



**PENYELESAIAN MASALAH GANTI RUGI TUBRUKAN
ANTARA BG. BINJAI DENGAN BG. PERMATA PLA 3310
SAAT BERLABUH DI AREA *JETTY* MOROSI**

SKRIPSI

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

Oleh

**ARWIDHA FITRIA ANDREANA
NIT 561911337473 K**

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

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENYELESAIAN MASALAH GANTI RUGI TUBRUKAN
ANTARA BG. BINJAI DENGAN BG. PERMATA PLA 3310
SAAT BERLABUH DI AREA *JETTY* MOROSI**

Disusun Oleh:

ARWIDHA FITRIA ANDREANA
NIT 561911337473 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, ... 27 ... Juli 2023

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan

FAJAR TRANSELASI, S.TR., M.A.P

Dr. ALI MUKTAR SITOMPUL, M.T., M.Mar.E

Penata (III/c)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19760310 201012 1 001

NIP. 19730331 200604 1 001

Mengetahui,

KETUA PROGRAM STUDI TALK



Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “PENYELESAIAN MASALAH GANTI RUGI TUBRUKAN ANTARA BG. BINJAI DENGAN BG. PERMATA PLA 3310 SAAT BERLABUH DI AREA *JETTY MOROSI*” karya,

Nama : Arwidha Fitria Andreana

NIT : 561911337473 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari *Kamis.*, tanggal *27 Juli 2023*.

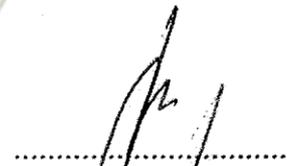
Semarang, *27 Juli 2023*

PENGUJI

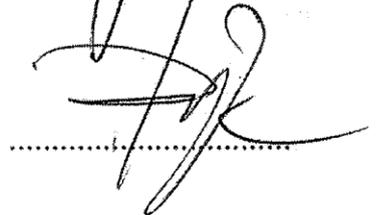
Penguji I : SRI PURWANTINI, S.E., S.Pd., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002



Penguji II : FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P
Penata (III/c)
NIP. 19760310 201012 1 001



Penguji III : DIDIK DWI SUHARSO, S.Si.T., M.Pd
Penata (III/c)
NIP. 19770920 200912 1 001



Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar.

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19730704 1998031 001

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Arwidha Fitria Andreana

NIT : 561911337473 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul **“Penyelesaian Masalah Ganti Rugi Tubrukan Antara BG. Binjai Dengan BG. Permata PLA 3310 Saat Berlabuh Di Area Jetty Morosi”**

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung risiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 27 Juli 2023

Yang menyatakan pernyataan,

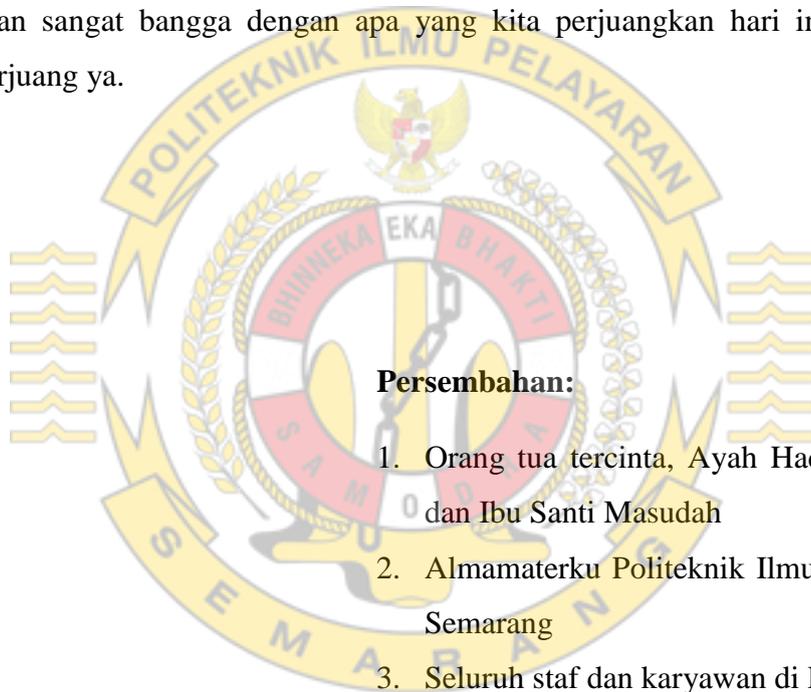


ARWIDHA FITRIA ANDREANA

NIT. 561911337473 K

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya (Q.S Al-Baqarah, 2:286).
2. *God has perfect timing, never early, never late. It takes a little patience and it takes a lot of faith, but it's a worth the wait.*
3. Orang lain ga akan paham *struggle* dan masa sulitnya kita, yang mereka ingin tahu hanya bagian *success stories*-nya aja. Jadi berjuanglah untuk diri kita sendiri meskipun ga akan ada yang tepuk tangan. Kelak diri kita di masa depan akan sangat bangga dengan apa yang kita perjuangkan hari ini. Jadi tetap berjuang ya.



Persembahan:

1. Orang tua tercinta, Ayah Hadak Kuncoro dan Ibu Santi Masudah
2. Almamaterku Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Seluruh staf dan karyawan di PT. Sinarmas LDA Maritime

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga Skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul “Penyelesaian Masalah Ganti Rugi Tubrukan Antara BG. Binjai Dengan BG. Permata PLA 3310 Saat Berlabuh Di Area *Jetty* Morosi” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama sebelas bulan sembilan hari praktik darat di perusahaan PT. Sinarmas LDA Maritime.

Dalam usaha menyelesaikan Penulisan Skripsi ini, dengan penuh rasa hormat Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dukungan, kerjasama dari berbagai pihak serta petunjuk yang berarti. Maka dari itu penulis menyampaikan ucapan terimakasih yang tak terhingga kepada:

1. Bapak Dr. Capt Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P., selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Dr. Ali Muktar Sitompul, M.T., M.Mar.E., selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Kedua orang tua saya Ayah Hadak Kuncoro, ST., M.Mar.Eng., dan Ibu Santi Masudah, S.Si., atas segala do'a serta curahan kasih sayang yang tak

terhingga sehingga saya bisa menyelesaikan skripsi ini. Terimakasih atas dukungannya baik dukungan moral maupun dukungan material dari sejak awal menjadi taruni di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang hingga terselesaikan skripsi ini.

6. Seluruh Dosen Pengajar dan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu, arahan, serta bimbingan yang sangat bermanfaat untuk masa depan saya.
7. Seluruh staf dan karyawan PT. Sinarmas LDA Maritime yang telah mengizinkan dan mengarahkan saya dalam melakukan penelitian dan penyusunan skripsi ini.
8. Teruntuk teman-teman seperjuangan angkatan LVI yang telah memberikan motivasi serta membantu saya dalam penyusunan skripsi ini.

Dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca

Semarang, 27 Juli 2023

Penulis



ARWIDHA FITRIA ANDREANA

NIT. 561911337473 K

ABSTRAKSI

Andreana, Arwidha Fitria, NIT. 561911337473 K, 2023, “*Penyelesaian Masalah Ganti Rugi Tubrukan Antara BG. Binjai Dengan BG. Permata PLA 3310 Saat Berlabuh Di Area Jetty Morosi*”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P., Pembimbing II: Dr, Ali Muktar Sitompul, M.T., M.Mar.E

Ganti rugi adalah bentuk kompensasi finansial yang diberikan oleh pihak yang bertanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan yang terjadi akibat suatu kejadian agar bisa menangani kerugian yang ditimbulkan akibat tubrukan tongkang. Dalam penelitian ini, adanya tubrukan antara BG. Binjai hanyut dan menghantam BG. Permata PLA 3310 yang menyebabkan beberapa *stanchion* mengalami kerusakan parah. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui penyebab timbulnya penyelesaian masalah ganti rugi tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 saat berlabuh di area *Jetty* Morosi dan untuk mengetahui upaya yang harus dilakukan dalam mengatasi penyelesaian masalah ganti rugi tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 saat berlabuh di area *Jetty* Morosi.

Metode yang digunakan untuk menganalisis data dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif, dengan menggunakan teknik pengumpulan data studi dokumentasi, wawancara, dan observasi. Dimana dalam penulisan skripsi ini memaparkan kejadian, sebab akibat dan peristiwa terjadinya tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 saat berlabuh di area *Jetty* Morosi. Penelitian ini dilakukan pada tanggal 20 Agustus 2021 sampai dengan 29 Juli 2022.

Penyebab penyelesaian masalah ganti rugi tubrukan tongkang adalah adanya kerusakan *stanchion* dan tiang penyangga pada BG. Permata PLA 3310 sehingga diperlukan biaya ganti rugi untuk memperbaiki tongkang yang mengalami kerusakan. Upaya yang dilakukan oleh PT. Sinarmas LDA Maritime untuk menanggulangi insiden tubrukan kapal tongkang adalah melaksanakan negosiasi untuk mencapai kesepakatan harga klaim ganti rugi terbaik di dua belah pihak.

Kata Kunci: Penyelesaian Masalah, Ganti Rugi, Tubrukan Tongkang

ABSTRACT

Andreana, Arwidha Fitria, NIT. 561911337473 K, 2023, “*Penyelesaian Masalah Ganti Rugi Tubrukan Antara BG. Binjai Dengan BG. Permata PLA 3310 Saat Berlabuh Di Area Jetty Morosi*”, Thesis, Diploma IV Program, Port and Shipping Managemen Departemen, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor (I): Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P., Advisor (II): Dr, Ali Muktar Sitompul, M.T., M.Mar.E

Compensation is a form of financial compensation provided by the party responsible for the damage or loss incurred as a result of an incident in order to deal with the losses incurred due to a barge collision. In this research, the collision between BG. Binjai drifted and hit BG. Permata PLA 3310 which caused some stanchions to suffer severe damage. The purpose of this study is to determine the causes of the settlement of the collision compensation problem between BG. Binjai and BG. Permata PLA 3310 while anchored in the Morosi Jetty area and to find out the efforts that must be made in overcoming the settlement of the collision compensation problem between BG. Binjai and BG. Permata PLA 3310 while anchored in the Morosi Jetty area.

The method used to analyze the data in this research is descriptive qualitative method, using data collection techniques of documentation studies, interviews, and observations. Where in writing this thesis describes the events, causes and consequences of the collision between BG. Binjai with BG. Permata PLA 3310 while anchored in the Morosi Jetty area. This research was conducted from August 20, 2021 to July 29, 2022.

The cause of the settlement of the barge collision compensation problem is the damage to the stanchion and support poles on the BG. Permata PLA 3310 so that compensation costs are needed to repair the damaged barge. The effort made by PT Sinarmas LDA Maritime to overcome the barge collision incident is to carry out negotiations to reach an agreement on the best compensation claim price on both sides.

Keyword: Problem Solving, Compensation, Barge Collision

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	5
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Pelelitian	6
E. Manfaat Hasil Penelitian	7
BAB II KAJIAN TEORI	
A. Deskripsi Teori.....	9
B. Kerangka Penelitian	26

BAB III METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian.....	28
B. Tempat Penelitian.....	29
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	30
D. Teknik Pengumpulan Data.....	32
E. Instrumen Penelitian.....	36
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	40
G. Pengujian Keabsahan Data.....	43

BAB IV HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Konteks Penelitian.....	45
B. Deskripsi Data.....	47
C. Temuan.....	57
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	62

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	68
B. Keterbatasan Penelitian.....	69
C. Saran.....	70

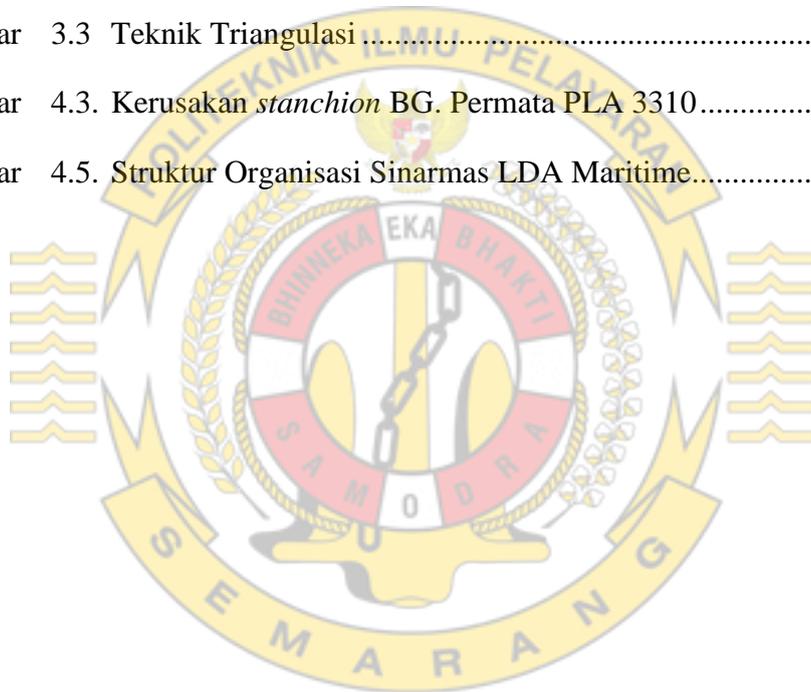
DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

