

**ANALISIS PENERAPAN PRINSIP *UTMOST GOOD FAITH*
PADA ASURANSI *MARINE CARGO*
(STUDI KASUS DI PT. ABC)**



**PENELITI :
Erizal, S.E., M.M**

SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN ASURANSI TRISAKTI

JAKARTA

2023

HALAMAN PENGESAHAN HASIL PENELITIAN

SEMESTER GANJIL TAHUN 2022/2023

Judul Penelitian : Analisis Penerapan Prinsip *Utmost Good Faith*
Pada Asuransi *Marine Cargo* (Studi Kasus di PT.
ABC)

Ketua Peneliti : Erizal, S.E., M.M
NIDN : 0328086302
Alamat e-mail : erizalzal@yahoo.co.id
Perguruan Tinggi : Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi Trisakti
Lama Penelitian : 1 (satu) Semester Ganjil Tahun 2022 sampai
dengan 2023

Sumber Biaya Penelitian : STMA Trisakti
Total Biaya Penelitian : Rp.2.500.000,-

Jakarta, 27 Februari 2023

Menyetujui

Kepala P3M



Prof. Dr. Rukaesih A. Maolani, M.Si.

NIDK : 8896750017

Ketua Peneliti



Erizal, S.E., M.M.

NIDN : 0328086302

Mengetahui,



KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah, SWT, Tuhan Yang Maha Esa, karena hanya berkat rahmatNya akhirnya kegiatan penelitian dengan judul Analisis Penerapan Prinsip *Utmost Good Faith* Pada Asuransi *Marine Cargo* (Studi kasus di PT. ABC).

Penelitian ini merupakan penelitian awal yang hasilnya diharapkan dapat memberikan informasi tentang penerapan prinsip asuransi utmost good faith pada asuransi marine cargo, sebagai dasar pengambilan kebijakan terkait kegiatan pengembangan dan pemasaran asuransi asuransi marine cargo secara efektif dan efisien, serta menjadi bahan pemikiran, apakah perlu dilakukan penelitian lanjutan untuk mendapatkan informasi yang lebih lengkap dan akurat guna efektivitas dan efisiensi kegiatan pengembangan dan pemasaran produk asuransi asuransi marine cargo kedepannya.

Peneliti menyadari bahwa pelaksanaan penelitian ini masih jauh dari sempurna. Untuk itu kritik dan saran sangat penulis perlukan guna penyempurnaannya.

Akhir kata penulis mengucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu terselenggaranya penelitian ini, semoga amal ibadah Ibu, Bapak, dan Saudara akan mendapat balasan dari Allah, SWT. Aamiin.

Jakarta, 27 Febuari 2023

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	i
ABSTRAK	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	iv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Batasan Masalah	12
1.3 Rumusan Masalah.....	12
1.4 Tujuan Penelitian	12
1.5 Manfaat Penelitian	12
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	13
2.1 Pengertian Itikad Baik (<i>Utmost Good Faith</i>)	13
2.2 Pengertian Asuransi Asuransi Pengangkutan (<i>Marine Cargo</i>)...	20
2.3 Kajian Penelitian Terdahulu	36
2.4 Kerangka Berpikir	38
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	39
3.1 Metode Penelitian	39
3.2 Tempat Penelitian	39
3.3 Waktu Penelitian.....	39
3.4 Populasi.....	39
3.5 Teknik Pengumpulan Data.....	39
3.6 Teknik Analisis Data	39
BAB IV TIME LINE RENCANA PENELITIAN	42
BAB V ANALISIS HASIL PENELITIAN	43
5.1 Temuan Penelitian	43
5.2 Hasil dan Pembahasan	58
BAB VI PENUTUP	65
6.1 Kesimpulan.....	65
6.2 Saran	66
DAFTAR PUSTAKA	67

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Negara Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri atas beragam suku bangsa dan terdiri dari beribu – ribu pulau. Untuk memudahkan hubungan atau interaksi antarmasyarakat dari satu pulau dengan pulau lainnya maka masyarakat membutuhkan sebuah sarana pengangkutan. Salah satu sarana pengangkutan yang semakin berkembang dewasa ini adalah pengangkutan laut. Dengan semakin modernnya zaman dan tingkat kesibukan yang tinggi maka masyarakat membutuhkan suatu sarana pengangkutan yang dapat memenuhi keamanan dan kenyamanan. Salah satu hal terpenting yang dapat dirasakan oleh masyarakat dengan sarana pengangkutan laut adalah masyarakat akan memperoleh efisiensi waktu, dimana sampai saat ini pengangkutan laut masih dianggap favorit sebagian besar warga negara Indonesia.

Pengangkutan melalui laut harus berdasarkan atas pertimbangan, baik dari segi ekonomis maupun dari segi keamanan atau keselamatan. Kapal laut mampu untuk mengangkut barang – barang dalam jumlah yang relatif banyak dibandingkan dengan menggunakan angkutan melalui darat maupun udara, terutama apabila barang tersebut mempunyai sifat tidak cepat rusak atau busuk. Namun bencana alam yang melanda Indonesia akhir – akhir ini juga menimbulkan kerugian yang tidak sedikit. Di mana di Indonesia akhir – akhir ini juga sering terjadi kecelakaan di bidang transportasi baik transportasi darat, transportasi udara maupun transportasi laut, yang kesemuanya itu banyak menimbulkan korban jiwa dan kerugian materil.

Setiap keputusan yang diambil manusia dalam menjalani kehidupannya selalu mengandung risiko. Risiko adalah kemungkinan kerugian yang akan dialami, yang diakibatkan oleh bahaya yang mungkin terjadi, tetapi tidak diketahui terlebih dahulu apakah hal tersebut akan terjadi dan kapan akan terjadi. Risiko – risiko tersebut bersifat tidak pasti, tidak diketahui dengan pasti apakah akan terjadi dalam

waktu dekat ataukah akan terjadi di kemudian hari, dan apabila risiko tersebut terjadi, tidak diketahui berapa kerugian yang akan ditimbulkannya secara ekonomis.

Sehubungan dengan itu, dibutuhkan hadirnya perusahaan asuransi sebagai pengalihan risiko atas kerugian yang dapat timbul karena terjadinya berbagai macam kejadian yang tidak terduga. Apabila risiko tersebut benar – benar terjadi, pihak tertanggung akan mendapatkan ganti rugi sebesar nilai yang diperjanjikan antara penanggung dan tertanggung. Mekanisme perlindungan ini sangat dibutuhkan dalam dunia bisnis yang penuh dengan risiko. Secara rasional, para pelaku bisnis akan mempertimbangkan untuk mengurangi risiko yang dihadapi.

Menurut Abbas Salim, dalam *Asuransi & Manajemen Risiko* (1998), Asuransi ialah kemauan untuk menetapkan kerugian – kerugian kecil (sedikit) yang sudah pasti sebagai pengganti (substitusi) kerugian – kerugian besar yang belum pasti. Pada asuransi laut (*marine insurance*) ialah dengan mempertanggungkan kapal, muatan (*cargo*) dan lain – lain. Perumusan tersebut di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa, orang bersedia membayar kerugian yang sedikit untuk masa sekarang, agar bisa menghadapi kerugian – kerugian besar yang mungkin terjadi pada waktu mendatang.

Asuransi pengangkutan laut menjamin kehilangan, kerusakan (risiko) akibat adanya bahaya laut. Dengan adanya perjanjian pertanggungan maka risiko tertanggung diambil alih oleh penanggung, dengan syarat bahwa tertanggung wajib membayar premi pertanggungan laut termasuk jenis pertanggungan yang mempunyai unsur adanya dua objek pertanggungan yaitu kapal (*marine hull*) dan barang muatan (*marine cargo*), serta risiko berasal dari bahaya yang bersumber pada alam dan orang.

Perusahaan asuransi yang bersedia menanggung barang – barang selama dalam pengangkutan dari pelabuhan hingga sampai ke tempat tujuan, sangat meringankan beban pemilik barang dalam persoalan tuntutan ganti rugi terhadap pengangkut. Berbagai perusahaan asuransi berlomba – lomba menawarkan program asuransi baik bagi masyarakat maupun perusahaan. Oleh karena itu

dibutuhkan para underwriter yang handal dalam menganalisis suatu risiko secara cermat khususnya untuk Asuransi Pengangkutan Barang (*Marine Cargo*).

Departemen underwriting merupakan salah satu departemen yang mempunyai fungsi sangat penting pada asuransi kerugian, sebab pada departemen inilah proses penyeleksian dan pengklasifikasian tingkat risiko dari calon tertanggung, apakah dapat diterima atau tidak. Bila ternyata dapat diterima berapa premi yang dikenakan dan bila tidak dikarenakan alasan apa. Dalam melaksanakan fungsinya, Bagian underwriting harus melakukan seleksi risiko dengan sangat teliti dan selektif. Adapun fungsi dari underwriting itu sendiri adalah:

1. Memberikan perlindungan terhadap klaim – klaim dari calon tertanggung, yang sedang mengalami kerugian secara keuangan atau mengungkapkan adanya moral hazard sewaktu mengajukan permintaan pertanggungan.
2. Menetapkan besarnya risiko.
3. Mengklasifikasikan risiko.
4. Menetapkan besarnya premi.
5. Menganalisis pengalaman klaim (*loss record*) yang pernah terjadi.

Setelah dilakukan proses underwriting, maka kelompok risiko yang diharapkan dapat ditanggung, yaitu:

1. Preferred risk, yaitu risiko-risiko yang diutamakan diterima oleh underwriter karena mempunyai kemungkinan yang relatif kecil untuk menimbulkan kerugian.
2. Standard risk, yaitu risiko – risiko yang mempunyai kerugian pada tingkat rata – rata yaitu kemungkinan risikonya tidak terlalu besar dan tidak terlalu kecil.
3. Substandard risk, yaitu risiko – risiko yang kemungkinannya relatif besar untuk menimbulkan kerugian.

Seorang underwriter pun harus memiliki wawasan dan logika yang cukup luas serta mampu menetapkan syarat – syarat, kondisi, dan luas jaminan yang terdapat di dalam polis. Pengetahuan terhadap produk asuransi pengangkutan barang (*marine cargo*) pun sangat dibutuhkan untuk proses asesmen dan juga menguasai prinsip –

prinsip asuransi agar mampu memutuskan suatu risiko bisa diterima atau ditolak. Dalam proses underwriting sampai penerbitan polis membutuhkan waktu yang cukup panjang, karena untuk penyeleksian dibutuhkan ketelitian dan kecermatan. Namun setiap perusahaan mempunyai standar operasional mengenai berapa hari proses underwriting itu berlangsung, mulai dari penerimaan surat permohonan asuransi sampai dengan penerbitan polis.

Underwriter merupakan jantung perusahaan sehingga sangat menentukan sekali atas maju atau mundurnya perusahaan tersebut. Underwriter juga sangat berperan atas pencapaian produksi yakni gross premi. Di sisi lain underwriter juga bertanggung jawab kepada hasil underwriting.

Underwriting merupakan proses penyelesaian dan pengelompokan risiko yang akan ditanggung. Tugas ini merupakan sebuah elemen yang esensial dalam operasi perusahaan asuransi. Sebab, maksud underwriting adalah memaksimalkan laba melalui penerimaan distribusi risiko yang diperkirakan akan mendatangkan laba. Tanpa underwriting yang efisien, perusahaan asuransi tidak akan mampu bersaing. Dalam praktiknya untuk mencari tertanggung harus ada proporsi yang sama mengenai risiko yang baik dengan risiko yang kurang menguntungkan. Semua elemen dalam proses underwriting harus dilakukan dan digunakan dalam proses akseptasi suatu risiko dari berbagai produk asuransi, termasuk pada prosuk asuransi pengangkutan barang.

Proses underwriting dalam asuransi pengangkutan barang menjadi sesuatu yang sangat penting bagi perusahaan. Hal ini dikarenakan dalam asuransi pengangkutan barang objek pertanggungannya cukup kompleks dan beragam serta severity dari risikonya cukup besar. Oleh karena itu, proses underwriting tadi harus dilakukan dengan seksama karena jika seorang underwriter salah dalam melakukan proses seleksi risiko maka akan berdampak terhadap potensi klaim yang tidak diharapkan dan juga berdampak terhadap hasil underwriting yang buruk. Underwriter yang tidak *capable* dan kebijakan underwriting yang salah merupakan penyebab dari salah. Pada dasarnya itikad baik itu dibentuk atas dasar saling percaya. Pada asuransi sendiri arti dari itikad baik tersebut adalah pihak penanggung

harus secara jujur untuk menerangkan atau memaparkan dengan jelas tentang segala hal terkait luasnya kondisi serta syarat dari perjanjian asuransi yang dibuat, sehingga tertanggung dapat menyelesaikan tuntutan ganti rugi sesuai dengan syarat serta kondisi pertanggungan tersebut. Sebaliknya, tertanggung juga memiliki kewajiban untuk memberikan keterangan atau pengungkapan secara jujur dan benar atas objek yang akan dipertanggungjawabkan oleh perusahaan asuransi tanpa ada penyembunyian fakta tentang keterangan yang benar tentang sebab terjadinya suatu kerugian.

Pada pasal 31 Undang-Undang No.40 Tahun 2014 tentang Perasuransian, berbunyi sebagai berikut:

1. Agen asuransi, Pialang asuransi, Pialang reasuransi, dan perusahaan perasuransian wajib menerapkan segenap keahlian, perhatian dan kecermatan dalam melayani atau bertransaksi dengan pemegang polis, tertanggung atau peserta.
2. Agen asuransi, Pialang asuransi, Pialang reasuransi, dan perusahaan perasuransian wajib memberikan informasi yang benar, tidak palsu, dan/atau tidak menyesatkan kepada pemegang polis, tertanggung atau peserta mengenai risiko, manfaat, kewajiban dan pembebanan biaya terkait dengan produk asuransi atau produk asuransi syariah yang ditawarkan.

Dari pasal tersebut dapat kita ketahui bersama, bahwa seyogyanya perusahaan asuransi dalam hal ini juga berusaha untuk tidak menyembunyikan atau bahkan menyesatkan tertanggung mengenai kondisi dan syarat pertanggungan hanya untuk meraih sebuah keuntungan.

Pada buku (Chumaida, 2014) menyatakan bahwa ada dua jenis itikad baik yang dibedakan berdasarkan tujuan dari itikad baik tersebut, yang pertama yaitu untuk mengetahui kebenaran apakah sebuah perjanjian tersebut mengikat masing-masing pihak yang ada didalamnya ataupun tidak, sedangkan yang kedua adalah untuk mengetahui apa saja kewajiban dari masing-masing pihak dan apakah para pihak tersebut melaksanakan kewajibannya sesuai dengan isi perjanjian tersebut. Sebagai bentuk suatu perjanjian, maka perjanjian asuransi harus memenuhi

beberapa persyaratan agar memenuhi ketentuan sebagaimana diatur dalam pasal 1320 KUH Perdata. Dalam buku Pengantar Hukum Asuransi (Ayat & Robidi, Pengantar Hukum Asuransi, 2014) menyatakan bahwa ada empat syarat yaitu, sepakat untuk melakukan kesepakatan, cakap untuk membuat suatu perikatan, mengenai suatu hal tertentu, dan mengenai suatu sebab yang halal. Disamping pasal 1320 KUH Perdata, perjanjian pertanggungan harus juga memenuhi ketentuan pasal 251 KUHD yang menyebutkan bahwa diharuskannya tertanggung dalam memberitakan semua keadaan yang diketahuinya mengenai benda pertanggungan. Pasal ini memuat ketentuan apabila terjadi pemberitaan yang salah dan penyembunyian keadaan-keadaan yang diketahui oleh tertanggung maka menyebabkan pertanggungan itu batal. Lebih lanjut dalam Jurnal Dinamika Hukum (Purwiyantiningsih, 2008) menyebutkan bahwa prinsip itikad baik bukan saja harus ada pada saat pelaksanaan perjanjian, namun juga pada saat dibuat serta ditandatanganinya perjanjian tersebut.

Agar prinsip itikad baik ini dapat dipenuhi dan berjalan sesuai dengan apa yang diharapkan, maka perlu sekali sinkronisasi antara penanggung dan tertanggung. Hal ini bertujuan untuk menciptakan lingkungan bisnis perasuransian yang adil, meningkatkan kepercayaan masyarakat Indonesia terhadap perusahaan asuransi, dan menghindari terjadinya dispute pada saat terjadi klaim. Lebih lanjut lagi, sinkronisasi ini dilakukan dengan jalan yaitu tertanggung tidak boleh menyalahgunakan atau memanfaatkan kepercayaan penanggung. Sebaliknya, penanggung juga harus melaksanakan kewajibannya untuk menjelaskan berkaitan dengan isi polis yaitu jaminan, ketentuan, dan syarat berlakunya polis dan hak-hak dari tertanggung (Purwiyantiningsih, 2008). Pada penjelasan tersebut penulis menyimpulkan bahwa tertanggung dan penanggung harus sama-sama dan wajib melaksanakan prinsip itikad terbaik ini. Tertanggung melakukannya dengan memberikan fakta material dan data berkaitan dengan objek pertanggungan (*subject matter of interest*), sedangkan penanggung atau perusahaan asuransi harus memberikan penjelasan tentang luas jaminan dan hak dan kewajiban yang dimiliki tertanggung.

Itikad baik atau yang disebut juga dengan istilah utmost good faith menjadi suatu dasar pokok serta kepercayaan untuk dijadikan suatu landasan dalam perjanjian dalam hal ini termasuk perjanjian asuransi, dan pada dasarnya hukum dimanapun tidak akan melindungi pihak yang memiliki itikad yang buruk. Sebagai gambaran dari asas utmost good faith yang diatur dalam Pasal 1338 ayat (3) BW, dan untuk semua perjanjian asuransi secara khusus diatur dalam Pasal 251 KUHD. Unsur yang ada dalam Pasal 251 KUHD pada dasarnya merupakan asas uberrima fides atau uberrimae fidei atau dalam bahasa Inggris lebih kita kenal dengan *the principle of utmost good faith*. Asas itikad baik yang sempurna ini adalah *lex specialis* atau hukum yang lebih khusus dari itikad baik berdasarkan ketentuan hukum perdata yang ada di Indonesia.

Pasal 251 KUHD bertuliskan bahwa:

“Setiap keterangan yang keliru atau tidak benar, ataupun setiap tidak memberitahukan hal hal yang diketahui oleh sitertanggung betapapun itikad baik ada padanya, yang demikian sifatnya sehingga, seandainya sipenanggung telah mengetahui keadaan yang sebenarnya, perjanjian itu tidak akan ditutup dengan syarat-syarat yang sama mengakibatkan batalnya pertanggungan”

Dari Pasal 251 KUHD di atas dapat diketahui bahwa kewajiban pengungkapan fakta dibedakan menjadi dua hal yaitu, memberikan keterangan/informasi yang keliru, tidak jujur atau tidak benar, dan juga tidak memberikan keterangan/informasi mengenai suatu keadaan-keadaan yang diketahuinya.

