



**EVALUASI PENANGANAN KLAIM ASURANSI RANGKA
KAPAL (*HULL & MACHINERY*) TK. ETI 3603 DI PT.
TRANSCOAL PACIFIC TBK.**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran
di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**ENI LATIFA
NIT. 561911327408 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

**EVALUASI PENANGANAN KLAIM ASURANSI RANGKA
KAPAL (*HULL AND MACHINERY*) TK. ETI 3603 DI PT.
TRANSCOAL PACIFIC TBK.**

Disusun Oleh :

ENI LATIFA
NIT. 561911327408 K

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

Semarang, 18 Juli 2023

Dosen Pembimbing I
Materi



Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19660702 199203 2 009

Mengetahui
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)



Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “EVALUASI PENANGANAN KLAIM ASURANSI RANGKA KAPAL (*HULL & MACHINERY*) TK. ETI 3603 DI PT. TRANSCOAL PACIFIC TBK. ” karya:

Nama : ENI LATIFA

NIT : 561911327408 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ,

Rabu....., tanggal *19 Juli*..... 2023

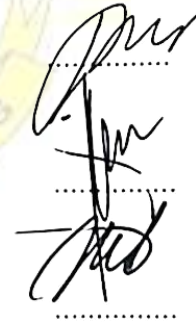
Semarang *19 Juli*..... 2023

Panitia Ujian

Penguji I : PURWANTONO, S.Psi,M.Pd.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19661015 199703 1 002

Penguji II : Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III : Drs. SUHARTO, M.T.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19661219 199403 1 001



Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar.
Pembina Tk.I (IV/b)
19730704 199803 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ENI LATIFA

N I T : 561911327408 K

Program studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul **“Evaluasi Penanganan Klaim Asuransi Rangka Kapal (*Hull & Machinery*) TK. ETI 3603 di PT. Transcoal Pacific Tbk.”** adalah benar hasil karya saya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan atau plagiat dari karya tulis orang lain atau pengutipan sebagian dan/atau seluruh materi dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku. Pendapat dan temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari karya skripsi ini dan apabila terbukti merupakan hasil jiplakan karya tulis dari orang lain atau ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya tulis ini, maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan/atau menerima sanksi lain.

Semarang, 09 Agustus 2023



MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Dimanapun kamu berada dan kepada siapapun itu tetaplah berbuat baik, sekalipun kamu tidak diperlakukan dengan baik. Sebab, boleh jadi di tempat lain Allah akan memudahkan urusanmu dan membuat orang lain berbuat baik padamu sebagai balasan dari kebaikan yang pernah kamu lakukan.
2. Jangan pernah berusaha untuk mengejar kesempurnaan dan ingin menjadi sempurna. Karena sejatinya kita tidak pernah ditakdirkan untuk sempurna melainkan untuk menjadi sebaik-baiknya manusia.

Persembahan:

1. Ibuku, Ibu Purwati sebagai pembimbing dalam hidup.
2. Kakakku, Fauzy Musta'man dan Chici Margiasih sebagai pendukung secara moral
3. Almamaterku, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

PRAKATA



Assalamu'alaykum Warohmatullahi Wabarokatuh.

Segala puji dan rasa syukur, yang penulis lakukan sebagai bentuk pujian kepada Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul “Evaluasi Penanganan Klaim Asuransi Rangka Kapal (*Hull & Machinery*) TK. ETI 3603 di PT. Transcoal Pacific Tbk.”.

Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) serta untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV (D. IV) TALK di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, penulis mendapat banyak dukungan, bantuan, bimbingan, arahan dan beberapa saran dari beberapa pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan Dosen Pembimbing Materi
3. Ibu Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd., selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.

4. Ibu dan kakak penulis yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada penulis dalam setiap peraih cita-cita yang hendak dicapai.
5. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada penulis selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Seluruh staf, pegawai, dan senior yang bekerja di perusahaan PT. Transcoal Pacific Tbk. yang telah membimbing dan membantu penulis dan telah memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktik darat.
7. Seluruh staf resimen periode 96 dan 97 serta teman-teman TALK 8 bravo yang telah memberikan semangat dalam proses penulisan skripsi.
8. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari penulis, dengan segala kerendahan hati, penulis menyadari masih banyak kekurangan sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi yang penulis susun ini. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca dan dapat menjadi literasi maupun pustaka di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Wassalamu'alaykum Warohmatullahi Wabarokatuh.

Semarang, 19 Agustus 2023

Penulis



ENI LATIFA
NIT. 561911327408 K

ABSTRAKSI

Latifa, Eni, 2023, 561911327408 K, “Evaluasi Penanganan Klaim Asuransi Rangka Kapal (*Hull & Machinery*) TK. ETI 3603 di PT. Transcoal Pacific Tbk.”, Skripsi Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M Pembimbing II: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd

Kandasnya kapal TK. ETI 3603 pada tanggal 11 Januari 2018 pada pukul 22.55 WIB di perairan Pantai Pacitan mengakibatkan kerugian yang cukup besar karena tenggelam. Proses klaim yang diajukan oleh PT. Transcoal Pacific Tbk. kepada PT. Asuransi Adira Dinamika dengan *cause of loss* “*Perils of The Sea*” menyebabkan kondisi *Constructive Total Loss* pada BG ETI 3603 mengalami beberapa hambatan seperti kesulitan mendapatkan harga penawaran dari galangan terdekat dan kesulitan menjual *wreck* karena *notice of abandonment* ditolak oleh pihak asuransi. Tujuan penelitian ini adalah untuk memaparkan dokumen yang dibutuhkan dalam proses klaim asuransi rangka kapal (*hull & machinery*) TK. ETI 3603, mendeskripsikan proses penanganan klaim asuransi kapal (*hull & machinery*) TK. ETI 3603 di PT. Transcoal Pacific Tbk., dan menjelaskan upaya yang dilakukan oleh PT. Transcoal Pacific Tbk. agar proses pengajuan klaim asuransi dapat berjalan dengan lancar.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif. Sumber data penelitian diperoleh dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, studi pustaka, dokumentasi, dan wawancara. Teknik keabsahan data dengan teknik triangulasi sumber data.

Hasil penelitian dalam penelitian ini yaitu dokumen yang dibutuhkan dalam penanganan asuransi rangka kapal (*hull & machinery*) TK. ETI 3603 di PT. Transcoal Pacific Tbk. terdiri dari dokumen umum dan dokumen khusus. Proses penanganan klaim asuransi rangka kapal TK. ETI 3603 adalah sesuai dengan prosedur yang ditentukan perusahaan. Upaya yang dilakukan oleh PT. Transcoal Pacific Tbk. agar proses pengajuan klaim asuransi dapat berjalan dengan lancar adalah perusahaan membuka tender untuk menjual bagkai *barge* yang kandas atas rekomendasi PT. Asuransi Adira Dinamika, melakukan pengurusan klaim sesuai dengan polis asuransi.

Kata Kunci: Evaluasi, Klaim, Asuransi Rangka Kapal, *Hull and Machinery*.

ABSTRACT

Latifa, Eni, 2023, 561911327408 K, “*Evaluation of the Handling of Hull & Machinery Insurance Claims for TK. ETI 3603 at PT. Transcoal Pacific Tbk.*”, Thesis, Port and Shipping Management Department , Mercant Marine Polytechnic of Semarang, Supervisor I: Dr. Nur Rohmah,S.E., M.M., Supervisor II: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd

The sinking of TK. ETI 3603 vessel on January 11, 2018 at 22:55 WIB in the waters of Pacitan Beach resulted in significant losses due to the sinking. The claim process filed by PT. Transcoal Pacific Tbk. to PT. Adira Dinamika Insurance with the cause of loss "Perils of The Sea" encountered several obstacles, such as difficulty in obtaining price quotations from the nearest shipyard and challenges in selling the wreck due to the rejection of the notice of abandonment by the insurance company. The purpose of this research is to present the documents required in the process of claiming hull and machinery insurance for TK. ETI 3603, describe the process of handling hull and machinery insurance claims for TK. ETI 3603 at PT. Transcoal Pacific Tbk., and explain the efforts made by PT. Transcoal Pacific Tbk. to ensure a smooth insurance claim submission process.

The research method used is a qualitative method. The research data sources were obtained from primary and secondary data. Data collection techniques included observation, literature review, documentation, and interviews. The data validity technique used was triangulation of data sources.

The findings of this research indicate that the documents required for handling hull and machinery insurance for TK. ETI 3603 at PT. Transcoal Pacific Tbk. consist of general documents and specific documents. The process of handling insurance claims for hull and machinery TK. ETI 3603 is in accordance with the company's specified procedures. PT. Transcoal Pacific Tbk. has made efforts to ensure a smooth insurance claim submission process, including the company opening a tender to sell the stranded barge based on PT. Asuransi Adira Dinamika's recommendation and handling the claim in accordance with the insurance policy

Keywords: *Insurance, Claim, Hull and Machinery*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	9
C. Rumusan Masalah.....	10
D. Tujuan Penelitian.....	10
E. Manfaat Penelitian.....	10
BAB II KAJIAN TEORI	
A. Deskripsi Teori.....	12
B. Kerangka Pikir.....	28
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Metode Penelitian.....	31

B. Tempat Penelitian.....	34
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	35
D. Teknik Pengumpulan Data.....	35
E. Instrumen Penelitian.....	40
F. Teknik Analisi Data Kualitatif.....	40
G. Pengujian Keabsahan Data.....	41
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	44
B. Deskripsi Data.....	45
C. Temuan.....	51
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	55
BAB V PENUTUP	
A. Simpulan.....	62
B. Keterbatasan Penelitian.....	62
C. Saran.....	63
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kandasnya TK ETI 3603.....	26
Gambar 2.2 <i>Single Mooring Buoy</i>	28
Gambar 2.3 Kerangka Pikir Penelitian.....	29



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Hasil Wawancara
- Lampiran 2 Surat Laut TB. ETI 307
- Lampiran 3 Sertifikat BKI Klasifikasi Mesin
- Lampiran 4 Sertifikat Izin Stasiun Radio Kapal Laut
- Lampiran 5 *Inspection Certificate Life Raft* TB. ETI 307
- Lampiran 6 Sertifikat Klasifikasi Lambung TB. ETI 307
- Lampiran 7 Sertifikat Garis Muat International TB. ETI 307
- Lampiran 8 Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang TB. ETI 307
- Lampiran 9 Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang TB. ETI 307
- Lampiran 10 Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang TB. ETI 307
- Lampiran 11 Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum TB. ETI 307
- Lampiran 12 Surat Ukur International TK. ETI 3603
- Lampiran 13 *Certificate Fire Exthinguishers Instalations Fier Hoses SafetyAnd
Rescue Equipment* TB. ETI 307
- Lampiran 14 Sertifikat Garis Muat International TK. ETI 3603
- Lampiran 15 Sertifikat Klasifikasi Lambung TK. ETI 3603
- Lampiran 16 Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal barang TK. ETI 3603
- Lampiran 17 Surat Ukur Internasional TK. ETI 3603
- Lampiran 18 Surat Laut TK. ETI 3603

Lampiran 19 *Notice Of Abandonment*

Lampiran 20 Bukaan Kulit

Lampiran 21 Pedoman Manajemen Keselamatan PT. Transcoal Pacific Tbk.

Lampiran 22 *Cargo Manifest*

Lampiran 23 *Bill Of Lading*

Lampiran 24 Laporan Keberangkatan Kapal

Lampiran 25 Daftar Awak Kapal

Lampiran 26 *Statement Of Draught Survey*

Lampiran 27 Surat Persetujuan Berlayar

Lampiran 28 Surat Persetujuan Pemuatan Dan Pengangkutan Barang Khusus/
Berbahaya

Lampiran 29 Surat Penilaian Klaim *Marine Hull*

Lampiran 30 Surat Calon Pembeli Bangkai TK. ETI 3603

Lampiran 31 Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran

Lampiran 32 Perhitungan *Constructive Total Loss* TK. ETI 3603

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kandasnya kapal TK. ETI 3603 yang memuat sepuluh awak kapal termasuk Nakhoda pada tanggal 11 Januari 2018 pada pukul 22.55 WIB di perairan Pantai Pacitan tidak menyebabkan adanya korban jiwa maupun korban luka-luka, namun diperkirakan kerugian yang ditanggung cukup besar karena kapal TK. ETI 3603 tenggelam. Hal ini dibuktikan dengan rusaknya badan Tongkang yang patah dan seluruh muatan kapal tumpah ke laut.

Kapal TK. ETI 3603 bertolak dari Pelabuhan Asam-Asam wilayah kerja KUPP Kintap, Kalimantan Selatan pukul 15.00 WIB menuju Pelabuhan PLTU Pacitan. Menurut sumber dari Mahkamah Pelayaran, kecelakaan kapal disebabkan oleh dua faktor, yaitu:

1. Faktor Alam

Kecelakaan kapal disebabkan oleh cuaca buruk, kuatnya arus laut disertai angin kencang dan ombak besar.

2. Faktor teknis

Kapal tidak memiliki tempat tambat sementara atau yang dikenal dengan istilah mooring bouy, serta terbatasnya fasilitas sandar di Jetty PLTU Pacitan.

Joint survey (survei lapangan) yang dilakukan oleh PT. Asuka Bahari Nusantara selaku *independent surveyor* dari pihak asuransi melakukan pengecekan fisik kapal untuk mengetahui detail kerugian kapal, melakukan

interview investigasi guna mengetahui detail kejadian dan mengumpulkan dokumen pendukung serta informasi terkait kejadian. Selanjutnya, PT. Global Internusa Adjuster selaku *adjuster* akan melakukan penilaian kerugian berdasarkan dokumen dan *term* serta kondisi-kondisi yang sesuai dengan polis asuransi kapal TK. ETI 3603. Terakhir, setelah dipastikan semua kebenaran dokumennya, pihak asuransi menyetujui dan membayar denda kepada PT. Transcoal Pasifik Tbk. sebesar USD 2,739,386.35 pada tanggal 9 Agustus 2018.

Proses klaim yang diajukan oleh PT. Transcoal Pacific Tbk. kepada PT. Asuransi Adira Dinamika dengan *cause of loss* “*Perils of The Sea*” menyebabkan kondisi *Constructive Total Loss* pada BG ETI 3603 mengalami beberapa hambatan seperti kesulitan mendapatkan harga penawaran dari galangan terdekat apabila *barge* dapat diselamatkan dan diperbaiki. Sulitnya mendapatkan harga penawaran dari galangan dibuktikan dengan penetapan *constructive total loss* oleh pihak TCP dengan nilai perbaikan dan penyelamatan *barge* minimal melebihi value HM sebesar 75% yang memberatkan proses klaim CTL. Hambatan lainnya yaitu sulitnya menjual *wreck/bangkai barge* karena *letter of abandonment* yang ditolak oleh PT. Asuransi Adira Dinamika dan mewajibkan pihak TCP untuk mengurus bangkai kapal sampai selesai supaya kemudian dapat dijual ke pihak ketiga serta pengumpulan dokumen yang membutuhkan waktu lebih lama karena kandasnya TK. ETI 3603 merupakan kejadian yang belum pernah dialami oleh PT. Transcoal Pacific Tbk.

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tanggung jawab pengangkut dalam pasal 40 dan pasal 41, sebagai berikut:

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

- (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.

Disimpulkan bahwa pengangkut memiliki kewajiban untuk mengasuransikan setiap muatan yang hilang ataupun rusak dan keterlambatan angkutan penumpang maupun barang yang sedang diangkutnya. Asuransi kapal dapat digunakan apabila terjadi kecelakaan kapal yang disebabkan oleh pengoperasian kapal. Pada kasus kandasnya kapal TK. ETI 3603 di Perairan Pantai Pacitan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan suratnya nomor KL.205/1/12/DN-18, tanggal 17 Mei 2018, telah melimpahkan berkas kecelakaan kapal tersebut kepada Mahkamah Pelayaran untuk dilakukan Pemeriksaan Lanjutan.

Sudah menjadi kewajiban bagi penyedia jasa angkutan multimoda mengasuransikan tanggung jawabnya seperti yang tercantum dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 54. Kendati demikian, tanggung jawab tersebut tidak berlaku apabila penyedia jasa mampu membuktikan bahwa dirinya telah melaksanakan segala tindak pencegahan. Para pelaku bisnis perkapalan seharusnya memiliki tanggung jawab penuh atas pengoperasian kapal seperti kebijakan yang diperlakukan di industri pelayaran agar dapat meminimalisir terjadinya resiko yang ditimbulkan. Perusahaan memerlukan sebuah alat guna meminimalisasi terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan seperti kecelakaan kapal dengan

adanya asuransi. Asuransi merupakan premi yang dibayarkan oleh pihak tertanggung guna mendapatkan ganti rugi dari pihak penanggung apabila terjadi resiko atau hal-hal yang tidak diinginkan terjadi di masa depan. Fungsi dari asuransi dapat berupa perlindungan (*protect*) atas kerugian (*financial loss*) dengan tujuan meringankan beban pemilik kapal. Klaim dalam dunia asuransi dapat diartikan sebagai tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh (pemilik barang atau) kepada penanggung (perusahaan asuransi) karena pihak tertanggung mengalami kerusakan atau kerugian atas barang yang diasuransikan. Dalam dunia pelayaran, asuransi laut atau yang dikenal sebagai (*marine insurance*) mengkategorikan jenis barang yang akan diasuransikan dalam dua hal, yaitu asuransi terhadap lambung kapal dan mesin kapal (*Hull & Machinery*) dan yang kedua adalah asuransi muatan kapal. Tugas atau tanggung jawab penanggung (perusahaan asuransi) terhadap klaim asuransi *Hull & Machinery* dapat didefinisikan sebagai pemberi perlindungan yang didasarkan atas bukti tertulis atau polis yang telah memenuhi syarat-syarat dasar perjanjian dan asas-asas perjanjian. Penanggung akan menerima premi (jumlah uang yang sudah pasti didapatkan oleh penanggung dengan jumlah yang relatif kecil).

PT. Transcoal Pacifik Tbk. sebagai salah satu penyedia layanan memiliki visi dan misi yang berkomitmen melihat dan memiliki pandangan yang jauh ke depan. Sebagai perusahaan penyedia jasa pelayaran angkutan produk sumber energi, PT. Transcoal Pacifik Tbk. bertanggung jawab sebagai pemegang saham melalui berbagai trobosan, komitmen, serta semangat yang

menjadi keunggulan PT. Transcoal Pacific Tbk. Penghargaan *ISM Code-International Safety Management* dan sertifikasi manajemen pengolahan limbah yang didukung oleh sumber daya manusia yang kompeten telah didapatkan PT. Transcoal Pacific Tbk. Sebagai bukti keunggulan perusahaan.

PT. Transcoal Pacific Tbk. berdiri pada tahun 2007 sebagai perusahaan pelayaran angkutan produk sumber energi. Sejak didirikan sebagai perusahaan yang bergerak di industri pelayaran angkutan produk sumber energi, PT. Transcoal Pacific Tbk. telah berhasil mendapatkan kontrak pengangkutan batubara dari beberapa perusahaan besar tambang di Indonesia. Selain itu, perusahaan juga berhasil mendapatkan kontrak untuk pengangkutan solar dengan menggunakan armada *oil barge* yang dimiliki. Pasar batubara yang terbuka lebar serta peluang jasa angkut tambang lainnya yang masih melimpah di Indonesia, terus memacu semangat perusahaan untuk mengembangkan usaha di industri pelayaran angkutan produk sumber energi. Dalam melayani kebutuhan pelanggan guna meningkatkan produktivitas perusahaan secara berkala, pada tahun 2017 PT. Transcoal Pacific Tbk telah miliki armada 12 set *tugboat* dan *barge* serta satu *unit floating terminal station* dan akan terus bertambah setiap tahunnya.

Energi menjadi kebutuhan pokok manusia. Setiap aktivitas manusia memerlukan energi di dalamnya. Sumber energi dibagi menjadi dua jenis, yaitu sumber energi yang dapat diperbaharui dan sumber energi yang tidak dapat diperbarui. Sumber daya alam yang dapat diperbaharui misalnya tanaman, sinar matahari, air dan lain sebagainya. Contoh sumber energi yang

tidak dapat diperbaharui yakni batubara, nikel, dan lain-lain. Oleh sebab itu, produksi dan pendistribusian produk sumber energi menjadi komponen penting yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia. Produktifitas ekonomi suatu wilayah atau negara dapat menurun dan ketersediaan pasokan energi dapat terhambat akibat adanya gangguan yang disebabkan oleh banyak faktor salah satunya ketersediaan produk energi yang semakin berkurang setiap tahunnya dan kemampuan sumber daya manusia yang masih perlu untuk ditingkatkan agar produk energi tidak mengalami kelangkaan. Dunia terus berevolusi dalam bidang industrialisasi, globalisasi, dan perkembangan pasar negara guna mendorong permintaan sumber daya alam serta penggunaan energi yang lebih efektif dan efisien dengan harapan mampu memenuhi kebutuhan hidup manusia yang semakin kompleks.

Letak geografis Negara Republik Indonesia yang strategis, menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara dengan akses jalur laut yang lebih banyak digunakan daripada jalur darat terutama dalam berbagai bidang, terutama dalam bidang transportasi dan ekonomi. Hal ini dikarenakan penggunaan jalur laut lebih efektif dan efisien dibandingkan dengan penggunaan jalur darat yang memakan waktu lebih lama ataupun jalur udara dengan anggaran pengeluaran biaya yang relatif lebih mahal jika dibandingkan dengan jalur laut dan jalur darat karena keunggulan waktu yang dimilikinya. Industri pelayaran memiliki peran penting dalam rangkaian proses aktivitas perkembangan sebuah industri ekstraktif sehingga pertumbuhan industri pelayaran angkutan produk sumber energi berkembang pesat hingga saat ini.

Industri ekstraktif merupakan industri yang bahan bakunya berasal langsung dari alam yang kemudian diolah menjadi salah satu sumber energi. Pengiriman bahan baku menuju proses industri memerlukan alat atau akomodasi seperti kapal. Kapal merupakan pilihan yang tepat bagi pengiriman barang-barang terutama barang tambang. Hal ini dikarenakan, massa dari barang tambang yang lebih mudah diangkut menggunakan kapal laut dibandingkan armada darat maupun udara. Salah satu kelebihan yang dimiliki oleh kapal laut yaitu dapat memuat dimensi yang besar dalam setiap satu kali pelayaran sehingga memudahkan perusahaan dalam hal pengiriman barang, biaya yang dikeluarkan relatif kecil dengan waktu yang terhitung lebih cepat jika dibandingkan dengan akses jalur darat dengan kapasitas truk atau angkutan darat lainnya yang masih kalah dalam hal dimensi muat barang dan lama waktu pengiriman. Kapal pengangkut barang juga lebih unggul jika dibandingkan dengan pesawat, hal ini dikarenakan ruang yang tersedia pada pesawat memiliki kapasitas maksimum yang jauh lebih sedikit dimensinya dibandingkan dengan kapal serta harga yang ditawarkan akan jauh lebih mahal jika menggunakan jalur udara.

Indonesia disebut sebagai negara maritim dengan luas perairan sekitar 75% dari luas total wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Wilayah perairan di Indonesia memberikan banyak keuntungan dalam dunia pelayaran. Dunia pelayaran berkembang pesat ditunjukkan dengan semakin banyaknya jenis kapal yang memiliki teknologi canggih dan akan terus berinovasi kedepannya dalam menciptakan kapal-kapal yang memberikan

keuntungan lebih banyak dari berbagai sektor di Indonesia. Namun, kecelakaan kapal merupakan suatu hal yang tidak dapat dihindari, akan tetapi segala macam faktor yang memengaruhi kecelakaan kapal dapat diminimalisir agar tidak terdapat banyak korban jiwa yang berjatuh maupun kerugian yang diakibatkan oleh kecelakaan kapal. Menurut databoks, kecelakaan kapal paling banyak terjadi pada tahun 2018 dalam kurun waktu kurang lebih delapan tahun. Kecelakaan kapal menjadi salah satu hal yang masih terus dikaji penyebabnya hingga saat ini. Pengkajian tersebut terus dilakukan agar kedepannya dapat meminimalisir kecelakaan kapal yang disebabkan oleh pihak operasional.

