

KONSORSIUM ASURANSI PENYINGKIRAN KERANGKA KAPAL TERMASUK TANGGUNG JAWAB POLUSI	No. Dokumen:	CWRI – SPO – 001.2
	Tanggal Pembuatan	17-Maret-15
	Tanggal Revisi	10-Oktober-18
	Tanggal Efektif	10-Oktober-18
	Halaman	1 dari 9
	Disahkan oleh	
STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR		Ketua Konsorsium
	Judul	PROSEDUR PENUTUPAN

I. DASAR HUKUM:

1. Perjanjian Kerjasama antara PT TUGU PRATAMA INDONESIA dengan Perusahaan Asuransi Anggota Konsorsium tentang KONSORSIUM ASURANSI PENYINGKIRAN KERANGKA KAPAL (*WRECK REMOVAL INSURANCE*) No. 022/PK/CGS-TPI/III/2015 tanggal 17 Maret 2015;
2. Surat Pencatatan Produk Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal (*Wreck Removal Insurance*) dari Otoritas Jasa Keuangan Nomor S-4935/NB.111/2015 tanggal 11 September 2015.
3. Perjanjian Kerjasama antara PT TUGU PRATAMA INDONESIA dengan Perusahaan Asuransi Anggota Konsorsium tentang KONSORSIUM ASURANSI PENYINGKIRAN KERANGKA KAPAL TERMASUK TANGGUNG JAWAB POLUSI No. 083/PK/CGS-TPI/VI/2015 tanggal 01 Maret 2016;
4. Surat Persetujuan Perubahan Produk Asuransi Bersama Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal (*Wreck Removal Insurance*) menjadi Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal termasuk Tanggung Jawab Polusi dari Otoritas Jasa Keuangan Nomor S-904/NB.II/2016 tanggal 16 September 2016.

II. DEFINISI

1. **Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal termasuk Tanggung Jawab Polusi** adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerima premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk memberikan penggantian kepada Tertanggung karena tanggung jawab hukum Tertanggung kepada Pihak Ketiga yang akan di derita Tertanggung yang timbul dalam suatu kejadian pengangkutan laut untuk pembayaran yang didasarkan atas biaya penyingkiran kerangka kapal yang dapat mengganggu alur pelayaran termasuk pencemaran di perairan Indonesia.
2. **Perusahaan Asuransi** adalah Perusahaan Asuransi Umum.
3. **Konsorsium Asuransi** adalah kumpulan sejumlah perusahaan Asuransi Kerugian sebagai satu kesatuan yang terdiri dari ketua dan anggota yang dibentuk berdasarkan perjanjian sebagai Penanggung Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal (*Wreck Removal Insurance*) termasuk tanggung jawab polusi.
4. **RANGKA / WRECK KAPAL** adalah setiap kerangka kapal dari kapal yang dipertanggungkan beserta muatannya yang dapat mengganggu alur pelayaran, dimana Tertanggung diwajibkan secara hukum untuk melaksanakan penyingkiran kerangka kapal atau menanggung biaya atas penyingkiran tersebut.

KONSORSIUM ASURANSI PENYINGKIRAN KERANGKA KAPAL TERMASUK TANGGUNG JAWAB POLUSI	No. Dokumen:	CWRI – SPO – 001.2
	Tanggal Pembuatan	17-Maret-15
	Tanggal Revisi	10-Oktober-18
	Tanggal Efektif	10-Oktober-18
	Halaman	2 dari 9
	Disahkan oleh	
STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR		Ketua Konsorsium
	Judul	PROSEDUR PENUTUPAN

