

Changes in ship values - Influence on hull and machinery and P&I covers

The market value of ships is closely linked to the insured value under vessels' hull and machinery insurance and may influence the cover. There is also a possible influence on the P&I cover. Lately there have been large fluctuations in the market value of ships. This article examines the insurance implications.

The hull and machinery cover.

The sum which the assured can recover in respect of a total loss on a hull and machinery policy normally is, in the case of an unvalued policy, the extent of the insurable value (i.e., the market value of the ship at the commencement of the risk), or, in the case of a valued policy (in which the value insured is, by agreement between the insurer and the assured, fixed at a certain amount), the value fixed by the policy. In practice the vast majority of hull and machinery policies are valued policies.

Fluctuations in market value of ships may influence hull and machinery and P&I covers.

What could then be the consequences of an insured value that is too high or too low? The insured value may influence:

- The premium, as this is calculated based on the insured value.
- Conditions or the right to claim for a constructive total loss (CTL).
- The right to recover the vessel's share of general average (GA) and salvage in full from the hull and machinery insurers.

Premium

It is obvious that if the insured value is too high, the owners will pay a premium that is too high for the risk of particular damage to the vessel (i.e., not total loss). The premium is calculated on the basis of insured value, but the damage is compensated based on the actual cost of repairs.

Conditions or the right to claim for a constructive total loss (CTL)

The ITCH provides that the conditions or the rights to claim for a constructive total loss (CTL) of the vessel are met when the cost of repairing a ship amounts to at least 100 per cent of the Insured value. If the insured value is too high compared to

Fluktuasi harga kapal – Pengaruhnya pada polis asuransi kapal (hull and machinery) dan P&I

Harga pasar kapal terkait erat dengan harga pertanggungan dan dapat mempengaruhi jaminan dalam asuransi kapal (hull and machinery). Ada juga kemungkinan pengaruhnya pada jaminan P&I. Akhir-akhir ini terjadi fluktuasi besar pada harga kapal. Artikel ini membahas implikasinya pada asuransi H&M dan P&I.

Polis asuransi kapal (hull and machinery).

Jumlah ganti rugi yang akan Tertanggung peroleh dalam hal terjadi klaim total loss pada polis asuransi kapal (hull and machinery) adalah, sebesar di pasaran bebas pada awal periode pertanggungan dalam hal pertanggungan berdasarkan "unvalued policy", atau sebesar harga pertanggungan yang disepakati antara Penanggung dan Tertanggung sebagai "insured value" dalam hal pertanggungan berdasarkan "valued policy". Dalam praktik sebagian besar asuransi kapal (hull and machinery) adalah berdasarkan "valued policies",

Fluktuasi harga kapal dapat mempengaruhi jaminan asuransi kapal (hull and machinery) dan P&I.

Apa konsekuensi dari harga pertanggungan yang terlalu tinggi atau terlalu rendah? Harga pertanggungan dapat mempengaruhi:

- Premi, karena ini dihitung berdasarkan harga pertanggungan.
- Kondisi atau hak untuk mengklaim konstruktif total loss (CTL).
- Hak untuk mendapatkan penggantian penuh dalam hal klaim avary-gross (GA) dan penyelamatan (salvage) dari polis asuransi kapal (hull and machinery).

Premi

Hal ini jelas bahwa jika harga pertanggungan terlalu tinggi, pemilik kapal akan membayar premi yang terlalu tinggi untuk resiko kerusakan sebagian pada kapal (yang bukan kerugian total). Premi dihitung berdasarkan harga pertanggungan, tapi kerusakan dikompensasi berdasarkan biaya aktual perbaikan.

Kondisi atau hak untuk mengklaim Konstruktif Total Loss (CTL)

ITCH mempersyaratkan bahwa hak untuk mengklaim konstruktif total loss (CTL) terpenuhi ketika biaya perbaikan kapal berjumlah minimal 100 persen dari harga pertanggungan. Jika harga pertanggungan terlalu tinggi dibandingkan dengan harga pasar kapal

the vessel's actual market value, the owners will not be able to claim for a CTL unless the repair cost is at least 100 per cent of that value. The consequence may be that in order to receive full compensation from hull underwriters, the owners may have to accept compensation for a partial loss and effect repairs that do not make economic sense, instead of being compensated for a CTL.

