

**ANALISIS PROSES KLAIM ASURANSI KECELAKAAN  
KAPAL BG. MARITIME LADY YANG MENABRAK  
BREAKWATER TELUK PENYU CILACAP**



**SKRIPSI**

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh:**

**WIM BENHARD MANURUNG**  
**NT. 52155898 K**

**PROGRAM STUDI KETATALAKSANAAN ANGKUTAN  
LAUT DAN KEPELABUHANAN DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG**

**2019**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**ANALISIS PROSES KLAIM ASURANSI KECELAKAAN KAPAL  
BG. MARITIME LADY YANG MENABRAK *BREAKWATER* TELUK  
PENYU CILACAP**

**DISUSUN OLEH :**

**WIM BENHARD MANURUNG**  
**NIT. 52155898 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang.....2019

**Dosen Pembimbing I**

**Materi**

**Dr. WINARNO, S.ST., M.H.**  
**Penata Tingkat I (III/d)**  
**NIP. 19760208 200212 1 003**

**Dosen Pembimbing II**

**Metodologi dan Penulisan**

**AMAD NARTO, M.Mar.E., M.Pd.**  
**Pembina Tingkat (IV/a)**  
**NIP. 19641212 199808 1 001**

**Mengetahui**

**Ketua Program Studi KALK**

**Dr. WINARNO, S.ST., M.H.**  
**Penata Tingkat I (III/d)**  
**NIP. 19760208 200212 1 003**

**HALAMAN PENGESAHAN**

**ANALISIS PROSES KLAIM ASURANSI KECELAKAAN KAPAL  
BG. MARITIME LADY YANG MENABRAK *BREAKWATER* TELUK  
PENYU CILACAP**

**DISUSUN OLEH :**

**WIM BENHARD MANURUNG**  
**NIT. 52155898 K**

Telah diuji dan disahkan, oleh Dewan Penguji serta dinyatakan LULUS

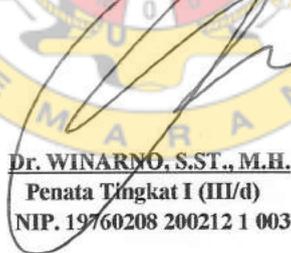
dengan nilai..... pada tanggal.....2019

Penguji I



**DARYANTO, S.H., M.M.**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19580324 198403 1 002

Penguji II



**Dr. WINARNO, S.ST., M.H.**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19760208 200212 1 003

Penguji III



**Capt. TRI KISMANTORO, MM., M.mar**  
Penata (III/c)  
NIP. 19751012 199808 1 001

Dikukuhkan Oleh :

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG,

**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.**  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : WIM BENHARD MANURUNG

NIT : 52155898 K

Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “**Analisis Proses Klaim Asuransi Kecelakaan Kapal BG. Maritime Lady yang Menabrak Breakwater Teluk Penyul Cilacap**” Adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bila mana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, Juli 2019

Yang menyatakan



WIM BENHARD MANURUNG  
NIT. 52155898 K

## MOTTO

- ❖ Janganlah hendaknya kamu kuatir tentang apapun juga, tetapi nyatakanlah dalam segala hal keinginanmu kepada Allah dalam doa dan permohonan dengan ucapan syukur. (Filipi 4:6)
- ❖ Siapa banyak memberi berkat, diberi kelimpahan. Siapa memberi minum, ia sendiri akan diberi minum. (Amsal 11:25)
- ❖ Kesuksesan ketika kesiapan bertemu dengan kesempatan. Kesempatan akan datang kapan saja, tetapi kesiapan harus dimulai dari sekarang. Jadi ketika kesempatan itu datang dan kita sudah siap maka pasti akan sukses. (Wim Benhard Manurung)
- ❖ Sukses itu hal sederhana yang dilakukan secara konsisten. (Jim Rohn)
- ❖ Sukses itu bukan kunci kebahagiaan. Sebaliknya, kebahagiaan adalah kunci kesuksesan. Cintai apa yang Anda kerjakan, dan Anda akan sukses. (Albert Schweitzer)

## HALAMAN PERSEMBAHAN

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan rahmat yang selalu melimpah, serta penyertaan dan pertolongan dalam menyelesaikan pendidikan terutama dalam penyelesaian tugas akhir ini hingga menjadi satu langkah awal untuk meraih cita-cita besarku.

Segenap penghargaan dan penghormatan dari hati yang terdalam. Karya ini akan dipersembahkan untuk:

1. Kedua orangtua saya, Bapak (Sabar Manurung) dan Ibu (Pinondang Nadeak) atas doa, dukungan moril dan materiil yang luar biasa serta kasih yang telah diberikan selama ini dalam mendukung mengejar cita-cita.
2. Saudara (Raja Antonius/Evelyn Amelia), sahabat, guru, bahkan teman yang selalu saling mendukung satu sama lain dan mendoakan yang terbaik.
3. Terima kasih kepada Bapak/Ibu Dosen yang telah memberikan ilmu kepada saya sehingga saya bias lulus hingga saat ini.
4. Terima kasih kepada seluruh pimpinan dan pegawai PT. Spicaputra Sarana dan PT. Boyd Marine Consultants yang mengizinkan saya untuk melaksanakan penelitian akhir ini.
5. Untuk Dosen terutama Program Studi KALK, Perwira, Senior dan rekan-rekan angkatan LII yang selalu kompak dan selalu optimis terutama kelas KALK yang paling heboh dan tak terlupakan beserta jajaran Staff Periode 88 dan 89 yang tidak akan pernah terlupakan.
6. Seluruh pihak-pihak yang tidak bisa peneliti sebutkan satu persatu, terima kasih atas segala bantuan, dukungan, dan juga doa sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kita panjatkan kepada Tuhan Yesus karena dengan rahmat serta kasih-Nya peneliti telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Proses Klaim Kecelakaan Kapal BG. Maritime Lady yang Menabrak *Breakwater* Teluk Penyu Cilacap”. Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel).

Dalam penyusunan skripsi ini, peneliti juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu, oleh karena itu dalam kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih kepada:

1. Yth. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang selalu memberikan arahan dan motivasi kepada seluruh taruna.
2. Yth. Dr. Winarno, S.ST., M.H. selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan selaku dosen pembimbing materi skripsi.
3. Yth. Amad Narto, M.Mar.E., M.Pd. selaku dosen pembimbing metodologi penulisan skripsi yang telah banyak memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Ayahanda (Sabar Manurung) dan Ibunda (Pinondang Nadeak) tercinta, yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada peneliti selama penyusunan skripsi ini.
5. Yth. Bapak dan Ibu dosen yang telah dengan sabar dan penuh perhatian serta bertanggung jawab yang bersedia memberikan pengarahan dan bimbingan selama peneliti menimba ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

6. Yth. Capt. Ivan Noor, M.Mar, Capt. Dedhy Rahadian Syah, M.Mar, dan Capt. Dennie Frasta, M.Mar, yang selalu memberikan dukungan dan motivasi.
7. Seluruh pimpinan dan karyawan PT. Spicaputra Sarana (SPICA Services) Indonesia dan PT. Boyd Marine Consultants Indonesia atas dukungan dan izin dalam melaksanakan penelitian.
8. Bapak/Ibu dosen Jurusan KALK dan Seluruh Taruna KALK, terima kasih atas motivasi dan pelajaran yang diberikan selama ini.
9. Seluruh pihak-pihak yang tidak bisa peneliti sebutkan satu persatu, terima kasih atas segala bantuan, dukungan, dan juga doa sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini.

Peneliti menyadari masih banyak hal yang perlu ditingkatkan dalam penulisan skripsi ini, maka dari itu peneliti memohon maaf kepada pihak-pihak yang dirugikan serta para pembaca apabila terdapat kekeliruan dan kata-kata yang tidak berkenan dalam penulisan skripsi ini. Oleh karena itu peneliti memohon saran dan kritik yang sifatnya membangun.

Akhirnya peneliti berharap agar penulisan skripsi ini dapat menjadi sumber referensi yang mudah dipahami dan bermanfaat bagi peneliti, pembaca serta dunia pelayaran pada khususnya.

Semarang, Juli 2019

Peneliti

WIM BENHARD MANURUNG  
NIT. 5215898 K

## DAFTAR ISI

|                                     |      |
|-------------------------------------|------|
| HALAMAN JUDUL.....                  | i    |
| HALAMAN PERSETUJUAN.....            | ii   |
| HALAMAN PENGESAHAN.....             | iii  |
| HALAMAN PERNYATAAN.....             | iv   |
| HALAMAN MOTTO.....                  | v    |
| HALAMAN PERSEMBAHAN.....            | vi   |
| KATA PENGANTAR.....                 | vii  |
| DAFTAR ISI.....                     | ix   |
| DAFTAR TABEL.....                   | xi   |
| DAFTAR GAMBAR.....                  | xii  |
| DAFTAR LAMPIRAN.....                | xiii |
| ABSTRAK.....                        | xiv  |
| ABSTRACT.....                       | xv   |
| <b>BAB I PENDAHULUAN</b>            |      |
| A. Latar Belakang.....              | 1    |
| B. Perumusan Masalah.....           | 5    |
| C. Tujuan Penelitian.....           | 5    |
| D. Manfaat Penelitian.....          | 6    |
| E. Sistematika Penulisan.....       | 6    |
| <b>BAB II LANDASAN TEORI</b>        |      |
| A. Tinjauan Pustaka .....           | 9    |
| B. Kerangka Pikir Penelitian .....  | 21   |
| <b>BAB III METODE PENELITIAN</b>    |      |
| A. Lokasi dan Waktu Penelitian..... | 23   |
| B. Jenis Penelitian.....            | 23   |
| C. Sumber Data.....                 | 24   |

|   |    |
|---|----|
| D. Teknik Pengumpulan Data.....               | 25 |
| E. Teknik Analisis Data.....                  | 29 |
| <b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b> |    |
| A. Gambaran Umum Objek Penelitian.....        | 31 |
| B. Proses Klaim.....                          | 40 |
| C. Analisis Masalah.....                      | 47 |
| D. Pembahasan Masalah.....                    | 52 |
| <b>BAB V PENUTUP</b>                          |    |
| A. Simpulan .....                             | 75 |
| B. Saran .....                                | 76 |
| <b>DAFTAR PUSTAKA</b>                         |    |
| <b>LAMPIRAN</b>                               |    |
| <b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>                   |    |



## DAFTAR GAMBAR

- Gambar 2.1 Pengoperasian Kapal
- Gambar 2.2 Kerangka Pikir
- Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT. Spicaputra Sarana (SPICA Services) Indonesia
- Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Boyd Marine Consultants Indonesia
- Gambar 4.3 TB. SMS Vanda
- Gambar 4.4 BG. Maritime Lady
- Gambar 4.5 Bagan Alur Pengajuan Klaim
- Gambar 4.7 Jenis Survei
- Gambar 4.8 *Claims Causation Form*
- Gambar 4.9 Kantor PT. Gillar Jaya
- Gambar 4.10 Posisi *Breakwater* Teluk Penyu Cilacap
- Gambar 4.11 *Meeting* proses perbaikan *breakwater*
- Gambar 4.12 Pengukuran tiang *breakwater*
- Gambar 4.13 Pengangkatan tiang *breakwater* yang rusak
- Gambar 4.15 Surat Pemilihan Perusahaan Kontraktor
- Gambar 4.16 Struktur dan Konstruksi *Breakwater*
- Gambar 4.17 Kontrak Kerja Perbaikan
- Gambar 4.18 Prakiraan Cuaca Wilayah Cilacap

## DAFTAR TABEL

Tabel 4.6 Jumlah Insiden dan *Case* Tahun 2017-2018

Tabel 4.14 SOP Survei Investigasi



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran I      Transkrip Wawancara
- Lampiran II     Berita Acara Insiden
- Lampiran III    Logo Perusahaan Asuransi (P & I Club)
- Lampiran IV    *Correspondent by The Shipowners Insurance*
- Lampiran V     Daftar Perusahaan Kontraktor dan Lawyer
- Lampiran VI    Dokumentasi Investigasi dan Perbaikan
- Lampiran VII   Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Lampiran VIII  KUHD Tentang Tubrukan Kapal



## ABSTRAK

**Wim Benhard Manurung**, 2019, 52155898 K, “*Analisis Proses Klaim Asuransi Kecelakaan Kapal BG. Maritime Lady yang Menabrak Breakwater Teluk Penyu Cilacap*”, Skripsi Progam Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Progam Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Winarno, S.ST, M.H., Pembimbing II: Amad Narto, M.Mar.E., M.Pd.

