

Edisi II/2013

# REINFOKUS

Media Informasi Asuransi dan Reasuransi

Disiplin Dalam Bisnis Asuransi  
Apakah Kita Sudah Melakukannya?



Periode Pertanggung  
Pada Polis Marine Cargo



## Dari Redaksi

Sampai jumpa kembali di Edisi ke-II tahun 2013. Tanpa kita sadari kita sudah berada di pertengahan tahun 2013. Masih ada sisa beberapa bulan lagi untuk mengejar target. Mudah-mudahan target kita semua tercapai Amin.

Pada edisi ke-II kali ini, REINFOKUS hadir dengan kemasan yang baru dan lebih dinamis. *This new "packaging" reflecting our passion as a dynamic persons.* Dengan kemasan yang lebih menarik, kami berharap orang akan lebih tertarik untuk membaca REINFOKUS. Semakin banyak orang yang membaca REINFOKUS, akan semakin banyak orang yang tercerahkan, dan harapan kami industri kita akan berjalan dan tumbuh semakin baik.



Topik utama edisi kali ini mendiskusikan praktik-praktik bisnis pada sektor asuransi umum/kerugian. Dengan semakin banyaknya tenaga ahli, semakin bertumbuhnya industri asuransi umum, masih ditemui beberapa praktik yang tidak lazim atau tidak *common practice*. Atau bahkan hal tersebut mungkin sudah menjadi *common practice*? Bukan pada posisi untuk memberikan justifikasi benar dan salah. Namun isu ini menarik untuk didiskusikan.

Sebagaimana biasanya, pada edisi ke-II kali ini juga dilengkapi dengan artikel-artikel mengenai *underwriting*, baik non-life maupun life. Pada kolom Takaful/Retakaful, akan diulas mengenai akad-akad yang ada pada bisnis asuransi/reasuransi takaful. Bukan hal yang baru, tapi rasanya cukup bermanfaat untuk me-*refresh* kembali teman-teman yang bekerja pada sektor Takaful/Retakaful ataupun bagi pembaca yang ingin mengetahui bisnis takaful/retakaful.

Saran yang membangun untuk kemajuan REINFOKUS dapat pembaca sampaikan melalui e-mail [reinfokus@reindo.co.id](mailto:reinfokus@reindo.co.id). Kami berharap REINFOKUS dapat memberikan kontribusi bagi industri asuransi nasional.

Akhir kata segenap pengurus REINFOKUS mengucapkan SELAMAT HARI RAYA IDUL FITRI 1434 H – MOHON MAAF LAHIR & BATIN.

Reza Andre Nasution.,ST.,AAIK.,ACII  
Pemimpin Redaksi

## REINFOKUS

### DEWAN REDAKSI

#### Penasehat:

Drs. S. Setiawan, Dipl Ins, MBA  
Widyawati, Ak, MBA, QIA, AAAIJ  
M. Rusli, SIP, MBA, AFF.WM, RFP-I, CFP®

#### Redaktur Senior:

Kocu A. Hutagalung, S.Si., M.Si., ACII

#### Pemimpin Redaksi:

Reza Andre Nasution, ST, AAIK, ACII

#### Anggota Redaksi:

Adi Putra, ST, MSM, AAIK, FIIS  
Nico Demus, S.Si., M.Sc., FSAI., AAAIJ  
Alison Ritonga, SE, Ak., QIA

#### Sirkulasi dan Pemasaran:

Dini Novianti, SH

#### Penanggung jawab Kolom:

Adi Putra, ST, MSM, AAIK, FIIS  
Gadis Purwanti, S.Si, AAIK, AIIS, ACII  
Mardian Adhitya, SE, ACII  
Novis Asria, ST, MM, AAIJ, ACII  
Amir Muda L. Tobing, SE, Ak, ACII  
Alison E. Ritonga, SE, Ak, QIA  
dr. Yudyarini Pramita, AAAIJ., ACII  
Dewi Indah Susanti, S.Sas, AAAIJ, ACII  
Reza Andre Nasution, ST, AAIK, ACII  
Nico Demus, S.Si, M.Sc, FSAI, AAAIJ  
Agung Ndaruhadi, S. Kom

## Daftar Isi

### Marine & Aviation

Periode Pertanggungan  
Pada Polis Marine Cargo

03 - 04

### Property & Engineering

Proses Produksi Dan Risiko  
Pabrik Plastik (Injection Molding)

05, 23

### Financial Lines

Asuransi Kredit Perdagangan  
(Bagian Ketiga)

06 - 07

### Tafakul/retafakul

Mengenal Akad dalam  
Asuransi Syariah

08, 23

### Casualty

Port Authority Liability

09, 18

### Statistik & Aktuaria

Value at Risk (VaR):  
Pengenalan Singkat

10 - 11

### Tulisan Utama

Disiplin Dalam Bisnis Asuransi  
Apakah Kita Sudah Melakukannya?

12 - 15

### Akuntansi & Keuangan

Tax Planning [PPH Badan]  
vs Creative Accounting

16 - 18

### Underwriting Reasuransi Jiwa

Tuberkulosis

19 - 20

### Artikel Bebas

Potensi Natcat Risk Pada  
Asuransi Car/Ear

21 - 22

# Periode Pertanggunggaan Pada Polis Marine Cargo



Gadis Purwanti, AAIK, ACII  
Underwriter  
Departemen Marine & Aviation

*Polis marine cargo* adalah *voyage policy* yang menjamin objek pertanggunggaan selama dalam perjalanan dari satu tempat ke tempat lain.

Dalam polis *marine cargo* dengan *Institute Cargo Clause*, dimulainya dan berakhirnya periode asuransi tercantum dalam Klausul 8 *Transit Clause*, klausul 9 *Termination of Contract of Carriage Clause* dan klausul 10 *Change of Voyage Clause*. Ada sedikit perbedaan pada isi klausul 8, antara ICC 1.1.82 dengan ICC 1.1.09. Namun tulisan ini hanya membahas mengenai periode pertanggunggaan dalam polis **marine cargo** dengan ICC 1.1.82 yang saat ini masih sering dipakai.

Seperti yang telah disebutkan di atas, periode pertanggunggaan atau durasi transit pada polis *marine cargo* dengan *Institute Cargo Clause* terdapat pada klausul 8, klausul 9 dan klausul 10.

- 8 8.1 *This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either*
- 8.1.1 *on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,*
- 8.1.2 *on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either*
- 8.1.2.1 *for storage other than in the ordinary course of transit or*
- 8.1.2.2 *for allocation or distribution,*
- Or
- 8.1.3 *on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur*
- 8.2 *If, after discharge overside from the oversea vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this*

*insurance, whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.*

- 8.3 *This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.*
- 9 *If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before delivery of the goods, as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate unless prompt notice is given to the Underwriters and continuation of cover is requested when the insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Underwriters, either*
- 9.1 *until the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the goods hereby insured at such port or place, whichever shall first occur,*
- Or
- 9.2 *if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named herein or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.*
- 10 *Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters.*

Dalam *Institute Cargo Clause*, periode pertanggunggaan yang dijamin adalah dari gudang ke gudang, sehingga perjalanan darat yang terkait dengan perjalanan lautnya juga termasuk dalam periode polis.

Pada klausul 8 dinyatakan bahwa periode asuransi dimulai saat barang meninggalkan gudang, yaitu saat alat angkut berjalan meninggalkan gudang awal menuju ke gudang tujuan. Dengan demikian tidak termasuk proses pada saat barang dinaikkan ke dalam alat angkut daratnya. Dalam klausul ini dinyatakan bahwa perjalanan tersebut adalah untuk memulai *ordinary course of transit*. Menurut *R.H. Brown* dalam bukunya "*Analysis of Marine Insurance Clause*", yang dimaksud dengan *ordinary course of transit* adalah pengiriman dengan metode yang umum digunakan yang bergantung pada tipe barang tersebut dan melalui rute yang paling langsung ke tujuan. Perjalanan yang berada di luar *ordinary course of transit* tidak dijamin. Misalnya perjalanan dari gudang tertanggung menuju ke tempat barang dipacking, perjalanan ini tidak termasuk dalam *ordinary course of transit* sehingga tidak termasuk dalam periode jaminan polis *marine cargo*.

Berakhirnya periode polis berdasarkan klausul 8.1 adalah sebagai berikut:

- Saat barang sampai ke gudang penerima atau gudang tujuan seperti yang tercantum dalam polis.
- Saat barang sampai ke gudang lain di luar *ordinary course of transit* yang digunakan sebagai tempat penyimpanan.
- Saat barang sampai ke gudang lain selain yang disebutkan dalam polis yang digunakan sebagai gudang alokasi atau distribusi.
- Setelah periode 60 hari sejak barang dibongkar di pelabuhan tujuan.

Dari hal-hal yang disebutkan di atas, periode polis akan berakhir di saat mana yang lebih dulu terjadi.

Dalam hal terjadi perubahan tujuan saat barang sudah dibongkar dari kapal tapi sebelum periode polis berakhir. Klausul 8.2 menjelaskan bahwa polis masih terus berjalan dan akan berakhir saat *cargo* memulai perjalanan ke tempat tujuannya yang baru. Hal ini dapat terjadi jika barang tersebut dijual kembali sehingga barang kemudian dikirim ke pembeli yang baru.

Berbagai variasi perjalanan dapat terjadi selama periode transit, diantaranya *delay* (keterlambatan/penundaan perjalanan), *deviation* (penyimpangan dari rute pelayaran), *forced discharged* (pembongkaran cargo di pelabuhan sementara), *reshipment* dan *transshipment* (pemindahan cargo ke kapal lain) dan berbagai variasi perjalanan lainnya yang diperbolehkan dalam kontrak pengangkutan. Tidak perlu ada pemberitahuan ke penanggung apabila hal tersebut di atas terjadi karena hampir dapat dipastikan bahwa hal tersebut terjadi tanpa kendali dari tertanggung dan polis masih terus berjalan. Khusus untuk *delay*, selama *delay* ini berada di luar kendali

tertanggung maka periode asuransi masih terus berjalan. Jika setelah *cargo* memulai perjalanannya kemudian tertanggung mengubah tujuan pengiriman (*change of voyage*) maka tertanggung harus segera menginformasikan hal ini dan polis *held cover* dengan premi dan kondisi yang disetujui oleh penanggung.

Klausul 9 memuat ketentuan mengenai akibat dari berakhirnya kontrak pengangkutan terhadap polis *marine cargo*. Berakhirnya kontrak pengangkutan dapat terjadi karena adanya *strike* atau kerusakan pada kapal atau hal lainnya yang mengakibatkan kapal tidak dapat melanjutkan perjalanannya hingga ke tujuan. Berakhirnya kontrak pengangkutan ini berakibat *cargo* dibongkar di suatu pelabuhan sementara. Bila hal ini terjadi maka polis *marine cargo* otomatis berakhir dan tidak *held cover*. Bila tertanggung tetap ingin melanjutkan polis asuransi *marine cargo*-nya maka harus segera menginformasikan hal ini ke penanggung sebelum kontrak pengangkutan tersebut berakhir dan penanggung berhak untuk meminta tambahan premi.

