawasan dan mengembangkannya dalam penelitian mengenai Prosedur penyelesaian klaim asuransi pada PT Atlas Adjusting Indonesia

b. Bagi Perusahaan

Penelitian ini dapat menjadi pedoman bagi PT Atlas Adjusting Indonesia untuk mengoptimalkan prosedur serta masukan guna mengevaluasi resiko keterlambatan penyelesain suatu klaim Asuransi

c. Bagi Almamater (Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran)

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bacaan yang berguna untuk menambah wawasan dan informasi mengenai kendala yang terjadi dalam penyelesaian klaim asuransi

F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Untuk memudahkan penulisan penelitian, peneliti menguraikan dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab pendahuluan ini berisi tentang latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini berisi tentang tinjauan pustaka yang akan membahas mengenai definisi operasional penelitian, beberapa teori yang terkait dalam penelitian, kerangka pemikiran penelitian yang memaparkan tentang alur atau proses pemikiran untuk proses memecahkan masalah penelitian, dan juga hipotesis.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini membahas mengenai jenis penelitian, lokasi dan waktu penelitian, subjek penelitian, sumber dan pengumpulan data, serta teknik yang digunakan dalam menganalisa data pada penelitian ini.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini mengungkap dan membahas mengenai deskripsi data yang peneliti dapatkan, analisis data, alternatif pemecahan masalah, evaluasi pemecahan masalah dan pemecahan masalah. Analisa hasil yang berisi hasil-hasil penelitian yang diperoleh.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian. Serta berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Perjanjian / Kontrak Kerja

a. Pengertian Perjanjian/Kontrak Kerja

Menurut Salim H.S, perjanjian atau kontrak kerja adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seseorang yang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal.

Menurut K.R.M.T Tirtodiningrat, SH. (1966:83) yang dimaksudkan dengan perjanjian adalah suatu perbuatan hukum berdasarkan kata sepakat di antara dua orang atau lebih untuk menimbulkan akibatakibat hukum yang diperkenankan oleh undang-undang.

Menurut Prof. R. Subekti, SH. (Hukum Perjanjian, 1979:1) berpendapat bahwa perjanjian adalah suatu peristiwa di mana seseorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal.

Menurut Prof. R. Wirjono Prodjodikoro, SH. (Hukum Perdata, 1981:11) menyatakan bahwa perjanjian adalah suatu perhubungan hukum mengenai harta benda kekayaan antara dua pihak, dalam mana satu pihak berjanji atau dianggap berjanji untuk melakukan suatu hal tau untuk tidak melakukan suatu hal, sedang pihak lain berhak menuntut pelaksanaan janji itu.

Menurut M. Yahya Harahap, SH berpendapat bahwa perjanjian adalah suatu hubungan hukum kekayaan/harta benda antara dua orang atau lebih, yang memberi kekuatan hak pada satu pihak untuk memperoleh prestasi dan sekaligus mewajibkan pada pihak lain untuk menunaikan prestasi.

Dalam kamus besar bahasa indonesia (KBBI), kontrak memiliki arti sebagai berikut :

- a. Perjanjian (tertulis) antara dua pihak dalam perdagangan, sewa-menyewa , dan sebagainya
- b. Persetujuan yang bersanksi hukum antara dua pihak atau lebih untuk

- c. melakukan atau tidak melakukan kegiatan
- d. Mengikat dengan perjanjian (tentang mempekerjakan orang, dsb)
- e. Menyewa

b. Asas Perjanjian/Kontrak Kerja

Terdapat 5 (lima) asas perjanjian menurut ilmu hukum perdata, yaitu :

1) Asas kebebasan berkontrak

Ketentuan pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata berbunyi “Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.” Serta asas kebebasan berkontrak adalah suatu asas yang memberikan kebebasan kepada para pihak untuk:

- a. Membuat atau tidak membuat perjanjian
- b. Mengadakan perjanjian dengan siapapun
- c. Menentukan isi perjanjian, pelaksanaan, dan persyaratannya
- d. Menentukan bentuk perjanjian, baik secara tertulis atau secara lisan

2) Asas kepastian hukum

Asas kepastian hukum atau yang lebih dikenal dengan asas *pacta sunt servanda* yang memiliki arti janji harus ditepati. Pada dasarnya asas ini berkaitan dengan perjanjian atau kontrak yang dilakukan diantara individu. Dapat dikatakan juga bahwa hakim atau pihak ketiga harus menghormati substansi perjanjian yang dibuat oleh para pihak, sebagaimana layaknya sebuah undang-undang.

3) Asas konsensualisme

Perjanjian harus didasarkan pada konsensus atau kesepakatan dari pihak-pihak yang membuat perjanjian. Berdasarkan asas konsensualisme itu, dianut suatu paham bahwa sumber kewajiban kontraktual adalah bertemunya kehendak dengan konsensus para pihak yang membuat kontrak (*convergence of wills*). Asas konsensualisme terdapat di dalam Pasal 1320 KUH Perdata. Hukum perjanjian yang diatur di dalam KUH Perdata berdasar konsensualisme.

4) Asas itikad baik

Menurut Pasal 1338 ayat (3) KUH Perdata, perjanjian haruslah dilaksanakan dengan itikad baik. Itikad baik disyaratkan dalam hal “pelaksanaan” dari suatu perjanjian, bukan pada “pembuatan”, sebab unsur itikad baik dalam hal proses pembuatan suatu perjanjian sudah terdapat di dalam unsur kausa yang halal pada Pasal 1320 KUH Perdata.

Itikad baik bermakna melaksanakan perjanjian dengan maksud (itikad) yang baik. Berdasarkan Simposium Hukum Perdata Nasional, itikad baik hendaknya diartikan sebagai:

1. kejujuran saat membuat kontrak;
2. pada tahap pembuatan ditekankan, apabila kontrak dibuat di hadapan pejabat, para pihak dianggap beritikad baik; dan
3. sebagai kepatutan dalam tahap pelaksanaan, yaitu terkait suatu penilaian, baik terhadap perilaku para pihak dalam melaksanakan kesepakatan dalam kontrak; atau semata-mata untuk mencegah perilaku yang tidak patut dalam pelaksanaan kontrak.

5) Asas kepribadian

Asas kepribadian menjelaskan bahwa ruang lingkup berlakunya perjanjian hanyalah pada pihak-pihak yang membuat perjanjian saja. Pihak di luar perjanjian tidak dapat menuntut suatu hak apapun berdasarkan perjanjian itu.

2. Kepatuhan

Compliance adalah penilaian seberapa jauh perusahaan mentaati ketentuan yang telah disepakati di dalam kontrak kerja antara dua perusahaan yang saling bekerja sama. Hal ini merupakan suatu cara mengatur atau menjadikan perusahaan sehingga perusahaan tersebut memiliki tata kelola perusahaan yang baik atau bahkan memnuhi standar. Kepatuhan pada kontrak kerja sangat penting untuk dilaksanakan karena banyak perusahaan yang lemah akan kepatuhan dan tidak akan mendapat kepercayaan kembali untuk bekerja sama. Disini jelas bahwa *Compliance* sangat berpengaruh terhadap kualitas dan kinerja perusahaan serta dapat menimbulkan faktor kepercayaan yang dapat membuat kerja sama antar

pihak menjadi lebih baik dan dalam jangka waktu yang panjang.

Ronald B. Mitchell mendefinisikan kepatuhan (compliance) sebagai kesesuaian perilaku negara, institusi, atau aktor internasional lain terhadap sebuah perjanjian atau seperangkat aturan implisit yang telah disepakati, namun juga aturan-aturan yang sifatnya eksplisit seperti prinsip-prinsip internasional dan norma internasional (Mitchell, 1996).

Menurut Oran Young (1979), kepatuhan atau compliance terjadi ketika suatu perilaku actual subjek sesuai dengan perilaku yang telah ditentukan dalam suatu peraturan (Simmons, 1998).

Sedangkan menurut H.C Kelman dalam Anggraeni dan Kiswaran (2011) compliance diartikan sebagai suatu kepatuhan yang didasarkan pada harapan akan suatu imbalan dan usaha untuk menghindarkan diri dari hukuman yang mungkin dijatuhkan

3. Loss Adjuster

Berdasarkan Undang - undang No.2 Tahun 1992 dan Peraturan Pemerintah No.39 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian, disebut bahwa salah satu penunjang perusahaan asuransi adalah Penilai Kerugian Asuransi (loss adjuster) yang memberikan jasa penilaian terhadap kerugian pada obyek asuransi yang dipertanggungkan

Menurut Purwosucipto Loss Adjuster adalah : “Suatu perusahaan yang bersedia untuk menghitung jumlah kerugian yang benar - benar telah diderita oleh tertanggung”. Loss Adjuster haruslah benar-benar orang yang ahli yang bisa menaksir secara tepat nilai atau harga barang yang musnah pada saat terjadi evenemen / kerugian.

Menurut Robertus Ismono. Loss adjuster adalah suatu profesi dalam industri asuransi yang memberikan jasa berupa pemeriksaan dan atau penilaian atas klaim ganti asuransi yang diajukan oleh tertanggung penanggung berdasarkan persyaratan - persyaratan yang terdapat di dalam polis”

4. Pialang Asuransi/Broker

Pialang Asuransi/Broker adalah orang yang bekerja pada Perusahaan Pialang Asuransi dan memenuhi persyaratan untuk memberi rekomendasi atau mewakili pemegang polis, tertanggung, atau peserta dalam melakukan penutupan asuransi

atau asuransi syariah dan/atau penyelesaian klaim sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian.

Pialang asuransi atau broker asuransi adalah orang yang bekerja sebagai konsultan atau jasa perantara di perusahaan pialang asuransi yang membantu nasabah untuk membeli polis, klaim asuransi, hingga menutup polis.

Pengertian pialang asuransi menurut POJK Nomor 70/POJK.05/2016, bahkan telah menggambarkan kegiatan usahanya, yaitu:

- a. merekomendasikan asuransi yang tepat,
- b. membantu serta mewakili nasabah untuk melakukan penutupan polis, dan
- c. membantu penyelesaian klaim manfaat

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Menurut Sugiyono, yang mendefinisikan kerangka berpikir sebagai model konseptual yang dimanfaatkan sebagai teori yang ada kaitannya dengan beberapa faktor yang diidentifikasi sebagai masalah penting. Konteks yang dimaksud untuk kerangka penelitian.

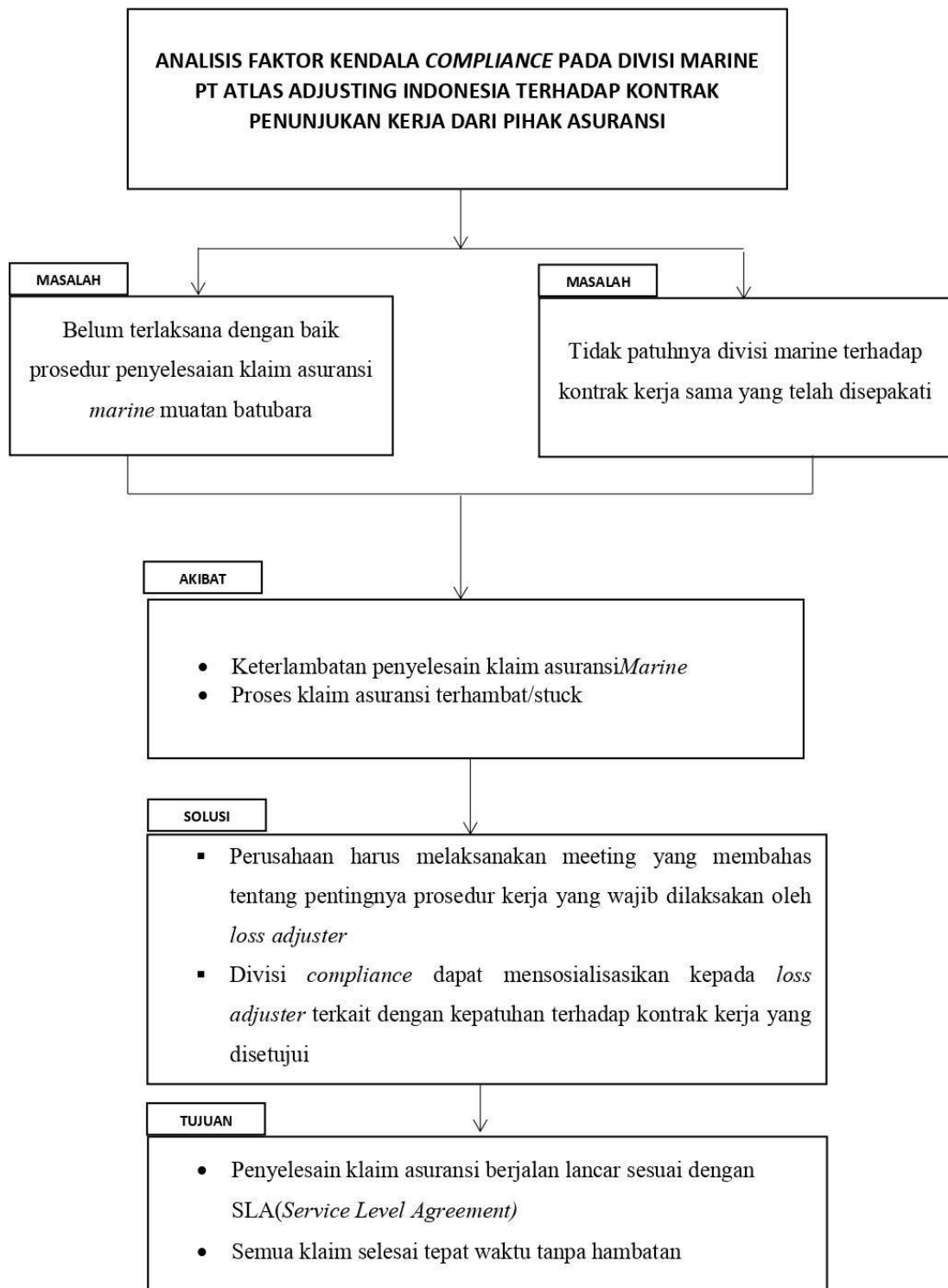
Dalam menjalankan sebuah penelitian dibutuhkan kerangka berpikir, hal ini diharapkan mampu menjelaskan secara teoritis. Sekaligus juga bisa menjelaskan hubungan antara variable yang diangkat. Jadi peneliti bisa menjelaskan hubungan antara variable independen & variable dependent.

Berdasarkan teori yang telah diuraikan sebelumnya, penulis dapat membuat suatu bagan kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang dapat menjadi pembahasan pokok mengenai penelitian ini secara garis besar.

Adapun bagan kerangka pemikiran dapat digambarkan sebagai berikut:

Bagan 2.1

Kerangka Pemikiran



BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Waktu dan tempat penelitian ialah lokasi dimana proses studi yang digunakan untuk memperoleh pemecahan masalah peneliian berlangsung. Waktu dan tempat penelitian yang dilaksanakan oleh penulis adalah sebagai berikut:

1. Waktu penelitian

Penelitian dilaksanakan pada saat penulis melaksanakan penelitian mulai tanggal 26 April 2021 sampai dengan 10 Agustus 2021 d PT Atlas Adjusting Indonesia.

2. Tempat penelitian

Penelitian dilakukan penulis di PT Atlas Adjusting Indonesia.