Example

A ship has a market value of USD 2 million but is insured for an insured value of USD 4 million. Damage occurs, and based on a survey the repair cost is estimated at USD 2.4 million. As shown above, the owners can not claim a CTL unless the repair cost amounts to at least 100 per cent of the insured value i.e. USD 4 million. Consequently, a ship with a market value of USD 2 million will have to be repaired at a cost of USD 2.4 million. Furthermore, in damaged condition the ship has a market value of USD 0.5 million, so that the USD 2.4 million spent will only lead to a USD 1.5 million increase in the ship's value.

It should be mentioned that the owners might have an interest in carrying out such repairs for commercial reasons, like for instance a favourable freight contract or expectations of a rise in ship values.

If the insured value is too low, the consequence will be that the owners will not be compensated for the full market value in case of a total loss. There is of course no cover for repair costs exceeding the insured value.

Example

A ship has a market value of USD 4 million, but is insured for an insured value of only USD 3 million. If the ship suffers damage for which the repair cost reaches an amount of USD 3.5 million, the assured may be left without recourse to underwriters for part of the cost, as the hull underwriters will compensate actual repair costs only up to a maximum of USD 3 million (the insured value).

GA, Salvage and Sue and Labour

If the insured value is too low, shipowners who base their hull and machinery insurances on the ITCH may run into other problems, such as the right to recover the vessel's share in GA and

sebenarnya, maka Tertanggung tidak akan dapat mengklaim untuk CTL kecuali biaya perbaikan setidaknya 100 persen dari nilai tersebut. Konsekuensinya Tertanggung mungkin harus menerima kompensasi untuk penggantian partial loss dan harus melakukan perbaikan yang tidak ekonomis, dan tidak mendapatkan kompensasi untuk CTL.

Contoh

Sebuah kapal memiliki harga pasar sebesar USD 2 juta tapi diasuransikan untuk harga pertanggungan sebesar USD 4 juta. Kerusakan terjadi, dan berdasarkan survei biaya perbaikan diperkirakan USD 2,4 juta. Seperti dijelaskan di atas, Tertanggung tidak bisa mengklaim CTL kecuali jumlah biaya perbaikan setidaknya 100 persen dari harga pertanggungan yakni Rp 4 juta. Akibatnya, sebuah kapal dengan harga pasar USD 2 juta harus diperbaiki dengan biaya USD 2,4 juta. Selanjutnya, dalam kondisi rusak kapal memiliki harga pasar sebesar USD 0,5 juta, sehingga USD 2,4 juta dihabiskan hanya akan menyebabkan peningkatan sebesar USD 1,5 juta pada harga kapal.

Perlu disebutkan bahwa Tertanggung mungkin memiliki kepentingan untuk tetap melaksanakan perbaikan tersebut untuk alasan komersial, seperti misalnya kontrak angkutan yang menguntungkan atau ekspektasi terhadap kenaikan harga kapal.

Jika harga pertanggungan terlalu rendah, konsekuensinya adalah Tertanggung tidak akan mendapatkan kompensasi untuk harga pasar secara penuh dalam kasus kerugian total. Tentu saja biaya perbaikan yang melebihi harga pertanggungan tidak dijamin.

Contoh

Sebuah kapal memiliki harga pasar sebesar USD 4 juta, tapi diasuransikan untuk harga pertanggungan hanya USD 3 juta. Jika kapal mengalami kerusakan yang biaya perbaikan mencapai sebesar USD 3,5 juta, maka Penanggung hanya akan memberikan kompensasi biaya perbaikan yang sebenarnya hanya sampai maksimal USD 3 juta (harga pertanggungan) dan selebihnya menjadi beban Tertanggung sendiri.

GA, Salvage and Sue and Labour

Jika harga pertanggungan terlalu rendah, Tertanggung yang mengasuransikan kapalnya berdasarkan pada ITCH mungkin mengalami masalah lainnya, seperti Hak untuk mendapatkan penggantian

salvage and Sue and Labour.

If the market value of the ship on which the apportionment of GA, salvage or salvage charges is based (the contributory value) is higher than the insured value, under ITCH conditions the vessel is considered to be under-insured. The clauses state that the vessel's proportion of GA or salvage is covered, but reduced in respect of any under-insurance.

Example

A vessel's share of GA is USD 100,000. The apportionment is based on a market value of USD 4 million. However, the vessel's insured value is USD 3 million. In this case, under ITCH conditions the hull insurers would compensate only three fourths of the vessel's share of GA, or USD 75,000.

The P&I cover

The P&I cover does not extend to liabilities, losses, costs or expenses which are covered by the vessel's hull policy. It is a requirement that the hull policy is on standard terms and that it covers the vessel's current market value.