Jika penanggung setuju untuk melanjutkan, maka periode polis akan berakhir pada saat:

- Barang terjual di pelabuhan sementara tersebut, atau maksimum hingga 60 hari sejak barang tiba di pelabuhan, mana yang lebih dulu. ICC tidak memberikan definisi yang jelas mengenai kata "tiba" ini. Jika mengacu pada *Institute War Clause* maka yang dimaksud adalah saat kapal berlabuh di area pelabuhan atau saat kapal melepas jangkar di atau di luar pelabuhan.
- Barang sampai di gudang tujuan seperti yang dinyatakan dalam klausul 8 jika barang tersebut melanjutkan perjalanannya ke pelabuhan tujuan atau pelabuhan lainnya dalam jangka waktu 60 hari.

Dari ketentuan dalam klausul-klausul di atas, maka periode transit dari gudang ke gudang tidak memberikan jaminan selama barang berada di gudang kecuali gudang yang termasuk dalam *ordinary course of transit*, misalnya gudang pelabuhan. Tentu saja Penanggung dapat memberikan jaminan yang lebih luas dari periode transit ICC dengan penambahan klausul, misalnya klausul *Temporary Storage*.

Selain menjamin objek pertanggungan dari gudang ke gudang, periode pertanggungan juga ada yang hanya port to port (pelabuhan ke pelabuhan) misalnya pada polis dengan *Institute Coal Clause*. Apa yang dimaksud dengan port to port ini akan dibahas pada tulisan yang akan datang. *Gadis Purwanti*

- Sumber: 1. *Analysis of Marine Insurance Clauses – Institute Cargo Clause (1982) by R.H. Brown*  
2. *Law of Marine Insurance by Susan Hodge*



Adi Putra, AAIK, FIIS  
Underwriter  
Departemen Fire & Engineering

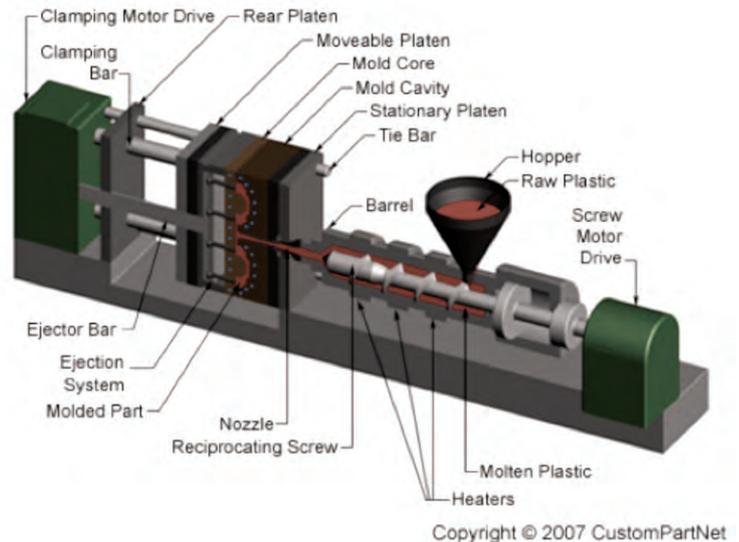
# Proses Produksi Dan Risiko Pabrik Plastik (Injection Molding)

Produk plastik injeksi sering kita jumpai di sekitar kita. *Sparepart* otomotif, perabotan rumah tangga, botol minuman, sedotan, dan perlengkapan industri atau rumah tangga lainnya merupakan barang-barang yang terbuat dari plastik. Tulisan ini khusus membahas proses produksi dan risiko di balik proses produksi barang-barang plastik, khususnya plastik injeksi (*molding*) untuk kepentingan industri asuransi

Plastik memiliki aneka ragam campuran kimiawi sehingga menghasilkan karakteristik plastik yang berbeda. Beberapa kelebihan dari bahan plastik yaitu ringan, fleksibel, multiguna, kuat, tidak bereaksi, tidak karatan dan bersifat termoplastis (*heat seal*), dapat diberi warna dan harganya yang murah. Kelemahan dari plastik karena adanya zat monomer dan molekul kecil dari plastik yang mungkin bermigrasi ke dalam bahan pangan yang dikemas.



Berdasarkan jenis mesin yang digunakan, metode pembuatan plastik injeksi molding terdiri dari dua cara yaitu mesin injeksi plastik vertikal (*vertical injection molding machine*) dan mesin injeksi plastik horisontal (*horizontal injection molding machine*). Tulisan ini khusus membahas mengenai proses mesin injeksi plastik horisontal karena aplikasinya lebih sering dijumpai dalam industri. *Injection molding* adalah metode pemrosesan material termoplastik yang mana material yang meleleh karena pemanasan diinjeksikan oleh *plunger* ke dalam cetakan yang didinginkan oleh air kemudian material tersebut akan menjadi dingin dan mengeras sehingga bisa dikeluarkan dari cetakan.



Secara garis besar pada *injection machine* terbagi menjadi tiga bagian utama:

1. *Clamping Unit*: berfungsi untuk memegang dan mengatur gerakan dari  *mold unit* serta gerakan *ejector* saat melepas benda dari *molding* unit. Pada unit ini dapat diatur seberapa panjang gerakan *molding* saat dibuka dan berapa panjang *ejector* harus bergerak.
2. *Molding Unit*: sebenarnya adalah bagian lain dari *plastic injection machine*, yakni berfungsi sebagai cetakan, dengan bagian utama *cavity* dan *core*.
3. *Injection Unit*, terdiri dari
  - a. *Motor* dan *transmission gear* unit: bagian ini berfungsi untuk menghasilkan daya yang digunakan untuk memutar *screw* pada *barrel*, sedangkan transmisi unit berfungsi untuk memindahkan daya dari putaran motor ke dalam *screw*
  - b. *Cylinder Screw Ram*: bagian ini berfungsi untuk mempermudah gerakan *screw* sekaligus menjaga perputaran *screw* tetap konstan sehingga didapat dihasilkan kecepatan dan tekanan yang konstan saat proses injeksi plastik dilakukan.
  - c. *Hopper*: tempat untuk menempatkan material plastik sebelum masuk ke *barrel*.
  - d. *Barrel*: tempat *screw* dan selubung yang menjaga aliran plastik ketika dipanasi oleh *heater*. Pada bagian ini juga terdapat *heater*

Bersambung ke hal 23

# Asuransi Kredit Perdagangan (Bagian Ketiga)



Novis Asria, AAIJ, ACII  
Underwriter  
Departemen Marine & Aviation

Melanjutkan dua tulisan sebelumnya, tulisan kali merupakan rangkaian terakhir dari pembahasan mengenai asuransi kredit perdagangan yang mana kita fokuskan kepada *credit limit* dan beberapa fitur standar lainnya.

## Credit Limit

*Credit limit* adalah jumlah maksimum *outstanding* kredit yang dapat diberikan oleh tertanggung kepada debitur untuk memperoleh pertanggungan dari penanggung. Dalam hal ini tertanggung harus memperoleh persetujuan *credit limit* untuk setiap debitur dari penanggung. Adapun besaran *credit limit* yang diberikan ditentukan oleh penanggung sesuai dengan persyaratan polis. Idealnya *credit limit* merupakan nilai *outstanding* kredit tertinggi yang mungkin dicapai setiap satu saat dalam satu tahun masa pertanggungan.

Penanggung cenderung menetapkan *guideline* bagi tertanggung agar dapat menghitung sendiri *credit limit* untuk calon debitur sampai dengan level yang dipandang cukup aman oleh penanggung (*level of discretion*), melalui penentuan parameter-parameter yang tentu mesti disetujui oleh kedua belah pihak (*discretionary limit*). Dalam kondisi ini maka penanggung tidak perlu mengetahui seluruh identitas debitur sepanjang *outstanding* debitur tersebut tidak melebihi *level of discretion*. Apabila terdapat suatu debitur dengan aktivitas transaksi yang menimbulkan *outstanding* yang melebihi batas *level of discretion*, penanggung akan menetapkan satu *credit limit* terpisah (*written credit limits*).

Dalam hal *credit limit*, penanggung memiliki hak untuk kapan saja mengurangi atau membatalkan *credit limit* yang telah ditetapkan selama masa pertanggungan.

## Fitur lainnya pada asuransi kredit perdagangan

1. *Maximum liability* adalah *limit* yang membatasi jumlah ganti rugi yang dapat dibayarkan oleh penanggung selama masa pertanggungan. Tertanggung seharusnya memiliki keyakinan bahwa total *loss* dalam masa pertanggungan tidak lebih besar daripada *maximum liability* mengingat nilai kerugian yang melebihi *maximum liability* akan

menjadi beban tertanggung. Umumnya penanggung menetapkan *maximum liability* sebesar 40 kali premi yang diterima.

2. *Overdue period* adalah periode dimana penanggung masih dapat memberikan pertanggungan walaupun telah terjadi penundaan pembayaran oleh debitur. Masa berlaku *overdue period* dimulai dari tanggal jatuh tempo suatu piutang dan lamanya ditetapkan di dalam polis. Namun demikian, penanggung menetapkan kondisi polis yang mengharuskan tertanggung;
  - a. untuk secepat mungkin melaporkan akun debitur yang diperkirakan akan macet, umumnya dalam waktu 30 hari, bahwa apabila diketahui debitur mengalami *insolvency* maka pemberitahuan kepada penanggung harus segera
  - b. melaporkan seluruh akun yang masuk kategori *overdue* beserta nilai *outstanding* kredit dalam jangka waktu yang ditentukan oleh polis. Biasanya polis menetapkan 30 – 45 hari sebagai *overdue period*, dan jika melewati masa tersebut dipandang sebagai keterlambatan pembayaran yang serius. Selain itu polis juga menetapkan bahwa penyerahan barang setelah *overdue period* menyebabkan pertanggungan batal dengan sendirinya.
3. Periode pertanggungan dimulai sejak saat penyerahan barang atau pekerjaan jasa yang telah diselesaikan oleh tertanggung kepada debitur dan berakhir apabila debitur telah melunasi kewajibannya atas fasilitas kredit yang terkait dengan penerimaan barang atau pekerjaan jasa tertanggung.
4. Premi dihitung berdasarkan total penjualan dalam masa pertanggungan (biasanya satu tahun). Adapun pembayaran premi dilakukan secara bertahap dimana polis meminta tertanggung membayar terlebih dahulu premi dibayar dimuka sebesar sekian persen dari perkiraan premi satu periode pertanggungan. Sisa tagihan premi akan dibayar setiap bulan hingga mencapai 100% pada akhir periode pertanggungan. Sedangkan



mengenai *premium rate* asuransi kredit perdagangan dihitung dengan menggunakan metode aktuarial standar

5. Jumlah pembayaran ganti rugi dari penanggung dihitung dari kerugian tertanggung mulai saat tertanggung dinyatakan berhak mengajukan klaim atas suatu debitur. Jumlah kerugian tertanggung tersebut akan dikurangi dengan biaya yang dapat diselamatkan oleh tertanggung dan dengan jumlah nota kredit dari tertanggung yang mungkin mengurangi kewajiban debitur dan dengan jumlah kewajiban yang telah diselesaikan oleh debitur.
6. Pembayaran yang dari debitur, baik yang berhubungan dengan jumlah *outstanding* kredit yang ditutup pertanggungannya oleh polis atau tidak, akan dialokasikan dengan aturan sebagai berikut:
  - jika pembayaran debitur terjadi sebelum *insolvency* atau *protracted default*, maka pembayaran tersebut diperhitungkan sebagai pembayaran atas jumlah *outstanding* yang jatuh tempo paling awal
  - jika pembayaran debitur terjadi setelah *insolvency* atau *protracted default*, maka pembayaran tersebut akan dibagi secara proporsional antara tertanggung dengan penanggung sesuai dengan proporsi kerugian masing-masing.
7. Polis asuransi kredit perdagangan dapat didisain sesuai dengan kebutuhan setiap tertanggung yang cenderung unik, dalam arti bersifat *tailor-made*. Hal ini mengakibatkan polis asuransi kredit perdagangan menjadi berbeda untuk setiap tertanggung. Pada saat penyampaian proposal, penanggung akan melakukan investigasi dan *assessment* terkait dengan kebutuhan dan keinginan tertanggung. Meskipun demikian, guna menekan biaya administrasi dan meningkatkan daya saing *pricing*, penanggung bisa saja menawarkan polis standar terutama untuk sektor usaha perdagangan tertentu dan untuk UKM. *Novis Asria*

# Mengenal Akad dalam Asuransi Syariah



Dewi Indah S, AAUJ, ACII  
Underwriter  
Reasuransi Umum Syariah

Seiring dengan perkembangan asuransi Syariah banyak orang membicarakan tentang akad dalam asuransi syariah. Namun, masih banyak istilah-istilah *akad* yang asing bahkan dalam industri asuransi sendiri.