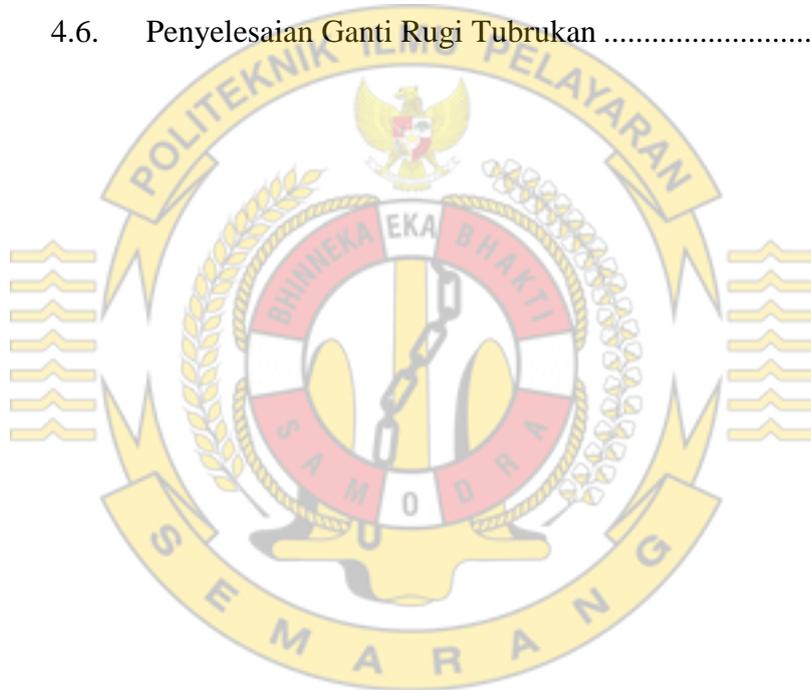
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. <i>Pushing Tugboat</i>	21
Gambar 2.2. <i>Towing Tugboat</i>	21
Gambar 2.3. <i>Side Tugboat</i>	22
Gambar 2.4. Tongkang Binjai.....	23
Gambar 2.5. <i>Jetty Morosi</i>	24
Gambar 2.6. Kerangka Penelitian	27
Gambar 3.3 Teknik Triangulasi	44
Gambar 4.3. Kerusakan <i>stanchion</i> BG. Permata PLA 3310.....	49
Gambar 4.5. Struktur Organisasi Sinarmas LDA Maritime.....	54



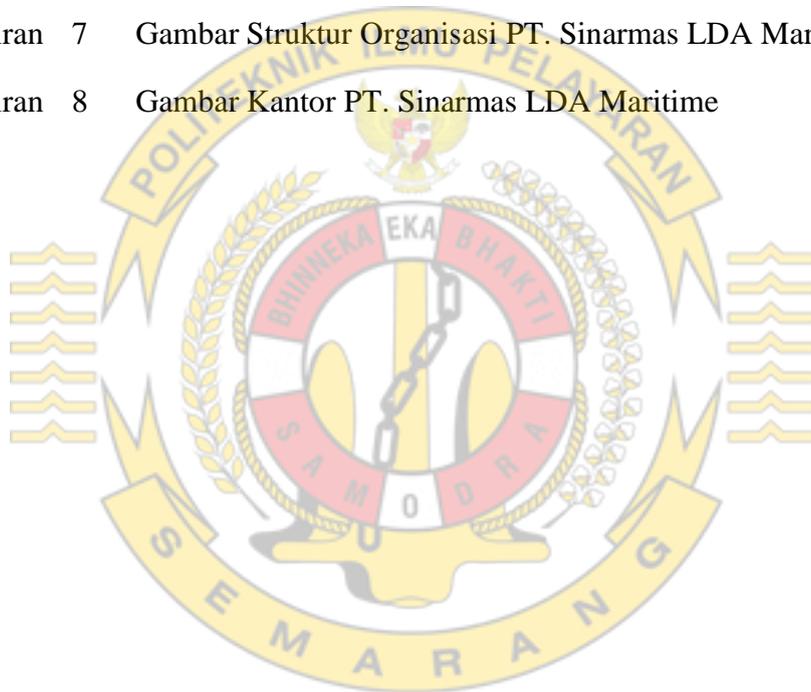
DAFTAR TABEL

Tabel	3.1.	Kisi-Kisi Instrumen Observasi	38
Tabel	3.2.	Kisi-Kisi Instrumen Wawancara.....	39
Tabel	4.1.	Penelitian Terdahulu 1	45
Tabel	4.2.	Penelitian Terdahulu 2	46
Tabel	4.4.	Hasil Wawancara	51
Tabel	4.5.	Penyebab Ganti Rugi Tubrukan.....	60
Tabel	4.6.	Penyelesaian Ganti Rugi Tubrukan	61



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Transkrip Wawancara
- Lampiran 2 Gambar *Document Letter of Protest*
- Lampiran 3 Gambar Kerusakan *Stanchion* BG. Permata PLA 3310
- Lampiran 4 Gambar Email Negosiasi
- Lampiran 5 Gambar *Document Payment Voucher*
- Lampiran 6 Gambar *Document Ship Particular* BG. Binjai
- Lampiran 7 Gambar Struktur Organisasi PT. Sinarmas LDA Maritime
- Lampiran 8 Gambar Kantor PT. Sinarmas LDA Maritime



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam kasus tubrukan tongkang, ganti rugi menjadi salah satu hal yang paling sering diperbincangkan. Ganti rugi adalah bentuk kompensasi finansial yang diberikan oleh pihak yang bertanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan yang terjadi akibat suatu kejadian. Pengalaman peneliti pada saat melaksanakan praktik darat di perusahaan PT. Sinarmas LDA Maritime yang bergerak di bidang *shipowner*, peneliti menemukan salah satu kasus mengenai tubrukan tongkang. Peristiwa tersebut terjadi pada hari Jumat, 09 Juli 2021 sore hari sekitar pukul 16:30 LT cuaca di sekitaran *Jetty Morosi* sudah mulai berombak, beralun besar dan angin mulai kencang disertai hujan sehingga menyebabkan tongkang-tongkang yang berlabuh banyak yang hanyut. Begitu juga TB. SR Star 18 dengan BG. Binjai mengalami larat dan mendekati posisi berlabuhnya BG. Permata PLA 3310. Adapun pada hari Minggu, 11 Juli 2021 sekitar tengah malam pukul 24:00 LT angin dan ombak besar serta bertiup kencang sehingga BG. Binjai hanyut dan menghantam BG. Permata PLA 3310 menyebabkan beberapa *stanchion* BG. Permata PLA 3310 mengalami kerusakan yang parah pada bagian pinggiran tongkang, banyak yang penyok dan rusak. Pada hari Senin, 12 Juli 2021 pagi hari pukul 08:15 LT terjadi kembali benturan pada saat TB. SR Star 18 dalam persiapan *towing* untuk bergerak berpindah posisi berlabuh tongkang, akibat benturan tersebut menyebabkan bagian depan BG. Permata PLA 3310 mengalami kerusakan

yang cukup serius/parah. Dalam peristiwa tersebut Nakhoda dari TB. Natasha Indah membuat berita acara kronologi atas rusaknya *stanchion* pada tongkang yang akan menimbulkan klaim ganti rugi dari *shipowner*. Untuk meminimalisir risiko yang timbul dalam hal tubrukan tongkang, ketentuan peraturan perundang-undangan sangat jelas mengatur kewajiban pengangkut pihak yang bertanggung jawab adalah pemilik kapal, operator, atau pihak lain yang terkait dengan kegiatan pengangkutan barang melalui tongkang atas kerugian yang disebabkan oleh kesalahan dan kelalaian dalam pengoperasian kapal. Namun penyelesaian ganti rugi tubrukan tongkang tidak selalu mudah dilakukan. Masalah tersebut dapat melibatkan berbagai pihak yang memiliki kepentingan yang berbeda-beda. Oleh karena itu, diperlukan suatu sistem atau mekanisme yang dapat memfasilitasi penyelesaian ganti rugi tersebut dengan adil dan efektif.