Secara umum, prinsip itikad baik dapat juga diartikan bahwa setiap pihak pada suatu perjanjian yang akan disepakati, dalam persepsi hukum memiliki suatu kewajiban dalam hal memberikan keterangan atau informasi selengkap mungkin, karena hal tersebut tentu saja dapat mempengaruhi keputusan dari pihak lain untuk ikut andil atau memasuki perjanjian tersebut ataupun tidak masuk dalam perjanjian tersebut, baik keterangan tersebut diminta atau tidak oleh masing-masing pihak yang melakukan perjanjian. Kewajiban untuk memberikan fakta penting tersebut berlaku pada saat sejak perjanjian asuransi itu dibicarakan sampai dengan perjanjian asuransi selesai dibuat artinya yaitu pada saat kedua belah pihak menyetujui kontrak

tersebut, yang kedua yaitu pada saat terjadinya perpanjangan kontrak asuransi, dan yang ketiga yaitu pada saat terjadinya perubahan atau endosemen pada kontrak asuransi serta mengenai hal-hal yang ada kaitannya dengan perubahan fakta-fakta tersebut.

Salah satu hal yang sering dipakai oleh perusahaan asuransi sebagai penanggung dalam hal untuk melindungi dirinya agar tidak membayar klaim asuransi adalah ketentuan Pasal 251 KUHD tersebut. Menurut penulis sendiri tujuan dari Pasal 251 KUHD adalah untuk menjadi pasal yang melindungi penanggung agar dapat membebaskan penanggung tersebut dari risiko yang tidak secara adil menjadi tanggungannya, sehingga dalam pasal ini tidak menjadi pertimbangan apakah dari sisi penanggung atau perusahaan asuransi tersebut terdapat itikad jahat atau itikad baik dalam perjanjian asuransi yang dibuat. Jika kita cermati lebih dalam, secara bahasa Pasal 251 KUHD hanya menitik beratkan itikad baik tersebut hanya harus dilaksanakan oleh tertanggung, sedangkan penanggung atau perusahaan asuransi sebagai salah satu pihak dalam perjanjian tersebut tidak disebutkan harus melaksanakan prinsip itikad baik ini. Terdapat ketimpangan yang sangat jelas dalam pasal 251 KUHD ini atas posisi yang tidak seimbang antara tertanggung dan penanggung.

Pada buku karangan (Chumaida, 2014) disebutkan bahwa dalam membaca sebuah pasal sebenarnya Pasal 251 KUHD kita tidak boleh hanya menekankan pada arti gramatikalnya saja, dalam pasal ini seyogyanya penanggung juga memiliki kewajiban itikad baik yang sama. Pada saat menetapkan makna dan isi sebuah perjanjian, perlu diadakan penafsiran apabila timbul hal yang berkaitan dengan perbedaan pengertian. Hal tersebut berguna untuk memperjelas maksud para pihak ketika mengadakan perjanjian.

Pada kutipan yang diambil dalam buku (Chumaida, 2014) Pitlo menyatakan bahwa ada berbagai cara menafsirkan, yaitu dari sisi gramatikal yaitu menangkap arti suatu naskah menurut bunyi kata-katanya, dari sisi sistematis yang artinya undang-undang harus dibaca secara keseluruhannya tidak boleh mengeluarkan suatu ketentuan lepas dari keseluruhannya tetapi harus meninjau dalam hubungannya

dengan ketentuan sejenis, yang ketiga adalah secara historis yang dilakukan sejarah pembuatannya sehingga memperoleh makna yang tersembunyi di belakang kata-kata dalam perjanjian tersebut, ketiga hal tersebut mengisyaratkan bahwa tidak berarti hanya satu atau lebih yang dipergunakan atau mendahulukan yang satu dari yang lain dalam menafsirkan undang-undang tetapi semua secara bersama-sama.

Pada dasarnya perjanjian asuransi dapat kita ibaratkan menjadi sebuah bangunan, prinsip itikad baik atau utmost good faith adalah fondasinya dari bangunan tersebut, hal ini bermakna apabila fondasi tersebut tidak didasari dengan hal yang baik, maka khawatir bangunan dalam perjanjian asuransi akan hancur dan gagal dalam mencapai tujuan perjanjian tersebut, dan kita ketahui bersama banyak terjadi kasus asuransi akibat permasalahan itikad baik.

Prinsip itikad baik sendiri memiliki makna dan pengertian bahwa kedua belah pihak, baik tertanggung maupun penanggung secara timbal balik dan wajib mendasari kesepakatan asuransi dengan itikad sangat baik, artinya dalam hal ini adalah tidak menyembunyikan keterangan yang jelas dan benar yang dibutuhkan masing-masing pihak yang melakukan perjanjian. Kata “sangat” yang tercantum dalam prinsip itikad baik terkadang bahkan terlalu sering ditujukan hanya kepada tertanggung, dengan dalih bahwa tertanggung yang akan mengalihkan risiko kepada penanggung dan sebagai penanggung harus mengetahui segala sesuatunya tentang objek yang akan diasuransikan karena penanggung tidak mengetahuinya apabila tertanggung tidak memberitahukan semuanya kepada penanggung.

Negara kita sendiri tidak menganut sistem hukum Anglo Saxon yang pemberlakuan asas itikad baiknya tidak sekaku di Indonesia. Tuntutan untuk bersikap terbuka bukan hanya untuk tertanggung saja melainkan penanggung juga memiliki kewajiban tersebut. Pada Hukum Asuransi Laut Inggris atau yang lebih kita kenal dengan *Marine Insurance Act* (MIA) 1906 pada bagian 17, dikatakan bahwa “*A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party*”. Dapat kita lihat bersama dalam MIA 1906 ini tidak seperti pasal 251 KUHD, pada MIA 1906 ini tidak menitikberatkan itikad baik dalam hal

pengungkapan fakta tersebut kepada tertanggung melainkan masing-masing pihak yang berikat. Di negara Australia, ketentuan yang sejalan dapat kita jumpai dalam *Section 13 Insurance Contract Act 1984 (ICA)*. Prinsip MIA 1906 ini kemudian diterapkan dalam segala jenis asuransi dan juga diterapkan oleh hampir semua negara di dunia.

Pada dasarnya apabila kita cermati lebih dalam Pasal 251 KUHD tersebut seperti yang telah penulis bahas diatas hanya menitik beratkan kewajiban itikad baik pada tertanggung sedangkan penanggung atau perusahaan asuransi tidak disebutkan didalamnya. Hal ini membuat ketimpangan yang nyata sekali sehingga menjadi kelemahan yang tidak adil antara posisi tertanggung dan penanggung dalam perjanjian asuransi. Padahal yang kita ketahui bersama adalah sebuah perjanjian harus terjadi keseimbangan di dalamnya dan isi perjanjian tersebut tidak berat sebelah antara masing-masing pihak yang berjanji. Hal tersebut membuat penulis berpikir bahwa dalam hal perjanjian terutama perjanjian asuransi harus ada asas proporsionalitas yang dilaksanakan. Hal ini berarti bahwa harus adanya keseimbangan antara hak dan kewajiban masing-masing pihak. Sehingga walaupun dalam pasal 251 KUHD tidak disebutkan secara gramatikal bahwa penanggung juga harus menjelaskan dan memiliki itikad baik, namun sewajarnya penanggung tidak boleh bersembunyi atau malah berlingung dibalik pasal 251 KUHD untuk tidak membayar klaim ganti rugi kepada tertanggung apabila ada suatu informasi yang belum didapatkan tertanggung dari penanggung yang dapat merugikan pihak tertanggung tersebut.

Pada praktiknya seharusnya ketentuan Pasal 251 KUHD tidak lagi kaku yang hanya digunakan oleh pihak penanggung untuk tidak membayar klaim dari tertanggung apabila dalam hal tertanggung menuntut perusahaan asuransi untuk dapat beritikad baik dalam hal memberikan penjelasan tentang asuransi yang ditawarkan oleh penanggung se jelas mungkin. Pada buku (Chumaida, 2014) dia menuliskan keputusan Hoge Raad, 8 Juni 1962 NJ1962, 366191 yang menyatakan bahwa dalam hal penanggung tidak bertanya mengenai fakta objek pertanggungan, dan tertanggung benar tidak mengetahui dan tidak sewajarnya dalam kondisi umum

mengetahui bahwa jika penanggung tahu, maka penanggung tidak akan mau menutupnya dengan syarat-syarat lain, penanggung tidak dibenarkan menolak klaim dengan berdasarkan ketentuan Pasal 251 KUHD, terkecuali ada unsur kesengajaan dari sisi tertanggung. Keputusan lain yang penulis kutip dari buku (Chumaida, 2014) terkait dengan Pasal 251 KUHD yaitu keputusan Arrest Hoge Raad tanggal 19 Mei 1978 NJ, 607 yang berbunyi bahwa apabila penanggung dalam hal ini perusahaan asuransi mengetahui dan paham bahwa adanya suatu keadaan yang dapat digunakan penanggung untuk menolak klaim berdasarkan ketentuan Pasal 251 KUHD, hal tersebut wajib diinformasikan kepada tertanggung. Apabila hal ini tidak disampaikan oleh penanggung, maka dapat berakibat penanggung tidak dibolehkan untuk menolak klaim dari tertanggung dengan dalih Pasal 251 KUHD tersebut.

Lebih lanjut lagi prinsip itikad baik ini dapat kita temui pada Pasal 4 butir c Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Pada undang-undang ini ditegaskan bahwa konsumen berhak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan atau jasa. Pada dasarnya sudah jelas bahwa perusahaan asuransi dalam hal ini disebut juga sebagai penanggung juga terikat pada prinsip itikad baik ini, yaitu kewajiban menjelaskan risiko yang dijamin maupun yang dikecualikan secara jelas, benar dan teliti kepada tertanggung. dalam memilih risiko yang tidak menguntungkan bagi perusahaan.

PT ABC merupakan salah satu perusahaan asuransi kerugian yang menawarkan produk asuransi pengangkutan barang (*marine cargo*). Underwriter diberikan wewenang untuk menerima atau menolak suatu risiko dengan mempertimbangkan faktor – faktor underwriting dan klaim yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Keberhasilan atau kegagalan underwriter dalam menjalankan fungsinya akhirnya akan diukur dari seberapa besar underwriting result, baik berupa gross premium maupun loss rasionya. Oleh karena itu, keterampilan dan kemampuan underwriter dalam menganalisis risiko sangat penting dalam menghasilkan underwriting result yang memuaskan *stakeholder*.

1.2 Batasan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan, penulis melakukan pembatasan terkait dengan beberapa hal yang menjadi bahan penelitian, yaitu sebagai berikut:

1. Apakah penerapan prinsip itikad baik di PT ABC sudah dilakukan sesuai ketentuan hukum yang berlaku.
2. Bagaimana penerapan prinsip utmost good faith terhadap asuransi *Marine Cargo* di PT ABC.

1.3 Rumusan Masalah

1. Apakah penerapan prinsip utmost good faith pada asuransi *Marine Cargo* di PT ABC dilakukan dengan benar ?
2. Bagaimana penerapan prinsip utmost good faith pada asuransi *Marine Cargo* di PT ABC ?

1.4 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui apakah penerapan prinsip *utmost good faith* pada asuransi *Marine Cargo* di PT ABC dilakukan dengan benar.
2. Untuk menganalisis penerapan prinsip utmost good faith pada asuransi *Marine Cargo* di PT ABC.

1.5 Manfaat Penelitian

1. Manfaat praktis dari penelitian ini adalah dapat memberikan informasi bahwa PT ABC telah menerapkan asas itikad baik dalam melaksanakan pemasaran dan pengurusan klaim asuransi *Marine Cargo* serta menginformasikan apa saja hak dan kewajiban tertanggung dan penanggung dalam perjanjian asuransi *Marine Cargo*.
2. Manfaat teoritis dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi tambahan untuk Mahasiswa untuk mempelajari prinsip itikad terbaik dalam asuransi *Marine Cargo*.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Itikad Baik (*Utmost Good Faith*)

Pada penelitian ini penulis berfokus pada pelaksanaan prinsip utmost good faith. Menurut (Eggers & Picken, 2018) prinsip itikad baik ini dikenal dengan berbagai istilah lain yakni uberrima fides/uberrima fidei, utmost good faith, absolute good faith, greatest good faith, most perfect good faith, honor, bad faith. Semua istilah tersebut memiliki kesamaan yaitu bahasanya yang terkenal sangat emosional dan sulit untuk didefinisikan dengan berbagai pengertian hukum. Apa yang dimaksud dengan “good faith” atau yang lebih kita kenal dengan istilah “utmost good faith”? Menurut (Eggers & Picken, 2018) dalam bukunya yang berjudul *Good Faith and Insurance Contract* memberi penjelasan bahwa utmost good faith merupakan istilah atau ungkapan dimana orang-orang pasti akan memiliki definisi yang berbeda-beda mengenai hal ini. “Good Faith” sendiri memiliki konotasi terkait ukuran tingkat kejujuran dan keadilan. Pertanyaan yang muncul disini adalah apakah prinsip ini mengharuskan kita untuk melihat pelaksanaan prinsip utmost good faith dari apa yang kita lakukan? Atau kita juga harus memastikan orang lain melaksanakan prinsip ini? Tentu saja pelaksanaannya memerlukan penerapan yang berbeda-beda tergantung kontrak yang dilakukan. Namun, selama negosiasi mengarah ke kontrak kerjasama itikad baik tentunya mengharuskan para pihak yang berkontrak untuk melaksanakan beberapa hal menurut (Eggers & Picken, 2018) yaitu, sebagai berikut:

1. Menepati setiap janji yang dibuat;
2. Bernegosiasi dengan sedemikian rupa untuk menghindari mengambil keuntungan dari pihak lain;
3. Melakukan yang terbaik untuk menyelesaikan negosiasi;
4. Bertindak secara jujur dan adil;
5. Bekerja sama;
6. Memberitahu pihak lain tentang segala sesuatu yang perlu diketahuinya;

7. Menghindari kebohongan dan perilaku yang menyesatkan;
8. Menjauhkan diri dari fraud.

Menurut (Thanasegaran, 2016) dalam bukunya yang berjudul “*Good Faith in Insurance and Takaful Contracts in Malaysia*” menyatakan bahwa kewajiban untuk melaksanakan itikad baik ini merupakan landasan hukum asuransi yang telah lama digunakan pada abad ke-17 dalam *Marine Insurance Act 1906 di United Kingdom*. Isinya adalah sebagai berikut:

A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith, and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party.

Apakah prinsip itikad baik ini hanya ditujukan untuk tertanggung agar menyampaikan semua fakta material untuk penanggung? Kewajiban melaksanakan prinsip itikad baik (*uberrima fides*) adalah inti dari proses transaksi dalam asuransi. Dengan demikian, kontrak asuransi disebut sebagai kontrak *uberrimae fidei* (itikad baik yang paling tinggi). Hal ini memiliki makna bahwa baik penanggung yang menanggung risiko maupun orang yang mengajukan asuransi atau disebut juga tertanggung sangat diharapkan memiliki itikad untuk saling jujur dan terbuka selama negosiasi yang mengarah pada pembentukan kontrak berasuransi. Kewajiban ini juga ada dan dapat berlanjut selama kontrak masih berlaku. Jika salah satu pihak melanggar kewajiban itikad baik ini, pihak lain biasanya memiliki opsi untuk membatalkan kontrak asuransi sepenuhnya. Dengan kata lain, pelanggaran prinsip *utmost good faith* membuat kontrak asuransi tersebut batal (*Singapore College of Insurance Limited, 2016*).

Prinsip itikad terbaik ini cukup berbeda dengan doktrin dalam transaksi jual beli barang yaitu doktrin *caveat emptor (let the buyer beware)*. Pada buku (*Singapore College of Insurance Limited, 2016*) dijelaskan bahwa doktrin ini hanya berlaku pada kontrak jual beli barang. Doktrin ini memiliki artian bahwa dalam transaksi jual beli barang yang dilakukan penjual dan pembeli mereka dapat memeriksa dan memastikan barang yang dijual atau dibeli tersebut dalam keadaan yang mereka harapkan. Misalkan saja, seseorang yang membeli radio dapat

mencoba menghidupkan radio tersebut serta menguji fungsi-fungsi radio tersebut apakah berfungsi sesuai dengan yang mereka harapkan. Namun, pernahkah kita terpikir bahwa dalam suatu kontrak asuransi sifatnya cukup berbeda dengan doktrin caveat emptor ini. Bagaimanapun juga, kontrak asuransi tidak semudah itu, kontrak asuransi baru dapat diuji hanya pada saat terjadinya kerugian.

Sifat alami kontrak asuransi dan keadaan sekitarnya adalah fakta material hanya diketahui oleh tertanggung. Secara umum penanggung tidak akan mengetahui fakta material terkecuali jika tertanggung memberitahunya. Pada posisi ini perusahaan asuransi berada di posisi yang kurang menguntungkan karena tidak bisa memeriksa keseluruhan fakta material dari permohonan penutupan asuransi tersebut.

Dalam hal pelanggaran terhadap pelaksanaan itikad baik, tentu saja harus memenuhi beberapa kriteria, kriteria-kriteria pelanggaran itikad baik tersebut adalah sebagai berikut:

1. Keterangan yang berupa pernyataan yang salah atau kurang tepat dari tertanggung tetapi bukan terjadi dari kesengajaan tertanggung;
2. Keterangan yang berupa pernyataan yang salah yang dilakukan oleh tertanggung dengan sengaja atau kecurangan untuk tujuan mendapatkan keuntungan dari penanggung;
3. Tertanggung dalam hal ini tidak mengungkapkan fakta atau tidak menyampaikan hal-hal yang diperlukan oleh penanggung, tidak karena kesengajaan, namun lebih ke arah ketidaktahuan dan/atau kelupaan;
4. Secara sadar menyembunyikan keterangan atau fakta secara sengaja untuk mendapatkan keuntungan dari penanggung.

Berikut penulis sampaikan beberapa kemungkinan yang terjadi dan diduga bahwa pihak tertanggung melakukan pelanggaran prinsip utmost good faith secara sengaja antara lain:

1. Tertanggung secara sengaja menyembunyikan (concealment) fakta yang sebenarnya dia ketahui atas objek pertanggungan yang akan diasuransikannya untuk tujuan tertentu agar preminya lebih rendah.

2. Tertanggung secara sengaja menyampaikan pernyataan yang salah dengan adanya maksud menipu (*fraudulent misrepresentation*), dengan memberikan pernyataan-pernyataan salah atau dibuat-buat untuk tujuan melakukan penyesatan terhadap pihak penanggung.