Untuk itu, mari kita bersama-sama mengenal *akad* yang digunakan dalam operasional asuransi Syariah dimana penulis akan membagi menjadi beberapa tulisan pada edisi berikutnya.

Sebelumnya, pengertian Asuransi syariah sendiri adalah usaha kerjasama untuk saling melindungi dan tolong menolong diantara sejumlah orang dalam menghadapi terjadinya musibah atau bencana melalui perjanjian yang disepakati bersama. Perjanjian yang digunakan merupakan *akad takafuli* (tolong-menolong) bukan *akad tadabuli* (jual – beli). Jadi *akad* yang digunakan dalam asuransi Syariah bersifat tolong menolong (*ta'awun*) dengan menggunakan prinsip dasar *tabarru'* dan dalam pengelolaan dana (investasi) menggunakan prinsip *mudharabah* melalui instrumen investasi syariah.

*Akad takafuli* yaitu perjanjian sekelompok orang yang disebut peserta yang secara timbal balik saling menanggung atau menanggung bersama risiko diantara peserta atas dasar saling tolong menolong dalam kebaikan dan takwa.

Konsep asuransi syariah adalah konsep tolong

menolong dalam kebaikan dan ketakwaan. Ini berarti dalam asuransi syariah semua peserta merupakan satu keluarga besar akan saling melindungi dan bersama-sama akan menanggung risiko keuangan dari musibah yang mungkin terjadi. Konsep asuransi syariah ini dilakukan melalui mekanisme perjanjian (*akad*).

*Akad* dalam asuransi syariah harus sesuai dengan syariah Islam yakni *akad* yang tidak mengandung *gharar* (ketidakpastian), *maysir* (perjudian), *riba* (bunga), barang haram dan maksiat yang dilarang dalam *akad-akad* keuangan Islami.

Dalam kehidupan sehari-hari terdapat bermacam-macam *akad* seperti:

- *Akad Tadabuli* (jual-beli)
- *Akad As-Salam* (meminjamkan barang)
- *Akad Ijarah* (sewa)
- *Akad Syirkah* (kerjasama)
- *Akad Wakalah* (sebagai wakil)
- *Akad Mudharabah* (bagi hasil), dan seterusnya

Namun, dalam konsep asuransi Syariah *akad* yang dipergunakan dapat dirangkum kedalam pembahasan dibawah ini:

1. *Akad Tijarah* adalah semua bentuk *akad* yang dilakukan untuk tujuan komersial yang menyangkut profit transaction dengan tujuan mencari keuntungan.
2. *Akad Tabarru* adalah semua bentuk *akad* yang dilakukan dengan tujuan kebajikan dan tolong-menolong, bukan semata untuk tujuan komersial. Dalam *akad tabarru* harus disebutkan:
  - A. Kesepakatan para peserta untuk saling tolong-menolong (*ta'awun*)
  - B. Hak dan kewajiban peserta (baik individu maupun kelompok) dan perusahaan;
  - C. Cara dan waktu pembayaran premi dan klaim;
  - D. Ketentuan mengenai boleh atau tidaknya kontribusi ditarik kembali oleh peserta dalam hal terjadi pembatalan oleh peserta.
  - E. Ketentuan mengenai alternatif dan persentase pembagian *Surplus Underwriting* (baca ReINFOKUS edisi sebelumnya)



Mardian Adhitya, ACII  
Kepala Departemen  
Marine & Aviation

## Port Authority Liability

Pelabuhan laut di seluruh dunia umumnya beroperasi dalam kaitannya dengan penyediaan dan pemeliharaan fasilitas navigasi pelabuhan, mengeluarkan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan kapal dan pelayaran, peringatan navigasi, buoyage, penanganan bangkai kapal, lampu suar serta pengaturan lalu lintas pelayaran.

Sebagai tambahan dari tanggung jawab *port authority* diatas, pelabuhan umumnya juga menyediakan jasa dan berbagai fasilitas sebagai berikut:

1. *Warehouse, quays, graving docs, slip ways, buoyed mooring* dan lain sebagainya
2. Peralatan bongkar muat kargo, *crane* serta mesin-mesin pendukung lainnya
3. Terminal penumpang dan jasa angkutan ferry
4. Jasa penarikan kapal
5. *Tank cleaning*
6. Jasa pengangkut sampah
7. Penyediaan fasilitas air bersih

*Port Authority* dibentuk berdasarkan Undang-Undang maupun peraturan daerah, dimana segala tugas dan tanggung jawab dari *port authority* dicantumkan secara jelas.

Fasilitas dan tanggung jawab masing-masing *port authority* bervariasi tergantung kepada tipe dari masing-masing pelabuhan. Kebutuhan akan *cover* asuransi untuk pelabuhan yang hanya mengatur kapal-kapal nelayan akan sangat berbeda dengan pelabuhan komersial yang besar.

Otoritas pelabuhan berusaha untuk menjalankan tugas dan kewajibannya sebaik mungkin meskipun ada kalanya mereka tidak terlalu menyadari sepenuhnya atas risiko-risiko yang mungkin ditimbulkan oleh cakupan aktivitas yang mereka tangani. Sebagian dari aktivitas pelabuhan dapat dijamin oleh jenis asuransi tertentu dan sebagian lainnya belum ada *cover* asuransinya.

Khusus untuk *third party liability*, risiko yang umumnya dihadapi adalah: kehilangan atau kerusakan atas kargo, pencurian, serta kematian atau luka badan dari para pekerja.

Secara umum, luas jaminan meliputi:

1. *Customer Liability*, yaitu tanggung jawab hukum atas kargo dan properti (termasuk kapal) milik pengguna jasa. Dalam hal ini termasuk didalamnya menjamin *consequential loss*.
2. *Errors and Omissions*, yaitu kerugian finansial yang diderita oleh pengguna jasa sebagai akibat dari kesalahan pengiriman, *delay* serta wan prestasi kontrak perjanjian.
3. Tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga kaitannya terhadap pengunjung atau khalayak umum (yang berada di sekitar lokasi pelabuhan) yang berkaitan dengan luka badan dan kerusakan harta benda. Termasuk didalamnya juga menjamin risiko *consequential loss*.
4. Denda yang berkaitan dengan Pungutan Pajak serta Bea Cukai.

Seringkali sayangnya, meskipun pelabuhan bongkar muat bukanlah area yang dengan mudah dapat diakses oleh publik, namun tidaklah demikian pada kenyataannya. Seringkali supir truk pengangkut barang hanya perlu meninggalkan KTP di pintu masuk pelabuhan. Tanpa ada kejelasan tujuan *warehouse* mana, atau tidak diatur perihal area pelabuhan tertentu mana saja yang boleh diakses.

Oleh karenanya, seringkali risiko pencurian cukup tinggi, risiko kargo yang kemasannya ditemukan dalam keadaan sudah dibongkar paksa, ataupun kargo yang sudah ditukar isinya.

Meskipun seringkali frekuensi klaim cukup banyak, kadangkala pihak pelabuhan tidak serta merta mengajukan klaim ke asuransi. Mereka lebih memilih untuk 'mengejar' iming-iming *No Claim Bonus* yang ditawarkan oleh asuransi.

Penerapan *deductible* yang sesuai amatlah krusial dengan melihat data statistik klaim 5 tahun terakhir. Kita ambil contoh PSA Singapore Terminal. Seperti yang telah kita ketahui bahwa pelabuhan laut Singapura merupakan salah satu pelabuhan terbesar dan tersibuk di dunia. PSA mengoperasikan 5 pelabuhan kontainer yaitu: Tanjung Pagar, Keppel,

# Value at Risk (VaR): Pengenalan Singkat



Nico Demus, FSAI., AAIJ  
Chief Actuary

Dalam *financial mathematics* dan *financial risk management*, *Value at Risk* (VaR) banyak digunakan sebagai pengukur risiko dalam risiko kerugian dari spesifik portfolio aset finansial.

Apa yang dimaksud dengan *Value at Risk*?

Untuk portfolio, probabilitas dan *time horizon* tertentu, VaR didefinisikan sebagai nilai ambang sehingga probabilitas bahwa kerugian *mark-to-market* atau *fair value accounting* pada portofolio sepanjang *time horizon* yang diberikan akan melebihi nilai ambang ini (dengan asumsi pasar normal dan tidak ada perdagangan portofolio) adalah tingkat probabilitas yang diberikan. Dan dalam bentuk yang paling umum, *Value at Risk* mengukur potensi kerugian nilai aset berisiko atau portofolio selama periode waktu tertentu untuk interval kepercayaan yang diberikan.

VaR adalah alat prediksi yang digunakan untuk mencegah manajer portofolio melakukan keputusan yang melebihi toleransi risiko yang telah dikembangkan dalam kebijakan portofolio. Hal ini dapat diukur pada portofolio, sektor, kelas aset, dan tingkat keamanan. Beberapa metodologi VaR yang tersedia, masing-masing memiliki kelebihan dan kekurangannya sendiri. VaR dapat diilustrasikan sebagai berikut :

Misal portofolio yang bernilai Rp 100.000.000,- dan memiliki VaR bulanan sebesar Rp 8.300.000,- dengan tingkat kepercayaan 99%. VaR disini artinya bahwa ada kemungkinan 1% kerugian lebih dari Rp 8.300.000,- dalam holding period yang didefinisikan dalam kondisi pasar normal.