Salah satu hal yang perlu diperhatikan adalah adanya batas waktu untuk mengajukan tuntutan ganti rugi tubrukan kapal. Biasanya batas waktu yang diberikan adalah 2 tahun sejak kejadian tubrukan kapal terjadi. Selain itu, juga perlu diperhatikan bahwa besarnya ganti rugi yang diberikan dapat berbeda-beda tergantung dari jenis kapal yang terlibat, jenis kerugian yang diderita, dan faktor-faktor lain yang relevan. Di Indonesia penyelesaian ganti rugi tubrukan kapal diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 357 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa dalam hal terjadi kerusakan atau kehilangan pada kapal atau barang yang diangkut, maka pemilik kapal atau pengangkut barang bertanggung jawab memberikan ganti rugi kepada pemilik

barang atau pihak yang berkepentingan lainnya. Namun pelaksanaan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 357 tentang Pelayaran ini masih sering mengalami kendala. Terkadang terdapat perbedaan pandangan antara pihak yang terlibat dalam penyelesaian ganti rugi tersebut. Selain itu proses penyelesaian ganti rugi tersebut juga dapat memakan waktu yang lama dan menghasilkan biaya yang besar. Ada beberapa hal yang perlu dipertimbangkan dalam menentukan besaran ganti rugi yang harus diberikan, seperti nilai kerusakan pada kapal dan barang-barang yang diangkut, biaya perbaikan, biaya penggantian, dan biaya lainnya yang terkait dengan kejadian tersebut. Selain itu penentuan pihak yang bertanggung jawab atas tubrukan juga bisa menjadi masalah tersendiri. Jika ada lebih dari satu kapal yang terlibat dalam tubrukan, maka penentuan pihak yang bertanggung jawab bisa menjadi lebih kompleks. Hal ini bisa memperpanjang waktu penyelesaian ganti rugi dan meningkatkan biaya yang harus ditanggung oleh pihak terkait.

Kecelakaan kapal adalah suatu kejadian yang tidak diinginkan yang dapat menimbulkan kerugian material maupun korban jiwa. Dalam hal ini pihak yang merasa dirugikan dapat mengajukan gugatan untuk mendapatkan ganti rugi atas kerugian yang diderita. Tidak dapat dipungkiri bahwa kecelakaan kapal sering terjadi karena berbagai sebab mulai dari faktor manusia (*human error factor*), faktor teknis (*technical factor*), faktor alam (*force majeure factor*) dan faktor lain.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 01 Nomor 36 dijelaskan bahwa kapal adalah

kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Tongkang adalah salah satu jenis kapal yang digunakan untuk mengangkut barang melalui sungai atau laut. Namun dengan pertumbuhan pelayaran tersebut, Indonesia menjadi salah satu negara dengan lalu lintas maritim yang padat.

Transportasi laut memegang peranan penting di seluruh dunia, salah satunya Indonesia. Bisnis pelayaran atau angkutan laut adalah bisnis yang pokok kegiatannya menggunakan kapal sebagai sarana pengangkutan. Sebagian besar wilayah Indonesia adalah perairan, sehingga diperlukan transportasi laut untuk menghubungkan dari satu tempat ke tempat lainnya atau dari satu negara ke negara lainnya, baik untuk tujuan perdagangan ataupun tujuan lainnya. Oleh karena itu maka kegiatan pengangkutan di laut memiliki kaitan erat dengan hukum maritim dan hukum internasional. Dengan berkembangnya ilmu pengetahuan dan perkembangan yang pesat, khususnya di bidang pelayaran, permintaan akan penggunaan metode transportasi laut semakin meningkat. Angkutan laut menjadi alternatif bagi masyarakat Indonesia untuk menggunakan kapal laut karena kapal dapat mengangkut lebih banyak daripada alat angkut lainnya.

Berdasarkan uraian di atas dapat dilihat bahwa penyelesaian ganti rugi dapat dilakukan di luar pengadilan dengan cara mediasi atau negosiasi antara

semua pihak terkait. Cara ini dapat mempercepat proses penyelesaian masalah dan mengurangi biaya yang harus ditanggung oleh pihak-pihak yang terkait. Berhubung latar belakang masalah tersebut, maka penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul **“Penyelesaian Masalah Ganti Rugi Tubrukan Antara BG. Binjai Dengan BG. Permata PLA 3310 Saat Berlabuh Di Area *Jetty Morosi*”**.

B. Fokus Penelitian

Menurut Spardley dalam buku Sugiyono (2019) menyatakan bahwa fokus merupakan dominan tunggal ataupun beberapa dominan yang terkait dari situasi sosial. Fokus penelitian kualitatif bersifat *holistic*, artinya menyeluruh dan tidak terpisahkan sehingga penelitian kualitatif didasarkan pada situasi sosial umum yang diteliti yaitu orientasi lokasi pelaku dan aktivitas interaksinya.

Berdasarkan latar belakang masalah yang dihadapi maka fokus dalam penelitian ini difokuskan untuk mengatasi penyelesaian masalah ganti rugi tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 saat berlabuh di area *Jetty Morosi*

C. Rumusan Masalah

Menurut Sugiyono (2015) menyatakan bahwa rumusan masalah merupakan jawaban yang rinci dari sebuah topik penelitian dalam bentuk pertanyaan yang dapat mempermudah peneliti untuk mengumpulkan data di lapangan serta mencari jawaban yang tepat dan sesuai.

Berdasarkan latar belakang di atas, permasalahan penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Apa penyebab timbulnya penyelesaian masalah ganti rugi tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 saat berlabuh di area *Jetty Morosi*?
2. Upaya apa saja yang dilakukan dalam mengatasi penyelesaian masalah ganti rugi tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 saat berlabuh di area *Jetty Morosi*?

D. Tujuan Penelitian

Menurut Sugiyono (2015) menyatakan bahwa tujuan penelitian merupakan penelitian yang dilakukan untuk mengetahui tujuan diadakannya penelitian yang dapat dijadikan pedoman dan tujuan yang dicapai.

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka penelitian ini bertujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penyebab timbulnya penyelesaian masalah ganti rugi tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 pada saat berlabuh di area *Jetty Morosi*.
2. Untuk mengetahui upaya yang harus dilakukan dalam mengatasi penyelesaian masalah ganti rugi tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 pada saat berlabuh di area *Jetty Morosi*.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Menurut Sugiyono (2015) menyatakan bahwa manfaat hasil penelitian merupakan tanggapan atas tujuan penelitian yang dibahas dalam hasil penelitian untuk memperoleh informasi tentang pemahaman, pemecahan danantisipasi masalah yang dirumuskan dalam pembahasan penelitian.

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat bagi pihak-pihak terkait secara teoritis maupun praktis sebagai berikut:

1. Manfaat Secara Teoritis
 - a. Dapat menambah pengetahuan dan wawasan penulis untuk bersikap kritis dalam mencermati masalah yang ditemui serta mengembangkan pemikiran di bidang kepelabuhanan untuk meningkatkan ilmu tentang penyelesaian ganti rugi tubrukan pada kapal.
 - b. Dapat memperoleh informasi dan referensi terkait penyelesaian ganti rugi tubrukan pada kapal sehingga dapat menyajikan hasil penelitian yang lebih baik dan akurat bagi pembaca.
2. Manfaat Secara Praktis
 - a. Dapat menambah pengetahuan civitas akademika khususnya bidang Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan mengenai penyelesaian ganti rugi tubrukan pada kapal dan menambah literatur buku-buku di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang untuk meningkatkan kualitas pendidikan di bidang kepelabuhanan.