Bisnis perkapalan merasakan betapa pentingnya risiko tanggung jawab keuangan yang timbul dari pengoperasian kapal, maka kewajiban pemilik/operator kapal wajib bertanggung jawab terhadap keselamatan penumpang dan muatan yang diangkutnya apabila terjadi kecelakaan sehingga menyebabkan cedera atau menimbulkan kerugian bagi penumpang, maupun kehilangan/kerusakan muatan yang diangkut dan kerugian pada pihak ketiga, yaitu dengan cara mengalihkan risiko (*transfer of risk*) kepada pihak lain dimana pihak lain sebagai penerima risiko dan mampu mengelola risiko tersebut adalah perusahaan asuransi. Dalam hal ini pemilik maupun operator kapal dapat menjamin risiko-risiko tanggung jawab yang timbul dengan asuransi P & I Club. Tujuan penelitian ini yaitu 1). Untuk mengetahui proses pengajuan klaim asuransi kecelakaan kapal BG. Maritime Lady yang menabrak *breakwater* Teluk Penyu Cilacap 2). Untuk mengetahui kendala yang dihadapi selama proses klaim asuransi kecelakaan kapal 3). Untuk mengetahui upaya yang harus dilakukan untuk mengatasi kendala yang dialami dalam proses klaim asuransi kecelakaan kapal. Dalam hal ini peneliti menggunakan metode penulisan deskriptif kualitatif untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang diteliti. Selain itu penelitian ini juga menggunakan observasi, wawancara dan studi pustaka.

Dari hasil penelitian yang peneliti laksanakan, 1). Koresponden (*local correspondent*) dan independen surveyor melaksanakan proses dan penyelesaian klaim sesuai dengan prosedur dan SOP yang ditetapkan, tetapi terdapat kendala dalam proses dan penyelesaian klaim pada tahapan laporan yang terlambat 2). Kendala yang dihadapi dalam proses dan penyelesaian klaim yaitu kelengkapan dokumen klaim, pemilihan perusahaan kontraktor, dan keadaan sosial ekonomi serta cuaca 3). Adanya upaya yang dilakukan untuk menghadapi kendala yang terjadi.

Berdasarkan hasil penelitian yang peneliti laksanakan, peneliti memberikan saran 1). Sebaiknya pemilik atau operator kapal melaporkan kejadian kecelakaan kapal lebih awal agar proses pencarian data lebih akurat dan penyelesaian klaim tersebut lebih efektif dan efisien 2). sebaiknya PT. Pertamina selaku pemilik pemecah gelombang (*breakwater*) menginvestarisasi dokumen-dokumen kepemilikan agar mempermudah proses perbaikan serta PT. Gillar Jaya melakukan dialog persuasif dengan masyarakat dan bekerjasama dengan BMKG Cilacap untuk memastikan prakiraan cuaca sebelum melakukan kegiatan perbaikan. 3). Meskipun upaya yang dilakukan oleh PT. Spicaputra Sarana dan PT. Boyd Marine Consultants telah berhasil menyelesaikan masalah, namun agar masalah tersebut tidak melebar atau tidak terjadi lagi maka sebaiknya dilakukan penelitian, pemeriksaan dan kordinasi persuasif serta kerjasama dengan baik

**Kata kunci : Penyelesaian klaim, Tubrukan kapal, P & I Club**

## **ABSTRACT**

**Wim Benhard Manurung**, 2019, 52155898 K "Analysis of the BG Ship Accident Insurance Claims Process. Maritime Lady Who Hit The Teluk Penyu Cilacap Breakwater", "The Mini Thesis Of Port And Shipping Department. Diploma IV Program. Semarang Merchant Marine Polytechnic The 1<sup>ST</sup> Advisor : Dr. Winarno, S.ST, M.H And The 2<sup>nd</sup> Advisor : Amad Narto, M.Mar.E., M.Pd..

The shipping business feels the importance of the risk of financial responsibility arising from the operation of ships, the obligation of ship owners/operators must be responsible for the safety of passengers and the cargo they carry in the event of an accident causing injury or causing loss to passengers, as well as loss/damage to transported cargo and losses to third parties, namely by transferring risk to other parties where the other party as the recipient of the risk and being able to manage the risk are insurance companies. In this case the ship owner and operator can guarantee the risks of responsibility that arise with P & I Club insurance. The purpose of this study is 1). To find out the process of submitting BG ship accident insurance claims. Maritime Lady who hit the Teluk Penyu Cilacap breakwater 2). To find out the obstacles faced during the process of ship accident insurance claims 3). To find out what efforts must be made to overcome the obstacles experienced in the process of ship accident insurance claims. In this case the researcher uses a qualitative descriptive writing method to describe and describe the object under study. In addition, this study also uses observation, interviews and literature.

From the results of the research that the researcher carried out, 1). Local correspondents and independent surveyors carry out the process and settlement of claims in accordance with established procedures and SOP, but there are obstacles in the process and settlement of claims at the late stage of reporting 2). Constraints faced in the process and settlement of claims are complete claims documents, selection of contracting companies, and socio-economic conditions and weather 3). There are efforts made to deal with the obstacles that occur.

Based on the results of the research that the researchers carried out, the researcher gave suggestions 1). Ship owners or operators should report the occurrence of ship accidents earlier so that the data search process is more accurate and the settlement of claims is more effective and efficient 2). preferably PT. Pertamina as the owner of a breakwater investigates ownership documents to facilitate the repair process and PT. Gillar Jaya conducted persuasive dialogue with the community and collaborated with BMKG Cilacap to ensure weather forecasts before carrying out repair activities. 3). Despite the efforts made by PT. Spicaputra and PT. Boyd Marine Consultants have succeeded in solving the problem, but so that the problem does not widen or does not occur again, it is better to do research, examination and co-operation and co-operation well.

**Keywords: Settlement of claims, Ships collision, P & I Club**

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Saat ini moda transportasi laut di Indonesia memegang peranan penting dalam pendistribusian barang, ekspor-impor, dan pengangkutan barang. Dengan berkembangnya ilmu pengetahuan dan laju pembangunan khususnya dalam bidang pelayaran membuat semakin meningkatnya permintaan akan penggunaan moda transportasi laut. Namun seiring dengan peningkatan tersebut, membuat Indonesia menjadi salah satu negara yang lalu lintas lautnya padat dan tidak dapat dihindari dengan sering terjadinya kasus kecelakaan atau insiden kapal dengan berbagai sebab mulai dari faktor kelalaian manusia (*human error factor*), faktor teknis (*technical factor*) maupun faktor alam (*force majeure factor*) dan faktor lain (*other factor*).

Banyaknya kasus kecelakaan atau insiden kapal yang terjadi dapat menimbulkan risiko berupa kerugian, kerusakan dan kehilangan bagi kepemilikan kapal (*owning of the ship*) dan pihak ketiga sebagai pemilik barang. Untuk memperkecil risiko yang mungkin timbul maka ketentuan peraturan perundang-undangan mengatur dengan sangat jelas tentang kewajiban pengangkut sebagai pemilik/operator kapal dalam memberikan jasa pengangkutan dengan angkutan laut dimana pengangkut wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan pemilik barang yang disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pemilik atau operator kapal dalam pengoperasian kapalnya. Cara untuk mengelola risiko tersebut, pelaku usaha terkait dengan pelayaran perlu adanya jaminan asuransi atau

bekerja sama dengan perusahaan asuransi yang memiliki dasar hukum yang sah. Dengan penutupan asuransi kecelakaan kapal atau kerugian laut sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur pengangkut, yaitu pemilik atau operator kapal dalam pengoperasian kapalnya.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mengatur kewajiban pengangkut yaitu pemilik atau operator kapal yaitu dalam pasal 40 dan pasal 41, sebagai berikut:

1. Pasal 40
  - a. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
  - b. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.
2. Pasal 41
  - 1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:
    - a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut.
    - b. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut.
    - c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut.
    - d. Kerugian pihak ketiga.
  - 2) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.
  - 3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, mengemukakan bahwa asuransi sesuai dengan kelaziman internasional

khususnya terkait dengan *Protection and Indemnity (P & I)* dan asuransi kerangka kapal (*Hull & Machinery Insurance*), dimana tanggung jawab kedua asuransi tersebut saling berkaitan. Asuransi yang bersumber dari kapal berdasarkan ketentuan internasional dan kebijakan asuransi untuk mendukung pemberdayaan industri pelayaran nasional dan juga mengatur akan kewajiban perasuransian.

Artinya bahwa semua pelaku bisnis perkapalan seyogyanya menyadari betapa pentingnya risiko tanggung jawab keuangan yang timbul dari pengoperasian kapal, dengan demikian maka kewajiban pemilik atau operator kapal wajib bertanggung jawab terhadap keselamatan penumpang dan muatan yang diangkutnya apabila terjadi kecelakaan sehingga menyebabkan cedera atau menimbulkan kerugian bagi penumpang, maupun kehilangan/kerusakan muatan yang diangkut. Cara untuk mengatasi risiko yang dapat terjadi akibat pengoperasian kapal yaitu dengan cara mengalihkan risiko (*transfer of risk*) kepada pihak lain dimana pihak lain sebagai penerima risiko dan mampu mengelola risiko tersebut adalah perusahaan asuransi. Pengalihan risiko kepada perusahaan asuransi tidak terjadi begitu saja tanpa kewajiban apa-apa kepada pihak yang mengalihkan risiko. Hal tersebut harus diperjanjikan terlebih dahulu dengan apa yang disebut perjanjian asuransi.

Dengan itu PT. Salam Bahagia mempercayakan semua kapalnya diasuransikan oleh asuransi P & I (*The Shipowners Club*) yang tergabung dalam P & I Club. Tujuannya untuk mengurangi atau membagi tanggungjawab yang akan terjadi, atau mengalihkan resiko kepada

perusahaan asuransi, sebagaimana fungsi dari asuransi yaitu fungsi pengalihan resiko dan pembagian resiko. Sekalipun pelaku usaha pelayaran telah melakukan manajemen resiko melalui penutupan asuransi, namun harus tetap mengusahakan keamanan pelayaran.