5. **Obyek Asuransi** adalah jasa pelayanan penyingkiran kerangka kapal termasuk tanggung jawab polusi yang merupakan tanggung jawab hukum pemegang polis kepada Pihak Ketiga, dalam hal ini Kementerian Perhubungan Laut.
6. **Tertanggung/Pemilik Kapal** adalah pemilik dan/atau operator kapal yang memiliki kepentingan atas kerangka kapal yang dipertanggungjawabkan yang berada di wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia.
7. **Penanggung** adalah konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal termasuk tanggung jawab polusi.
8. **Perantara** adalah usaha jasa konsultasi dan/atau keperantaraan dalam penutupan asuransi serta penanganan penyelesaian klaimnya dengan bertindak untuk dan atas nama pemegang polis, Tertanggung atau peserta atau pemilik kapal.
9. **Reasuransi** adalah istilah yang digunakan saat satu perusahaan asuransi melindungi dirinya terhadap risiko asuransi dengan memanfaatkan jasa dari perusahaan asuransi lain.
10. **Surat Permintaan Penutupan Asuransi (SPPA)** adalah formulir isian yang harus di isi oleh calon Tertanggung dalam rangka penutupan Asuransi yang akan di gunakan oleh Penanggung untuk mengevaluasi tingkat resiko dari obyek Pertanggung jawaban tersebut.
11. **Tabel Premi** adalah informasi premi per tipe kapal dan per GT kapal.
12. **Terms & Conditions** adalah syarat dan ketentuan yang berlaku.
13. **Policy/Certificate of Insurance (CoI)** adalah perjanjian yang berisi kontrak Asuransi diterbitkan oleh Penanggung untuk kepentingan Pemegang Polis.
14. **Premi** adalah sejumlah uang sebagai dasar pertanggung jawaban Asuransi untuk menghitung besarnya jaminan dan manfaat Asuransi dan salah satu dasar untuk menghitung Premi yang tercantum di dalam Polis.
15. **Installment** adalah pembayaran uang tunai periodik sebagai pembayaran angsuran yang besarnya telah ditentukan sebelumnya atau ditentukan besar kecilnya yang tergantung pada lamanya jangka waktu angsuran.
16. **Limit of Liability** adalah besarnya tanggung jawab pemilik kapal/Tertanggung terhadap kejadian-kejadian '*defect*' yang mengakibatkan tuntutan terhadap pihak ketiga.

KONSORSIUM ASURANSI PENYINGKIRAN KERANGKA KAPAL TERMASUK TANGGUNG JAWAB POLUSI	No. Dokumen:	CWRI – SPO – 001.2
	Tanggal Pembuatan	17-Maret-15
	Tanggal Revisi	10-Oktober-18
	Tanggal Efektif	10-Oktober-18
	Halaman	3 dari 9
	Disahkan oleh	
STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR		Ketua Konsorsium
	Judul	PROSEDUR PENUTUPAN

17. **Deductible** adalah suatu jumlah tertentu yang menjadi tanggung jawab Tertanggung dalam setiap kerugian yang terjadi.
18. **Survey warranty** adalah suatu janji yang merupakan tambahan dalam perjanjian utama yang dalam mengakibatkan perjanjian batal sejak pelanggaran terjadi apabila janji tersebut diingkari.
19. **Biaya Broker / Perantara** adalah biaya yang dikenakan oleh perusahaan pialang untuk memfasilitasi transaksi antara Tertanggung dan Penanggung.
20. **Biaya Materai** adalah pajak yang dikenakan atas dokumen yang bersifat perdata dan dokumen untuk digunakan di pengadilan
21. **Biaya Administrasi** adalah semua biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan dalam kegiatannya.
22. **Inception Date** adalah tanggal mulai berlakunya polis.
23. **Pencemaran dari Kapal** adalah kerusakan pada perairan dengan segala dampaknya yang diakibatkan oleh tumpahnya atau keluarnya bahan yang disengaja atau tidak sengaja berupa minyak, bahan cair beracun, muatan berbahaya dalam kemasan, kotoran, sampah, dan udara dari kapal.
24. **The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, renewed in 1992 and often referred to as the CLC Convention**, adalah perjanjian maritime internasional yang diadopsi untuk memastikan bahwa kompensasi yang memadai akan tersedia apabila terjadi kerusakan akibat pencemaran minyak yang melibatkan kapal tanker minyak (misalnya kapal yang mengangkut minyak sebagai muatan).
25. **International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001** adalah perjanjian maritime internasional yang diadopsi untuk memastikan bahwa kompensasi yang memadai akan tersedia apabila terjadi kerusakan akibat pencemaran minyak yang berasal dari bahan bakar kapal 'bunker'.
26. **"Bunker Oil"** adalah minyak mineral hidrokarbon, termasuk minyak pelumas, digunakan atau dimaksudkan untuk operasi atau propulsi kapal, dan setiap residu minyak tersebut.