Sehubungan dengan uraian tersebut, maka penelitian ini berjudul **“Evaluasi Penanganan Klaim Asuransi Rangka Kapal (*Hull & Machinery*) TK. ETI 3603 di PT. Transcoal Pacific Tbk. ”**

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian didasarkan atas dua hal, yaitu penelitian bersifat kualitatif dan penelitian bersifat kuantitatif. Sugiyono, (2018) mengungkapkan fokus penelitian kualitatif menetapkan penelitiannya berdasarkan keseluruhan situasi sosial yang diteliti meliputi tempat (*place*), pelaku (*actor*), dan aktifitas (*activity*) yang berinteraksi secara sinergis. Dalam bidang penelitian, fokus penelitian menjadi hal penting bagi penulis dalam menyelesaikan sebuah masalah yang sedang atau telah terjadi. Fokus penelitian memuat rincian atau pokok-pokok masalah yang sedang dikaji dengan tujuan agar masalah yang dikaji menjadi lebih terarah. Penelitian ini

difokuskan pada evaluasi penanganan klaim asuransi rangka kapal (*hull & machinery*) TK. ETI 3603.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apa saja dokumen yang dibutuhkan dalam proses penanganan klaim asuransi rangka kapal (*hull & machinery*) TK. ETI 3603?
2. Bagaimanakah proses penanganan klaim asuransi rangka kapal (*hull & machinery*) TK. ETI 3603 di PT. Transcoal Pacific Tbk.?
3. Upaya apa yang dilakukan PT. Transcoal Pacific Tbk. agar proses pengajuan klaim asuransi dapat berjalan dengan lancar?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka tujuan penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk memaparkan dokumen-dokumen yang dibutuhkan dalam proses penanganan klaim asuransi rangka kapal (*hull & machinery*) TK. ETI 3603.
2. Untuk mendeskripsikan proses penanganan klaim asuransi rangka kapal (*hull & machinery*) TK. ETI 3603 di PT. Transcoal Pacific Tbk.
3. Untuk menjelaskan upaya yang dilakukan oleh PT. Transcoal Pacific Tbk. agar proses pengajuan klaim asuransi dapat berjalan dengan lancar

E. Manfaat Penelitian

Manfaat yang ingin dicapai penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

- a. Bagi Pembaca, dapat meningkatkan pemahaman mengenai informasi yang terkait dengan proses pengajuan klaim asuransi rangka kapal, sehingga pada penelitian selanjutnya dapat disempurnakan dengan informasi yang telah didapat.
- b. Bagi lembaga pendidikan, dapat menambah wawasan serta literasi mengenai klaim asuransi rangka kapal (*hull & machinery*) beserta dokumen yang dibutuhkan sehingga dapat bermanfaat bagi Taruna di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang khususnya Program Studi Tata laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK).

2. Manfaat Praktis

Bagi peneliti bermanfaat sebagai tambahan ilmu pengetahuan dan sebagai bahan kajian apabila menemukan permasalahan mengenai proses klaim asuransi rangka kapal (*hull and machinery*) pada saat bekerja sebagai *staff* dari perusahaan pelayaran.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Klaim Asuransi

Menurut Asosiasi Asuransi Jiwa Indonesia dalam (PRU Fast Start, 2017) klaim merupakan kontrak asuransi yang dibuat agar pemegang polis dapat mengajukan tuntutan terhadap pelayanan atau janji yang diberikan oleh penanggung. Asuransi yaitu pembayaran premi oleh pihak tertanggung kepada pihak penanggung yang nantinya akan digunakan oleh tertanggung apabila terjadi suatu masalah di kemudian hari (M. Nur Rianto, 2012:212). Polis adalah suatu kontrak atau perjanjian secara tertulis suatu pertanggungan yang berisi ketentuan-ketentuan, syarat-syarat berupa kondisi atas jaminan serta tugas-tugas yang harus dilaksanakan dan dipenuhi oleh penanggung dan tertanggung.

Definisi asuransi dari sudut ekonomi adalah cara atau alat pemindahan risiko dari seseorang kepada orang lain. Sebagaimana diketahui, dalam setiap usaha atau tindakan pasti terdapat bermacam-macam risiko. Asuransi adalah pemindahan risiko dari seseorang kepada pihak yang telah ditunjuk (asuransi) jika dimasa yang akan datang terdapat kerugian-kerugian akibat risiko dari usahanya. Dilihat dari sudut pandang hukum, dijelaskan bahwa asuransi adalah surat perjanjian antara dua pihak. Sebagai contoh pihak A dan pihak B.

Pihak A merupakan pihak tertanggung yang apabila mengalami kerugian akibat suatu risiko, akan mendapatkan penggantian kerugian tersebut berasal dari pihak B yang berperan sebagai pihak penanggung. Sebagai pihak penanggung, pihak B menerima sejumlah uang dari tertanggung yang disebut premi. *Marine Insurance Act 2015* merupakan dasar yang dijadikan hukum asuransi pengangkutan laut dan Undang-Undang Hukum Dasar Dagang (KUHD) dalam pelaksanaannya di Indonesia.

Menurut (Rohmawati, Diba & Saepudin, 2017) klaim asuransi adalah ganti rugi yang diberikan oleh pihak asuransi kepada pelanggan sesuai dengan kesepakatan yang telah disetujui kedua belah pihak. Klaim asuransi memberikan keuntungan bagi pelanggan apabila di kemudian hari terjadi masalah dikarenakan kelegalitasannya terhadap hukum.

2. Bahaya Laut (*Risk, Peril & Hazard*)

Bahaya laut adalah serangkaian aktivitas atau situasi yang mungkin akan menciderai atau terjadinya suatu musibah. Bahaya laut dibagi menjadi dua yaitu bahaya laut secara alami yang bisa diakibatkan oleh cuaca buruk dan bahaya laut yang berasal dari manusia seperti contohnya pekerjaan.

Bahaya laut digolongkan menjadi tiga bagian yaitu *risk, perils & hazard*.

a. *Risk*

Definisi risiko menurut Arthur J. Keown dalam M. Efendi, (2017) adalah hasil dari deviasi standar yang tidak disukai. Suatu ketidakpastian di masa yang akan datang disebut risiko. Risiko disebut “*uncertainly*” berarti kerugian yang mungkin terjadi dimasa depan.

1) Risiko dibagi menjadi dua jenis yaitu

a) *Speculative Risks* yaitu kerugian yang ditimbulkan karena spekulasi. Contoh *speculative risks* adalah perdagangan. Risiko tersebut dapat menimbulkan kerugian ataupun keuntungan bagi tindak spekulasi.

b) *Pure Risks* yaitu risiko yang sudah ada dan menyebabkan kerugian bagi seseorang. Contoh *pure risks* adalah kapal tenggelam, kebakaran, tubrukan atau kecelakaan. *Pure risks* ada karena ketidakpastian di masa depan akan risiko yang dihadapi dan apabila kejadian tersebut benar terjadi, maka pihak bertanggung akan mendapatkan ganti rugi dari pihak penanggung. *Pure risks* dibagi menjadi 3 yaitu

i) *Personal Risks* yaitu risiko perseorangan yang bisa diakibatkan karena kecelakaan, sakit, atau meninggal dunia.

ii) *Liability Risks* adalah risiko yang dihadapi oleh seseorang karena tanggung jawabnya kepada pihak lain karena

pengendara mobil lainnya atau sebuah mobil yang menabrak orang.

iii) *Property Risks* adalah risiko yang berkaitan dengan asset atau properti yang sewaktu-waktu mengalami kerusakan.

2) Jenis-Jenis risiko yang terdapat pada perusahaan terdiri atas

- a) *Business risk* atau yang biasa disebut sebagai risiko bisnis berkaitan dengan pemasaran produk yang beredar luas di pasaran dengan kualitas suatu produk yang ditawarkan oleh perusahaan. Salah satu contohnya yaitu pengemasan suatu produk yang dapat menarik suatu minat masyarakat atau menarik daya beli sehingga produk banyak di beli atau diburu oleh masyarakat. Contoh risiko bisnis yang kedua adalah pengaruh yang didapatkan dengan adanya perkembangan teknologi yang semakin canggih.
- b) *Strategic risk* atau yang disebut dengan risiko strategi merupakan risiko yang memiliki tingkat kesulitan tinggi karena berasal dari luar perusahaan. Risiko ini bisa terjadi karena adanya perubahan fundamental yang terjadi seperti kebijakan politik dan ekonomi Negara.
- c) *Financial Risk* merupakan risiko keuangan yang muncul tanpa bisa diprediksi akibat dari pergerakan harga pasar. Risiko keuangan bisa terjadi karena adanya kenaikan suku bunga,

obligasi dan elemen-elemen keuangan lainnya yang tidak tentu.

3) Jenis risiko yang diakibatkan dari konsekuensi :

- a) *Undesirable risk* (risiko yang tidak diinginkan) adalah risiko yang membutuhkan mitigasi risiko sampai level yang dapat diterima.
- b) *Unacceptable risk* yaitu risiko yang tidak dapat diterima. Risiko seperti ini biasanya disebabkan oleh bencana alam yang sifatnya tidak dapat diprediksi.
- c) *Acceptable risk* adalah risiko yang dapat diterima.
- d) *Negligible risk* atau yang disebut dengan pengabaian risiko. Hal ini dikarenakan dampak yang ditimbulkan amat kecil sehingga risiko dapat diabaikan.

4) Sumber-sumber risiko

- a) Sumber risiko yang berasal dari dunia politik seperti halnya pendapat publik dan kebijakan pemerintah.
- b) Sumber risiko yang ditimbulkan karena faktor lingkungan seperti halnya perundungan yang berkaitan dengan lingkungan, pencemaran atau polusi perusahaan maupun internal.
- c) Sumber risiko yang berkaitan dengan perencanaan atau *planning* seperti kepuasan pelanggan dan persaingan bisnis.
- d) Sumber risiko yang terjadi akibat dari pemasaran atau *market*. Biasanya berkaitan dengan permintaan dan penawaran pada pasar sehingga memunculkan persaingan antara perusahaan.

- e) Sumber risiko yang berkaitan dengan bidang ekonomi seperti halnya perpajakan dan inflasi.
- f) Sumber risiko yang berasal dari keuangan atau *financial*. Sumber risiko ini, biasanya disebabkan oleh kebangkrutan suatu usaha baik usaha perseorangan maupun perusahaan. Selain itu, sumber risiko ini juga bisa berarti kebalikannya yaitu adanya keuntungan yang didapatkan sehingga menjadi sumber risiko bila berkaitan dengan pajak dan lain-lain.
- g) Sumber risiko juga bisa terjadi secara alami seperti bencana alam yang tidak terduga.
- h) Sumber risiko yang disebabkan oleh suatu proyek yang sedang atau sudah dijalankan seperti halnya persyaratan kerja maupun kepemimpinan.
- i) Sumber risiko secara teknis yang ditimbulkan oleh efisiensi operasional.
- j) Risiko yang bersumber dari manusia. Risiko ini biasa terjadi karena kelalaian manusia dalam menjalankan tugasnya ataupun perannya sehingga memunculkan risiko. Selain itu, ketidakcakapan manusia dalam hal berkomunikasi juga menjadi salah satu indikator penting yang mampu menyebabkan timbulnya risiko.
- k) Sumber risiko yang timbul akibat dari kriminalitas seperti pencurian, pencucian otak, korupsi.

l) Keselamatan atau *safety* bisa juga menjadi salah satu sumber risiko seperti halnya kebakaran, peraturan kesehatan dan keselamatan kerja.

b. *Peril*

Suatu kejadian yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan di suatu tempat dapat dikategorikan sebagai bahaya merupakan pengertian dari *peril* (Susihono, 2013). Sesuatu yang berpotensi mencelakai manusia dengan adanya korban maupun kerusakan yang ditimbulkan dari peristiwa tersebut sehingga terjadi kesakitan maupun kehilangan harta benda merupakan definisi dari bahaya menurut *Frank Birds-Loss Control Management* (2011). Siahaan (2013) menjabarkan kerugian sebagai dampak yang diakibatkan oleh suatu keadaan yang biasa disebut dengan bahaya.

Peril adalah suatu bahaya yang dapat menjadi sebab terjadinya kerugian baik terhadap properti maupun terhadap perorangan. Dalam asuransi, secara tegas disebutkan *perils* yang ingin dimasukkan ke dalam polis dan kerugian yang disebabkan oleh *peril* yang diberi penggantian oleh penanggung. Secara garis besar, *perils* didefinisikan sebagai penyebab langsung terjadinya kerugian. Sebagai contoh kebakaran yang diakibatkan oleh tumpahnya minyak pada saat kapal sedang berlayar ataupun konsleting listrik yang menyebabkan kerugian langsung bagi pemiliknya. Contoh lainnya yaitu pencurian, terjadinya bencana alam seperti angin topan, banjir

bandang, dan lain sebagainya yang akan dimasukkan oleh tertanggung ke dalam *perils*.

c. *Hazard*

Hazard adalah suatu keadaan yang dapat memperbesar bahaya (*perils*).

- 1) Terjadinya *hazard* bisa dipengaruhi oleh tiga faktor antara lain
 - a) Manusia yang secara sengaja maupun tidak sengaja mendekati bahaya. Contohnya perbaikan kapal. Perbaikan kapal dilakukan untuk membuat kapal berfungsi sebagaimana yang diinginkan oleh pemiliknya dengan tujuan pekerjaan. Dalam proses perbaikannya tersebut tanpa disengaja terjadi kecelakaan yang tidak diinginkan oleh pekerja maupun pemilik kapal. Ketidaksengajaan tersebut dapat dikategorikan sebagai manusia yang menghampiri bahaya, namun dengan mengetahui risiko dari pekerjaan yang dijalankannya sehingga dapat meminimalisir terjadinya bahaya.
 - b) Secara alamiah bahaya dapat menghampiri manusia. Seperti halnya sebuah bencana yang tidak dapat diketahui kapan datangnya.
 - c) Manusia dengan bahaya saling menghampiri. Sebagai contoh buruknya cuaca yang dapat memengaruhi pelayaran. Cuaca buruk dapat membahayakan proses pelayaran, hal inilah yang menjadi salah satu pilihan bagi para Nahkoda apakah akan

memberangkatkan kapalnya dengan cuaca buruk yang dapat mengganggu navigasi atau menunda keberangkatan kapal dan menunggu hingga cuaca membaik. Konsep manusia dengan bahaya yang saling menghampiri dapat dilihat dari contoh nahkoda dengan cuaca buruk. Contoh lainnya yaitu peringatan tertulis yang dipasang di tepian pantai sebagai himbauan untuk tidak berenang di pantai karena ombak kencang yang dapat mengancam keselamatan perenang.

2) Terdapat 3 macam *hazard* yaitu

a) *Physical hazard* yaitu *hazard* yang dapat menyebabkan bertambah besarnya kemungkinan kerugian yang diderita karena fisik barang tersebut. Sebagai contoh tenggelamnya kapal yang apabila diperbaiki, makan kemungkinan besar biaya yang dikeluarkan untuk perbaikan akan lebih mahal jika dibandingkan dengan harga asli kapal.

b) *Moral hazard* yaitu *hazard* yang kemungkinan besar kerugiannya dikarenakan sifat pribadi dari penanggung. Contoh mudah dalam *moral hazard* yaitu seorang yang telah mengasuransikan mobilnya, pemilik mobil bisa dengan sengaja merusak mobilnya dengan dalih kecelakaan agar mendapat asuransi. Kecelakaan yang dimaksud adalah pemilik mobil yang kurang hati-hati saat memarkirkan mobilnya, sehingga mobil tersebut lecet dan pemilik kendaraan dapat klaim asuransi sesuai dengan

perjanjiannya dengan pihak asuransi. Perbedaan antara *physical hazard* dan *moral hazard* dapat terlihat dari tanggung jawab pemilik. Jika *hazard* fisik dapat dikatakan sebagai sebuah musibah, maka *moral hazard* adalah kesengajaan individu maupun kelompok dikarenakan telah mendaftarkan sejumlah barang atau asetnya ke pihak asuransi.

c) *Legal Hazard* yaitu *hazard* yang tercantum dalam peraturan perundang-undangan dengan tujuan untuk melindungi orang-orang yang dalam kesehariannya tidak mendapat perlindungan dan mengakibatkan terjadinya bencana yang lebih besar dan memengaruhi hidup orang banyak. Contoh dalam kehidupan sehari-hari terkait dengan legal hazard adalah seorang pekerja yang mendapatkan jaminan kesehatan dari tempatnya bekerja. Jika salah satu karyawan dari perusahaan tersebut mengalami musibah atau sedang sakit, maka sudah sewajarnya bagi perusahaan untuk memberikan waktu istirahat dan memperhatikan kondisi kesehatan karyawannya tersebut karena apabila karyawan tersebut belum sembuh benar dari penyakitnya tapi sudah kembali ke perusahaan dengan tanggung jawabnya sebagai pekerja, maka hal yang lebih buruk mungkin bisa terjadi. Hal seperti inilah yang dapat meningkatkan terjadinya peril atau bencana yang merugikan.

3. Asuransi Rangka Kapal (*Marine Hull & Machinery*)

Asuransi rangka kapal adalah asuransi yang memberikan jaminan kerugian pada kapal akibat kerusakan mesin dan kelengkapannya dikarenakan bahaya yang terjadi di laut ataupun resiko pelayaran. Asuransi *Marine Hull and Machinery* merupakan jenis asuransi kerugian yang diberikan karena kerusakan pada lambung kapal dan mesin dari air laut atau bahaya-bahaya laut. Asuransi *Marine hull & machinery* disepakati oleh penanggung asuransi dengan pihak tertanggung dengan objek kapal itu sendiri sebagai bahan perjanjian.

Produk asuransi rangka kapal menjamin kerusakan dan kerugian pada kapal yang disebabkan oleh bahaya yang terjadi di laut seperti halnya cuaca buruk yang dapat menyebabkan kerusakan pada mesin kapal, tabrakan pada kapal, pembajakan (*piracy*), ledakan yang mengakibatkan kebakaran pada kapal di laut, pembuangan ke laut (*jettison*), kelalaian yang disebabkan oleh nakhoda maupun kru kapal sehingga menyebabkan kerusakan pada kapal, dan kerusakan-kerusakan lainnya yang terjadi di lautan pada saat melakukan pelayaran.

a. Pihak yang memiliki kewenangan untuk mengasuransikan kapal yaitu

- 1) Otoritas Pelabuhan yaitu lembaga pemerintahan yang berperan sebagai pengawas dan pemegang otoritas tertinggi di pelabuhan.

2) Pemilik kapal

Pemilik kapal memiliki kewenangan untuk mengasuransikan kapal yang dimilikinya merupakan suatu kewajiban apabila terjadi sesuatu yang tidak diinginkan di masa depan.

3) Operator pelabuhan swasta dan publik

Pelabuhan memiliki operator yang bertugas salah satunya mengasuransikan kapal yang bersandar di pelabuhan tersebut.

Pada praktiknya pengajuan asuransi *marine hull* pihak asuransi meminta kepada pihak tertanggung untuk memenuhi beberapa dokumen pendukung sebagai syarat pengajuan klaim. Dokumen pendukung klaim yang disyaratkan oleh pihak asuransi tidak selalu sama tergantung dari jenis atau tipe klaim asuransi yang diajukan serta besarnya nilai kerugian.

b. Dokumen untuk pengajuan klaim asuransi rangka kapal pada umumnya sebagai berikut

- 1) Dokumen umum yang terdiri atas beberapa dokumen pendukung yang disampaikan oleh pihak tertanggung kepada penanggung yang bersifat umum perihal kejadian, laporan penerimaan klaim dari tertanggung, polis yang berisi perjanjian kerjasama yang masih berlaku, surat tuntutan dari tertanggung, NOL (*Notification of Loss*), analisa klaim asuransi dan laporan klaim, tuntutan nilai kerugian, kerusakan yang diderita, dan bukti-bukti lain terkait detail kejadian serta pihak-pihak yang terkait dalam cakupan klaim dan pengcoveran asuransi, tuntutan resmi dari pihak tertanggung kepada

penanggung. Dokumen umum lainnya seperti keterangan umum laporan harian kapal (*log book deck*), laporan cuaca, dan foto atau video kejadian.

2) Dokumen khusus

Dalam hal ini, dokumen khusus pokok dari kapal pengangkut, surat penting, surat berharga yang sifatnya tertulis atau tercetak yang berfungsi atau dapat dipakai sebagai bukti ataupun keterangan yang menguatkan suatu kapal atau armada untuk melaksanakan suatu pelayaran yang lancar serta untuk menghadapi bahaya laut yang harus ditempuh untuk mencapai tujuan. Dalam penanganan klaim asuransi dokumen pendukung terdiri dari beberapa seperti dokumen atau sertifikat kapal dan barang yang diangkut diatas kapal seperti Surat ijin berlayar dari syahbandar setempat (*port clearance*). Surat ijin berlayar yang disahkan oleh syahbandar merupakan jenis surat resmi yang dikeluarkan oleh instansi pemerintahan sebagai syarat utama kapal telah memenuhi persyaratan untuk meninggalkan pelabuhan dan melakukan pelayaran, surat ukur, surat laut, sertifikat klas, sertifikat konstruksi kapal, sertifikat keselamatan barang kapal, *crew list, cargo manifest dan bill of lading*.

c. Manfaat yang didapatkan dari klaim asuransi *marine hull* adalah

1) *Perils* (penyebab kerugian) terjamin.

Risiko kerusakan pada rangka kapal seperti mesin-mesin kapal, yang kerugiannya telah dijamin oleh asuransi rangka kapal. Asuransi

rangka kapal meliputi asuransi rangka kapal tahunan, asuransi rangka kapal perjalanan, dan asuransi pembangunan kapal.

2) Menanggung semua kerugian keseluruhan (*Actual total Loss & Constructive Total Loss*)

Kapal pada umumnya dapat dianggap menjadi ATL secara fisik kapal tersebut sudah tidak dapat digunakan lagi oleh pemilik akibat dari resiko yang diasuransikan. Kapal akibat terbakar total, kapal tenggelam, kapal akibat angin topan dan kondisi kapal hilang apabila setelah berlakunya waktu yang dianggap wajar sampai tidak ada kabar mengenai kapal tersebut. Kondisi ini secara absolut dapat diketahui dan tidak ada keraguan tentang adanya total kerugian dimaksud. *Constructive Total Loss (CTL)* merupakan klaim asuransi yang diberikan kepada pihak pemilik kapal apabila biaya perbaikan kapal lebih besar daripada biaya atau harga kapal itu sendiri. Kondisi kapal dalam hal ini belum secara absolut rusak atau musnah, adanya kerusakan keseluruhan pada CTL terutama didasarkan kepada commercial yaitu pertimbangan-pertimbangan ekonomis dan barang atau kapal tersebut sudah tidak menguntungkan bagi pemilik kapal. Klaim CTL dapat diajukan oleh pihak tertanggung apabila secara finansial dan resiko biaya-biaya perbaikan akibat kerusakan yang harus dikeluarkan melebihi nilai pertanggungan pada waktu diadakannya perjanjian atau biaya perbaikan, reparasi atas kapal yang rusak melebihi dari *value* kapal.

d. *Insurance Act* 2015 menjabarkan situasi yang terjadi pada asuransi *marine hull* terkait dengan klaim *constructive total loss* sebagai berikut

- 1) Pemilik kapal melepaskan haknya atas barang tersebut.
- 2) Apabila kapal yang diasuransikan mendapatkan kerusakan parah, maka biaya perbaikan yang diperlukan nilainya lebih besar.
- 3) Biaya pemulihan kapal atau barang yang memiliki nilai lebih tinggi. Sesuai dengan peraturan yang ditetapkan pada klaim CTL (*constructive total loss*).
- 4) Biaya perbaikan barang atau kapal yang rusak kemudian meneruskannya ke tempat tujuan akan memakan lebih banyak lagi biaya dari saat kedatangannya.