Berikut adalah data perusahaan yang menjadi objek penelitian dalam penulisan skripsi ini:

Nama Perusahaan	: PT Atlas Adjusting Indonesia
Jenis Perusahaan	: <i>Technical Loss Adjusting Service</i>
Alamat	: Jl. Mangga No.1, Gandaria Selatan, Cilandak, Jakarta. 12420. Indonesia
Telepon	: +62 21 276 54017
Fax	: +62 21 276 54012
Email	: info@atlasadjusting.net
Website	: www.atlasadjusting.net

B. METODOLOGI PENDEKATAN

Metode pendekatan yang digunakan penulis dalam membahas skripsi ini adalah deskriptif kualitatif yaitu metode pemaparan dengan menganalisis data berupa temuan-temuan yang didapat di lapangan dengan alat ukur berupa teori-teori relevan dengan masalah yang diteliti sehingga ditemukan penyebab timbulnya masalah. Sukardi (2003:157) menjelaskan bahwa metode deskriptif merupakan metode penelitian yang berusaha menggambarkan dan menginterpretasi objek sesuai apa adanya dengan tujuan menggambarkan secara sistematis fakta dan karakteristik objek yang diteliti secara cepat.

Dalam setiap penulisan tentunya didapat berbagai data yang dijadikan sebagai sumber penulisan. Tetapi data-data tersebut harus dianalisis untuk mendapatkan hasil yang baik. Dengan menggunakan deskriptif kualitatif ini segala permasalahan yang ditemui akan dipaparkan dan dijelaskan secara terperinci. Hasil sumber data yang akan dipakai dalam penulisan skripsi ini tergantung data yang dimaksud adalah dengan memperoleh data-data yang relevan, akurat dan mengidentifikasi data yang ada, sedangkan analisis data yang dimaksudkan untuk mengelolah dan mengidentifikasi data yang ada. Data-data yang telah dikumpulkan kemudian dianalisis dengan teori-teori yang relevan dan diharapkan dari analisis tersebut didapatkan pemecahan masalah yang terbaik.

C. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan teknik pengumpulan data yang didasarkan pada data, fakta, dan informasi yang pernah dialami oleh penulis selama melaksanakan praktek darat.

Untuk mendapatkan data dalam menyusun skripsi ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data menggunakan metode sebagai berikut :

a. Observasi

Observasi adalah salah satu dari teknik pengumpulan data dengan cara mengamati, meninjau, dan menganalisis objek atau pokok permasalahan yang akan diteliti sehingga informasi yang didapat bersifat sistematis (Riduwan:2003).

Observasi dapat di katakan sebuah suatu kegiatan mencari data yang dapat digunakan untuk memberikan suatu kesimpulan atau diagnosis. Inti dari observasi adalah adanya perilaku yang tampak dan adanya tujuan yang ingin dicapai. Perilaku yang tampak dapat berupa perilaku yang dapat dilihat langsung oleh mata, dapat didengar, dapat dihitung dan dapat diukur. Observasi haruslah mempunyai tujuan tertentu. Pengamatan yang tanpa tunjauan bukan merupakan observasi.

Dalam hal ini penulis melakukan proses pengumpulan data secara visual, maksudnya adalah penulis melihat langsung dengan indera penglihatan penulis dan mendapatkan data serta informasi dari proses penyelesaian klaim asuransi.

Teknik observasi ini digunakan untuk melakukan pengamatan langsung terhadap kepatuhan divisi *marine* terhadap kontrak asuransi yang berkaitan dengan keterlambatan penyelesaian suatu klaim asuransi *marine* di PT Atlas Adjusting Indonesia. Teknik pengumpulan data dengan observasi digunakan apabila penelitian berkenaan dengan perilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam dan bila responden yang diamati tidak terlalu besar (Sugiyono, 2010:203)

Pegamatan langsung terhadap proses penyelesaian klaim asuransi *marine* pada saat penulis melaksanakan praktek darat di PT Atlas Adjusting Indonesia sehingga data-data yang dikumpulkan sesuai dengan kenyataan yang ada..

b. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumentasi merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dalam penelitian kualitatif yang dilakukan dengan cara pengumpulan data sebagai bukti otentik. Dokumentasi yaitu menelaah dokumen-dokumen yang ada pada instansi yang terkait.

Studi dokumentasi merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan peneliti kualitatif untuk mendapatkan gambaran dari sudut pandang subjek melalui suatu media tertulis dan dokumen lainnya yang ditulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan (Herdiansyah, 2010:143) Pengumpulan data dengan cara melihat dan mempelajari dokumen-dokumen yang ada dalam perusahaan dengan

segala sesuatu yang berkaitan dengan masalah yang ada pada PT Atlas Adjusting Indonesia

c. Studi Pustaka

Metode ini dilakukan dengan cara mempelajari tulisan yang berasal dari berbagai buku, karangan ilmiah, catatan perkuliahan serta sumber lainnya yang berhubungan dengan pokok masalah skripsi serta mengutip sebagian bahan referensi yang dapat dijadikan data pendukung yang erat hubungannya dengan masalah yang akan dibahas dalam penulisan skripsi dan memudahkan penulis untuk membahas serta memberikan pengetahuan yang berhubungan dengan permasalahan yang akan disusun oleh penulis.

d. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang tidak langsung diamati oleh peneliti. Data ini merupakan dokumen perusahaan, hasil penelitian yang dilakukan sebelumnya dan data-data lain yang berhubungan dengan keterlambatan penyelesaian klaim. Data sekunder dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh pada saat penulis melakukan penelitian di PT Atlas Adjusting Indonesia pada periode tahun 2021.

D. SUBJEK PENELITIAN

Subjek Penelitian adalah subjek (orang, benda atau peristiwa) yang dituju untuk diteliti (menjadi pusat perhatian penelitian). Maka dalam hal ini penulis saat melakukan penelitian menentukan subjek penelitiannya adalah keterlambatan proses penyelesaian klaim asuransi *marine* di divisi *marine* PT Atlas Adjusting Indonesia.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

J Moleong (2004:103) mengatakan analisis data yaitu proses yang merinci usaha secara formal untuk menemukan tema dan merumuskan hipotesis atau ide seperti yang disarankan oleh data sebagai usaha untuk memberikan bantuan pada tema dan hipotesis itu.

Pada penelitian ini, peneliti menerapkan metode analisis kualitatif deskriptif, yaitu pengambilan kesimpulan didasarkan pada hasil observasi, baik secara tertulis maupun lisan terhadap objek yang diteliti, dengan memberikan fakta-fakta yang terjadi di lapangan, lalu dibandingkan pada teori yang ada sehingga menemukan kesimpulan dan solusi terhadap masalah tersebut.

Dalam melakukan suatu penelitian, tahap analisis data merupakan tahap yang penting. Sebab hal ini dapat dilakukan jika data-data dari sumbernya sudah mencukupi. Analisis data ini bertujuan untuk mendeskripsikan data agar dapat dipahami, dan dapat menarik kesimpulan berdasarkan data yang diperoleh. Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini diperoleh dari data sekunder yaitu:

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Sejarah Singkat PT Atlas Adjusting Indonesia

PT Atlas Adjusting Indonesia merupakan Perusahaan yang bergerak di bidang jasa konsultasi asuransi sebagai Penilai Kerugian Asuransi Umum / *Loss Adjuster* dibawah naungan Otoritas Jasa Keuangan (OJK) Industri Keuangan Non-Bank (IKNB). ATLAS ADJUSTING Alliance of Technical Loss Adjusting Services dibentuk menjelang akhir tahun 2016 dengan tujuan untuk menyediakan layanan loss adjusting dan klaim lainnya yang berkualitas tinggi kepada industri asuransi Indonesia.

Visi : ATLAS ADJUSTING hopes to contribute towards development of the local insurance industry and adhere to the Code of Conduct regulated by Association of Indonesian Insurance Adjusters (APKAI). (ATLAS ADJUSTING berharap dapat berkontribusi terhadap perkembangan industri asuransi lokal dan mematuhi Kode Etik yang diatur oleh Asosiasi Penilai Asuransi Indonesia (APKAI)).

Misi : Provide accurate reports without overlooking the importance of resolving claims in an amicable and expeditious manner. We endeavor to manage expectation of all parties involved in the claims process with proper claim communication (Memberikan laporan yang akurat tanpa mengabaikan pentingnya menyelesaikan klaim secara damai dan cepat. Kami berusaha untuk mengelola harapan semua pihak yang terlibat dalam proses klaim dengan komunikasi klaim yang tepat).

2. Struktur Organisasi Perusahaan

Dalam berorganisasi PT Atlas Adjusting Indonesia memiliki 3 bagian divisi yaitu *Marine division*, *Heavy Equipment Division*, dan *Property Division* yang bertanggungjawab atas masing-masing pekerjaannya kepada masing-masing manager divisi Adapun pembagian tugas dari masing-masing pekerjaan, sebagai berikut:

a. President Director

President director President director memiliki tugas sebagai berikut :

- 1) Menandatangani permintaan pengeluaran kas yang jumlahnya besar dan sifatnya sangat penting.

President director memiliki wewenang sebagai berikut :

- 1) Pemegang saham.
- 2) Mengambil keputusan-keputusan dan atau strategi bagi perusahaan.
- 3) Menetapkan tugas, wewenang dan tanggung jawab setiap manager untuk bertanggung jawab kepadanya dan setiap bawahan lain yang menjadi bawahannya.

President director memiliki tanggung jawab sebagai berikut :

- 1) Bertanggung jawab penuh atas jalannya kegiatan perusahaan.
- 2) Bertanggung jawab atas maju mundurnya perusahaan.
- 3) Menyusun visi dan misi perusahaan.

b. Direktur

- 1) Menyusun strategi untuk mengarahkan bisnis menjadi lebih maju dan demi kepentingan perusahaan
- 2) Mengorganisasi visi dan misi perusahaan secara keseluruhan
- 3) Menyetujui anggaran yang diperlukan untuk melaksanakan survey ataupun belanja bulanan perusahaan
- 4) Memimpin meeting mingguan yang rutin dilaksanakan untuk melakukan evaluasi terhadap kinerja masing masing divisi

- 5) Ikut memantau serta mengelola keuangan dari sistem kebendaharaan perusahaan cabang.
- 6) Menyiapkan susunan dan perencanaan anggaran pendapatan dan biaya-biaya yang dilakukan untuk pengoperasian serta survey yang akan dilaksanakan
- 7) Berkoordinasi dengan pihak-pihak instansi terkait dan sinkronisasi baik dalam lingkungan perusahaan maupun dalam hubungan antar instansi untuk menciptakan ruang lingkup kerja yang baik.

c. Manajer Divisi *Marine*

- 1) Mengatur dan mengendalikan divisi marine
- 2) Melakukan marketing kepada perusahaan asuransi dan broker
- 3) Membangun kepercayaan antar adjuster serta sering melakukan meeting internal
- 4) Menjadi penengah dan pemecah masalah setiap *Kasus* yang sedang di kerjakan oleh divisi *marine*.
- 5) Melakukan *review report* sebelum dikirimkan kepada perusahaan asuransi

d. *Loss adjuster*

Loss adjuster hadir sebagai pihak ketiga yang muncul setelah adanya klaim dari Tertanggung kepada Penanggung. Dalam menjalankan fungsinya sebagai penilai kerugian asuransi, *loss adjuster* harus melaksanakan beberapa tugas sebagaimana diatur dalam Pasal 21 Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 70/POJK.05/2016 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Usaha Pialang Asuransi, Perusahaan Pialang Reasuransi, dan Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi, antara lain sebagai berikut:

- 1) Mengkoordinasikan pengumpulan data dan informasi untuk menilai ganti rugi asuransi;
- 2) Mengevaluasi rancangan laporan penilaian ganti rugi asuransi; dan
- 3) Memverifikasi laporan penilaian ganti rugi asuransi.

Loss adjuster selain memiliki tugas juga memiliki kewajiban yang harus dipenuhi. Kewajiban *loss adjuster* diatur dalam Pasal 22 Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 70/POJK.05/2016 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Usaha Pialang Asuransi, Perusahaan Pialang Reasuransi, dan Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi, antara lain sebagai berikut:

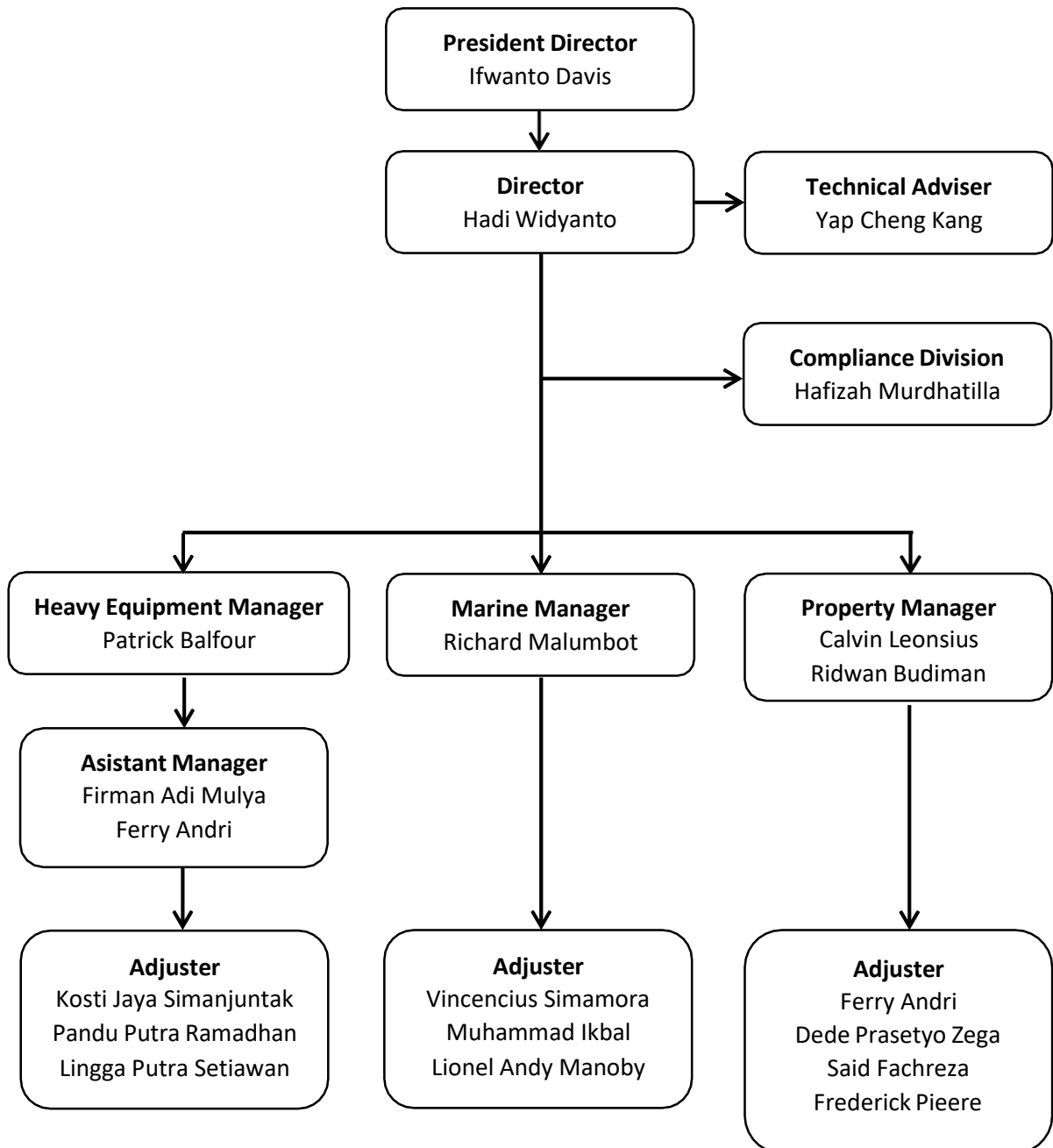
- 1) Memastikan kejelasan, kelengkapan dan keakuratan laporan penilaian ganti rugi asuransi berdasarkan data dan informasi yang sudah diperoleh; dan
- 2) Memastikan laporan penilai ganti rugi asuransi disusun berdasarkan pedoman profesi yang berlaku.