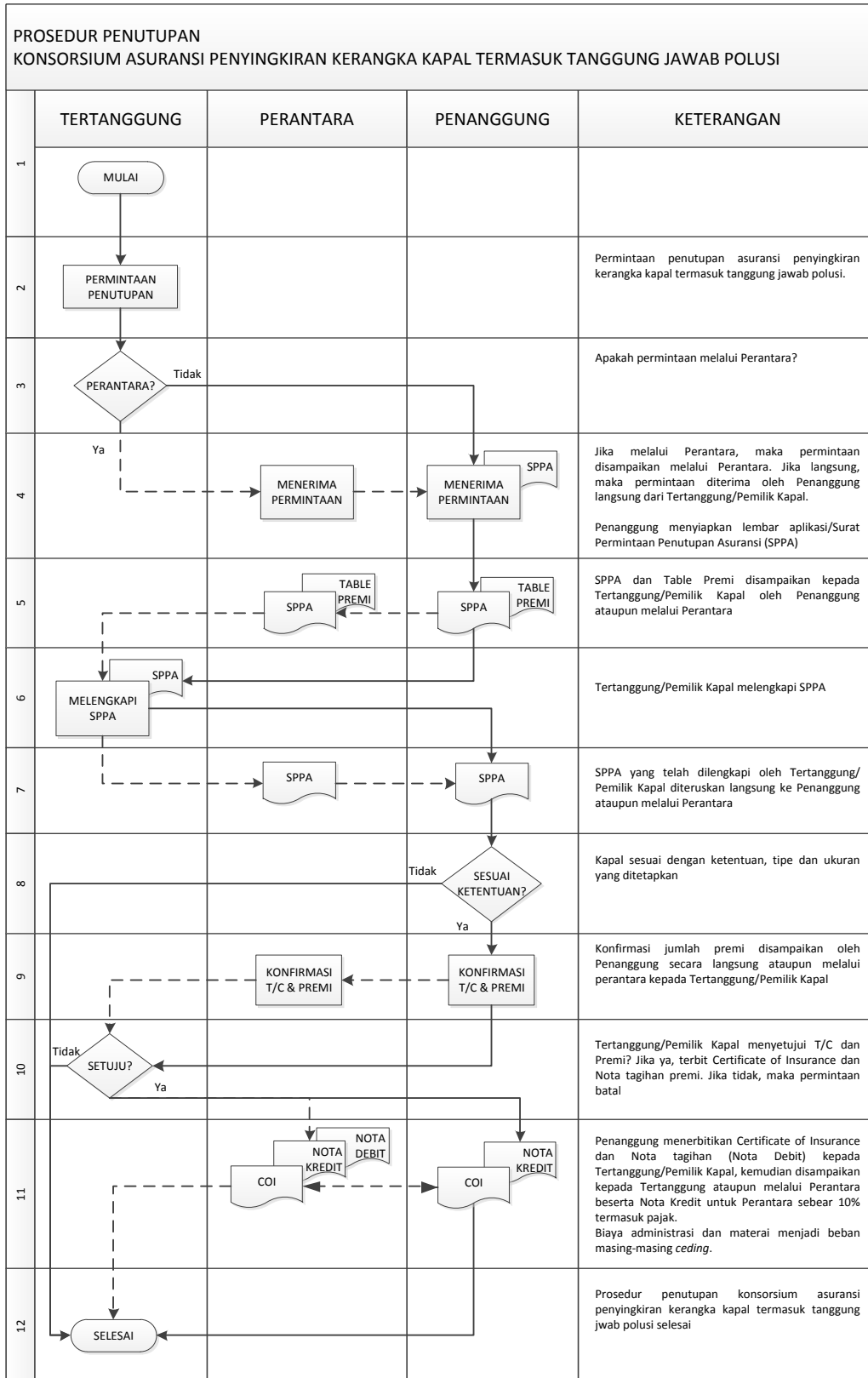
**KONSORSIUM
ASURANSI PENYINGKIRAN
KERANGKA KAPAL TERMASUK TANGGUNG
JAWAB POLUSI**