Selain keuntungan atau manfaat yang didapatkan dari asuransi rangka kapal, terdapat pula risiko pada asuransi rangka kapal (*Marine Hull & Machinery*) berupa premi atau uang yang dibayarkan akan hangus apabila tidak diajukannya klaim dari pihak terkait.



Sumber: PT. Transcoal Pacifik Tbk.

Gambar 2. 1 Kandasnya TK.ETI 3603

4. *Mooring Buoy*

Mooring adalah tempat untuk jangkar kapal dan *buoy* adalah sebuah alat yang mengapung dilaut yang memiliki warna cerah seperti warna kuning yang memiliki fungsi untuk menunjukkan perbedaan wilayah sehingga jangkar dapat di tambatkan untuk kapal berlabuh agar tidak terjadi pergeseran. Selain itu, fungsi lain dari *mooring buoy* adalah mampu mengurangi tekanan pada terumbu karang yang diakibatkan oleh jangkar kapal yang diletakkan sebagai pemberat kapal.

Mooring buoy merupakan alat bantu pengikat kapal dari angin, gelombang laut dan arus air laut agar kapal tidak bergeser dari tempat sandarnya. *Mooring buoy* di design agar tidak merusak terumbu karang dengan tekanan yang telah diatur. Jenis *mooring buoy* yang sering digunakan adalah *single point mooring* (SPM) yang memiliki satu buoy dan *multiple buoy mooring* (MBM) yang memiliki minimal tiga atau empat buoy dalam satu mooring. Pemilihan jenis *mooring buoy* dapat dilihat dari kondisi lokal dan berat kapal.

Single point mooring memungkinkan kapal berputar 360 derajat di sekitar tempat tambatnya. *Mooring buoy* memiliki dua kelebihan yaitu kapal tidak perlu melepaskan jangkarnya ke laut sehingga biota laut tetap aman dan tidak merusak terumbu karang beserta ekosistem yang berada di lautan, dan kapal dapat merapat dengan jarak yang aman hal ini dapat menghindarkan kapal besar berbenturan dengan dasar laut. Pemberat mooring bouy dapat dipantau pergerakannya melalui kapal,

mooring bouy memiliki fungsi sebagai control sistem komunikasi akustik. *Mooring bouy* memiliki tiga ukuran yaitu nol koma lima meter, satu meter dan satu koma lima meter.



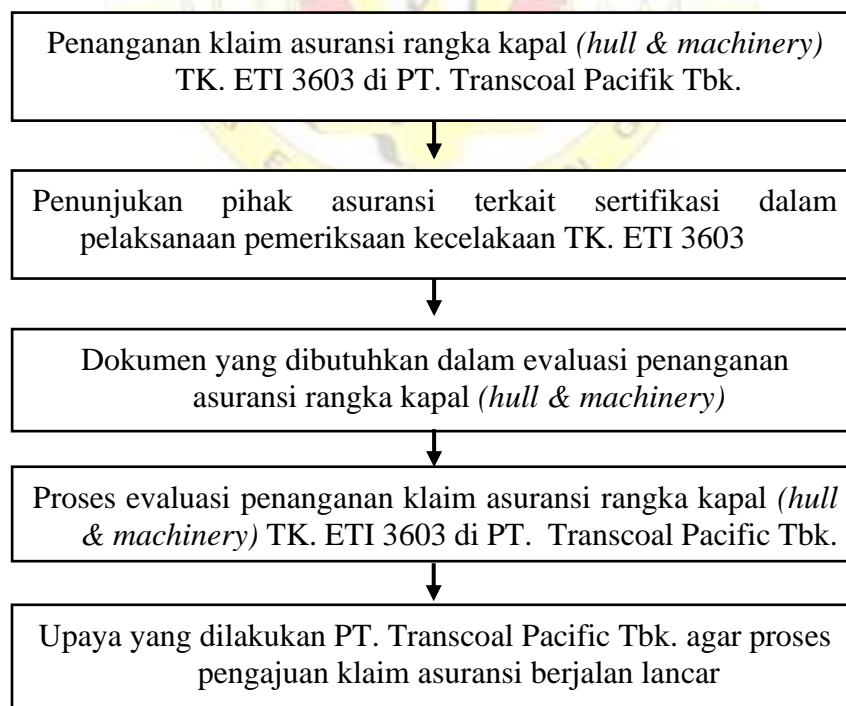
Sumber: Wikipedia

Gambar 2.2 *Single Mooring Buoy*

B. Kerangka Pikir Penelitian

Evaluasi penanganan klaim asuransi rangka kapal (*Hull & Machinery*) TK. ETI 3603 di PT. Transcoal Pacifik Tbk. sebagai acuan dalam memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal (*seaworthy*) dengan melibatkan banyak pihak terkait yang ditunjuk oleh pihak asuransi guna melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal yang terjadi di laut Pacitan. Pemeriksaan kecelakaan kapal dilakukan berdasarkan permasalahan internal dan permasalahan eksternal untuk mengetahui sebab pasti kecelakaan. Dalam pemeriksaan tersebut, didapatkan bukti dari penyebab tenggelamnya kapal TK. ETI 3603 yang diketahui berasal dari faktor alam yaitu cuaca buruk, arus kuat, angin kencang, dan ombak besar saat pelayaran. Selain itu, faktor teknis memperkuat hasil penyelidikan kandasnya kapal TK. ETI 3603 yaitu tidak

tersedianya *mooring bouy* sebagai lokasi tambat sementara beserta terbatasnya fasilitas sandar di *Jetty* PLTU Pacitan sehingga menyebabkan kapal TK. ETI 3603 tenggelam. Dengan bukti yang didapatkan di lapangan, PT. Transcoal Pacific Tbk. mengajukan klaim asuransi rangka kapal (*hull & machinery*) kepada pihak PT. Asuransi Adira Dinamika dengan kondisi pengajuan klaim *Constructive Total Loss (CTL)*. Berdasarkan bukti-bukti yang terkumpul, maka PT. Asuransi Adira Dinamika memberikan klaim asuransi rangka kapal (*hull & machinery*) yaitu *Constructive Total Loss (CTL)* dikarenakan kerusakan parah dan kerugian muatan yang semuanya tumpah ke laut dengan nilai yang melebihi harga kapal. Untuk lebih memudahkan pembaca dalam memahami penelitian, berikut uraian sederhana dari kerangka berpikir.



Gambar 2. 3 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan temuan yang didapatkan, dapat menghasilkan kesimpulan bahwa:

1. PT. Transcoal Pacific kesulitan menentukan estimasi harga bangkai rangka kapal TK. ETI 3603 karena harus melalui pihak ketiga dan kapal tidak bisa langsung terjual.
2. Proses pengumpulan dokumen dalam penanganan klaim asuransi rangka kapal (*Hull & Machinery*) membutuhkan waktu yang lama.
3. Upaya yang dilakukan oleh PT. Transcoal Pacific Tbk. agar proses pengajuan klaim asuransi dapat berjalan dengan lancar adalah membuka tender untuk menjual bangkai *barge* yang kandas atas rekomendasi PT. Asuransi Adira Dinamika serta melakukan pengurusan klaim sesuai dengan polis asuransi.

B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki keterbatasan yang dapat berpengaruh pada hasil penelitian yang dihasilkan, yaitu:

1. Dokumen yang dikumpulkan tidak bisa didapatkan secara lengkap karena beberapa dokumen merupakan arsip rahasia perusahaan yang harus dijaga nilai kerahasiaannya.
2. Peneliti tidak terjun secara langsung dalam proses penanganan klaim asuransi TK. ETI 3603

3. Validitas hasil penelitian yang dipaparkan bergantung pada kejujuran narasumber dalam menjawab pertanyaan dari peneliti.

C. Saran

1. PT. Transcoal Pacific Tbk. hendaknya membuka forum tender penjualan bankai kapal agar pada saat terjadi klaim asuransi dikemudian hari, bangkai kapal (*barge*) dapat terjual lebih cepat.
2. Sebaiknya PT. Transcoal Pacific Tbk. mempelajari lebih dalam mengenai estimasi harga apabila terjadi kerusakan agar bangkai kapal dapat langsung diperbaiki oleh galangan terdekat dan tidak harus melalui pihak ketiga (*tender*).
3. PT. Transcoal Pacific Tbk. hendaknya membangun *system*/program dimana dalam program tersebut baik klaim maupun non klaim akan terdata/*terecord* dengan baik supaya dapat dijadikan pembelajaran atau acuan kedepan apabila terjadi kejadian yang sama.

DAFTAR PUSTAKA

- Al-Arif, M. Nur Rianto, 2012, *Dasar-Dasar Pemasaran Bank Syariah*, Bandung: Alfabeta.
- Ambarwati, Sri., Astuti, Tri., & Azzahra, Salsabila. (2021). Determinan Nilai Perusahaan Sebelum dan pada Masa Pandemic COVID-19. *Jurnal Business Economic, Communication, and Social Sciences*, 3(2), 79-89. <https://doi.org/10.21512/becossjournal.v3i2.7415>
- Arthur, J. Keown dkk.2017. *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Basrowi. (2016). *Evaluasi Belajar Berbasis Kinerja*. Bandung: Rineka Cipta.
- Creswell. (2015). *Riset Perencanaan, dan evaluasi riset kualitatif dan kuantitatif Pendidikan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Fathoni, Abdurrahmat, 2016. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Indrawan, R. & Yaniawati R.P. (2014). *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Campuran Untuk Manajemen, Pembangunan, dan Pendidikan*, Bandung: Penerbit PT Refika Aditama
- Kriyantono, R. (2020). *Teknik praktis riset komunikasi kuantitatif dan kualitatif disertai contoh praktis Skripsi, Tesis, dan Disertai Riset Media, Public Relations, Advertising, Komunikasi Organisasi, Komunikasi Pemasaran*. Rawamangun: Prenadamedia Group.
- Marine Insurance Act 2015 Inggris.
- Moleong, Lexy J. 2016. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Nazir, Moh. (2013). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Pemerintah Indonesia. (2008) Undang-Undang Republik Indonesia Tahun 2008 Pasal 54. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Pemerintah Indonesia. (2018) Putusan Nomor KL.205/1/12/DN-18 Tentang Kecelakaan Kapal Kandasnya TK. ETI 3603 Yang Ditunda KT. ETI 307 Di Perairan Pantai Platar Pacitan-Jawa Timur. Mahkamah Pelayaran. Jakarta.
- Priyono, M. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Sidoarjo: Zifatama Publishing.
- Rohmawati, A. A., Diba, F., & Saepudin, D. (2017). *Pemodelan dan Simulasi Peluang Kebangkrutan Perusahaan Asuransi dengan Analisis Nilai Premi dan Ukuran Klaim Berdistribusi Eksponensial*. *EProceedings of Engineering*, 2, 1–10.
- Sanjaya. 2015. *Model Pengajaran Dan Pembelajaran*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- Sappaile, Baso Intang. 2017. "Pengembangan Standar Tenaga Kependidikan". Dalam Buletin BNSP: Media Komunikasi dan Dialog Standar Pendidikan. Vol. II/ No. 2/ Mei 2007.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabet.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabet.
- Sujarweni, Wiratna. 2014. *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.

Susihono, W. dan F.A. Rini. (2013). *Penerapan system manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dan identifikasi potensi bahaya kerja (Studi kasus di PT. LTX Kota Cilegon-Banten)*. Jurnal Spektrum Industri, Vol.11, No.2, 117-242.

(Sukmadinata, 2017, hlm. 72). (n.d.). No Title. <https://serupa.id/metodepenelitian-deskriptif/>



LAMPIRAN 1

Hasil Wawancara

HASIL WAWANCARA

Wawancara yang dilakukan penulis terkait Evaluasi penanganan klaim asuransi (Hull & Machinery) TK ETI. 3606 di PT. Transcoal Pacific Tbk.

Nama : Dicky Dwi Sasongko

Jabatan : *Marine Insurance Junior Manager* di PT. Transcoal Pacific Tbk.

Hasil wawancara sebagai berikut:

Eni : Selamat pagi Pak Dicky

Pak Dicky : Selamat pagi eni, gimana, ada yang bisa saya bantu?

Eni : Izin pak, saya izin bertanya terkait dengan klaim asuransi rangka kapal (*hull & machinery*) TK. ETI 3603 yang kandas di tahun 2018, penanganannya bagaimana ya pak?

Pak Dicky : Untuk case ini sudah selesai en dan terakhir masuk di mahkamah pelayaran. Saya coba jelaskan ya en. Jadi, penanganan klaim asuransi nya itu setelah TK ETI 3603 kandas di perairan pantai platar pacitan, jawa timur. Divisi Marine Insurance mengambil langkah untuk segera membuka polis tuntutan dan melaporkan kepada penanggung atau pihak asuransi (*hull & machinery*) en. Pada saat itu untuk asuransi (*hull & machinery*) case ini kami bekerja sama dengan PT. Asuransi Adira Dinamika. Kemudian, *Joint survey* (survei lapangan) dilakukan oleh PT. Asuka Bahari Nusantara selaku *independent surveyor* dari pihak asuransi melakukan pengecekan fisik kapal untuk mengetahui detail kerugian kapal, melakukan interview investigasi guna mengetahui



detail kejadian dan mengumpulkan dokumen pendukung serta informasi terkait kejadian. Selanjutnya, PT. Global Internusa Adjuster selaku *adjuster* juga melakukan penilaian kerugian berdasarkan dokumen dan *term* serta kondisi-kondisi yang sesuai dengan polis asuransi kapal TK. ETI 3603 en. Setelah dipastikan benar dokumennya, pihak asuransi menyetujui dan membayar denda kepada PT. Transcoal Pacific Tbk

Eni : Apakah terdapat kendala pada saat proses penanganan klaim tersebut pak?

Pak Dicky : Ada en, klaim yang diajukan oleh PT. Transcoal Pacific Tbk kepada PT. Asuransi Adira Dinamika dengan *cause of loss* "*Perils of The Sea*" menyebabkan kondisi *Constructive Total Loss* pada TK ETI 3603 mengalami beberapa hambatan seperti kesulitan mendapatkan harga penawaran yang tepat dari galangan terdekat untuk *barge* karena belum diketahui seberapa parah kerusakan yang terjadi sehingga galangan tidak bisa memperkirakan berapa nilai perbaikannya, kesulitan dalam menjual *wreck* atau bangkai *barge* karena *letter of abandonment* ditolak oleh pihak asuransi, dan pengumpulan dokumen yang membutuhkan waktu lebih lama karena manajemen pengarsipan dokumen yang kurang tertata. PT. Asuransi Adira Dinamika mewajibkan pihak kantor untuk mengurus bangkai kapal sampai selesai supaya kemudian dapat dijual ke pihak ketiga.



Eni : Baik, Terimakasih bapak atas informasi yang bapak berikan.

Mohon izin arahnya untuk kedepannya ya bapak

Pak Dicky : Iya eni sama-sama, kalo butuh informasi lagi kabari saya saja ya
nanti saya sampaikan secara detail ke kamu

Eni : Baik bapak, terimakasih pak



HASIL WAWANCARA

- Nama : Fajriana
- Jabatan : *Senior Staff Marine Insurance* di PT. Transcoal Pacific Tbk.
- Eni : Assalamualaikum ibu, selamat pagi bu”
- Ibu Fajriana : Waalaikumsalam eni, Gimana ada apa?
- Eni : Ibu, saya izin bertanya terkait evaluasi penanganan klaim asuransi rangka kapal (hull & machinery) TK ETI 3603 yang kandas di Pantai Pacitan Tahun 2018 ibu
- Ibu Fajriana : Ok en, apa yang mau kamu tanyakan?
- Eni : Apa saja dokumen yang dibutuhkan pada saat proses penanganan klaim asuransi rangka kapal pada saat itu ya ibu?
- Ibu Fajriana : Saya jelaskan secara singkat ya en, dokumen yang kami siapkan untuk diajukan ke pihak asuransi yaitu dokumen umum dan dokumen khusus. Dokumen khusus antara lain Buku *log deck* dan kamar mesin, laporan terperinci nahkoda dan atau manager, list *crew* kapal, surat izin berlayar, bukan kulit, dan laporan kecelakaan kapal. Dokumen khusus yakni seluruh dokumen sebagai identitas kapal TK. ETI 3603. Nanti saya berikan copyan dokumennya, tetapi hanya beberapa ya en karena beberapa dokumen merupakan arsip perusahaan.
- Eni : Baik ibu, terimakasih ibu atas bantuannya.



HASIL WAWANCARA

Nama : Immanuel Cahyo Rahmanto

Jabatan : *Commercial Claim Department* PT. Asuransi Adira Dinamika

Eni : Selamat pagi pak Immanuel

Pak Immanuel : Pagi, ada apa ya?

Eni : Izin pak, saya Eni dari PT. Transcoal Pacific Tbk.

Pak Immanuel : oo iya, ada yang bisa saya bantu?

Eni : Untuk penyelesaian penelitian saya pak, saya izin meminta tolong untuk diberikan penjelasan terkait dengan kejadian di tahun 2018, saat TK. ETI 3603 kandas di Pacitan, Jawa Timur.

Pak Immanuel : Oke, apa yang perlu saya jelaskan?

Eni : Pada saat PT. Transcoal Pacific Tbk mengajukan pengklaiman TK. ETI 3603 pada PT. Asuransi Adira Dinamika itu hasilnya bagaimana ya pak?

Pak Immanuel : Untuk klaim asuransi rangka kapal (*hull & machinery*) TK. ETI 3603 kami mengcover 75%. Saat itu, saya bersama tim menyetujui untuk memberlakukan klaim asuransi rangka kapal (*hull & machinery*) menjadi CTL karena secara visual bangkai kapal tersebut patah dan tenggelam. *Constructive Total Loss* (CTL) adalah klaim yang disebabkan adanya kecelakaan dimana nilai perbaikan dan penyelamatan sudah diatas nilai kapal itu sendiri.



Nilai perbaikan TK ETI 3603 sudah pasti di atas *value* kapal yang diasuransikan secara HM (75%). Kami sampaikan kepada PT. Transcoal Pacific Tbk. akan mengklaim asuransinya dengan syarat kapal tersebut telah selesai dijual ke pihak ketiga terlebih dahulu.

Eni : Baik pak, terimakasih atas informasinya pak.



LAMPIRAN 1
HASIL WAWANCARA

Nama : Steffy Stefanus Paendong
Jabatan : Nahkoda TB. ETI 307
Eni : Selamat pagi Capt
Capt Steffy : Selamat pagi
Eni : Izin Capt, Saya Eni dari PT. Transcoal Pacific Tbk.
Capt Steffy : Iya eni, bagaimana ya?
Eni : Saya izin bertanya capt, terkait dengan kejadian kandasnya TK ETI 3603 di Pantai Pacitan Tahun 2018. Apakah Capt berkenan untuk saya wawancarai sebentar Capt untuk membantu proses penelitian saya?
Capt Steffy : Baik eni, apa yang ingin kamu tanyakan
Eni : Izin capt, Hal-hal apa saja yang menyebabkan TK. ETI 3603 kandas saat itu ya Capt?
Capt Steffy : Baik eni, ada dua faktor yang menyebabkan TK ETI 3603 kandas en. Yang pertama yakni faktor alam yaitu cuaca buruk, arus kuat, angin kencang, serta ombak yang besar. Yang kedua yaitu faktor teknis yang hanya memiliki satu *mooring bouy* atau tempat tambat sementara di Jetty Tersus PLTU Pacitan. Untuk lebih detailnya, kamu bisa minta dokumen Mahkamah Pelayarannya ke Pak Dicky, karena dijelaskan secara lengkap en.
Eni : Baik Capt, terimakasih atas waktu dan penjelasannya Capt.



LAMPIRAN 2

Surat Laut TB. ETI 307

NAMA KAPAL		TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN	
ETI 307		YDB 4049	TANJUNG PRIOK	2012 Ba No. 2676/L	

UKURAN P X L X D (M)	TONASE KOTOR (GT)	TONASE BERSIH (NT)	TAHUN PEMBANGUNAN	NOMOR IMO
24.97 X 8.20 X 4.00	207	63	2011	-

PENGERAK UTAMA	MEREK TK/KW	BAHAN UTAMA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING-BALING
MESIN	YANMAR 2 X 890 KW	BAJA	SATU	DUA

Milik PT. ENERGY TRANSPORTER INDONESIA berkedudukan di JAKARTA SELATAN memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.

Tanda Selar : GT. 207 No. 3806/PPm
FUP.NO.14469574

Diterbitkan di : Jakarta
Pada tanggal : 8 Januari 2015

Didaftarkan dalam Register Surat Laut
No. Urut : 169
No. Halaman : 212
Buku Register : XXVI



An. MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
U. b.
KEPALA SUBDIT PENGUKURAN, PENDAFTARAN
DAN KEBANGSAAN KAPAL

ZAHARA SAPUTRA, ST., MM
Pembina (IV/a)
NIP. 19630618 198903 1 002

DKPI - 02

LAMPIRAN 3

Sertifikat Klasifikasi Mesin

	BIRO KLASIFIKASI INDONESIA SERTIFIKAT KLASIFIKASI MESIN <i>CERTIFICATE OF CLASSIFICATION FOR MACHINERY</i>	No. Register : 15323 No. IMO : 8674716
No. 024307	ETI 307	
Dengan ini diterangkan bahwa instalasi mesin KAPAL TUNDA, BAJA <i>This is to certify that the undermentioned machineries of above named</i> tersebut di atas telah disurvei dalam rangka SURVEY PENERIMAAN KELAS KEMBALI <i>ship has been surveyed for</i> pada tanggal 08.04.2017 s/d 04.08.2017 di TEGAL oleh Surveyor <i>on at by Surveyors</i>		
Biro Klasifikasi Indonesia, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia <i>to the Biro Klasifikasi Indonesia, in compliance with the requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia</i>		
1. MESIN UTAMA (Jumlah, merek dan tipe) <i>Main Engine (Number, license and type)</i> 2 (dua) buah Mesin Diesel YANMAR, 12 LAK-STE 2, 4 Tak Kerja Tunggal		
Tenaga efektif <i>Effective power</i> Dibangun di <i>Built at</i>	2 x 1100 HP JAPAN oleh <i>by</i>	pada putaran <i>at</i> YANMAR CO., LTD. 1850 Rpm Pada 2011 <i>in</i>
Nomor mesin 0835 (PS), 0836 (SB) <i>No.</i>		
2. MESIN BANTU (Jumlah, merek, tipe dan daya) <i>Auxiliary Engine (Number, license, type and power)</i> 2 (dua) buah WEICHAI-DEUTZ, TD226B-4CD1, 2 x 81 HP		
Dibangun di <i>Built at</i>	CHINA oleh <i>by</i>	WEIFANG WEICHAI DEUTZ DIESEL ENGINE CO. LTD. Pada 2011 <i>in</i>
Instalasi mesin tersebut akan didaftar dalam Register dengan karakter kelas <i>The machineries will be entered in the Register with the character</i>		
(X) SM		
dan dinyatakan berlaku sampai Survey Pembaruan Kelas pada tanggal <i>and will remain valid until Class Renewal Survey on</i>		
04 AGUSTUS 2022		
dengan syarat bahwa survey yang ditentukan dalam Peraturan BKI untuk dapat mempertahankan kelas dipenuhi <i>provided that survey as required by the BKI Rules for maintenance of the class are fulfilled,</i> Poros baling-baling : Periode survey 5 (lima) Tahun Survey terakhir 04 AGUSTUS 2017 <i>Propeller shaft : Periodicity of survey Last survey</i>		
Dikeluarkan di Jakarta, tanggal 16 OKTOBER 2017 <i>Issued at Jakarta, on</i>		
BIRO KLASIFIKASI INDONESIA A.N. Direksi <i>On Behalf of the Board of Directors</i> Kepala Cabang Utama Klas Tanjung Priok <i>Head of Main Branch of Class Tanjung Priok</i>		
 ARIEF BUDI PERMANA		
1396-759-19-64-478-27 F31.1.05-2013/Rev.0	 107480	

LAMPIRAN 4

Sertifikat Izin Stasiun Radio Kapal Laut



KEMENTERIAN KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA RI
DIREKTORAT JENDERAL SUMBER DAYA DAN PERANGKAT POS DAN INFORMATIKA
DIREKTORAT OPERASI SUMBER DAYA
IZIN STASIUN RADIO KAPAL LAUT
SHIP STATION LICENSE
 Jl. Budi Kemuliaan I No. 2, Jakarta 10110 Contact Center 021-30003100
 Email: callcenter_sdppi@postel.go.id http://www.postel.go.id

No Klien	00106333	No Aplikasi	0140530	No Izin	4886/LSDPPI/2015	Tanggal Berlaku Period of Validity	28 Agustus 2015 s/d 27 Agustus 2020
----------	----------	-------------	---------	---------	------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

Berdasarkan Undang-undang nomor 36 tahun 1999 tentang telekomunikasi dan Peraturan Radio Internasional yang terkait dengan Konstitusi dan Konvensi Internasional Telecommunication Union yang berlaku saat ini. Otorisasi diberikan untuk instansi dan penggunaan perangkat radio tersebut dibawah ini.