Secara matematis, VaR dari variabel acak  $X$  didefinisikan sebagai berikut :

$$\text{VaR}_x(\alpha) = \inf \{x : \Pr(X > x) \leq \alpha\} = \inf \{x : 1 - \Pr(X \leq x) \leq \alpha\}$$

$$\text{VaR}_x(\alpha) = \inf \{x : \Pr(X \leq x) \geq 1 - \alpha\}$$

atau bila dinyatakan dengan fungsi survival atau fungsi distribusi :

$$\text{VaR}_x(\alpha) = \inf \{x : S_x(x) \leq \alpha\} = \inf \{x : 1 - F_x(x) \leq \alpha\}$$

$$\text{VaR}_x(\alpha) = \inf \{x : F_x(x) \geq 1 - \alpha\}$$



dimana  $1 - \alpha$  adalah suatu tingkat kepercayaan yang dipilih dalam interval  $0 < \alpha < 1$ . Dimana  $\inf$  adalah *infimum* atau *greatest lower bound* (batas bawah terbesar) dari suatu sub himpunan dari bilangan *real* (sebut sub himpunan  $S$ ), dinotasikan dengan  $\inf(S)$  dan didefinisikan sebagai bilangan *real* terbesar yang lebih kecil dari atau sama dengan setiap anggota himpunan  $S$ . Jika tidak terdapat bilangan tersebut (karena  $S$  tidak terbatas di bawah), maka didefinisikan  $\inf(S) = -\infty$ . Jika  $S$  himpunan kosong, kita mendefinisikan, maka didefinisikan  $\inf(S) = \infty$ .

Perlu dicatat bahwa VaR adalah nilai estimasi, bukan nilai yang didefinisikan secara unik. Selain itu, posisi perdagangan yang sedang dikaji ulang adalah tetap untuk periode yang bersangkutan. VaR melibatkan dua parameter yang dipilih secara sembarang: *holding period* dan tingkat kepercayaan. *Holding period* sesuai dengan *time horizon* analisis risiko. Dengan kata lain, ketika komputasi VaR harian, kami tertarik dalam memperkirakan kerugian terburuk diharapkan yang mungkin terjadi pada akhir hari perdagangan berikutnya pada tingkat kepercayaan tertentu dalam kondisi pasar normal.

*Holding period* biasanya adalah satu hari atau satu bulan. *Holding period* dapat bergantung pada dana investasi dan atau *horizon* pelaporan, dan atau persyaratan regulasi lokal. Semakin tinggi tingkat kepercayaan, semakin besar kemungkinan kita harapkan VaR untuk mendekati nilai sebenarnya atau berada dalam interval yang telah ditetapkan

sebelumnya. Oleh karena itu tidak mengherankan bahwa kebanyakan regulator memerlukan tingkat kepercayaan 95% atau 99% untuk menghitung VaR. Masalah pengukuran risiko adalah satu hal yang telah lama ada dalam statistik, ekonomi dan keuangan. Manajemen risiko keuangan telah menjadi perhatian regulator dan eksekutif keuangan dalam waktu yang lama juga. Analisis retrospektif telah menemukan beberapa arti konsep seperti VaR. Tapi VaR tidak muncul sebagai konsep yang berbeda sampai akhir tahun 1980-an.

Peristiwa yang memicu adalah crash pasar saham tahun 1987. Ini adalah krisis keuangan besar pertama di mana banyak akademis terlatih berada di posisi cukup tinggi yang khawatir tentang kelangsungan hidup perusahaan. Peristiwa *crash* tersebut tidak mungkin digambarkan dalam model statistik standar. VaR dikembangkan sebagai cara sistematis untuk memisahkan kejadian ekstrem, yang dipelajari secara kualitatif atas sejarah jangka panjang dan peristiwa pasar yang luas, dari pergerakan harga sehari-hari, yang dipelajari secara kuantitatif dengan menggunakan data jangka pendek di pasar spesifik.

Terdapat 3 metode dasar untuk menghitung VaR, yaitu: metode *parametric* (tanpa data), metode *non parametric* (berdasarkan data historis) dan metode simulasi *Monte Carlo* (berdasarkan data masa depan).

1. Metode *parametric* atau disebut dengan metode variansi kovariansi atau metode korelasi atau metode *analytic*.

Metode ini mengasumsikan pengembalian faktor risiko terdistribusi secara normal, korelasi antara faktor-faktor risiko (sensitivitas atau harga terhadap perubahan faktor risiko) konstan dan delta masing-masing portofolio konstituen adalah konstan. Menggunakan metode korelasi, volatilitas masing-masing faktor risiko diekstrak dari sejarah periode pengamatan. Data historis hasil investasi yang diperlukan dimana potensi efek dari setiap komponen portofolio pada nilai portofolio secara keseluruhan kemudian bekerja keluar dari komponen delta (sehubungan dengan faktor risiko

- tertentu) dan bahwa risiko volatilitas faktor tersebut.
2. Metode *non parametric* atau disebut juga simulasi *historical*

Metode *non parametric* untuk menghitung VaR adalah yang paling sederhana dan menghindari beberapa kesulitan yang tersembunyi dari metode korelasi. Secara khusus, tiga asumsi utama di balik korelasi (terdistribusi normal, korelasi konstan, delta konstan) tidak diperlukan dalam kasus ini. Untuk simulasi historis model menghitung potensi kerugian menggunakan kembali experience yang sebenarnya dalam faktor-faktor risiko dan menangkap kembali distribusi non-normal faktor risiko. Ini berarti kejadian yang jarang terjadi dan *crash* dapat dimasukkan dalam hasil. Faktor risiko yang digunakan untuk menilai kembali portofolio adalah *actual past movements*, begitu juga dengan korelasi dalam perhitungan adalah *actual past correlations*. Metode ini menangkap sifat dinamis dari korelasi serta sebagai skenario ketika hubungan korelasi yang biasa tidak berjalan dengan baik.

3. Metode simulasi *Monte Carlo*

Metode ketiga, simulasi *Monte Carlo* lebih fleksibel dibandingkan dengan dua metode sebelumnya. Seperti simulasi *historical*, simulasi *Monte Carlo* memungkinkan manajer risiko untuk menggunakan distribusi historis yang sebenarnya untuk faktor risiko daripada harus mengasumsikan normal. Sejumlah besar simulasi acak dijalankan ke depan dalam waktu menggunakan volatilitas dan estimasi korelasi dipilih oleh manajer risiko. Setiap simulasi akan berbeda, tetapi total simulasi akan terakumulasi dengan parameter statistik yang dipilih (yaitu, distribusi historis dan volatilitas dan estimasi korelasi). Metode ini lebih realistis dibandingkan dengan dua model sebelumnya dan, karena itu, lebih mungkin untuk memperkirakan VaR lebih akurat. Dan implementasinya tidak memerlukan komputer yang canggih dan terdapat *trade-off* dalam waktu menjalankan perhitungan yang menjadi lebih lama. *Nico Demus*



Reza Andre NST., AAIK, ACII  
Kepala Seksi Retrosesi  
Reasuransi Umum

# Disiplin Dalam Bisnis Asuransi Apakah Kita Sudah Melakukannya?

Arti disiplin menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yang diterbitkan oleh Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional adalah :

- Tata tertib (di sekolah, kemiliteran, dsb)
- Ketaatan (kepatuhan) kepada peraturan (tata tertib ds)
- Bidang studi yang memiliki objek, sistem, dan metode tertentu

Dalam konteks artikel ini, arti disiplin yang relevan adalah pada point 1 dan 2.

Secara singkat disiplin dapat diartikan sebagai patuh kepada peraturan atau tata tertib.

Disiplin merupakan salah satu kunci menciptakan keteraturan dalam kehidupan sehari-hari. Disiplin dalam berlalu lintas, artinya mematuhi rambu-rambu dan peraturan lalu lintas. Efeknya adalah menurunnya tingkat kecelakaan lalu lintas. Disiplin dalam membaca buku teks ujian AAMAI minimal 2 sehari, maka probabilitas kandidat lulus dalam ujian lebih besar. Dengan demikian disiplin tidak bisa terlepas dari kehidupan kita.

Jepang adalah negara yang sangat menjunjung tinggi kedisiplinan. Berkat kedisiplinan yang diterapkan, mereka bisa maju dan sejajar dengan bangsa-bangsa Eropa. Prinsip *Kai Zen* yang berarti komitmen tinggi pada pekerjaan, membuat mereka melakukan pekerjaan sesuai jadwal agar tidak menimbulkan pemborosan dan kerugian. Lantas apakah hubungan disiplin dengan praktik bisnis asuransi? Hubungannya jelas. Pada saat melakukan

*underwriting* kita harus patuh pada proses *underwriting*. Mulai dari proposal *form*, informasi *underwriting*, penerapan harga, kepatuhan pada tarif, sampai pada akhirnya menghasilkan keputusan apakah suatu risiko akan diterima, ditolak, atau diterima dengan kondisi tertentu.

Namun yang menjadi pertanyaan adalah apakah kita sudah disiplin dalam *underwriting*? Jika sudah disiplin, maka informasi atau data-data mengenai tertanggung pasti tersedia dan mudah diperoleh. Harga atau premi yang diberikan sudah memadai. Tapi fakta di lapangan menunjukkan hal yang sebaliknya.

Sebagai praktisi yang bekerja di perusahaan reasuransi nasional, terkadang sulit untuk mendapatkan data atau informasi yang komprehensif, khususnya pada industrial dan *commercial risk*. Kemudian praktik perang tarif dan penerapan *terms & conditions* yang tidak tepat masih kerap terjadi.



Artikel kali ini mencoba untuk mendiskusikan beberapa praktik bisnis asuransi kerugian yang menurut pengamatan penulis tidak *common practice*.

### Informasi Underwriting yang belum memadai

Jika kita berbicara *prudent underwriting*, maka *underwriter* akan melakukan *risk assessment* (pengkajian risiko) berdasarkan data dan informasi yang disampaikan oleh calon tertanggung atau pemohon kepada penanggung. Dari data dan informasi yang disampaikan itulah, *underwriter* akan memutuskan apakah akan menerima, menolak, atau menerima risiko dengan kondisi tertentu.

Informasi yang disampaikan oleh tertanggung, haruslah informasi yang komprehensif dan mengungkapkan semua fakta-fakta material. Kualitas informasi yang dibutuhkan akan tergantung dari size risiko yang akan dipertanggung. Jika risiko yang akan diasuransikan rumah tinggal, maka informasi yang dibutuhkan tidaklah selengkap informasi yang dibutuhkan untuk mengasuransikan risiko industrial. Kebutuhan akan informasi tergantung kepada *nature* dan *hazardous* dari risiko yang akan dipertanggung.

Idealnya informasi yang disampaikan memang harus lengkap dan komprehensif. Namun apa yang terjadi di market saat ini tidaklah mencerminkan kondisi yang ideal. Berdasarkan pengalaman penulis, masih terdapat

risiko-risiko yang mempunyai nilai pertanggung sangat tinggi (mencapai miliar USD) namun hanya disampaikan dalam 2 lembar kertas. *Survey report* atau *loss prevention report* tidak tersedia.

Kita semua memahami bahwa risiko-risiko yang bernilai besar akan melibatkan reasuradur luar negeri dengan partisipasi yang cukup signifikan. Alasan bahwa reasuradur luar negeri telah berpartisipasi dengan *share* yang signifikan dan tanpa menanyakan informasi yang lebih dalam, dan bahwa reasuradur lokal hanya berpartisipasi kecil sehingga tidak mempunyai keleluasaan untuk meminta informasi, adalah alasan-alasan yang menurut penulis tidak dapat diterima. Sehingga timbul pertanyaan apakah kita melakukan *underwriting* atau meramal?