Berikut penulis sampaikan beberapa kemungkinan yang terjadi dan diduga bahwa pihak tertanggung melakukan pelanggaran prinsip *utmost good faith* secara tidak sengaja antara lain:

1. Tertanggung dengan tidak adanya itikad buruk, tidak mengungkapkan (*non disclosure*) fakta mengenai objek pertanggungan yang akan diasuransikannya karena kekurangan pengetahuan atau bahkan menganggap fakta tersebut bukan merupakan fakta material yang dibutuhkan penanggung.
2. Tertanggung secara tidak sengaja menyampaikan pernyataan yang salah (*innocent misrepresentation*) karena adanya kekurangan pengetahuan dalam dirinya dan bagaimana caranya membuat pernyataan. Dalam hal ini tertanggung tidak ada niat untuk menyesatkan penanggung untuk mendapatkan keuntungan.

Berikut penulis sampaikan beberapa kemungkinan yang terjadi dan diduga bahwa pihak penanggung melakukan pelanggaran prinsip *utmost good faith*:

1. Penanggung tidak menjelaskan luas jaminan dan hak-hak tertanggung atau hanya menjelaskan hanya sebagian saja karena beranggapan bahwa tertanggung telah mengetahui semua hal tersebut.
2. Penanggung tidak memberikan penjelasan terkait luas jaminan atau hak-hak yang harus diperoleh tertanggung atau hanya menjelaskan sebagian dengan adanya tujuan untuk menyesatkan tertanggung untuk memperoleh premi yang besar, tetapi risiko yang dijamin oleh penanggung kecil.

Berdasarkan berbagai penjelasan di atas penulis menyimpulkan bahwa *utmost good faith* atau yang lebih dikenal dengan prinsip itikad terbaik berarti itikad yang amat baik atau dapat kita artikan sebagai kejujuran yang sangat sempurna. Prinsip ini memiliki makna tersirat bahwa dalam melakukan sebuah perjanjian perlu memiliki itikad baik (Ayat & Robidi, Pengantar Hukum Asuransi, 2014). Contohnya, pada saat memberikan informasi terkait rumah yang akan diasuransikan, tertanggung

wajib memberikan semua informasi yang berkenaan dengan rumah tersebut terutama informasi yang dimintakan dalam Surat Permohonan Penutupan Asuransi (SPPA) dan juga semua informasi yang bersifat material fact atau fakta material. Fakta material sendiri merupakan semua informasi penting mengenai objek yang akan dipertanggungjawabkan. Informasi tersebut digunakan sebagai acuan dalam kebijakan akseptasi, penentuan premium rate, serta dalam penyusunan syarat-syarat pertanggungan / term and conditions.

2.1.1 Fakta Material (*Material Fact*)

Fakta material atau *material fact* merupakan segala informasi yang dapat mempengaruhi sikap penanggung tentang *subject matter of insurance* (Ayat & Robidi, Pengantar Hukum Asuransi, 2014). Mengartikan kutipan tersebut dapat penulis sampaikan bahwa fakta material merupakan keterangan-keterangan yang berisi informasi penting mengenai objek pertanggungan dan risiko apa saja yang akan dialihkan oleh tertanggung kepada penanggung, semua keterangan tersebut diperlukan penanggung sebagai acuan dalam penetapan kebijakan akseptasi, penetapan tarif premi asuransi, serta dalam penyusunan syarat dan kondisi perjanjian pertanggungan.

Fakta material pada umumnya berisi fakta-fakta yang mempengaruhi penilaian penanggung dalam melakukan analisis risiko pertanggungan. Dengan adanya fakta material tersebut tentunya perusahaan asuransi akan sangat berhati-hati dalam menentukan menerima atau menolak risiko tersebut. Apabila pada akhirnya risiko tersebut diterima maka perusahaan asuransi perlu menetapkan premi yang sesuai serta penanggung wajib menjelaskan berbagai syarat, kondisi, serta ketentuan kontrak asuransinya (*Singapore College of Insurance Limited*, 2016). Contoh dari fakta material untuk berbagai jenis asuransi sebagai berikut:

1. Pertama adalah pada asuransi kebakaran contohnya sebuah pabrik yang memiliki stok berupa bahan yang mudah terbakar.
2. Yang kedua pada asuransi kendaraan bermotor penggunaan kendaraan tersebut untuk taksi online.

3. Yang ketiga pada asuransi kebongkaran yaitu contoh nya supermarket yang telah mengalami beberapa kerugian akibat kebongkaran.
4. Yang empat adalah contoh umum untuk semua kelas asuransi yaitu calon tertanggung ini sudah beberapa kali ditolak perusahaan asuransi nya pada periode sebelumnya.

Dari penjabaran diatas dapat penulis simpulkan bahwa fakta material merupakan fakta-fakta penting yang harus disampaikan oleh tertanggung kepada penanggung sebagai acuan dalam menentukan menerima atau menolak penutupan asuransi. Fakta material ini wajib disampaikan pada saat penutupan polis, perpanjangan polis, maupun saat polis berlaku serta berbagai perubahan di dalam pertanggungan atau disebut juga dengan sifat resiprokal. Pada prinsip utmost good faith menyampaikan fakta material ini bersifat wajib dan dalam kewajiban menyampaikan fakta material terdapat dua kewajiban yang harus dilaksanakan oleh kedua pihak yang disampaikan dalam buku (*Singapore College of Insurance Limited*, 2016), yaitu:

1. Kewajiban untuk tidak memberikan informasi atau gambaran kondisi yang salah (*misrepresent*) tentang segala informasi yang berkaitan dengan asuransi, atau kewajiban untuk menyampaikan hal yang sebenarnya.
2. Kewajiban untuk mengungkapkan (*disclose*) semua fakta material yang berkaitan dengan kontrak berasuransi atau kewajiban untuk tidak menyembunyikan informasi relevan apapun terkait dengan objek pertanggungan.

Berdasarkan uraian diatas dapat penulis simpulkan bahwa kewajiban diatas bermaksud untuk mewajibkan para pihak dalam kontrak harus secara sukarela mengungkapkan fakta secara sepenuhnya, akurat dan benar tentang risiko yang diajukan baik diminta ataupun tidak.

2.1.2 Kewajiban Pengungkapan Fakta (*Duty of Disclosure*)

Seperti yang telah dijelaskan dalam penjabaran mengenai fakta material, kewajiban pengungkapan fakta ini harus dilakukan pada awal pengajuan penutupan asuransi sampai saat kontrak polis tersebut berlaku dan/atau pada periode waktu

tertentu pada saat kontrak polis sudah berlaku yaitu saat proses perpanjangan polis asuransi dan/atau pada saat adanya perubahan fakta material saat polis masih berjalan yang dapat mengubah isi polis serta adanya perubahan undang-undang (*Singapore College of Insurance Limited, 2016*).

Kewajiban pengungkapan fakta ini didasari dengan sifat natural dari kontrak asuransi. Pada dasarnya yang mengetahui mengenai kondisi, dan keadaan objek pertanggungan adalah tertanggung sehingga tertanggung wajib mengungkapkan fakta material tersebut kepada penanggung. Dengan begitu penanggung dapat menentukan menerima atau menolak risiko yang diajukan tertanggung, penentuan tarif premi dan ketentuan dalam polis asuransi (Hartono, 2005).

Kewajiban pengungkapan juga ada pada sisi perusahaan asuransi atau penanggung sebagai contohnya adalah pada saat penutupan asuransi, penanggung wajib memberikan edukasi mengenai risiko apa saja yang dijamin. Seperti pada polis all risk seperti polis asuransi Property All Risk, penanggung wajib memberikan edukasi bahwa memang istilah all risk yang digunakan bukan berarti semua risiko dijamin akan tetapi penanggung perlu mengedukasi tertanggung terkait risiko-risiko apa saja yang dikecualikan dalam polis tersebut. Lebih lengkap pada buku *Basic Insurance Concepts and Principles (Singapore College of Insurance Limited, 2016)* memberikan beberapa contoh kewajiban penanggung dalam kewajiban pengungkapan fakta yaitu:

1. Memberikan informasi kepada tertanggung tentang kemungkinan hak diskon premi yang seharusnya diterima tertanggung. Diskon bisa diberikan karena beberapa hal yaitu riwayat asuransi yang baik ataupun memang diberikan karena adanya regulasi yang mengatur. Contoh nya di Indonesia, lembaga Otoritas Jasa Keuangan (OJK) memberikan regulasi mengenai pemberian diskon jika tertanggung memenuhi syarat terkait dengan nilai pertanggungan.
2. Penanggung juga diwajibkan memberikan informasi terkait risiko apa saja yang dapat diterima perusahaan asuransi tersebut. Penanggung wajib jujur terkait izin pemasaran produk asuransi yang dimilikinya yang telah disetujui oleh regulator.

3. Penanggung wajib memberikan edukasi yang benar terkait polis asuransi yang ditanganinya, karena pada dasarnya menyesatkan tertanggung demi memperoleh keuntungan pribadi adalah pelanggaran itikad baik yang sesungguhnya.

2.2 Asuransi Pengangkutan Barang (*Marine Cargo Insurance*)

2.2.1 Sejarah *Marine Cargo Insurance*

Abad XII : Asuransi pengangkutan modern berawal pada abad ke – 12, dari kedai kopi milik Edward Lloyd yang terletak di tepi sungai Thames, London, Inggris. Untuk mengenang jasa – jasa Edward Lloyd yang telah menyediakan tempat berikut informasi – informasi penting bagi para pelaku asuransi untuk bertransaksi asuransi pengangkutan laut, maka namanya diabadikan menjadi sebuah nama organisasi yang dibentuk oleh para pelaku asuransi, yaitu Lloyd's Corporation. Asuransi pengangkutan merupakan jenis pertanggungan yang tertua dalam sejarah perkembangan industri asuransi kerugian di mana pada mulanya yang ada hanyalah asuransi pengangkutan melalui air sungai saja. Dengan berkembangnya teknologi di bidang pengangkutan, maka asuransi pengangkutan ini pun kemudian berkembang dan meluas dengan pengangkutan melalui laut, udara dan darat atau merupakan gabungan daripada cara – cara pengangkutan tersebut.

2.2.2 Definisi *Marine Cargo Insurance*

Asuransi Pengangkutan Barang (*marine cargo*) adalah suatu asuransi atau pertanggungan yang memberikan jaminan atau proteksi terhadap kerugian/kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang diderita atas barang – barang yang dipertanggungkan sebagai akibat adanya risiko – risiko yang terjadi selama dalam suatu perjalanan (transit) yang dijamin dalam polis.

2.2.3 Pengelompokan Asuransi Pengangkutan

Pengelompokan Asuransi Pengangkutan dibagi dalam 3 kelompok, yaitu :

a. Asuransi Pengangkutan Laut (*Marine Cargo Insurance*)

Marine Cargo Insurance adalah suatu asuransi atau pertanggungan yang memberikan jaminan atau proteksi terhadap kerugian atau kerusakan atas objek pertanggungan sebagai akibat adanya bahaya – bahaya laut (Maritime Perils) yang terjadi dalam masa pengangkutan melalui laut yang dilakukan.

b. Asuransi Pengangkutan Udara (*Air Cargo Insurance*)

Air Cargo Insurance adalah suatu asuransi atau pertanggungan yang memberikan jaminan atau proteksi terhadap kerugian atau kerusakan atas objek pertanggungan sebagai akibat adanya bahaya – bahaya udara yang bersifat accidental, yang terjadi dalam masa pengangkutan melalui udara yang dilakukan.

c. Asuransi Pengangkutan Darat (*Land Transit Insurance*)

Land Transit Insurance adalah suatu asuransi atau pertanggungan yang memberikan jaminan atau proteksi terhadap kerugian atau kerusakan atas objek pertanggungan sebagai akibat adanya bahaya – bahaya darat yang bersifat accidental, yang terjadi dalam masa pengangkutan melalui darat yang dilakukan.

Pengelompokan Jenis Asuransi Pengangkutan Laut, dibagi dalam 3 (tiga) jenis:

a. Pengangkutan barang ke luar negeri (*Export*). ditujukan untuk barang – barang yang hendak dikirimkan dari Indonesia ke luar negeri (*Export*).

b. Pengangkutan barang ke dalam negeri (*Import*). ditujukan untuk barang – barang yang dikirim dari luar negeri ke Indonesia (*Import*).

c. Pengangkutan antar pulau (*Inter-insular*)

ditujukan untuk barang – barang yang dikirimkan antara satu kota atau pulau lain dalam suatu negara.

2.2.4 Jenis – jenis Kondisi Pertanggungan

Kondisi pertanggungan dalam Asuransi Pengangkutan Laut (*Marine Cargo Insurance*) terdiri dari :

a. TLO (*Total Loss Only*)

Kondisi polis ini memberikan jaminan dalam hal barang atau objek yang dipertanggungkan mengalami kerugian Total, yang berarti :

- 1) Musnah atau rusak seluruhnya, tidak berbentuk sama sekali/hilang seluruhnya.
- 2) Hilangnya hak/kepentingan atas barang tersebut.
- 3) Apabila biaya – biaya pemulihan/pengembalian barang yang dipertanggungkan lebih besar dari harga barang tersebut ditempat tujuan, maka kerugian tersebut secara Constructive dapat dikatakan Kerugian Total (Total Loss).

Kondisi Total Loss ini dibagi dalam 2 jenis, yaitu :

- (a) Total Loss of the goods.
- (b) Total Loss of the goods following Total Loss of the vessel.

(selain barang yang mengalami Total Loss, Kapal Pengangkut juga harus Total Loss).

b. *Institute Cargo Clause “C” 1/1/82*

Risiko yang dijamin :

1. Asuransi ini menanggung, kecuali yang disebutkan dalam pasal 4, 5, 6 dan 7 dibawah ini.
 - 1.1 Kerugian atau kerusakan barang yang dipertanggungkan yang secara wajar disebabkan oleh :
 - 1.1.1 Kebakaran atau peledakan.
 - 1.1.2 Kapal atau craft mengalami kandas, tenggelam atau terbalik.
 - 1.1.3 Alat angkut yang melalui darat tergelincir atau ke luar rel.
 - 1.1.4 Tabrakan atau sentuhan antara kapal, alat pengangkut dengan kapal lain atau objek lain selain air.
 - 1.1.5 Pembongkaran barang di pelabuhan darurat.

1.2 Kerugian/kerusakan barang yang dipertanggungkan yang disebabkan oleh :

1.2.1 Pengorbanan General Average.

1.2.2 Pembuangan barang kelaut.

2. Asuransi ini menanggung kerugian General Average dan Salvage Charges, disesuaikan atau ditetapkan menurut kontrak pengangkutan dan/atau Undang-Undang dan kebiasaan yang berlaku yang dijalankan untuk menghindari atau ada hubungannya dengan usaha untuk menghindari kerugian dari sebab apa saja, tidak termasuk yang dikecualikan dalam pasal 4, 5, 6 dan 7 atau dibagian lain dalam asuransi ini.

3. Asuransi ini juga mengganti kerugian pada tertanggung atas bagian barang tanggungan dibawah kontrak pengangkutan dengan klausula “tabrakan di mana kedua pihak bersalah” dalam hubungan dengan kerugian yang ditemukan kembali seperti tersebut dalam klausula ini. Dalam hal terjadinya klaim oleh pemilik kapal dalam klausula ini tertanggung setuju untuk memberitahukan perusahaan asuransi yang akan mempunyai hak atas biaya mereka sendiri dan membela kepentingan Tertanggung mengenai klaim.

Pengecualian Risiko :

4. Asuransi ini tidak menanggung :

4.1 Kerugian/kehilangan/kerusakan atau pengeluaran yang dapat dianggap sebagai akibat perbuatan/kesalahan yang disengaja oleh Tertanggung.

4.2 Kebocoran biasa, penyusutan biasa dalam ukuran berat atau volume atau sobek atau aus yang biasa atas barang yang dipertanggungkan.

4.3 Kerugian/kehilangan atau pengeluaran yang disebabkan oleh kurang baiknya atau kurang sempurnanya pengepakan atau persiapan barang yang dipertanggungkan (khusus untuk klausula 4.3 “pengepakan” berarti pemuatan barang ke dalam container atau kereta angkut tapi hanya kalau pemuatan tersebut dilaksanakan sebelum berlakunya asuransi ini atau oleh tertanggung atau pegawai mereka).

4.4 Kerugian/kehilangan/kerusakan atau pengeluaran biaya yang disebabkan oleh cacad atau perubahan sifat barang yang dipertanggungkan.

4.5 Kerugian/kehilangan/kerusakan atau pengeluaran atau yang hampir bersamaan dengan itu disebabkan oleh suatu keterlambatan, walaupun keterlambatan itu disebabkan oleh bahaya (*risk*) yang termasuk dalam pertanggungan (kecuali untuk pengeluaran yang dapat dibayarkan menurut pasal 2 diatas).

4.6 Kerugian/kehilangan/kerusakan atau pengeluaran yang disebabkan oleh ketidakmampuan membayar atau kebangkrutan pemilik, manager, pencarter atau operator kapal laut.

4.7 Kerugian/kehilangan/kerusakan atau pengeluaran yang disebabkan oleh penggunaan senjata untuk perang yang menggunakan bagian dan/atau campuran atom atau nuklir atau reaksi semacamnya atau kekuatan atau unsur yang mengandung radio aktif.

4.8 Pengrusakan atau pemusnahan barang – barang yang dipertanggungkan atau bagian darinya sebagai akibat oleh perbuatan kesenggajaan dari orang atau orang – orang. (hanya berlaku bagi ICC "B" dan ICC "C" saja).

5. Asuransi ini tidak menanggung kerugian atau kerusakan yang ditimbulkan oleh :

5.1 Ketidaklayakkan kapal atau alat angkut untuk berlayar, tidak sempurnanya kapal atau alat angkut container atau lifvan untuk keselamatan pengangkutan barang yang dipertanggungkan. Di mana tertanggung atau petugas mereka mengetahui ketidaklaikkan atau ketidaksempurnaan kapal untuk berlayar pada saat barang yang dipertanggungkan dimuat k edalam kapal tersebut.

5.2 Perusahaan asuransi berhak menolak jaminan mengenai kelayakan atau kesempurnaan kapal untuk mengangkut barang yang dipertanggungkan ketempat tujuan kecuali kalau Tertanggung atau petugasnya mengetahui adanya ketidaklaikkan atau ketidaksempurnaan kapal tersebut.

6. Asuransi ini tidak menanggung kerugian/kehilangan atau kerusakan yang disebabkan oleh :

6.1 Perang, perang saudara, pemberontakan, huru hara atau kekacauan dan akibatnya dalam masyarakat atau setiap tindakan permusuhan oleh atau terhadap kekuatan militer.

6.2 Penangkapan, penahanan, penguasaan atau pembatasan (kecuali oleh pembajakan), dan akibatnya atau setiap usaha untuk itu.