In accordance with Telecommunication Act no.36 year 1999, and with the Radio Regulation which complement the Constitution and the Convention of the International Telecommunication Union now in force, this authorization is herewith issued for the installation and for the use of the radio equipment described below.

Nama Stasiun Name of Station	Gross Tonnage	Tanda Panggil Call Sign	Pemegang Izin Owner of License	MMR	Alamat Address	Kota City	Jenis Dinas	AAIC
TB. ETI 307	207	YDB4049	ENERGY TRANSPORTER INDONESIA, PT	---	GD. BAKRIE TOWER LT.9 RASUNA EPIENTRUM, JL. HR RASUNA SAID, KEL. KARET KUNINGAN, SETIABUDI, JAKARTA SELATAN DKI JAKARTA 12940	JAKARTA SELATAN	HX	IA-

Perangkat Equipment	Tipe/No Seri Type/Serial No.	Daya Power (Watt)	Kelas Emisi Class of Emission	Frekuensi Frequencies
MF/HF	ICOM IC-M710 No.4102897	100,0	J3E,H3E,J2H, F1B,A1A,R3E	2,182,0 kHz; 4,110,0 kHz; 4,116,0 kHz; 4,125,0 kHz; 6,200,0 kHz; 6,209,0 kHz; 6,215,0 kHz; 6,222,0 kHz; 6,228,0 kHz; 8,294,0 kHz
VHF	ICOM IC-M604 No.3102896	25,0	G2B,G3E	156,025 - 162,025 MHz

A.n. DIREKTUR JENDERAL SUMBER DAYA DAN PERANGKAT POS DAN INFORMATIKA,
 DIREKTORAT OPERASI SUMBER DAYA,

DIRECTORATE GENERAL OF RESOURCE MANAGEMENT AND EQUIPMENT STANDARD OF POSTS
 AND INFORMATION TECHNOLOGY
 DIRECTORATE OF SHIP RADIO LICENSE



RACHMAT WIBAYANA

1. Catatan Rekomendasi Recommendation Note Ditjen Perhubungan Laut: KEMHUB 2907/2015 NV 10117474/DV-2015
 2. Penggunaan Frekuensi Harus Sesuai Dengan Appendix 15.17.18 RR SS, 352 ITUR M 541.8 Annex 5/PERMEN KOMINFO No 29/2009
 3. Permohonan penghematan ISR wajib disampaikan paling lambat 90 hari kalender sebelum masa laku izin berakhir.

Page 1 of 1

LAMPIRAN 5

Inspection Certificate Life Raft TB. ETI 307



Kpn Bandar Barito

KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN BANJARMASIN
 Jl. Cempaka Raya RT. 025 Kelurahan Telaga Biru Banjarmasin 70119 Telp. (0511) 3352640
 Email : koperasi.bandarbarito@gmail.com

INSPECTION CERTIFICATE

LIFE RAFT

Nama Kapal : TB.ETI 307 Name of Ship Pemilik & Alamat : PT.ENERGY TRANSPORTER INDONESIA Owner & Address	Tanggal : 17 FEBRUARI 2017 Date Sertifikat No : 65 /KPN-BB/ II- 2017 Certificate No
--	--

Dengan ini menyatakan bahwa life raft tersebut dibawah ini telah diperiksa, dirawat dan dites sesuai permintaan dari pabrik pembuat dan telah memenuhi persyaratan Internasional Safety Of Life At Sea 1974 Sesuai dengan Amandements S.O.L.A.S 83 dengan ketentuan IMO A.761 (18).

This is to certify that the under mentioned life raft has been inspected, serviced and tested in accordance to the equipments of manufacture and complying fully to International Safety Of Life At Sea 1974 Conforms to S.O.L.A.S 83 Amendments and IMO resolution A.761 (18).

Raft Mark : JIANGSU HAINING	Nomer Seri : 11237
	Serial Number
Type : HNF.A.10	Tahun Pembuatan : 07.2011
	Date of manufacture

Dikemas dalam : CONTAINER FIBRE GLASS Dengan perlengkapan darurat penuh / sebagian untuk
 Packed in with full / partial emergency pack for

10 (Sepuluh) Orang Person

Botol CO ₂ No	1.	691975	Isi	1,700	Kg CO2	0,160	Kg N2
CO ₂ cylinder			Containing				
	2.	691834	Isi	1,700	Kg CO2	0,160	Kg N2
			Containing				

Dengan perubahan : Labels
 Modification carried out

Catatan : " RAFT IN GOOD CONDITION "
 Remarks

Pemeriksaan Berikutnya : **16 FEBRUARI 2018**
 The Next Inspection

Pengetahuan :
 a.n. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN
 DAN OTORITAS PELABUHAN BANJARMASIN
 KEPALA BIDANG STATUS MUJIM DAN SERTIFIKASI KAPAL
 KANTOR KESYAHBANDARAN
 DAN OTORITAS PELABUHAN
 BANJARMASIN



M. Mar. E. M. Si
 Penata Tk. I (III/d)
 NIP. 19720715 200212 1 001



FATHUL RACHMAN
 SURVEYOR


LAMPIRAN 6

Sertifikat Klasifikasi Lambung TB. ETI 307

	BIRO KLASIFIKASI INDONESIA SERTIFIKAT KLASIFIKASI LAMBUNG <i>CERTIFICATE OF CLASSIFICATION FOR HULL</i>
No. 037207	No. Register : 15323 No. IMO : 8674716
<u>ETI 307</u>	
Dengan ini diterangkan bahwa KAPAL TUNDA, BAJA <i>This is to certify that above named</i>	
tersebut diatas telah disurvei dalam rangka SURVEY PENERIMAAN KELAS KEMBALI <i>Ship has been surveyed for</i>	
pada tanggal 08.04.2017 s/d 04.08.2017 di TEGAL <i>on at</i>	oleh Surveyor <i>by Surveyors</i>
Biro Klasifikasi Indonesia, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia. <i>to the Biro Klasifikasi Indonesia, in compliance with the requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia.</i>	
Pemilik : PT. ENERGY TRANSPORTER INDONESIA <i>Owner</i>	
Bendera : INDONESIA <i>Flag</i>	Pelabuhan Pendaftaran : TANJUNG PRIOK <i>Port of Registry</i>
Tonase Kotor : 207 <i>Gross Tonnage</i>	Tonase Bersih : 63 <i>Net Tonnage</i>
Dibangun di : BATAM <i>Built at</i>	oleh : PT. KARYA TEKHNIK UTAMA <i>by</i> pada : 2012 <i>in</i>
Kapal tersebut didaftar dalam Register dengan karakter kelas <i>The vessel will be entered in Register with the character</i>	
✠ A100 ⓘ P " TUG "	
dan dinyatakan berlaku sampai Survey Pembaruan Kelas II (dua) <i>and will remain valid until Class Renewal Survey No.</i>	pada <i>on</i>
04 AGUSTUS 2022	
dengan syarat bahwa survey yang ditentukan dalam Peraturan BKI untuk dapat mempertahankan kelas dipenuhi. <i>provided that surveys as required by the BKI Rules for maintenance of the class are fulfilled.</i>	
Tanggal survey alas terakhir 04 AGUSTUS 2017 <i>Date of last bottom survey</i>	
Dikeluarkan di Jakarta, tanggal 16 OKTOBER 2017 <i>Issued at Jakarta, on</i>	
BIRO KLASIFIKASI INDONESIA A.N. Direksi <i>On Behalf of the Board of Directors</i> Kepala Cabang Utama Klas Tanjung Priok <i>Head of Main Branch of Class Tanjung Priok</i>	
  ARIEF BUDI PERMANA	
13102-1094-11-34-450-23 F31.1.04-2013/Rev.0	107479

LAMPIRAN 7

Sertifikat Garis Muat International TB. ETI 307



SERTIFIKAT GARIS MUAT INTERNASIONAL (1966)
INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE (1966)
 No.: 024570

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan dari Konvensi Internasional tentang Garis Muat, 1966.
Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966.

atas nama PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA oleh BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
under the authority of the Government of the Republic of Indonesia by the Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters.</i> Nomor IMO <i>IMO Number</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Panjang (L) seperti yang ditetapkan dalam pasal 2 (8) <i>Length (L) as defined in Articles 2 (8)</i>
ETI 307	8674716	TANJUNG PRIOK	24.852 m

Lambung timbul diberikan sebagai * : *Freeboard assigned as*


Kapal baru <i>A new ship</i> Kapal lama <i>An Existing ship</i>	Tipe kapal * : <i>Type of Ship</i>	Type "A" Type "B" Type "B" Type "B"
--	---------------------------------------	--

* Coret yang tidak sesuai
Delete whatever is inapplicable

Lambung timbul dari garis geladak <i>Freeboard from deck line</i> Tropik <i>Tropical</i> 945 mm (T) Musim panas <i>Summer</i> 1008 mm (S) Musim dingin <i>Winter</i> 1071 mm (W) Musim dingin Atlantik Utara <i>Winter North Atlantic</i> 1121 mm (WNA) Tropik kayu <i>Timber tropical</i> mm (LT) Musim panas kayu <i>Timber summer</i> mm (LS) Musim dingin kayu <i>Timber winter</i> mm (LW) Musim dingin Atlantik Utara kayu <i>Timber winter North Atlantic</i> mm (LWNA)	Garis Muat <i>Load Line</i> 63 mm diatas (S) <i>above</i> Tepi atas garis melalui pusat lingkaran <i>Upper edge of line through center of ring</i> 63 mm dibawah (S) <i>below</i> 113 mm dibawah (S) <i>below</i> mm diatas (LS) <i>above</i> mm diatas (S) <i>above</i> mm dibawah (LS) <i>below</i> mm dibawah (LS) <i>below</i>
---	---

Catatan : Lambung timbul dan garis muat yang tidak digunakan tidak perlu dimasukkan dalam sertifikat
Note : Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate

Penyesuaian pada air tawar untuk semua lambung timbul selain dari kayu 63 mm. Untuk lambung timbul kayu mm
Allowance for fresh water for all freeboards other than timber For timber freeboards
 Tepi atas garis geladak, dari mana lambung timbul ini diukur berada 0 mm di bawah sisi atas geladak utama, baja
The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is below the top of the steel main
 pada sisi kapal
deck at side



Tanggal survey awal atau periodik **04 AGUSTUS 2017**
Date of initial or periodical survey

Dengan ini dinyatakan bahwa kapal ini telah diperiksa dan garis-garis muat yang diperlihatkan diatas, telah dipasang sesuai dengan Konvensi Internasional tentang Garis Muat, 1966.
This is to certify that this ship has been surveyed and load lines shown above have been marked in accordance with the International Convention on Load Lines, 1966.


Sertifikat ini berlaku sampai **04 AGUSTUS 2022** dengan syarat pemeriksaan tahunan sesuai dengan Konvensi pasal 14 (1)(c)
This certificate is valid until subject to annuals surveys in accordance with Article 14 (1)(c) of the Convention

Tanggal selesainya survey sebagai dasar penerbitan sertifikat ini **04 AGUSTUS 2017**
Completion date of the survey on which this certificate based

Dikeluarkan di Jakarta, tanggal **16 OKTOBER 2017**
Issued at Jakarta on

Yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan, bahwa ia diberi kuasa sepenuhnya oleh Pemerintah tersebut untuk mengeluarkan sertifikat ini.
The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
 A.N. Direksi
 On Behalf of the Board of Directors
 Kepala Cabang Utama Klas Tanjung Priok
 Head of Main Branch of Class Tanjung Priok



ARIEF BUDI PERMANA
 13105-70240-105-437-2
 F33.2.02-2016/Rev.

No. Pengesahan : 0110114711
Approval No.

(lihat halaman belakang)
(See reverse side)

107481

Sertifikat ini berlaku sampai dengan 09 MARET 2018 ³⁾ berdasarkan pemeriksaan tahunan dan antara dan pemeriksaan terhadap bagian luar dari dasar kapal sesuai dengan aturan I/9 dari Konvensi
This certificate is valid until ³⁾ *subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation I/9 of the Convention*

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini ASAM-ASAM, 10 DESEMBER 2017
Completion date of the survey on which this certificate is based

Diterbitkan di KINTAP Pada tanggal 10 DESEMBER 2107
Issued at *Date on*

PUP 1 NO. 16. 297523

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION
DITERTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
DIRECTOR OF MARINE SAFETY
U.B.




KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN
KELAS III KINTAP
Marine Inspector

Capt. ALBERT B. KUMAYAS, M.Mar
Penata Muda Tk.I (III/b)
NIP. 19810911 200712 1 001

3. Masukan tanggal berakhirnya seperti yang dijelaskan oleh Administrasi sesuai dengan aturan 1/14(a) daripada Konvensi. Tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun, seperti yang dijelaskan pada aturan 1/2 (n) daripada Konvensi, kecuali dirubah sesuai dengan aturan 1/4 (h)
Insert the date of expiry as specified by Administration in accordance with regulation 1/4 (a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date, as defined in regulation 1/2 (n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation 1/4 (h)

LAMPIRAN 8

Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang TB ETI 307



SERTIFIKAT KESELAMATAN RADIO KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

No PK.002./12./XII./URP.KTP.:17

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG – UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO. 17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17 / 2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic of Indonesia

REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

Perpanjangan

Oleh **DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**
By Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Angka atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Isi Kotor <i>Gross Tonnage</i>
ETI 307	YDB 4049	TANJUNG PRIOK	207

Daerah Operasi Radio Kapal <i>Sea areas in which ship is certified to operate</i>	Nomor IMO ¹ <i>IMO Number¹</i>
A1	--

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada, Tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal
Date on which keel was lain or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date On which work for aconversion or an alteration or modification of a major character was commenced

TAHUN 2011

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan I/9 Konvensi
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/9 of the Convention
2. Pemeriksaan menunjukkan bahwa :
That the survey showed that :
 - 2.1. kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan instalasi radio
The ship complied with the requirement of the Convention as regards radio installations
 - 2.2. fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan Konvensi
the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention
3. Bahwa telah/tidak² diterbitkan Sertifikat Pembebasan
That an Exemption Certificate has/has not² been issued

1. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.600 (15)
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15)

2. Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

DKP II - 29

04150

LAMPIRAN 9

Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang TB. ETI 307



SERTIFIKAT KESELAMATAN PERLENGKAPAN KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

No: PK.001.1.00.1.00.1.KSOP.TGL-17

Diterbitkan menurut ketentuan
 Issued under the provisions of the

UNDANG - UNDANG REPUBLIK REPUBLIK INDONESIA NO. 17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17 / 2008

REPUBLIK INDONESIA
 The Republic of Indonesia

REPUBLIK INDONESIA
 Republic of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal <i>Name of Ship</i>	Angka atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Isi Kotor <i>Gross Tonnage</i>
ETI 307	YDB 4049	TANJUNG PRIOK	GT. 207

Jenis Kapal ¹ <i>Type of ship¹</i>		Bobot mati kapal (ton) ² <i>Deadweight of ship (Metric tons)²</i>	Panjang Kapal <i>Length of ship</i>	Nomor IMO ³ <i>IMO Number³</i>
<input type="checkbox"/> Kapal curah <i>Bulk carrier</i>	<input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia <i>Chemical tanker</i>	--	24.97 M	--
<input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak <i>Oil tanker</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping <i>Cargo ship other than any of the aside</i>			

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapalTAHUN 2011.....

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of major character was commenced

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan Peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with requirements of Act
2. Bahwa pemeriksaan menunjukkan bahwa :
That the survey showed that :
 - 2.1 Kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta bagan pengendali kebakaran
The ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans
 - 2.2 Sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dari sekoci penolong, rakit penolong dan sekoci penyelamat dilengkapi sesuai dengan peraturan Perundang-undangan
The life-saving-appliances and the aqipment of the lifeboats, life rafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Act
 - 2.3 Kapal dilengkapi dengan sarana pelempar tali dan instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri sesuai dengan peraturan peraturan Perundang-undangan
The ship was provided with line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Act

¹ Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly

² Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only

³ Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi dengan resolusi A.600 (15)
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the organization by resolution A.600 (15)

DKP II - 07

4. Bahwa telah / tidak diterbitkan Sertifikat Pembebasan⁴
That an Exemption Certificate has / has not been issued⁴
5. Bahwa telah / tidak⁴ mengalami perubahan bentuk dan susunan
The ship was / was not⁴ subjected to an alternative design and arrangements
6. Dokumen yang memberikan persetujuan akan perubahan bentuk dan susunan untuk keselamatan yang berkaitan dengan kebakaran ditambah / tidak ditambah⁴ pada catatan dalam sertifikat ini.
a Document of approval of alternative design and arrangements for fire safety is/ is not⁴ appended to this Certificate.

Sertifikat ini berlaku sampai dengan 29 MEI 2018 *berdasarkan pemeriksaan tahunan dan antara dan pemeriksaan terhadap bagian luar dari dasar kapal
This certificate is valid until⁵subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini : tanggal 04 AGUSTUS 2017
Completion date of the survey on which this certificate is based

Diterbitkan di T e g a l
Issued at

Pada tanggal 04 AGUSTUS 2017
Date on

PUP 1 No. 16. 522023

An. MENTERI PERHUBUNGAN
 DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
 KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
 KELAS IV TEGAL
 KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
 KELAS IV TEGAL

 FATMAH YUSEN, SH., M.Si
 Pembina (IV/a)
 SIP: 19641128 198903 1 001

Catatan :
Notes

Dok terakhir : Tgl. 23-04-2017 s/d 17-05-2017 di PT. C B S - TEGAL
Last Docking

Daerah Pelayaran : LOKAL
Trading Area

Dibuat dari : BAJA di BATAM
Build of at

Klasifikasi : BK1
Classification

Pemeriksaan Umum Yad : TAHUN 2018
Next Intermediate / renewal survey

Lain-lain : -
Others

⁴ Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

⁵ Masukkan tanggal berakhirnya sertifikat ini, tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun
Insert the Expiry date on this certificate, the day and the month of this date correspond to the anniversary date

- 2.4 Kapal memenuhi persyaratan peraturan Perundang-undangan yang berkaitan dengan perlengkapan navigasi pelayaran, sarana embarkasi pandu dan publikasi nautika
The ship complied with the requirements of the Act as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications
- 2.5 Kapal dilengkapi dengan penerangan, sosok dan sarana pembuat isyarat bunyi dan isyarat marabahaya sesuai dengan persyaratan peraturan Perundang-undangan dan Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tuburkan di Laut;
The ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Act and the International Regulation for Preventing Collision at sea in force:
- 2.6 Dalam segala hal kapal memenuhi persyaratan terkait peraturan Perundang-undangan
In all respects the ship complied with the relevant requirements of the Act
- 2.7 Kapal telah/tidak⁴ mengalami perubahan bentuk dan susunan yang berkaitan dengan pemenuhan aturan 125 dari Undang-undang
The ship was/was not⁴ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation 125 of the Act
- 2.8 Dokumen yang memberikan persetujuan akan perubahan bentuk dan susunan untuk keselamatan yang berkaitan dengan kebakaran ditambah/tidak ditambah⁵ pada catatan dalam sertifikat ini
a Document of approval of alternative design and arrangements for fire safety is/is not⁴ appended to this Certificate
3. Bahwa telah / tidak diterbitkan Sertifikat Pembebasan⁴
That an Exemption Certificate has / has not been issued⁴

29 MEI 2018

Sertifikat ini berlaku sampai dengan⁶berdasarkan pemeriksaan tahunan dan antara dan pemeriksaan terhadap bagian luar dari dasar kapal sesuai dengan aturan pada Bab IX Bagian Kesatu dari Undang – undang
This certificate is valid untillsubject to the annual and intermediate surveys and Inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation under Chapter IX first Division of the Act

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini : 04 AGUSTUS 2017³
Completion date of the survey on which this certificate is based

Diterbitkan di TEGAL
Issued at

Pada tanggal 04 AGUSTUS 2017
Dat on

PUP 1 No. 16. 522023

An. MENTERI PERHUBUNGAN
 Ob. MINISTER FOR TRANSPORTATION

KEPALA KANTOR
 KESYAHBANDARAAN DAN OTORITAS PELABUHAN
 KELAS IV TEGAL

KANTOR
 KESYAHBANDARAAN
 OTORITAS PELABUHAN
 KELAS IV TEGAL
 FATHI YASIN, SH. M.Si
 Kepala (IV/a)
 NIP. 19641128 198903 1 001

⁴ Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

⁵ Masukkan tanggal berakhirnya sertifikat ini, tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun
Insert the Expiry date on this certificate, the day and the month of this date correspond to the anniversary date

LAMPIRAN 10

Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang TB. ETI 307



SERTIFIKAT KESELAMATAN KONSTRUKSI KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

No. PK. 001 / **10** / **U** / KSOP.TGL-17

Diterbitkan menurut ketentuan
 Issued under the provisions of the

UNDANG - UNDANG REPUBLIK REPUBLIK INDONESIA NO. 17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17 / 2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic of Indonesia

REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal <i>Name of Ship</i>	Angka atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Isi Kotor <i>Gross Tonnage</i>
ETI 307	YDB 4049	TANJUNG PRIOK	GT. 207

Jenis Kapal ¹ <i>Type of ship¹</i>	Bobot mati kapal (ton) ² <i>Deadweight of ship (Metric tons)²</i>	Nomor IMO ³ <i>IMO Number³</i>
<input type="checkbox"/> Kapal curah <i>Bulk carrier</i> <input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia <i>Chemical tanker</i> <input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping <i>Cargo ship other than any of the aside</i> <input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak <i>Oil tanker</i> <input type="checkbox"/> Kapal tangki gas <i>Gas carrier</i>	---	---

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal Tahun 2011.....

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of major character was commenced

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan Peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with requirements of Act
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan diatas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan
That the survey showed that the condition of the structure, mechinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements
- Dua inspeksi terakhir tentang dasar kapal dilaksanakan pada tanggal10-01-2015..... dan04-08-2017.....
That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place an and and (date)

¹ Pilih dan tandai X yang sesuai
Chose and mark X accordingly

² Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only

DKP II - 06

00019

Hal-hal lain terkait kondisi-kondisi tertentu (jika ada):

Special conditions (if any) :

Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum diterbitkan bagi kapal tersebut yang berlaku selama kapal terdaftar sebagai kapal Indonesia.