### Co-insurance under table

*Co-insurance* atau ko-asuransi adalah suatu mekanisme untuk meningkatkan kapasitas market untuk meng-*underwrite* suatu risiko, dimana partisipasi masing-masing perusahaan dibatasi dalam original *policy*. Hal ini dilakukan jika perusahaan asuransi tidak mempunyai *gross capacity* yang cukup untuk meng-aksep risiko tertanggung. Tertanggung mengasuransikannya dengan lebih dari satu perusahaan asuransi lainnya.

Dalam ko-asuransi, *share* dari masing-masing perusahaan asuransi dicantumkan dalam *original policy*.

Administrasi serta penerbitan polis biasanya dilakukan oleh lead *insurer*. Berbeda dengan kontrak reasuransi, dimana tertanggung tidak mempunyai hubungan kontraktual dengan reasuradur, pada ko-asuransi tertanggung mempunyai hubungan kontraktual dengan semua penanggung yang terlibat dalam penutupan risiko. Dalam hal terjadi klaim, jika ada salah satu *member* yang belum melakukan pembayaran klaim, maka tertanggung dapat melakukan tuntutan secara langsung kepada *member* tersebut.

Yang berkembang saat ini pada market adalah praktik ko-asuransi yang disebut dengan *Co-insurance under table*. Hal ini juga disampaikan dalam pertemuan Forum *Treaty* yang diselenggarakan oleh ReINDO pada tanggal 29 Mei 2013. Dengan mekanisme ini, dalam *original policy* tidak tercantum partisipasi dari masing-masing *member*. Hanya ada satu penanggung saja yang tercantum dalam *original policy*. Penanggung yang menerbitkan polis tersebut kemudian menawarkan kepada *member* lain untuk ikut berpartisipasi. Partisipasi masing-masing *member* kemudian disebutkan dalam penerbitan *endorsement*.

Tertanggung tidak mengetahui siapa saja perusahaan asuransi yang berpartisipasi. Tertanggung hanya *dealing* dengan perusahaan asuransi penerbit polis. Dalam hal terjadi klaim, maka tertanggung hanya melakukan tuntutan kepada satu perusahaan asuransi saja, yaitu perusahaan asuransi yang menerbitkan polis.

Masih menjadi hal yang *debateable* apakah praktik ini dikategorikan sebagai kontrak asuransi atau kontrak reasuransi? Jika dikatakan sebagai kontrak asuransi, apakah tertanggung mempunyai hubungan kontraktual dengan penanggung lainnya? karena *endorsement* yang diterbitkan perusahaan penerbit polis tidak disampaikan kepada tertanggung. Dan jika dikatakan sebagai kontrak reasuransi, apakah perusahaan asuransi penerbit polis memperlakukannya sebagai *inward reinsurance business*?

Selain permasalahan di atas, cara ini juga berpotensi menyalahi provisi *Co-insurance scale* yang disebutkan dalam *Treaty*. Contohnya sebagai berikut :

- Terdapat risiko dengan *Sum Insured* Rp 300 miliar
- *Cedant A* mempunyai *Treaty Limit* Rp 100 miliar. Provisi *co-insurance scale* menyebutkan bahwa jika partisipasi *cedant A* dalam ko-asuransi 20% maka sesi ke dalam *Treaty* adalah 50% of *Limit*.
- *Cedant A* berpartisipasi dalam penutupan risiko (dengan cara *co-insurance under table*) dengan *share* 20%. Maka *cedant A* mempunyai *share*

sebesar:  $20\% \times \text{Rp } 300 \text{ miliar} = \text{Rp } 60 \text{ miliar}$ .

- Berdasarkan provisi *co-insurance scale*, maksimum sesi ke *Treaty* adalah:  $50\% \times \text{Rp } 100 \text{ miliar} = \text{Rp } 50 \text{ miliar}$ .
- Karena *cedant A* mensesikan ke *Treaty* sebesar Rp 60 miliar, maka hal ini menyalahi provisi *co-insurance scale*.

Kompleksitas lainnya yang mungkin timbul dari cara ini diantaranya:

- Kesulitan bagi reasuradur dalam mengontrol *exposure* atau akumulasi.
- Ketika terjadi klaim, dan salah satu *member* mengalami *default* atau *insolvent*, maka hal ini bisa saja merugikan tertanggung. Karena tertanggung hanya mempunyai hubungan kontrak dengan satu penanggung saja, maka tertanggung tidak bisa melakukan tuntutan kepada *member* yang *default*.
- Timbul komplikasi dalam hal penagihan klaim dari *cedant* yang menjadi panel *co-insurance under table* kepada reasuradur. Karena partisipasi *cedant* tersebut tidak tercantum dalam *original policy*.
- Dengan *nature reporting treaty* yang *non-reporting*, maka reasuradur tidak mempunyai keleluasaan melakukan kontrol.

Masih *debateable* apakah praktik ini lazim atau normal dijalankan atau tidak. Meskipun hal ini mungkin sudah dilakukan cukup lama. Penulis sendiri tidak dalam posisi untuk memberikan pendapat mengenai legalitas praktik ini. Namun jika dalam *treaty* diberikan fasilitas untuk meng-aksep bisnis secara *inward facultative*, rasanya lebih baik jika fasilitas tersebut di-*utilize*.

### Praktik-praktik lainnya

Praktik lainnya yang menurut penulis belum merefleksikan kedisiplinan adalah:

- *Premium rate* yang tidak naik atau stagnan meskipun telah terjadi *loss* yang besar. Jika telah terjadi *loss* yang cukup besar, maka seharusnya *insurer* dan *reinsurer* membutuhkan *recovery*, salah satu caranya dengan menaikkan *premium rate*. Namun yang terjadi adalah, *rate* tidak naik dan tetap. Mungkin saja risiko tersebut diasuransikan dengan penanggung yang berbeda dan belum memiliki pengalaman klaim dari tertanggung tersebut. Sebaiknya cara yang dilakukan untuk mendapatkan bisnis bukan dengan memberikan harga yang rendah. Tetapi bisa dengan melakukan persuasi kepada tertanggung dengan melakukan *risk improvement*. Jika tertanggung mau melakukan *risk improvement*, penanggung bisa saja memberikan dengan harga yang sama dengan *existing*. Dalam hal tertanggung sulit atau tidak mempunyai keinginan melakukan *risk improvement*,

sebaiknya risiko tersebut jangan di-aksep. Jika semua penanggung mempunyai sikap yang sama, maka mau tidak mau bertanggung akan melakukan *risk improvement*, atau membeli dengan harga yang sedikit lebih tinggi.

- Sulit untuk mendapatkan proposal *form*. Dalam setiap penutupan, salah satu dokumen penting untuk melakukan *risk assessment* adalah proposal *form*. Dari informasi yang disebutkan dalam proposal *form*, *underwriter* dapat menganalisis bisnis dan juga *moral hazard* tertanggung. Khusus untuk kelas bisnis *Liability*, proposal *form* adalah dokumen yang penting. Dalam beberapa kesempatan, penulis melihat bahwa proposal *form* adalah salah satu informasi yang diminta oleh *overseas reinsurers*.
- Adanya *placement* risiko yang masih *shortfall* namun sudah menerbitkan *cover note* atau bahkan polis. Praktik ini berpotensi merugikan tertanggung, karena jika terjadi klaim dan *placement* belum *fully placed* 100%, siapa yang akan menanggung klaim tersebut?

### Penutup

Mungkin masih ada lagi praktik-praktik lainnya yang terjadi dan tidak diketahui penulis. Namun penulis berharap bahwa praktik lainnya tersebut tidak ada. Isu yang disampaikan oleh penulis memang bukan hal yang baru. Tetapi praktik-praktik yang tidak disiplin tidak bisa dilakukan terus.

Dengan semakin banyaknya praktisi yang mempunyai kualifikasi sebagai Tenaga Ahli Asuransi, saatnya kita *back to basic*. Kita terapkan prinsip mulia dalam

asuransi yaitu *Utmost Good Faith*, bukan *caveat emptor*. Menerapkan harga dengan wajar, tidak saja menguntungkan perusahaan namun juga memberikan kepastian bagi tertanggung dalam hal pembayaran klaim.

Memang merupakan suatu hal yang dilematis. Di satu sisi terdapat tuntutan untuk menerapkan praktik bisnis atau *underwriting* dengan disiplin. Tetapi di sisi lainnya, kita juga dituntut untuk mengejar target bisnis yang sudah ditetapkan perusahaan. Melakukan hal untuk menuju ke arah yang lebih baik memang membutuhkan waktu dan tidak semudah membalikkan telapak tangan. *It takes time!*

Namun, dengan melakukan sesuatu ke arah yang lebih baik, industri kita suatu saat akan teratur dan harmonis sebagaimana perpaduan pesawat akrobatik. Pilot pesawat akrobat memang dituntut untuk disiplin dan *no room for errors*. Tetapi, pilot pesawat akrobatik juga menunjukkan *art* dengan melakukan manuver-manuver pesawat yang *extraordinary* sehingga membuat kagum penonton yang melihatnya. Sama halnya dengan bisnis, praktisi tentu harus mempunyai kedisiplinan, namun bukan berarti disiplin akan menghilangkan inovasi dan kreatifitas.

Suatu saat bisnis ini akan diteruskan oleh para generasi muda yang akan datang. Pertanyaannya apakah kita mau mewariskan kepada generasi penerus kondisi bisnis seperti saat ini? Mudah-mudahan tidak. *Reza Andre Nasution*

#### Sumber/referensi:

- [www.badanbahasa.kemdiknas.go.id/kbbi/](http://www.badanbahasa.kemdiknas.go.id/kbbi/) (Kamus Besar Bahasa Indonesia)
- [www.abbalove.org](http://www.abbalove.org)
- Coursebook P97 : Reinsurance – The Chartered Insurance Institute

# Tax Planning [PPh Badan] vs Creative Accounting



Alison E. Ritonga, SE., Ak. QIA. CA  
Kepala Seksi  
Adm. Reasuransi Umum

Perencanaan pajak (*tax planning*) adalah suatu proses perengkayasa transaksi yang terkait dengan kewajiban perpajakan Wajib Pajak agar kewajiban pajak berada pada jumlah yang seminimal mungkin tetapi masih dalam bingkai peraturan perpajakan.

Disisi lain *Creative Accounting* adalah tindakan penyusunan laporan keuangan dengan memanfaatkan teknik dan prinsip akuntansi yang bervariasi, dalam penerapan kebijakan akuntansi perusahaan guna mendapatkan hasil yang diinginkan. *Creative Accounting* merupakan bagian dari akuntansi, tetapi juga dapat menjadi bagian dari skandal akuntansi. Motivasi dan perilaku manusia yang membuat *creative accounting* jadi ilegal atau legal, etis atau tidak etis, dan baik atau buruk.

## Tax Planning PPh Badan

Pasal 1 huruf b UU No. 6 Tahun 1983 tentang KUP yang terakhir diubah dengan UU No. 28 Tahun 2007 mendefinisikan Badan adalah sekumpulan orang dan/atau modal yang merupakan kesatuan baik yang melakukan usaha maupun yang tidak melakukan usaha yang meliputi perseroan terbatas, perseroan komanditer, perseroan lainnya, badan usaha milik negara atau badan usaha milik daerah dengan nama dan dalam bentuk apa pun, firma, kongsi, koperasi, dana pensiun, persekutuan, perkumpulan, yayasan, organisasi massa, organisasi sosial politik, atau organisasi lainnya, lembaga dan bentuk badan lainnya termasuk kontrak investasi kolektif dan bentuk usaha tetap.