No. Dokumen:	CWRI – SPO – 001.2
Tanggal Pembuatan	17-Maret-15
Tanggal Revisi	10-Oktober-18
Tanggal Efektif	10-Oktober-18
Halaman	4 dari 9
Disahkan oleh	
Judul	PROSEDUR PENUTUPAN

STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR

Ketua Konsorsium

III. DIAGRAM ALIR PROSEDUR PENUTUPAN



KONSORSIUM ASURANSI PENYINGKIRAN KERANGKA KAPAL TERMASUK TANGGUNG JAWAB POLUSI	No. Dokumen:	CWRI – SPO – 001.2
	Tanggal Pembuatan	17-Maret-15
	Tanggal Revisi	10-Oktober-18
	Tanggal Efektif	10-Oktober-18
	Halaman	5 dari 9
	Disahkan oleh	
STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR		Ketua Konsorsium
	Judul	PROSEDUR PENUTUPAN

IV. PENJELASAN DIAGRAM ALIR PROSEDUR PENUTUPAN

1. PROSEDUR PENUTUPAN DIMULAI
2. PERMINTAAN PENUTUPAN
Permintaan penutupan asuransi penyingkiran kerangka kapal termasuk tanggung jawab polusi.
Tanggung jawab polusi merupakan tambahan/perluasan jaminan Asuransi penyingkiran kerangka kapal yang tidak bisa berdiri sendiri.
3. PERANTARA
Permintaan secara langsung atau melalui perantara (*broker* atau agen).
4. PERMINTAAN PENUTUPAN
Penanggung (ketua atau anggota konsorsium) menerima permintaan penutupan asuransi dari pemilik kapal atau perantara secara tertulis (email/fax/surat) atau lisan diikuti dengan tertulis.
5. SPPA DAN TABLE PREMI
Penanggung menyiapkan dokumen SPPA dan Table Premi kemudian diserahkan kepada pemilik kapal / calon Tertanggung atau Perantara.
!!! Dokumen SPPA seperti contoh terlampir di cetak dengan kertas polos ukuran A4.
6. MELENGKAPI dokumen SPPA
Pemilik kapal / calon Tertanggung melengkapi dokumen SPPA.
7. MENYERAHKAN dokumen SPPA
Setelah dokumen SPPA dilengkapi oleh pemilik kapal/calon Tertanggung, kemudian diserahkan kepada Penanggung atau melalui Perantara.
8. SESUAI KETENTUAN
Memastikan objek yang akan diasuransikan sesuai dengan ketentuan dalam tabel premi yang berlaku.
9. KONFIRMASI *TERMS & CONDITIONS* DAN PREMI
 - i. Menyerahkan penawaran kepada pemilik kapal / calon Tertanggung secara langsung atau melalui Perantara sesuai *Terms & Condition* dan Premi yang ditetapkan secara tertulis (email/fax/surat) atau lisan diikuti dengan tertulis;

**KONSORSIUM
ASURANSI PENYINGKIRAN
KERANGKA KAPAL TERMASUK TANGGUNG
JAWAB POLUSI**

No. Dokumen:	CWRI – SPO – 001.2
Tanggal Pembuatan	17-Maret-15
Tanggal Revisi	10-Oktober-18
Tanggal Efektif	10-Oktober-18
Halaman	6 dari 9
Disahkan oleh	
	Ketua Konsorsium
Judul	PROSEDUR PENUTUPAN

STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR

ii. *Trading Limit*

Dipersyaratkan kapal berlayar hanya di perairan Indonesia termasuk Timor Leste, selalu dalam batasan sesuai International Navigating Conditions (01/11/2003) dan batasan dari Biro Klasifikasi kapal dan/atau peraturan yang berlaku, yang mana yang paling sempit.

iii. Periode Pertanggung:

- a) Periode pertanggung selama setahun atau 12 (duabelas) bulan:
- b) Dapat diterapkan periode pertanggung secara proporsional dengan minimum periode pertanggung selama 6 (enam) bulan atau 50% dari 100% total premi yang dibayarkan.