This Minimum Safe Manning Document being to issued for this ship, which is valid as long as the ship remains, registered as Indonesian ship condition stated herein:

Tempat penerbitan dokumen Place of issue	Tanggal penerbitan dokumen Date of issue	Masa berlaku dokumen Date of expiry
JAKARTA	30 MARCH 2017	29 MARCH 2018

A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
O.b. Director General of Sea Transportation

Direktur Perkapalan Dan Kepelautan
Director for Marine Safety
Ub.
Kepala Sub Direktorat Kepelautan
Deputy Director



[Signature]
DEDTRI ANWAR, M.M.
Pembina Tk I (IV/b)
NIP. 19690524 199709 1 001

PUP NO.16. 354592

Directorate of Marine Safety and Seafarers
Ministry of Transportation
12th Floor Karya Building
Jl. Merdeka Barat No. 8 Jakarta 10110
Tel. (+6221) 3811308, 3505006 Ext. 4010, 4012
Fax. (+6221) 3520978, 3505681
Email: subdit.kepelautan@gmail.com

LAMPIRAN 11

Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum TB. ETI 307



REPUBLIC INDONESIA
Republic of Indonesia

DOKUMEN KESELAMATAN PENGAWAKAN MINIMUM MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

No : PK.302/46/03/DK-17

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, berdasarkan Bab V Aturan 14(2), Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, 1974 beserta amandemennya dan peraturan-peraturan nasional Republik Indonesia, dengan ini menyatakan bahwa :

Directorate General of Sea Transportation having regards to the principles and guidelines issued under the provision of Chapter V Regulation 14(2) of the International Convention for the safety of Life at Sea, 1974 as amended, and the national requirement of the Republic of Indonesia, hereby states that :

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>		Tanda Panggilan <i>Call of Sign</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Sistem Kamar Mesin yang tidak diawaki secara berkala <i>Periodically unmanned machinery Space System</i>	
ETI 307		YDB 4049	TANJUNG PRIOK	NONE	
Nomor Pendaftaran <i>Official Number</i>		Nama Perusahaan/Operator Kapal <i>Company's Name/Ship's Operator</i>		Nomor IMO <i>IMO Number</i>	Daerah Pelayaran <i>Trading Area</i>
2012 Ba No.2676/L		PT. ENERGY TRANSPORTER INDONESIA		--	LOCAL VOYAGES
Tipe Kapal <i>Type of Ship</i>	MOTOR VESSEL (TUG BOAT)	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	207	Daya Mesin Penggerak (kW) <i>Total Main Engine Power (kW)</i>	2 X 890

Kapal yang namanya tersebut pada dokumen ini dapat berlayar dengan aman jika jumlah dan jabatan awak kapal tidak kurang dari yang sebagaimana tertera pada tabel dan hal-hal lain terkait kondisi khusus sebagaimana tercantum di bawah ini:

The ship named on this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grade/capacity of the personnel specified in the table(s) below, subject to any special condition stated herein:

Jabatan <i>Grade/Capacity</i>	STCW <i>Reg</i>	Jumlah <i>Numbers</i>	Jabatan <i>Grade/Capacity</i>	STCW <i>Reg</i>	Jumlah <i>Numbers</i>	Jabatan <i>Grade/Capacity</i>	STCW <i>Reg</i>	Jumlah <i>Numbers</i>
Nakhoda <i>Master</i>	II/3.5	1 (One)	Kepala Kamar Mesin <i>Chief Engineer Officer</i>	III/3.8	1 (One)	Petugas Jaga Bagian Dek <i>Rating in Charge of a navigational Watch</i>	III/4	3 (Three)
Mualim I <i>Chief Officer</i>	ANT V MANAJEMEN	1 (One)	Masinis II <i>Second Engineer Officer</i>	III/3.8	1 (One)	Petugas Bagian Dek <i>Rating as Able Seafarer Deck</i>	--	--
Mualim/Perwira Dek <i>Officer in Charge of a Navigational Watch</i>	ANT V OPERASIONAL	1 (One)	Masinis <i>Officer in Charge of an Engineering Watch</i>	III/1.10	1 (One)	Petugas Jaga Bagian Mesin <i>Rating Forming Part of Engine Room Watch</i>	III/4	1 (One)
Operator Radio GMDSS <i>GMDSS Radio Operator</i>	--	--	Perwira Teknik Elektro <i>Electro Technical Officer</i>	--	--	Petugas Bagian Mesin <i>Rating as Able Seafarer Engine</i>	--	--
Operator Radio <i>Radio Operator</i>	--	--	Anak Buah Teknik Elektro <i>Electro-Technical Rating</i>	--	--	Lain-lain <i>Other</i>	--	--

Kondisi khusus <i>Special condition</i>	Dokumen ini mensyaratkan Nakhoda dan 1 (satu) orang Mualim atau 2 (dua) Mualim wajib memiliki sertifikat kompetensi Operator Radio GMDSS atau 1 (satu) Operator Radio. <i>This document required the Master and 1 (one) of the Deck Officer or 2 (two) Deck Officers on board should hold the valid Certificate of GMDSS Radio Operator, or 1 (one) dedicated Radio Officer.</i>
--	---

DKP II-26

RUANG-RUANG YANG TERMASUK DALAM TONASE
SPACE INCLUDED IN TONNAGE

TONASE BERSIH
NET TONNAGE

No.	Nama Ruangan <i>Name of Space</i>	Letak <i>Location</i>	Panjang <i>Length</i>	Isi <i>Volume</i>
				-

JUMLAH
Total

Ukuran sarat terbesar [Peraturan 4 (2)]
Moulded Draught [Regulation 4 (2)]

Panjang Kapal Seluruhnya 27,00 Meter
Length Over All

Jumlah Penumpang [Peraturan 4 (1)]
Number of Passengers [Regulation 4 (1)]
 Jumlah Penumpang Kamar dengan tidak lebih dari 8 tempat tidur
Number of Passengers in cabins with not more than 8 berths

Jumlah penumpang lainnya
Number of other passengers

Tanggal dan tempat dilakukan pengukuran 06 JANUARI 2012 DI BATAM
Date and place of original measurement

Tanggal dan tempat dilakukan pengukuran sebelumnya
Date and place of last previous remeasurement


TANDA SELAR : GT, 207 No. 3906/FFm Dipasang pada : Dinding depan rumah
 Marks kemudi melintang sebelah luar. Place

Keterangan
Remarks

LAMPIRAN 12

Surat Ukur International TB. ETI 307

REPUBLIC OF INDONESIA



SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969)
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)
 NO. : 3806/PPm

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal, 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.
Issued under the provision of International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the government of the Republic of Indonesia

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Tempat Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tanggal *) <i>* Date</i>
ETI 307	-	TANJUNG PRICK	06 MEI 2011

* Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa itu (Psl 2 (6)), atau tanggal dimana kapal mengalami perubahan atau perombakan besar (Psl. 3 (2)(b)).
 * *Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (article 2 (6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of major character (article 3 (2) (b)), as appropriate.*

UKURAN-UKURAN POKOK
MAIN DIMENSIONS

Panjang (pasal 2 (8)) <i>Length (article 2)(8))</i>	Lebar (Peraturan 2(3)) <i>Breadth (Reg. 2(3))</i>	Ukuran dalam terbesar di tengah kapal hingga Geladak teratas. (Peraturan 2(2)) <i>Moulded Depth amidships to upper Deck (Regulation 2(2))</i>
24,97 Meter	8,20 Meter	4,00 Meter

ISI KAPALADALAH :
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE :

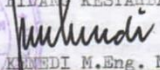
TONASE KOTOR <i>GROSS TONNAGE</i>	- 2 0 7 -
TONASE BERSIH <i>NET TONNAGE</i>	- 6 3 - *

Dengan ini diterangkan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal 1969.
This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Nomor dan tanggal pengesahan : **PH.202.15/13/DK.12 tanggal 14 MARET 2012.**

Dikeluarkan di **BATAM** Tanggal **09 JANUARI 2012.**
Issued at date

An. MENTERI PERHUBUNGAN
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION
 An. KEPALA HANTOR PELABUHAN BATAM
 KEPALA BIDANG KESYAHBANDARAN


JON KENEDI M.Eng. MM
 Penat. TK.I. (III/d)
 NIP.11681116 200212 1 001

DKP. II - 22

RUANG-RUANG YANG TERMASUK DALAM TONASE
SPACES INCLUDED IN TONNAGE

TONASE KOTOR
GROSS TONNAGE

No.	Nama Ruangan <i>Name of Space</i>	Letak <i>Location</i>	Panjang <i>Length</i>	Isi <i>Volume</i>
1.	Bawah geladak <i>Underdeck</i>	AP - FP	26,98	563,01
2.	Deck House		11,00	163,25
3.	Whell House		4,35	44,66
4.	Funnel P/S		2,50	16,22
5.	Engine Cassing		2,15	1,95
6.	Sky Light		0,61	1,27
7.	Steering Gear		3,25	12,95
			JUMLAH <i>Total</i>	803,31

Ruang-ruang yang dikecualikan [Peraturan 2 (5)]
Excluded Spaces [Regulation 2 (5)]

Tanda (*) harus dibubuhkan pada ruangan-ruangan yang tercantum diatas yang mana terdiri dari ruangan-ruangan tertutup maupun yang dikecualikan.

An asterisk () should be added to those spaces listed above which comprise both enclosed and excluded spaces.*

HALAMAN PENGUKUHAN

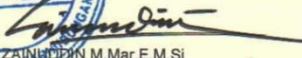

ENDORSEMENT

SURAT LAUT
No. Unit :
No. Halaman :

<p>1. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : PROBOLINGGO <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : 06 JAN 2016 <i>Date</i></p> <p>Nomor : 16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-100-101-102-103-104-105-106-107-108-109-110-111-112-113-114-115-116 <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p>	<p>2. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : BANJARMASIN <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : JANUARI 2017 <i>Date</i></p> <p>Nomor : 1/SL/KSOP.BJM-17 <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p>
<p>3. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p>	<p>4. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p>
<p>5. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p>	<p>6. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p>
<p>7. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p>	<p>8. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p>
<p>9. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p>	<p>10. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p>

LAMPIRAN 13

Certificate Fire Exthinguishers Instalations Fier Hoses Safety And Rescue Equipment TB. ETI 307

	<h1>Kpn Bandar Barito</h1> <p>KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN BANJARMASIN Jl. Cempaka Raya RT. 025 Kelurahan Telaga Biru Banjarmasin 70119 Telp. (0511) 3352640 Email : koperasi.bandarbarito@gmail.com</p> <h2>CERTIFICATE</h2> <p>Nomor : 66 / KPN-BB /II-2017</p> <p>FIRE EXTHINGUISHERS FIRE EXTHINGUISHING INSTALATIONS FIRE HOSES SAFETY AND RESCUE EQUIPMENT</p> <p><u>Pada tempat / kapal</u> : TB.ETI 307 On place / board</p> <p><u>Pemilik</u> : PT.ENERGY TRANSPORTER INDONESIA Owner</p> <p><u>Jenis Alat</u> : PEMADAM API Equipment FIRE EXTINGUISHERS</p> <p><u>Berlaku sampai</u> : 16 FEBRUARI 2018 Valid until</p> <p><u>Surat ini sebagai keterangan bahwa alat pemadam</u> This is to certify that the equipment</p> <p><u>Telah diinspeksi, diisi ulang, diservice dan ditimbang</u> Has been inspected, refilled, serviced and weight</p> <p><u>JENIS ALAT TERDIRI DARI</u> THE EQUIPMENT CONSIST OF</p> <table border="1"><thead><tr><th>No</th><th>Type</th><th>Volume</th><th>Quantity</th></tr></thead><tbody><tr><td>1.</td><td>DRY POWDER</td><td>9,0 Kg</td><td>2 Tbg</td></tr><tr><td>2.</td><td>DRY POWDER</td><td>6,0 Kg</td><td>4 Tbg</td></tr><tr><td>3.</td><td>FOAM AFFF</td><td>9,0 Ltr</td><td>3 Tbg</td></tr><tr><td colspan="3">TOTAL</td><td>9 Tbg</td></tr></tbody></table> <p>Mengetahui : Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Banjarmasin Kepala Bidang Status Hukum Dan Sertifikasi Kapal Banjarmasin</p> <p> KUNINGUDIN M. Mar. E.M.Si Penata Tk. I (III/d) NIP. 19720715 200212 1 001</p> <p>Banjarmasin, 17 FEBRUARI 2017 KPN BANDAR BARITO Surveyor  FATHUL RACHMAN</p>	No	Type	Volume	Quantity	1.	DRY POWDER	9,0 Kg	2 Tbg	2.	DRY POWDER	6,0 Kg	4 Tbg	3.	FOAM AFFF	9,0 Ltr	3 Tbg	TOTAL			9 Tbg
No	Type	Volume	Quantity																		
1.	DRY POWDER	9,0 Kg	2 Tbg																		
2.	DRY POWDER	6,0 Kg	4 Tbg																		
3.	FOAM AFFF	9,0 Ltr	3 Tbg																		
TOTAL			9 Tbg																		

CERTIFICATE OF NATIONALITY

Issued under the provisions of
Minister of Transportation Regulation Number PM 13 Year 2012 Article 58

The undersigned the Director of Marine Safety
declares that : Tug Boat

NAME OF SHIP	CALL SIGN	PORT OF REGISTRY	REGISTRATION MARK
ETI 307	YDB 4049	TANJUNG PRIOK	2012 Ba No. 2676/L

DIMENSION P X L X D (M)	GROSS TONNAGE (GT)	NET TONNAGE (NT)	YEAR OF BUILT	IMO NUMBER
24.97 X 8.20 X 4.00	207	63	2011	-

MAIN PROPULSION	MERK HP/KW	SHIP'S MATERIAL	NO. OF DECK	NO. OF PROPELLER
ENGINE	YANMAR 2 X 890 KW	STEEL	ONE	TWO

Owned by PT. ENERGY TRANSPORTER INDONESIA at JAKARTA SELATAN
has complied as an Indonesian Vessel in accordance with the provisions of applicable
regulation, and therefore is entitled to fly the Indonesian flag.

To all authorities and officials of the Republic of Indonesia and all others to whom this may
concern are therefore requested to give appropriate treatment to the master with his vessel
and cargoes in accordance with the provisions stipulated in the laws of the Republic of
Indonesia and the treaties concluded with other sovereign countries.

Mark of Tonnage Certificate :
GT. 207 No. 3806/PPm

Issued at : Jakarta
Date : 8th January 2015

Ob. MINISTER OF TRANSPORTATION
FOR THE DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIRECTOR OF MARINE SAFETY
HEAD OF SUB DIRECTORATE OF MEASUREMENT,
REGISTRATION AND SHIP NATIONALITY

SGD

ZAHARA SAPUTRA, ST., MM


Pembina (IV/a)
NIP. 19630618 198903 1 002

Recorded in the register of
certificate of nationality in :
Serial Number : 169
Page No. : 212
Reg. Book : XXVI



LAMPIRAN 14

Sertifikat Garis Muat International TK. ETI 3603



SERTIFIKAT GARIS MUAT INTERNASIONAL (1966)

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE (1966)

No. 015353

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan dari Konvensi Internasional tentang Garis Muat, 1966,
Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966,
atas nama PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA oleh BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
under the authority of the Government of the Republic of Indonesia by the Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Panggilan. <i>Distinctive Number or Letters.</i> Nomor IMO <i>IMO Number</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Panjang (L) seperti yang ditetapkan dalam pasal 2 (8) <i>Length (L) as defined in Articles 2 (8)</i>
ETI 3603 <i>Ex. WINBUILLD 1521</i>		JAKARTA	106.802 m

Lambung timbul diberikan sebagai * :
Freeboard assigned as


* Coret yang tidak sesuai
Delete whatever is unapplicable

Tipe kapal * :
Type of Ship

Type "A" "Tongkang tak berawak"
Type "B" "unmanned barge"
Type "B" Dengan Lambung Timbul yang diperkecil
Type "B" Dengan Lambung Timbul yang diperbesar

<i>Freeboard from deck line</i>						
Tropik	818	mm	(T)	Garis Muat	113	mm Diatas (S)
Musim panas	931	mm	(S)	Tepi atas garis melalui pusat lingkaran		
Musim dingin	1044	mm	(W)	<i>Upper edge of line through center of ring</i>	113	mm dibawah (S)
Musim dingin Atlantik Utara		mm	(WNA)			mm dibawah (S)
Tropik kayu		mm	(LT)			mm diatas (LS)
Musim panas kayu		mm	(LS)			mm diatas (S)
Musim dingin kayu		mm	(LW)			mm dibawah (LS)
Musim dingin Atlantik Utara kayu		mm	(LWNA)			mm dibawah (LS)


Catatan : Lambung timbul dan garis muat yang tidak digunakan tidak perlu dimasukkan dalam sertifikat
Note : Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate
Penyesuaian pada air tawar untuk semua lambung timbul selain dari kayu 119 mm. Untuk lambung timbul kayu
Allowance for fresh water for all freeboards other than timber
Tepi atas garis geladak, dari mana lambung timbul ini diukur berada 500 mm
The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is
pada sisi kapal
deck at side



Tanggal pemeriksaan pertama atau berkala **15 APRIL 2013**
Date of initial or periodical survey

Dengan ini dinyatakan bahwa kapal ini telah diperiksa dan bahwa lambung timbul telah ditetapkan dan garis-garis muat yang diperlihatkan diatas, telah dipasang sesuai dengan Konvensi Internasional tentang Garis Muat, 1966.
This is to certify that this ship has been surveyed and the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the International Convention on Load Lines, 1966.
Sertifikat ini berlaku sampai **10 DESEMBER 2017** dengan syarat pemeriksaan berkala sesuai dengan pasal 14 (1)(c) dari Konvensi.
This certificate is valid until subject to periodical inspections in accordance with Article 14 (1)(c) of the Convention.
Dikeluarkan di Jakarta, tanggal **05 JUNI 2013**
Issued at Jakarta on
Yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan, bahwa ia diberi kuasa sepenuhnya oleh Pemerintah tersebut untuk menerbitkan sertifikat ini.
The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
DIREKTUR UTAMA
President Director



IBNU WIBOWO, MBA

(lihat halaman belakang)
(See reverse side)

006010

Nama Kapal : ETI 3603

No.Register : 16818

Dengan ini dinyatakan bahwa pada pemeriksaan berkala seperti diisyaratkan oleh Pasal 14 (1) (c) dari Konvensi didapati, bahwa kapal ini memenuhi ketentuan yang bersangkutan dari Konvensi.
This is to certify that a periodical inspection required by Article 14 (1) (c) of the Convention, this ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Tempat
Place ASAM - ASAM

Tanggal
Date 18 FEBRUARI 2014



Tempat
Place KUNTAR

Tanggal
Date 28 FEBRUARI 2015



Tempat
Place ASAM ASAM

Tanggal
Date 28 SEPTEMBER 2015



Tempat
Place ASAM - ASAM

Tanggal
Date 24 JANUARI 2017



Karena ketentuan Konvensi telah dipenuhi maka masa berlaku sertifikat ini, sesuai dengan Pasal 19 (2) dari Konvensi
The provisions of the convention being fully complied with by the ship, the validity of this certificate is in accordance with Article 19 (2)
diperpanjang sampai: 10 MAREK 2018
of the Convention, extended until.

Tempat
Place ASAM - ASAM

Tanggal
Date 9 Desember 2017



- Catatan
Notes
1. Jika suatu kapal bertolak dari pelabuhan yang terletak di sungai atau perairan pedalaman, pemuatan lebih dalam diperbolehkan sesuai dengan berat bahan bakar dan semua bahan lain yang perlu untuk pemakaian antara pelabuhan tolak dan laut.
When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.
 2. Jika suatu kapal berada dalam air tawar dengan berat jenis 1.0 (satu), garis muat bersangkutan boleh terbenam sebesar penyesuaian untuk air tawar seperti diperlihatkan di atas.
Jika berat jenis tidak sama dengan 1.0 (satu), penyesuaian harus dibuat sebanding dengan perbedaan antara 1.025 dan berat jenis yang sebenarnya.
*When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown above.
Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.*

<p>1 SURVEY TAHUNAN LAMBUNG TERAPUNG KELAS DIPERTAHANKAN</p> <p>Di ASAM - ASAM, Tgl. 18 FEBRUARI 2014</p> <p>At</p> <p>SURVEYOR: SUWANDI</p>	<p>2 SURVEY TAHUNAN LAMBUNG TERAPUNG KELAS DIPERTAHANKAN</p> <p>Di KINTAN, Tgl. 18 FEBRUARI 2015</p> <p>At</p> <p>SURVEYOR: LA ODE ABU RAKHMAN F</p>
<p>3 SURVEY TAHUNAN LAMBUNG DAN PENYEDIAAN SURVEY PENYEDIAAN TERAPUNG KELAS DIPERTAHANKAN DE CATATI SURVEY PENYEDIAAN AERIS DAN LAMBATAN MUDITE LAMBAT 05 SEPTEMBER 2015</p> <p>Di ASAM - ASAM, Tgl. 28 SEPTEMBER 2015</p> <p>At</p> <p>SURVEYOR: WISNATI PAISIH</p>	<p>4 SURVEY KHUSUS PENYEDIAAN SURVEY PENYEDIAAN TERAPUNG KELAS DIPERTAHANKAN UNTUK SATU KALI JALAN MENJEM DOK (TANPA MUATAN) PALING LAMBAT 15.12.2015 (LANGSUNG MELAKSANAKAN PENYEDIAAN)</p> <p>Di PACITAN, Tgl. 04 DESEMBER 2015</p> <p>At</p> <p>SURVEYOR: BAYU WINDA - A</p>
<p>5 SURVEY PENYEDIAAN KELAS DIPERTAHANKAN</p> <p>Di GRESIK, Tgl. 22 JANUARI 2016</p> <p>At</p> <p>SURVEYOR: BAYU WINDA - A</p>	<p>6 SURVEY TAHUNAN LAMBUNG TERAPUNG KELAS DIPERTAHANKAN</p> <p>Di ASAM - ASAM, Tgl. 24 JANUARI 2017</p> <p>At</p> <p>SURVEYOR: PERIZ PADLI</p>
<p>7 SURVEY KHUSUS PEMERIKAN & PERBAIKAN LAMBUANG TERAPUNG KELAS DIPERTAHANKAN</p> <p>Di KOTABUMI, Tgl. 10 JUNI 2017</p> <p>At</p> <p>SURVEYOR: LA ODE ABU RAKHMAN F</p>	<p>8 SURVEY KHUSUS PENYEDIAAN PENYEDIAAN CECILAN, PERBAIKAN, UJIAN, DAN PERAWATAN KELAS LAMBUANG TERAPUNG MASA BERTAHAN SURVIVANT DIPERAWATANY S/D: 15 MARET 2017</p> <p>Di ASAM - ASAM, Tgl. 14 MAREK 2017</p> <p>At</p> <p>SURVEYOR: HUSNAN MURSIAN</p>
<p>9</p> <p>Di</p> <p>At</p> <p>SURVEYOR:</p>	<p>10</p> <p>Di</p> <p>At</p> <p>SURVEYOR:</p>

4. Bahwa telah/tidak⁴ diterbitkan Sertifikat Pembebasan
That an Exemption has/has not⁴ been issued
5. Bahwa kapal telah/tidak⁴ mengalami perubahan bentuk dan susunan yang berkaitan dengan pemenuhan aturan-aturan II-1/55 / II-2/17⁴ dari Konvensi
That the ship was/was not⁴ subject to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17⁴ of the Convention
6. Bahwa dokumen yang memberikan persetujuan akan perubahan bentuk dan susunan untuk mesin dan instalasi listrik/proteksi kebakaran⁴ ditambah/tidak ditambah⁴ pada catatan dalam sertifikat ini
That a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical instalations/fire protection⁴ is/is not⁴ appended to this Certificate

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **08 APRIL 2018**⁵berdasarkan pemeriksaan tahunan dan antara dan pemeriksaan terhadap bagian luar dari dasar kapal sesuai dengan aturan 1/10 dari Konvensi
This certificate is valid until⁵*subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation 1/10 of the Convention*

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini **ASAM – ASAM, 09 DESEMBER 2017**
Completion date of the Survey on which this certificate is based