6.3 Rusak sebagai akibat terkena ranjau, torpedo, bom atau terkena alat perang lainnya.

7. Asuransi ini tidak menanggung kerugian/kehilangan/kerusakan atau pengeluaran:

7.1 Yang disebabkan oleh pemogokan, larangan bekerja bagi karyawan, atau adanya orang-orang terlibat dalam gangguan perburuhan, kekacauan, atau huru-hara dalam masyarakat.

7.2 Sebagai akibat dari pemogokan, larangan bekerja bagi karyawan, gangguan dalam perburuhan, kekacauan atau huru-hara dalam masyarakat.

7.3 Yang disebabkan oleh teroris atau orang-orang yang bertindak dengan motif politik.

Masa Pertanggungan :

8. Asuransi ini mulai berlaku dari saat barang meninggalkan gudang atau tempat penyimpanan pada tempat yang disebut dalam asuransi ini darimana dimulainya pengiriman, berlanjut selama dalam perjalanan yang dianggap umum dan berakhir :

8.1 Pada saat penyerahan kepada penerima atau tempat penyimpanan terakhir atau tempat penyimpanan pada tujuan yang disebut dalam asuransi ini.

8.2 Pada saat penyerahan kepada gudang atau tempat penyimpanan, baik sebelum atau di tempat tujuan yang disebut dalam asuransi ini, yang dipilih oleh Tertanggung untuk digunakan,

8.2.1 Untuk penyimpanan yang bukan cara biasa untuk pemindahan.

8.2.2 Untuk penjabatan atau distribusi.

8.3 Habisnya masa 60 hari setelah pembongkaran barang yang diasuransikan di

sisi kapal/dari kapal laut pada pelabuhan terakhir pembongkaran, diambil yang mana yang lebih dahulu terjadi.

8.4 Kalau setelah pembongkaran di sisi kapal/dari kapal laut pada pelabuhan terakhir tapi belum merupakan tujuan terakhir dalam asuransi ini, barang – barang harus dikirim ke tujuan lain dari tujuan akhir yang disebut dalam asuransi ini, maka tergantung dari masa berlakunya seperti tersebut di atas. Asuransi ini tidak akan berlaku melebihi tujuan seperti yang ditentukan semula ke tujuan lain tersebut.

8.5 Tergantung dari masa berlaku seperti yang dimaksudkan di atas dan pada ketentuan pasal 9 tersebut dibawah ini, asuransi ini tetap berlaku walaupun ada keterlambatan selama keterlambatan itu berada diluar kekuasaan tertanggung. Keterlambatan di sini mencakup setiap penyimpangan, pembongkaran paksa, pengapalan kembali atau pemindahan kapal dan penyimpangan yang diakibatkan atas hak yang diberikan kepada pemilik atau pencarter kapal dalam menentukan perjalanan kapal.

9. Kalau, karena hal – hal yang berada di luar kekuasaan tertanggung, kontrak pengangkutan diputuskan pada suatu pelabuhan atau tempat lain yang bukan merupakan pelabuhan tujuan dalam asuransi ini atau pengiriman dihentikan/diputuskan sebelum penyerahan barang seperti tersebut dalam pasal 8 diatas, maka asuransi ini juga akan berhenti/ berakhir kecuali kalau pemberitahuan secepatnya disampaikan kepada perusahaan asuransi dan minta dilanjutkan berlakunya asuransi ini dengan catatan adanya tambahan premi kalau diminta oleh perusahaan asuransi, atau

9.1 sampai barang tersebut dijual dan diserahkan di pelabuhan atau tempat tersebut, atau kalau ada kesepakatan lain secara khusus, sampai 60 hari setelah barang – barang yang dipertanggungkan tiba dipelabuhan atau tempat tersebut, mana yang terjadi lebih dahulu yang dianggap berlaku, atau

9.2 kalau barang tersebut diserahkan dalam waktu 60 hari seperti tersebut diatas (ditambah perpanjangannya yang disepakati bersama, kalau ada) ketempat tujuan lainnya, sampai berakhirnya asuransi ini sesuai dengan ketentuan dalam pasal 8 diatas.

10. Kalau setelah berlakunya asuransi ini, tempat tujuan dirubah oleh tertanggung, maka asuransi ini tetap berlaku dengan premi dan persyaratan yang diatur kembali dengan syarat pemberitahuan tersebut segera disampaikan kepada perusahaan asuransi.

c. *Institute Cargo Clause "B" 1/1/82*

Risiko yang dijamin :

1. Asuransi ini menanggung, kecuali yang disebutkan dalam pasal 4, 5, 6 dan 7 dibawah ini,

1.1 Kerugian atau kerusakan barang yang dipertanggungkan yang secara wajar disebabkan oleh :

1.1.1 Kebakaran atau peledakan.

1.1.2 Kapal atau craft mengalami kandas, tenggelam atau terbalik.

1.1.3 Alat angkut (darat) tergelincir atau ke luar rel.

1.1.4 Tabrakan atau sentuhan antara kapal, alat pengangkut dengan kapal lain atau objek lain selain air.

1.1.5 Pembongkaran barang di pelabuhan darurat.

1.1.6 Gempa bumi, letusan gunung berapi atau petir.

1.2 Kerugian/kerusakan barang yang dipertanggungkan yang disebabkan oleh :

1.2.1 Pengorbanan *General Average*.

1.2.2 Pembuangan atau terlemparnya barang ke laut.

1.2.3 Masuknya air laut, danau atau sungai ke dalam kapal, alat angkut, peti kemas atau tempat penimbunan.

1.3 Kerugian keseluruhan (*Total Loss*) per – koli, hilang atau jatuh selama bongkar muat dari/ke kapal atau perahu.

2. Asuransi ini menanggung kerugian *General Average* dan *Salvage Charges*, disesuaikan atau ditetapkan menurut kontrak pengangkutan dan/atau Undang – Undang dan kebiasaan yang berlaku yang dijalankan untuk menghindari atau ada hubungannya dengan usaha untuk menghindari kerugian dari sebab apa saja, tidak termasuk yang dikecualikan dalam pasal 4, 5, 6 dan 7 atau dibagian lain dalam asuransi ini.

3. Asuransi ini juga mengganti kerugian pada tertanggung atas bagian barang tanggungan dibawah kontrak pengangkutan dengan klausula “tabrakan di mana kedua pihak bersalah” dalam hubungan dengan kerugian yang ditemukan kembali seperti tersebut dalam klausula ini. Dalam hal terjadinya klaim oleh pemilik kapal dalam klausula ini tertanggung setuju untuk memberitahukan perusahaan asuransi yang akan mempunyai hak atas biaya mereka sendiri dan membela kepentingan tertanggung mengenai klaim.

d. *Institute Cargo Clause “A” 1/1/82*

Risiko yang dijamin :

- 1) Asuransi ini menanggung semua kerugian atau kerusakan terhadap barang yang dipertanggungkan, kecuali yang disebutkan dalam pasal 4, 5, 6, 7 dibawah ini.
- 2) Asuransi ini menanggung kerugian General Average dan Salvage Charges, disesuaikan atau ditetapkan menurut kontrak pengangkutan dan/atau Undang – Undang dan kebiasaan yang berlaku yang dijalankan untuk menghindari atau ada hubungannya dengan usaha untuk meng-hindari kerugian dari sebab apa saja, tidak termasuk yang dikecualikan dalam pasal 4, 5, 6 dan 7 atau dibagian lain dalam asuransi ini.
- 3) Asuransi ini juga mengganti kerugian pada tertanggung atas bagian barang tanggungan dibawah kontrak pengangkutan dengan klausula “tabrakan di manakedua pihak bersalah” dalam hubungan dengan kerugian yang ditemukan kembali seperti tersebut dalam klausula ini. Dalam hal terjadinya klaim oleh pemilik kapal dalam klausula ini tertanggung setuju untuk memberitahukan perusahaan asuransi yang akan mempunyai hak atas biaya mereka sendiri dan membela kepentingan tertanggung mengenai klaim.

2.2.5 Perluasan Risiko

Asuransi ini dapat diperluasan dengan :

a. *Imaginair Profit*

Perluasan risiko ini terhadap kerugian atas kehilangan keuntungan yang diharapkan, seandainya barang tersebut tiba ditempat tujuan, dapat pula termasuk bea masuk, bea masuk tambahan & pajak penambahan nilai. Besarnya imaginair

profit ini tidak lebih besar dari 10 % nilai pertanggungan. Dapat lebih besar dari 10% namun maksimum 22.50% (dengan catatan harus diperinci satu persatu). Pembatasan ini ditujukan untuk membatasi barang – barang yang masuk ke dalam suatu negara.

Pembebanan besarnya premi sama dengan premi dasar.

b. *War Risk*

Perluasan risiko ini terhadap kerugian/kerusakan atas objek pertanggungan sebagai akibat adanya risiko peperangan. Namun harus diperhatikan negara – negara yang dikecualikan di dalam perluasan risiko perang ini, maka tujuan dari atau ke negara tersebut tidak dapat diperluas. Pengumuman ini biasa didapat dari *Lloyd Syndicate*. pembebanan suku premi tambahan berbeda – beda, tergantung dari letak geografis dari negara yang bersangkutan (dekat negara yang sedang berperang atau tidak).

c. *Strike, Riot & Civil Commotion*

Perluasan risiko ini terhadap kerugian/kerusakan atas objek pertanggungan sebagai akibat adanya kerusuhan, pemogokkan.

d. *Theft, Pilferage and Non Delivery*

Perluasan risiko ini terhadap kerugian/kerusakan atas objek pertanggungan sebagai akibat adanya Pencurian, Pembajakan atau barang tersebut tidak sampai ditangan si penerima.

e. *Concealed Damage*

Perluasan risiko ini terhadap kerugian/kerusakan atas objek pertanggungan yang baru diketahui ketika packing dibuka, jadi walaupun container tersebut tidak terlihat adanya kerusakan namun kerusakan terjadi pada objek pertanggungan yang disimpan

di dalam container tersebut.

Perluasan ini hanya ditujukan untuk :

- 1) Pengangkutan atas mesin – mesin saja.
- 2) Packing yang digunakan harus container.

2.2.6 Underwriting Faktor

Underwriting faktor adalah faktor – faktor yang dapat mempengaruhi pendirian

seorang underwriter dalam memutuskan untuk menerima, menolak atau menerima dengan syarat atas pelimpahan risiko tersebut. Dalam menganalisa suatu penutupan asuransi pengangkutan laut, faktor – faktor yang mempengaruhi dapat dikelompokkan

dalam 2 (dua) bagian yang :

a. Barang-barang yang diangkut sebagai objek pertanggungan.

Faktor – faktor yang dapat mempengaruhi terhadap barang yang akan diangkut adalah:

1) Jenis Barang (*Type of Cargo*)

Jenis barang dibagi dalam 4 golongan, yaitu:

(a) General cargo (barang-barang umum), yaitu jenis – jenis barang yang bersifat

umum. misalnya : mesin-mesin dan lain-lain.

(b) Bulk Cargo (barang – barang curah), yaitu jenis barang yang umumnya dimuatkan dalam bentuk curah. misalnya : batu bara, pasir, semen, pupuk dan lain – lain.

(c) Special Cargo (barang – barang khusus), yaitu jenis barang-barang yang khusus, sehingga sistem pemuatan atau pengepakan dilakukan secara khusus pula. misalnya : barang – barang pecah – belah, keramik, elektronik dan lain – lain.

(d) Barang-barang berbahaya (*Dangerous Cargo*), yaitu jenis barang – barang yang sangat berbahaya/explosive. Dalam hal penanganan barang-barang ini haruslah sangat diperhatikan mengenai packing dan sistem pemuatannya, pada umumnya pada packing tersebut diberikan label – label khusus misalnya “Sangat berbahaya/dangerous” dengan tinta merah, agar mudah diketahui orang. misalnya : bahan – bahan kimia, bensin, tinner dan lain – lain.

2) Karakteristik Barang (*Characteristic of Cargo*)

(a) Padat/Logam

(b) Cair

(c) Liquid

(d) Gas

- (e) Powder
 - (f) Smell
 - (g) Sensitive
 - (h) Vermin (berkutu), dan lain – lain.
- 3) Metode pembungkusan barang (*Method of Packing*)

Di dalam setiap pengiriman barang, maka packing atau pembungkus barang tersebut harus layak dan pantas (*Sufficient & Suitable packing*), walaupun ada beberapa barang yang tidak dibungkus (*Un-packing*) misalnya dalam pengangkutan Kendaraan bermotor, kayu, dan lain – lain. Hal ini dapat diterima karena pada umumnya barang tersebut tidak dilakukan/dilaksanakan pembungkusan dalam suatu pengiriman (berlaku umum/wajar).

Suatu pembungkus dikatakan layak dan pantas (*Sufficient & Suitable packing*), apabila pembungkus tersebut dapat melakukan suatu perjalanan untuk menjaga barang-barang yang dibungkusnya tersebut tidak mengalami kerusakan. Seperti kita ketahui bahwa un-sufficient packing dikecualikan dari pertanggungungan.

Packing dapat dikelompokkan ke dalam :

- (a) *Professional Packing Company.*
- (b) *Manufacture.*
- (c) *Professional Packing Company & Manufacture in Container.*

Metode pembungkusan ini ada bermacam – macam, disesuaikan dengan kebutuhan dan jenis barang yang dibungkus.

- (d) *Cartoon box /sack/goni bag* atau karung goni.
- (e) *Pallet, wood etc.*
- (f) *Drum.*

Dalam hal packing dengan container, ada beberapa istilah yang perlu diperhatikan, yaitu :

- (a) *F.C.L. (Full Container Loaded).*

Dalam hal ini satu container hanya diisi oleh barang-barang milik pengirim, tidak disatukan dengan barang-barang milik orang lain, umumnya pengepakan

ini dilakukan langsung oleh pemilik barang dan dilakukan ditempat/ lokasi di mana barang tersebut akan dimuat.

(b) L.C.L. (*Less Container Loaded*).

Dalam hal ini satu container diisi oleh barang-barang milik berbagai pengirim, jadi tidak hanya berisi barang milik 1 orang bertanggung namun disatukan dengan barang-barang milik orang lain, umumnya pengepakan ini dilakukan oleh pihak ekspedisi.

Dalam hal ini satu container diisi oleh barang-barang milik berbagai pengirim, jadi tidak hanya berisi barang milik 1 orang bertanggung namun disatukan dengan barang-barang milik orang lain, umumnya pengepakan ini dilakukan oleh pihak ekspedisi.

(c) C.Y. = *Container Yard*.

Tempat melakukan pengepakan tersebut dilakukan dilokasi pabrik/Gudang/tempat milik Tertanggung.

(d) C.F.S. = *Container Freight Station*.

Tempat melakukan pengepakan tersebut dilakukan di station khusus pengepakan ke dalam container.

Sistim pengiriman dapat dilakukan dengan :

(a) C.Y. – C.Y.= *Container Yard – Container Yard*

Dalam hal ini, si pengirim barang melakukan pengepakan ke dalam container dan mensegel container tersebut, kunci segel diserahkan kepada EMKL, dibawa ketempat/lokasi si penerima, dan si penerima yang akan membuka segel tersebut dilokasi penerima/gudang/tempat yang disebutkan di dalam polis.

(b) C.Y. – C.F.S. = *Container Yard – Container Freight Station*

Pengepakan ke dalam container dilakukan di tempat si pengirim barang, akan tetapi si penerima barang mengambil barang tersebut di container freight station, dalam hal ini perlu diperhatikan cara pengangkutan selanjutnya dari C.F.S. menuju lokasi si penerima barang/gudang/tempat yang disebutkan dalam polis. (c) C.F.S. – C.F.S.= *Container Freight Station - Container Freight Station*

Baik pengepakan ke dalam container maupun pengambilan barang dilakukan di container freight station.

4) Cara pemuatan barang :

Cara pemuatan barang selama pengangkutan : *On Deck* atau *Under Deck*. Barang –barang yang dimuat diatas *deck (on deck)* mempunyai tingkat risiko yang lebih besar dibandingkan dengan barang-barang yang dimuat di bawah geladak (*under deck*).

5) *Sum Insured*

Dalam hal ini kita melihat pada :

(a) *Accumulation of Risk*

yaitu untuk mengetahui berapa besar akumulasi risiko yang telah ada dan yang mungkin dipikul oleh perusahaan asuransi di atas kapal tersebut, apabila risiko tersebut terjadi.

(b) *Maximum Liability* yaitu untuk mengetahui berapa besar maksimum tanggung jawab (*liability*) yang dimiliki dalam pengiriman tersebut.

B. Kapal yang mengangkut sebagai alat transportasi 1) Konstruksi kapal, tahun pembuatan dan *GRT* kapal (a) Kontruksi Kapal.

Seperti kita ketahui terdapat 4 (empat) jenis konstruksi, yaitu : besi/baja, fiber glass, ferrocement dan kayu, di mana secara otomatis tingkat kemungkinan terjadinya risiko yang dihadapi berbeda – beda, di mana kapal berkonstruksi kayu jauh lebih berbahaya bila dibandingkan dengan kapal berkonstruksi besi/baja, dan yang umum digunakan untuk mengangkut cargo hanyalah besi/baja dan kayu.

(b) Tahun Pembuatan Kapal

Tahun Pembuatan Kapal sangat berpengaruh sekali, karena semakin tua usia kapal semakin tidak ekonomis lagi, pembatasan jangka waktu ekonomis untuk kapal-kapal dalam asuransi pengangkutan maksimum 15 tahun, boleh lebih dari 15 tahun tapi tidak lebih dari 25 tahun apabila kapal tersebut adalah liner vessel, sedangkan untuk kapal berkonstruksi kayu maksimum 15tahun.

(c) GRT kapal (*Gross Register Ton*)

GRT Kapal secara otomatis kapal – kapal yang mempunyai GRT lebih besar akan lebih stabil dan mempunyai daya stabilitas yang tinggi, sehingga kemungkinan terjadinya risiko akan lebih kecil bila dibandingkan dengan kapal yang mempunyai GRT kecil.

Sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam *Institute Classification Clause (ICC 1/1/01)* bahwa kapal yang mengangkut tersebut harus memiliki kapasitas mengangkut minimal 100 ton.

2) Management (*Carrier Reputation*)

Management pengelolah kapal tersebut sangat berpengaruh dalam operasional kapal tersebut, baik terhadap kapal itu sendiri maupun terhadap cargo yang dimuatkan pada kapal tersebut.

Dengan suatu management yang baik, setidaknya akan menurunkan tingkat kemungkinan terjadinya suatu risiko.

3) *Operation System*

Besarnya risiko yang dihadapi oleh penanggung dalam penutupan asuransi ini tergantung pula pada sistem operasi dari kapal tersebut.

3 Jenis operation kapal :

(a) *Liner Vessel*.