iv. Limit of Liability yang ditawarkan:

Limit of Liability:		
'35 - 1,000	GT	3,000,000.00
'1,001 - 5,000	GT	5,000,000.00
'5,001 - 15,000	GT	10,000,000.00

> 15,001 Approved by Reinsurance

v. Deductible – lampiran 2

- a) Kapal dengan asuransi Hull & Machinery
- b) Kapal tanpa asuransi Hull & Machinery

vi. Premium per tipe kapal dan per GT kapal – lampiran 2

- a) Kapal dengan asuransi Hull & Machinery
- b) Kapal tanpa asuransi Hull & Machinery

Premium

Wreck Removal (not covered pollution)*	USD	10,000.00
Pollution*	USD	10,000.00
Total	USD	20,000.00

*) Silahkan dihapus seperlunya. Jika penutupan hanya *wreck removal*, maka tulisan 'Pollution' dicoret. Sedangkan, jika penutupan *wreck removal* dan *pollution* maka tulisan 'not covered pollution' agar dicoret.

Dipersyaratkan premi dibayarkan secara penuh sebelum tanggal penutupan *wreck removal* dan *pollution*.

KONSORSIUM ASURANSI PENYINGKIRAN KERANGKA KAPAL TERMASUK TANGGUNG JAWAB POLUSI	No. Dokumen:	CWRI – SPO – 001.2
	Tanggal Pembuatan	17-Maret-15
	Tanggal Revisi	10-Oktober-18
	Tanggal Efektif	10-Oktober-18
	Halaman	7 dari 9
	Disahkan oleh	
STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR		Ketua Konsorsium
	Judul	PROSEDUR PENUTUPAN

Premi dapat dibayarkan maksimum 2 (dua) kali angsuran (installment) dengan ketentuan untuk kapal fleet dengan jumlah kapal minimum 15 (lima belas) kapal.

Mohon dapat disampaikan kepihak Reasuransi dengan tembusan ketua konsorsium bilamana pembayaran dilakukan secara angsuran.

vii. Survey warranty – lampiran 3

Dipersyaratkan survey kondisi untuk kapal-kapal:

- Berkelas: kapal-kapal usia 20 tahun dan lebih dan tonase diatas 800T ;
- Tidak berkelas: kapal-kapal usia 15 tahun dan lebih dan tonase diatas 800T ;
- Usia 30 tahun dan lebih, tanpa meperhitungkan ukuran tonase.

Dipersyaratkan survei harus dilakukan dalam jangka waktu 60 hari terhitung dimulai periode asuransi, polis akan mensyaratkan laporan survei yang memuaskan dan kapal harus memenuhi semua rekomendasi dalam jangka waktu yang telah disetujui oleh pihak Surveyor dan kewajiban Tertanggung untuk dapat membuktikan pada saat terjadinya klaim.

Persyaratan survey dilakukan secara periodik setiap 2 (dua) tahun, dengan mekanisme:

- Pada tahun pertama, kapal wajib survey harus melaksanakan survey kondisi.
- Pada tahun kedua, renewal dapat dilaksanakan dengan syarat semua rekomendasi survey telah ditutup dan disetujui surveyor. Jika semua rekomendasi telah dipenuhi, renewal dapat dilanjutkan tanpa dilekatkan wajib survey.
- Pada tahun ketiga, kapal wajib survey harus melaksanakan survey kondisi kembali.
- dan seterusnya.

Biaya survey menjadi beban pemilik kapal.

Ketentuan survey yang dapat dilakukan secara sebagian:

- a. Untuk Fleet dengan kapal wajib survey lebih dari 3 (tiga), maka survey dapat dilakukan pada 20% jumlah kapal wajib survey dengan minimum 2 (dua) kapal.
- b. Hasil perhitungan prosentase dilakukan dengan pembulatan ke atas.
- c. Tidak ada aturan khusus untuk kapal yang akan disurvey di atas. Pelaksanaan diserahkan sepenuhnya kepada pihak Penanggung. Namun prinsip pelaksanaan survey pada dasarnya akan memperhatikan:
 - Survey dilakukan pada kapal yang tertua
 - Survey dilakukan pada kapal yang memiliki risiko jalur pelayaran tertinggi
 - Survey dilakukan pada kapal yang merupakan jenis kapal yang berisiko tertinggi
 - Dan aspek aspek lain yang dianggap penting untuk dilakukan survey.