Sesuai dengan temuan dan pra-riset yang dilakukan peneliti, telah terjadi peristiwa dimana kapal BG. Maritime Lady yang menabrak *breakwater* Teluk Penyu Cilacap. Peristiwa tersebut terjadi pada hari Jumat, 04 Agustus 2017. Peristiwa tersebut mengakibatkan sebagian dari *breakwater* tersebut mengalami kerusakan parah, yang menyebabkan fungsi dari *breakwater* tersebut terganggu atau tidak berfungsi dengan baik. *Breakwater* di Teluk Penyu Cilacap berfungsi sebagai penahan gelombang dan abrasi di pantai Teluk Penyu Cilacap. Seiring berjalannya waktu *breakwater* tersebut berfungsi juga sebagai aset wisata yang dikelola oleh Dinas Pariwisata Kabupaten Cilacap. Dalam peristiwa tersebut pihak pengelola *breakwater* dalam hal ini adalah Dinas Pariwisata Cilacap meminta pertanggung jawaban dari perusahaan pemilik kapal akibat kerusakan yang terjadi pada *breakwater*. Pemilik kapal akan bertanggungjawab atas kerusakan yang terjadi dengan mengklaim kerugian tersebut kepada pihak ketiga yaitu perusahaan asuransi. Dalam proses klaim tersebut mengalami beberapa kendala yang dapat mengganggu proses klaim asuransi tersebut.

Berdasarkan pemikiran dan pertimbangan, peneliti menarik judul penelitian **"Analisis Proses Klaim Asuransi Kecelakaan Kapal BG. Maritime Lady Yang Menabrak *Breakwater* Teluk Penyu Cilacap"**.

## B. Perumusan Masalah

Berdasarkan penelitian yang telah peneliti lakukan selama melaksanakan penelitian di PT. Spicaputra Sarana (SPICA Services) Indonesia dan PT. Boyd Marine Consultants Indonesia maka ditemukan beberapa masalah yang dibahas dalam penulisan ini:

1. Bagaimana proses pengajuan klaim asuransi kecelakaan kapal BG. Maritime Lady yang menabrak *breakwater* Teluk Penyu Cilacap?
2. Kendala apa saja yang terjadi dalam proses klaim asuransi kecelakaan kapal BG. Maritime Lady yang menabrak *breakwater* Teluk Penyu Cilacap?
3. Upaya apa saja yang dilakukan untuk mengatasi kendala yang terjadi dalam proses klaim asuransi kecelakaan kapal BG. Maritime Lady yang menabrak *breakwater* Teluk Penyu Cilacap?

## C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang ingin dicapai oleh peneliti dalam pembahasan skripsi adalah:

1. Untuk mengetahui proses pengajuan klaim asuransi kecelakaan kapal BG. Maritime Lady yang menabrak *breakwater* Teluk Penyu Cilacap.
2. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi selama proses klaim asuransi kecelakaan kapal BG. Maritime Lady yang menabrak *breakwater* Teluk Penyu Cilacap.
3. Untuk mengetahui upaya yang harus dilakukan untuk mengatasi kendala yang dialami dalam proses klaim asuransi kecelakaan kapal BG. Maritime Lady yang menabrak *breakwater* Teluk Penyu Cilacap.

#### D. Manfaat Penelitian

Diharapkan penelitian yang dilaksanakan mengenai proses klaim asuransi kecelakaan kapal di Teluk Penyus Cilacap ini akan memperoleh manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat secara teoritis

Untuk mengetahui proses klaim asuransi kecelakaan kapal serta sebagai referensi bacaan dan tambahan materi tentang proses klaim asuransi sehingga berguna sebagai sumbangsi pemikiran bagi Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang khususnya Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) dan perusahaan pelayaran (*Ships Owner*).

2. Manfaat secara praktis

Hasil penelitian dilakukan diharapkan dapat memberikan gambaran yang berguna bagi pengambilan keputusan untuk masalah yang terkait dengan proses klaim asuransi kecelakaan kapal BG. Maritime Lady yang menabrak *breakwater* Teluk Penyus Cilacap.

#### F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan memuat tata hubungan bagian skripsi yang satu dengan bagian yang lain dalam satu runtutan pikir. Dalam sistematika penulisan ini dicantumkan pokok-pokok yang dituangkan dalam masing-masing bagian skripsi yang dibagi dalam 5 (lima) bab, dimana masing-masing bab saling berkaitan satu sama lainnya. Sehingga diharapkan akan

sangat memudahkan para pembaca memahami, bahkan lebih mengerti tentang apa yang dijelaskan oleh peneliti dalam skripsi ini. Berikut ini adalah uraian ringkas mengenai sistematika penelitian skripsi ini dapat dirincikan sebagai berikut:

## BAB I. PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan tentang latar belakang pengambilan judul, perumusan masalah yang akan dibahas, tujuan penelitian yang berkaitan dengan proses perumusan masalah, manfaat penelitian bagi semua pihak, dan diakhiri dengan sistematika penulisan mengenai penelitian analisis proses klaim asuransi kecelakaan kapal BG. Maritime Lady yang menabrak *breakwater* Teluk Penyu Cilacap.

## BAB II. LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menjelaskan teori-teori yang berkaitan dengan penelitian yang dibuat, antara lain tinjauan pustaka yang memuat keterangan dari buku atau referensi yang mendukung tentang analisis proses klaim asuransi kecelakaan kapal. Bab ini juga memuat kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses berjalannya penelitian.

## BAB III. METODE PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai jenis metodologi penelitian antara lain waktu dan tempat penelitian, teknik

pengumpulan data, sumber data, metode penyajian dan metode penarikan kesimpulan.

#### BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan tentang hasil penelitian dan pembahasan dari semua data-data yang ada, kemudian menganalisa data tersebut sehingga didapatkan hasil penelitian dan langkah-langkah pemecahan masalah dalam proses klaim asuransi kecelakaan kapal.

#### BAB V. PENUTUP

Bab ini menyajikan jawaban terhadap masalah dari penelitian yang telah dibuat berdasarkan analisis mengenai topik yang dibahas dan berisikan kesimpulan dari penelitian. Peneliti juga mengajukan saran untuk semua pihak yang terkait.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. Tinjauan Pustaka**

Dalam skripsi ini peneliti menggunakan pengertian-pengertian dan istilah-istilah yang berhubungan dengan isi dari penelitian, peneliti mengambil beberapa pengertian dari buku referensi dan juga pendapat-pendapat dari para ahli mengenai hal tersebut.

##### **1. Analisis**

Analisis memiliki berbagai definisi, pengertian analisis dalam Kamus Bahasa Indonesia dibagi menjadi beberapa bagian sesuai dengan bidang ilmu yang akan dibahas dan dipakai. Pada umumnya analisis adalah usaha atau kemampuan dalam mengamati, menguraikan, dan memecahkan suatu informasi atau materi maupun komponen pembentuknya dan menyusun komponen tersebut untuk dikaji lebih lanjut. Menurut Kamus Besar Indonesia Departemen Pendidikan Nasional (2012), menjelaskan bahwa analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya. Pengertian analisis menurut para ahli Dwi Prastowo Darminto dan Rifka Julianty (2002: 52) mengatakan bahwa analisis adalah sebagai “Penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan”.

Menurut Husein Umar, analisis merupakan suatu proses kerja dari rangkaian tahapan pekerjaan sebelum riset, didokumentasikan

dengan tahapan pembuatan laporan. Dari pengertian analisis diatas dapat dibuat kesimpulan bahwa pengertian analisis dalam penelitian ini adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa atau permasalahan melalui beberapa percobaan dan atau pengujian sehingga dapat diketahui kebenaran atas keadaan akan peristiwa yang diselidiki.

## 2. Klaim dan Asuransi

Klaim asuransi merupakan permintaan resmi yang dibuat oleh nasabah atau anggota untuk perusahaan asuransi agar bisa mendapatkan pembayaran terkait kerugian yang diterima. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, klaim adalah tuntutan pengakuan atas suatu fakta bahwa seseorang berhak (memiliki atau mempunyai) atas sesuatu. Jumlah klaim merupakan permintaan secara resmi yang ditunjukkan kepada perusahaan asuransi atau pemberi perlindungan terkait ganti rugi secara finansial yang telah disepakati oleh tertanggung dan penanggung. Dalam hal ini tertanggung sesegera mungkin harus melapor atau memberikan informasi dan mengajukan berkas klaim kepada pihak penanggung. Penanggung akan meninjau validitas klaim asuransi sebelum disetujui dan kemudian akan dibayarkan kepada tertanggung jika validitasnya telah disetujui.

Menurut Ikatan Akuntan Indonesia (1991:14) klaim adalah ganti rugi yang dibayarkan atau yang menjadi kewajiban kepada tertanggung oleh perusahaan asuransi sehubungan dengan telah terjadinya kerugian. Ganti rugi berarti bahwa penggantian kerugian dari penanggung harus seimbang dengan kerugian yang sungguh-sungguh diderita oleh

tertanggung. Asuransi bisa dibatalkan apabila diadakan asuransi kedua atas suatu kepentingan yang telah diasuransikan dengan nilai penuh pada saat perjanjian kedua itu diadakan. Tujuannya adalah untuk mencegah adanya penggantian yang melebihi dari kerugian yang diderita dan mengharuskan adanya keseimbangan antara pengganti kerugian dengan nilai benda yang diasuransikan. Menurut Pamjaki (2014) mengatakan bahwa klaim adalah sesuatu yang mana tertanggung menyatakan kerugian dan memberikan bukti yang diperlukan, dan perusahaan asuransi menerima klaim serta memberikan manfaat untuk menggambarkan proses tersebut.

Menurut Khotibul Umam dalam bukunya Memahami dan Memilih Produk Asuransi (2014: 5) menyatakan bahwa asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seseorang penanggung mengikatkan diri pada tertanggung dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tentu. Menurut Bambang Sumali (2018: 19), bahwa asuransi adalah suatu persetujuan ketika penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung dengan mendapat premi untuk mengganti kerugian karena kehilangan, kerugian atau tidak diperolehnya keuntungan yang diharapkan, yang dapat diderita karena peristiwa yang tidak diketahui terlebih dahulu.

Dalam kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang terdapat dalam Bab IX, Pasal 246:

“Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikat diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tentu”.

Rumusan pasal 246 KUHD ini lebih menekankan pada asuransi kerugian, tidak termasuk asuransi jiwa dan asuransi sosial. Dalam Pasal 1 angka (1) Undang- Undang Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian, asuransi atau pertanggungan dirumuskan sebagai berikut:

“Asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara 2 (dua) pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan pengganti kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungkan”.