Liner vessel adalah kapal – kapal yang mempunyai route pelayaran yang tetap dan diumumkan pada media masa, sehingga masyarakat dapat mengetahui dengan jelas jadwal dari pelayaran dari kapal tersebut (tanggal keberangkatan dan tanggal tiba).

(b) *Trempher Vessel*.

Trempher vessel adalah kapal – kapal yang tidak mempunyai route pelayaran yang tetap dan tidak diumumkan pada media masa.

(c) *Industrial*.

Industrial adalah kapal-kapal yang dimiliki dan hanya dipergunakan khusus untuk mengangkut barang – barang milik tertanggung saja.

4) *Port Facilities*.

Bagaimana dengan fasilitas pelabuhan yang disediakan (pelabuhan pengiriman maupun pelabuhan tujuan), apakah memadai atau tidak. Misalnya, pengiriman dengan menggunakan container, tetapi pelabuhan tersebut tidak memiliki fasilitas crane untuk mengangkat container tersebut, atau pelabuhan tersebut dangkal sehingga kapal-kapal besar tidak dapat bersandar di dermaga, maka kapal tersebut harus melepaskan jangkarnya jauh dari dermaga dan barang – barang /cargo tersebut harus menggunakan tongkang untuk dibawa ke dermaga.

5) *Freight forwarder (Reputation & Right of Subrogation).*

Bagaimana dengan reputasi dari freight forwarder di dalam bidang usaha pengangkutan, apakah baik dan berjalan lancar, karena hal ini sangat berkaitan erat dengan barang – barang yang akan diangkut/dibawa tersebut, demikianpun dengan penyelesaian hak subrogasi apakah dapat berjalan lancar ?.

2.4 Underwriting Asuransi Pengangkutan Barang (Marine Cargo)

2.4.1 Pengertian Underwriting

Istilah underwriter digunakan untuk mengartikan proses seleksi yang dengan itu Underwriter menentukan penawaran risiko mana yang harus diterima atau ditolak, dan jika di terima, rate, syarat serta kondisinya seperti apa.

Underwriting adalah suatu proses penilaian dan penggolongan tingkat risiko yang dimiliki oleh seorang calon tertanggung atau sekelompok orang dalam pertanggungans sehubungan dengan produk asuransi tertentu dan pengambilan keputusan untuk menerima atau menolak risiko tersebut.

Dalam melakukan proses penerimaan risiko, terdapat tiga konsep penting yang menjadi dasar bagi perusahaan asuransi untuk menerima risiko atau menolak suatu penutupan risiko.

a. Kemungkinan menderita kerugian (*chance of loss*) atau bisa disebut probilita atau kemungkinan menderita kerugian dari sejumlah objek tertentu. Underwriter pada umumnya meramalkan kemungkinan menderita kerugian ini berdasarkan apa yang terjadi di masa lalu.

b. Tingkat risiko (*degree of risk*) yaitu ketidakpastian atas kerugian dimasa yang akan datang yang biasanya sulit untuk diramalkan. Tingkat risiko ini

seringkali dicampuradukkan dengan kemungkinan menderita kerugian, akan tetapi keduanya mempunyai perbedaan pokok, misalnya suatu hal yang tidak mempunyai kemungkinan menderita kerugian (probabilitas nol), maka secara teoritis tingkat risikonya juga nol. Tetapi hal tersebut tidak berlaku, tingkat risiko kemungkinan masih tetap ada sebagai akibat dari situasi yang berbeda.

c. Hukum bilangan besar (*Law of Large Number*), makin banyak objek yang mempunyai risiko yang sama atau hampir sama, akan makin bertambah baik bagi perusahaan asuransi. Hal ini disebabkan penyebaran risiko – risiko akan lebih luas. Sehingga, secara sistematis kemungkinan menderita kerugian dapat diramalkan dengan baik.

2.3. Kajian Terdahulu

Beranjak dari uraian mengenai polis asuransi diatas lalu penulis memiliki keinginan untuk meneliti ikhtisar polis marine cargo seperti apa yang seharusnya dibuat perusahaan asuransi untuk memastikan ikhtisar polis marine cargo tersebut sudah ramah konsumen. Kajian terdahulu yang menjadi rujukan penulis dalam melakukan penelitian ini adalah penelitian yang telah dilakukan sebelumnya oleh saudari Firdha Lintang Kirana yang bersekolah di Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi Trisakti yang lulus pada tahun 2021 dengan nomor induk mahasiswa 17134032 yang mengambil judul penelitian “Pelaksanaan Prinsip *Utmost Good Faith* dengan Menggunakan Proses Model Keputusan Pembelian Konsumen pada Penutupan Asuransi Kendaraan Bermotor” dengan tujuan mengusulkan instrumen alternatif berupa ikhtisar polis yang dapat dipakai untuk menjelaskan isi Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor, yang ramah nasabah (*customer friendly*).

Pada akhir penelitian yang dilakukan saudari Firdha Lintang Kirana mendapatkan beberapa temuan sebagai berikut:

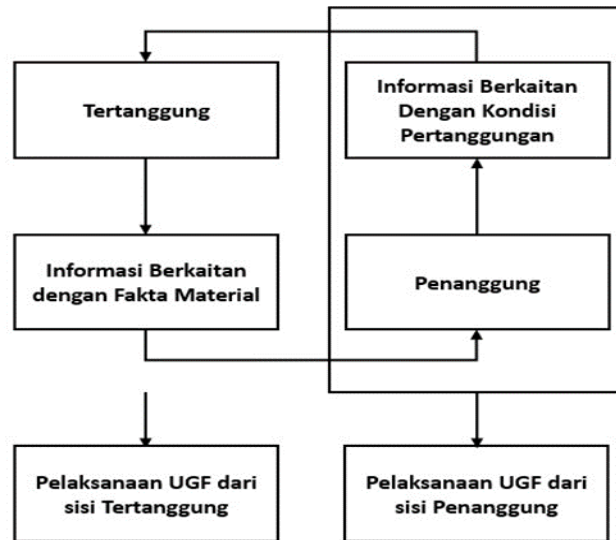
1. Pada penelitian tersebut hampir seluruh informan konsumen yang ditanyakan perihal apakah informan tersebut membaca isi polis, dan jawabannya adalah tidak dan membaca namun tidak secara menyeluruh. Hal lain yang ditanyakan oleh saudari Firdha pada penelitian sebelumnya adalah perihal apakah informan

tertanggung mengerti dan paham mengenai isi polis tersebut, dan rata-rata jawaban dari informan konsumen adalah tidak mengerti. Dari hal tersebut bahwa untuk polis yang simpel saja tertanggung enggan dan merasa tidak perlu untuk membaca polis tersebut karena sulitnya bahasa hukum yang digunakan dan tidak mendapatkan penjelasan dari pihak penanggung. Tentu saja untuk polis asuransi pengangkutan barang yang memiliki isi yang lebih luas dan secara terminologi tidak menjamin semua risiko seperti yang disebutkan dalam nama produknya yaitu property all risk. Sehingga penulis menganggap hal ini perlu diteliti, apakah ikhtisar PSAKBI tersebut dapat diterapkan dalam produk asuransi pengangkutan barang sehingga dapat membantu tertanggung lebih mudah dalam memahami isi polis asuransi pengangkutan barang.

2. Berdasarkan wawancara dengan informan konsumen dan underwriter maka telah dikonfirmasi bahwa ikhtisar PSAKBI yang menggunakan proses Model Keputusan Pembelian Konsumen lebih mudah dipahami dan memenuhi ketentuan terkait hal-hal apa saja yang perlu diketahui konsumen tentang pokok isi perjanjian PSAKBI.

2.4 Kerangka Berpikir

Berdasarkan uraian pendahuluan serta tinjauan pustaka tersebut, berikut penulis sampaikan kerangka berpikir dalam penelitian ini.



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif

3.2 Tempat Penelitian

Tempat : PT. ABC, Jakarta

3.3 Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan September 2022 sampai dengan Januari 2023.

3.4 Sampel

Sampel sebanyak 5 orang informan dari PT ABC.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan pada kondisi yang alamiah, sumber data berupa data primer dan teknik pengumpulan data baik berupa observasi, wawancara mendalam dan secara dokumentasi. Pada penelitian ini penulis melakukan pengumpulan data dengan metode wawancara.

3.6 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan sebuah kajian yang menggunakan data-data untuk mengetahui hal-hal yang tidak dapat diukur dengan pasti (*Intangible*). Jadi, penelitian dengan metode kualitatif tentunya tidak ada rumus dan aturan mengikat dalam proses pengolahan dan analisis datanya.

Penulis dalam melakukan penelitian ini, melaksanakan penelitian dengan metode sebagai berikut:

1. Reduksi data

Reduksi data merupakan proses merangkum serta memilih pokok dan memfokuskan pada hal-hal yang penting dalam sebuah penelitian dengan mencari

tema dan pola dari wawancara yang dilakukan. Tujuan dari reduksi data ini adalah untuk menyederhanakan data agar memastikan data yang diambil masuk dalam lingkup penelitian. Data yang penulis reduksi adalah data hasil wawancara kepada kelima informan underwriter di PT. ABC. Data hasil wawancara yang penulis reduksi akan menghasilkan skrip wawancara untuk selanjutnya disajikan dalam proses penyajian data.

2. Penyajian data

Penyajian data merupakan sekumpulan informasi yang disusun dan menjadikan data yang telah tersusun tersebut dapat ditarik kesimpulannya. Pada dasarnya proses ini dilakukan karena pada wawancara penelitian kualitatif hasil wawancara masih berbentuk narasi, sehingga sangat diperlukan adanya penyederhanaan tanpa harus mengurangi isi dari narasi yang telah disampaikan informan. Data yang disajikan tentu saja masih merupakan data mentah dari skrip wawancara yang penulis sederhanakan. Pada proses penyajian data ini, penulis melakukan analisis jawaban informan guna memperoleh informasi pelaksanaan prinsip itikad terbaik di PT. ABC.

Penyajian data ini adalah untuk melihat suatu gambaran keseluruhan atau bagian tertentu yang menggambarkan keseluruhan data yang diteliti.

3. Penarikan Kesimpulan

Pada tahapan ini merupakan tahapan akhir dari proses analisis data kualitatif. Tentu saja tahapan ini bermaksud untuk mencari makna data yang dikumpulkan dengan mencari berbagai peredaan, persamaan serta hubungan antar data tersebut. Penarikan kesimpulan dilakukan dengan membandingkan kesesuaian pernyataan dari subjek penelitian dengan makna yang terdapat dalam semua konsep dasar yang telah penulis sampaikan dalam pendahuluan serta tinjauan pustaka pada bab-bab sebelumnya. Penarikan kesimpulan ini adalah untuk mengetahui apakah pelaksanaan prinsip itikad terbaik pada asuransi marine cargo di PT. ABC telah sesuai dalam hal teoritis maupun legal.

4. Penyusunan laporan penelitian

Proses penyusunan laporan ini merupakan proses akhir dari teknik analisis data. Pada penyusunan laporan penulis akan menyampaikan semua informasi berkaitan dengan analisis pelaksanaan prinsip itikad baik pada asuransi *marine cargo* di PT. ABC

BAB IV
TIMELINE RENCANA PENELITIAN

Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	September 2022, Minggu				Januari 2023 minggu		
		1	2	3	4	1	2	3
		1	Persiapan melakukan survei					
2	Pelaksanaan Survei							
3	Input data dan laporan							

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1. Temuan Penelitian

Pada sub bab ini penulis akan menguraikan temuan hasil penelitian melalui wawancara yang telah penulis lakukan kepada tiga informan.

5.1.1. Informan Penelitian

Seperti yang telah penulis uraikan di atas, wawancara ini dilaksanakan kepada lima orang *underwriter* atau praktisi asuransi di PT. ABC yang setiap harinya melaksanakan tanggung jawab yang berkenaan dengan proses administrasi dan akseptasi asuransi *Marine Cargo*. Kriteria *underwriter* yang dipilih sebagai informan pada penelitian ini adalah mereka yang saat ini sedang bertugas sebagai *underwriter* di PT. ABC dengan pengalaman minimal lima tahun pada bidang tersebut.

Tujuan penulis melakukan wawancara kepada informan *underwriter* ini adalah sesuai dengan yang penulis sampaikan pada BAB I sebelumnya. Tujuan pertama adalah untuk mengetahui apakah pelaksanaan prinsip itikad baik untuk asuransi *Marine Cargo* di PT. ABC sudah berjalan dengan benar. Tujuan kedua adalah untuk menganalisa pelaksanaan prinsip itikad terbaik untuk asuransi *Marine Kargo* di PT. ABC. Tujuan tersebut untuk mencerminkan latar belakang penulisan skripsi ini yaitu untuk memastikan bahwa penanggung juga dalam porsinya melaksanakan prinsip itikad terbaik. Hal ini agar terjadi keseimbangan antara pemenuhan hak dan kewajiban antara penanggung dan tertanggung.

Kriteria dalam pemilihan informan pada wawancara penelitian ini adalah mereka yang telah bekerja selama kurang lebih tiga tahun di PT. ABC. Alasan dari penentuan kriteria tersebut adalah dengan tujuan supaya informasi yang diberikan kepada penulis pada saat wawancara skripsi dapat dikatakan valid. Hal ini karena pengalaman mereka sudah bekerja selama tiga tahun di PT. ABC pastinya sudah tidak diragukan lagi serta dapat diasumsikan mereka pastinya lebih paham mengenai penerapan prinsip itikad terbaik di PT. ABC.

Berikut ini merupakan data informan underwriter yang bertugas di Kantor Pusat PT ABC:

Tabel 1 Data informan underwirter PT ABC

No	Nama	Kode Informan	Jabatan	Divisi / Departemen	Lama Bekerja
1	Alfin	I1	Kepalas Seksi 1 (Junior Manajer)	Business Development I / Broking II (Agen, Direct, Broker)	12 Tahun
2	Alfi	I2	Kepala Departemen (Senior Manajer)	Business Development I / Broking II (Agen, Direct, Broker)	18 Tahun
3	Rizki	I3	Kepala Departemen (Junior Manajer)	Business Development I / Broking II (Direct)	12 Tahun
4	Edison	I4	Kepala Seksi (Junior Manajer)	Underwriter Property & Engineering / Kanwil Jawa Tengah, Kalimantan, dan Sumatera.	9 Tahun

5	Ani	I5	Kepala Seksi (Junior Manajer)	Underwriter Property & Engineering / Kanwil Jawa Timur, Jawa Barat, dan Sulawesi	5 Tahun
---	-----	----	-------------------------------------	--	---------

Wawancara atau pengambilan data dilakukan secara langsung di kantor PT ABC dengan tetap mematuhi protokol kesehatan, karena pada saat wawancara dilakukan masih pada saat covid-19 belum berakhir di kota Jakarta. Sebelum wawancara dilakukan, pastinya penulis mengkonfirmasi kesediaan informan untuk diwawancarai serta menjelaskan tujuan dari wawancara tersebut. Hal itu bertujuan untuk memberikan pemahaman awal kepada informan terkait dengan apa yang akan dibicarakan pada saat wawancara dilakukan.

Pada saat wawancara, penulis merekam semua pembicaraan informan namun telah meminta izin terlebih dahulu kepada *underwriter* sebelum melakukan rekaman. Tujuannya adalah sebagai pengawetan data wawancara yang telah penulis lakukan. Selanjutnya data wawancara yang telah penulis dapatkan akan penulis simpan di penyimpanan awan dengan link yang penulis sampaikan pada lampiran 7. Semoga dengan melakukan penyimpanan hasil wawancara pada penyimpanan awan tersebut dapat mempermudah pada saat data wawancara diperlukan untuk diakses berbagai pihak yang berkepentingan.

5.1.2. Kewajiban Pengungkapan Fakta (*Duty of Disclosure*)

Pada pelaksanaan kewajiban pengungkapan fakta, ada tiga kegiatan askeptasi yang berbeda yaitu pelaksanaan kewajiban penanggung pada saat awal penutupan (*on inception*), dan pada saat adanya endosemen (*on alteration*), yang selanjutnya disebut dengan indikator. Dari kedua kegiatan ini diturunkan menjadi 10 butir pertanyaan. Sepuluh butir pertanyaan ini terdiri dari 9 butir pertanyaan *on inception*, dan 1 butir pertanyaan *on alteration*. Berikut ini merupakan rangkuman jawaban *underwriter* mengenai kewajiban pengungkapan fakta dari sisi perusahaan asuransi.

A. Kewajiban Pengungkapan Fakta pada Saat Awal Penutupan (*On Inception*)

Dari sepuluh pertanyaan wawancara yang penulis lakukan untuk menggali informasi mengenai kewajiban pengungkapan fakta pada saat penutupan asuransi Marine Kargo di PT. ABC. Dapat penulis sampaikan poin-poin pertanyaan tersebut dan jawaban dari masing-masing *underwriter* sebagai berikut:

- 1) Pada saat awal penutupan menurut semua *underwriter*, menyatakan bahwa memang pada awal penutupan, mereka diwajibkan untuk menjelaskan produk-produk asuransi harta benda apa saja yang ada di PT. ABC. Lebih lanjut informan 1 menjelaskan bahwa PT. ABC memiliki beban untuk memberikan proteksi sekomprensif mungkin agar tertanggung merasa kebutuhan mereka telah terpenuhi dan mereka tidak merasa ada hal-hal yang mereka tidak ketahui padahal PT. ABC memiliki produk tersebut.
- 2) Pertanyaan mengenai apakah pada saat awal penutupan saudara diwajibkan untuk menjelaskan masing-masing produk tanpa diminta oleh tertanggung mendapat beberapa jawaban berbeda dari informan. Pada awal penutupan, informan 1, 3, 4 dan 5 menyatakan bahwa pada awal penutupan PT. ABC dalam hal ini tenaga pemasarannya memang diwajibkan dan dibebankan tanggung jawab untuk menjelaskan masing-masing produk asuransi marine kargo yang tersedia di PT. ABC, namun informasi AS memiliki pendapat bahwa PT. ABC tidak perlu menjelaskan semua produk asuransi marine cargo yang ada di PT. ABC, tenaga pemasar hanya perlu menjelaskan secara mendasar semua produk tersebut, lalu fokus kepada satu produk yang memang sudah dianalisa dan sesuai dengan kebutuhan tertanggung.
- 3) Pertanyaan mengenai apakah PT. ABC membantu menjelaskan serta membantu dalam pengisian form SPPA (Surat Permohonan Penutupan Asuransi) mendapat jawaban seragam dari semua *underwriter*. Di PT. ABC sendiri form SPPA sudah dibuat ringkas mungkin dan semudah mungkin agar semua bagian dari SPPA tersebut dapat mudah dipahami oleh tertanggung. Namun disana tetap ada kewajiban PT. ABC untuk memastikan bahwa tertanggung sudah paham betul mengenai butir-butir dalam SPPA tersebut. Hal ini bertujuan agar informasi dalam SPPA dapat diterima dan dipahami oleh penanggung.
- 4) Terkait dengan butir di dalam SPPA sendiri mendapat jawaban yang beragam. Informan 1 sendiri menekankan pada butir harga pertanggungan untuk barang, karena tidak jarang tertanggung yang memasukan harga pertanggungan keuntungan yang diharapkan dengan harga barang di dalamnya karena sesuai untuk *Wording Asuransi Marine Cargo*.
- 5) Berkaitan dengan survey risiko, semua *underwriter* sepakat bahwa apabila risiko tersebut memang harus disurvei maka tenaga pemasaran wajib

menginformasikan hal tersebut ke calon tertanggung. Lebih lanjut, informan 4 menjelaskan bahwa di PT. ABC memang ada kebijakan underwriting yang mengatur mengenai kapan survey diperlukan dan untuk risiko sebesar apa survey perlu dilakukan. Hal ini menunjukkan bahwa PT ABC sendiri sudah memikirkan betapa pentingnya kewajiban pengungkapan fakta itu diperlukan. Hal ini dilakukan agar tertanggung mengetahui keseriusan perusahaan asuransi dalam menangani risiko yang dimiliki tertanggung.