Pasal 2 ayat 1 huruf (b) UU No. 7 Tahun 1983 tentang Pajak Penghasilan yang terakhir diubah dengan UU No. 36 Tahun 2008 menyebutkan bahwa Badan merupakan Subjek Pajak - kecuali yang disebutkan dalam pasal (3) - dan yang menjadi objek PPh Badan adalah laba usaha. Dalam menghitung kewajiban PPh Badan, laba usaha tidak serta merta dikalikan dengan tarif pajak (psl. 17 UU PPh), namun disesuaikan dengan biaya-biaya yang boleh dikurangi dari penghasilan bruto (psl 6 UU PPh) dan biaya-biaya yang tidak boleh dikurangi dari penghasilan bruto (psl 9 UU PPh). Karena terjadi perbedaan dalam perhitungan laba akuntansi dan laba kena pajak, perusahaan dapat memilih perlakuan pajak yang tepat

sehingga dapat meminimalkan kewajiban pajak. Berikut ini adalah beberapa cara *tax planning* untuk PPh Badan.

1. Menunda Pendapatan dan/atau Mempercepat Pembebanan Biaya  
Misalnya, pada akhir tahun buku terdapat lonjakan premi yang cukup besar. Pajak atas laba akibat kenaikan premi tersebut tentunya harus dibayar paling lambat bulan April tahun berikutnya. Di samping itu, angsuran PPh Pasal 25 tahun berikutnya otomatis akan menjadi lebih besar. Bila memungkinkan, perusahaan dapat melakukan penundaan pencatatan premi menjadi pendapatan awal bulan Januari tahun berikut. Dengan demikian, pembayaran pajaknya dapat ditunda 1 tahun. Disisi biaya juga sebaiknya dilakukan review untuk melihat apakah ada biaya-biaya yang dapat segera dibebankan pada tahun ini. Misalnya, cadangan klaim yang terjadi akhir tahun, IBNR, biaya konsultan hukum, konsultan pajak, dan auditor. Dengan demikian, seperti halnya dengan penundaan penghasilan, langkah seperti ini akan dapat menunda pembayaran pajak setahun.
2. Mengoptimalkan Pengkreditan Pajak yang Telah Dibayar  
Dalam pengkreditan pajak atas PPh Badan yang terutang, selain angsuran PPh Pasal 25 ada juga PPh yang dipotong/pungut pihak lain dan sifat pemotongan/pemungutannya tidak final. Perusahaan seringkali kurang memperoleh informasi mengenai hal ini. PPh yang dapat dikreditkan antara lain:
  - a. PPh Pasal 22 atas impor atau pembelian solar dari Pertamina,
  - b. PPh Pasal 23 dari bunga non bank, royalti,
  - c. PPh Pasal 24 yang dipotong di luar negeri, dan

Ketika menyusun rekonsiliasi fiskal, perusahaan harus memperoleh keyakinan yang cukup bahwa pajak yang dipotong/dipungut pihak lain benar-benar telah disetor oleh pemotong/pemungut pajak ke kas Negara dengan meminta pihak pemungut/pemotong pajak untuk

menyerahkan bukti pemungutan/pemotongannya.

3. Bunga Pinjaman dan Deposito

Kadangkala uang kas yang menganggur (*idle cash*) untuk satu atau dua bulan diinvestasikan di bank dalam bentuk deposito berjangka. Berdasarkan PP Nomor 131 tahun 2000, atas bunga deposito dipotong pajak penghasilan yang bersifat final sebesar 20%.

Bila perusahaan tidak mempunyai utang, hal ini tidak menjadi masalah. Akan tetapi, bila perusahaan tersebut mempunyai utang dengan tingkat bunga yang lebih besar dari tingkat bunga deposito, perusahaan tersebut akan mengalami kerugian karena berdasarkan Surat Edaran Dirjen Pajak Nomor SE-46/PJ.42/1995, sebagian bunga atas utang tersebut tidak dapat dikurangkan sebagai biaya. Untuk menghindarinya dapat dilakukan hal berikut:

- a. Perusahaan sebaiknya menempatkan dana yang belum dipergunakan dalam bentuk

rekening giro, tidak dalam bentuk deposito. Jika memungkinkan dilakukan negosiasi dengan bank yang bersangkutan agar bunga gironya lebih besar dari biasanya karena saldo yang kita miliki cukup besar.

- b. Alternatif lain yang dapat diambil adalah dengan memanfaatkan dana tersebut di dalam instrumen keuangan yang tidak terkena pajak final, misalnya promes, didepositokan di luar negeri, atau dipinjamkan pada perusahaan afiliasi.

4. Biaya *Entertainment*

Guna menghindari koreksi fiskal positif atas biaya *entertainment* perusahaan dapat membuat Daftar Nominatif sesuai Surat Edaran Dirjen Pajak No. SE-27/PJ.22/1986 dan melampirkannya dalam SPT Tahunan PPh Badan serta menyimpan bukti pendukung pengeluaran *entertainment* tersebut. Dengan demikian, perusahaan akan memperoleh penghematan pajak sebesar 25% dari biaya *entertainment* yang boleh dikurangkan.

Daftar Nominatif Biaya Entertainment Dan Sejenisnya Tahun Pajak:

Nomor	Pemberian entertainment dan sejenisnya					Relasi usaha yang diberikan entertainment dan sejenisnya				Keterangan
	Tanggal	Tempat	Alamat	Jenis	Jumlah (Rp)	Nama	Posisi	Nama Perusahaan	Jenis Usaha	

5. Daftar Nominatif Biaya Promosi

Sesuai dengan Peraturan Menkeu No. 02/PMK.03/2010, Wajib Pajak wajib membuat daftar nominatif atas pengeluaran Biaya Promosi yang dikeluarkan kepada pihak lain. Daftar nominatif tersebut paling sedikit harus memuat data penerima berupa : a) nama ; b) Nomor Pokok Wajib Pajak ; c) alamat ; d) tanggal ; e) bentuk dan jenis biaya ; f) besarnya biaya ; g) nomor bukti pemotongan ; dan h) besarnya Pajak Penghasilan yang dipotong.

Daftar nominatif tersebut dibuat sesuai format sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran Peraturan Menkeu No. 02/PMK.03/2010 dan dilaporkan sebagai lampiran SPT Tahunan PPh Badan.

**Creative Accounting**

*Creative accounting* diterapkan oleh perusahaan karena kondisi, seperti bervariasinya prinsip akuntansi sehingga dalam penyusunan kebijakan akuntansi perusahaan disesuaikan dengan tujuan yang diinginkan. Adapun prinsip Akuntansi yang bervariasi

tersebut adalah:

- a. Metode Penilaian Persediaan dengan Kondisi Perusahaan  
Metode penilaian persediaan yang diperkenankan (psl 10 ayat 6 UU PPh) yaitu metode FIFO dan Rata-rata. Sesuai ketentuan tersebut, maka WP dapat memilih salah satu metode yang lebih menguntungkan. Metode FIFO, pencatatan nilai persediaan akhir menggunakan harga baru. Jika harga pembelian persediaan *trend* naik, maka harga pokok penjualan menggunakan harga lama (rendah) sehingga laba menjadi relatif lebih tinggi dan demikian sebaliknya. Metode Rata-rata, setiap adanya mutasi persediaan langsung dinilai ulang (dirata-rata) dengan data persediaan yang ada, dan pencatatan nilai persediaan akan disesuaikan dengan data pembelian terakhir sehingga penilaian persediaan akhir cenderung mendekati harga pasar. Perolehan laba akan naik atau turun sejalan dengan *trend* harga pasar (pembelian).
- b. Metode Penyusutan dan Amortisasi  
Metode penyusutan dan amortisasi untuk aktiva

berwujud dan aktiva tidak berwujud yang diperkenankan (psl 11 UU PPh) yaitu metode garis lurus dan metode saldo menurun (kecuali untuk bangunan). Bagi perusahaan yang padat modal dengan tingkat pengembalian investasi yang cukup panjang lebih menguntungkan bila memilih metode penyusutan atau amortisasi dengan metode garis lurus. Sebaliknya bagi perusahaan yang memiliki tingkat pengembalian investasi cukup singkat, dimana diharapkan dalam waktu dekat sudah menghasilkan laba. Jika laba dalam kurun waktu yang cukup singkat sudah sangat besar maka untuk mengurangi laba perusahaan dapat mempertimbangkan penggunaan metode saldo menurun.

c. Pengakuan Pendapatan

Di dalam GAAP, khususnya PSAK Nomor 23 tentang pendapatan, disebutkan bahwa pendapatan dapat timbul dari transaksi dan peristiwa ekonomi seperti penjualan barang, penjualan jasa; dan penggunaan aktiva perusahaan oleh pihak-pihak lain yang menghasilkan bunga, royalti dan dividen. Ketiga transaksi dan peristiwa tersebut memunculkan adanya metode pengakuan pendapatan yang berbeda. Misalnya, pendapatan yang berasal penjualan barang secara tunai atau pun cicilan dan penjualan jasa yang didasarkan dari tingkat penyelesaian.

Sebagai contoh, perusahaan jasa konsultan di bidang teknologi informasi bisa menerapkan pengakuan pendapatan berdasarkan tiga cara:

- 1) *Monthly basis*,
- 2) *Percentage of completion method*, atau bahkan
- 3) *Completion method*

Ketiga cara di atas tetap mengacu pada PSAK 23. Akan tetapi, karena tidak ada standar lebih teknis lagi, seperti halnya yang terjadi pada jasa konstruksi yang diatur di dalam PSAK 34 tentang Akuntansi Kontrak Konstruksi, pengakuan pendapatan antara satu perusahaan dengan perusahaan sejenis lainnya bisa berbeda.

d. Metode Penyisihan

Misalnya, metode penyisihan piutang tak tertagih memungkinkan perusahaan melakukan penyisihan berdasarkan prosentase tertentu atau berdasarkan umur piutang. Prosentase tersebut bisa berbeda-beda untuk setiap perusahaan tergantung dari jenis industri dan transaksi akuntansinya.

### Penutup

*Tax Planning* (perencanaan pajak) merupakan suatu cara untuk meminimalisasi kewajiban perpajakan dan perencanaan pajak akan lebih optimal jika dikaitkan dengan pemahaman yang baik terhadap standar akuntansi. Dari sisi positifnya, pemahaman yang baik ini akan berefek pada *creative accounting*. Pada dasarnya, perencanaan pajak dan *creative accounting* yang baik: (1) tidak melanggar ketentuan perpajakan dan standar akuntansi, (2) secara bisnis masuk akal dan dapat diterima umum, dan (3) bukti-bukti pendukungnya memadai. *Alison*

---

Sambungan dari hal 09

Brani, Pasir Panjang Terminal 1 dan Pasir Panjang Terminal 2. Secara keseluruhan, PSA memiliki 54 kontainer *crane* dengan kapasitas operasional mencapai 35 juta TEUs.