Diterbitkan di **KINTAP** Pada tanggal **09 DESEMBER 2017**
Issued at *Date on*

PUP 1 No.16297522

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
UB
KEPALA KANTOR UNIT PENYELENGGARA
PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS III KINTAP
MARINE INSPECTOR
Capt. ALBERT B. KUMAYAS, M.Mar
Penata Muda Tk.I (III/b)
NIP. 19810911 200712 1 001

Catatan

Notes

Tanggal Peluncuran

Date of Launching

Dok Terakhir

Last Docking

Daerah Pelayaran

Trading Area

Dibuat dari

Build of

Klasifikasi

Classification

Pemeriksaan umum v.a.d

Next intermediate / renewal Survey

Lain-lain


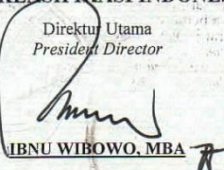
Others

4. Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

5. Masukkan tanggal berakhirnya seperti yang dijelaskan oleh Administrasi sesuai dengan aturan 1/14(a) daripada Konvensi. Tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun, seperti yang dijelaskan pada aturan 1/2(n) daripada Konvensi, kecuali dirubah sesuai dengan 1/4(h)
Insert the data of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 1/14(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date, as defined in regulation 1/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation 1/4(h)

LAMPIRAN 15

Sertifikat Klasifikasi Lambung TK. ETI 3603

	BIRO KLASIFIKASI INDONESIA SERTIFIKAT KLASIFIKASI LAMBUNG <i>CERTIFICATE OF CLASSIFICATION FOR HULL</i>	No.Register : 16818
No. 022529	ETI 3603 Ex. WINBUILD 1521	
Dengan ini diterangkan bahwa TONGKANG GELADAK, BAJA <i>This is to certify that above named</i>		
tersebut diatas telah disurvey dalam rangka SURVEY PENERIMAAN KELAS <i>Ship has been surveyed for</i>		
pada tanggal 15.04.2013 <i>on</i>	di PAITON <i>at</i>	oleh Surveyor <i>by Surveyors</i>
Biro Klasifikasi Indonesia, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia. <i>to the Biro Klasifikasi Indonesia, in compliance with the requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia.</i>		
Pemilik <i>Owner</i>	: PT. ENERGY TRANSPORTER INDONESIA	
Bendera <i>Flag</i>	: INDONESIA	Pelabuhan Pendaftaran : JAKARTA <i>Port of Registry</i>
Tonase Kotor : 5332 <i>Gross Tonnage</i>		Tonase Bersih : 1600 <i>Net Tonnage</i>
Dibangun di : CHINA <i>Built at</i>	oleh : NANTONG TIANNAN SHIPYARD <i>by</i>	pada : 2012 <i>in</i>
Kapal tersebut didaftar dalam Register dengan karakter kelas <i>The vessel will be entered in Register with the character</i>		
☒ A100 P		" PONTOON " Max. deck load P = 10 t/m ²
dan dinyatakan berlaku sampai Survey Pembaruan Kelas I (satu) pada <i>and will remain valid until Class Renewal Survey No.</i>		
10 DESEMBER 2017		
dengan syarat bahwa survey yang ditentukan dalam Peraturan BKI untuk dapat mempertahankan kelas dipenuhi. <i>provided that surveys as required by the BKI Rules for maintenance of the class are fulfilled.</i>		
Tanggal survey alas terakhir 05 OKTOBER 2012 <i>Date of last bottom survey</i>		
Dikeluarkan di Jakarta, tanggal 05 JUNI 2013 <i>Issued at Jakarta, on</i>		
BIRO KLASIFIKASI INDONESIA		
Direktur Utama <i>President Director</i>		
 IBNU WIBOWO, MBA		
23270-500-29-45-373-33 F31.1.04-2013/Rev.0	006011	

RUANG-RUANG YANG TERMASUK DALAM TONASE
SPACE INCLUDED IN TONNAGE

TONASE BERSIH
NET TONNAGE

No.	Nama Ruangan <i>Name of Space</i>	Letak <i>Location</i>	Panjang <i>Length</i>	Isi <i>Volume</i>

JUMLAH
Total

Ukuran sarat terbesar [Peraturan 4 (2)]
Moulded Draught [Regulation 4 (2)]

Panjang Kapal Seluruhnya **111,25 Meter**
Length Over All

Jumlah Penumpang [Peraturan 4 (1)]
Number of Passengers [Regulation 4 (1)]
Jumlah Penumpang Kamar dengan tidak lebih dari 8 tempat tidur
Number of Passengers in cabins with not more than 8 berths

Jumlah penumpang lainnya
Number of other passengers

Tanggal dan tempat dilakukan pengukuran
Date and place of original measurement

20 FEBRUARI 2013, Di Batam

Tanggal dan tempat dilakukan pengukuran sebelumnya
Date and place of last previous remeasurement

TANDA SELAR : **QT. 5332 No. 4915/PPM** Dipasang pada : **Dinding lambung kanan/ki**
Marks Place **ri membujur sebelah luar**

Keterangan
Remarks

LAMPIRAN 16

Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang TK. 3603



REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

SERTIFIKAT KESELAMATAN KONSTRUKSI KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

No: **PK.001/57/XII/UPP.Ktp-2017**
Diterbitkan menurut ketentuan...
Issued under the provisions of the

Perpanjangan

UNDANG – UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIA SHIPPING ACT NO.17/2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number of letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage
ETI 3603 Eks. WINBUILD 1521	--	JAKARTA	5332
Jenis kapal¹ Type of ship ¹		Bobot mati kapal (ton)² Deadweight of ship (Metric tons) ²	Nomor IMO³ IMO Number ³
<input type="checkbox"/> Kapal curah Bulk carrier <input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker <input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping Cargo ship other than any of the aside		--	--
Tanggal pembangunan Date of build			
Kontrak Contract	Peletakan lunas Keel laid	Serah terima Delivery	Perubahan Conversion
--	12-07-2012	--	--

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan Peraturan 1/10 Konvensi
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/10 of the Convention
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan diatas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan terkait dari BAB II-1 dan II-2 Konvensi (selain yang berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta bagan pengendali kebakaran)
That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with relevant requirements of chapter II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plan)
- Dua inspeksi terakhir tentang dasar kapal dilaksanakan pada tanggal 06 DESEMBER 2012 dan 13 JANUARI 2016
That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on _____ and _____ (date)

- Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly
- Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only
- Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.600 (15).
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15).

DKP II - 06

RUANG-RUANG YANG TERMASUK DALAM TONASE
SPACES INCLUDED IN TONNAGE

TONASE KOTOR
GROSS TONNAGE




No.	Nama Ruangan Name of Space	Letak Location	Panjang Length	Isi Volume
1	Bawah geladak Underdeck	AP - FP	111,23	18653,97
2	Winch House		4,45	37,61
			JUMLAH Total	18691,58

Ruang-ruang yang dikecualikan [Peraturan 2 (5)]
Excluded Spaces [Regulation 2 (5)]

Tanda (*) harus dibubuhkan pada ruangan-ruangan yang tercantum diatas yang mana terdiri dari ruangan-ruangan tertutup maupun yang dikecualikan.
An asterisk (*) should be added to those spaces listed above which comprise both enclosed and excluded spaces.


SURAT LAUT
 No. Urut :
 No. Halaman :

HALAMAN PENGUKUHAN
ENDORSEMENT

<p>1. Pengukuhan <i>Endorsement</i> Pelabuhan : KALBUT Port of : Tanggal : 06 OKTOBER 2014 Date : Nomor : PK 209 / 05 / 13 / UPP-Kbt - 14 Number : Syahbandar Harbour Master A. A. W. O. S. / P. O. D. J. I. R. S. H. NIP. 19590810-198703-1-005</p> 	<p>2. Pengukuhan <i>Endorsement</i> Pelabuhan : Port of : Tanggal : Date : Nomor : Number : Syahbandar Harbour Master</p>
<p>3. Pengukuhan <i>Endorsement</i> Pelabuhan : Port of : Tanggal : 27 JANUARI 2016 Date : Nomor : Number : Syahbandar Harbour Master Pembina (V.a) NIP. 19670129-199403-2-001</p> 	<p>4. 114 Pengukuhan <i>Endorsement</i> Pelabuhan : BANJARMASIN Port of : Tanggal : 25 JANUARI 2017 Date : Nomor : PK 14 / 1 / SL / KSOP. BJM - 17 Number : Syahbandar Harbour Master ZALNUDDIN, M. Mar. E. M. Si Penata Tk. I NIP. 19720715-200212-1001</p> 
<p>5. Pengukuhan <i>Endorsement</i> Pelabuhan : Port of : Tanggal : Date : Nomor : Number : Syahbandar Harbour Master</p>	<p>6. Pengukuhan <i>Endorsement</i> Pelabuhan : Port of : Tanggal : Date : Nomor : Number : Syahbandar Harbour Master</p>
<p>7. Pengukuhan <i>Endorsement</i> Pelabuhan : Port of : Tanggal : Date : Nomor : Number : Syahbandar Harbour Master</p>	<p>8. Pengukuhan <i>Endorsement</i> Pelabuhan : Port of : Tanggal : Date : Nomor : Number : Syahbandar Harbour Master</p>
<p>9. Pengukuhan <i>Endorsement</i> Pelabuhan : Port of : Tanggal : Date : Nomor : Number : Syahbandar Harbour Master</p>	<p>10. Pengukuhan <i>Endorsement</i> Pelabuhan : Port of : Tanggal : Date : Nomor : Number : Syahbandar Harbour Master</p>

LAMPIRAN 17

Surat Ukur International TK. ETI 3603



SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969)
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)
 NO. : 4915/PPm

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal, 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.
Issued under the provision of International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the government of the Republik of Indonesia.

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Tempat Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tanggal *) <i>* Date</i>
ETI 3603 Eks. WINBUILD 1521		JAKARTA	19 JULI 2012

* Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa itu (Psl. 2(6)), atau tanggal dimana kapal mengalami perubahan atau perombakan besar (Psl. 3(2)(b)).
 * *Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of major character (article 3(2)(b)), as appropriate.*

UKURAN-UKURAN POKOK
MAIN DIMENSIONS

Panjang (pasal 2 (8)) <i>Length (article (2)(8))</i>	Lebar (Peraturan 2(3)) <i>Breadth (Reg. 2(3))</i>	Ukuran dalam terbesar di tengah kapal hingga Geladak teratas. (Peraturan 2(2)) <i>Moulded Depth amidships to upper Deck (Regulation 2(2))</i>
106,80 Meter	28,04 Meter	6,93 Meter

ISI KAPAL ADALAH
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE :


<u>TONASE KOTOR</u> <i>GROSS TONNAGE</i>	- 5332 -
<u>TONASE BERSIH</u> <i>NET TONNAGE</i>	- 1600 -

Dengan ini diterangkan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal 1969.
This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Nomor dan tanggal pengesahan : PK. 202/15/1/DK. 13, Tg. 05 MARET 2013

Dikeluarkan di **BATAM** Tanggal **20 FEBRUARI 2013**
Issued at *date*

An. MENTERI PERHUBUNGAN
 Ob. MINISTER OF TRANSPORTATION
 DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 KANTOR PELABUHAN BATAM
 KAPITAN SYAHBANDARAN



M. Mar. Eng. MM
 PER. Tk. I (III/d)
 NTP 11162002121001

DKP. II - 22

CERTIFICATE OF NATIONALITY

Issued under the provisions of
Minister of Transportation Regulation Number PM 13 Year 2012 Article 58

The undersigned the Director of Marine Safety
declares that : Barge

NAME OF SHIP	CALL SIGN	PORT OF REGISTRY	REGISTRATION MARK
E T I 3603 eks WINBUILD 1521	-	JAKARTA	2013 Pst No. 7792/L

DIMENSION P X L X D (M)	GROSS TONNAGE (GT)	NET TONNAGE (NT)	YEAR OF BUILT	IMO NUMBER
106,80 X 28,04 X 6,93	5332	1600	2012	-

MAIN PROPULSION	MERK HP/KW	SHIP'S MATERIAL	NO. OF DECK	NO. OF PROPELLER
-	-	STEEL	ONE	-

Owned by PT. ENERGY TRANSPORTER INDONESIA at JAKARTA SELATAN
has complied as an Indonesian Vessel in accordance with the provisions of applicable
regulation, and therefore is entitled to fly the Indonesian flag.

To all authorities and officials of the Republic of Indonesia and all others to whom this may
concern are therefore requested to give appropriate treatment to the master with his vessel
and cargoes in accordance with the provisions stipulated in the laws of the Republic of
Indonesia and the treaties concluded with other sovereign countries.

Mark of Tonnage Certificate :
GT. 5332 No. 4915/PPm

Issued at : Jakarta
Date : 27th March 2013

Ob. MINISTER OF TRANSPORTATION
FOR THE DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIRECTOR OF MARINE SAFETY
HEAD OF THE DIRECTORATE OF MEASUREMENT,
REGISTRATION AND SHIP NATIONALITY

Recorded in the register of
certificate of nationality in :
Serial Number : 2278
Page No. : 97
Reg. Book : XXX



LAMPIRAN 18

Surat Laut TK. ETI 3603

NAMA KAPAL		TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN
E T I 3603 eks WINBUILD 1521		-	JAKARTA	2013 Pst No. 7792/L

UKURAN P X L X D (M)	TONASE KOTOR (GT)	TONASE BERSIH (NT)	TAHUN PEMBANGUNAN	NOMOR IMO
106,80 X 28,04 X 6,93	5332	1600	2012	-

PENGERAK UTAMA	MEREK TK/TW	BAHAN UTAMA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING-BALING
-	-	BAJA	SATU	-

Milik PT. ENERGY TRANSPORTER INDONESIA berkedudukan di JAKARTA SELATAN memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.

Tanda Selar : GT. 5332 No. 4915/PPm

PUP.NO.12089123

Didaftarkan dalam Register Surat Laut

No. Urut : 2278
No. Halaman : 97
Buku Register : XXX

An. MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
U. b.
KEPALA SUBDIT PENGUKURAN, PENDAFTARAN
KEBANGSAAN KAPAL

ZAHARA APUTRA, ST. MM
Pembina (IV/a)
630618 198903 1 002

DKPI - 02

LAMPIRAN 19

Notice Of Abandonment



PT. ENERGY TRANSPORTER INDONESIA

NOTICE OF ABANDONMENT

29 Januari 2018

PT. ASURANSI ADIRA DINAMIKA

Up. : **Ibu Devita Hilda Islamiati/Bpk. Windhi Purwantoro**
Marine Claims/Commercial Claim Dept.

Perihal : **"BG ETI 3603"**

DOL : 11 Januari 2018, Kandas-Pantai Daki, Desa Sumber Rejo-Pacitan

Dengan hormat,

Kami merujuk pada klaim di atas dan dengan ini kami menyampaikan "abandonment" atas kapal "BG ETI 3603", oleh sebab estimasi biaya pengapungan dan perbaikan kapal yang telah melebihi nilai pertanggungan kapal HM (75%) sebesar **USD 2,070,917**.

"Abandonment" ini juga didasarkan pada kenyataan bahwa kapal tersebut menjadi "Constructive Total Loss" oleh sebab resiko yang dijamin oleh polis asuransi.

Kiranya Bapak dapat menyatakan persetujuan atas "abandonment" ini dan juga setuju untuk memperlakukan kami pada kedudukan yang sama seolah-olah tuntutan diajukan pada tanggal surat ini kami kirimkan.

Atas perhatian dan kerjasama yang baik, kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,

PT. ENERGY TRANSPORTER INDONESIA

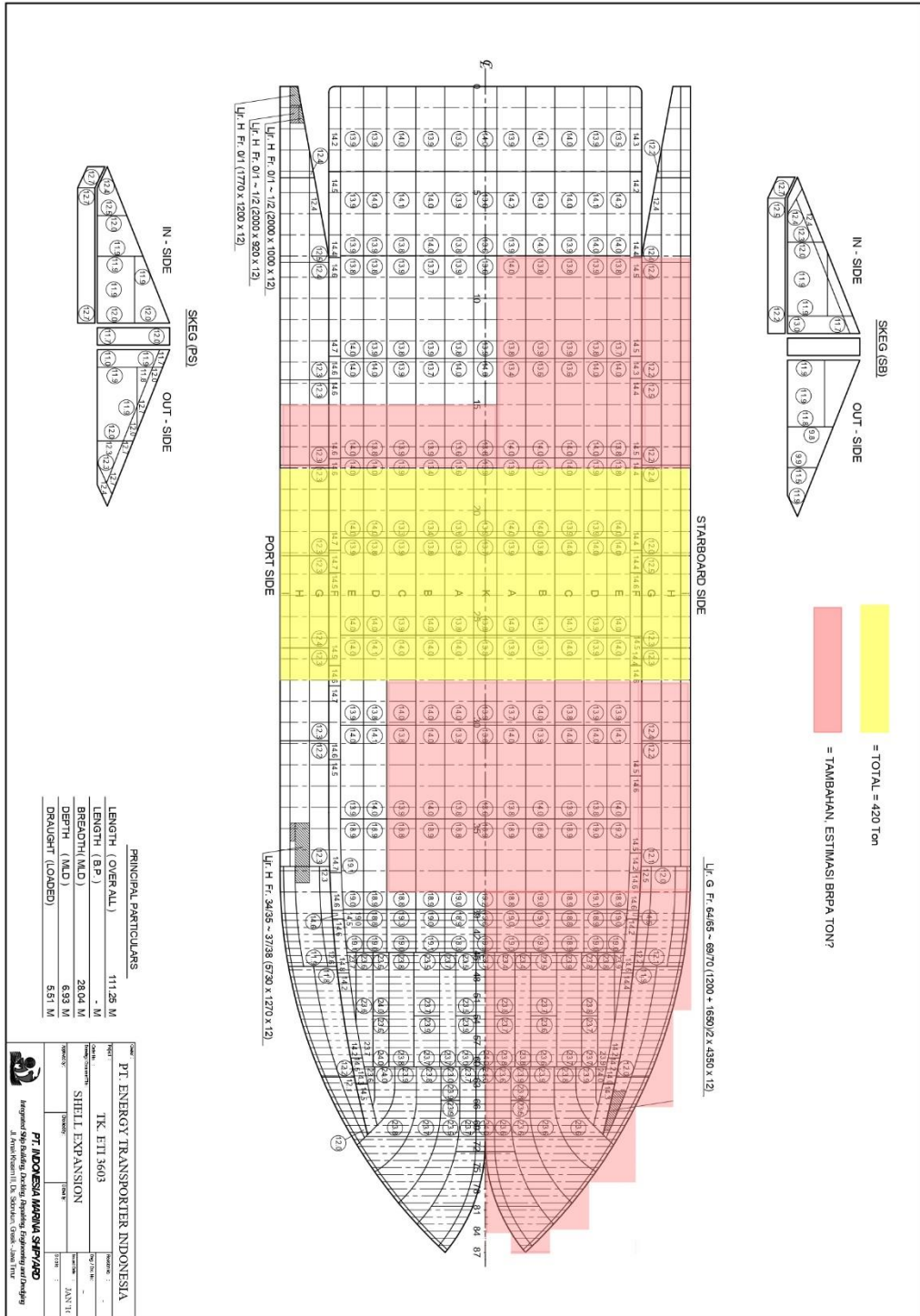

Dir. Richard T
Direktur

PT. ENERGY TRANSPORTER INDONESIA

Bakrie Tower, 9th floor, Kompleks Rasuna Epicentrum. Jl. HR Rasuna Said, Kuningan, Jakarta 12940, INDONESIA
Telephone: +62-21 2994 1466 Facsimile: +62-21 2994 1469

LAMPIRAN 20

Bukaan Kulit



PT. TRANSCOAL PACIFIC Tbk SAFETY MANAGEMENT SYSTEM FULLY INTEGRATED QUALITY HEALTH, SAFETY AND ENVIRONMENTAL PART A - IMPLEMENTATION	Document No	TCP-MAN-ISM/007-5
	Procedures	TCP-MI-SOP
	Issued Date	24/05/2019
	Issued Status	Issued 2
	Revision	1
Title : Section 7.5.1 - Marine Insurance & Claim (Basic Practice as an Introduction)	Page No	5 of 5

6.1.4 After the report is received by the Insurance, the surveyor is immediately asked to conduct a survey of damage, accompanied by a team from marine insurance or a related team (operational, technical, QHSE) to conduct a joint survey to examine the cause of the incident and calculate the loss due to the incident.

6.1.5 The Joint Survey Form is used to provide reports to management regarding the results of joint surveys with surveyors including damage records and estimated damage. This form must be signed by the surveyor as a sign that the surveyor has approved the findings of this joint survey.

7.0 DOCUMENTATION CHECKLIST

7.1.1 General

- a. Deck and Engine Room Log Books, if possible, any Repair Report(s).
- b. Masters and/or Operations Manager detailed
- c. Crew List
- d. The Last Port Clearance before Incident
- e. Shell Expansion
- f. report of a ship accident from Port Authority
- g. Bill Of Lading

7.1.2 Sea worthiness certificate

- a. Statutory Certificate
- b. Class Certificate
- c. Class Maintenance Certificate

7.1.3 Calculation Cost Repair

- a. Receipt Accounts for repairs and/or any spare parts, supplied by Vessel Owner, in connection with repairs, endorsed by class Surveyor
- b. Receipt Accounts covering any cost of dry-docking and general expenses relating to the repairs.
- c. All cost for port charges relating to the incident (e.g. agency, port authority charges, etc)
- d. Other costs related to expenses related to accidents (e.g Fuel, Salvage, etc)

8.0 RECORDS

TCP-MI-FR/001 : Join survey report form
 TCP-MI-FR/002 : Official travel report form
 TCP-MI-FR/003 : Claim calculation
 TCP-MI-FR/004 : Claim document checklist
 TCP-MI-FR/005 : List of master internal documents
 TCP-MI-FR/006 : List of parent external documents
 TCP-MI-FR/007 : List of recorded parents (Documents)
 TCP-MI-FR/008 : List of withdrawals and destruction of documents

9.0 APPENDIX

work mechanism (attached)

6.1.4 Setelah laporan diterima oleh pihak Asuransi, maka segera dimintakan surveyor untuk melakukan survey terhadap kerusakan, didampingi oleh team dari marine insurance atau team terkait (operational, teknikal, QHSE) untuk dilakukan survey bersama untuk meneliti penyebab kejadian dan menghitung kerugian akibat kejadian tersebut.

6.1.5 Joint Survey Form digunakan untuk memberikan laporan kepada manajemen terkait hasil survey bersama dengan surveyor termasuk di dalamnya catatan kerusakan dan estimasi kerusakan. Form ini harus mendapat tandatangan surveyor sebagai tanda bahwa surveyor telah menyetujui hasil temuan survey bersama ini.

7.0 DAFTAR PERIKSA DOKUMENTASI

7.1.1 Umum

- a. Buku Log Dek dan Kamar Mesin, jika mungkin, Laporan Perbaikan.
- b. Laporan Terinci Nakhoda dan / atau Manajer
- c. List Crew Kapal
- d. Surat izin berlayar pelabuhan terakhir sebelum insid
- e. Bukaan Kulit.
- f. Laporan Kecelakaan Kapal dari Syahbandar
- g. Daftar Muatan

7.1.2 Sertifikat Laik Laut

- a. sertifikat statutory
- b. sertifikat klas
- c. sertifikat perawatan klas

7.1.3 Perhitungan Biaya Perbaikan

- a. Tanda Terima Keuangan untuk perbaikan dan/atau suku cadang yang dipasang oleh Pemilik Kapal, yang berhubungan dengan perbaikan, disahkan oleh Surveyor klas.
- b. Tanda terima keuangan yang mencakup semua biaya perbaikan di galangan dan biaya umum yang berkaitan dengan perbaikan.
- c. Semua biaya untuk biaya pelabuhan terkait insiden (mis. agensi, biaya otoritas pelabuhan, dll)
- d. Biaya lainnya terkait pengeluaran-pengeluaran terkait kejadian (mis. Fuel, penyelamatan, lain-lain)

8.0 REKAMAN

TCP-MI-FR/001 : Join survey report form
 TCP-MI-FR/002 : Form laporan perjalanan dinas
 TCP-MI-FR/003 : Claim calculation
 TCP-MI-FR/004 : Checklist dokumen claim
 TCP-MI-FR/005 : Daftar induk dokumen internal
 TCP-MI-FR/006 : Daftar induk dokumen eksternal
 TCP-MI-FR/007 : Daftar induk rekaman (Dokumen)
 TCP-MI-FR/008 : Daftar penarikan dan pemusnahan dokumen

9.0 LAMPIRAN

mekanisme kerja (terlampir)



PT. TRANSCOAL PACIFIC Tbk SAFETY MANAGEMENT SYSTEM FULLY INTEGRATED QUALITY HEALTH, SAFETY AND ENVIRONMENTAL PART A - IMPLEMENTATION	Document No	TCP-MAN-ISM/007-5
	Procedures	TCP-MI-SOP
	Issued Date	24/05/2019
	Issued Status	Issued 2
	Revision	1
Title : Section 7.5.1 - Marine Insurance & Claim (Basic Practice as an Introduction)	Page No	4 of 5

5.3 Cargo Liability (subrogation only)

5.3.1 cargo liability is imposed on the ship owner when there is a losses cargo on board due to bad weather or other things that cause the cargo to disappear either for part or all.