Sehingga dari definisi diatas tersebut, dapat diuraikan unsur-unsur asuransi atau pertanggungan sebagai berikut:

1. Pihak-pihak

Subjek asuransi adalah pihak-pihak dalam asuransi, yaitu penanggung dan tertanggung yang mengadakan perjanjian asuransi. Penanggung dan tertanggung adalah pendukung kewajiban dan hak. Penanggung wajib memikul risiko yang dialihkan kepadanya dan berhak memperoleh pembayaran premi. Sedangkan tertanggung wajib membayar premi dan berhak

memperoleh penggantian jika timbul kerugian atas harta yang diasuransikan.

2. Status pihak-pihak

Penanggung harus berstatus sebagai perusahaan badan hukum, dapat berbentuk Perseroan Terbatas (PT), Perusahaan Perseroan (Persero) atau Koperasi. Tertanggung dapat berstatus sebagai perseorangan, persekutuan, atau badan hukum, baik sebagai perusahaan ataupun bukan perusahaan. Tertanggung berstatus sebagai pemilik atau pihak berkepentingan atas harta yang diasuransikan.

3. Objek asuransi

Dapat berupa benda, hak atau kepentingan yang melekat pada benda, dan sejumlah uang yang disebut premi atau ganti kerugian. Melalui objek asuransi tersebut ada tujuan yang ingin dicapai oleh pihak-pihak. Penanggung bertujuan memperoleh pembayaran sejumlah premi sebagai imbalan pengalihan risiko. Tertanggung bertujuan bebas dari risiko dan memperoleh penggantian jika timbul kerugian atas harta miliknya.

4. Peristiwa asuransi

Perbuatan hukum (*legal art*) berupa persetujuan atau kesepakatan bebas antara penanggung dan tertanggung mengenai objek asuransi, peristiwa tidak pasti (*evenemen*) yang mengancam benda asuransi dan syarat-syarat yang berlaku dalam asuransi. persetujuan atau kesepakatan bebas tersebut dibuat dalam bentuk

tertulis berupa akta yang disebut polis. Polis ini merupakan satu-satunya alat bukti yang dipakai untuk membuktikan telah terjadi asuransi.

#### 5. Hubungan Asuransi

Penanggung dan tertanggung memiliki hubungan keterikatan (*legal bound*) yang timbul karena persetujuan atau kesepakatan bebas. Keterikatan tersebut berupa kesediaan secara sukarela dari penanggung dan tertanggung untuk memenuhi kewajiban dan hak masing-masing terhadap satu sama lain (secara timbal balik).

Berdasarkan definisi di atas, maka asuransi merupakan suatu bentuk perjanjian dimana harus dipenuhi syarat sebagaimana pasal 1320 KUH Perdata dengan karakteristik bahwa asuransi adalah persetujuan yang bersifat untung-untungan sebagaimana dinyatakan dalam pasal 1774 KUH Perdata. Dapat disimpulkan bahwa asuransi atau pertanggung adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, yang mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung.

#### 3. Kecelakaan Kapal

Keamanan dan keselamatan merupakan faktor yang sangat penting terhadap kelancaran kegiatan transportasi laut. Dasar hukum yang menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran

adalah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim. Meskipun telah ada payung hukumnya, kecelakaan kapal tetap terjadi dan tidak bisa dihindari.

Kecelakaan kapal diatur didalam Pasal 245 sampai dengan Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 245 memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yakni kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas. Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kapal memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yang diatur didalam Pasal 2 ayat (2) bahwa kecelakaan kapal meliputi kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, kecelakaan kapal yang menyebabkan jiwa manusia dan kerugian harta benda serta kapal kandas.

Didalam KUHD kecelakaan kapal lebih dikenal dengan kerugian laut. Menurut KUHD kerugian laut adalah kerugian-kerugian akibat adanya tubrukan kapal, kapal karam, kapal kandas, penemuan barang di laut dan *avari* (*avarij*, *average*). Pengertian tubrukan kapal menurut Pasal 534 ayat (2) ialah “yang dinamakan tubrukan kapal adalah tabrakan atau penyentuhan antara kapal-kapal satu dengan yang

lainnya”. Pengertian lain mengenai tubrukan kapal terdapat dalam Pasal 544 dan 544a, yang dapat diperjelas sebagai berikut:

- a. Apabila sebuah kapal, sebagai akibat dari caranya berlayar atau karena tidak memenuhi suatu ketentuan undang-undang, sehingga menimbulkan kerugian pada kapal lain, barang-barang atau orang dalam pengertian “tubrukan kapal”. Disini tidak terjadi tabrakan atau singgungan antara kapal satu dengan lainnya, meskipun peristiwa ini dimasukkan dalam pengertian “tubrukan kapal” (Pasal 544).
- b. Jika sebuah kapal menabrak benda lain yang bukan sebuah kapal, baik yang berupa benda tetap maupun bergerak, misalnya pangkalan laut atau dermaga, lentera laut, rambu-rambu laut dan lain-lain, maka peristiwa tabrakan antara kapal dengan benda lain yang bukan kapal tersebut disebut “tubrukan kapal” (Pasal 544a).

Dalam Buku Materi Sosialisasi Rekrutmen Anggota Mahkamah Pelayaran yang dikeluarkan oleh Mahkamah Pelayaran disebutkan bahwa faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan di laut adalah:

- a. Faktor manusia
  - 1) Kekurangmampuan nakhoda, mualim, masinis, crew dalam bernavigasi muatan dan sebagainya.
  - 2) Kelalaian dalam melaksanakan tugas (penutupan pintu kedap, pelandingan dan sebagainya).
  - 3) Kekurangcermatan petugas dalam melakukan pemeriksaan kelaikan.
  - 4) Kekurangan tenaga petugas dalam pemeriksaan kelaiklautan kapal.
- b. Faktor alam
  - 1) Ketersediaan berita cuaca berkaitan dengan cuaca, ombak, arus, angin dan sebagainya.

- 2) Keakuratan berita cuaca sesuai dengan daerah yang akan dilewati.
  - 3) Penyebaran dan ketaatan terhadap berita cuaca untuk navigator.
- c. Faktor prasarana di luar kapal (Sarana Bantu Navigasi Pelayaran)
- 1) Keberadaan saran bantu navigasi pelayaran sangat menentukan keselamatan kapal dalam bernavigasi.
  - 2) Kecukupan dan kehandalan saran bantu navigasi pelayaran yang kurang memadai sesuai dengan ketentuan internasional.
- d. Faktor alat angkut
- 1) Untuk dapat beroperasi, alat angkut dengan jenis dan ukuran tertentu sesuai dengan daerah pelayarannya.
  - 2) Tidak dipatuhinya persyaratan perawatan alat-alat keamanan dan keselamatan kapal.
- e. Faktor lainnya, yakni keadaan alur dan ketaatan serta kedisiplinan penumpang pada saat akan naik kapal yang cenderung memaksakan kehendak dan kedisiplinan penumpang pada saat berada di atas kapal.

Adapun dampak atau akibat dari kecelakaan kapal tersebut, antara lain:

- a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut.
- b. Kerusakan ekosistem laut karena tercemar.
- c. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut.
- d. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut.

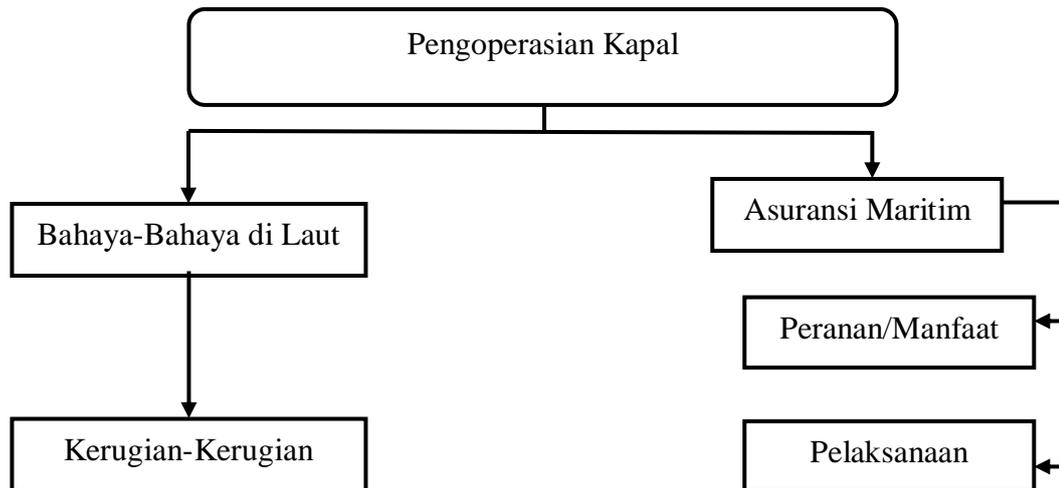
e. Kerugian pihak pemilik kapal dan pihak ketiga.

Dalam suatu kecelakaan kapal tentu saja sangat berhubungan dengan unsur keselamatan pelayaran dimulai dari keselamatan kapal yang merupakan faktor internal maupun faktor eksternal. Apabila terjadinya kecelakaan maka pihak-pihak yang mengetahui terjadi kecelakaan dalam batas kemampuannya harus memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut kepada nakhoda dan atau anak buah kapal.

Sebab itu pemerintah selalu meregulasi peraturan-peraturan akan keselamatan pelayaran. Regulasi tersebut sudah diatur didalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan pihak-pihak yang terkait dalam pengawasan keselamatan pelayaran.

4. Operasional

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), operasional kegiatan atau operasi yang berdasarkan aturan dan tidak menyimpang dari suatu norma atau kaidah. Pengertian kegiatan operasional adalah kegiatan utama bisnis dari sebuah perusahaan. Kegiatan dihitung berdasarkan hasil penjualan barang atau jasa dikurangi dengan biaya produksi, biaya penjualan dan biaya rutin lainnya seperti biaya listrik, biaya gaji, biaya telepon dan sebagai berikut. (Peni R Pramono: 2007). Pengoperasian kapal merupakan suatu usaha perusahaan pelayaran dengan melakukan pengangkutan barang-barang dari suatu tempat ke tempat lain melalui laut. Pengoperasian ini dilakukan dengan tujuan untuk memperoleh suatu keuntungan.



Tabel 2.1  
Pengoperasian Kapal

Dalam pengoperasian kapal, pihak kapal dituntut untuk mampu mengoperasikan kapal dengan sebaik-baiknya. Pihak pengangkut juga dituntut harus bertanggungjawab atas barang-barang yang diangkut. Namun karena adanya bahaya-bahaya dalam pengoperasian kapal yang mengakibatkan kerugian yang besar maka keuntungan yang diharapkan oleh perusahaan pelayaran dapat hilang. Perusahaan pelayaran dapat kehilangan keuntungannya karena perusahaan harus menanggung kerugian-kerugian tersebut. Agar pengoperasian kapal berjalan dengan lancar terutama permasalahan ganti rugi, maka perlu diketahui bagaimana pelaksanaan asuransi yang benar sesuai prosedur sehingga dalam pengoperasian kapal apabila ada kesalahan yang mengakibatkan kerugian, pihak asuransi mau menanggung kerugian tersebut.