PSA menyediakan berbagai jasa layanan *shipping*, yang meliputi *pilotage*, *port and terminal towage* dan jasa pengapalan antar samudera. Sebagai salah satu *provider* terbesar dalam bidang perkapalan, PSA memiliki armada pengangkutan *tug boat* terbesar dan modern di Asia.

Di Indonesia belumlah saatnya menandingi PSA Singapore Terminal. Untuk saat ini di negara kita terdapat Pelindo dan Jakarta International Container Terminal (JICT).

Di *market* Indonesia tidak banyak yang menutup asuransi *Port Authority Liability*, disamping *scope of cover* yang relatif sangat luas juga karena area operasi yang berbeda dibanding pelabuhan laut di luar negeri. Yang sering dijumpai di *market* Indonesia dalam penutupan risiko semacam hanyalah: *Terminal Operator Liability*, *Stevedore Liability*, *Cargo Handling Liability* serta *Bailee and Transporter Liability*. *Mardian*



dr. Y. Pramita, AAAIJ., ACII  
Underwriter  
Reasuransi Jiwa

# Tuberkulosis

Tuberkulosis (TBC) adalah penyakit yang disebabkan oleh bakteri yaitu *Mikobakterium Tuberkulosa*.

Tuberkulosis ini adalah pembunuh kedua terbesar dari kategori penyakit infeksi, dan pada tahun 2011 8,7 juta orang terjangkit TBC serta 1,4 juta orang meninggal karena TBC ini. 95% kematian akibat TBC terjadi di negara dengan pendapatan perkapita rendah hingga menengah seperti Indonesia. Pada tahun 2012, Indonesia berada di peringkat 4 untuk jumlah penderita TBC. TBC ini menyebar secara merata di seluruh Indonesia, namun penyebaran terbesar terjadi di wilayah Indonesia bagian timur seperti Papua,

Maluku, NTT dan NTB.

Tuberkulosis disebabkan oleh bakteri *Mikobakterium Tuberkulosa* dan dapat menyerang seluruh organ tubuh namun paling sering adalah paru-paru (85%). TBC diluar paru-paru dapat terjadi di organ manapun seperti di otak, ginjal, usus, dan kelenjar limfe. Penyakit ini menular melalui udara. Jika penderita TBC batuk, bersin atau meludah, bakteri-bakteri dari tubuh penderita akan ikut keluar ke udara. Apabila Bakteri ini terhirup oleh orang sehat, maka orang tersebut dapat tertular TBC.

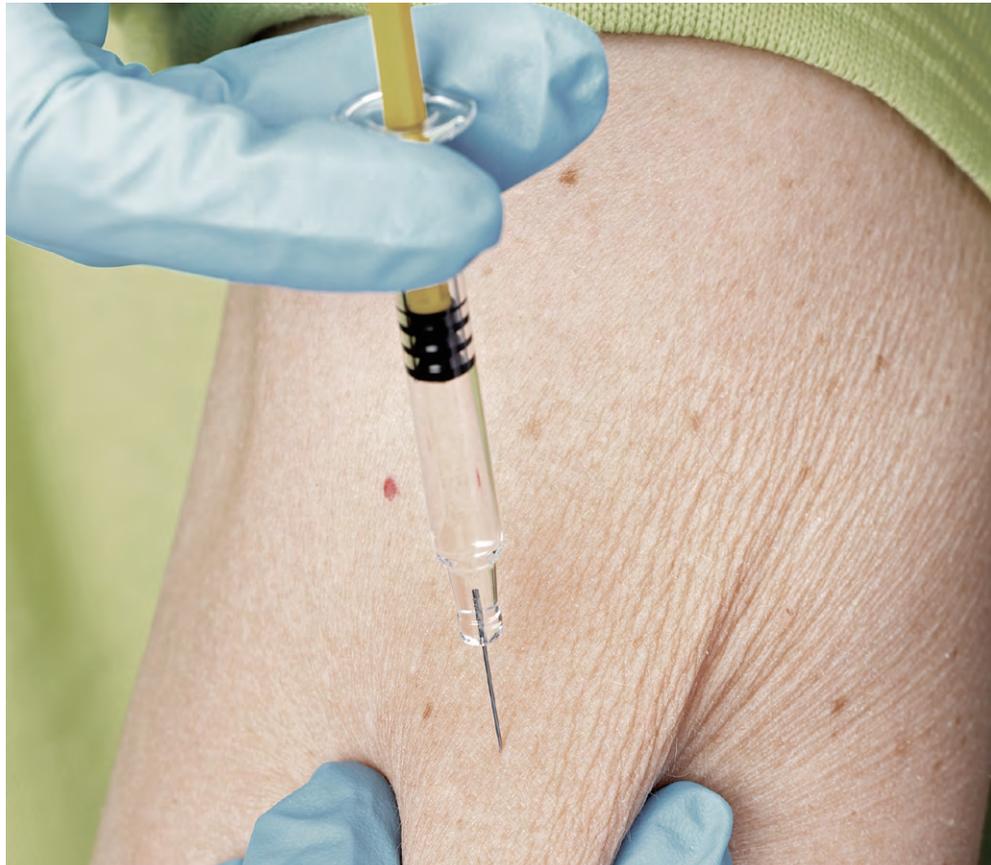
## Gejala dan Tanda

Tempat Infeksi	Gejala
1. Paru – Paru	Batuk berdahak lebih dari 3 minggu, penurunan berat badan, banyak berkeringat di malam hari, nafsu makan menurun, lemas, demam dan batuk darah, dll
2. Otak	Sakit kepala hilang timbul atau menetap selama 2 – 3 minggu, penurunan status mental hingga terjadi koma, ada atau tidak ada demam, dll
3. Tulang dan sendi	Nyeri di persendian, kaku, kelumpuhan, dll
4. Saluran Kencing	Nyeri pada perut bawah, nyeri saat kencing, sering kencing, dll
5. Saluran Pencernaan	Diare, sakit perut, sariawan di mulut yang tidak sembuh, sukar menelan dll

## Diagnosis

Penyakit Tuberkulosis di diagnosa melalui pemeriksaan fisik, laboratorium dan foto *thorax (rontgen)*. Temuan pada pemeriksaan fisik tergantung dari organ yang terinfeksi. Pada paru-paru dapat ditemukan adanya suara nafas yang abnormal yaitu *ronkhi*. Selain itu bisa terdapat pembesaran kelenjar getah bening di daerah leher. Tidak ditemukannya abnormalitas pada pemeriksaan fisik tidak menyingkirkan penyakit ini karena pada usia lanjut dan imunitas tubuh rendah seperti penderita HIV, gejala dan tanda klasik bisa tidak ditemukan.

Tes yang dapat digunakan untuk penyaringan TBC adalah *Mantoux Tuberculin Skin Test (Mantoux Test)*. *Mantoux test* ini dilakukan dengan menyuntikkan suatu protein yang berasal dari kuman TBC sebanyak 0,1 ml dengan jarum kecil di bawah lapisan atas kulit lengan bawah. Selain *Mantoux Test*, pemeriksaan yang wajib dilakukan adalah pemeriksaan dahak. Dahak diperiksa minimal 3 kali yaitu saat datang ke Laboratorium hari pertama, pagi hari saat bangun tidur hari kedua dan saat datang lagi ke laboratorium hari kedua. Dahak ini akan diperiksa dengan mikroskop untuk menemukan ada tidaknya Basil Tahan Asam (BTA). Jika ada indikasi TBC diluar paru maka dapat dilakukan biopsi organ



yang terkena, kultur feses jika terkena di usus atau kultur urin jika terkena pada saluran kencing. Pemeriksaan Darah Rutin biasanya terdapat peningkatan Laju Endap Darah (LED) serta Lekosit.

Jika ada indikasi terkena TBC di paru-paru, maka dapat dilakukan pemeriksaan foto *thorax lateral* dan *posteroanterior* (PA). Gambaran TBC adalah adanya *infiltrat* di bagian atas dari paru-paru atau di *hilus*, *kavitas* (rongga), atau bintik-bintik kecil (TBC *milier*). Jika masih ragu maka bisa dimintakan tambahan pemeriksaan foto *thorax top lordotik*. Hasil dari pemeriksaan foto *thorax* ini dapat berupa TBC aktif dan TBC lama atau inaktif. Jika TBC aktif maka diperlukan pengobatan secara rutin sedangkan TBC lama tidak diperlukan pengobatan sama sekali karena sudah sembuh. TBC di luar paru-paru dapat diperiksa dengan menggunakan CT scan.

### Terapi

Pengobatan TBC diberikan selama minimal 6 – 9 bulan dengan minimal 3 jenis obat (*rifampicin*, *isoniazid*, *pyrazinamide*, *ethambutol*, *streptomycin*). TBC otak dan TBC *milier* memerlukan pengobatan minimal 12 bulan. Pengobatan ini harus dilakukan secara teratur dan tidak boleh terputus karena jika terputus ditakutkan terjadi resistensi obat.

### Prognosis

TBC paru-paru yang diterapi dengan benar prognosinya sangat baik. TBC otak dan TBC tulang belakang angka morbiditasnya cukup tinggi, dan dapat berakibat kecacatan. Untuk TBC *milier* prognosinya cukup buruk dan angka mortalitasnya cukup tinggi.

### Apa yang harus dilakukan Underwriter jika menemukan kasus ini?

Apabila ada pengajuan polis dengan hasil pemeriksaan fisik, laboratorium, foto *thorax* serta pemeriksaan penunjang yang lain mengarah ke TBC maka sebaiknya pengajuan tersebut ditunda terlebih dahulu minimal selama 6 bulan untuk konsul ke dokter spesialis dan menjalani pengobatan. Jika sudah 6 bulan dan Calon Tertanggung ingin mengajukan kembali maka underwriter harus meminta:

1. Attending Phycisian Statemen (APS) dari Dokter yang merawat TBC paru
2. Foto Thorax terbaru setelah selesai terapi
3. Pemeriksaan dahak ulang
4. Pemeriksaan penunjang lain jika curiga TBC diluar paru-paru

Calon Tertanggung harus dipastikan sembuh total dari penyakit TBC ini sebelum pengajuan polisnya dapat diterima. *Mitha*



Aries Karyadi, ST  
Junior Underwriter  
Departemen Fire & Engineering

# Potensi Nat.Cat. Risk pada Asuransi CAR/EAR

Asuransi ReKayasa (*Engineering Insurance*) tentu saja merupakan bentuk asuransi yang sangat familiar di pasar Indonesia pada saat ini. Secara umum, perusahaan asuransi di Indonesia dapat menerima sebuah *project* reKayasa baik dalam bentuk kontruksi (*Construction All Risk/CAR*) maupun instalasi (*Erection All Risk / EAR*).

Dan mengingat bahwa Indonesia merupakan Negara berkembang, maka tentu saja pekerjaan reKayasa tersebut akan sangat beragam. Sebut saja pekerjaan jembatan, pembangunan gedung, pembangkit listrik, transportasi dan sebagainya yang saat ini menjadi perhatian bagi pemerintah Indonesia. Keragaman pekerjaan tersebut merupakan suatu bentuk tantangan bagi perusahaan asuransi yang ada di Indonesia untuk dapat melakukan proses *underwriting* dan pengelolaan resiko yang baik sehingga pada akhirnya dapat menguntungkan bagi kedua belah pihak, yaitu tertanggung dan penanggung.