- b. Diharapkan dapat mengatasi kendala yang menjadi faktor tubrukan kapal dan memberikan gambaran yang berguna bagi pengambilan keputusan untuk masalah yang terkait dengan proses ganti rugi tubrukan pada kapal pada PT. Sinarmas LDA Maritime.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori adalah proses penjelasan mengenai suatu teori secara sistematis dan rinci. Dalam proses deskripsi teori, akan dijelaskan mengenai asumsi-asumsi dasar, konsep-konsep utama, serta hubungan antara konsep-konsep tersebut. Tujuan dari deskripsi teori adalah memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai suatu teori dengan cara menguraikan setiap komponen yang terkait dengan teori tersebut.

Deskripsi teori penyelesaian masalah ganti rugi dalam kasus tubrukan BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 saat berlabuh di area *Jetty* Morosi adalah kerangka kerja hukum yang mengatur bagaimana ganti rugi ditentukan dan dibayarkan dalam situasi ketika dua atau lebih tongkang mengalami tubrukan di perairan. Deskripsi situasi yang diberikan adalah tentang tubrukan antara dua tongkang, yaitu BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310, yang terjadi saat keduanya berlabuh di area *Jetty* Morosi. Dalam kasus seperti ini, proses penyelesaian masalah ganti rugi akan melibatkan berbagai faktor dan pertimbangan sesuai dengan hukum maritim dan regulasi yang berlaku di wilayah tersebut.

Beberapa langkah dan faktor yang mungkin terlibat dalam penyelesaian masalah ganti rugi dalam situasi ini adalah sebagai berikut:

1. Investigasi Tubrukan

Dalam hal ini yang akan dilakukan investigasi untuk mengumpulkan bukti-bukti dan informasi mengenai bagaimana tubrukan terjadi. Investigasi melibatkan penyelidikan terhadap faktor-faktor seperti cuaca, navigasi, komunikasi antara kapal, dan kondisi *Jetty Morosi*.

2. Kerusakan Fisik dan Ekonomi

Besarnya ganti rugi akan bergantung pada tingkat kerusakan fisik yang dialami oleh kedua kapal, termasuk kerusakan pada lambung, struktur, dan peralatan. Selain itu, kerugian ekonomi yang ditimbulkan, seperti kerugian kargo atau pendapatan yang hilang, juga akan dihitung.

3. Asuransi

Pertimbangan asuransi adalah faktor penting dalam penyelesaian masalah ganti rugi. Kapal-kapal yang terlibat mungkin memiliki asuransi yang akan mencakup sebagian atau seluruh kerugian yang timbul akibat tubrukan.

4. Ketersediaan Informasi

Keterangan dari awak kapal, saksi mata, data perekaman navigasi, dan bukti lainnya akan digunakan untuk memahami kronologi tubrukan dan menentukan faktor-faktor yang berkontribusi pada kejadian tersebut.

5. Negosiasi atau Pengadilan

Pihak-pihak yang terlibat dapat mencoba menyelesaikan sengketa melalui negosiasi atau mediasi. Jika tidak ada kesepakatan yang tercapai, masalah ini dapat dibawa ke pengadilan maritim sesuai dengan hukum yang berlaku.

Dalam skripsi ini penulis menggunakan definisi dan istilah yang berkaitan dengan isi penelitian, mencari beberapa definisi dalam karya referensi serta pendapat ahli tentang topik yang diberikan.

1. Penyelesaian Masalah

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti memecahkan masalah adalah menyelesaikan. Masalah pada dasarnya adalah hambatan atau kendala yang perlu diselesaikan. Proses penyelesaian masalah melibatkan berbagai tahapan yang harus dilalui untuk menemukan solusi dari permasalahan tersebut. Tahapan dalam penyelesaian masalah meliputi identifikasi masalah, pengumpulan data, analisis data, merumuskan alternatif solusi, memilih solusi terbaik, dan implementasi solusi tersebut.

Dalam penelitian ini, permasalahan yang akan diselesaikan oleh peneliti mengenai ganti rugi tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 saat berlabuh di area *Jetty* Morosi, yang mana BG. Binjai selaku tongkang milik perusahaan tempat peneliti melaksanakan praktik darat yaitu PT. Sinarmas LDA maritime, sedangkan BG. Permata PLA 3310 selaku tongkang milik perusahaan lain yaitu PT.

Permata Lintas Abadi. Permasalahan mengenai tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 saat berlabuh di area *Jetty* Morosi memerlukan pemecahaan masalah yang harus diselesaikan melalui ganti rugi, sehingga diperlukan kemampuan analisis, kreativitas, dan keberanian untuk mengambil keputusan. Dengan mengikuti tahapan penyelesaian masalah yang tepat, diharapkan masalah dapat diselesaikan dengan efektif dan efisien.

2. Ganti Rugi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mengartikan “kerugian” sebagai suatu keadaan dimana tidak ada yang memperoleh keuntungan dari apa yang telah dikeluarkan (modal). Ganti rugi adalah uang yang diberikan untuk mengganti kerugian. Ganti rugi dalam istilah hukum, sering disebut *legal remedy*, adalah cara pemenuhan atau kompensasi hak atas dasar putusan pengadilan yang diberikan kepada pihak yang menderita kerugian dari akibat perbuatan pihak lain yang dilakukan karena kelalaian atau kesalahan maupun kesengajaan.

Ganti rugi adalah suatu bentuk kompensasi yang diberikan oleh pihak yang menyebabkan kerugian terhadap pihak lain. Dalam hukum, ganti rugi seringkali diartikan sebagai penggantian kerugian yang timbul akibat tindakan salah satu pihak. Ganti rugi dapat diberikan dalam berbagai bentuk, seperti uang, barang, atau jasa. Tujuannya adalah untuk mengembalikan kerugian yang dialami oleh pihak yang dirugikan.

Peraturan tentang ganti rugi yang terakhir juga diatur dalam Pasal 96 ayat 1, 2, dan 3. Hal ini membahas tentang pemberian ganti kerugian dalam bentuk penetapan. Selain itu, semua aspek keputusan melibatkan sejumlah pertimbangan yang mengarah pada keputusan akhir. Oleh karena itu, segala pernyataan yang berkaitan dengan ganti rugi harus dipertimbangkan sebelum penetapan dan penting sebagai pertimbangan keputusan tersebut.

Dalam hukum perdata, ganti rugi dibedakan menjadi dua jenis, yaitu ganti rugi materil dan ganti rugi immateril. Ganti rugi materil adalah ganti rugi yang bersifat nyata atau dapat dihitung secara pasti. Contohnya adalah ganti rugi atas kerusakan properti atau kendaraan. Sedangkan ganti rugi immateril adalah ganti rugi yang bersifat tidak nyata atau sulit diukur secara pasti. Contohnya adalah ganti rugi atas penderitaan fisik atau mental akibat tindakan salah satu pihak.