Loss adjuster selain memiliki tugas juga memiliki kewajiban yang harus dipenuhi kewenangan dalam pelaksanaan tugasnya. Kewenangan *loss adjuster* diatur dalam Pasal 23 Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 70/POJK.05/2016 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Usaha Pialang Asuransi, Perusahaan Pialang Reasuransi, dan Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi, sebagai berikut:

- 1) Menyimpulkan tanggung jawab Polis Asuransi atas kerugian asuransi;
- 2) Menyimpulkan nilai ganti rugi asuransi;
- 3) Menandatangani laporan penilaian ganti rugi asuransi;
- 4) Memberikan saran dalam melakukan manajemen terhadap risiko objek asuransi; dan
- 5) Memberikan saran kepada pemegang polis, tertanggung, atau peserta mengenai langkah-langkah yang dapat dilakukan untuk meminimalisasi kerugian.

Bagan 4.1

Struktur Organisasi PT Atlas Adjusting Indonesia



3. Pedoman kerja, kode etik dan kode perilaku Adjuster Indonesia menurut ICAP (*Indonesian Certified Adjusters Practitioner*) 2016

a. Pedoman kerja

Pedoman kerja di bawah ini berlaku secara sendiri-sendiri bagi adjuster asuransi "*loss adjuster*"

Adjuster Asuransi "*loss*" (*Loss Adjuster*)

1) Penugasan

Penugasan kepada adjuster asuransi dapat diberikan oleh penanggung secara tertulis ataupun lisan.

Setelah menerima penunjukan, secepatnya adjuster asuransi harus :,

- a) Memberitahukan pihak-pihak yang berkepentingan (tetanggung ataupun broker) perihal penugasan tersebut
- b) Meminta dan meneliti polis beserta perubahan/lampirannya
- c) Apabila dianggap perlu, mengirimkan konfirmasi penugasan yang berisikan antara lain, syarat pembayaran imbalan atau "*fees*" adjuster asuransi kepada penanggung.

2) Pemeriksaan lapangan (survey lokasi)

Melakukan pemeriksaan ke lokasi bersama-sama pihak yang terkait apabila diperlukan.

Adjuster asuransi sedapat mungkin mengupayakan untuk memperoleh informasi mengenai :

- a) Rincian kejadian dan penyebab
- b) Jenis dan besarnya kerusakan
- c) Memberikan saran kepada tertanggung untuk melakukan upaya pencegahan kerusakan yang lebih besar

3) Laporan awal (*Immediate Advice*)

Laporan awal diserahkan kepada pihak asuransi setelah menyelesaikan kunjungan / survey ke lokasi kejadian. Laporan awal/(*Immediate Advise*) tersebut mencakup kejadian antara lain :

- a) Penjelasan tentang lokasi atau informasi umum tentang subjek yang diasuransikan

- b) Penjelasan mengenai bisnis tertanggung
- c) Keadaan saat kejadian
- d) Penyebab kerugian
- e) Komentar terhadap pihak yang terkait apabila ada
- f) Komentar terhadap polis asuransi lainnya
- g) Tanggung jawab polis asuransi
- h) Cadangan dana yang harus disiapkan oleh pihak asuransi
- i) Posisi akhir

4) Permintaan dokumen

Permintaan dokumen secara tertulis diserahkan kepada pihak tertanggung dan/atau yang mewakili tertanggung (broker), yang merinci semua dokumen dan informasi yang dibutuhkan dalam penyelesaian klaim mereka.

5) Penunjukan tenaga ahli

Jika dibutuhkan tanggapan ahli, adjuster asuransi harus memberitahukan pihak penanggung dan memperoleh izin mereka untuk penunjukan tenaga ahli tersebut

6) Laporan akhir

Laporan akhir dikeluarkan setelah lengkapnya dokumen dan informasi yang diminta yang isinya antara lain:

- a) Dasar dan perhitungan jumlah kerugian
- b) Kemungkinan adanya sisa barang
- c) Komentar terhadap asperk "*recovery*"
- d) Laporan akhir hanya diserahkan kepada penanggun, kecuali penanggun memberi persetujuan untuk memberikan laporan tersebut kepada pihak lain
- e) Dalam kasus tertentu dapat diterbitkan satu kali laporan yang mencakup laporan awal dan laporan akhir

7) Laporan interim

Jika untuk alasan tertentu laporan akhir belum bisa diterbitkan, sebagai gantinya laporan interim harus diterbitkan.

b. Kode etik "loss adjuster"

Didorong oleh keinginan yang luhur untuk senantiasa berperilaku jujur, profesional dan tidak berpihak (independent) dengan ini anggota Asosiasi Adjuster Asuransi Indonesia menyatakan tunduk dan taat kepada Kode Etik di bawah ini:

- 1) Adjuster Asuransi dalam menjalankan kegiatannya harus senantiasa menjunjung tinggi kejujuran, berpegang teguh pada prinsip-prinsip profesi yang benar serta tunduk dan taat pada perundang-undangan yang berlaku.
- 2) Adjuster Asuransi dalam menjalankan kegiatannya harus senantiasa menjunjung tinggi tanggung jawab terhadap profesinya dengan selalu menggunakan standar kemampuan yang tinggi sesuai dengan keahliannya.
- 3) Adjuster Asuransi dalam menjalankan kegiatannya harus senantiasa mempertahankan sikap tidak berpihak dan menghindarkan diri dari adanya pertentangan kepentingan pribadi dengan profesi.
- 4) Adjuster Asuransi harus senantiasa berusaha meningkatkan pengetahuan, keahlian dan ketrampilan diri sendiri dan sesama anggota asosiasi, mengikuti perkembangan bidang pekerjaannya.
- 5) Adjuster Asuransi senantiasa menghormati sesama anggota asosiasi dengan tidak mengabaikan kewibawaan profesi

c. Kode perilaku "loss adjuster"

Para anggota Asosiasi Adjuster Indonesia menyatakan tunduk dan taat pada Kode Perilaku di bawah ini :

- 1) Dalam menjalankan kegiatannya Adjuster Asuransi harus menyusun laporan penilaian yang dipertanggungjawabkan.
- 2) Adjuster Asuransi dalam menjalankan kegiatan usahanya tidak boleh menggunakan cara-cara yang dapat merugikan perusahaan penilai kerugian asuransi lain.
- 3) Adjuster Asuransi harus bebas dari pengaruh pihak manapun.

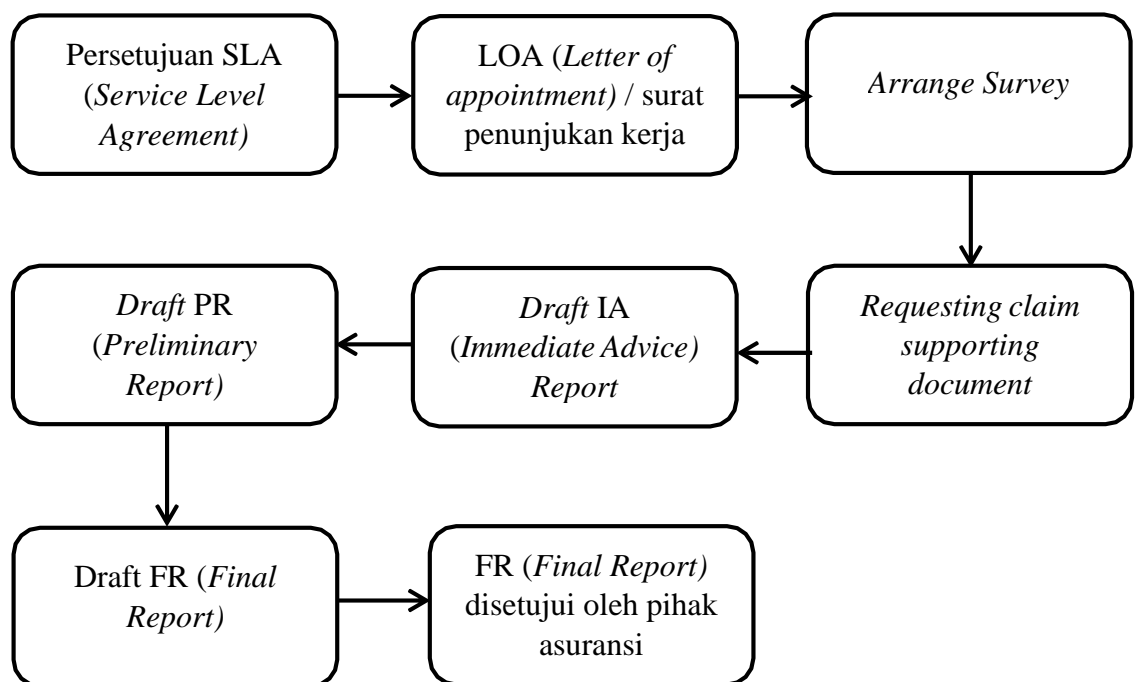
- 4) Adjuster Asuransi mengupayakan agar perhitungan kerugian yang dilakukan dapat disetujui Penanggung dan Tertanggung.
- 5) Setiap anggota Asosiasi wajib mematuhi Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga, Kode Etik, Kode Perilaku dan Pedoman Kerja yang ditetapkan oleh Asosiasi.

4. Prosedur awal penerimaan klaim hingga penyelesaian klaim asuransi *marine*

Berikut adalah prosedur awal penerimaan klaim asuransi oleh pihak asuransi hingga penyelesaian klaim asuransi yang dilaksanakan di PT Atlas Adjusting Indonesia.

Bagan 4.2

Prosedur penyelesaian klaim



SLA (*service level agreement*) adalah kontrak atau kesepakatan antara perusahaan dan penyedia layanannya yang menyatakan secara rinci harapan dan kewajiban hubungan tersebut. SLA (*service level agreement*) ini menjadi standar atas penyelesaian suatu klaim asuransi. Berikut merupakan standar SLA (*service level agreement*) yang digunakan PT Atlas Adjusting Indonesia untuk penyelesaian klaim asuransi *marine*.

Tabel 4.1
SLA (*service level agreement*)

Activity	Target Response Time
Confirm receipt of appointment and no conflict of interest	Within 48 hours
Preliminary loss advised issued	Within 7 working days of confirming appointment
Preliminary report issued	Within 30 days of confirming appointment
Interim report issued	Every 90 days
Settlement report issued	Within 7 working days of settlement being agreed by the interested parties

Sumber : SLA (service level agreement)

Tabel SLA (*service level agreement*) diatas dapat dijelaskan sebagai berikut, konfirmasi penunjukan yang ditujukan kepada perusahaan penilai kerugian asuransi oleh perusahaan asuransi harus dikonfirmasi paling lambat 48 jam dari diterimannya penunjukan melalui email ataupun tertulis. Setelah melakukan konfirmasi kontrak penunjukan kerja perusahaan penilai kerugian asuransi menunjuk pihak internalnya yaitu divisi *marine* yaitu pihak *loss adjuster* untuk melakukan suvey dan membuat *report IA (immediate advice)* sebagai laporan awal dan saran biaya yang harus di sediakan oleh pihak asuransi sebagai pihak penanggung untuk membayar ganti rugi kepada pihak tertanggung atau pihak yang menggunakan jasa asuransi dan melakukan klaim kerugian yang dialaminya, *report IA (immediate advice)* harus diterbitkan oleh perusahaan penilai kerugian asuransi kepada perusahaan asuransi sebagai pihak penanggung paling lambat 7 hari kerja setelah menerima kontrak penunjukan kerja dan PT Atlas Adjusting memiliki standart bahwa *report IA (immediate advice)* harus diterbitkan paling lama 2 (dua) hari setelah melakukan survey. Setelah itu perusahaan penilai kerugian asuransi diharuskan menerbitkan *report PR (preliminary report)* sebagai laporan polis asuransi dan biaya yang harus dibayarkan oleh perusahaan asuransi sebagai pihak penanggung kepada pihak

tertanggung, *report PR (preliminary report)* harus diterbitkan oleh perusahaan penilai kerugian asuransi kepada perusahaan asuransi sebagai pihak penanggung paling lambat 30 hari setelah menerima kontrak penunjukan kerja. *Report FR (final report)* adalah laporan terakhir dan *final* yang dikeluarkan oleh perusahaan penilai kerugian asuransi kepada perusahaan asuransi atau pihak penanggung yang berisi biaya *final* yang harus dibayarkan oleh perusahaan asuransi atau pihak penanggung kepada pihak tertanggung. *report FR (final report)* harus diterbitkan oleh perusahaan penilai kerugian asuransi kepada perusahaan asuransi sebagai pihak penanggung paling lambat 7 hari setelah mendapatkan persetujuan dari pihak terkait mengenai laporan PR (*preliminary report*) terakhir.