##### 5. *Breakwater*

Sebenarnya pemecah gelombang (*breakwater*) dapat dibedakan menjadi dua macam yaitu pemecah gelombang sambung pantai dan

lepas pantai. Tipe pertama banyak terdapat pada perlindungan perairan pelabuhan, sedangkan tipe kedua untuk perlindungan pantai terhadap erosi. Secara umum kondisi perencanaan kedua tipe adalah sama, hanya pada tipe pertama perlu ditinjau karakteristik gelombang di beberapa lokasi di sepanjang pemecah gelombang, seperti halnya pada perencanaan *groin* dan *jetty*.

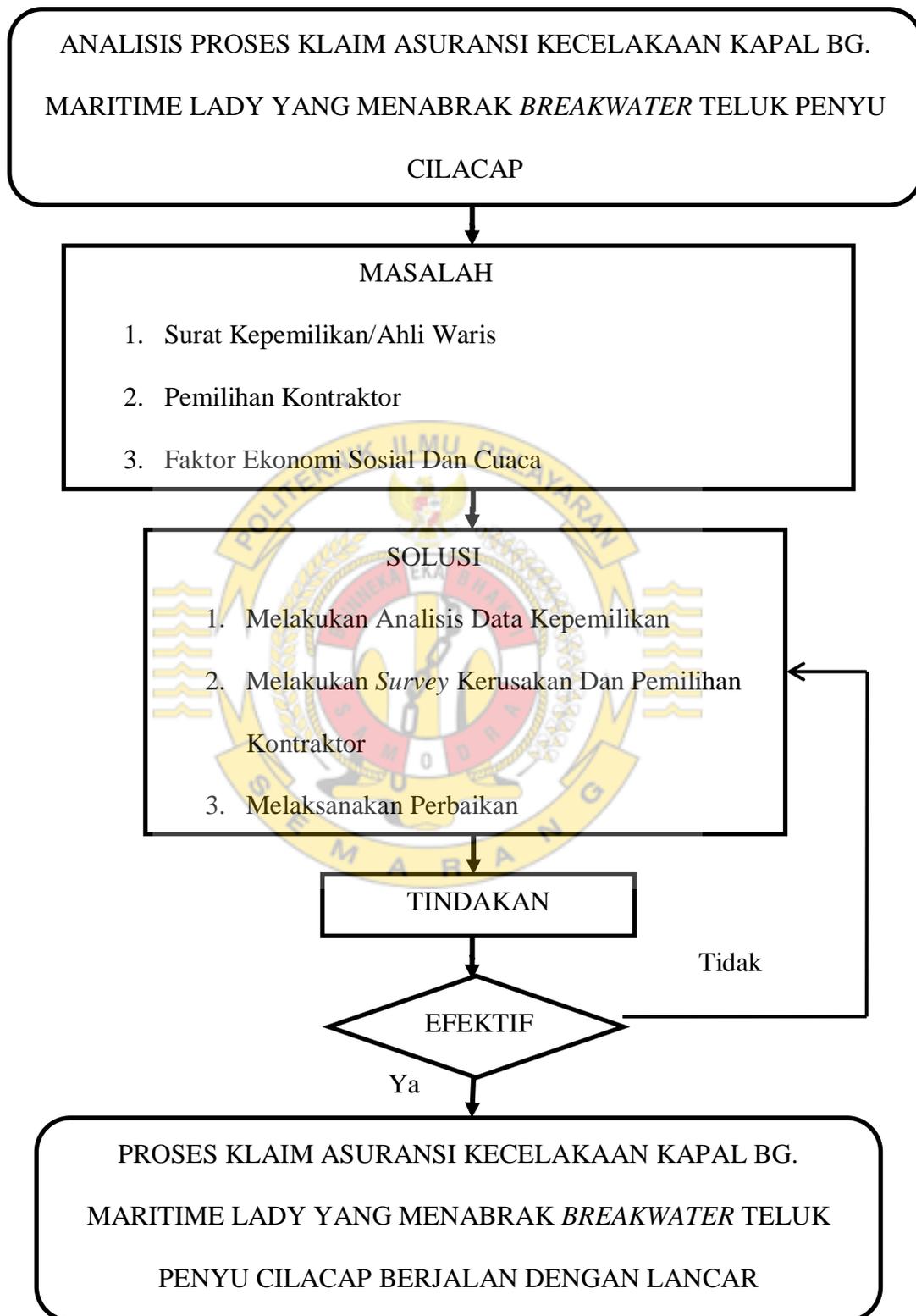
Menurut Dede M. Sulaiman dalam buku beton dan teknologi pracetak pada bangunan pengamanan pantai (2018: 43) menyatakan bahwa *breakwater* atau pemecah gelombang lepas pantai adalah bangunan yang dibuat sejajar pantai dan berada pada jarak tertentu dari garis pantai. Bangunan ini berfungsi untuk melindungi pantai yang terletak dibelakangnya dari serangan gelombang yang dapat mengakibatkan erosi pada pantai. Perlindungan oleh pemecahan gelombang lepas pantai terjadi karena berkurangnya energi gelombang yang sampai di perairan di belakang bangunan. Karena pemecah gelombang ini dibuat terpisah ke arah lepas pantai, tetapi masih di dalam zona gelombang pecah (*breaking zone*). Maka bagian sisi luar pemecah gelombang memberikan perlindungan dengan meredam energi gelombang sehingga gelombang dan arus di belakangnya dapat dikurangi. Dan seiring berjalannya waktu pemecah gelombang (*breakwater*) tersebut dapat menjadi salah satu aset wisata daerah tersebut yang dikelola oleh Pemerintah Daerah Dinas Pariwisata serta dapat membuat pendapatan masyarakat setempat.

## B. Kerangka Pikir Penelitian

Untuk memudahkan pemahaman dalam penelitian ini, dibuat kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana sebagai berikut:



### Kerangka Berpikir



Tabel 2.2  
Kerangka Pikir

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan serta hasil uraian pembahasan mengenai proses klaim asuransi kecelakaan BG. Maritime Lady yang menabrak *breakwater* Teluk Penyus Cilacap, maka dapat di ambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Proses pengajuan dan penyelesaian klaim asuransi kecelakaan kapal BG. Maritime Lady yang menabrak *breakwater* Teluk Penyus Cilacap yaitu tahapan pelaporan atau pemberitahuan pertama terlambat kepada P & I Club oleh pemilik atau operator kapal yang membuat proses dan penyelesaian klaim memakan waktu lama.
2. Kendala-kendala yang dihadapi dalam proses dan penyelesaian klaim asuransi kecelakaan kapal BG. Maritime Lady oleh penanggung P & I Club (*The Shipowner's Insurance*) terhadap tertanggung dan oleh surveyor independen adalah kelengkapan dokumen klaim yang belum lengkap seperti dokumen kepemilikan atau ahli waris dan data konstruksi dari pemecah gelombang (*breakwater*), pemilihan perusahaan kontraktor dalam perbaikan pemecah gelombang (*breakwater*) harus sesuai dengan klasifikasi dari PT. Pertamina, dan sosial ekonomi masyarakat sekitar serta keadaan cuaca yang tidak menentu atau tidak mendukung dalam perbaikan pemecah gelombang (*breakwater*).
3. Upaya yang dilakukan dalam menangani proses dan penyelesaian klaim asuransi kecelakaan kapal yaitu melakukan penelitian dan pemeriksaan

dokumen kepemilikan pemecah gelombang (*breakwater*), memilih perusahaan kontraktor dalam membantu proses perbaikan, melakukan pendekatan persuasif dengan masyarakat berkaitan terhadap keadaan sosial ekonomi serta meninjau prakiraan cuaca.

## **B. Saran**

Sebagai perbaikan dimasa mendatang maka peneliti menyarankan berapa hal untuk dapat diterapkan dalam proses dan penyelesaian klaim asuransi kecelakaan kapal, sebagai berikut:

1. Sebaiknya pemilik atau operator kapal melaporkan kejadian kecelakaan kapal lebih awal agar proses pencarian data lebih akurat dan penyelesaian klaim tersebut lebih efektif dan efisien.
2. Mengenai kendala-kendala yang dihadapi dalam proses klaim asuransi kecelakaan kapal, sebaiknya PT. Pertamina selaku pemilik pemecah gelombang (*breakwater*) menginvestarisasi dokumen-dokumen kepemilikan agar mempermudah proses perbaikan serta PT. Gillar Jaya melakukan dialog persuasif dengan masyarakat dan bekerjasama dengan BMKG Cilacap untuk memastikan prakiraan cuaca sebelum melakukan kegiatan perbaikan.
3. Meskipun upaya yang dilakukan oleh PT. Spicaputra Sarana dan PT. Boyd Marine Consultants telah berhasil menyelesaikan masalah, namun agar masalah tersebut tidak melebar atau tidak terjadi lagi maka sebaiknya dilakukan penelitian, pemeriksaan dan kordinasi persuasif serta kerjasama dengan baik.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Bambang Sumali, Tjahjono Eka Budi, dan Sukiman. 2018. *Asuransi Maritim*. Jakarta: Maritim Djangkar (Subdivisi EGC).
- Nazir, M. 2014. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nasution, S. 2014. *Panduan Penuntun Tesis, Skripsi, Disertasi, Makalah*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sulaiman, Dede M. 2018. *Beton dan Teknologi Pracetak pada Bangunan Pengamanan Pantai*. Yogyakarta: CV. Budi Utama.
- Timotius Kris H. 2017. *Pengantar Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: CV. Andi Offset.
- Umam Khotibul. 2014. *Memahami & Memilih Produk Asuransi*. Yogyakarta: Medpress Digital.

### B. Artikel dan Makalah

- Ditjen Hubla. 2007. *Materi Sosialisasi Pemeriksaan Kecelakaan Kapal*. Jakarta.
- Capt. Martopo, Arso. 2012. *Safety of Navigation & Collision Regulation*. Jakarta: Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. 2009. *Kajian Analisis Trend Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2003–2008*. Jakarta.
- RH. Brown. A.C.I.I. M.Inst.A.M. 4 th Edition. 1962. *Dictionary of Marine Insurance Terms*.

### **C. Peraturan Perundang-Undangan**

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Bab VI Tubrukan Kapal (Pasal 534-544a).

Undang-Undang Republik Indonesia No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Lembaran Negara No 64, Tahun 2008.



## LAMPIRAN I

### TRANSKIP WAWANCARA

Nama Narasumber : Dany Umbara  
Jabatan : *Branch Manager* PT. Spicaputra Sarana (SPICA Services)  
Indonesia

Berikut adalah hasil wawancara antara peneliti (A) dengan Narasumber (B),

A : Selamat pagi pak. Mohon ijin meminta waktunya sebentar untuk melakukan wawancara yang bertujuan mendapatkan informasi guna penelitian saya.

Perkenalkan nama saya Wim Benhard Manurung, Taruna PIP Semarang.

B : Selamat pagi. Baik Wim, perkenalkan saya Dany Umbara selaku *branch manager* perusahaan. Silahkan.

A : Baik pak. Dalam penelitian, saya mengangkat judul skripsi tentang asuransi maritim. Tetap nya tentang insiden atau *case* yang dialami kapal BG. Maritime Lady yang menabrak *breakwater* Teluk Penyu Cilacap? Tapi sebelum itu, apa yang dimaksud dengan PT. Spicaputra Sarana (SPICA Services) Indonesia.