Dalam hukum pidana, ganti rugi juga dapat diberikan kepada korban tindak pidana. Tujuannya adalah untuk mengembalikan kerugian yang dialami oleh korban akibat tindak pidana yang dilakukan oleh pelaku. Namun terkadang proses pengajuan ganti rugi tidak selalu mudah dan banyak faktor yang mempengaruhinya. Berikut penjelasan mengenai ganti rugi:

1. Apabila tubrukan disebabkan oleh peristiwa yang tidak disengaja atau *force majeure*, setiap kapal yang rusak bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkannya.

2. Apabila tubrukan disebabkan oleh kesalahan salah satu kapal, kapal yang dinyatakan bersalah bertanggung jawab untuk memperbaiki semua kerusakan yang ditimbulkan.
3. Sebuah negara boleh memberlakukan hukum undang-undang yang membatasi tanggung jawab masing-masing pemilik kapal.
4. Aturan di atas juga berlaku jika tubrukan disebabkan oleh kesalahan pandu meskipun di perairan wajib pandu.

Secara umum ganti rugi pada perusahaan pelayaran dilakukan dengan cara asuransi untuk meminimalisir kerugian yang diakibatkan oleh tubrukan. Dalam hal ini asuransi dilakukan melalui pembayaran premi untuk mendapatkan perlindungan finansial terhadap risiko tubrukan yang dialami. Asuransi juga memberikan perlindungan yang lebih formal dan terstruktur, dimana pemilik kapal mendapatkan klaim asuransi sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam polis.

Dalam penelitian ini, ganti rugi penyelesain masalah tubrukan antar tongkang yang dimiliki oleh dua perusahaan yang berbeda yaitu PT. Sinarmas LDA Maritime dan PT. Permata Lintas Abadi yaitu BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 saat berlabuh di *Jetty Morosi*, oleh kedua belah pihak perusahaan permasalahan masalah tubrukan ini diselesaikan melalui ganti rugi negosiasi antar pemilik operator tongkang yang terlibat dalam tubrukan yang terjadi. Negosiasi ini dilakukan dengan menyelesaikan permasalahan dengan cara berunding untuk mencari titik tengah dan solusi tanpa harus melibatkan proses

hukum. Dalam hal ini ganti rugi tubrukan diselesaikan melalui metode mediasi yang dilakukan dengan penyelesaian sengketa atau permasalahan di luar jalur pengadilan untuk mencapai suatu kesepakatan atas penyelesaian permasalahan yang didapati oleh peneliti.

3. Tubrukan Kapal

Tubrukan kapal (*Collision*) merupakan suatu kejadian yang tidak disengaja ataupun yang disebabkan keadaan terpaksa. Tubrukan kapal (*Collision*) merupakan suatu kejadian yang tidak disengaja ataupun yang disebabkan keadaan terpaksa.

Di dalam kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) bab VI pasal 534 disebutkan “Tubrukan kapal berarti terjadi benturan atau sentuhan kapal yang satu dengan yang lainnya” Pengertian lain mengenai tubrukan kapal terdapat dalam Pasal 544 dan 544a yang dapat diperjelas sebagai berikut:

a. Pasal 544

Apabila sebuah kapal, sebagai akibat dari caranya berlayar atau karena tidak memenuhi suatu ketentuan undang- undang, sehingga menimbulkan kerugian pada kapal lain, barang- barang atau orang dalam pengertian “tubrukan kapal”. Disini tidak terjadi tubrukan singgungan antara kapal satu dengan lainnya, meskipun peristiwa ini dimasukkan dalam pengertian “tubrukan kapal” (Pasal 544).

b. Pasal 544a

Jika sebuah kapal menabrak benda lain yang bukan sebuah kapal, baik yang berupa benda tetap maupun bergerak, misalnya pangkalan laut atau dermaga, lentera laut, rambu-rambu laut dan lain-lain, maka peristiwa tubrukan antara kapal dengan benda lain yang bukan kapal tersebut disebut “tubrukan kapal” (Pasal 544a).

Sebab itu pemerintah selalu meregulasi peraturan-peraturan akan keselamatan pelayaran. Regulasi tersebut sudah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan pihak-pihak yang terkait dalam pengawasan keselamatan pelayaran.

4. Kapal *Tugboat*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2014 Pasal 1 ayat 5 menyebutkan bahwa “Kapal Tunda yang berfungsi sebagai sarana bantu pemanduan adalah kapal dengan karakteristik tertentu digunakan untuk kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, mengawal (*escort*) dan membantu (*assist*) kapal yang berolah-gerak di alur pelayaran, daerah labuh jangkar maupun kolam pelabuhan, baik untuk bertambat ke atau untuk melepas dari dermaga, *jetty*, *trestle*, *pier*, pelampung, dolphin, kapal dan fasilitas tambat lainnya”.

Pada dasarnya *tugboat* menggunakan mesin berbahan bakar diesel yang terdapat di lokomotif kereta api, bedanya pada mesin lokomotif kereta api menggerakkan roda sedangkan *tugboat* menggerakkan *propeller*. Kebanyakan *tugboat* menggunakan dua mesin induk untuk

menghasilkan tenaga yang berlipat ganda yaitu mesin penggerak *tugboat* yang dapat menghasilkan tenaga setara dengan kekuatan sebuah lokomotif kereta api dan *sea going tugboat* yang dapat menghasilkan tenaga setara dengan 8 lokomotif kereta api. *Tugboat* memiliki tenaga yang sangat besar, hal ini disebabkan karena *tugboat* diperuntukan untuk menggerakkan dan membantu kapal-kapal yang berukuran besar. Pada saat menunda kapal juga sering kali diperlukan lebih dari satu *tugboat*, jadi diperlukan koordinasi dan komunikasi yang baik antara *tugboat* satu dengan *tugboat* yang lain. Kapal *tugboat* memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

a. Sistem *thruster*

Tugboat memiliki dua *propeller* besar yang sangat kuat dengan menggunakan sistem *thruster*, yaitu *propeller* yang dapat berputar 360 derajat penuh. Jadi *tugboat* dapat melakukan pergerakan dengan mudah dan lincah.

b. *Heavy displacement hull*

Tugboat memiliki desain lambung yang unik yaitu *heavy displacement hull*. Prinsip kerjanya pada saat tenaga rendah bagian depan *tugboat* sejajar dengan air (stabil) tetapi pada saat tenaga penuh bagian depan *tugboat* terangkat (trim belakang) hal ini bermaksud untuk mengurangi bidang gesekan antara kapal dengan air sehingga bahan bakar yang digunakan minimal dan tenaga yang dihasilkan maksimal.

c. Damprah

Pada sisi *tugboat* terdapat damprah yaitu bantalan yang terbuat dari karet tebal yang berfungsi mencegah kerusakan kapal pada saat bersinggungan dengan kapal lain.

d. *Keel* di depan

Biasanya *keel* terdapat pada bagian bawah di dekat *propeller*, tetapi pada kapal *tugboat*, *keel* terdapat di depan kapal. Berfungsi untuk memfokuskan arus air dan tenaga kapal pada saat menunda kapal, agar *tugboat* tidak mudah ditarik ke arah kapal yang di tundanya.

e. *Winch*

Pada bagian depan atau belakang *tugboat* terdapat *winch*, yaitu mesin yang bekerja seperti mesin penderek, juga memiliki tali yang terbuat dari serat fiber yang sangat kuat sepanjang ratusan meter, berfungsi untuk menarik kapal besar, memutar kapal, serta juga dapat digunakan sebagai *emergency brake* pada saat *tugboat* mendorong kapal besar.