5. Data Kasus *outstanding PR (preliminary report)* divisi *marine* PT Atlas Adjusting Indonesia

Berikut adalah data-data kasus *outstanding PR (preliminary report)* divisi *marine* PT Atlas Adjusting Indonesia. Kasus ini merupakan case yang stuck melewati batas waktu dan hingga saat ini mengalami kendala sehingga belum dapat diterbitkan PR (*preliminary report*), didalam SLA (*service level agreement*) *report PR (preliminary report)* harus diterbitkan paling lama 30 hari setelah menerima kontrak penunjukan kerja, dalam kasus ini beberapa kasus masih mengalami kendala dalam pengumpulan *supporting document* sehingga kasus ini mengalami stuck, hal ini menyebabkan divisi *marine* PT Atlas Adjusting Indonesia dianggap tidak patuh terhadap SLA (*service level agreement*) yang telah disepakati sebagai *standart* peraturan dan kesepakatan dalam pengerjaan klaim asuransi *marine*. Adapun data-data kasus *outstanding PR (preliminary report)* divisi *marine* PT Atlas Adjusting Indonesia adalah sebagai berikut:

Tabel 4.2
Case outstanding PR (preliminary report)

No	Atlas Ref	Insurer	Insured	Broker
1.	90938.M.12.2018/MC/ /LA	Pt. Asuransi Kresna Mitra	Pt. Asmin Koalindo Tuhup	Direct
2.	91980.M.1.2020/MC/ LA	Pt Sampo Insurance Indonesia	Pt Pln Batubara	Jlt
3.	92061.M.2.2020/MC/ LA	Pt Sampo Insurance Indonesia	Pt Pln Batubara	Pt. Marsh Indonesia
4.	92348.M.6.2020/MC/ LA	Pt Asuransi Takaful Umum	Pt Indokomas Buana Perkasa Qq Pt Tangguh Sehati Lestari	Fuse
5.	92469.M.7.2020/MC/ LA	Pt. Sampo Insurance Indonesia	Pt. Pln Batubara	Pt. Marsh Indonesia
6.	92499.M.8.2020/MC/ LA	Pt. Asuransi Fpg Indonesia	Pt. Upaya Export	Pt. Kbru Insurance Broker
7.	92350.M.6.2020/MC/ RM	Pt. Asuransi Jasa Indonesia	Bp Berau Ltd	Pt. Aon Risk Solutions
8.	92739.M.11.2020/MC /RM	Pt. Asuransi Harta Aman Pratama Tbk	Pt Okamoto Logistics Nusantara (Ptoln)	Pt. Indosuranc e Brok Er Utama
9.	92664.M.10.2020/MC /MI	Pt Asuransi Bintang Tbk	Pt Tangguh Samudra Jaya And/Or Pt Prima Nur Panujwan	Pt. Aon Risk Solutions
10.	93093.M.3.2021/MC/ RM	Pt. Mandiri Axa General Insurance	Pt. Manggala Kiat Ananda	Pt. Kbru Insurance Broker
11.	93113.M.3.2021/MC/ LA	Pt. Asuransi Fpg Indonesia	Pt. Indo Tambangraya Megah	Pt. Marsh Indonesia

12.	93244.M.5.2021/MC/ MI	Pt. Asuransi Harta Aman Pratama	Tri Samudera Makmur Qq Pt Guntung Idamannusa	Pt. Gia Medan
13.	93263.M.5.2021/MC/ MI	Pt. Mandiri Axa General Insurance	Pt. Trans Kontainer Solusindo	Pt. Kbru Insurance Broker
14.	93265.M.5.2021/MC/ MI	Pt. Asuransi Adira Dinamika	Pt. Smartref	Pt. Kbru Insurance Broker
15.	93266.M.5.2021/MC/ VS	Pt. Asuransi Maximus Graha Persada Tbk	Pt. Borneo Indobara	Pt. Kbru Insurance Broker
16.	93287.M.6.2021/MC/ LA	Pt. Asuransi Central Asia	Pt. Prakarsalenggeng Maju Bersama Qq Pt. Arca Mandiri Ekspres	Direct
17.	93289.M.6.2021/MC/ LA	Pt. Asuransi Fpg Indonesia	Pt. Mineral Maju Sejahtera - Ex. Tb.Anugrah 8/ Bg.Sentosa Jaya 3009	Pt. Mir Insurance Brokers
18.	93310.M.6.2021/MC/ VS	Pt. Asuransi Fpg Indonesia	Pt. Tanjungsari Prima Sentosa	Pt. Kbru Insurance Broker
19.	93316.M.6.2021/MC/ VS	Pt. Asuransi Adira Dinamika	Pt. Trimitra Trans Persada	Pt. Kbru Insurance Broker
20.	92758.M.11.2020/MC /VS	Pt. Asuransi Fpg Indonesia	Pt. Pertamina Trans Kontinental	Pt. Kbru Insurance Broker
21.	93338.M.6.2021.MC. LA	Pt. Mandiri Axa General Insurance	Pt Makmur Abadi Jaya Raya	Pt. Paib Indonesia
22.	93356.M.7.2021/MC/ VS	Pt. Asuransi Fpg Indonesia	Pt. Bumi Indawa Niaga	Pt. Paib Indonesia

Sumber : diolah berdasarkan data perusahaan

B. ANALISIS DATA

Teknik analisis yang digunakan oleh penulis adalah menggunakan analisis data kualitatif, Menurut Miles & Huberman (1994) analisis terdiri dari tiga alur kegiatan yang terjadi secara bersamaan yaitu: reduksi data/pemilihan data, penyajian data, penarikan kesimpulan/verifikasi, yaitu sebagai berikut

1. Pemilihan Data

Pemilihan data dilakukan setelah peneliti mengumpulkan semua data-data yang berkaitan dengan penelitian ini, pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti telah dipaparkan dibagian deskripsi data.

Dari data kasus klaim asuransi yang telah peneliti paparkan di deskripsi data terkait dengan data kasus outstanding PR (*preliminary report*) divisi *marine* PT Atlas Adjusting Indonesia, berikut adalah data rekapitulasi kasus divisi *marine* yang menangani muatan batubara yang ditangani PT Atlas Adjusting Indonesia:

Tabel 4.3
Rekapitulasi kasus muatan batubara

No	Atlas Ref	Insurer	Insured	Broker
1.	91980.M.1.2020/MC/ LA	Pt Sampo Insurance Indonesia	Pt Pln Batubara	Jlt
2.	92061.M.2.2020/MC/ LA	Pt Sampo Insurance Indonesia	Pt Pln Batubara	Pt. Marsh Indonesia
3.	92469.M.7.2020/MC/ LA	Pt. Sampo Insurance Indonesia	Pt. Pln Batubara	Pt. Marsh Indonesia
4.	93113.M.3.2021/MC/ LA	Pt. Asuransi Fpg Indonesia	Pt. Indo Tambangraya Megah	Pt. Marsh Indonesia
5.	93266.M.5.2021/MC/ VS	Pt. Asuransi Maximus Graha Persada Tbk	Pt. Borneo Indobara	Pt. Kbru Insurance Broker
6.	93289.M.6.2021/MC/ LA	Pt. Asuransi Fpg Indonesia	Pt. Mineral Maju Sejahtera - Ex. Tb.Anugrah 8/ Bg.Sentosa Jaya 3009	Pt. Mir Insurance Brokers

Sumber : diolah berdasarkan data perusahaan

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa ada beberapa kasus yang menangani muatan batubara yang mengalami *stuck* sehingga melebihi batas waktu yang ditentukan. Terlihat bahwa beberapa kasus yang ditangani oleh PT Atlas Adjusting Indonesia tidak sesuai dengan SLA (*service level agreement*)

2. Menampilkan Data

Data *outstanding PR (preliminary report)* divisi *marine* yang menangani muatan batubara , data ini diambil sebagai sampel karena kedua data ini mengalami *stuck* pada *report PR (preliminary report.)*, data yang ditampilkan berupa data sample yang akan dibahas, sebagai berikut :

Tabel 4.4
Sampel kasus muatan
batubara

No	Atlas Ref	Insurer	Insured	Broker	Date Of Instruction	Date Of Survey	Date of IA Sent
1.	92469.M.7.2020/MC/LA	Pt Sampo Insurance Indonesia	Pt. Pln Batubara	Pt. Marsh Indonesia	29 Juli 2020	01 Agustus 2020	04 Agustus 2020
2.	93266.M.5.2021/MC/VS	Pt Asuransi Maximus Graha Persada Tbk	Pt. Borneo Indobara	Pt. Kbru Insurance Broker	24 Mei 2021	04 Juni 2021	08 Juni 2021

Sumber : diolah berdasarkan data perusahaan

Dari data sampel kasus muatan batubara diatas penulis mengambil 2 (dua) sampel untuk dijadikan bahan pembahasan, 2 (dua) contoh kasus diatas dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Pada Atlas Ref No : 92469.M.7.2020/MC/LA

Kasus ini adalah klaim asuransi yang diajukan oleh PT Pln Batubara sebagai pihak tertanggung (*insured*) kepada PT Sampo Insurer Indonesia sebagai pihak penanggung (*insurer*) dan dibantu oleh broker yang berperan sebagai perantara antara pihak penanggung dan pihak tertanggung yaitu PT Marsh Indonesia.

PT Atlas Adjusting Indonesia mendapatkan penunjukan secara lisan pada 29 Juli 2020 untuk menangani kasus klaim kerugian asuransi ini, kemudian *loss adjuster* PT Atlas Adjusting Indonesia melakukan survey pada tanggal 01 Agustus 2020 dan baru menerbitkan *report IA (immediate advice)* kepada perusahaan asuransi pada tanggal 04 Agustus 2020. Dapat dilihat bahwa *loss adjuster* mengalami keterlambatan dalam melaksanakan tugasnya sehingga dinilai tidak patuh kepada SLA (*service level agreement*) yang telah disepakati sebagai standart penanganan kasus klaim asuransi yang seharusnya diselesaikan dalam 2 hari kerja setelah melakukan survey dan hingga saat ini masih terhambat di IA (*immediate survey*).

PT PLN Batubara didirikan sebagai anak perusahaan PT PLN (Persero) untuk menyediakan batubara berkualitas untuk pasokan energi listrik di Indonesia. PT PLN Batubara bertugas memastikan kualitas, ketersediaan, dan pembiayaan batubara untuk berbagai PLTU di Indonesia. Tertanggung, PT. PLN Batubara mengirimkan 8.051.699 MT batubara dari tempat mereka di Tarahan, Lampung ke Consignee di Merak, Banten.

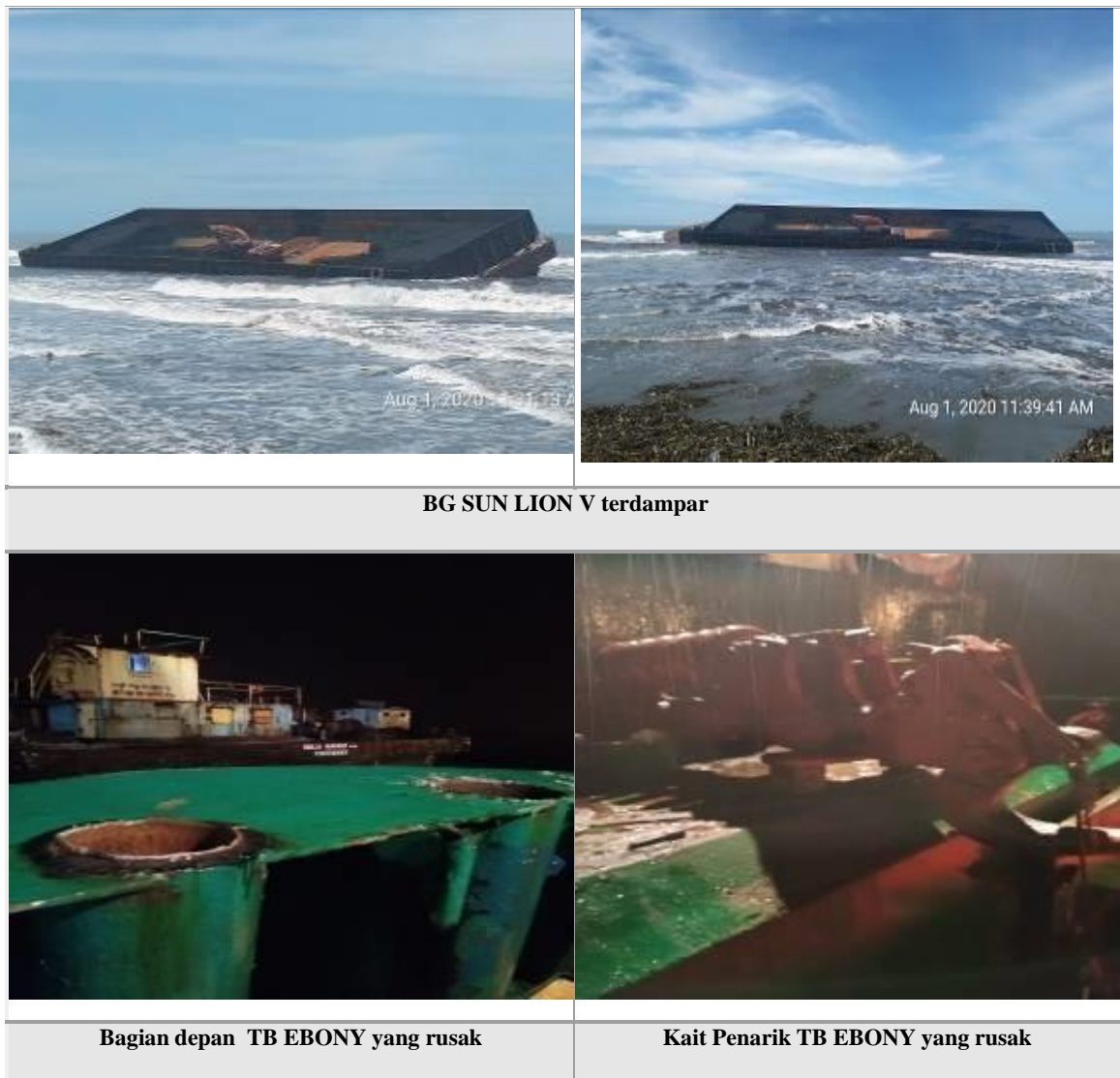
Kerugian tersebut berkaitan dengan kelangkaan batubara yang ditemukan setelah selesainya pembongkaran di PLTU Suralaya. Kerugian tersebut berkaitan dengan kemungkinan kerusakan kiriman batubara di atas kapal BG SUN LION V yang terdampar di dekat Meulaboh, Aceh pada 27 Juli 2020. Tertanggung, PT. PLN Batubara mengirimkan 55.900.138 MT batubara dari tempat mereka di Sei Tarahan, Lampung ke Consignee di Meulaboh, Aceh. Kargo dimuat di atas kapal MV. LUMOSO KARUNIA VIII.

Pada tanggal 25 Juli 2020, kapal tiba di Meulaboh, Aceh dan sebagai MV. LUMOSO KARUNIA VIII tidak diperbolehkan berlabuh di dermaga Consignee karena terkendala oleh draft dan metode bongkar muatnya harus mengikuti SOP Consignee yaitu ship to ship operation oleh beberapa tongkang di area pelabuhan Meulaboh yang berjarak sekitar 3 mil laut dari dermaga Consignee. Selama pemuatan ke tongkang, operasi berjalan lancar. Kargo dimuat ke beberapa tongkang

dengan jumlah sekitar 2.000 MT untuk setiap tongkang. Pengosongan dari kapal induk ke tongkang dimulai pada 26 Juli 2020

Pada tanggal 27 Juli 2020, tongkang ke-5, BG. SUN LION V ditarik oleh TB. EBONY berlabuh di samping kapal induk dan operasi pemuatan ke tongkang dimulai pada pukul 01.00 LT. Pukul 05.00 WIB di hari yang sama, proses loading selesai dan pengangkutan dilanjutkan ke dermaga Consignee. Selama perjalanan inbound ke dermaga, tug set mengalami cuaca buruk dan Master TB Ebony memutuskan untuk melakukan tambat darurat di pelampung selatan area pelabuhan Meulaboh. Sekitar pukul 14.00, kondisi cuaca memburuk dan bollard depan kapal tunda rusak dan tali tambat dicabut akibat angin kencang dan air pasang. Sekitar pukul 16.00 LT pada hari yang sama, tali penarik tongkang di bagian belakang kapal tunda putus dan kait penarik terlepas, yang mengakibatkan kapal tunda terlepas dari tongkang. Tongkang tersebut hanyut akibat gelombang pasang dan gelombang yang kuat. TBC. EBONY berusaha membantu tongkang untuk mencegahnya agar tidak menabrak daerah walet. Mempertimbangkan kondisi cuaca dan tongkang yang mendekati daerah walet, kapal tunda memutuskan untuk mencari perlindungan di dekat dermaga Penerima dan pada jam 19.00 di hari yang sama, tongkang ditemukan terdampar di dekat Pantai Lhok, Meulaboh, Aceh.