B : PT. Spicaputra Sarana (SPICA Services) adalah perusahaan koresponden (*local correspondent*) perusahaan-perusahaan asuransi yang tergabung dalam P & I Club dengan membantu *member* P & I Club di Indonesia tersebut dalam menyelesaikan klaim asuransi. Dalam penelitian insiden atau *case* BG. Maritime Lady adalah perusahaan asuransi pemilik kapal (*The Shipowner's Insurance*) atau dengan kata lain sebagai representatif P & I Club.

- A : Bagaimana prosedur pengajuan klaim asuransi menurut anda?
- B : Prosedur pengajuan klaim yang pertama member harus melaporkan kejadian tersebut baik secara langsung kepada P & I Club atau melalui koresponden dan broker asuransi. Selanjutnya P & I Club dan koresponden membicarakan langkah-langkah yang diambil untuk menangani klaim tersebut. Dan melaksanakan survei atau investigasi dan penyelesaian klaim.
- A : Berapa banyak insiden atau case yang ditangani oleh PT. Spicaputra Sarana (SPICA Services) selama tahun 2017-2018?
- B : Insiden atau *case* yang ditangani sekitar 2.298 dengan berbagai macam jenis kerusakan sesuai data yang akan ditunjukkan.
- A : Apakah dalam penyelesaian klaim tersebut melibatkan pihak lain?
- B : Dalam penyelesaian klaim melibatkan pihak lain seperti perusahaan independen surveyor, *lawyer*, dan kontraktor (ahli) yang berkompeten dan sesuai dengan keputusan P & I Club.
- A : Apa kendala yang dihadapi dalam pengajuan dan penyelesaian klaim asuransi?
- B : Kendala yang dihadapi itu adalah kendala pada saat survei atau investigasi di lapangan dikarenakan faktor alam, komunikasi, dan dokumen yang belum lengkap serta untuk biaya klaim tidak dapat kami sebutkan dikarenakan bersifat rahasia intern perusahaan.
- A : Terima kasih atas waktu yang diberikan kepada saya untuk mewawancari bapak hari ini.

## TRANSKIP WAWANCARA

Nama Narasumber : Capt. Hamrin

Jabatan : *Operational Manager* PT. Boyd Marine Consultants  
Indonesia

Berikut adalah hasil wawancara antara peneliti (A) dengan Narasumber (B),

A : Selamat pagi pak. Mohon ijin meminta waktunya sebentar untuk melakukan wawancara yang bertujuan mendapatkan informasi guna penelitian saya.

Perkenalkan nama saya Wim Benhard Manurung, Taruna PIP Semarang.

B : Selamat pagi. Baik Wim, perkenalkan saya Capt. Hamrin selaku *operational manager*. Silahkan.

A : Baik pak. Dalam penelitian, saya mengangkat judul skripsi tentang asuransi maritim. Tetap nya tentang insiden atau *case* yang dialami kapal BG. Maritime Lady yang menabrak *breakwater* Teluk Penyu Cilacap? Dimana independen surveyor dalam insiden atau *case* adalah PT. Boyd Marine Consultants. Apa yang dimaksud dengan PT. Boyd Marine Consultants Indonesia.

B : PT. Boyd Marine Consultants adalah independen surveyor yang dipilih oleh koresponden (*local correspondent*) untuk membantu penyelesaian klaim dengan cara survei atau investigasi di lapangan.

A : Bagaimana prosedur survei menurut anda?

B : Prosedur asuransi sesuai SOP yang ditetapkan yang nanti ditunjukkan.

A : Berapa banyak insiden atau *case* yang ditangani oleh PT. Boyd Marine Consultants selama Tahun 2017-2018?

B : Insiden atau *case* yang ditangani sekitar 907 dengan berbagai macam jenis kerusakan sesuai data yang akan ditunjukkan.

A : Apakah dalam penyelesaian klaim tersebut melibatkan pihak lain?

B : Dalam penyelesaian klaim melibatkan pihak lain seperti perusahaan *lawyer*, dan kontraktor (ahli) yang berkompeten dan sesuai dengan keputusan P & I Club dan koresponden.

A : Apa kendala yang dihadapi dalam pengajuan dan penyelesaian klaim asuransi?

B : Kendala yang dihadapi adalah kendala pada saat survei atau investigasi di lapangan dikarenakan faktor alam, komunikasi, dan dokumen yang belum lengkap serta untuk biaya klaim tidak dapat kami sebutkan dikarenakan bersifat rahasia intern perusahaan.

A : Terima kasih atas waktu yang diberikan kepada saya untuk mewawancari bapak hari ini.

**LAMPIRAN II**  
**BERITA ACARA INSIDEN**

BAK/BBM/16  
Rev 01 Juli '16

**BERITA ACARA KAPAL**

Nama Kapal : TB SMS VANDA  
No. : BAK 08-BAK/07/2017  
Lamp. : Insiden Report Jangkar Putus

**Berita Acara**

Bersama ini kami buat Berita Acara dari:

Nama kapal : TB SMS VANDA – BARGE MARITIM LADY.....  
Tanggal kejadian : 04 AGUSTUS 2017..... Jam 01:00 LT .....  
Lokasi kapal saat terjadinya kecelakaan/kerusakan : **PERAIRAN TELUK PENYU CILACAP**.....  
Lintang/Bujur : 07.44.80S – 109.02. 250 E.....  
Daerah/tempat terjadinya kecelakaan/kerusakan di kapal : **TALI TOWING PUTUS & TONGKANG HANYUT**.....  
Uraian kejadian/kecelakaan/kerusakan atau hal-hal lain yang akan dilaporkan melalui berita acara ini\*

Pada hari ini, Jum'at tgl. 04 Agustus 2017 Tb.SMS Vanda dengan gendongan barge Maritim Lady Drifting Maneuvering di perairan TK.penyu cilacap pada posisi : 07.44.611 S / 109.02.135 E untuk menunggu informasi sandar dari agent dengan kondisi cuaca berombak +/- 2.5 – 3 meter, kecepatan angin 15 – 20 knot, dikarenakan jangkar kapal kanan/kiri putus saat berlabuh jangkar pada tgl. 01.08.2017.

Pada saat drifting maneuvring jam jaga laut Muallim II/Sampang Sirait dan AB III/Arif Nugraha saat jam 01.00 lt, baling-baling kapal sebelah kanan terbelit tali towing tongkang maritim lady sehingga mesin mati.

Setelah memberitahukan kejadian tersebut kepada nakhoda, maka nakhoda segera melaporkan kejadian tersebut kepada PT.Wintermar VM Team A (bpk.Hendri Vega) , Port Captain Team A (bpk.Ari Achmad Kumla) dan juga agent PT.Pertamina Tongkang.

Pada saat tongkang maritim lady di towing maju agar tidak hanyut pada jam 01.25lt posisi : 07.44.805S / 109.02.250E tali towing putus sehingga tongkang maritim lady hanyut menuju pantai teluk penyu cilacap bebas dari kapal-kapal yang sedang berlabuh, saat itu juga nakhoda melaporkan kejadian tersebut kepada PT.Wintermar VM Team A , Port Captain Team A , Agent PT.Pertamina Tongkang dan kepanduan cilacap. Dikarenakan kapal hanya menggunakan satu mesin saja dengan keadaan laut yang tidak aman, maka tidak bisa maksimal untuk berusaha menyelamatkan tongkang maritim lady. Pada jam 02.30lt atas perintah PT.Wintermar Port Captain Team A, agent PT.Pertamina Tongkang dan izin dari kepanduan cilacap maka Tb.sms vanda bergerak masuk alur cilacap menuju teluk sodong, pada jam 04.00lt Tb.sms vanda selesai sandar kiri di TB.Ellese.

Demikian Berita Acara ini kami buat dengan sebenarnya, agar dapat dimaklumi.

Laut Cilacap, 04 Agustus 2017

Diketahui dan diterima oleh  
Pebugas Darat

\_\_\_\_\_  
Nama/Tanda tangan

Tanggal : \_\_\_\_\_



\_\_\_\_\_  
Nama/Tanda tangan

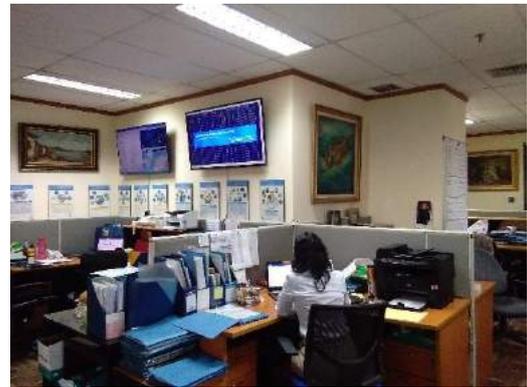
Tanggal : 04/08/2017

Pembuat Berita Acara

**SAMPANG SIRAIT**  
Nama/Tanda tangan

Tanggal : 04/08/2017

\* Bila tidak cukup, dapat menggunakan kertas lambahan.



**LAMPIRAN II**  
**BERITA ACARA INSIDEN**

BAK/SBM/16  
Rev 01 Juli 16

**BERITA ACARA KAPAL**

Nama Kapal : TB SMS VANDA  
No. : BAK 08-BAK/07/2017  
Lamp. : Inciden Report Jangkar Putus

**Berita Acara**

Bersama ini kami buat Berita Acara dari:

Nama kapal : TB SMS VANDA – BARGE MARITIM LADY.....  
Tanggal kejadian : 04 AGUSTUS 2017..... Jam 01:00 LT .....  
Lokasi kapal saat terjadinya kecelakaan/kerusakan : PERAIRAN TELUK PENYU CILACAP.....  
Lintang/Bujur : 07.44.805 S – 109.02, 250 E.....  
Daerah/tempat terjadinya kecelakaan/kerusakan di kapal : TALI TOWING PUTUS & TONGKANG HANYUT.....  
Uraian kejadian/kecelakaan/kerusakan atau hal-hal lain yang akan dilaporkan melalui berita acara ini\*  
Pada hari ini, Jumat tgl.04 Agustus 2017 Tb.SMS Vanda dengan gandengan barge Maritim Lady Drifting Maneuvering di perairan Tk.penyu cilacap pada posisi : 07.44.611 S / 109.02.135 E untuk menunggu informasi sandar dari agent dengan kondisi cuaca berombak +/- 2.5 – 3 meter, kecepatan angin 15 – 20 knot, dikarenakan jangkar kapal kanan/kiri putus saat berlabuh jangkar pada tgl.01.08.2017.  
Pada saat drifting maneuvering jam faga laut Mualim II/Sampang Sirait dan AB III/Arif Nugraha saat jam 01.00 lt balling-balling kapal sebelah kanan terbelit tali towing tongkang maritim lady sehingga mesin mati.  
Setelah memberitahukan kejadian tersebut kepada nakhoda, maka nakhoda segera melaporkan kejadian tersebut kepada PT.Wintermar VM Team A (bpk.Hendri Vega) , Port Captain Team A (bpk.Ari Achmad Kumla) dan juga agent PT.Pertamina Tongkang.  
Pada saat tongkang maritim lady di towing maju agar tidak hanyut pada jam 01.25lt posisi : 07.44.805S / 109.02.250E tali towing putus sehingga tongkang maritim lady hanyut menuju pantai teluk penyu cilacap bebas dari kapal-kapal yang sedang berlabuh, saat itu juga nakhoda melaporkan kejadian tersebut kepada PT.Wintermar VM Team A , Port Captain Team A , Agent PT.Pertamina Tongkang dan kepanduan cilacap. Dikarenakan kapal hanya menggunakan satu mesin saja dengan keadaan laut yang tidak aman, maka tidak bisa maksimal untuk berusaha menyelamatkan tongkang maritim lady. Pada jam 02.30lt atas perintah PT.Wintermar Port Captain Team A, agent PT.Pertamina Tongkang dan izin dari kepanduan cilacap maka Tb.sms vanda bergerak masuk alur cilacap menuju teluk sodong, pada jam 04.00lt Tb.sms vanda selesai sandar kiri di TB. Ellese.