Fungsi utama dari kapal *tugboat* adalah menarik atau mendorong kapal-kapal yang berukuran besar yang kesulitan bersandar di dermaga maupun kapal-kapal yang tidak memiliki penggerak sendiri, serta memindahkan bangunan lepas pantai (*offshore*). Sering kali kapal tanker kesulitan apabila sedang melakukan *mooring* (menambat) dan *unmooring* (melepas) kapal tanker di laut lepas, maka dari itu diperlukan

peran *tugboat* sebagai pemandu dalam proses tersebut, *tugboat* sering digunakan untuk memantau cuaca di sekitar pelabuhan, menanggulangi minyak tumpah (*oil spill*). Dengan adanya pompa air yang terdapat pada *tugboat*, maka pada saat terjadi kebakaran pelabuhan maupun kapal, *tugboat* dapat membantu memadamkan api bersama-sama dengan kapal pemadam kebakaran, *tugboat* juga sering digunakan pada saat terjadi peristiwa minyak tumpah, yang disebabkan oleh kebakaran kapal, kapal tenggelam dengan cara menarik jaring penyaring minyak.

Kapal *tugboat* dapat dibedakan menjadi beberapa jenis menurut daerah kerjanya antara lain:

a. *Sea going tugboat*

Merupakan jenis *tugboat* yang daerah kerjanya di lautan lepas, sering digunakan untuk operasi tengah laut seperti pelaksanaan *mooring* dan *unmooring*, biasanya memiliki bentuk *fore* yang tinggi (berfungsi untuk memecah ombak) serta secara keseluruhan lebih besar dari pada jenis *tugboat* yang lainnya, memiliki mesin dan tenaga yang sangat besar, dan dapat menampung awak 7 sampai 10 orang.

b. *Harbor tugboat*

Sesuai namanya kapal ini merupakan jenis *tugboat* yang daerah kerjanya berada di pelabuhan. Bentuknya lebih kecil dari *sea going tugboat*. Bertugas melayani kapal untuk merapat ke dermaga. Ini disebabkan karena kapal besar tidak cukup lincah

untuk bermanuver di pelabuhan yang ramai dengan kapal lain. Jadi kapal yang berukuran monster tersebut ditarik atau didorong oleh *harbour tugboat* menuju dermaga.

c. *River tugboat*

Jenis *tugboat* ini daerah kerjanya di sungai yang mempunyai aliran tenang, *river tugboat* tidak dapat melakukan operasinya di laut lepas, karena desain *hull* yang rendah dari kota sehingga tidak memiliki kemampuan untuk memecah ombak dan sangat rentan terhadap gelombang. Lebih sering digunakan untuk menarik atau mendorong kapal tongkang, sehingga kapal ini disebut juga *towboat* atau *pushboat*.

Terdapat jenis-jenis kapal *tugboat* menurut posisi saat menunda kapal antara lain:

a. *Pushing tugboat*

Merupakan kapal *tugboat* yang berfungsi untuk mendorong kapal lain, pada kapal ini dilengkapi dengan damprah, yaitu bantalan yang terbuat dari karet agar pada saat mendorong badan kapal tidak akan rusak.



Gambar 2.1 *Pushing Tugboat*

Sumber: Dokumen Pribadi

b. *Towing tugboat*

Merupakan kapal *tugboat* yang berfungsi untuk menarik kapal lain. Kapal TB. SR Star 18 merupakan kapal yang berjenis *towing tugboat* (kapal tunda tarik) yang berfungsi menarik kapal lain seperti tongkang dan dilengkapi dengan *wich* yaitu tali fiber sepanjang ratusan meter yang berfungsi menarik maupun membelokkan kapal lainnya.



Gambar 2.2 *Towing Tugboat*

Sumber: Dokumen Pribadi

c. *Side tugboat*

Dalam menunda kapal lain, *tugboat* jenis ini prinsipnya menempel pada kapal lain dan menggerakannya.



Gambar 2.3 *Side Tugboat*

Sumber: Dokumen Pribadi

5. Tongkang

Secara definisi tongkang (*barge*) atau yang biasa disebut dengan *poonton boat* adalah jenis kapal dengan lambung datar seperti kotak besar yang mengapung di atas air, difungsikan untuk mengangkut barang skala besar dan ditarik dengan kapal *tugboat* atau digunakan untuk mengakomodasi pasang-surut seperti pada dermaga apung. Tongkang tidak memiliki mesin (*self-propeller*) sehingga harus ditarik oleh kapal *tugboat* menggunakan tali yang berupa tali tambat.

Tongkang tidak mempunyai mesin penggerak atau *unpropeller* (baling-baling penggerak), sehingga hanya konstruksinya saja yang memiliki kemiripan dengan kapal, tetapi bedanya tidak mempunyai mesin maupun kemudi. Di Indonesia ini terdapat banyak wilayah yang membuat atau memproduksi tongkang yaitu di galangan kapal daerah

Surabaya, Jakarta, dan Batam yang menjadi salah satu basis produksi perkapalan di Indonesia.



Gambar 2.4 Tongkang Binjai
Sumber: Dokumen Perusahaan

6. *Jetty*

Menurut Bambang Triadmodjo, *jetty* merupakan dermaga yang dibangun menjorok jauh ke laut dengan posisi tegak lurus, agar ujung dermaga berada dalam kedalaman yang diperlukan kapal dan tidak membutuhkan pengerukan lumpur yang cukup banyak untuk sandar kapal di perairan dangkal.

Penggunaan *jetty* untuk membentuk jembatan yang digunakan untuk menambatkan kapal di perairan dangkal. Ada beberapa jenis bentuk *pier* atau jembatan dermaga, antara lain:

a. *Pier* berbentuk T atau L

Penggunaan *jetty* dermaga berbentuk T atau L ini biasanya dimanfaatkan apabila kedalaman yang diisyatkan jauh menuju

pantai, sehingga antara dermaga maupun pantai dapat terhubung dengan menggunakan jembatan penghubung.

b. *Pier* berbetuk jari

Bentuk dari dermaga ini memiliki garis kedalaman pada kolam terbesar menjorok ke laut. Pada *pier* jenis ini dianggap lebih efisien karena dapat dimanfaatkan pada pelabuhan kapal dengan muatan umum.

Jetty adalah jenis dermaga yang berfungsi untuk membatasi pendangkalan alur yang disebabkan oleh proses sedimentasi yang terjadi di pantai. Proses pengendapan tersebut berlangsung terutama pada muara kapal, yang dapat mengganggu lalu lintas perairan. Pemakaian *jetty* dapat digunakan untuk mengurangi masalah bencana banjir dan untuk mempertahankan pengalihan di muara sungai.