Nakhoda kemudian memberi tahu perwakilan Pemilik dan perwakilan Penerima Barang. Pada tanggal 29 Juli 2020, Pemilik Kapal dan Penerima Barang melakukan latihan mitigasi dengan mencoba menarik tongkang yang terdampar menggunakan 3 kapal tunda. Namun, upaya mereka tidak berhasil karena kondisi cuaca buruk dan tongkang tetap terdampar di lokasi kehilangan.



Sumber : dokumentasi loss adjuster

Gambar 4.1
BG Sun Lion V dan TB Ebony

Berdasarkan laporan survei independen, jumlah total kargo yang dimuat di kapal adalah 55.900.138 MT. BG. SUN LION V yang mengangkut 2.000 MT batu bara mengalami cuaca buruk sehingga harus melakukan penambatan darurat. Hal ini menyebabkan tali tambat putus dan terlepas dari kapal tunda. Akibatnya tongkang terdampar di dekat Pantai Lhok, Meulaboh, Aceh,

Berdasarkan informasi awal yang diterima dari Tertanggung, pihak penilai kerugian asuransi menyarankan Penanggung untuk menetapkan

cadangan: **IDR. 1,200,000,000** (tunduk pada kewajiban polis) terhadap kerugian.

b. Pada Atlas Ref No : 93266.M.5.2021/MC/VS

Kasus ini adalah klaim asuransi yang diajukan oleh PT Borneo Indobara sebagai pihak tertanggung (*insured*) kepada PT Asuransi Maximus Graha Persada Tbk sebagai pihak penanggung (*insurer*) dan dibantu oleh broker yang berperan sebagai perantara antara pihak penanggung dan pihak tertanggung yaitu PT KBRU Insurance Broker.

PT Atlas Adjusting Indonesia mendapatkan penunjukan secara tertulis pada 24 May 2021 untuk menangani kasus klaim kerugian asuransi ini, kemudian *loss adjuster* PT Atlas Adjusting Indonesia melakukan survey pada tanggal 04 Juni 2021 dan baru menerbitkan *report IA (immediate advice)* kepada perusahaan asuransi pada tanggal 08 Juni 2021. Dapat dilihat bahwa *loss adjuster* mengalami keterlambatan dalam melaksanakan tugasnya sehingga dinilai tidak patuh kepada SLA (*service level agreement*) yang telah disepakati sebagai standart penanganan kasus klaim asuransi yang seharusnya diselesaikan dalam 7 hari kerja setelah mendapatkan penunjukan kerja dari pihak asuransi dan 2 hari setelah melakukan survey, dan hingga saat ini masih terhambat di IA (*ntermediate survey*).

Loss adjuster menghadiri survei lokasi di atas kapal TB. TRANS POWER 208 saat kapal tunda berlabuh di Jetty MCT, Samarinda, Kalimantan Timur pada tanggal 4 Juni 2021. *Loss adjuster* diberitahu oleh Nakhoda bahwa pada saat itu, “BG GOLD TRANS 308” sedang ditarik oleh kapal tunda lainnya. Kerugian tersebut berkaitan dengan kelangkaan batubara yang ditemukan pada saat selesainya pembongkaran di pelabuhan bongkar pada 30 Januari 2021.

Tertanggung, PT. Borneo Indobara mengirimkan 7.202.342 MT batubara dari lokasi mereka di Bunati, Kalimantan Selatan ke Consignee di Singkawang, Kalimantan Barat. Kargo dimuat di atas tongkang “GOLD TRANS 308” pada tanggal 7 Januari 2021 dan pemuatan selesai pada hari yang sama pukul 23.50. Setelah pemuatan selesai, kapal tunda dan

tongkang berangkat dari pelabuhan muat pada 8 Januari 2021 menuju Singkawang.

Pada tanggal 13 Januari 2021 sekitar pukul 08.00 waktu setempat kapal tiba di Kumai. Alat angkut itu berlindung di kawasan Kumai untuk mengecek kondisi cuaca sebelum berlayar di Laut Jawa. Pukul 08.10 Guru menerima informasi dari MT. KEYLA bahwa cuaca buruk terjadi di Laut Jawa dan Master memutuskan untuk berlindung sampai kondisi cuaca membaik. Pada 14 Januari 2021 pukul 10.01, kapal tunda dan tongkang pindah ke pelabuhan Tanjung Puting dan berlindung di sana sambil menunggu kondisi cuaca membaik. Pada tanggal 15 Januari 2021 pukul 14.45, kapal melanjutkan pelayaran setelah kondisi cuaca membaik.

Pada tanggal 18 Januari 2021 sekitar pukul 13.00 kapal mengalami cuaca buruk di Laut Jawa dengan tinggi gelombang berkisar antara 1,5 – 2 meter. Alhasil, tongkang miring ke sisi kiri. Pada hari yang sama di Pukul 21.00 Master memutuskan untuk mencari perlindungan di sekitar Pulau Bawal sambil menunggu kondisi cuaca membaik. Pada tanggal 20 Januari 2021 pukul 08.00 WIB kapal melanjutkan pelayaran ke Singkawang. Selama pelayaran ini kapal kembali mengalami cuaca buruk di Laut Jawa dengan gelombang tinggi mencapai 1,5 – 2 meter dengan angin kencang dan arus kuat. Pada tanggal 21 Januari 2021 pukul 08.00, dilaporkan bahwa tongkang tersebut miring lebih jauh ke sisi pelabuhan. Hal itu disampaikan ke kantor pusat dan kemudian diputuskan bahwa pasangan harus melanjutkan perjalanan menuju pelabuhan tujuan.



Sumber : dokumentasi loss adjuster

Gambar 4.2
Tongkang Gold Trans 308

Pada 26 Januari 2021, alat angkut tiba di Singkawang dan aktivitas pembongkaran dimulai setelah berlabuh pada 29 Januari 2021. Operasi pembongkaran selesai pada 30 Januari 2021 sekitar pukul 21,04 waktu setempat. Setelah pembongkaran dan pemeriksaan lengkap oleh Sucofindo, ditemukan bahwa 528.712 MT kargo batubara diterima kurang seperti yang ditunjukkan pada perhitungan di bawah ini

Tabel 4.5
Kekurangan kargo batubara

Qty B/L (MT)	Qty Received (MT)	Discrepancy (MT)
7,202.342	6,673.630	-528.712

Berdasarkan informasi awal yang diterima dari Tertanggung, pihak penilai kerugian asuransi menyarankan Penanggung untuk menetapkan cadangan: **IDR. 350,000,000** (tunduk pada kewajiban polis) terhadap kerugian

3. Menarik Kesimpulan

Berdasarkan data-data yang telah diperoleh dari penelitian di PT Atlas Adjusting Indonesia pada periode April sampai dengan Agustus 2021 peneliti menyimpulkan bahwa dalam penanganan klaim asuransi dinilai kurang optimal dan tidak patuh terhadap kontrak dan SLA (*service level agreement*) yang telah disepakati sebagai standart penanganan kasus klaim asuransi *marine* PT Atlas Adjusting Indonesia.

Masalah yang terjadi disebabkan karena belum optimalnya prosedur yang dilaksanakan dalam penyelesaian klaim asuransi muatan batubara dan juga tidak patuhnya divisi marine terhadap kontrak kerja sama yang telah disepakati. Hal tersebut mengakibatkan keterlambatan proses penanganan klaim asuransi. Penanganan klaim asuransi oleh perusahaan penilai kerugian asuransi mengalami kendala dan dianggap kurang optimal ini serta dinilai tidak patuh terhadap kontrak terjadi karena:

- a. Belum terlaksana dengan baik prosedur penyelesaian klaim asuransi *marine* muatan batubara, yang disebabkan oleh :
 1. Kurangnya sosialisasi dari divisi *compliance* kepada *loss adjuster* tentang kepatuhan terhadap kontrak SLA (*service level agreement*) yang telah disepakati.

2. Tidak rutin internal *meeting* yang diadakan divisi *marine* untuk membahas dan melakukan *review* tentang kepatuhan terhadap kontrak penunjukan kerja.
- b. Tidak patuhnya divisi *marine* terhadap kontrak kerja sama yang telah disepakati
 1. Komunikasi antar pihak bertanggung atau broker dengan *loss adjuster* yang tidak berjalan dengan baik sehingga mengakibatkan pengumpulan data klaim tertunda.
 2. Terlalu banyak jumlah klaim yang tidak seimbang dengan jumlah *loss adjuster* asuransi *marine* di satu waktu yang mengakibatkan klaim mengalami keterlambatan.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Setelah dilakukan analisis terhadap data permasalahan perusahaan yang ada, penulis akan memberikan alternatif pemecahan masalah untuk perusahaan agar memperoleh solusi terkait dengan masalah-masalah yang terjadi. Alternatif pemecahan masalah sendiri merupakan sebuah pilihan solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah di perusahaan. Dalam memberikan alternatif pemecahan masalah ini, penulis menggunakan pengalaman, pengetahuan, dan pertimbangan untuk memberikan pilihan solusi untuk memecahkan masalah tersebut. Adapun alternatif pemecahan masalah yang penulis berikan adalah sebagai berikut:

1. **Belum terlaksana dengan baik prosedur penyelesaian klaim asuransi *marine* muatan batubara**

Dalam mengatasi masalah yang terjadi akibat belum terlaksana dengan baik prosedur penyelesaian klaim asuransi *marine* muatan batubara, maka penulis akan memberikan alternatif pemecahan masalah, antara lain:

- a. Divisi *compliance* harus melakukan sosialisasi lebih sering kepada *loss adjuster* tentang kepatuhan terhadap kontrak SLA (*service level agreement*) yang telah disepakati.
- b. Melaksanakan internal *meeting* secara terjadwal oleh divisi *marine* yang membahas dan melakukan *review* tentang kepatuhan terhadap kontrak penunjukan kerja.

2. Tidak patuhnya divisi *marine* terhadap kontrak kerja sama yang telah disepakati

Dalam mengatasi masalah yang terjadi akibat tidak patuhnya divisi *marine* terhadap kontrak kerja sama yang telah disepakati, maka penulis akan memberikan alternatif pemecahan masalah, antara lain:

- a. Meningkatkan komunikasi dengan cara sering melakukan meeting dengan pihak tertanggung dan broker yang berfungsi untuk meningkatkan hubungan baik
- b. Menambah jumlah *loss adjuster* sesuai dengan kebutuhan perusahaan agar proses klaim berjalan dengan baik

D. EVALUASI TERHADAP PEMECAHAN MASALAH

Setiap alternatif pemecahan masalah yang diberikan oleh peneliti, kemudian dievaluasi terkait dengan kelebihan dan kekurangannya, keuntungan dan kerugiannya, kekuatan dan kelemahannya, dan lain sebagainya. Untuk memudahkan pemilihan pemecahan masalah yang diberikan penulis, berikut adalah evaluasi dari alternatif pemecahan masalah:

1. Belum terlaksana dengan baik prosedur penyelesaian klaim asuransi *marine* muatan batubara

Evaluasi terhadap pemecahan masalah terkait dengan belum terlaksana dengan baik prosedur penyelesaian klaim asuransi *marine* muatan batubara:

- a. Divisi *compliance* harus melakukan sosialisasi lebih sering kepada *loss adjuster* tentang kepatuhan terhadap kontrak SLA (*service level agreement*) yang telah disepakati.

Kelebihan dari alternatif pemecahan masalah ini adalah dapat mempermudah dan memperlancar pekerjaan dari *loss adjuster* dan menambah pemahaman *loss adjuster* tentang kepatuhan terhadap kontrak SLA (*service level agreement*)

Kekurangan dari alternatif pemecahan masalah ini harus menyita waktu untuk melakukan sosialisasi

- b. Melaksanakan internal *meeting* secara terjadwal oleh divisi *marine* yang membahas dan melakukan *review* tentang kepatuhan terhadap kontrak penunjukan kerja.

Kelebihan dari alternatif pemecahan masalah ini adalah internal meeting sangat diperlukan untuk melakukan evaluasi kinerja divisi *marine* dan melakukan *review* tentang kepatuhan terhadap kontrak penunjukan kerja.

Kekurangan dari alternatif pemecahan masalah ini harus menyita waktu kerja untuk melakukan internal meeting

2. Tidak patuhnya divisi *marine* terhadap kontrak kerja sama yang telah disepakati

Evaluasi terhadap pemecahan masalah terkait tidak patuhnya divisi *marine* terhadap kontrak kerja sama yang telah disepakati

- a. Meningkatkan komunikasi dengan cara sering melakukan meeting dengan pihak tertanggung dan broker

Kelebihan dari alternatif masalah ini adalah komunikasi ini dapat berfungsi untuk meningkatkan hubungan baik antar perusahaan dan dapat memberikan masukan serta saran untuk memperbaiki kesalahan dalam proses klaim asuransi *marine* serta menemukan solusi agar pihak tertanggung dan broker tidak sering menunda pengiriman data pendukung klaim.

Kekurangan dari alternatif masalah ini adalah menyita waktu kerja untuk melakukan meeting

- b. Menambah jumlah *loss adjuster* sesuai dengan kebutuhan perusahaan agar proses klaim berjalan dengan baik

Kelebihan dari alternatif pemecahan masalah ini adalah proses penanganan klaim asuransi dapat berjalan dengan lancar dan lebih cepat karna klaim tidak banyak menumpuk dan dapat langsung di handle

Kekurangan dari alternatif pemecahan masalah ini adalah biaya yang dikeluarkan lebih besar untuk membayar gaji *loss adjuster*.