Demikian Berita Acara ini kami buat dengan sebenarnya, agar dapat dimaklumi.

Laut Cilacap, 04 Agustus 2017

Diketahui dan diterima oleh  
Petugas Darat



Nama/Tanda tangan

Tanggal : \_\_\_\_\_

Tanggal : 04/08/2017

Pembuat Berita Acara

SAMPANG SIRAIT  
Nama/Tanda tangan

Tanggal : 04/08/2017

\* Bila tidak cukup, dapat menggunakan kertas tambahan.

**LAMPIRAN III**  
**LOGO PERUSAHAAN ASURANSI (P & I Club)**



## LAMPIRAN IV

### *CORRESPONDENT BY THE SHIOWNERS INSURANCE*



**SHIPOWNERS**

### **Indonesia**

#### Jakarta

#### Spica Services (Indonesia)

Spica Services (Indonesia),  
Wisma PMI,  
6th Floor,  
Jl. Wijaya 1 No. 63,  
Kebayoran Baru, Jakarta 12170,  
Indonesia

**Tel:** +6221 2751 3535

**Fax:** +6221 2751 5873

**Email:** indonesia@spicaina.co.id

| Contact Name                 | Direct Tel | After Hours / Mobile                           | Email               |
|------------------------------|------------|--|---------------------|
| Capt. Mohammed Bin Abdullah  | —          | +62 (21) 815 1877 844<br>+62 (21) 815 8608 640 | ma@spicaina.co.id   |
| Dony Umbara                  | —          | +62 812 631 5621                               | dnu@spicaina.co.id  |
| Bagus Parmanto               | —          | +62 82 113 703706                              | bgs@spicaina.co.id  |
| Leonora Febriany             | —          | +62 813 804 60355                              | ftby@spicaina.co.id |
| Capt. Triadhi Donny Novianto | —          | +62 812 872 64 995                             | tdn@spicaina.co.id  |

**LAMPIRAN V**

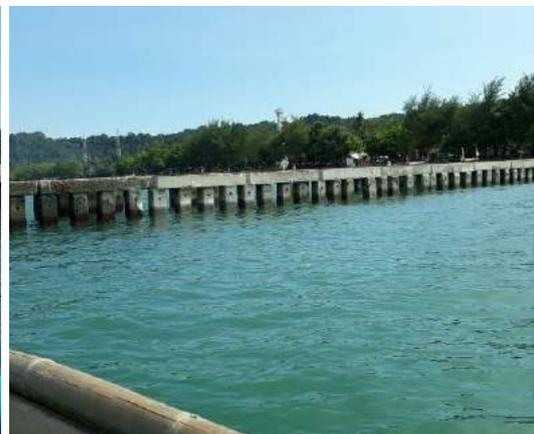
**DAFTAR PERUSAHAAN SURVEYOR, CORAL EXPERT, DAN LAWYER**

| <b>NO</b> | <b>PERUSAHAAN SURVEYOR</b>            | <b>CORAL EXPERT</b>       | <b>PERUSAHAAN LAWYER</b>                      |
|-----------|---------------------------------------|---------------------------|---|
| 1         | PT. Boyd Marine Consultants Indonesia | Dr. H. Mufti Patria, Msc. | Syam and Syam Law Office                      |
| 2         | PT. Aurora Samudra Perdana            | PT. Sea Ground            | Budidjaja International Lawyer                |
| 3         | PT. Enam Belas Persada                | PT. Eco Strategy          | Nugraha Budi S. SH, & Pertners                |
| 4         | PT. Orion Owl                         | Dr. Paulus Boli           | Ali Budiarjo, Nugroho, Reksodiputro           |
| 5         | PT. Imo Services Indonesia            |                           | Frp Lawfirm                                   |
| 6         | PT. Katarin Navix Indonesia           |                           | Law Firm & Kurator India, firman & Associates |
| 7         | PT. Adela Maritim Indonesia           |                           |   |
| 8         | PT. Intescomindo                      |                           |   |
| 9         | PT. Citra Surveyor Indonesia          |                           |   |
| 10        | PT. Sirius Maritimindo Service        |                           |   |
| 11        | PT. Adlerindo Mitra Perkasa           |                           |   |
| 12        | PT. Sedici                            |                           |   |
| 13        | PT. Carsurindo Superintenden          |                           |   |
| 14        | PT. Alc Consulting Services PTE LTD   |                           |   |
| 15        | PT. Mathews Daniel International      |                           |   |
| 16        | PT. Abadi Cemerlang                   |                           |   |
| 17        | PT. Promco Marine Consultants         |                           |   |
| 18        | PT. Eklo Bahari Cakrawala             |                           |   |

**LAMPIRAN VI**  
**DOKUMENTASI INVESTIGASI DAN PERBAIKAN**







## LAMPIRAN VII

# UNDANG-UNDANG NO. 17 TAHUN 2008 Tentang PELAYARAN



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 17 TAHUN 2008

TENTANG  
PELAYARAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan undang-undang;
  - b. bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara;
  - c. bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;
  - d. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional;
  - e. bahwa Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;

f. bahwa ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 26 -

Pasal 37

Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis, struktur, dan golongan tarif angkutan dan usaha jasa terkait diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kesembilan. Kewajiban dan  
Tanggung Jawab Pengangkut

Paragraf 1

Wajib Angkut

Pasal 38

- (1) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.
- (2) Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.
- (3) Dalam keadaan tertentu Pemerintah memobilisasi armada niaga nasional.

Pasal 39

Ketentuan lebih lanjut mengenai wajib angkut diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Paragraf 2

Tanggung Jawab Pengangkut

Pasal 40

- (1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
- (2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Pasal 41 . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 27 -

#### Pasal 41

- (1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:
  - a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
  - b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
  - c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
  - d. kerugian pihak ketiga.
- (2) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.
- (3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 42

- (1) Perusahaan angkutan di perairan wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia.
- (2) Pemberian fasilitas khusus dan kemudahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dipungut biaya tambahan.

#### Pasal 43

Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dengan Peraturan Pemerintah.

#### Paragraf 3

Pengangkutan Barang Khusus dan Barang Berbahaya

#### Pasal 44

Pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya wajib dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 45 . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 99 -

Bagian Kedua  
Kecelakaan Kapal

Pasal 245

Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:

- a. kapal tenggelam;
- b. kapal terbakar;
- c. kapal tubrukan; dan
- d. kapal kandas.

Pasal 246

Dalam hal terjadi kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 setiap orang yang berada di atas kapal yang mengetahui terjadi kecelakaan dalam batas kemampuannya harus memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut kepada Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal.

Pasal 247

Nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib mengambil tindakan penanggulangan, meminta dan/atau memberikan pertolongan, dan menyebarkan berita mengenai kecelakaan tersebut kepada pihak lain.

Pasal 248

Nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib melaporkan kepada :

- a. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia; atau
- b. Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila kecelakaan kapal terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

Pasal 249

Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain.

Bagian Ketiga ...

## LAMPIRAN VIII

### KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM DAGANG

**KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM DAGANG**  
(Wetboek van Koophandel voor Indonesie)  
S.1847-23

Anotasi:

Seluruhnya KUHD ini berlaku untuk golongan Timur Asing bukan Tionghoa dan golongan Tionghoa, kecuali dengan perubahan redaksional pasal 396; S.1924-556, pasal 1, B; S.1917-129, pasal 1 sub.21.

#### KETENTUAN UMUM

##### Pasal 1

(s. d. u. dg. S.1938-276.) Selama dalam Kitab Undang-undang ini terhadap Kitab Undang-undang Hukum Perdata tidak diadakan penyimpangan khusus, maka Kitab Undang-undang Hukum Perdata berlaku juga terhadap hal-hal yang dibicarakan dalam Kitab Undang-undang ini. (AB. 15; KUHPerd.1617, 1774, 1878; KUHD 15, 79 dst., 85, 119, 168a, 286, 296, 747, 754.)

Alinea kedua gugur berdasarkan S.1938-276.

#### BAB I BUKU KESATU DAGANG PADA UMUMNYA

##### Pasal 2

Berdasarkan S.1938-276 yang berlaku mulai pada 17 Juli 1938 maka Bab I tentang Pedagang dan Perbuatan Dagang telah dihapus.

##### Pasal 3

Berdasarkan S.1938-276 yang berlaku mulai pada 17 Juli 1938 maka Bab I tentang Pedagang dan Perbuatan Dagang telah dihapus.

##### Pasal 4

Berdasarkan S.1938-276 yang berlaku mulai pada 17 Juli 1938 maka Bab I tentang Pedagang dan Perbuatan Dagang telah dihapus.

##### Pasal 5

Berdasarkan S.1938-276 yang berlaku mulai pada 17 Juli 1938 maka Bab I tentang Pedagang dan Perbuatan Dagang telah dihapus.

#### BAB II

## **BAB VI TUBRUKAN KAPAL**

### **Pasal 534**

Bila terjadi tubrukan, di mana tersangkut sebuah kapal laut, pertanggungjawaban untuk kerugian yang ditimbulkan pada kapal-kapal dan pada barang-barang atau orang-orang yang ada di kapal, diatur oleh ketentuan-ketentuan dalam bab usaha.

Tubrukan kapal berarti terjadi benturan atau sentuhan kapal yang satu dengan yang lainnya. (KUHperd. 1365 dst.; KUHD 309 dst., 342-345, 358a, 370, 544, 544a; KUHp 196-199, 35.9 dst., 410, 478, 564, 566; S. 1927-33, 22 dst.; S. 1915327; S. 1927-62.)

### **Pasal 535**

Bila tubrukan kapal disebabkan oleh hal yang tidak disengaja, oleh hal di luar kekuasaan, atau bila terdapat keragu-raguan mengenai sebab tubrukan kapal, maka kerugian dipikul oleh mereka yang menderita. (KUHperd. 1245, 1444 dst.)

### **Pasal 536**

Bila tubrukan kapal itu adalah akibat kesalahan dari salah sebuah kapal yang bertubrukan, atau kesalahan kapal lain, pengusaha kapal yang telah melakukan kesalahan bertanggungjawab untuk seluruh kerugian. (KUHperd. 1245 dst.; KUHD 316-1-4', 320 dst., 342 dst., 373, 539, 742.)

### **Pasal 537**

Bila tubrukan kapal itu adalah akibat kedua belah pihak, tanggung jawab kedua pengusaha kapal seimbang dengan kesalahan-kesalahan yang dilakukan oleh kedua belah pihak.