- 6) Terkait dengan apakah pada awal penutupan tenaga pemasaran menjelaskan kapan polis akan diterima oleh tertanggung, semua informan sepakat bahwa hal itu perlu diinformasikan kepada tertanggung. Menurut informan 2 hal ini menjadi penting karena di Indonesia khususnya tertanggung yang membeli Asuransi Marine Cargo, akan merasa nyaman setelah polis dalam bentuk fisik telah mereka terima.
- 7) Mengenai pertanyaan apakah pada awal penutupan, PT. ABC menjelaskan mekanisme dan batas waktu pembayaran premi. Semua *undewriter* sepakat bahwa tenaga pemasaran harus menjelaskan tenggat waktu pembayaran premi yang harus dilaksanakan tertanggung. Hal ini untuk menghindari adanya pembatalan polis akibat premi yang tidak dibayarkan tepat pada waktunya. Informan 4 menjelaskan bahwa pada *wording* polis Marin Cargo sendiri pada bagian *preamble* yang berisi “maka polis asuransi ini menyatakan bahwa dengan syarat **Tertanggung telah membayar premi kepada Penanggung** sebagaimana disebut dalam Ikhtisar dan tunduk pada syarat, pengecualian, ketentuan dan kondisi yang terkandung di dalamnya atau yang dibuat endosemen padanya Penanggung akan memberi ganti rugi kepada Tertanggung sesuai dengan cara dan lingkup sebagaimana ditetapkan dalam polis ini”. Maka tenaga pemasaran sangat perlu menjelaskan betapa penting nya pembayaran premi dilakukan dan tenggat waktu pembayaran premi tersebut.

Pembayaran premi harus dilunasi segera pada saat penerimaan polis ini. Bila premi tidak dilunasi maka jaminan polis ditangguhkan namun Pemegang Polis tetap berkewajiban melunasi premi yang telah berjalan atau membayar sesuai kondisi polis yang berlaku.
--

Gambar 1 *Disclaimer* mengenai pembayaran premi pada nota tagihan premi PT ABC

- 8) Terkait dengan pertanyaan apakah tenaga pemasaran mengkonfirmasi bahwa tertanggung telah memahami isi polis. Penulis menerima jawaban beragam

dari para informan. Informan 1 menyatakan bahwa pada umumnya tenaga pemasaran diwajibkan mengkonfirmasi kepada tertanggung terkait apakah tertanggung telah memahami isi polis tersebut. Kalimat “pada umumnya” mengindikasikan bahwa memang tidak ada kewajiban secara khusus yang mengatur hal tersebut. Begitu juga informan 2 dan 5 yang memberikan pernyataan bahwa “sebagai tenaga pemasar yang baik, tenaga pemasar akan menghubungi kembali tertanggung dan memastikan bahwa tertanggung sudah memahami isi polis” hal ini mengindikasikan juga bahwa kegiatan mengkonfirmasi kembali kepada tertanggung bukanlah hal yang diwajibkan di PT ABC sendiri. Berbeda dengan informan di atas, informan 3 dan 4 menyatakan bahwa tenaga pemasar tidak perlu melakukan konfirmasi kepada tertanggung dan apabila memang ada pertanyaan dari tertanggung mengenai isi polis, barulah tenaga pemasaran akan menjelaskan hal tersebut kepada tertanggung. Informan menjelaskan kembali hal karena pada buku polis PT. ABC, telah memberikan *disclaimer* sebagai berikut:

Mohon pemegang polis membaca isi dan ketentuan yang tercantum dalam polis ini, untuk memastikan apakah sesuai dengan yang dikehendaki. Perjanjian ini telah disesuaikan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan termasuk ketentuan Otoritas Jasa Keuangan.

Gambar 2 Disclaimer mengenai kewajiban tertanggung untuk membaca isi polis.

- 9) Pertanyaan terakhir yang penulis sampaikan untuk pada saat awal penutupan adalah mengenai butir dalam ikhtisar polis (Lampiran 4) yang dapat menimbulkan kesalahpahaman dari sisi tertanggung. Menurut informan 1, tidak ada butir dalam ikhtisar yang kurang jelas. Menurut informan 2 ikhtisar polis Marine Cargo PT ABC sendiri sangat berpotensi menimbulkan kesalahpahaman karena bahasa yang digunakan merupakan bahasa teknis di dunia asuransi. Berbeda dengan 2, informan 3 menyatakan bahwa butir dalam ikhtisar yang seringkali membuat tertanggung salah tafsir adalah penulisan jaminan “Others” atau risiko lainnya, tentu hal ini akan membingungkan tertanggung. Menurut informan 4, butir dalam ikhtisar yang sering membuat kesalahpahaman adalah bagian kegunaan jenis barang yang lebih dari satu jenis. Untuk mengatasi hal tersebut biasanya tenaga pemasaran diwajibkan menuliskan satu jenis barang saja di dalam polis dengan tarif premi tertinggi. Terakhir, informan 5 menyampaikan bahwa yang sering terjadi kesalahpahaman pada ikhtisar polis *Marine Cargo*.

Tabel 2 Kewajiban Pengungkapan Fakta pada Awal Penutupan (*On Inception*)

No	Informasi	1	2	3	4	5
----	-----------	---	---	---	---	---

1	Informasi produk asuransi Marine Cargo di PT. ABC	Ya, agar sesuai dengan kebutuhan tertanggung	Ya, karena tenaga pemasaran memiliki beban untuk memberikan proteksi se komprehensi ve mungkin.	Ya, informasi diberikan agar dapat menyesuaikan dengan kebutuhan tertanggung.	Iya, agar terlihat itikad baik dari perusahaan asuransi kepada tertanggung.	Iya, karena yang dipasarkan merupakan jasa.
2	Penjelasan semua produk asuransi marine cargo tanpa diminta	Ya, agar tertanggung dapat menyesuaikan denngan kebutuhan mereka	Tidak, cukup menjelaskan produk yang dirasa sesuai dengan kebutuhan tertanggung agar lebih efektif dan efisien.	Ya, penjelasan hanya garis besar nya saja agar klien memiliki gambaran produk asuransi harta benda di PT.ABC.	Iya, namun tidak semua marketing melakukan hal tersebut.	Ya, karena saat itu adalah kesempatan untuk mengedukasi tertanggung.
3	Membantu pengisian SPPA	Ya, karena banyak klien yang awam dengan bahasa asuransi	Ya, apabila dirasa tertanggung sangat awam.	Ya, agar isi SPPA sesuai dengan harapan penanggung.	Ya, karena pada praktinya tenaga pemasaran akan memberikan poin mana saja yang wajib diisi.	Ya, namun sebenarnya SPPA di PT. ABC sudah dibuat seederhana mungkin.
4	Butir SPPA yang sulit dipahami tertanggung	Penentuan harga barang dan packing	Dasar penentuan harga pertanggungn, agar tidak terjadi under insured atau sebaliknya.	Jarak antara penyusunan barang di kapal.	Penentuan jenis barang yang dimuat.	Tidak ada butir SPPA yang sulit dipahami.
5	Informasi terkait survey risiko	Ya, karna digunakan untuk memastikan informasi sudah benar	Ya, termasuk risiko yang dianggap low, tapi ada perils yang signifikan terjadi di atas kapal tersebut.	Ya, untuk risiko yang tergolong high risk.	Ya, sesuai dengan pedoman kebijakan underwriting di PT. ABC.	Ya, untuk mengkonfirm asi data yang diisi di SPPA.

6	Kapan polis diterima tertanggung	Ya, agar tertanggung tenang.	Ya, normalnya diinformasikan, namun bukan merupakan kewajiban.	Ya, tenaga pemasar akan menginformasikan apabila tertanggung menanyakan saja.	Ya, ada timeline yang sudah dibuat.	Ya, hal ini diatur dalam pedoman underwriting PT. ABC.
7	Mekanisme pembayaran premi	Ya, agar tidak ada dispute akibat keterlambatan pembayaran premi.	Ya, karena merupakan salah satu hal yang penting, keterlambatan akan membuat klaim ditolak.	Tidak, pembayaran premi akan dijelaskan pada saat polis diterima tertanggung.	Ya, untuk menghindari adanya pembatalan polis akibat premi tidak dibayar tepat waktu.	Ya, untuk menghindari pembatalan otomatis.
8	Konfirmasi ke tertanggung terkait isi polis	Iya, namun tidak ada kewajiban tertulis di PT. ABC.	Ya, namun bukan merupakan sebuah kewajiban.	Tidak, umumnya tenaga pemasar akan menjelaskan apabila ada pertanyaan dari tertanggung.	Ya, agar dapat dipastikan tertanggung sudah memahami isi polis.	Ya, idealnya agar dapat memastikan tertanggung sudah paham.
9	Butir ikhtisar polis yang dapat menimbulkan kesalahpahaman	Tidak ada butir ikhtisar yang kurang jelas.	Bagian risiko sendiri yang harus ditanggung oleh tertanggung.	Jaminan "Others" karena tidak ada perils yang disebutkan.	Penulisan jenis barang yang lebih dari satu.	Jaminan yang ada di dalam polis marine cargo, seharusnya penjelasan lebih ke arah pengecualian.

B. Kewajiban Pengungkapan Fakta pada Saat Endosemen (*On Alteration*)

Terdapat satu pertanyaan yang penulis sampaikan kepada informan dalam rangka untuk menggali informasi penerapan prinsip itikad baik dalam hal pengungkapan fakta pada saat ada perubahan pada masa periode polis. Berikut rangkumannya:

- 1) Pertanyaan penulis adalah apakah pada saat ada perubahan pada saat periode polis masih berlaku (*endosemen*) dan di dalamnya terdapat perubahan, tenaga pemasar di PT ABC kembali menjelaskan terkait kondisi polis yang berubah. Sama seperti pada saat terdapat perubahan. semua informan sepakat bahwa tenaga pemasar perlu menjelaskan kembali hal-hal yang berubah dari kondisi polis saat perpanjangan, bahkan apabila perubahan tersebut

sangat signifikan, penanggung perlu mempertimbangkan untuk melakukan survey kembali.

Tabel 3 Kewajiban Pengungkapan Fakta pada Saat Endorsemen (*On Alteration*)

No	Informasi	1	2	3	4	5
1	Penjelasan mengenai kondisi polis yang berubah pada saat <i>endorsement</i>	Ya, penjelasan akan diberikan agar tertanggung paham akibat dari adanya perubahan tersebut.	Ya, Namun perubahan yang dirasa wajar tidak perlu penjelasan ulang.	Ya, karena tertanggung sudah tau akibat dari adanya perubahan yang mereka informasikan. Namun kita tetap wajib mengedukasi tertanggung.	Ya, perubahan kondisi polis akan diinformasikan agar tidak menimbulkan <i>misscommunication</i> .	Ya, tenaga pemasar wajib menginformasikan perubahan yang terjadi akibat perubahan informasi objek pertanggunganaan.

5.1.3. Kewajiban Penyampaian Informasi dengan Tepat (*Duty of Representation*)

Pada pelaksanaan kewajiban penyampaian informasi dengan tepat, ada tiga kondisi yang menyebabkan tidak terlaksananya kewajiban ini yaitu *fraudulent misrepresentation*, *negligent misrepresentation* dan *Innocent misrepresentation* yang selanjutnya disebut dengan indikator. Dari ketiga kondisi ini diturunkan menjadi 4 butir pertanyaan. Empat butir pertanyaan ini terdiri dari 2 butir pertanyaan tentang *fraudulent misrepresentation*, satu butir pertanyaan tentang *innocent misrepresentation*, dan 1 butir pertanyaan tentang *negligent misrepresentation*. Berikut ini merupakan rangkuman jawaban *underwriter* mengenai kewajiban pengungkapan fakta dari sisi perusahaan asuransi.

A. *Fraudulent Misrepresentation*

Pada bagian ini penulis secara aktif ingin mengetahui apakah tenaga pemasaran di PT. ABC melaksanakan prinsip itikad terbaik tanpa secara sengaja menyampaikan pernyataan yang salah dengan adanya maksud menipu dengan tujuan mendapatkan keuntungan dari tertanggung. Terdapat dua buah pertanyaan yang penulis tanyakan kepada masing-masing informan agar mengetahui apakah ada kemungkinan tenaga pemasaran melakukan *fraud* dalam menyampaikan informasi kepada tertanggung dan apakah ada mekanisme khusus yang dilakukan oleh PT. ABC untuk mengetahui dan mengidentifikasi adanya tindakan *fraud* yang

dilakukan tenaga pemasaran selama proses pemasaran produk asuransi *Marine Cargo* di PT. ABC. Berikut ini penulis sampaikan hasil wawancara dari kelima informan untuk indikator kewajiban penyampaian informasi, sebagai berikut:

- 1) Pada saat menawarkan produk asuransi tentu banyak sekali tenaga pemasaran yang tidak mengetahui kewajiban tenaga pemasaran untuk menjelaskan semua produk asuransi *marine cargo* yang ada di perusahaan nya. Menurut kelima informan tenaga pemasran pada awal *prospecting to cilent* diwajibkan untuk menjelaskan semua produk asuransi marine cargo di PT. ABC. Hal ini bertujuan untuk memberikan stimulus ke calon tertanggung mengenai gambaran dasar semua produk asuransi marine cargo di PT.ABC. Setelah itu barulah tenaga pemasaran akan menanyakan kebutuhan dari tertanggung sehingga *need* tertanggung dapat kita ketahui dan pastikan sudah sesuai dengan produk asuransi yang diminta. Produk Asuransi *Marine Cargo* sendiri pada dasarnya sangat kompleks dan dapat dikatakan produk yang cukup banyak diminati karena banyak sekali keuntungan dari segi jaminan yang dapat diberikan.
- 2) Pertanyaan kedua yaitu mengenai mekanisme yang dilakukan di PT. ABC untuk mengetahui apakah terdapat *fraudulent* yang dilakukan tenaga pemasaran. Pertanyaan ini dijawab cukup beragam dari masing-masing informan underwriter di PT. ABC. Menurut informan 3 dan 4, mekanisme yang biasanya dilakukan untuk mengidentifikasi tenaga pemasaran yang melakukan *fraud* adalah melihat laporan produksi tenaga pemasar tersebut. Dari data produksi tersebut akan terlihat kecendrungan tenaga pemasar tersebut dalam memasarkan produk dan pada saat pemberian diskon kepada tertanggung. Jika secara konstan tenaga pemasar tersebut memberikan diskon maksimal, maka biasanya supervisor akan menanyakan apakah diskon tersebut memang harus diberikan atau hanya agar tertanggung fokus terhadap harga saja. Menurut informan 2, 1 dan 3, mekanisme yang dilakukan adalah dengan filter yang dilakukan masing-masing supervisor untuk masing-masing tenaga pemasar, sehingga ada proses pengawasan langsung untuk setiap risiko yang diterima dan dapat memastikan tenaga pemasaran tidak melakukan tindakan *fraud* untuk mendapatkan keuntungan pribadi dari tertanggung.

Tabel 4 Kewajiban Penyampaian Informasi Dengan Tepat Pada Kondisi
Fraudulent Misrepresentation

No	Informasi	1	2	3	4	5
1	Menawarkan produk sesuai kebutuhan tertanggung	Ya, agar sesuai dengan kebutuhan tertanggung.	Ya, pada awal penutupan interview dilakukan ke tertanggung untuk mengetahui kebutuhan mereka.	Ya, tenaga pemasaran akan memasarkan sesuai kebutuhan tertanggung.	Ya, tenaga pemasaran pada umumnya akan menjelakan semua produk.	Ya, pada awal penutupan tenaga pemasaran diwajibkan membuka komunikasi untuk mengetahui kebutuhan tertanggung.
2	Mekanisme untuk mengetahui <i>fraud</i>	Dilihat dari laporan produksi tenaga pemasar yang cenderung memasarkan produk yang sama.	Filter proses akseptasi yang dilakukan atasan langsung dan batasan limit yang diberikan kepada underwriter.	Filter dari atasan dan briefing kepada tenaga pemasaran agar tidak ada <i>fraud</i> .	Audit yang dilakukan oleh Internal Audit.	Filter dari underwriter untuk mengetahui tenaga pemasar yang terindikasi melakukan <i>fraud</i> .

B. *Innocent Misrepresentation*

Pada bagian ini penulis secara aktif ingin mengetahui apakah tenaga pemasaran di PT. ABC melaksanakan prinsip itikad terbaik tanpa secara tidak sengaja menyampaikan pernyataan yang salah karena adanya kekurangan pengetahuan dalam dirinya dan bagaimana caranya membuat pernyataan. Hal ini tentu saja bertujuan untuk memastikan informasi yang disampaikan kepada tertanggung tidak keliru karena tenaga pemasaran yang secara tidak sengaja menyampaikan pernyataan yang salah kepada calon tertanggung di PT. ABC.

Berikut ini penulis sampaikan hasil wawancara dari kelima informan untuk indikator kewajiban penyampaian informasi, sebagai berikut:

- 1) Pertanyaan yang penulis sampaikan pada bagian ini adalah mengenai trend pemutakhiran informasi pengetahuan akan produk Marine Cargo apakah sudah dilakukan di PT ABC dan bagaimana proses pemutakhiran itu dilaksanakan. Para informan sepakat bahwa pemutakhiran pengetahuan mengenai produk Marine Cargo di PT. ABC sendiri adalah dengan melaksanakan training berkala yang sudah dijadwalkan oleh divisi *human resources*. Selain daripada itu informan 4 dan 5 menyampaikan bahwa di PT. ABC selain ada training yang dilaksanakan secara berkala, di PT. ABC juga ada sesi kunjungan ke cabang-cabang untuk melakukan seminar dan diskusi kepada pengurus cabang untuk menggali informasi mengenai proses pemasaran produk asuransi Marine Cargo di cabang-cabang PT. ABC. Selain daripada itu hal ini bertujuan untuk memberikan edukasi kepada tenaga pemasaran yang secara terus menerus dilakukan supaya tenaga pemasaran akan sangat memahami produk asuransi Marine Cargo yang sangat kompleks ini.