E. PEMECAHAN MASALAH YANG DIPILIH

Dengan mempertimbangan hasil evaluasi dari alternatif pemecahan masalah diatas terhadap kelebihan dan kekurangan dari masing-masing alternatif pemecahan masalah, maka ditentukan alternatif pemecahan masalah mana yang paling tepat

untuk dipilih sebagai pemecahan masalah yang ada di perusahaan untuk kemudian dapat diterapkan di perusahaan. Berikut adalah pemecahan masalah yang dipilih oleh peneliti:

1. Belum terlaksana dengan baik prosedur penyelesaian klaim asuransi *marine* muatan batubara

Pemecahan masalah yang paling tepat karena belum terlaksana dengan baiknya prosedur penyelesaian klaim asuransi *marine* muatan batubara adalah divisi *compliance* harus melakukan sosialisasi lebih sering kepada *loss adjuster* tentang kepatuhan terhadap kontrak SLA (*service level agreement*) yang telah disepakati. seperti:

- a. Melakukan meeting yang lebih terjadwal dengan divisi *marine* untuk membahas pentingnya prosedur kerja yang baik dan benar.
- b. Mengikuti seminar tentang kepatuhan terhadap kontrak kerja dan prosedur kerja *loss adjuster* untuk lebih meningkatkan pemahaman terhadap penyelesaian klaim asuransi *marine*

2. Tidak patuhnya divisi *marine* terhadap kontrak kerja sama yang telah disepakati

Pemecahan masalah yang paling tepat karena tidak patuhnya divisi *marine* terhadap kontrak kerja sama yang telah disepakati adalah menambah jumlah *loss adjuster* sesuai dengan kebutuhan perusahaan agar proses klaim berjalan dengan baik. seperti:

- a. Penambahan *loss adjuster* sangat dibutuhkan agar semua klaim yang menumpuk dapat segera diselesaikan sesuai tenggat waktu yang telah ditentukan oleh SLA (*service level agreement*) yang telah di sepakati
- b. Mengikuti training dan seminar sangat diperlukan *loss adjuster* untuk menambah kompetensi *loss adjuster* agar dapat menyelesaikan case dengan baik.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan penjelasan dan pemaparan dari bab-bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa, divisi *marine* PT Atlas Adjusting Indonesia dinilai tidak patuh atas penyelesaian klaim asuransi *marine* muatan batubara terhadap kontrak penunjukan kerja. Berikut adalah penyebab dari tidak patuhnya divisi *marine* PT Atlas Adjusting Indonesia terhadap kontrak penunjukan kerja berserta pemecahan masalah yang dipilih:

- a. Belum terlaksana dengan baik prosedur penyelesaian klaim asuransi *marine* muatan batubara, Hal ini menyebabkan segala proses penyelesaian klaim tidak berjalan dengan baik sehingga mengalami keterlambatan dalam penyelesaian klaim atau bahkan proses penyelesaian klaim terhambat. Maka dari itu perlu dilakukan meeting yang lebih terjadwal dengan divisi *marine* untuk membahas pentingnya prosedur kerja yang baik dan benar, serta mengikuti seminar tentang kepatuhan terhadap kontrak kerja dan prosedur kerja *loss adjuster* untuk lebih meningkatkan pemahaman terhadap penyelesaian klaim asuransi *marine*, sehingga proses penyelesaian klaim dapat berjalan dengan lancar dan proses penyelesaian klaim tidak mengalami keterlambatan.
- b. Tidak patuhnya divisi *marine* terhadap kontrak kerja sama yang telah disepakati, hal ini mengakibatkan divisi *marine* PT Atlas Adjusting Indonesia dianggap tidak dapat menyelesaikan klaim tepat waktu sesuai dengan kontrak kerja yang telah di sepakati. Dengan adanya hal ini, maka penambahan *loss adjuster* sangat dibutuhkan agar semua klaim yang menumpuk dapat segera diselesaikan sesuai tenggat waktu yang telah ditentukan oleh SLA (*service level agreement*) yang telah di sepakati serta mengikuti training dan seminar sangat diperlukan *loss adjuster* untuk menambah kompetensi *loss adjuster* agar dapat menyelesaikan case dengan baik.

B. SARAN

Pada bab terakhir ini penulis akan memberikan saran-saran perbaikan yang diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pihak PT Atlas Adjusting Indonesia

1. Belum terlaksana dengan baik prosedur penyelesaian klaim asuransi *marine* muatan batubara, maka perusahaan dapat melakukan:
 - a. Perusahaan harus melaksanakan meeting yang membahas tentang pentingnya prosedur kerja yang wajib dilaksanakan oleh *loss adjuster*
 - b. Perusahaan harus sering melakukan sosialisasi kepada setiap divisi perusahaan tentang prosedur kerja
 - c. Manager setiap divisi harus melakukan review dan membantu pemecahan masalah kasus yang sulit
2. Tidak patuhnya divisi *marine* terhadap kontrak kerja sama yang telah disepakatimaka perusahaan dapat melakukan:
 - a. Divisi *compliance* dapat mensosialisasikan kepada *loss adjuster* terkait dengan kepatuhan terhadap kontrak kerja yang disetujui
 - b. Perusahaan dapat menambah *loss adjuster* agar tidak ada lagi klaim yang menumpuk
 - c. Kompetensi *loss adjuster* dapat ditingkatkan dengan cara mengikuti training dan seminar guna menambah wawasan dan kompetensi *loss adjuster* dalam penyelesaian klaim asuransi *marine*

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraeni, dan Kiswaran. 2011. Pengaruh Pemanfaatan Fasilitas Perpajakan Sunset Policy Terhadap Tingkat Kepatuhan Wajib Pajak. Semarang : Universitas Diponegoro
- B. Mitchell, Ronald. 1996. Compliance Theory. Amerika Serikat : University of Oregon
- Harahap, Yahya. 1986. Segi-Segi Hukum Perjanjian. Bandung : PT Alumni
- H.S, Salim. 2003. Hukum Kontrak : Teori & Praktik Penyusunan Kontrak. Jakarta : Sinar Grafika
- Miles, M.B, Huberman, A.M, (1994). "*Qualitative data analysis*", 2nd ed, USA : Sage Publication
- Moleong, Lexy J. 2004. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya
- Purwosutjipto, M.N. 1992. Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia. Jakarta : Universitas Indonesia
- Pradijidikoro, Wirjono. 1981. Pokok-pokok Hukum Perdata tentang Persetujuan-Persetujuan Tertentu. Bandung : Sumur Bandung
- Subekti. 1979. Hukum Perjanjian. Jakarta : Intermasa
- Sugiyono. 2009. Metode Penelitian Kualitatif Kuantitatif dan R&D. Bandung : Alfabeta
- Tirtodiningrat, K.R.MT. 1966. Ikhtisar Hukum Perdata dan Hukum Dagang. Jakarta : P.T Pembangunan
- Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian.
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian

LAMPIRAN 1

SLA (*Service Level Agreement*)



STRATEGIC ALLIANCE AGREEMENT

Preamble

This Agreement between PT Atlas Adjusting and hereinafter the “Parties” is designed to create a framework within which the two businesses agree to work together in certain geographic territories and defined Lines of Business, on specific claims related assignments, accounts, risks and / or underwriting facilities.

The objective is to exploit the individual strengths, representations and Market support of the Parties, to secure work which might otherwise be assigned to others.

Territorial Remit

This Agreement is applicable in Indonesia.

Other territories can be agreed on a case by case basis.

Lines of Business

This Agreement is applicable to the following lines of Insurance, Captive Insurance and /or Reinsurance business, including any time element extensions, written in the territories listed above:

- Construction including Builders Risks, Construction All Risks, Engineering All Risks, Liquidated Damages, Soft Costs, Delay in Start Up, Advance Loss of Profits.
- Power Generation, including Renewable Energy (onshore and offshore).
- Mining and Natural Resource Risks including extraction and operational risks.
- Engineering, including machinery breakdown.
- Oil, Gas & Petrochemical Risks.
- Heavy Industry & Complex Manufacturing Risks.
- International Property including Business Interruption.
- Marine and Project Cargo.

Assignments

A list of all Assignments to which the Parties are jointly appointed, and therefore the subject of this Agreement, will be collated in the Schedule to this Agreement. The "Schedule" shall be updated and reviewed on a quarterly basis.

Operation of the Agreement

1. This Agreement only extends to the work carried out under the above provisions. This is not a representation agreement and neither Party will claim to represent the other Party, or claim that the other Party is their representative.
2. In addition to the handling of large and / or complex claim assignments, either Party can request assistance from the other Party in respect of losses that fall outside the scope of this Agreement.
3. The duration of this Agreement is indefinite. Either Party can terminate the Agreement at any time, providing three months' notice to the other Party. In the event of termination, all current assignments will continue to be handled under the provisions of the Agreement until concluded, or under other conditions which are agreed by the Parties and / or Insurers and / or Reinsurers.

Reporting

4. It is the intention of the Agreement that assignments will be handled jointly by adjusters from both Parties, as required, depending upon the nature and location of the assignment and as required by Insurers and / or Reinsurers.
5. Where requested by Insurers/Reinsurers, reports will be issued on a joint basis, once the content has been agreed, under a combined letterhead (design to be agreed), and signed by an adjuster and / or officer from each Party.
6. Unless specifically instructed to do so, separate reports will not be issued to Reinsurers. In such instances where separate reports are required, both Parties will be made aware of this variation to the intended reporting protocol.

Target Response Times

7. Both parties agree to undertake to respond to the following activities in the times referenced below, however in some instances it may not be possible to achieve these response times whether it be for reasons of statutory body intervention, jurisdictional challenges, travel logistics (including visa processing) or lack of critical information.
8. Where the Parties believe it will not be possible to achieve the target response time, they shall advise Local Cedents, Leading Reinsurers, (Reinsurance) Brokers as soon as is reasonably possible, per agreed lines of communication.

Activity	Target Response Time
Confirm receipt of appointment and no conflict of interest.	Within 48hrs
Preliminary Loss Advice issued.	Within 7 working days of confirming appointment.
Preliminary Report issued.	Within 30 days of confirming appointment.
Interim Reports issued.	Every 90 days.
Settlement Report issued.	Within 7 working days of settlement being agreed by the interested parties.

Performance Review

9. In the first week following the calendar year quarter end, the Parties shall review the open assignments and discuss all sensitivities relating to them, not limited to but including;
- Compliance with Target Response Times
 - Coverage issues
 - Indemnity Reserve movements above USD 2m
 - Fee budgets
 - Frequency of invoicing
 - Expert appointments
 - Local and Reinsurance market challenges
 - Broker contact

By discussing the above-mentioned topics, the Parties will be able to ensure they are both aware of the challenges the other Party faces and more importantly ensure delivery of high-quality technical analysis and service excellence, by working together on each assignment.

Fees

10. The intention of the Agreement is for fees earned by either Party to accrue to the individual Parties.
11. The decision regarding who each party should raise invoices against in each case/opportunity shall be made on the basis of the preference/instructions of the market and the opportunities available. Both parties acknowledge that in certain circumstances it is preferable to carry out combined invoicing to either local insurers or reinsurers and in some cases separate invoicing shall apply. Neither party shall claim an exclusive priority right to invoice to one of the parties and the decision shall be made taking into consideration the mutual benefit of the parties.

Professional Liabilities

12. Neither Party will assume the liabilities of the other Party.
13. Each Party will ensure that policies of Professional Indemnity Insurance are maintained in their own name during the currency of the Agreement, specific to the Territories and Lines of Business to which the Agreement applies, and to an acceptable level of Sum Insured.

Marketing

14. The Parties will market this Agreement, both in Indonesia and in the key Reinsurance Markets around the globe.
15. By agreement both Parties will undertake structured and targeted marketing campaigns referencing our relationship (formed by the signing of this Agreement) and the benefits of it to Cedent Insurers, Reinsurers and (Reinsurance) Brokers and Risk Managers, Each Party will be responsible for their own costs and expenses.

Advertising of the Agreement

16. Both Parties are entitled to advertise and promote the Agreement, and this shall be in accordance with the Guidance Notes appended to the Agreement.

Technical support and marketing

17. Upon prior request and where practical, Integra will provide technical support for PT Atlas Adjusting personnel visiting major Reinsurance Markets where Integra has an office base. This support will be focused on the Lines of Business identified in this Agreement.

APPENDICES

1. Schedule of Assignments
2. Guidance Notes on advertising the Agreement
3. Text of explanation of the Agreement

PT Atlas Adjusting Indonesia
Services



Sabar Napitupulu
Technical Director

Date: 17 December 2020

2. Guidance Notes on advertising the Agreement

- It is the intention for the existence of this Agreement to be advertised and promoted to the Insurers and Reinsurers most likely to be attracted to the idea of a joint service offering between PT Atlas Adjusting and in Indonesia and defined Lines of Business, on specific claims related assignments, accounts, risks and / or underwriting facilities.
- The Agreement will need to be made known to program Brokers as well as lead Reinsurers, Cedents and Risk Managers.
- The value of marketing the Agreement would best be undertaken in the three months prior to the renewal of key targeted accounts, at the time of placement of construction project risks, and in the immediate aftermath of a major loss event.
- To encourage clarity, it would be useful to maintain a schedule of companies who have been marketed with the details of the Agreement, to avoid multiple approaches.
- The Explanation of the Agreement, which is appended hereto, would be a useful note to crystallise the basis of the Agreement and importantly for both Parties, to avoid any misunderstanding that this is a representation arrangement.
- It would be useful to have the Explanation of the Agreement (Appendix 3) available as a download from both Parties' website (see Appendices for a suggested draft).
- Similarly, a PowerPoint version of the basis of the Agreement would aid marketing.

3. Explanation of the Agreement

This draft note to be used by both Parties, featuring logos and agreed contact details for each Party. For instance, it can be a downloadable PDF document from the respective websites.

STRATEGIC ALLIANCE AGREEMENT

Integra Technical Services and PT Atlas Adjusting, are pleased to announce that they have formed a Strategic Alliance.

The Alliance enables Risk Managers, Reinsurers, Local Cedents, Brokers and Reinsurance Brokers to have the benefit of the regionally located expertise of the PT Atlas Adjusting team working in tandem with team of adjusters and engineers operating in the major International Insurance Markets.

The purpose of the Alliance is to draw on the combined expertise of both companies to provide an enhanced loss adjusting solution for accounts with exposures in Indonesia that are underwritten in whole or in part in the International Reinsurance Markets.

This Strategic Alliance is applicable to the following lines of Insurance, Captive Insurance and/or Reinsurance business, including any time element extensions, written in Indonesia:

- *Construction including Builders Risks, Construction All Risks, Engineering All Risks, Liquidated Damages, Soft Costs, Delay in Start Up, Advance Loss of Profits*
- *Power Generation, including Renewable Energy (onshore and offshore)*
- *Mining and Natural Resource Risks including construction, extraction and operational risks*
- *Engineering, including machinery breakdown*
- *Oil, Gas & Petrochemical Risks*
- *Heavy Industry & Complex Manufacturing Risks*
- *International Property including Business Interruption*
- *Marine and Project Cargo*

The Alliance is operational with immediate effect and enquiries can be made of either party regarding individual case or risk assignments:

Sabar Napitupulu
sabar.napitupulu@atlasadjusting.net
Tel: +62 812 8335 5205



Reporting

1. It is the intention of the Agreement that assignments will be handled jointly by adjusters from both Parties, as required, depending upon the nature and location of the assignment and as deemed necessary by Insurers and / or Reinsurers.
2. If required by Insurers/Reinsurers, reports will be issued on a joint basis once the content has been agreed by the Parties, under a combined letterhead, and signed by an adjuster and / or officer from each Party.
3. Reports will comply with insurance regulations in Indonesia, and the reports issued to Reinsurers will have the same agreed content.

Target Response Times

4. The Parties aim to respond to the following activities in the response times referenced below, however the Parties acknowledge that in some instances it may not be possible to achieve these response times whether it be for reasons of statutory body intervention, jurisdictional challenges, travel logistics (including visa processing) or lack of information.
5. Where the Parties believe it will not be possible to achieve the target response time, they will advise Local Cedents, Leading Reinsurers, (Reinsurance) Brokers as soon as is reasonably possible.

Activity	Target Response Time
Confirm receipt of appointment and no conflict of interest.	Within 48hrs
Preliminary Loss Advice issued.	Within 7 working days of confirming appointment.
Preliminary Report issued.	Within 30 days of confirming appointment.
Interim Reports issued.	Every 90 days.
Settlement Report issued.	Within 7 working days of settlement being agreed by the interested parties.

Fees

6. The Parties will invoice Cedent Insurers and Reinsurers on the same basis as would prevail for direct instructions to each individual Party. An invoicing protocol will be agreed at the time of acceptance of the specific assignment.

Professional Liabilities

7. Neither Party will assume the liabilities of the other Party.
8. Both Parties will ensure that policies of Professional Indemnity Insurance are maintained during the currency of the Agreement, specific to the Territories and Lines of Business to which the Agreement applies, and to an acceptable level of Sum Insured.
9. Confirmation of cover is available upon request.