## Bagaimana profil resiko yang ada pada sebuah pekerjaan reKayasa?

Perlu diketahui bahwa pekerjaan reKayasa umumnya merupakan pekerjaan jangka panjang dan memiliki profil resiko yang fluktuatif dengan potensi resiko terbesar pada saat *testing* dan *commissioning*. Terkadang timbul pertanyaan, apakah pekerjaan reKayasa memiliki profil yang sama dengan asuransi harta benda (*property*)? Mari kita coba bandingkan antara keduanya:

Asuransi ReKayasa (CAR/EAR)	Asuransi Harta Benda (IAR/PAR)
Periode asuransi jangka panjang	Periode asuransi 1 tahun (12 bulan)
Potensi kerusakan akibat Natcat tinggi	Potensi kerusakan akibat Natcat sedang
Profil resiko fluktuatif tergantung perkembangan pekerjaan	Profil resiko tergantung tetap karena sudah konstruksi permanen

Dari ketiga sisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa sebenarnya asuransi reKayasa memiliki tingkat resiko yang mungkin dapat dikatakan lebih besar dari asuransi harta benda.

## Natural Catastrophic sebagai potensi resiko terbesar pekerjaan reKayasa

Tentu saja kita mengenal beberapa *cover Natural Catastrophic* (NatCat) yang umum pada sebuah penutupan asuransi, sebut saja resiko banjir (*flood*), gempa bumi (*earthquake*), tsunami, tanah longsor (*landslide*), angin topan (*taifun*) dsb.

Beberapa resiko katastrofik tersebut menjadi bagian yang dapat ditutup baik oleh asuransi harta benda maupun asuransi reKayasa. Namun perlu kita tinjau bahwa dampak dari sebuah resiko katastrofik akan sangat berbeda pada kedua-nya. Pekerjaan reKayasa merupakan pekerjaan semi permanen yang belum memiliki struktur yang kokoh sehingga sedikit resiko katastrofik tersebut dapat berpengaruh besar, atau bahkan total loss dalam sebuah pekerjaan reKayasa. Mari kita coba tinjau bersama.

### 1. Pengaruh katastrofik pada pekerjaan *earthwork*

Pekerjaan reKayasa secara umum akan dimulai dari pekerjaan *land-clearing/earthwork* dengan tujuan menciptakan lahan yang sesuai untuk melakukan pekerjaan konstruksi atau instalasi. Pada proses ini digunakan berbagai alat berat seperti misalnya *drilling machine*, *excavator*, *bulldozer*, bahkan penggunaan bahan peledak (*blasting*) untuk beberapa pekerjaan konstruksi. Resiko ini dapat menimbulkan getaran yang cukup tinggi sehingga berpotensi timbulnya tanah longsor pada lokasi tersebut.



Sumber : google (<http://whendul.blogspot.com/2010/09/landslide.html>)

Perlu diperhatikan bahwa akibat tanah longsor ini berakibat cukup fatal baik dari sisi pekerjaan rekayasa itu sendiri, maupun dari sisi pihak ketiga (*third party liability*) yang mungkin dapat ditanggung oleh asuransi ini.

## 2. Pengaruh katastrofik dalam proses pekerjaan konstruksi maupun instalasi

Pada saat pekerjaan konstruksi atau instalasi yang relatif memiliki periode yang cukup panjang, potensi akan resiko katastrofik cukup besar bahkan dapat terjadi berulang-ulang bila memiliki return period 1 tahun. Sebaiknya, *underwriter* memperhitungkan cuaca, kondisi tanah, dan informasi alam lainnya yang dapat berpengaruh pada pekerjaan tersebut.



## 3. Pengaruh katastrofik pada *testing* dan *commissioning*

Pada tahap ini, merupakan tahap akhir pekerjaan konstruksi. Pengaruh pembebanan atas konstruksi atau instalasi merupakan resiko terbesar pada tahap ini. Secara umum, resiko kerusakan akibat *natural catastrophic* sudah mengecil mengingat konstruksi telah permanen. Namun peninjauan berkala tetap harus dilakukan dalam rangka mengurangi resiko akibat katastrofik.

Demikianlah gambaran mengenai resiko katastrofik dalam sebuah pekerjaan rekayasa. Namun terkadang menjadi pertanyaan, apakah *underwriter* sudah memperhitungkan resiko katastrofik tersebut atau belum? Apabila sudah diperhitungkan, mengapa harga asuransi rekayasa terkadang jauh lebih rendah daripada resiko harta benda? Semoga tulisan ini dapat menjadi pemicu kita menuju pasar asuransi yang lebih baik. *Aries*

untuk memanaskan plastik sebelum masuk ke *nozzle*.

- e. *Screw*: berfungsi untuk mengalirkan plastik dari *hopper ke nozzle*.
- f. *Non return valve*: berfungsi untuk menjaga aliran plastik yang telah meleleh agar tidak kembali saat *screw* berhenti berputar.

### Proses Injeksi Molding

Proses injeksi *molding* sedikit bervariasi berdasarkan bentuk dan jenis produk plastik yang akan dibuat. Namun, secara garis besar proses injeksi *molding* dapat diringkas sebagai berikut:

- a. Posisi awal cetakan adalah “terbuka penuh” yang diatur sedemikian rupa sehingga memungkinkan produk yang dihasilkan nantinya dapat dikeluarkan atau diambil dengan mudah.
- b. Termoplastik dalam bentuk butiran atau bubuk ditampung dalam sebuah *hopper* kemudian turun ke dalam *barrel* secara otomatis (karena gaya gravitasi) dimana ia dilelehkan oleh pemanas yang terdapat di dinding *barrel* dan oleh gesekan akibat perputaran sekrup injeksi.
- c. Proses Injeksi Pengisian (*Fill Injection*): Plastik yang sudah meleleh diinjeksikan oleh sekrup injeksi (yang juga berfungsi sebagai *plunger*) melalui *nozzle* ke dalam cetakan yang didinginkan oleh air.
- d. Isi Ulang dan Pendinginan (*Charging and Cooling*): Proses isi ulang (*charging*) plastik cair untuk disuntikkan pada siklus selanjutnya bersamaan dengan proses pendinginan (*cooling*) cetakan plastik. Pada saat proses pendinginan produk secara bersamaan di dalam *barrel* terjadi proses pelelehan plastik sehingga begitu produk dikeluarkan dari cetakan dan cetakan menutup, plastik leleh bisa langsung diinjeksikan.
- e. Membuka Cetakan (*Mold Open*): Produk yang

sudah dingin dan mengeras dikeluarkan dari cetakan oleh pendorong hidrolik yang tertanam dalam rumah cetakan. Gerakan melepas produk (*ejection*) dari dalam cetakan oleh *ejector* yang mendorong produk dari sisi *Core* agar mudah diambil, tentu saja produk harus menempel pada sisi *Core* ketika cetakan terbuka, dan bukan menempel pada sisi *Cavity*.

### Hazard Pabrik Plastik

Proses injeksi *molding* oleh mesin injeksi harus dikontrol sedemikian rupa hingga tidak terjadi kesalahan selama proses injeksi ke *molding*. Bila waktu isi ulang material plastik (*charging*) lebih lama daripada waktu pendinginan cetakan plastik (*cooling time*) maka yang terjadi adalah tumpahan material plastik dari *nozzle* ketika *mold* terbuka (*mold open*) pada proses berikutnya. Kebakaran juga dapat terjadi oleh akibat internal dari mesin injeksi yang terdapat plastik leleh dalam suhu hingga 300° C.

Bahan plastik bersifat *combustable* dan terbakar dalam durasi lama ketika terjadi kebakaran. Untuk itu perlu menjaga kebersihan terhadap sisa proses pembuatan barang plastik dan juga di tempat penyimpanan (*storage*) stok barang plastik di dalam gudang. Risiko lainnya adalah dari tempat penyimpanan BBM untuk proses generator atau mesin injeksi. Semua bahan-bahan ini bersifat mudah terbakar.

Terakhir, kebersihan terhadap penyimpanan bahan mentah (*raw material*) berupa plastik bekas, limbah plastik, atau biji plastik dan resin karena di lokasi inipun bisa menjadi sumber kebakaran apabila terjadi kelalaian, baik oleh personil pabrik atau korsleting listrik di tempat ini. *Adi Putra*

Sedangkan dalam operasional asuransi syariah akad yang dapat diterapkan adalah:

1. *Akad Wakalah bil Ujrah* yaitu *akad* yang memberi kuasa kepada perusahaan asuransi syariah sebagai wakil peserta untuk mengelola dana *tabarru* dan dana investasi dengan imbalan berupa *ujrah* (*fee*).
2. *Akad Mudharabah* yaitu *akad* yang memberikan kuasa kepada perusahaan asuransi syariah untuk mengelola dana *tabarru* dan dana investasi peserta dengan imbalan berupa bagi hasil (*nisbah*) yang besarnya disepakati sebelumnya.
3. *Akad Mudharabah Musytarakah* yaitu *akad* yang

memberikan kuasa kepada perusahaan asuransi syariah untuk mengelola dana *tabarru* dan dana investasi peserta, yang digabungkan dengan kekayaan perusahaan asuransi syariah, dengan mendapatkan imbalan berupa bagi hasil (*nisbah*) yang besarnya ditentukan berdasarkan komposisi kekayaan yang digabungkan dan telah disepakati sebelumnya.

Untuk lebih detail membahas tentang pemahaman *akad* dalam operasional asuransi syariah maka penulis akan melanjutkan tulisan ini pada edisi berikutnya. *devvi*

## ReINDO - Treaty Forum 2013

Dengan mengundang rekan-rekan dari perusahaan asuransi umum, Divisi Reasuransi Umum ReINDO kembali menyelenggarakan Acara Treaty Forum 2013 yang berlangsung di Hotel Ritz Carlton - Jakarta pada hari Rabu, 29 Mei 2013. Acara dibuka oleh Direktur Teknik & Marketing ReINDO yakni Bapak M. Rusli.

Kepala Departemen Treaty, Bapak Fitris Dinarwan tengah menyampaikan paparan mengenai perbaikan portfolio yang dilakukan ReINDO selama lima tahun terakhir, dimana pertumbuhan *Gross Premium* masih dirasakan secara nyata baik dari *Proportional* dan *Non-proportional Treaty*. Bapak Kocu A Hutagalung (Kepala Divisi Reasuransi Umum) menyimpulkan bahwa kebijakan ReINDO didasari oleh evaluasi dan analisis performa *Treaty* secara keseluruhan.



## Hypertension & Target Organ Damage Seminar



ReINDO Divisi Reasuransi Syariah mengadakan Seminar dengan topik *HYPERTENSION & TARGET ORGAN DAMAGE* yang diadakan di Pulau Seribu Masjid, Lombok pada tanggal 30 Mei – 1 Juni 2013, bersama beberapa *ceding company* sektor Jiwa Syariah mitra utama ReINDO. Seminar selama tiga hari tersebut diisi oleh kegiatan CSR (pelepasan tukik ke laut), *exploring* Lombok di Gili Nanggu, kunjungan ke Desa Sade dan Tanjung Aan (*the hidden paradise*).