Tabel 5 Kewajiban Penyampaian Informasi Dengan Tepat Pada Kondisi *Innocent Misrepresentation*

No	Informasi	1	2	3	4	5
1	Pemutakhiran <i>product knowledge</i> asuransi Marine Cargo	Training pengetahuan produk secara berkala.	Ada kalender training untuk semua karyawan.	Ada training dan penilaian kepada tenaga pemasaran.	Training dan diskusi serta kunjungan ke cabangcabang PT. ABC.	Training produk asuransi Marine Cargo secara berkala.

C. *Negligent Misrepresentation*

Pada bagian ini penulis secara aktif ingin mengetahui apakah tenaga pemasaran di PT. ABC melaksanakan prinsip itikad terbaik tanpa adanya penyampaian yang keliru ini terjadi karena orang yang membuat pernyataan tersebut tidak cukup hati-hati dalam memeriksa fakta material dengan tepat sehingga menimbulkan keraguan dari sisi tertanggung. Berikut ini penulis sampaikan hasil wawancara dari kelima informan untuk indikator kewajiban penyampaian informasi, sebagai berikut:

- 1) Pertanyaan yang penulis sampaikan pada bagian ini sebenarnya hanya menyambung dari pertanyaan bagian *innocent misrepresentation* sebelumnya, namun penekanan yang dilakukan pada pertanyaan bagian ini adalah mengenai poin-poin yang menjadi perhatian *underwriter* dalam ikhtisar polis asuransi Marine Cargo agar pada saat melakukan penawaran kepada tertanggung dan menjelaskan isi polis Marine Cargo tidak terjadi kekeliruan akibat kurang hatihatinya tenaga pemasaran akibat adanya

keambiguan informasi pada ikhtisar asuransi *Marine Cargo*. Informan 2 dan 3, menyampaikan bahwa poin yang dia rasa yang perlu diperhatikan di ikhtisar polis PT. ABC adalah pada alamat risiko dan alamat korespondensi tertanggung. Seringkali tenaga pemasaran tidak menjelaskan perbedaan tersebut dan menyampaikan kepada tertanggung hal tersebut sama. Padahal hal tersebut jelas berbeda, karena alamat risiko adalah dimana lokasi atau kordinat dari objek pertanggungannya berada, sedangkan alamat tertanggung adalah alamat yang digunakan untuk proses *mailing* dan penagihan. Berbeda dengan informan 1, informan 2 menyampaikan bahwa poin yang sering terjadi kekeliruan penyampaian informasi adalah pada poin *coverage* atau jaminan polis, tentu saja hal ini sering membuat tertanggung gagal paham, dari nama asuransinya saja adalah asuransi semua risiko marine cargo, namun mengapa ada poin apa saja yang dijamin. Tenaga pemasaran pada kondisi ini harus menjelaskan kepada tertanggung bahwa tujuan dari adanya poin jaminan di dalam ikhtisar *Marine Cargo* ini yang membuat seakan-akan polis *Marine Cargo* untuk memudahkan tertanggung untuk mengetahui risiko apa saja yang secara umum dijamin serta untuk mempermudah penanggung dalam menentukan tarif premi atas risiko-risiko yang memang paling sering terjadi tanpa menghilangkan kewajiban untuk membaca pengecualian di dalam polis *Marine Cargo*. Selanjutnya informan 4 dan 5 memberikan jawaban yang seragam untuk pertanyaan ini. Poin utama yang mereka *highlight* adalah bahwa agar tenaga pemasaran tidak keliru dalam menyampaikan informasi pada polis *Marine Cargo* adalah pada konsep dasar polis *Marine Cargo* itu sendiri. *Marine Cargo* sendiri diidentikkan dengan asuransi *marine cargo* yang paling luas dengan stigma bahwa jika membeli asuransi *Marine Cargo* maka semua risiko akan dijamin. Konsep dasar yang harus tenaga pemasaran pahami adalah bahwa asuransi *Marine Cargo* ini bersifat *unnamed perils* jadi pada asuransi *Marine Cargo* tidak disebutkan apa yang dijamin dan yang disebutkan adalah pengecualian atau risiko yang tidak dijamin. Hal ini menjawab mengapa pada poin jaminan dalam polis *Marine Cargo* ada jaminan “*others*” karena memang konsep dasarnya semua risiko dijamin kecuali disebutkan dengan jelas bahwa risiko tersebut dikecualikan.

Tabel 6 Kewajiban Penyampaian Informasi Dengan Tepat Pada Kondisi *Negligent Misrepresentation*

No	Informasi	1	2	3	4	5
1	Poin dalam polis <i>Marine Cargo</i> yang perlu diperhatikan	Perbedaan antara alamat risiko dan alamat korespondensi.	Nilai pertanggungannya, Risiko yang dijamin, risiko sendiri, dan mekanisme pembayaran premi.	Jenis barang dan perluasan	Pemahaman dasar mengenai polis <i>Maerine Cargo</i> .	Konsep dasar polis <i>Marine Cargo</i> itu sendiri.

Pada akhir setiap wawancara yang penulis lakukan kepada setiap informan, penulis juga sempatkan bertanya mengenai tanggapan dari masing-masing informan terkait persentase pelaksanaan prinsip itikad baik di PT. ABC secara subjektif berdasarkan pengalaman mereka selama bekerja di PT. ABC. Berikut rangkumannya:

Tabel 7 Tanggapan informan mengenai seberapa besar (%) PT ABC telah melaksanakan prinsip UGF

Nama Informan	Presentase Pelaksanaan UGF menurut <i>Underwriter</i>
Alfin	100%
Alfi	60%
Rizki	90%
Edison	100%
Ani	100%

Berdasarkan tanggapan subjektif para informan tersebut dapat kita ambil rata-rata bahwa pelaksanaan prinsip UGF pada asuransi *Marine Cargo* di PT ABC adalah sekitar 90%. Angka tersebut menurut penulis sudah baik. Informan 2 menyampaikan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi dari masih kurangnya pelaksanaan prinsip UGF di PT. ABC adalah adanya pergantian karyawan yang cukup sering, tidak efektifnya penyampaian informasi pada saat training dan diskusi, dan kurangnya waktu untuk tenaga pemasaran belajar yang mengakibatkan tenaga pemasaran hanya belajar dari yang dia lihat dan dia lakukan saja. Menurut informan 4, faktor yang mempengaruhi belum sempurnanya pelaksanaan prinsip UGF di PT. ABC adalah tidak adanya kontrol pengetahuan dari tenaga pemasaran yang terbilang baru dan masih cukup awam sehingga mengakibatkan tenaga pemasaran baru tersebut terkadang mendapat pemahaman yang salah tanpa adanya informasi yang benar yang seharusnya dia dapatkan.

5.2. Hasil dan Pembahasan

Temuan penelitian yang telah penulis jabarkan di atas akan penulis rangkum guna penarikan kesimpulan penelitian. Pembahasan dilakukan untuk menjawab pertanyaan penelitian. Pertanyaan penelitian yang pertama adalah apakah penerapan prinsip itikad terbaik di PT ABC pada polis asuransi Marine Cargo sudah dilakukan dengan benar dapat dijawab dengan menganalisis jawaban kelima informan. Pada kewajiban pengungkapan fakta penulis melakukan analisa bahwa mulai dari penutupan awal sampai dengan waktu terjadinya perubahan atas isi polis, tenaga pemasaran di PT ABC telah melaksanakan kewajiban itikad baik. Hal ini dilakukan untuk mencapai dari tujuan dari dibuatnya perjanjian asuransi.

Perjanjian asuransi bisa kita ibaratkan menjadi suatu bangunan dengan prinsip itikad baik yang menjadi fondasinya. Apabila pondasi didasarkan pada hal yang tidak baik maka tentu saja hal tersebut dapat mengkhawatirkan ambruk dan gagal dalam mencapai tujuan perjanjian asuransi tersebut (Chumaida, 2014). Pada penelitian ini menurut penulis, PT ABC telah melaksanakan kewajiban itikad baik kepada tertanggung. Hal ini dibuktikan dengan jawaban kelima informan mengenai pelaksanaan itikad terbaik di PT ABC.

5.2.1. Analisis atas Pelaksanaan Kewajiban Pengungkapan Fakta

Dari 10 pertanyaan yang penulis ajukan kepada informan *underwriter* untuk indikator pengungkapan fakta, penulis mendapatkan delapan jawaban seragam dan dua jawaban yang mendapat jawaban yang berbeda. Berdasarkan hal tersebut pada tahapan ini penulis akan membahas poin-poin penting pada pelaksanaan pengungkapan fakta pada proses akseptasi risiko Marine Cargo di PT. ABC.

Delapan jawaban yang seragam tersebut mencerminkan pelaksanaan prinsip itikad terbaik di PT. ABC sudah dilakukan dengan benar. Hal ini tercermin pada proses akseptasi risiko mulai dari awal penutupan, perpanjangan polis, dan saat ada endosemen. Pada awal penutupan, menurut kelima informan tenaga pemasaran di PT. ABC diwajibkan untuk menyampaikan informasi produk apa saja yang dimiliki PT. ABC untuk asuransi marine cargo. Selain itu tenaga pemasaran juga diwajibkan untuk menanyakan kebutuhan tertanggung serta menjelaskan produk asuransi harta benda yang sesuai dengan kebutuhan tertanggung tersebut. Menurut informan 1, pada awal penutupan tenaga pemasaran akan menawarkan semua produk dengan produk-produk dan perluasan yang paling lengkap, lalu tertanggung yang berhak memutuskan untuk memilih produk yang sesuai kebutuhan mereka, tenaga pemasaran tidak diperbolehkan memaksakan produk asuransi *marine cargo* apa yang harus tertanggung beli. Selanjutnya, tenaga pemasaran di PT. ABC juga diwajibkan untuk membimbing tertanggung dalam proses pengisian SPPA (Surat Permohonan Penutupan Asuransi) marine cargo sesuai dengan format SPPA di PT. ABC (lampiran 1). Jika ada poin-poin yang memang dirasa sulit untuk tertanggung pahami maka tenaga pemasaran harus menjelaskan sampai tertanggung memahami poin-poin tersebut. Sesuai informasi dari informan 5,

tim *underwriter* asuransi marine cargo di PT. ABC selalu melakukan pengkinian atas informasi dari SPPA tersebut dengan berkoordinasi dengan tim klaim. Hal ini untuk mengetahui poin-poin mana saja yang sering menjadi *dispute* pada saat klaim, dan informasi seperti apa yang seharusnya yang ada di dalam SPPA tersebut.

Pada awal penutupan, tidak jarang *underwriter* memerlukan survey atas risiko yang sedang di *underwrite*. Menurut informasi 4, PT. ABC memiliki kebijakan *underwriting* yang tertuang dalam edaran resmi perusahaan yang mengatur jenis risiko, okupasi bangunan, dan besar risiko yang wajib dilakukan survey lokasi. Selain daripada itu, kriteria risiko lainnya yang wajib melakukan survey disesuaikan dengan sense *underwriter* pada masing-masing divisi. Kewajiban survey ini perlu disampaikan kepada tertanggung. Tenaga pemasaran disini berperan penting untuk mengedukasi tertanggung berkaitan dengan tujuan dan fungsi survey dilakukan.

Mengenai penerbitan polis sebagai bentuk fisik dari perjanjian asuransi memang tidak kalah penting. Pada awal penutupan tenaga pemasaran di PT. ABC diwajibkan menyampaikan informasi kapan polis akan diterima oleh tertanggung. Menurut pasal 260 KUHD “Bila pertanggungan diadakan dengan perantara seorang makelar asuransi, polisnya yang ditandatangani harus diserahkan dalam delapan hari setelah mengadakan perjanjian”. Pasal tersebut mengisyaratkan bahwa penting sekali perusahaan asuransi harus memberikan informasi kepada tertanggung terkait kapan polis akan diterima olehnya. Dari kelima informan yang penulis tanyai mengenai hal tersebut, informan 5 menyatakan bahwa mengenai tenggat waktu penerbitan polis dan pengiriman polis sudah diatur dalam edaran khusus kepada bagian penerbitan polis di kantor-kantor cabang PT. ABC diseluruh Indonesia.

Hal ini membuktikan keseriusan PT. ABC agar penerapan prinsip itikad terbaik di PT. ABC berjalan dengan baik. Selain daripada informasi kapan polis diterima, penulis juga mengajukan pertanyaan mengenai apakah tenaga pemasaran di PT. ABC menjelaskan terkait tenggat waktu pembayaran premi dan mengkonfirmasi tertanggung terkait apakah tertanggung sudah memahami isi polis yang dia terima. Informan 1, 4 dan 5 memiliki kesamaan jawaban yaitu baik informasi tenggat waktu pemabayaran premi dan pemahaman isi polis, tenaga pemasaran di PT. ABC diwajibkan untuk menjelaskan dan mengkonfirmasi kembali ke tertanggung terkait hal tersebut. Selain tenaga pemasaran, divisi penagihan juga turut andil dalam mengedukasi tertanggung terkait tenggat waktu pembayaran premi. Berbeda dari ketiga informan di atas, informan 2 dan 3 memliki penadangan lain, bahwa pada saat pengisian SPPA lah seharusnya tenaga pemasaran menjelaskan kepada tertanggung terkait tenggat waktu pemabayaran premi serta konsekwensi atas keterlambatan pemabayaran premi. Mengenai konfirmasi ke tertanggung terkait apakah tertanggung sudah memahami isi polis, kedua informan ini menjawab bahwa

hal ini menyesuaikan dari kebutuhan tertanggung, jika tertanggung kurang paham maka dia dapat menghubungi tenaga pemasaran di PT. ABC.

Hal ini disampaikan kedua informan tersebut berdasarkan *disclaimer* pada halaman depan polis PT. ABC yang berbunyi “Mohon pemegang polis membaca isi dan ketentuan yang tercantum dalam polis ini, untuk memastikan apakah sesuai dengan yang dikehendaki. Perjanjian ini telah disesuaikan dengan peraturan perundang-undangan termasuk ketentuan Otoritas Jasa

Keungan”. Menurut hemat penulis, *disclaimer* ini hanya untuk melindungi penanggung apabila ada klaim terkait isi polis yang tidak sesuai dengan harapan tertanggung pada awal penutupan. Sebaiknya, jikapun *disclaimer* tersebut ada, tenaga pemasaran tetap mengkonfirmasi tertanggung terkait isi polis Marine Cargo. Karena tidak jarang tertanggung tidak membaca isi polis, meskipun hal itu merupakan kewajiban tertanggung.

Pada saat periode polis tertanggung sudah hampir berakhir, menurut kelima informan tenaga pemasaran diwajibkan untuk menyampaikan informasi perpanjangan polis kepada tertanggung. Meskipun terdapat perbedaan waktu berapa hari sebelum masa periode berakhir informasi perpanjangan polis tersebut disampaikan. Namun menurut informan 4, berdasarkan edaran perusahaan mengenai kebijakan underwriting di PT. ABC, Hal ini tentu saja untuk mengingatkan tertanggung dan memberikan informasi kepada tertanggung bahwa apabila periode berakhir maka apabila ada klaim terjadi, klaim tersebut tidak dijamin, sehingga tidak ada *misscommunication* yang mengakibatkan hilangnya kepercayaan tertanggung. Tidak berbeda seperti pada awal penutupan, apabila tertanggung sudah memberikan konfirmasi perpanjangan. Menurut informan 2, pada saat tertanggung memberikan konfirmasi perpanjangan polis, sebaiknya tenaga pemasaran kembali mengkonfirmasi terkait adakah perubahan data pertanggungan dan menawarkan kembali kondisi pertanggungan yang lebih lengkap.

Hal ini bertujuan untuk kembali merefresh ingatan tertanggung terkait jaminan yang diberikan dan apakah ada kebutuhan yang berbeda pada saat periode perpanjangan polis. Selanjutnya apabila terdapat perubahan kondisi polis, kelima informan menjawab hal yang sama yaitu tenaga pemasaran diwajibkan untuk memberikan informasi perubahan yang terjadi pada kondisi polis akibat adanya perubahan objek pertanggungan yang terjadi. Bahkan menurut informan 5, apabila ada perubahan signifikan berupa kenaikan nilai pertanggungan dan perubahan penggunaan bangunan, tidak jarang *underwriter* akan meminta kepada tertanggung untuk melakukan survey objek pertanggungan kembali.

Pada saat perubahan informasi mengenai objek pertanggung terjadi pada saat periode polis berlangsung dan mengharuskan adanya perubahan terhadap kondisi polis atau endosemen, maka perlakuannya sama dengan pada saat

perubahan terjadi pada masa perpanjangan polis. Menurut informan 5, jika terdapat endosemen maka tenaga pemasaran akan mengkonfirmasi terkait perubahan tersebut dan menjelaskan kepada tertanggung terkait dengan perubahan kondisi polis akibat dari adanya perubahan risiko objek pertanggung. Apabila ada perubahan signifikan berupa kenaikan nilai pertanggung dan perubahan penggunaan bangunan, tidak jarang *underwriter* akan meminta kepada tertanggung untuk melakukan survey objek pertanggung kembali. Dari 10 jawaban yang seragam tersebut sayangnya ada dua jawaban *underwriter* yang memiliki pendapat yang berbeda.

Dari 10 pertanyaan yang penulis ajukan, ada dua pertanyaan yang mendapat jawaban yang berbeda. Dua butir pertanyaan yang mendapatkan jawaban yang berbeda yaitu yang pertama pada poin pertanyaan mengenai apakah tenaga pemasaran di PT. ABC menjelaskan semua produk asuransi tanpa diminta, terdapat empat jawaban yang sama yaitu PT. ABC mewajibkan tenaga pemasarannya untuk menjelaskan secara detail semua produk asuransi marine cargo di PT. ABC dan satu jawaban yang berbeda. Jawaban yang berbeda tersebut penulis dapatkan dari informan 2 yang menyatakan bahwa tidak perlu menjelaskan semua produk secara mendetail, cukup menjelaskan produk yang dirasa sesuai dengan kebutuhan tertanggung. Hal ini bertujuan supaya penyampaian informasi lebih efektif dan efisien. Menurut penulis, hal yang disampaikan informan 2 ini benar, karena tidak semua calon tertanggung memiliki waktu yang banyak untuk mendengarkan semua penjelasan detail mengenai produk asuransi marine cargo yang ada di PT. ABC. Menjelaskan poin-poin penting saja sudah cukup agar tertanggung paham. Selanjutnya tenaga pemasaran dapat fokus kepada produk yang memang cocok untuk kebutuhan tertanggung. Pernyataan yang disampaikan informan Edison tersebut tidak melanggar pelaksanaan prinsip itikad terbaik, karena pada sisi pelaksanaan prinsip itikad terbaik, pernyataan informan 2 bahwa PT. ABC sudah menyampaikan informasi sesuai kebutuhan tertanggung, membuat pelaksanaan prinsip itikad terbaik pada saat awal penutupan sudah dilaksanakan.