LAMPIRAN 2

Sertifikat Polis PT PLN Batubara



ORIGINAL

**OPEN POLICY OF
MARINE CARGO INSURANCE
(NO. JK-MCT-0002007-00000-2019-06)**

Effective Date : June 01, 2019

Issued to

**PT. PLN BATUBARA
for their respective right and interest**

**SCHEDULE ATTACHING TO AND FORMING PART OF
POLICY NO. JK-MCT-0002007-00000-2019-06**

Type	: Marine Cargo (Open Cover) Insurance
Form	: Insurer's Marine Policy Form
Insured	: PT. PLN BATUBARA for their respective right and interest
Address	: C/O PT. Jardine Lloyd Thompson World Trade Center, 10 th Floor Jl. Jend. Sudirman Kav. 29-31 Jakarta 12920
Period	: Open cover to take all insurances attaching hereto on or after 00.00 hours on June 01, 2019 until cancelled by Insurer or Insured as per Cancellation Clause. Both days inclusive Jakarta time.
Interest Insured	: Coal
Voyage	: At and from any ports and/or places and/or warehouses in Indonesia to any ports and/or places and/or warehouses in Indonesia
Conveyance	: By Vessel and/or any one conveyances by land, sea, road, rail and connections
Limit of Liability	: USD. 7,500,000 any one conveyance or at any one location any one time The above amounts are deemed "or the equivalent in any other currencies"
Conditions	: <ol style="list-style-type: none"> 1. Institute Coal Clauses (CI.267) 1/10/82 2. Institute Strikes Clauses (Coal) (CI.268) 1/10/82 3. Institute Classification Clause 1/1/01 4. This Policy is subject to the Institute Classification Clauses 354 dated 01.01.2001 but notwithstanding the clauses contained therein, it is agreed that : BKI classed vessels are regarded as Qualifying Vessels for trading within Indonesian region. The age limitation for Bulk or Combination carriers or other vessels is increased to 30 years. 5. Termination of Transit Clause (Terrorism) JC2001/056 20/11/01 6. Cargo ISM Endorsement (JC98/019 1 May 1998) 7. Cargo ISM Forwarding Charges Clauses (for use only JCC Cargo ISM Endorsement JC098/019) 8. Including the risks of Loading, Unloading, Lifting and Hoisting 9. Institute Theft, Pilferage and Non Delivery Clauses (CI.272) 1/12/82 10. Institute Malicious Damage Clause (CI.266) 1/8/82 11. Institute Marine Policy General Provisions (Cargo) 12. <u>General Average Clauses</u> 13. Returned Shipments Clauses 14. Deliberate Damage – Pollution Hazard 15. Removal of Debris Clauses (10% of Total Sum Insured) — 16. Increased Value on Arrival Clauses 17. Goods Purchased by the Insured on "FOB", "CIF" or similar terms 18. Errors and Omission Clauses 19. Sue and Labour Clauses 20. Accumulation Clauses (Max 2 times) 21. Non-Survey (Claim Estimated < USD. 30,000) Clause 22. Currency Clause 23. Information Technology Hazard Clause

- Arbitration Clause
- Waiver Clause
- Risk survey for all shipment using tug/barge with value more than USD. 1,000,000 scope of survey will be agreed. Survey fees at Insured's expenses.

Jakarta, June 18, 2019

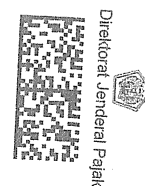
PT. Sampo Insurance Indonesia



Authorized Signature



SOMPO
PT Sampo Insurance Indonesia



METER
Rp 0
97D0

LAMPIRAN 3

Sertifikat Polis PT INDOBARA



ORIGINAL



MARINE CARGO OPEN COVER

No Policy : 0124032000085

The Insured :

BORNEO INDOBARA, PT and/or Joint Ventures and/or their subsidiary and/or associated and/or affiliated companies as they now or may hereafter be created and/or constituted and/or for whom they may have instructions to insure and/or for whom they have a responsibility to arrange insurance, whether contractually as their respective rights and interests may appear – hereinafter known as the Assured.

PT ASURANSI KRESNA MITRA, Tbk
Graha Kirana Building 6th Floor
Jl. Yos Sudarso Kav. 88, Sunter, Jakarta Utara.
Phone : 021 - 65311150
Fax : 021 - 65311160

Jakarta - 2021

MARINE CARGO OPEN COVER

No Policy : 0124032000085

Type of Cover	: MARINE CARGO OPEN COVER INSURANCE
The Insured	: BORNEO INDOBARA, PT and/or Joint Ventures and/or their subsidiary and/or associated and/or affiliated companies as they now or may hereafter be created and/or constituted and/or for whom they may have instructions to insure and/or for whom they have a responsibility to arrange insurance, whether contractually as their respective rights and interests may appear – hereinafter known as the Assured.
Assured's Address	: Sinarmas Land Plaza Tower II, 7 th Floor JI M.H. Thamrin No. 51, Jakarta 10350 – Indonesia P O Box 4295
Period	: To accept all sendings and interest at risk for the period From : December 31, 2020 Jakarta, local standard time any time zone To : December 31, 2021 Jakarta, local standard time any time zone Both days inclusive Subject to notice of cancellation as attached
Voyages	: At and from any port and/or ports, place or places in Indonesia, mainly from Kalimantan & Sumatera to any port or ports, place or places in Indonesia, mainly to Gresik, Ciwandan, Tanjung Priok and Perawang (Riau). From any port(s) and/or place(s) in Kalimantan to any port(s) and/or place(s) in Kalimantan, Mainly in H. Abidin Ports, Ds. Sungai Danau, Kec. Satui. Kab. Tanah Sumbu, South Kalimantan to Satui Anchorage Including transshipment by land, air or water, including from jetty to mother vessel, Including loading and unloading
Subject Matter Insured	: Coal and/or any others related to the insured's trade business
Limits Of Liability	: IDR 7,000,000,000.00 or its equivalent value in any other currency any one shipment / occurrence / location per bottom
Valuation	: As per invoice value or declared by the insured
Deductible	: - 1% of Total sum insured per shipment anyone accident for others - 10% of claim amount minimum USD 5,000.00 each and every loss for hijack, TPND, shortage, delay, self combustion, armed robbery, looting and hold up.

Conditions

- :
1. Institute Cargo Clause (A) 1.1.09 – Deleted exclusion 4 item 4.4 and 4.5
 2. Institute War Clauses (Cargo) 1.1.09
 3. Institute Strikes Clause (Cargo) 1.1.09
 4. Institute Radioactive Contamination, Chemicals, Biological, Biochemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause 10/11/03
 5. Institute Cyber Attack Exclusion Clause 10/11/03
 6. Institute Theft, Pilferage and Non Delivery Clause

General Conditions

- :
1. Including Hijacking
 2. Currency Clause
 3. Dispute Clause
 4. Loading and Unloading Clause
 5. Indonesian Jurisdiction Clause
 6. General Average contribution are payable in full and insured for full contributory value
 7. Important Clause
 8. Claim Settlement Clause
 9. Payment on Account (25%)
 10. Cargo termination of transit clause (Terrorism)
 11. Nuclear Energy Risk Exclusion Clause
 12. Paramount war and strike risk clause
 13. Waiver of subrogation against the carrier in the event cargo is carried by own vessel / conveyance
 14. Stock pile to stock pile
 15. Sanction limitation and exclusion clause
 16. Nominated Loss Adjuster
 - CTC / PT. RADITA HUTAMA INTERNUSA
 - PT ATLAS ADJUSTING INDONESIA
 17. Seepage and pollution exclusion clause 1/1/89
 18. Electronic data recognition clause marine
 19. Institute Classification Clause CL 354 dated 1.1.01
 - **Sea Transportation**
Subject to Institute Classification Clause 1/1/2001, amended to include
 - o BKI Classification
 - o Mechanically Self-Propelled Vessel of Steel Construction, not over 35 (thirty-five) years of age (classed vessels), including Unclassed Vessel not over 20 (twenty) years of age, with minimum 500 GRT
 - o Classed steel barge/tug boat, barge and tug boat not over 25 (twenty-five) years of age, barge minimum 100 GT
 - o Unclassed barge/tug boat not over 20 (twenty) years of age and barge minimum 100 GT, limited use for river going and transshipment from jetty to mother vessel
 - o Unclassed barge/tug boat not over 20 (twenty) years of age and barge minimum 100 GT, limited use for shipment from Kalimantan or Sumatera to Java or Sumatera and/or shipment within Sumatera

- **Land Transportation :**

By land any formal inland conveyance, including but not limited to pick up, truck, train, or any other appropriate formal land conveyance.

20. Subject to single tow for towing risk
21. Institute Radioactive Contamination, Chemicals, Biological, Biochemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause – USA Endorsement
22. IT Hazard
23. Terrorism Exclusion Clause
24. Total Asbestos Exclusion Clause 02/01/03
25. Termination of transit clause (Terrorism)
26. Important Clause
27. War cancellation
28. War and civil war exclusion clause
29. Excluding Rust, Denting, Bending, Scratching, Oxidation, Corrosion, Discoloration, Electrical derangement unless caused by Insured perils
30. Errors and Omissions (Declaration)
This insurance shall not be prejudiced by any unintentional delay or omission in reporting hereunder or any unintentional error in the amount or the description of the interest, conveyance or voyage or if the subject matter of the insurance be shipped on a conveyance other than that originally advised by the Assured Subject to within this policy limitation regarding amount, description of interest, conveyance of voyage
31. Including Shortage and Contamination whatsoever cause

**Estimated
Turnover**

: **USD 788,000,000 / years**

Rate

: **0.08%**

**Method of
Declaration**

: Domestic shipment 0.08% (for transshipment from jetty to mother vessel and interisland shipment by classed conveyance)
Subject to loading rate 10% for unclass conveyance

Minimum deposit premium to be calculated from 75% of agreed estimated turnover by rate 0.08% at the beginning of the open policy period and at final of period. The premium shall be adjusted basis on actual sum insured for whole shipment regarding accumulate the monthly declaration for 12 months with 4 installments as follows :

- 1st Installment due on 30 days from inception date (25%)
- 2nd Installment due on 60 days from inception date (25%)
- 3rd Installment due on 90 days from inception date (25%)
- 4th Installment due on 120 days from inception date (25%)

USD 788,000,000 x 0.08% x 75%	= USD 472,800.00
Discount 5%	= USD 23,640.00
Adm Cost	=USD 5.00
Stamp Duty	=USD 1.20
Total	= USD 449,166.20



Subjectivity : Quarterly review of this account performance, if loss deteriorate the underwriter has the right to amend the T/C and will be applied effective immediately.

Security : PT. ASURANSI KRESNA MITRA – 100%

We, PT. ASURANSI KRESNA MITRA, hereby agree, in consideration of the payment to us be or on behalf of the Assured of the premium as arranged, to insure against loss damage liability or expense to the extent and in the manner herein provided.

In witness where of, this policy has been signed by a duly authorized representative of PT. ASURANSI KRESNA MITRA, at,

Jakarta, January 15, 2021

Signed on behalf of,

PT. Asuransi Kresna Mitra, Tbk

Authorized Signature



Direktorat Jenderal Pajak



Page 4 of 4

METERAI TERAPAN
15.01.2021
Rp 006000
18D6 00081435 ID200008

Attaching to and forming part of certificate no. 0124032000085

INSTITUTE CARGO CLAUSE (A) 1.1.09 – DELETED EXCLUSION 4 ITEM 4.4 AND 4.5

INSTITUTE CARGO CLAUSES (A) (Revised CL 19)

RISKS COVERED

1 This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured except as provided in Clauses 4, 5, 6 and 7 below.

2 This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 or elsewhere in this insurance.

3 This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder. In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.

EXCLUSIONS

4 In no case shall this insurance cover

4.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured

4.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured

4.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 4.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants)

4.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured

4.5 loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)

4.6 loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel

4.7 loss damage or expense arising from the use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

5 5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from unseaworthiness of vessel or craft, unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter is loaded therein.

5.2 The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.

6 In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by

6.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power

6.2 capture seizure arrest restraint or detainment (piracy excepted) and the consequences thereof or any attempt thereat

6.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

7 In no case shall this insurance cover loss damage or expense

7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions

7.3 caused by any terrorist or any person acting from a political motive.

DURATION

8 8.1 This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either

8.1.1 on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,

8.1.2 on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either

8.1.2.1 for storage other than in the ordinary course of transit

or

8.1.2.2 for allocation or distribution,

or

8.1.3 on the expiry of 60 days after completion of discharge overseaside of the goods hereby insured from the overseas vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.

8.2. If, after discharge overseaside from the overseas vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.

8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.

9 If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate unless prompt notice is given to the underwriters and continuation of cover is requested when the insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Underwriters, either

9.1 until the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the goods hereby insured at such port or place, whichever shall first occur,

or

9.2 if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named herein or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.

10. Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters.

CLAIMS

11 11.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject matter insured at the time of the loss.

11.2 Subject to 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Underwriters were not.

12 Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter is covered under this insurance, the Underwriters will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured hereunder.

This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their servants.

13 No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject-matter insured is reasonably abandoned either on account of its actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival.

14 14.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the cargo insured herein the agreed value of the cargo shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured. In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

14.2 Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply: The agreed value of the cargo shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and affected on the cargo by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured. In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

BENEFIT OF INSURANCE

15 This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee.

MINIMISING LOSSES

16 It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder

16.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimizing such loss, and

16.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

17 Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.



AVOIDANCE OF DELAY

18 It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

LAW AND PRACTICE

19 This insurance is subject to English law and practice as far as not in contradiction with Indonesian law.

Note : It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to the underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

LAMPIRAN 4

Marine Cargo Claim Notice PT INDOBARA



LAPORAN KERUGIAN ANGKUTAN MARINE CARGO CLAIM NOTICE

1. Nama Tertanggung : PT Borneo Indobara
Name of the Insured
2. Nomor Polis : 0124032000085
Policy Number
3. Jumlah Pertanggungan : Rp. 4.577.454.163
Sum Insured
4. Jenis Barang yang dipertanggungkan
Banyaknya Potongan Barang, Merk : Barubara dengan quantity 7.202,342 MT
Description of the goods Insured
Number of packages, forwarding-marks
5. Dari kapal laut/kereta api/truck/pesawat udara : TB Trans Power 208 BG Gold Trans 308
Ex Sea Vessel/ Train / Truck / Airplane

Berangkat dari : Bunati Port tanggal : 8 Januari 2021
Sailing From *d a t e*
6. Tanggal barang-barang diterima di gudang
tertanggung / penerima : 30 Januari 2021
Date of receipt of the goods in the Insureds/
Consignees Godown
7. Jumlah barang-barang yang rusak / hilang dan
jumlah nilai kerugian : 528,712 MT
Quantity of the damaged / missing goods and
amount of loss

Nilai Kerugian Bersih ☒ Nilai Pertanggungan
Harga Faktur Bersih : Rp. 362.644.459

Nett Loss Amount ☒ Sum Insured
Net Invoice Value
8. Dimana dan bilakah kerugian disaksikan ? : Tongkang miring di laut
Where and when was the loss notified ?
9. Sifat dari kerugian (terbakar, dicuri, patah, pecah, bocor dsb)
Apakah terdapat tempat terluang dalam bungkusannya /
Apakah pengepakannya memadai : Tongkang miring
Nature of the loss (conflagration, theft, breakage, leakage, etc)
Is there any open space in the package /
Is the packing adequate ?
10. Sebab musabab dari kerugian ?