5.3.2 the cargo owner can carry out a survey on board to see the condition of the cargo lost and / or damaged by the

5.3 Tanggung Jawab Muatan (hanya subrogasi)

5.3.1 Tanggung jawab muatan dikenakan kepada pemilik kapal ketika adanya kerugian muatan yang berada di atas kapal akibat cuaca buruk maupun hal lainnya yang menyebabkan muatan hilang baik untuk sebagian atau keseluruhan.

5.3.2 pemilik muatan dapat melakukan survey ke atas kapal untuk melihat kondisi muatan yang hilang dan/atau rusak atas izin

PT. TRANSCOAL PACIFIC Tbk	Document No	TCP-MAN-ISM/007-5
	Procedures	TCP-MI-SOP
SAFETY MANAGEMENT SYSTEM FULLY INTEGRATED QUALITY HEALTH, SAFETY AND ENVIRONMENTAL PART A - IMPLEMENTATION	Issued Date	24/05/2019
	Issued Status	Issued 2
	Revision	1
Title : Section 7.5.1 - Marine Insurance & Claim (Basic Practice as an introduction)	Page No	3 of 5

5.2 Fixed and Floating Object (FFO)

- 5.2.1 Where the Insured Ship infringes rights or causes loss or damage to property belonging wholly or partly to the third party. Master immediately inform to operation and does not make any agreement until the related team (marine insurance) and independent surveyor attend on that location.
- 5.2.2 Master ensured that the condition of the ship was safe and also recorded all details of the incident such as location, coordinate, condition of the fleet, and crew.
- 5.2.3 Master made the minutes of the incident and immediately reported the incident to the local authorities to produce a ship accident report (LKK) and coordination with the agent to communicate with the third party and Then report to the head office for further treatment.
- 5.2.4 Marine Insurance Manager reports the incident to the P & I Club to be able to immediately send a surveyor to conduct a joint survey to assess losses and negotiate with damaged property owners.
- 5.2.5 the value of the loss that has been calculated and estimated by the surveyor is immediately requested for club approval to be followed up on repairs or gave compensation for damage to the property.
- 5.2.6 After payment of compensation or repairs is complete, a letter of release and receipt to the property owner is immediately requested to release the claim to the ship owner.

5.3 Crew Injury/Death

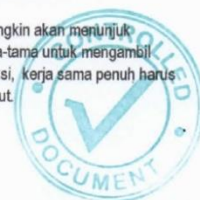
- 5.3.1 Notification of an injury, illness or fatality, to a Crew Member or any person onboard on vessel, the P&I Club are to be advised immediately and to be kept informed of all developments.
- 5.3.2 After an injury, illness or death is discovered, the crew onboard provides information to the operation (e.g Port Captain, QHSE, and related Parties) and passes the information to the crewing department and then provide the initial information to the marine insurance department.
- 5.3.3 First aid is carried out on board using existing medical equipment and if considered severe enough, immediately provide assistance to the nearest hospital for treatment. All activities must be reported to the Crewing department to be assisted in managing the administration
- 5.3.4 In the event of a serious incident, the P&I will probably appoint a Solicitor or a surveyor, in the first place to take statements from Crew Members/Witnesses, Full co-operation is to be given to such enquiries.

5.2 Benda tetap & Terapung (FFO)

- 5.2.1 Apabila Kapal yang Diasuransikan melanggar hak atau menyebabkan kehilangan atau kerusakan pada properti yang dimiliki seluruhnya atau sebagian oleh pihak ketiga, maka nakhoda segera melakukan kontak dengan pihak operation dan tidak melakukan kesepakatan apapun sampai team terkait (marine insurance) dan independent surveyor tiba di lokasi kejadian.
- 5.2.2 nakhoda memastikan bahwa kondisi kapal dalam keadaan aman dan juga mencatat seluruh detail kejadian seperti : lokasi, titik koordinat, waktu kejadian, kondisi armada, dan crew.
- 5.2.3 Nakhoda membuat berita acara kejadian dan segera melaporkan kejadian kepada pihak otoritas setempat untuk pembuatan laporan kecelakaan kapal (LKK) dan segera berkoordinasi dengan agent untuk berkomunikasi dengan pihak ketiga tersebut. Selanjutnya melaporkan ke kantor pusat untuk penanganan lebih lanjut.
- 5.2.4 Manager Asuransi Maritim melaporkan kejadian kepada pihak P&I Club untuk dapat segera mengirimkan surveyor guna melakukan survey bersama untuk menilai kerugian dan bernegosiasi terhadap pemilik properti yang rusak.
- 5.2.5 nilai kerugian yang sudah dihitung dan di estimasikan oleh surveyor segera dimintakan persetujuan club untuk ditindaklanjuti perbaikan atau memberikan ganti rugi atas rusaknya properti tersebut.
- 5.2.6 Setelah pembayaran ganti rugi atau perbaikan selesai agar segera dimintakan surat pelepasan dan penerimaan kepada pemilik properti untuk melepaskan tuntutan kepada pemilik kapal.

5.3 Crew Terluka/Meninggal

- 5.3.1 Pemberitahuan tentang cedera, penyakit atau kematian, kepada Anggota Kru atau siapa pun yang berada di atas kapal, Klub P&I harus diberitahukan segera dan selalu diberi informasi tentang semua perkembangan
- 5.3.2 setelah diketahui adanya cedera, penyakit atau kematian, crew di atas kapal memberikan informasi kepada pihak operation (mis. port captain, QHSE, dan pihak terkait) dan meneruskan informasi tersebut kepada departemen crewing dan selanjutnya memberikan informasi awal kepada departemen marine insurance.
- 5.3.3 Pertolongan pertama dilakukan di atas kapal dengan menggunakan peralatan kesehatan yang ada dan apabila di rasa cukup parah segera berikan pertolongan ke rumah sakit terdekat untuk mendapat perawatan. Segala kegiatan agar dilaporkan kepada departemen crewing untuk dibantu pengurusan administrasinya
- 5.3.4 Jika terjadi insiden serius, P&I mungkin akan menunjuk Pengacara atau surveyor, pertama-tama untuk mengambil pernyataan dari Anggota Kru / Saksi, kerja sama penuh harus diberikan untuk pertanyaan tersebut.



PT. TRANSCOAL PACIFIC Tbk	Document No	TCP-MAN-ISM/007-5
	Procedures	TCP-MI-SOP
SAFETY MANAGEMENT SYSTEM FULLY INTEGRATED QUALITY HEALTH, SAFETY AND ENVIRONMENTAL PART A - IMPLEMENTATION	Issued Date	24/05/2019
	Issued Status	Issued 2
	Revision	1
Title : Section 7.5.1 - Marine Insurance & Claim (Basic Practice as an Introduction)	Page No	2 of 5

- 5.0 **P&I CLAIM**
- 5.1 **Collision with other ships**
- 5.1.1 P&I Club cover Owners 4/4th (full) Legal Liability arising out of ship to ship collisions, including removal of wreck, cargo on vessel, loss of life, Injury and pollution and another risk as per policy agreement.
- 5.1.2 P&I Club must therefore be advised through the Brokers in the event of collision since they have an interest in any possible collision recovery in respect of damages for which they are liable under the Policy and a potential liability for damages due to the other vessel.
- 5.1.3. Master ensured that the condition of the ship was safe and also recorded all details of the incident such as location, coordinate, condition of the fleet, crew and also communicating with enemy ships and providing assistance if needed (when the ship's condition was safe and all crew were not the injured).
- 5.1.4 Master made the minutes of the incident and immediately reported the incident to the local authorities to produce a ship accident report (LKK) and also reported the incident to the head office for immediate handling of both the fleet and the opponent.
- 5.1.5 the owner together with the club will evaluate the conditions and arrange the assistance as necessar (e.g : rescue the ship and the crew, coordinating with other third parties).
- 5.1.6 If the situation is still possible (the condition of the ship and crew), do not accept any assistance / sign an agreement with a third party, both oral and written, whereby all of them are carried out by the head office that receives suggestions for the procedure and all steps to be taken from the P&I Club.
- 5.1.7 P&I Club will send their own representative or surveyor and most likely a lawyer to investigate into the circumstances of the casualty
- 5.1.8 Lawyers or surveyors consult with the owner and other relevant parties regarding adequate security exchanges to calculate the estimated damage caused by a collision, including demurrage, and other related costs.
- 5.1.9 If vessel has cargo onboard and the voyage is disputed, Average Adjusters & Surveyor to advise in case of general average (GA) arising and will inform to H&M Underwriters.

- 5.0 **KLAIM P&I**
- 5.1 **Tubrukan Dengan Kapal Lain**
- 5.1.1 P&I Club melindungi 4/4 th (penuh) kewajiban hukum pemilik kapal yang timbul dari benturan antar kapal, termasuk pengangkatan bangkai kapal, kargo di kapal, kehilangan nyawa, cedera dan polusi dan resiko lainnya berdasarkan kesepakatan polis.
- 5.1.2 P&I Club harus dipastikan melalui broker jika terjadi tabrakan karena mereka memiliki kepentingan dalam kemungkinan pemulihan tubrukan sehubungan dengan kerusakan yang menjadi tanggung jawabnya berdasarkan Polis dan kemungkinan pertanggungjawaban atas kerusakan akibat kapal lainnya.
- 5.1.3 nakhoda memastikan bahwa kondisi kapal dalam keadaan aman dan juga mencatat seluruh detail kejadian seperti : lokasi, titik koordinat, waktu kejadian, kondisi armada, crew dan juga berkomunikasi dengan kapal lawan dan memberi bantuan bila diperlukan (ketika kondisi kapal sendiri aman dan seluruh crew tidak ada yang terluka).
- 5.1.4. Nakhoda membuat berita acara kejadian dan segera melaporkan kejadian kepada pihak otoritas setempat untuk pembuatan laporan kecelakaan kapal (LKK) dan juga melaporkan kejadian kepada kantor pusat untuk segera dilakukan penanganan baik untuk armada sendiri maupun pihak lawan.
- 5.1.5 owner bersama dengan pihak club akan mengevaluasi kondisi dan mengatur bantuan yang diperlukan (mis : penyelamatan kapal beserta awak kapal, berkoordinasi dengan pihak ketiga lainnya).
- 5.1.6. Bila keadaan masih memungkinkan (kondisi kapal dan crew), jangan menerima bantuan apapun/ menandatangani perjanjian dengan pihak ketiga baik lisan maupun tulisan, dimana seluruhnya dilakukan oleh kantor pusat yang menerima saran untuk prosedur dan seluruh langkah-langkah yang akan diambil dari pihak club P&I
- 5.1.7 pihak P&I club akan mengirimkan perwakilan atau surveyor dan kemungkinan besar seorang lawyer untuk menyelidiki kejadian tersebut.
- 5.1.8 Pengacara atau surveyor berkonsultasi dengan owner dan pihak terkait lainnya mengenai pertukaran keamanan yang memadai untuk menghitung perkiraan kerusakan yang terjadi karena tabrakan, termasuk demurrage, dan biaya terkait lainnya.
- 5.1.9 Jika kapal memiliki muatan di atas kapal dan pelayaran tersebut dipersengketakan, Average Adjuster dan surveyor untuk memberi saran jika terjadi kasus GA dan akan menginformasikan kepada penanggung H&M.



PT. TRANSCOAL PACIFIC Tbk	Document No	TCP-MAN-ISM/007-5
	Procedures	TCP-MI-SOP
SAFETY MANAGEMENT SYSTEM FULLY INTEGRATED QUALITY HEALTH, SAFETY AND ENVIRONMENTAL PART A - IMPLEMENTATION	Issued Date	24/05/2019
	Issued Status	Issued 2
	Revision	1
Title : Section 7.5.1 - Marine Insurance & Claim (Basic Practice as an Introduction)	Page No	1 of 5

1.0 PURPOSE

The purpose of this Procedure is to ensure that all Marine Insurance Claims are processed speedily and to the maximum recovery of the Company loss.

2.0 SCOPE

This Procedure describes the activities and controls necessary to process Marine Insurance Claims relating to Hull & Machinery and Protection & Indemnity .

3.0 RESPONSIBILITY

- 3.1 The Marine Insurance Manager is responsible for arranging Insurance cover for the vessels.
- 3.2 The Marine Insurance Manager is responsible for handling and processing Insurance Claims in close liaison with the various Departments involved.

4.0 PROCEDURES

4.1 Introduction

When incidents occur that are likely to lead to a Claim under a particular Policy, the Marine Insurance Manager will open a "Policy" and not more than 3x24 hours report that incident to insurer

4.2 Prepared for report Claim To Insurer

- 4.2.1 Check Insurance coverage to determine whether liability for damage (e.g. Fixed & Floating Object, Running Down Clauses, Grounding, Sinking, Crew Injury, engine, hull, etc) with :
- P&I Club.
 - Hull & Machinery Insurer
- 4.2.2 A Masters Report will be required as soon as possible and should be Notify to Superintendents and ensure the Report is verify to check and approved, And also send the investigation report to Head Office within a periode 2 x 24 hours.
- 4.2.3 If damage is likely to exceed the deductible after a review based on "claim calculation" from marine insurance department, this matter as soon as possible should be left to H&M insurer or /P&I Club for them to appoint Surveyor, to join survey (damage survey, negotiate a settlement and eventually the owners pay the Claim and then reimburse that cost to the H&M insurer or/P&I Club). If the damage is minor and below deductible ,immediately inform the H&M insurer or/ P&I club for "closed file"
- 4.2.4 collecting document should to prepared as soon as possible as per request to Operational, Technical, Crewing, Purchasing and/or Related department.

1.0 TUJUAN

Tujuan Prosedur ini untuk memastikan semua Klaim Asuransi Maritim di proses cepat dan untuk memaksimalkan pemulihan kerugian dari Perusahaan.

2.0 BIDANG

Prosedur ini menggambarkan kegiatan dan kendali yang diperlukan untuk proses Tuntutan Asuransi Maritim terkait Lambung & permesinan, dan Perlindungan terhadap tuntutan ganti rugi pihak ketiga (P&I)

3.0 TANGGUNG JAWAB

- 3.1 Manajer Asuransi Maritim bertanggung jawab untuk mengatur asuransi untuk kapal.
- 3.2 Manajer asuransi Maritim bertanggung jawab untuk menangani dan memproses Klaim Asuransi dalam hubungan erat dengan berbagai Departemen yang terlibat.

4.0 PROSEDUR

4.1 Memperkenalkan

Bila terjadi kecelakaan yang mungkin mengarah ke suatu Tuntutan dibawah satu Kebijakan tertentu, Manajer Asuransi Maritim membuka "polis Penuntutan" dan tidak lebih dari 3 x 24 jam melaporkan kepada penanggung.

4.2 Persiapan untuk laporan Klaim ke penanggung

- 4.2.1 Periksa cakupan asuransi untuk menentukan apakah pertanggung jawaban untuk kerusakan (mis : object terapung, tubrukan, kandas, tenggelam, crew cedera, mesin , lambung dan lainnya) dengan :
- Klub P&I.
 - Penanggung Hull & Machinery.
- 4.2.2 Laporan Utama akan dibutuhkan secepatnya dan selanjutnya memberitahukan kepada pengawas dan pastikan Laporan diverifikasi untuk diperiksa dan disetujui, dan juga mengirimkan laporan investigasi dalam jangka waktu 2x24 jam.
- 4.2.3 Jika kerusakan memungkinkan melebihi dari resiko sendiri setelah dilakukan review berdasarkan "claim calculation" dari Departemen marine insurance , maka masalah ini perlu secepatnya ditindaklanjuti oleh penanggung H&M/P&I Klub untuk mereka menunjuk surveyor, untuk survey bersama (survey kerusakan, bernegosiasi untuk suatu penyelesaian dan secepatnya pemilik kapal membayar Tuntutan itu untuk selanjutnya melakukan penggantian kepada penanggung H&M atau/P&I klub) . Jika kerusakan kecil dan dibawah resiko sendiri, segera menginformasikan kepada penanggung H&M atau/ P&I Club untuk "untuk menutup kasus".
- 4.2.4 Pengumpulan dokumen harus disiapkan secepatnya berdasarkan permintaan ke operasional, teknikal, pengawakan, pembelian, dan/ atau departemen terkait.



LAMPIRAN 21

Panduan Manajemen Keselamatan PT. Transcoal Pacific Tbk.Lmapi



PT. TRANSCOAL PACIFIC Tbk

SAFETY MANAGEMENT MANUAL
PANDUAN MANAJEMEN KESELAMATAN

PART A - IMPLEMENTATION
BAGIAN A - PENERAPAN

ISM CODE ELEMENT 7 - DEVELOPMENT OF SHIP OPERATION PATTERN
ISM CODE ELEMEN 7 - PENGEMBANGAN POLA PENGOPERASIAN KAPAL



LAMPIRAN 22

Cargo Manifest

COPY

CARGO MANIFEST

PT. ENERGY TRANSPORTER INDONESIA
KINTAP BRANCH

Name of Vessel : TB.ETI 307 / BG.ETI 3603
 Master : STEFFY STEFANUS PAENDONG
 From : MITRATAMA PERKASA PORT , ASAM ASAM , KALIMANTAN INDONESIA

Flag : INDONESIA / INDONESIA
 Sailing On : KINTAP 2... DESEMBER 2017
 To : PLTU 1 JAWA TIMUR (PACITAN), INDONESIA
 GRT : 207 / 5332 GRT

B/L NO	SHIPPER / NOTIFY ADDRESS	CONSIGNEE	DESCRIPTION OF GOOD	WEIGHT
060 / ETIKTP / 2017	PT. ARUTMIN INDONESIA WISMA BAKRIE 2 LANTAI 10 JL. H.R. RASUNA SAID KAY B-2 JAKARTA 12920 INDONESIA	PLTU 1 JAWA TIMUR (PACITAN), INDONESIA	"BATUBARA LRC" "FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY" "CLEAN ON BOARD"	12,019,343 MT
	NOTIFY ADDRESS: PLTU 1 JAWA TIMUR (PACITAN), INDONESIA			


PT.ENERGY TRANSPORTER INDONESIA
CABANG KINTAP



PT.ENERGY TRANSPORTER
INDONESIA
KUSHERYANTO
KEPALA CABANG

LAMPIRAN 23

Bill Of Lading

CODE NAME: "CONGENBILL " EDITION 1994 Shipper PT. ARUTMIN INDONESIA GEDUNG BAKRIE TOWER LANTAI 14 JL.RASUNA SAID JAKARTA 12920		BILL OF LADING TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES		Page. 2 B/L No. ETI-KTP/PCT.060/XII/2017 Reference No.
Consignee PLTU 1 JAWA TIMUR (PACITAN), INDONESIA		COPY NON NEGOTIABLE		
Notify Party PLTU 1 JAWA TIMUR (PACITAN), INDONESIA				
Vessel TB.ETI 307 / BG.ETI 3603		Port of loading MITRATAMA PERKASA , ASAM-ASAM ,KALIMANTAN SELATAN,INDONESIA		
Port of discharge PLTU 1 JAWA TIMUR (PACITAN), INDONESIA				
Shipper's description of goods "BATUBARA LRC" "FREIGHT PAYABLE AS CHARTER PARTY" "CLEAN ON BOARD"		Gross weight 12,019.343 MT		
(Of which on deck at shipper's risk; the carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)				
freight payable as per CHARTER-PARTY dated _____ FREIGHT ADVANCE Received on account of freight _____ Time used for loading _____ days _____ hours		SHIPPED at the port of loading in apparent good order and condition on board the vessel for carriage to the port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above. Weight, measure, quality, quantity, condition, contents, and, value unknown. IN WITNESS where of the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF.		
Freight payable at _____		Place and date of issue KINTAP, 7 DESEMBER 2017		
Number of Original Bs/L THREE (3)		Signature PT. ENERGY TRANSPORTER INDONESIA FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER TB.ETI 307 / BG.ETI 3603  KUSHERYANTO KEPALA CABNG		

LAMPIRAN 24

Laporan Keberangkatan Kapal



PT.ENERGY TRANSPORTER INDONESIA

LAPORAN KEBERANGKATAN KAPAL (LKK)

Lampiran : 2 Lembar
Perihal : Penyampaian Rencana Keberangkatan Kapal
(PRKK)

Kepada Yth
Kepala kantor unit penyelenggara
pelabuhan kelas III Kintap
di-
Kintap

Dengan Hormat,

1. Dasar Hukum
 - a. Undang Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
 - b. Peraturan Pemerintah No.20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan
 - c. Peraturan Menteri No 93 Tahun 2013
2. Berdasarkan butir 1 (satu) Kami laporkan rencana keberangkatan kapal kami dengan data sebagai berikut :
 - a. Nama kapal : TB.ETI 307 / BG.ETI 3603
 - b. Bendera / IMO Number : Indonesia / Indonesia
 - c. Pemilik / Principal / Owner : PT.ENERGY TRANSPORTER INDONESIA JAKARTA
 - d. Keagenan : PT. Energy Transporter Indonesia Cab. Kintap
 - e. Alamat / Tlp / Fax : JLN. PEMUKIMAN 36 NO 08 SIMP 4 ASAM ASAM
 - f. Status Kapal : Milik / Sewa / Chareter / Keagenan *)
 - g. Type Kapal : Tug Boat / Tongkang (Barge) / Bulk Carrierr*)
 - h. Jenis Pelayaran : Dalam Negeri / Luar negeri *)
 - i. Jenis Trayek : Tramer / Liner *)
 - j. DWT / GT : 517.5 / 13,330 DWT 207 / 5332 GRT
 - k. Panjang kapal / LOA : 24,97 / 106.80 LOA
 - L. Draft Depan / belakang : 2,20 M / 2,50 M / 2,70 M
 - m. Pelabuhan Tujuan (ETD) : PACITAN
 - n. Jumlah Penumpang (N/T/L) : NIHIL
 - o. Jenis / Jumlah /Ton / Box : BATUBARA ////////// 12,019.343 MT
3. Demikian laporan kami , atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih

NO : AL . 307 / / XII / Lala / Upp - Ktp - 2017

Mengetahui



KINTAP, 27 DESEMBER 2017
PT. Energy Transporter Indonesia
Cabang Kintap

Kishor Kanto
Kepala Cabang






PT.ENERGY TRANSPORTER INDONESIA

LAPORAN KEDATANGAN / KEBERANGKATAN KAPAL

Nama kapal/Voyage : TB.ETI 307 / BG.ETI 3603
Bendera Kebansaan : INDONESIA / INDONESIA
Uankuran Kapal : 517.5 / 13,330 DWT
(DWT /GRT / LOA) : 207 / 5332 GRT
: 24,97 / 106,80 LOA