All standard hull policies limit the extent of the insurer's collision liability. As a supplement to the hull policy, P&I covers the so-called excess collision liability, i.e., collision liability in excess of the sum insured by the hull policy. However, if the vessel is under-valued for hull insurance purposes, the P&I cover for excess collision liability will not cover the amount of liability which would have been covered by the hull policy had the vessel been insured according to the current market value.

Example

A vessel is insured for hull and machinery on conditions including four fourths collision liability with an insured value of USD 4 million. The vessel's market value, however, is USD 4.5 million. Collision liability is imposed on the assured amounting to USD 5 million. The owners will be able to recover USD 4 million from the hull insurers. The P&I Club will pay the amount exceeding the vessel's market value, i.e., USD 0.5 million. The remaining USD 0.5 million will have to be borne by the owners themselves.

penuh dalam hal klaim avary-gross (GA) dan penyelamatan (salvage) dan Sue and Labour.

Perhitungan klaim kontribusi GA, salvage atau salvage charges adalah berdasarkan harga pasar kapal. Jika harga pasar lebih tinggi dari harga pertanggungan, dalam ITCH kapal dianggap telah diasuransikan dibawah harga (under-insured). Jika under-insured maka kontribusi GA atau salvage dikurangi secara proporsional.

Contoh

Kontribusi kapal untuk klaim GA adalah USD 100.000. Pembagian tersebut didasarkan pada harga pasar USD 4 juta. Namun, harga pertanggungan kapal adalah USD 3 juta. Dalam hal ini, di bawah kondisi ITCH Penanggung akan memberikan kompensasi hanya tiga perempat dari bagian GA, atau Rp 75.000.

P & I

P & I tidak menjamin kewajiban, kerugian, biaya atau pengeluaran yang dijamin oleh asuransi kapal (hull and machinery). Ini adalah persyaratan dalam asuransi kapal bahwa kapal harus diasuransikan berdasarkan harga pasar kapal saat itu.

Semua polis asuransi kapal standar membatasi tingkat kewajiban penanggung dalam hal terjadi tabrakan. Sebagai suplemen untuk asuransi kapal (hull and machinery), P & I menjamin tanggung jawab hukum akibat tabrakan untuk selebihnya dari yang seharusnya dijamin dalam asuransi kapal (hull and machinery), maka P&I tidak akan menjamin tanggung jawab hukum yang seharusnya dijamin dalam asuransi kapal (hull and machinery) yaitu seharusnya sebesar harga pasar kapal tsb.

Contoh

Sebuah kapal diasuransikan untuk lambung dan mesin pada kondisi termasuk 4/4 tanggung jawab hukum akibat tabrakan dengan harga pertanggungan sebesar USD 4 juta. Harga pasar kapal adalah USD 4,5 juta. Tanggung jawab hukum akibat tabrakan yang harus dibayar sebesar USD 5 juta. Tertanggung akan mendapat penggantian USD 4 juta dari penanggung asuransi kapal (hull and machinery). P & I Club hanya akan membayar jumlah yang melebihi harga pasar kapal, yaitu, USD 0,5 juta. Sisanya Rp 0,5 juta harus ditanggung oleh Tertanggung sendiri.

Conclusion

The conclusion to be drawn from the above is that the vessel's market value and insured value must be monitored and, in case of market value changes, the underwriters should be contacted in order to change the insured values accordingly.

Edited from **original article** by **Imam MUSJAB**

Any inquiry please give me a call at **+628128079130** or email at **imusjab@gmail.com** or **imam.musjab@qbe.co.id**

<http://www.gard.no/web/updates/content/53558/changes-in-ship-values-influence-on-hull-and-machinery-and-pi-covers>

Kesimpulan

Kesimpulan yang bisa ditarik dari penjelasan diatas adalah bahwa harga pasar kapal dan harga pertanggungan harus dipantau dan, dalam kasus terjadi perubahan harga pasar kapal, underwriter harus dihubungi untuk mengubah harga pertanggungan sesuai harga pasar.

Diterjemahkan dan diedit dari **tulisan aslinya** oleh **Imam MUSJAB**

Jika ada pertanyaan silakan hubungi saya di nomor telpon **+628128079130** atau email di **imusjab@gmail.com** atau **imam.musjab@qbe.co.id**

<http://www.gard.no/web/updates/content/53558/changes-in-ship-values-influence-on-hull-and-machinery-and-pi-covers>