Poin perbedaan yang kedua yaitu pada pertanyaan mengenai apakah tenaga pemasaran akan mengkonfirmasi kepada tertanggung, bahwa tertanggung sudah paham dengan isi polis yang disampaikan kepadanya. Menurut informan 3, hal ini tidak perlu cukup apabila ada pertanyaan dari tertanggung, barulah tenaga pemasaran akan menjelaskan poin-poin dalam polis yang kurang dipahami. Menurut pendapat penulis, mengkonfirmasi kepada tertanggung merupakan hal yang sangat penting. Karena banyak sekali tertanggung yang sehabis menerima polis tidak membaca kembali polis yang telah dikirim, apakah sudah sesuai dengan informasi SPPA yang mereka isi. Polis biasanya baru dibaca ketika ada klaim terjadi. Dengan mengkonfirmasi kembali kepada tertanggung, merupakan itikad baik perusahaan asuransi untuk

mengingatkan tertanggung dan membuat tertanggung sadar akan kewajibannya untuk membaca isi polis dan menginformasikan apabila ada yang tidak sesuai dengan yang mereka harapkan. Jadi, sebaiknya PT. ABC dalam hal ini tenaga pemasarannya tetap mengkonfirmasi kepada tertanggung terkait apakah tertanggung sudah memahami isi polis dan apakah isi polis sudah sesuai yang mereka harapkan pada awal penutupan asuransi. Sehingga pelaksanaan itikad baik dapat terlaksana dengan benar dan dapat mengurangi kemungkinan terjadinya *dispute* dikemudian hari.

5.2.2. Analisis atas Pelaksanaan Kewajiban Penyampaian Informasi

dengan Tepat

Analisis selanjutnya adalah mengenai kewajiban penyampaian informasi dengan tepat oleh penanggung atau *duty of representation*. Berdasarkan hasil wawancara kepada lima informan *underwriter* PT ABC, penulis telah merangkum jawaban masing-masing informan dan selanjutnya akan membahasnya untuk mengetahui apakah pelaksanaan prinsip UGF di PT ABC untuk asuransi Marine Cargo sudah dilakukan dengan benar.

Dari keempat pertanyaan yang penulis ajukan kepada informan *underwriter*, semua pertanyaan mendapat jawaban yang seragam. Poin pertama yang akan penulis bahas adalah mengenai “apakah tenaga pemasaran di PT. ABC melakukan *fraud* pada saat proses akseptasi polis Marine Cargo”. Untuk mendapatkan informasi mengenai poin tersebut penulis memberikan pertanyaan kepada informan “Apakah pada saat menawarkan produk asuransi, saudara menawarkan sesuai dengan kebutuhan dari tertanggung?” dan “Apakah PT ABC memiliki mekanisme khusus untuk mengetahui tenaga pemasar yang melakukan *fraudulent*?”. Berdasarkan jawaban masing-masing informan, penulis mengetahui bahwa di PT ABC seperti yang disampaikan pada pertanyaan pada awal penutupan tenaga pemasaran diwajibkan untuk menawarkan produk asuransi marine cargo sesuai dengan kebutuhan tertanggung tanpa adanya intensi untuk menguntungkan diri sendiri seperti untuk mencapai target hanya memasarkan produk yang preminya besar atau memasarkan produk dengan komisi yang besar saja. Selain daripada itu, mekanisme untuk mengetahui atau mendeteksi apakah ada *fraudulent* atau tidak di PT ABC, saat ini hanya pada mekanisme *filtering* dari masing-masing kepala departemen tenaga pemasaran tersebut. *Filtering* merupakan sebuah tahapan pada proses akseptasi risiko, dimana semua permintaan penutupan risiko asuransi harta benda yang PT ABC terima akan dianalisis oleh kepala tim masing-masing. Tentu saja hal ini menurut penulis belum efektif dan masih memungkinkan tenaga pemasar melakukan *fraud* pada saat terjadi penumpukan permintaan penutupan asuransi pada periode-periode tertentu seperti pada bulan Desember. Beranjak dari hal tersebut, informan 2 menyampaikan bahwa meskipun terbukti adanya *fraud* dari tenaga pemasar PT

ABC dan mungkin sampai mengakibatkan pertanggung jawaban tidak *liable* dan hal tersebut murni kesalahan tenaga pemasaran. Maka dalam hal ini PT ABC akan berusaha sebaik mungkin untuk memenuhi kewajibannya sebagai penanggung.

Selanjutnya untuk menghindari adanya kesalah informasi dari tenaga pemasaran karena kekurangan pengetahuan (*innocent misrepresentation*) dan/atau tenaga pemasaran yang kurang hati-hati dalam menyampaikan informasi kepada tertanggung (*negligent misrepresentation*) PT ABC rutin melaksanakan pelatihan kepada tenaga pemasaran baik tenaga pemasaran langsung bahkan kepada mitra bisnis seperti agen dan pialang asuransi. Pelatihan di PT ABC untuk asuransi Marine Cargo sendiri dilakukan rutin secara berkala. Selain pelatihan rutin tiap bulannya, menurut informan 4, *underwriter* kantor pusat akan melakukan kunjungan ke cabang-cabang PT ABC untuk melakukan pelatihan yang lebih dalam kepada tenaga pemasaran di cabang-cabang PT ABC. Selain daripada itu, setiap bulannya diadakan *meeting* antara semua *underwriter* dan kepada departemen untuk memastikan bahwa pengetahuan asuransi Marine Cargo di PT ABC sudah paling mutakhir dan sudah sesuai dengan kondisi pasar.

5.2.3. Pelaksanaan Prinsip *Utmost Good Faith* di PT ABC

Berdasarkan hasil pembahasan di atas, dapat penulis sampaikan PT ABC dalam hal pelaksanaan prinsip *utmost good faith* dengan benar, baik secara teoritis maupun secara peraturan perundangan. Secara teoritis pelaksanaan prinsip itikad baik telah dilakukan PT ABC dengan benar jika dilihat dari dua indikator yang penulis teliti. Pada indikator kewajiban pengungkapan fakta (*duty of disclosure*) PT ABC telah melaksanakannya dengan memberikan semua informasi yang dibutuhkan tertanggung pada awal penutupan, perpanjangan polis dan pada saat perubahan pada isi polis. Selain daripada itu, PT ABC turut membantu tertanggung dalam hal pengisian formulir permohonan SPPA agar tertanggung tidak merasa kebingungan pada saat pengisian formulir SPPA tersebut.

Pada indikator kewajiban penyampaian informasi dengan tepat (*duty of representation*) PT ABC terus berusaha agar informasi yang disampaikan kepada tertanggung adalah informasi yang benar, sehingga tidak terjadi *miscommunication* atau kesalahan penyampaian informasi kepada tertanggung. Hal ini dibuktikan dengan diadakannya pelatihan untuk proses pemutakhiran informasi produk asuransi *Marine Cargo*. Sehingga tidak ada lagi kesalahan informasi akibat dari adanya ketidaktahuan dan ketidakhati-hatian tenaga pemasaran dalam menyampaikan informasi atau bahkan sampai dengan terjadinya *fraud*.

Selain daripada itu PT ABC juga telah mewajibkan tenaga pemasarannya untuk menjelaskan semua produk asuransi tanpa diminta, Hal ini sejalan dengan hak tertanggung untuk mendapatkan informasi yang jelas mengenai

barang atau jasa yang mereka beli. Ketentuan ini juga diatur dalam undang-undang perlindungan konsumen No 08 Tahun 1999 Pasal 4 Poin C, menjelaskan bahwa hak konsumen adalah hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa. Hal ini juga sejalan dengan isi pasal 251 KUHD yang berbunyi:

“Setiap keterangan yang keliru atau tidak benar, ataupun setiap tidak memberitahukan hal hal yang diketahui oleh sitertanggung betapapun itikad baik ada padanya, yang demikian sifatnya sehingga, seandainya sipenanggung telah mengetahui keadaan yang sebenarnya, perjanjian itu tidak akan ditutup dengan syarat-syarat yang sama mengakibatkan batalnya pertanggung”

Meskipun secara bahasa pasal 251 KUHD tersebut tidak secara tekstual menyebutkan isitilah penanggung, namun secara terminologi isi pasal 251 KUHD tersebut menyangkut juga bahwa penanggun juga berkewajiban untuk menyampaikan informasi dengan tepat dan tidak ada yang disembunyikan kepada tertanggung.

Selain daripada itu PT ABC juga secara penuh menyerahkan keputusan pembelian produk asuransi harta benda kepada tertanggung. Hal ini mengisyaratkan bahwa perusahaan asuransi tidak boleh memaksakan tertanggung untuk membeli produk asuransi yang tidak mereka kehendaki. Hal ini sesuai dengan undang-undang perlindungan konsumen No 08 Tahun 1999 Pasal 4 Poin B, menjelaskan bahwa hak konsumen adalah hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan.

Berkaitan dengan isi polis, PT ABC telah berusaha sebaik mungkin dalam membuat polis yang ramah tertanggung. Selain itu PT ABC berusaha memastikan kepada tertanggung terkait isi polis yang masih sulit tertanggung pahami. Hal ini sejalan dengan isi Pasal 255 Kitab Undang-Undang Hukum

Dagang (“KUHD”), yang berbunyi bahwa perjanjian asuransi harus dibuat secara tertulis dalam bentuk akta yang disebut dengan “Polis”. Polis digunakan sebagai alat bukti tertulis, maka dari itu isi keseluruhan yang terdapat di dalam polis harus jelas dan tidak boleh mengandung kata-kata atau kalimat yang mengakibatkan adanya perbedaan interpretasi sehingga dapat membuat tertanggung sulit dalam memahami isi polis.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil wawancara dan analisis yang dilakukan, berikut penulis sampaikan kesimpulan pada penelitian ini:

1. Secara teoritis sebagai pihak penanggung PT ABC telah melaksanakan kewajiban **pelaksanaan itikad terbaik dengan benar**. Pada kewajiban pengungkapan fakta (*duty of disclosure*), PT ABC telah melaksanakan pengungkapan fakta baik pada awal penutupan (*on inception*), dan endosemen (*on alteration*). Sementara pada kewajiban penyampaian informasi dengan tepat (*duty of representation*), PT ABC mengkonfirmasi kembali kebutuhan tertanggung, tanpa memaksakan tertanggung untuk membeli produk khusus yang menguntungkan bagi penanggung. Serta PT ABC selalu memastikan bahwa tenaga pemasaran dapat memberikan informasi yang benar dan tepat dengan memberikan training dan pemutakhiran pengetahuan kepada karyawannya.
2. Selain melaksanakan prinsip itikad terbaik dengan benar secara teoritis, PT ABC juga memperhatikan **pelaksanaan prinsip *utmost good faith* sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku**. Peraturan perundangan yang diperhatikan dalam hal pelaksanaan prinsip *utmost good faith* adalah Undang-Undang Perlindungan Konsumen No 08 Tahun 1999 Pasal 4 Poin B dan C, Pasal 251 KUHD serta Pasal 255 KUHD. Secara umum ketiga undang-undang ini mewajibkan produsen yang dalam penelitian ini adalah perusahaan asuransi, untuk menyampaikan informasi dengan benar terkait produk atau jasa yang diberikan.

6.2. Saran

Berdasarkan pembahasan dan kesimpulan yang telah penulis sampaikan, selanjutnya dapat penulis sampaikan saran dari penulis sebagai berikut:

1. Untuk menjaga konsistensi dan kesamaan persepsi pelaksanaan prinsip *utmost good faith*, PT ABC perlu menerbitkan suatu standar prosedur pelaksanaan proses penutupan asuransi *Marine Cargo* kepada tertanggung. Standar ini harus disosialisasikan kepada seluruh pegawai yang terlibat dalam proses pemasaran dan akseptasi risiko *Marine Cargo* dan diberikan penyegaran atau pemutakhiran setiap satu tahun sekali.
2. Saran untuk penulis selanjutnya yaitu berdasarkan pengalaman bekerja yang penulis alami di perusahaan asuransi, ada lini bisnis asuransi lain yaitu seperti *Contractor All Risk* dan *Erection All Risk*, yang seringkali terjadi perselisihan atau *dispute*. Hal ini sesungguhnya dapat dihindari apabila prinsip *utmost good faith* telah dilaksanakan dengan benar baik dari sisi tertanggung maupun penanggung. Saran itu penulis menyarankan perlu adanya penelitian lanjutan dengan tema pelaksanaan prinsip *utmost good faith* pada produk asuransi *Contractor All Risk* dan *Erection All Risk*.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir, Muhammad. (2006). *Hukum Asuransi Indonesia*. Bandung : PT Citra Aditya Bakti
- Ayat, Safri. (2012). *Pengantar Asuransi (Prinsip-prinsip dan Praktek Asuransi)*. Jakarta. Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi Trisakti (STMA).
- Ayat, S., & Robidi. (2014). *Pengantar Hukum Asuransi*. Jakarta: Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi Jakarta.
- Arikunto, Suharsimi. (2013). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta
- Chumaida, Z. V. (2014). *PRINSIP ITIKAD BAIK DALAM PERJANJIAN ASURANSI YANG BERKEADILAN*. Surabaya: PT REVKA PETRA MEDIA.
- Eggers, P. M., & Picken, S. S. (2018). *Good Faith and Insurance Contract* (4 ed.). New York: Informa Law from Routledge.
- Darmawi, Herman. (2002). *Manajemen Asuransi*. Jakarta. PT Bumi Aksara
- Durianto, D dan Liana, C. (2004). *Analisis efektivitas iklan televisi softener soft & fresh di Jakarta dan sekitarnya dengan menggunakan konsumen decision model*. Jurnal Ekonomi Perusahaan. Vol.11 (no.1): 35-55
- Ferdinand, A. (2002). *Structural Equation, Modeling dalam Penelitian Manajemen*, Semarang: BP Undip
- Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 422/KMK.06/2003 *tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Reasuransi*
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
- Peraturan OJK Nomor 1/POJK.07/2013 tentang Perlindungan Konsumen Sektor Jasa Keuangan
- Peraturan OJK Nomor 23/POJK.05/2015 tentang Produk Asuransi dan Pemasaran Produk Asuransi
- Purwiyantiningsih, E. (2008). *PRINSIP ITIKAD BAIK BERDASARKAN PASAL 251 KUHD*. Jurnal Dinamika Hukum, 2.
- Polis Standar Asuransi Pengangkutan Barang Indonesia (PSAPBI)
- Undang-Undang Konsumen No 08 Tahun 1999.
- Undang-Undang No14 Tahun 2014 Tentang Perasuransian.

Kirana, F. L. (2021). *PELAKSANAAN PRINSIP UTMOST GOOD FAITH DENGAN MENGGUNAKAN PROSES MODEL KEPUTUSAN PEMBELIAN KONSUMEN PADA PENUTUPAN ASURANSI KENDARAAN BERMOTOR. SKRIPSI.*

Beberapa Web september 2022.



YAYASAN TRISAKTI

SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN ASURANSI TRISAKTI

Kampus C Trisakti, Gedung A, Jl. Jend Ahmad Yani Kav. 85, Jakarta Timur 13210
Telp. (021) 4893931, Fax : (021) 4701841

Nomor : 008/SK/P3M/STMAT/RAM/I/2023
Hal : Surat Pengantar untuk Data Penelitian

Jakarta, 30 Januari 2023

Kepada Yth.
Bagian Personalia
PT Asuransi Purna ArtaNugraha
Wisma Bumiputera
Jl Jend Sudirman Kav 75
Setiabudi No 3A
Jakarta

Dengan hormat,
Sehubungan dengan adanya penelitian yang harus diselesaikan oleh Dosen internal Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi Trisakti (STMA Trisakti) program studi S1 Manajemen di bawah ini:

Nama : Erizal
NIDN : 0328086302


untuk itu kami mohon Bapak/Ibu berkenan mengizinkan Dosen kami tersebut di atas untuk memperoleh data – data yang berkaitan dengan penelitiannya.

Demikian Surat Pengantar ini kami sampaikan, atas perhatian dan kerja sama yang baik kami mengucapkan terima kasih.




A. F. I. SUHARDI

Hormat kami



Prof. Dr. Lukaesih A. Maolani., M.Si
Kepala P3M STMA Trisakti



Tembusan:
Dr. Antonius Anton Lie, S.E., M.M (Ketua STMA Trisakti)

Daftar Pertanyaan :

I. Inception

1. Produk apa saja yang tersedia untuk asuransi marine cargo
2. Menjelaskan masing-masing produk tanpa diminta
3. Apakah menjelaskan dan membantu isi SPPA
4. Apakah menurut Saudara pertanyaan di SPPA sulit dipahami
5. Apakah menjelaskan butir-butir khusus yang perlu diperhatikan Tertanggung
6. Jika Saudara menganggap survey perlu dilakukan apakah Saudara menginformasikan hal tersebut kecalon Tertanggung.
7. Apakah pada awal penutupan Saudara menjelaskan kapan polis akan diterima oleh tertanggung.
8. Apakah pada awal penutupan Saudara menjelaskan mekanisme dan waktu pembayaran premi.
9. Apakah Saudara mengkonfirmasi bahwa tertanggung sudah memahami berkas polis yang sudah diterima.
10. Apakah menurut Saudara ada butir dalam ikhtisar polis yang dapat menimbulkan kesalah pahaman dari sisi Tertanggung

II. On Alteration

1. Jika terdapat perubahan informasi terkait data pertanggungan saat periode polis berlaku apakah Saudara kembali menjelaskan hal-hal yang akan perubahan dari kondisi polis.

III. Fraudulent Misrepresentation

1. Apakah saat menawarkan produk asuransi Saudara menawarkan sesuai kebutuhan tertanggung.
2. Apakah PT. ABC memiliki mekanisme khusus untuk mengetahui tenaga pemasar yang melakukan Fraudulen.

IV. Innocent Misrepresentation

1. Apakah di PT. ABC secara berkala memberikan pemutahiran mengenai produk knowlage dari polis marine cargo yang dijual oleh tenaga pemasar.

V. Negligent Misrepresentation

1. Menurut Saudara apa saja yang perlu di perhatikan dalam polis marine cargo, agar tidak terjadi negligent misrepresentation atau kekeliruan dalam menyampaikan fakta.

Pertanyaan Tambahan

1. Menurut Saudara beberapa persen pelaksanaan prinsip itikad baik telah dilaksanakan.
2. Saran perbaikan dari atas pelaksanaan prinsip Utmost Good Faith di PT. ABC