NO	TIBA			BERANGKAT		
	Dari	PAITON		Tujuan	PACITAN	
1	Dari	PAITON		Tujuan	PACITAN	
2	Tanggal	24 DESEMBER 2017		Tanggal	27 DESEMBER 2017	
3	Bongkar	NIHIL		Muat	BATU BARA	
	a Jenis Barang	NIHIL		a Jenis barang	CURAH KERING	
	b Jumlah	NIHIL	Tons/M3	b jumlah	12,019.343 MT	Tons/M3
	c kontainer			c kontainer		
	-kosong	20 : Boxes 40 : Boxes		-kosong	'20" : Boxes '40" : Boxes	
	-isi	20 : Boxes 40 : Boxes		-isi	'20" : Boxes '40" : Boxes	
4	Turun			Naik		
	a Penumpang	NIHIL Orang		a. Penumpang	NIHIL Orang	
	b Hewan	NIHIL Ekor		b.Hewan	NIHIL Ekor	
5	Keterangan			Keterangan		

KINTAP, 27 DESEMBER 2017
PT. Energy Transporter Indonesia
Cabang Kintap


PT.ENERGY TRANSPORTER
INDONESIA
CABANG KINTAP

KUSHERYANTO
Kepala Cabang

TB.ETI 307 / BG.ETI 3603



STEFFY STEFANUS PAENDONG
NAHKODA

LAMPIRAN 25

Daftar Awak Kapal



PT.ENERGY TRANSPORTER INDONESIA

DAFTAR AWAK KAPAL

NAMA KAPAL : TB.ETI 307 / YDA 4049
BENDERA : INDONESIA
GRT PK : 207 GT / 2 X 890 KW
TUJUAN : PACITAN

NO	NAMA	JABATAN	KEBANGSAAN	KETERANGAN
1	STEFFY STEFANUS PAENDONG ✓	NAHKODA	INDONESIA	ANT-III
2	HUSNI ✓	MUALIM I	INDONESIA	ANT- V
3	GALANG IMAN SANTOSA ✓	MUALIM-II	INDONESIA	ANT- IV
4	AJIM ✓	KKM	INDONESIA	ATT-III
5	ANDI SYUAIB ✓	MASINIS II	INDONESIA	ATT-V
6	CHANDRA PATULAK ✓	MASINIS III	INDONESIA	ATT-III
7	MUHAMMAD ARIANDY ✓	JURU MINYAK	INDONESIA	RATINGS
8	AMIRUDIN HATAPAYO ✓	JURU MUDI	INDONESIA	RATINGS
9	DANU KURDIANSYAH ✓	JURU MUDI	INDONESIA	RATINGS
10	FERIK GEORGE GERY PILISIRE ✓	JURU MUDI	INDONESIA	RATINGS

JUMLAH AWAK KAPAL : 10 (SEPULUH) ORANG AWAK KAPAL TERMASUK NAHKODA

MENGETAHUI
SYAHBANDAR KINTAP



ANDI KASMIR
NIP. 19751120 200812 1 001

KINTAP, 27 DESEMBER 2017
PT.ENERGY TRANSPORTER INDONESIA
CABANG KINTAP



KUS HERWANTO
KEPALA CABANG

LAMPIRAN 26

Statement Of Draught Survey

	PT. Geoservices - Inspection Services Division (ISD) Coal Inspection Services and General Inspection Services					
	GS-F-MRN-02 (issue : 6, Revision : 0, Date issue : 01/03/2013)					
	STATEMENT OF BARGE DRAUGHT SURVEY					
Name of Tug Boat :	ETI 307			Port Of Loading :	MP PERTAGAH ASAH	
Name of Barge :	ETI 3603			Port Of Discharging :		
Gross Tonnage :				Description of Cargo :	COAL IN BULK	
	INITIAL			FINAL		
Date / Time	DECEMBER 24, 2017 / 05.35			DECEMBER 24, 2017 / 22.40		
Draft Reading	Port	Stb	Mean	Port	Stb	Mean
Forward	1.03	1.21	1.120	4.98	4.90	4.940
Stem Correction						
Corrected	1.120			4.940		
Aft	1.14	1.36	1.250	6.22	6.14	6.180
Stern Correction						
Corrected	1.250			6.180		
Mean Fwd & Aft	1.185			5.560		
Midship						
Midship Correction						
Corrected						
Mean of Means	1.185			5.560		
Quarter Mean	1.185			5.560		
Corresponding Displacement	2.015.764			14.753.524		
Trim by Head/Stern						
Trim Correction						
Displacement Corrected for Trim	2.015.764			14.753.524		
Observed Density	1.015			1.015		
Density Correction	25.520			143.937		
Displacement Corrected for Density	2.590.244			14.609.587		
Total Consumable Stores and Ballast						
Net Displacement	2.590.244			14.609.587		
TOTAL CARGO LOADED / DISCHARGED = <u>12.019.343 MT</u>						
Remarks :						
Place and Date : ASAH ASAH 24/12/2017						
Signed for and behalf of PT. GEOSERVICES THE MARINE SURVEYOR				Attested by (.....)		
Known by (.....)						

LAMPIRAN 27

Surat Persetujuan Berlayar

No. Registrasi **DKP.V.10.345 / XII / 2017** 242700



PERINGATAN CUACA BURUK
Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Pasal 132 ayat (3) berbunyi:
Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar wajib memberitahukan kepada pihak lain dan atas instansi Pemerintah terkait.

REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

NO. **III.90** / KM. **20** / **340** / **XII** / **2017**

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal BG. ETI 3603 <i>Ship Name</i> DIGANDENG TB. ETI 307	Tonnase kotor 5.332 GT <i>Gross Tonnage</i>
Bendera Kebangsaan INDONESIA <i>Nationality Flag</i>	Nakhoda <i>Master</i>
Nomor IMO <i>IMO Number</i>	Nama Panggilan <i>Call Sign</i>

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal **27-12-17** Pukul **10.20** WS
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated..... Time.....LT

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari ASAM-ASAM <i>Departure from</i>	Pada tanggal/jam 27-12-17 13.10 <i>on date/time</i>	Pelabuhan tujuan PACITAN <i>Port of Destination</i>
Jumlah awak kapal : <i>Number of Ship Crews</i>	Dengan muatan SESUAI MANIFEST <i>With cargoes</i>	
Tempat Diterbitkan : KINTAP <i>Place of issued</i>		
Pada tanggal : 27-DESEMBER-2017 <i>Date</i>		
Jam : 11.40 WITA <i>Time</i>		

Perhatian :
Attention :

1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan.
This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port.

2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru.
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails. Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.

3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
This port clearance expired if any corrections or deletions.

TA. 2017


SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER
KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KINTAP
AND KASMR
NIP. 19731120 200812 1 00

No. Registrasi **DKP.V.10.344 / XII / 2017**

242699



**PERINGATAN
CUACA BURUK**
Sesuai Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Pasal 122 ayat (3) berbunyi
Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar wajib menyetujui kepada pihak lain dan atas instansi Penerusan terkait

**REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA**
**SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE**

NO. **3090** / KM. **20** / **339** **XU** **2017**

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal **TB. ETI 307** Tonnase kotor **207 GT**
Ship Name **MENGGANDENG BG. ETI 307** Gross Tonnage

Bendera Kebangsaan **INDONESIA** Nakhoda **STEFFY STEFANUS PAENDONG**
Nationality Flag Master

Nomor IMO Nama Panggilan **YDA 4049**
IMO Number Call Sign

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal **27.12.17** Pukul **10.20** WS
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated..... Time.....LT

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari **ASAM-ASAM** Pada tanggal/jam **27.12.17 13.10** Pelabuhan tujuan **PACITAN**
Departure from on date/time Port of Destination

Jumlah awak kapal : **10 ORANG** Dengan muatan
Number of Ship Crews With cargoes

Tempat Diterbitkan : **KINTAP**
Place of issued

Pada tanggal : **27. DESEMBER. 2017**
Date

Jam : **11.40 WITA**
Time

**Perhatian :
Attention :**

1. Surat Perseujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan.
This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port.
2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Perseujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Perseujuan Berlayar yang baru.
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails. Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.
3. Surat Perseujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
This port clearance expired if any corrections or deletions.

TA. 2017



LAMPIRAN 28

Surat Persetujuan Pemuatan Dan Pengangkutan Barang Khusus/ Berbahays



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDRAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS III KINTAP**

Jalan Batu Anting Desa Kintap Kecil
Kec. Kintap Tanah Laut KAL-SEL

Telp. : 0512 - 61266
Fax. : 0512 - 61573

E-mail : kanpelkintap@gmail.com
TLX :

PERSETUJUAN PEMUATAN DAN PENGANGKUTAN BARANG KHUSUS / BERBAHAYA

NOMOR : PK. 406/ 221 / XII / UPP, KTP-.....2017

- Berdasarkan :
1. Undang-Undang RI No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
 2. Ketentuan IMO Tentang International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG CODE)
 3. Surat Edaran Dirjen Hubla No. UM.003/14/20/DJPL-12 Tanggal 8 Maret 2012 Tentang Penanganan Muatan Batu Bara Dalam Pengangkutan Melalui Laut

Memenuhi permohonan dari PT. ENERGY TRANSPORTER INDONESIA

Nomor : 060/ETI-KTP/XII/2017, Tanggal 27 DESEMBER 2017

Perihal : PERMOHONAN PERSETUJUAN PEMUATAN DAN PENGANGKUTAN BARANG KHUSUS / BERBAHAYA

Dengan ini memberikan persetujuan kepada :

Nama Kapal : TB. ETI 307 / BG. ETI 3603

Jenis Kapal : TUG BOAT / BARGE

Bendera : INDONESIA / INDONESIA

Nakhoda : STEFFY STEFANUS PAENDONG

tonase Kotor : 207 GT / 5.332 GT

Milik / Agent : PT. ENERGY TRANSPORTER INDONESIA

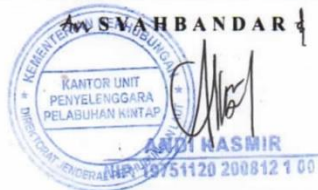
Jenis Barang/ Jumlah : BATUBARA / 12.019,343, MT/M3

Dengan Syarat-syarat sebagai berikut :

- a. Harus diadakan ventilasi yang cukup.
- b. Diatas kapal harus tersedia alat pemadam kebakaran dan alat keselamatan yang cukup, sewaktu-waktu dapat dipergunakan dengan bebas.
- c. Dilarang mengadakan api yang terbuka atau menerbitkan bunga api dengan jarak 10 meter dari barang-barang tersebut.
- d. Tidak boleh memuat/ mengangkut di dekat barang-barang yang mudah mengangas (broeiing) dan bisa terbakar sendiri.
- e. Mengibarkan bendera merah pada siang hari dan memasang lampu merah pada malam hari
- f. Selama pemuatan / pengangkutan kapal harus diawasi oleh perwira kapal yang ditunjuk.
- g. Penempatan barang diatas kapal harus sesuai dengan stowwage plan.
- h. Resiko yang timbul akibat pekerjaan dimaksud menjadi tanggungjawab sepenuhnya pihak pelaksana pekerjaan
- i. Setibanya kapal di pelabuhan tujuan segera melapor kepada syahbandar setempat.

Berlaku untuk 1 x Pelayaran : dari KINTAP / ASAM-ASAM ke PACITAN

**DIKELUARKAN DI : KINTAP
PADA TANGGAL : 27 DESEMBER 2017**



LAMPIRAN 29

Surat Penilaian Klaim Marine Hull



No. Ref: 0609/CMC/AAD/V/2018

Jakarta, 25 Mei 2018

Kepada Yth.
PT Energy Transporter Indonesia
Bakrie Tower Lantai 9,
Komp. Rasuna Epicentrum,
Jl. HR Rasuna Said,
Jakarta

Hal: Surat Penilaian Klaim Marine Hull

Nama Tertanggung : PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk QQ PT Energy Transporter Indonesia
Nomor Polis : 990417000550 - 000034
Nomor Klaim : 9904011800011
Nama Kapal : BG. ETI 3603
Periode Polis : 1 November 2017 - 1 November 2018
Tanggal Kejadian : 11 Januari 2018

Dengan hormat,

Merujuk pada klaim tersebut di atas, berikut kami sampaikan bahwa kami sebagai Penanggung telah setuju untuk memberikan ganti rugi atas kerugian BG. ETI 3603 yang kandas di daerah Pacitan sesuai syarat dan ketentuan Polis **Institute Time Clauses - Hulls CL 280 1.10.83** yang kami terbitkan dengan Nomor 990417000550 - 000034.

Dari nilai klaim yang diajukan kami menyetujui nilai penggantian klaim sebesar USD 2,761,222.00 sebelum *Salvage*.

Nilai Wreck

Berdasarkan penawaran harga *wreck* yang telah disampaikan kepada kami pada tanggal 7 Maret 2018 dan setelah diverifikasi oleh *Independent Surveyor* dan *Adjuster*, pihak yang memberikan penawaran harga terbaik atas *wreck* BG. ETI 3603 dalam kondisi "*as is where is*" adalah atas nama Bapak Agus Nanto dengan nilai sebesar **USD 21,835.65** (IDR 300,000,000.00 : IDR 13,739.00*). Nilai penjualan *wreck* tersebut akan mengurangi nilai penggantian klaimnya.

*Exchange Rate tanggal 14 Maret 2018, tanggal pembayaran *wreck*.

Perhitungan Ganti Rugi

Hull and Machinery	USD	2,070,916.50
Increase Value and Disbursement	USD	690,305.50
	USD	2,761,222.00
Less Wreck Proceed	USD	21,835.65
Nilai klaim yang dibayar	USD	2,739,386.35

Kami akan melakukan pembayaran sesuai dengan share kami (40% dari USD 2,739,386.35 = **USD 1,095,754.54**) ke no. rekening tujuan setelah kami menerima persyaratan dokumen-dokumen sebagai berikut:

- Asli Surat pernyataan (terlampir).
- Asli Surat Keterangan Persetujuan dari PT Bank Negara Indonesia (PERSERO), TBK terkait dengan Bankers Clause yang terdapat di dalam polis.

PT Asuransi Adira Dinamika
Graha Adira
Jl. MT Haryono Kav. 42.
Jakarta 12780, Indonesia

T : +6221 2966 7373
F : +6221 2966 7345
www.asuriansadira.com



SURAT PERNYATAAN

Kami yang bertanda tangan di bawah ini, **PT Energy Transporter Indonesia** sebagai Tertanggung setuju untuk menerima pembayaran klaim dari **PT Asuransi Adira Dinamika dan Para Penanggung** sebesar **USD 2,739,386.35** (dua juta tujuh ratus tiga puluh sembilan ribu tiga ratus delapan puluh enam poin tiga lima dollar amerika) atas klaim BG. ETI 3603 yang terjadi pada tanggal 11 Januari 2018, sesuai dengan Surat Penilaian Klaim Marine Hull dengan nomor klaim **9904011800011** yang telah diajukan kepada kami, dan untuk selanjutnya kami membebaskan **PT Asuransi Adira Dinamika dan Para Penanggung** dari kewajiban pembayaran klaim lain, tanggung jawab hukum, dan tuntutan pihak ketiga untuk sebab yang sama seperti yang terdapat dalam luas lingkup pertanggungan polis no. **990417000550 - 000034**.

Mohon pembayaran klaim tersebut di transfer ke rekening kami sebagai berikut:

*) Bank : **BNI**
*) Cabang : **TEBET**
*) Mata Uang : **USD**
*) Nomor Rekening : **0181105993**
*) Atas Nama : **PT ENERGY TRANSPORTER INDONESIA**
*) No. Telp. : **(021)-29941466**

Dan jika di kemudian hari ternyata dapat dibuktikan terdapat kesalahan dan/atau bahwa pernyataan yang kami berikan tidak benar, maka kami bersedia secara sukarela untuk mengembalikan penggantian yang telah kami terima seketika pada saat itu juga kepada **PT Asuransi Adira Dinamika dan Para Penanggung**.

Demikian surat pernyataan ini kami buat agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya dan apabila ada pernyataan yang berbeda di kemudian hari, maka pernyataan kami akan tetap merujuk pada Surat Pernyataan ini.

JAKARTA, 28 MEI 2018




DIRC RICHARD
PT Energy Transporter Indonesia

Nama Penanggung	Share (%)	Nominal (USD)
PT Asuransi Adira Dinamika	40	1,095,754.54
PT Asuransi Jasa Tania	15	410,907.95
PT Asuransi MSIG Indonesia	20	547,877.28
PT Asuransi Purna Arthanugraha	10	273,938.64
PT Asuransi Bhakti Bhayangkara	12.5	342,423.29
PT Asuransi MAG - Fairfax Company	2.5	68,484.65
Total	100	2,739,386.35

LAMPIRAN 30

Surat Calon Pembeli Bangkai Kapal TK. ETI 3603



PT. ENERGY TRANSPORTER INDONESIA

Jakarta, 07 Maret 2018

Nomor : 141 /MI-AAD/ETI/II/2018
Lampiran : 1 (satu) berkas

Kepada Yth
PT Asuransi Adira Dinamika (Adira Insurance)
Graha Adira, 6th Floor, Jl. MT Haryono Kav. 42,
Jakarta 12780

Up. Bpk Immanuel Cahyo Rahmanto- Commercial Claim Department

Perihal: **Calon Pembeli Scrap BG ETI 3603**


Dengan hormat,

Merujuk hasil meeting kita sebelumnya pada hari Rabu, tanggal 28 Februari 2018, dengan ini kami sampaikan sebagai berikut

1. Sesuai kesepakatan pada saat meeting, dimana PT Asuransi Adira Dinamika masih tetap menginginkan adanya recovery dari *Wreck* BG ETI 3603 dan selanjutnya telah didapatkan 4 (empat) calon pembeli yang didapatkan dari pihak surveyor, Adjuster, Tertanggung dan juga pihak broker dengan jangka waktu penentuan keputusan akhir mengenai pembeli *Wreck* ini adalah pada minggu ke-2 bulan Maret 2018 hal ini juga mengacu pada kondisi laut dan alam yang extreme di Pacitan agar nilai *Wreck* tidak semakin berkurang.
2. Selanjutnya sampai dengan hari ini Senin 7 Maret 2018 kami telah menerima 2 (dua) penawaran terhadap *Wreck* BG ETI 3603 yaitu :
 - Bpk Timbul memberikan penawaran sebesar Rp. 100,000,000 (seratus juta rupiah),
 - Bpk Agus Nanto memberikan penawaran sebesar Rp. 300,000,000 (tiga ratus juta rupiah)
3. Berdasarkan point 1 dan 2 di atas, dengan ini kami sampaikan bahwa, mengingat kondisi laut dan alam yang extreme dan juga mencegah lebih berkurangnya nilai value *Wreck* BG ETI 3603, maka kami mohon agar dapat segera diberikan rekomendasi persetujuan penunjukan pembelian *Wreck* BG ETI 3603 untuk dapat kami tindaklanjuti segera dengan pihak pembeli.

Demikian mohon dapat diterima dengan baik dan atas perhatian serta kerjasamanya kami ucapkan terima kasih

Hormat kami,
PT ENERGY TRANSPORTER INDONESIA


Dirce Richard
Direktur

ENERGY TRANSPORTER INDONESIA


1

PT. ENERGY TRANSPORTER INDONESIA
Bakrie Tower, 9th floor, Kompleks Rasuna Epicentrum, Jl. HR Rasuna Said, Kuningan, Jakarta 12940, INDONESIA
Telephone: +62-21 3994 1466 Fax: +62-21 3994 1469

LAMPIRAN 31

Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran Dari Kapal TB. ETI 3

REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA


SERTIFIKAT NASIONAL
PENCEGAHAN PENCEMARAN DARI KAPAL
NATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

No. EK.401/2563/SNEP/DK-17
Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the
UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO. 17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17, 2008
Untuk memenuhi
To comply with
Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2014
Tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim
Ministry of Transportation Regulation No. 29, 2014 on the Maritime Environment Pollution Prevention

Nama Kapal Name of Ship	Angka atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Tonase Kotor Gross Tonnage	Nomor IMO IMO Number
ETI 307	YDB 4049	TANJUNG PRIOK	207	---

DENGANINI MENYATAKAN :
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai Pasal 57 Peraturan Menteri Perhubungan No.29 Tahun 2014 tanggal 6 Agustus 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim.
That the ship has been surveyed in accordance with Article 57 of Ministry of Transportation Regulation No. 29, 2014, which entered into force on 6 August 2014 on the Maritime Environment Pollution Prevention.
- Bahwa hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa bangunan, perlengkapan, system, kelengkapan, tata susunan dan material dari kapal serta kondisinya secara keseluruhan memuaskan dan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan sesuai ketentuan Peraturan tersebut di atas.
That the suritey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and materials of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of the above regulation.

Untuk pencegahan pencemaran* :
For Prevention Pollution* :

- Minyak dari Kapal
By Oil from Ship
- Sampah dari Kapal
By Garbage From Ship
- Bahan Cair-Beracun
By Noxious Liquid Substances in Bulk
- Udara dari Kapal
Air Pollution From Ship
- Kotoran dari Kapal
By Sewage from Ship

12th JANUARY 2019


Sertifikat ini berlaku sampai dengan
This certificate is valid until

berdasarkan pemeriksaan sesuai dengan Pasal 58 Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2014 tanggal 6 Agustus 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim.
subject to surveys in accordance with Article 58 of Ministry of Transportation Regulation No. 29, 2014, which entered into force on 6 August 2014 on the Maritime Environment Pollution Prevention.

Tanggal selesainya pemeriksaan yang dijadikan dasar penerbitan sertifikat ini
Completion date of survey on which this certificate is based
13th JANUARY 2017

Diterbitkan di: JAKARTA Pada tanggal:
Issued at Date on
16th MARCH 2017

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OB. MINISTER FOR TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
U.b.
KASUBDIT PENCEGAHAN PENCEMARAN DAN
MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL DAN
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN DI PERAIRAN


Capt. BARLET, MM
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19630606 199808 1 001

PUP.NO. 16354305

DKP II - 15

LAMPIRAN 32

Perhitungan Constructive Total Loss BG. ETI 3603

PERHITUNGAN CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS (CTL) BG ETI 3603

Arumud	Total Sum Insured (USD)	Nilai minimal untuk CTL
BG ETI 3603	2.070.917	2.070.917
USD	2.761.222,09	2.761.222,09
IDR	37.074.938.890,78	27.806.106.735,59

BG ETI 3603

(DUL : 11 Januari 2018, Kendak, Pantai Dulu, Desa Sumber Rejo, Kecamatan Sudimoro, Pabelan-Jawa Timur)

PENANGGUNG : PT ASURANSI ADIRA DINAMIKA

SURVEYOR : PT ASIKA BAHARI NISANTARA

ADJUSTER : PT GLOBAL INTERNSIA ADJUSTING

No	Salvage Company	Komponen Biaya CTL*		Keterangan	
		Cost	Repair		
1	PT Lion Marine Salvage	IDR 7.300.000.000	PT Cina Bahari Shipyard	IDR 26.230.650.000	Berdasarkan penawaran terlampir
2	PT Indo Teknik Bahari	IDR 5.500.000.000	PT Samngun Muliherya Utama	IDR 25.757.122.500	Berdasarkan penawaran terlampir
		Total biaya seluruhnya		IDR 31.257.122.500	IDR 2.217.930,48
				USD 3.460.925.064,43	

* Biaya salvage dan biaya perbaikan di galangan

-> Telah melewati insured Value Hm (75%)

Catatan : karena biaya perbaikan dan biaya penyelamatan BG ETI 3603 tidak melewati komponen nilai Hm (75%) walaupun BG ETI 3603 secara fisik masih ada dan senilai masih dapat diselamatkan, namun biaya perbaikan dan biaya mendapatkan kembali lebih besar dari harga asuransi Hm (75%) maka sudah masuk dalam kategori CTL

Kartu rangkai BI tanggal DOL : 11 JAN. USD 1 = IDR 13.437

Kondisi BG ETI 3603 awal sampai dengan hari ini :