Perbandingan usaha ditetapkan oleh hakim tanpa ditunjukkan oleh orang yang menuntut ganti rugi. Bila hal itu tidak dapat ditetapkan, maka para pengusaha kapal itu bertanggung jawab untuk bagian-bagian yang sama.

Bila ada seorang yang meninggal atau terluka, maka masing-masing pengusaha kapal bertanggung jawab terhadap pihak ketiga untuk seluruh kerugian yang diderita karenanya. pengusaha kapal yang karena itu telah membayar lebih daripada bagian yang dihitung dengan cara yang disebut dalam alinea pertama dengan demikian mempunyai tagihan terhadap sesama debitur bersama. (KUHperd. 1278 dst.; KUHD 320, 539, 741-1-41, 742-1-1.)

### **Pasal 538**

Bila sebuah kapal yang menyuruh diseret, karena kesalahan kapal yang menyeret bertubrukan, disamping pengusaha kapal ini, pengusaha kapal yang menyeret bertanggung jawab secara tanggung renteng terhadap kerugiannya. (KUHperd. 1278 dst.; KUHD 534 dst., 539, 565, 741.)

#### Pasal 539

Tanggung jawab yang diatur dalam pasal-pasal yang lain juga ada, bila tubrukan kapal disebabkan oleh kesalahan pandu, bahkan bila penggunaan pandu itu diwajibkan. (KUHD 344, 74 1; S. 1915-327, S. 1920-274, S. 1927-62.)

#### Pasal 540

Bila sebuah kapal segera setelah bertubrukan, menuju ke pelabuhan darurat atau tempat lain yang aman dan karam sebelum mencapai tujuannya, dengan tidak mengurangi pembuktian kebalikannya, dianggap sebagai akibat tubrukan kapal. (KUHperd. 1916; KUHD 5342.)

#### Pasal 541

Pertanggungjawaban pengusaha kapal karena kerugian yang ditimbulkan oleh tubrukan kapal terbatas sampai jumlah f. 50,- setiap meter kubik isi bersih kapalnya, sepanjang mengenai kapal yang digerakkan dengan kekuatan mesin, ditambah dengan luas ruang yang ditempati mesin itu, pada waktu menentukan isi kotor.

Bila pengusaha kapal karena kerugian yang ditimbulkan oleh tubrukan kapal, juga bertanggung jawab sebagai pengangkut, maka tanggung jawabnya dalam keseluruhannya hanya terbatas sampai jumlah tersebut dalam alinea pertama, dengan tidak mengurangi yang ditentukan dalam pasal 476 dan pasal 527. (KUHD 320 dst., 474, 525; Rv. 316a dst.)

#### Pasal 542

penyitaan kapal untuk menjamin pembayaran ganti rugi yang harus dibayar, dilakukan setelah memperoleh izin dari ketua raad van justitie di daerah kapal berada pada saat permohonan izin.

Di luar daerah yang ada raad van justitiemya, penyitaan kapal untuk menjamin ganti rugi yang harus dibayar dapat dilakukan dengan izin residentierechter di daerah kapal berada pada saat permohonan izin.

Pasal-pasal 721-727 Reglemen Acara perdata berlaku terhadap penyitaan usaha. (KUHD 568g, 742.)

#### Pasal 543

Penggugat dalam perkara tubrukan kapal dapat menggugat menurut pilihannya:

Di hadapan hakim di tempat tinggal tergugat, atau bila tergugat lebih dari seorang, di tempat tinggal mereka;

Di hadapan hakim di tempat terjadinya tubrukan; di hadapan hakim di tempat kapal para tergugat didaftar dalam register kapal;

Di hadapan hakim, yang di daerah hukumnya penyitaan dilakukan atas kapal itu. (KUHD 314, 542; RO. 116f, 124; Rv. 99, 308 dst., 924, 926, 997; Tbs. 3, 7, 10-14.)

Bila menurut ketentuan usaha tidak ada hakim di Indonesia yang berwenang, gugatan dilakukan di hadapan hakim yang ditunjuk dalam ayat (2), (3) atau (5) pasal 99 Reglemen Acara perdata menurut pembedaan-pembedaan yang diadakan di situ. (KUHD 568i.)

#### Pasal 544

Apa yang ditentukan dalam bab usaha berlaku pula, bila karena cara berlayar atau karena tidak menaati suatu peraturan undang-undang, terjadi kerugian pada kapal lain atau pada orang-orang atau barang-barang yang ada di situ, tanpa terjadi tubrukan kapal. (KUHPerd. 1365 dst., 1370 dst.; KUHD 472; S. 1914-225.)

#### Pasal 544a

Terhadap benturan atau sentuhan kapal dengan barang bergerak atau barang tetap, ketentuan-ketentuan bab usaha berlaku pula.

Kapal yang membentur atau menyentuh barang lain yang tetap atau dipautkan kerugian, kecuali bila ternyata bahwa benturan atau sentuhan tidak disebabkan pada sesuatu yang tetap, yang diterangi secukupnya, bertanggung jawab untuk oleh kesalahan kapal. (KUHPerd. 1366, 1370 dst.; KUHD 742.)

### BAB VII

#### KAPAL YANG KARAM, KANDAS, DAN PENEMUAN BARANG-BARANG DI LAUT

Anotasi:

pasal-pasal dalam Bab VII dengan S. 1933-47 jo. S. 1938-2, mulai berlaku pada tanggal 1 April 1938 telah disesuaikan dengan ketentuan-ketentuan dalam "wet" tanggal 22 Desember 1924 (N.S. 1924-573). Berdasarkan "wet" tanggal 27 Juli 1931 (N.S. 1931-320), maka Bab VII ditinjau kembali seluruhnya, dengan judul "van hulp en berging" (tentang pertolongan dan penyingkiran) dan meniat pasal-pasal 545-571, pasal-pasal Indonesia sesuai dengan pasal-pasal tanggal 22 Desember 1924, hal usaha dicatat dalam pinggirian "wet" yang lama; Negeri Belanda yang nomornya sama seperti yang telah diubah dengan "wet" seluruh atau sebagian sesuai dengan isi pasal Negeri Belanda yang sekarang berlaku, maka usaha disampaikan dengan tambahan yang baru dengan menghilangkan nomor pasal yang lama. Bab VII berlaku untuk orang-orang Indonesia (lihat S.1933-49.)

#### Pasal 545

Tiada seorang pun diperkenankan untuk datang ke atas kapal tanpa izin tegas dari nakhoda, juga dengan dalih hendak menyelamatkan atau menolong sekalipun. (KUHPerd. 1365; KUHD 341, 341b, 342, 345, 550, 560 dst., 563, 655, 663; S. 1830-5.)

#### Pasal 546

Kapal-kapal yang karam atau kandas di pantai, dan barang-barang yang diangkat dari laut atau dari pantai, tidak boleh ditolong atau diselamatkan, kecuali dengan izin nakhoda, bila ia hadir di situ. (KUHD 548 dst.)

#### Pasal 547

Bila nakhoda, pemilik muatan atau pemegang konsinyasi ada di tempat, kapal dan barang-barang tersebut di atas harus diserahkan kepada penguasaan mereka, dan diserahkan para

penolong dengan segera dan dengan jaminan secukupnya untuk upah penolongan kepada mereka. (KUHD 3411, 341b, 342, 345, 452e, 545 dst., 560 dst.)

#### Pasal 548

Barangsiapa menahan kapal-kapal atau barang-barang yang kandas, yang ditolong atau diselamatkan, atau barangsiapa tidak segera memenuhi tuntutan nakhoda pemegang konsinyasi atau pemilik muatan untuk menyerahkan barang-barang ini kepada mereka dengan jaminan secukupnya, kehilangan semua haknya atas upah penolongan, di samping itu wajib mengganti semua kerugian yang disebabkan oleh penahanan demikian. (KUHperd. 1365 dst.; KUHD 546, 568e, 568g.)

#### Pasal 549

Biaya dan uang yang dikeluarkan untuk pengangkutan barang-barang dari tempat penyimpanan ke tempat tujuan dalam hal yang disebut dalam pasal-pasal yang lain, dibayar oleh mereka yang menerima barang-barang itu; dengan tidak mengurangi tagihan mereka bila ada alasan-alasan untuk itu.

#### Pasal 550

(s.d.u. dg. S. 1925-497.) Bila kapal-kapal atau barang-barang di laut atau di pantai diselamatkan, ditolong atau diangkat dari laut, tanpa kehadiran atau pengetahuan nakhoda, pemilik muatan atau pemegang konsinyasi oleh para penolong, kapal atau barang-barang itu akan secepatnya dipindahkan ke tempat yang terdekat, dan diserahkan kepada pejabat yang oleh atau atas nama Gubernur Jenderal (pemerintah) ditugaskan mengurus hal itu, atau bila di sana tidak ada orang demikian, maka diserahkan kepada pejabat yang harus ditunjuk oleh kepala pemerintahan Daerah setempat.

Bila melanggar, para penolong kehilangan hak atas upah penolongan mereka, dan mereka wajib mengganti kerugian, dengan tidak mengurangi kemungkinan tuntutan pidana, bila ada alasan untuk itu. (KUHD 549, 552 dst., 556; S. 1856-71 pasal 8, S. 1856-73 pasal 9 dst.)

#### Pasal 551

Kapal-kapal yang karam atau kandas, atau barang-barang yang dipungut dari laut atau di pantai, atau dikumpulkan, atau jika usaha tidak ada tujuan lain dengan pengecualian semua lainnya harus diselamatkan dan ditolong oleh atau di hadapan pejabat yang ditunjuk, atau dalam tidak ada pejabat, oleh atau di hadapan seorang pejabat yang ditunjuk oleh Kepala pemerintahan Daerah setempat di tempat kandasnya kapal atau dipungutnya barang-barang tersebut.

Tetapi jika karena percampuran barang-barang itu atau karena sebab lain tidak dapat dipastikan siapa pemilik barang yang diselamatkan atau dipungut, atau karena ada perbedaan maka penyelamatan dan penolongan harus dilakukan oleh pejabat yang ditentukan atau yang ditunjuk oleh Kepala pemerintahan Daerah setempat. (KUHD 546 dst., 550, 552 dst.)

#### Pasal 552

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : WIM BENHARD MANURUNG
2. Nomor Induk Taruna : 52155898 K
3. Agama : Kristen
4. Tempat, Tanggal Lahir : Palembang, 29 Juni 1996
5. Alamat : Jalan Betawi Raya D2 No. 15 Sako Kenten



Perumnas, Palembang

### 6. Nama dan Pekerjaan Orang tua

- a. Ayah : SABAR MANURUNG  
Pekerjaan : BURUH
- b. Ibu : PINONDANG NADEAK  
Pekerjaan : GURU

### 7. Riwayat Pendidikan

- a. TK : TK Methodist 1 (Tahun 2002)
- b. SD : SD Xaverius 9 (Tahun 2008)
- c. SMP : SMP Xaverius 7 (Tahun 2011)
- d. SMA : SMA Xaverius 3 (Tahun 2014)
- e. Sekarang : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
(Tahun 2019)

8. Pengalaman Praktek : PT. Kartika Samudra Adijaya Samarinda  
(10 Agustus 2017-10 Agustus 2018)