KONSORSIUM ASURANSI PENYINGKIRAN KERANGKA KAPAL TERMASUK TANGGUNG JAWAB POLUSI	No. Dokumen:	CWRI – SPO – 001.2
	Tanggal Pembuatan	17-Maret-15
	Tanggal Revisi	10-Oktober-18
	Tanggal Efektif	10-Oktober-18
	Halaman	8 dari 9
	Disahkan oleh	
STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR		Ketua Konsorsium
	Judul	PROSEDUR PENUTUPAN

d. Dalam pelaksanaannya, bilamana fleet tersebut dilakukan renewal, agar tidak dilakukan survey pada kapal yang sama, tapi kapal-kapal lainnya.

Surveyor yang sudah disetujui atau masuk dalam daftar konsorsium adalah Matthews Daniel International, PT Abadi Cemerlang, PT Asuka Bahari Nusantara, PT Camarindo, PT Carsurin dan Nautica Survei Indonesia.

!!! Perhatikan dalam SPPA yang diterima harus memuat:

- Informasi asuransi rangka kapal (Ada atau Tidak);
- Tipe kapal;
- Volume Kapal;
- Klasifikasi kapal;
- Usia kapal

10. PERSETUJUAN

Pemilik kapal / calon Tertanggung atau melalui Perantara menyetujui surat penawaran penutupan asuransi penyingkiran kerangka kapal termasuk tanggung jawab polusi yang disampaikan secara tertulis (melalui media email, fax dan surat) atau secara lisan diikuti dengan tertulis.

11. Col & NOTA (Debit dan/atau Credit)

- i. Penanggung menerbitkan dokumen Col dan nota tagihan kepada pemilik kapal / Tertanggung atau melalui Perantara;
- ii. Jika bisnis melalui Perantara maka biaya/komisi yang dikeluarkan sebesar 10% (sudah termasuk pajak);
- iii. Biaya administrasi dan materai menjadi beban masing-masing perusahaan asuransi penerbit dokumen;
- iv. Isi (wording) Polis lengkap bisa diunduh oleh pemilik kapal/Tertanggung melalui alamat website: www.wriconsortium.com
- v. Syarat premi dibayarkan secara penuh sebelum tanggal penutupan *wreck removal* dan *pollution*.

!!! Dokumen Col seperti contoh terlampir di cetak dengan kertas polos ukuran A4.

Nomor Col mengikuti penomoran yang terdapat pada aplikasi website konsorsium penyingkiran kerangka kapal termasuk tanggung jawab polusi.

CLC dan Bunker blue card tidak diterbitkan sesuai arahan dari Dir. Jend. Perhubungan Laut;

12. PROSEDUR PENUTUPAN SELESAI

**KONSORSIUM
ASURANSI PENYINGKIRAN
KERANGKA KAPAL TERMASUK TANGGUNG
JAWAB POLUSI**

No. Dokumen:	CWRI – SPO – 001.2
Tanggal Pembuatan	17-Maret-15
Tanggal Revisi	10-Oktober-18
Tanggal Efektif	10-Oktober-18
Halaman	9 dari 9
Disahkan oleh	
	Ketua Konsorsium
Judul	PROSEDUR PENUTUPAN

STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR

Prosedur penutupan asuransi penyingkiran kerangka kapal termasuk tanggung jawab polusi telah selesai.

V. DOKUMEN PENUTUPAN

1. SPPA - lampiran 1
2. TABEL PREMI DAN DEDUCTIBLE- lampiran 2
3. Col - lampiran 3

LAMPIRAN 1 – SPPA

LAMPIRAN 2 – TABLE PREMI DAN DEDUCTIBLE

LAMPIRAN 3 – CERTIFICATE OF INSURANCE