Uraikan selengkap mungkin : Cuaca buruk dengan ombak yang besar menyebabkan tongkang miring sehingga batubara jatuh ke laut.

*What is the cause of the loss ?
Please give full description.*

Lampiran surat-surat yang menyangkut kerugian ini, yaitu :
Enclosures related to this claim i . e .

- Asli Polis / Sertifikat Asuransi
Original Policy or Insurance Sertifikat
- Kopi Faktur + Daftar Pengepakan, atau Dokumen sejenis : sudah upload
Copy of Invoice + Packing List, or other similar documents
- Surat Muatan, untuk Clean B/L ditanyakan apakah ada Letter of Indemnity : sudah upload
Bill of Lading, in case of Clean B/L it is necessary to ask whether there is any Letter of Indemnity
- Tally Sheets (Lembaran Hitung), Statement of Fact dari PBM (Stevedore) : sudah upload
Tally Sheets, Statement of Fact from Stevedore Coy.
- Laporan Gudang (masuk dan keluar) : sudah upload
Godown Report (in and out)
- Survey report dari perusahaan pelayaran yang asli serta tindasan dari surat menyurat dengan perusahaan perkapalan termasuk surat balasannya : sudah upload
Damage survey report from the carriers and copy of notice claim against the carrier and their reply
- Surat jalan : sudah upload
Way Bill
- Daftar Perincian Barang yang rusak/hilang berikut harganya : sudah upload
Specification of damage/lost cargo including the price
- Surat Tuntutan kepada supplier dan jawabannya : sudah upload
Claim Letter lodged to the supplier and their reply
- L/C untuk mengetahui Terms of Trade : sudah upload
L/C to find out the details of Terms of Trade

LAMPIRAN 5

Seluruh Kasus yang terhambat

NO	Atlas Ref	Asuransi	Broker	Tertanggung	Date of Instruction	Date of Survey	Date of IA Sent	Reserve	Period in days for outstanding Preliminary Report till 21 July 2021
1	90938.M.12.2018/MC/LA	PT. ASURANSI KRESNA MITRA	Direct	PT. Asmin Koalindo Tuhup	07-Dec-18	18-Dec-18	09-Dec-18	IDR 6,000,000,000 (gross & subject to policy liability)	955
2	91980.M.1.2020/MC/VS	PT SOMPO INSURANCE INDONESIA	JLT	PT PLN BATUBARA	14-Jan-20	08-Feb-20	20-Feb-20	IDR 400,000,000 (gross & subject to policy liability)	517
3	92061.M.2.2020/MC/VS	PT SOMPO INSURANCE INDONESIA	PT. MARSH INDONESIA	PT PLN BATUBARA	06-Feb-20	13-Mar-20	17-Mar-20	IDR 150,000,000 (gross & subject to policy liability)	491
4	92348.M.6.2020/MC/LA	PT ASURANSI TAKAFUL UMUM	FUSE	PT INDOKOMAS BUANA PERKASA QQ PT TANGGUH SEHATI LESTARI	22-Jun-20	27-Jun-20	29-Jun-20	IDR 700,000,000 (gross & subject to policy liability)	387
5	92469.M.7.2020/MC/LA	PT. SOMPO INSURANCE INDONESIA	PT. MARSH INDONESIA	PT. PLN Batubara	29-Jul-20	01-Aug-20	04-Aug-20	IDR 1,200,000,000 (gross & subject to policy liability)	351
6	92501.M.8.2020/MC/VS	PT. MANDIRI AXA GENERAL INSURANCE	PT. KBRU Insurance Broker	PT. DIAMOND COLD STORAGE	12-Aug-20	13-Aug-20	18-Aug-20	IDR 125.000.000	302
7	92502.M.8.2020/MC/VS	PT. MANDIRI AXA GENERAL INSURANCE	PT. KBRU Insurance Broker	PT. DIAMOND COLD STORAGE	12-Aug-20	13-Aug-20	18-Aug-20	USD 970.00 (gross, subject to policy liability & salvage)	337
8	92499.M.8.2020/MC/LA	PT. ASURANSI FPG INDONESIA	PT. KBRU Insurance Broker	PT. UPAYA EXPORT	10-Aug-20	14-Aug-20	21-Aug-20	IDR 250,000,000 (gross & subject to policy liability)	334
9	92350.M.6.2020/MC/RM	PT. ASURANSI JASA INDONESIA	PT. AON RISK SOLUTIONS	BP Berau Ltd	23-Jun-20	16-Sep-20	16-Sep-20	USD 150,000 (gross & subject to policy liability)	308
10	92635.M.10.2020/MC/RM	PT SOMPO INSURANCE INDONESIA	PT. MARSH INDONESIA	PT. DIC GRAPHICS	15-Oct-20	21-Oct-20	23-Oct-20	IDR 1,200,000,000 (Provisional, subject to policy liability & salvage)	271

11	92739.M.11.2020/MC/RM	PT. ASURANSI HARTA AMAN PRATAMA TBK	PT. INDOSURANCE BROKER UTAMA	PT OKAMOTO LOGISTICS NUSANTARA (PTOLN)	23-Nov-20	01-Dec-20	02-Dec-20	USD 99,000.00 (net & subject to policy liability).	231
12	92655.M.10.2020/MC/LA	PT ASURANSI ADIRA DINAMIKA	PT. KBRU Insurance Broker	PT SMART TBK.	23-Oct-20	17-Dec-20	23-Dec-20	IDR 115,000,000 (gross & subject to policy liability)	210
13	92664.M.10.2020/MC/MI	PT ASURANSI BINTANG TBK	PT. AON RISK SOLUTIONS	PT Tangguh Samudra Jaya and/or PT Prima Nur Panujwan and/or PT Pelabuhan Samudera Palaran	26-Oct-21	13-Jan-21	14-Jan-21	USD 42,088.77 (Net & subject to policy liability)	188
14	93004.M.2.2021/MC/RM	PT MANDIRI AXA GENERAL INSURANCE	PT. KBRU Insurance Broker	PT MANGGALA KIAT ANANDA QQ PT TRANS KONTAINER SOLUSINDO	22-Feb-21	25-Feb-21	25-Feb-21	IDR 595,020,000 (net of deductible)	146
15	93051.M.2.2021/MC/RM	PT ASURANSI FPG INDONESIA	PT. KBRU Insurance Broker	PT Sinar Meadow International Indonesia	25-Feb-21	04-Mar-21	05-Mar-21	IDR 130,000,000 (gross & subject to policy liability)	138
16	93081.M.3.2021/MC/LA	PT. ASURANSI FPG INDONESIA	PT. KBRU Insurance Broker	PT. KETAPANG AGRO LESTARI - FIRST RESOURCES GROUP - BG. Panen Makmur 22	04-Mar-21	06-Mar-21	10-Mar-21	IDR 1,050,385,903 (net of deductible & salvage)	133
17	93093.M.3.2021/MC/RM	PT. MANDIRI AXA GENERAL INSURANCE	PT. KBRU Insurance Broker	PT. MANGGALA KIAT ANANDA	09-Mar-21	10-Mar-21	12-Mar-21	IDR 300,000,000 (gross & subject to policy liability)	131
18	93099.M.3.2021/MC/RM	PT. KSK INSURANCE INDONESIA	PT. MIR Insurance Brokers	PT. Mulliaglass	10-Mar-21	16-Mar-21	-	USD 19,105.35 (net of deductible)	-
19	92990.M.2.2021/MC/LA	PT ASURANSI FPG INDONESIA	PT. KBRU Insurance Broker	PT. MEDCO PAPUA HIJAU SELARAS QQ PT SULTRA PRIMA LESTARI, PT HENRISON INTI PERSADA,	18-Feb-21	09-Mar-21	12-Mar-21	IDR 200,000,000 (gross and subject to policy liability)	131
20	93107.M.3.2021/MC/VS	PT ASURANSI FPG INDONESIA	PT. MARSH INDONESIA	PT. Putera Manunggal Perkasa (ANJ Group)	17-Mar-21	23-Mar-21	26-Mar-21	IDR 2,539,444,448 (net of deductible)	117
21	93129.M.3.2021/MC/VS	PT. KSK INSURANCE INDONESIA	PT. MIR Insurance Brokers	PT. BHUMIREKSA NUSASEJATI	25-Mar-21	29-Mar-21	30-Mar-21	IDR 634,708,514 (gross & subject to policy liability)	113
22	93113.M.3.2021/MC/LA	PT. ASURANSI FPG INDONESIA	PT. MARSH INDONESIA	PT. Indo Tambangraya Megah	22-Mar-21	30-Mar-21	05-Apr-21	USD 957,000.00 (gross & subject to policy liability) Item Description Lim	107
23	93135.M.3.2021/MC/VS	PT. ASURANSI CENTRAL ASIA	PT. MARSH INDONESIA	PT. ANEKA SARIVITA - OOCL BELGIUM	30-Mar-21	31-Mar-21	05-Apr-21	USD 964.48 (net & subject to salvage)	107
24	93222.M.4.2021/MC/VS	PT. ASURANSI FPG INDONESIA	PT. MARSH INDONESIA	PT. Putera Manunggal Perkasa-ANJ Group	29-Apr-21	06-May-21	07-May-21	IDR 210,000,000 (gross and subject to policy liability)	75
25	93210.M.4.2021/MC/MI	PT. ASURANSI ADIRA DINAMIKA	PT. KBRU Insurance Broker	PT. SMART GROUP	28-Apr-21	05-May-21	07-May-21	IDR 159,630,630 (gross & subject to policy liability)	75
26	93244.M.5.2021/MC/MI	PT. ASURANSI HARTA AMAN PRATAMA	PT. GIA MEDAN	TRI SAMUDERA MAKMUR QQ PT GUNTUNG IDAMANNUSA	28-Apr-21	05-May-21	17-May-21	IDR 200,000,000 (gross & subject to policy liability)	65
27	93252.M.5.2021/MC/MI	PT. ASURANSI ADIRA DINAMIKA	PT. KBRU Insurance Broker	PT. SMARTREF/ PT. SMART GROUP	28-Apr-21	05-May-21	17-May-21	IDR 81,403,715 (net of deductible)	65
28	93263.M.5.2021/MC/MI	PT. MANDIRI AXA GENERAL INSURANCE	PT. KBRU Insurance Broker	PT. Trans Kontainer Solusindo	28-Apr-21	05-May-21	25-May-21	IDR 220,000,000 (gross & subject to policy liability)	57
29	93265.M.5.2021/MC/MI	PT. ASURANSI ADIRA DINAMIKA	PT. KBRU Insurance Broker	PT. SMARTREF	28-Apr-21	05-May-21	28-May-21	IDR 396,933,333 (gross & subject to policy liability)	42
30	93266.M.5.2021/MC/VS	PT. ASURANSI MAXIMUS GRAHA PERSADA TBK	PT. KBRU Insurance Broker	PT. Borneo Indobara	24-May-21	04-Jun-21	08-Jun-21	IDR 313,243,473 (net of deductible liability)	43

31	93272.M.5.2021/MC/MI	FRADJUSTING CHINA	Direct	PT. UNGGUL PRAKARSA PRISMA	28-May-21	31-May-21			0
32	93280.M.5.2021/MC/LA	PT. SOMPO INSURANCE INDONESIA	PT. MAGNUS MITRA SEJAHTERA	PT. Pabrik Cat dan Tina Pacific Paint	01-Jun-21	08-Jun-21	09-Jun-21	IDR 49,978,409 (net of deductible & subject to salvage)	42
33	93287.M.6.2021/MC/LA	PT. ASURANSI CENTRAL ASIA	Direct	PT. PRAKARSALENGGENG MAJU BERSAMA QQ PT. ARCA MANDIRI EKSPRES	04-Jun-21	10-Jun-21	14-Jun-21	IDR 700,000,000 (gross and subject policy liability)	37
34	93289.M.6.2021/MC/LA	PT. ASURANSI FPG INDONESIA	PT. MIR Insurance Brokers	PT. Mineral Maju Sejahtera - Ex. TB.ANUGRAH 8/ BG.SENTOSA JAYA 3009	04-Jun-21	12-Jun-21	14-Jun-21	IDR 321,835,746 (net & subject to policy liability)	37
35	93291.M.6.2021/MC/VS	PT. SOMPO INSURANCE INDONESIA	PT. MARSH INDONESIA	PT. Dic Astra Chemical	08-Jun-21				0
36	93310.M.6.2021/MC/VS	PT. ASURANSI FPG INDONESIA	PT. KBRU Insurance Broker	PT. Tanjungsari Prima Sentosa	10-Jun-21	16-Jun-21	18-Jun-21	IDR 2,000,000,000 (gross & subject to policy liability)	21
37	93316.M.6.2021/MC/VS	PT. ASURANSI ADIRA DINAMKA	PT. KBRU Insurance Broker	PT. Trimitra Trans Persada	11-Jun-21	14-Jun-21	15-Jun-21	IDR 300,000,000 (gross & subject to policy liability)	36
38	92758.M.11.2020/MC/VS	PT. ASURANSI FPG INDONESIA	PT. KBRU Insurance Broker	PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL	30-Nov-20	19-Jun-21	22-Jun-21	IDR 120,000,000 (Gross and subject policy liability)	17
39	93317.M.6.2021/MC/LA	PT. ASURANSI FPG INDONESIA	PT. MARSH INDONESIA	PT. Solusi Prima Packagin	14-Jun-21				0
40	93321.M.6.2021/MC/MI	FRADJUSTING CHINA	Direct	PT. Winnersumbiri Knitting Factory	15-Jun-21	16-Jun-21			0
41	93329.M.6.2021/MC/RM	PT. SOMPO INSURANCE INDONESIA	Direct	PT. HONDA TRADING INDONESIA	17-Jun-21				0
42	93338.M.6.2021/MC/LA	PT. MANDIRI AXA GENERAL INSURANCE	PT. PAIB Indonesia	PT. Makmur Abadi Jaya Raya	23-Jun-21	26-Jun-21	29-Jun-21	IDR 175,000,000 (gross & subject to policy liability)	22
43	93340.M.6.2021/MC/MI	FRADJUSTING CHINA	Direct	PT. Aplus Pacific	23-Jun-21				0
44	93348.M.6.2021/MC/MI	FRADJUSTING CHINA	Direct	PT. Buana Chandra Mandiri	28-Jun-21				0
45	93356.M.7.2021/MC/VS	PT. ASURANSI FPG INDONESIA	PT. PAIB Indonesia	PT. Bumi Indawa Niaga	05-Jul-21	02-Jul-21	05-Jul-21	IDR 251,609,248 (gross and subject to policy)	16
46	93358.M.7.2021/MC/VS	FRADJUSTING CHINA	Direct	PT. Wilmar Chemical Indonesia	05-Jul-21				0
47	93374.M.7.2021/MC/VS	PT. ASURANSI HARTA AMAN PRATAMA	PT. GIA MEDAN	PT. TRI SAMUDERA	13-Jul-21				0
48	93376.M.7.2021/MC/LA	PT. MANDIRI AXA GENERAL INSURANCE	PT. PAIB Indonesia	PT. Makmur Abadi Jaya Raya	14-Jul-21				0
49	93377.M.7.2021/MC/MI	FRADJUSTING CHINA	Direct	PT. Simba Jaya Utama	14-Jul-21				0
50	93385.M.7.2021/MC/MI	FRADJUSTING CHINA	Direct	Sinohydro limeted	19-Jul-21				0