Gambar 2.5 *Jetty* Morosi

Sumber: Redi Dasman

Kebutuhan infrastruktur pelabuhan dan laut sangat penting untuk mendukung pengembangan jenis dermaga. Berikut ini adalah berbagai jenis bangunan dermaga di berbagai pelabuhan di Indonesia:

a. *Jetty Panjang*

Jenis *jetty* ini biasanya dibangun dengan cara penempatan bagian ujung panjang terletak di gelombang pecah, tujuan dari pembangunan dermaga ini ditujukan untuk membatasi masuknya endapan ke muara.

b. *Jetty Sedang*

Jenis *jetty* ini biasa digunakan untuk menahan sebagian distribusi sedimen yang ada di sepanjang pantai, *jetty* sedang dapat dikatakan apabila bagian ujungnya berada diantara muka air yang mengalami surut gelombang pecah.

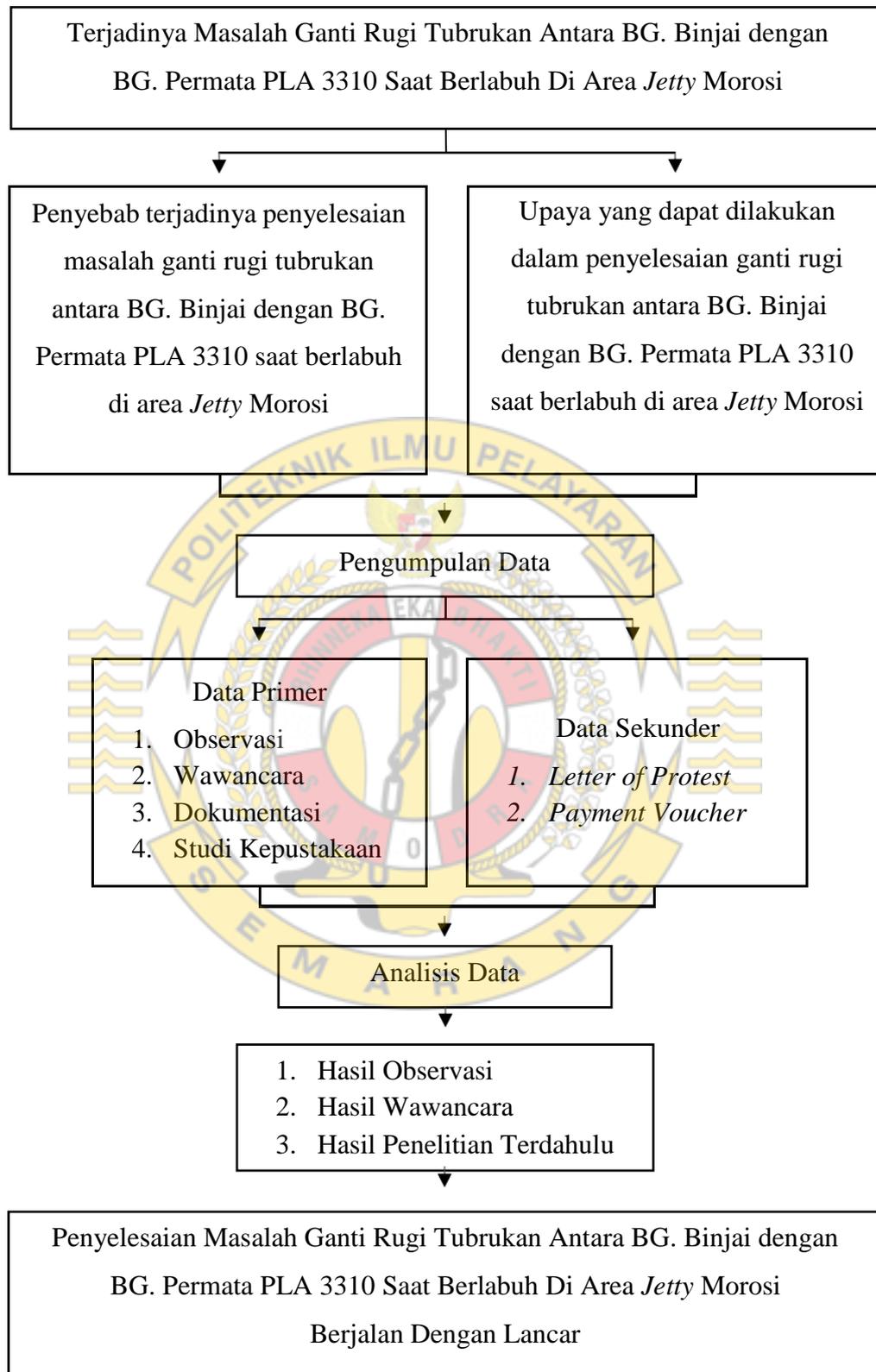
c. *Jetty Pendek*

Jetty ini umumnya dibangun apabila kaki bagian ujung bangunan berada pada muka air surut, kegunaan dari tipe *jetty* pendek ini dapat digunakan sebagai penahan belokan pada muara sungai, *jetty* pendek mampu memusatkan aliran air dengan alur yang sudah dibuat dan *jetty* dapat mengurangi endapan.

Pemakaian *jetty* dermaga sangat penting karena penggunaannya memang ditujukan untuk mengatasi endapan sedimen yang ada di bibir pantai, beberapa informasi di atas dapat membantu mengenal *jetty* dan kegunaannya lebih baik untuk pelabuhan maupun pantai.

B. Kerangka Penelitian

Menurut Sugiyono (2019), kerangka penelitian adalah versi konseptual tentang bagaimana sebuah teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah penting. Kerangka ini berfungsi sebagai dasar untuk pertanyaan penelitian penulis. Bisa juga diartikan mengosongkan pikiran dari kerangka logika yang relevan untuk mendapatkan jawaban atas masalah. Kerangka penelitian yang baik menjelaskan hubungan antara variabel yang diteliti dalam teori. Dalam merancang kerangka penelitian, seorang peneliti harus mempertimbangkan berbagai hal seperti tujuan penelitian, jenis data yang akan dikumpulkan, serta metode penelitian yang akan digunakan. Dengan memiliki kerangka penelitian yang baik, maka penelitian yang dilakukan akan lebih terstruktur dan terarah sehingga dapat menghasilkan data yang akurat dan dapat dipercaya. Pada penelitian ini berfokus pada tubrukan tongkang saat berlabuh di area *jetty* sehingga menyebabkan ganti rugi yang harus ditanggung. Dari kejadian tersebut agar tidak terulang kembali, maka dibutuhkan prosedur penyelesaian ganti rugi kecelakaan kapal. Untuk mempermudah pembacaan dalam skripsi yang berjudul “Penyelesaian Masalah Ganti Rugi Tubrukan Antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 Saat Berlabuh Di Area *Jetty* Morosi” maka penulis membuat kerangka penelitian agar pembaca dapat dengan mudah memahami judul penelitian hingga saran dan kesimpulan. Berikut adalah kerangka penelitian:



Gambar 2.6 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan uraian dari hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti mengenai penyelesaian masalah ganti rugi tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 saat berlabuh di area *Jetty* Morosi dapat disusun dengan baik dan menghasilkan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Penyebab terjadinya penyelesaian masalah ganti rugi tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 saat berlabuh di area *Jetty* Morosi adalah:

Berdasarkan rangkaian peristiwa yang tertuang dalam *Letter of Protest* (LOP) yang disampaikan oleh PT. Permata Lintas Abadi kepada PT. Sinarmas LDA Maritime, terjadinya tubrukan tongkang, dikarenakan oleh:

- a. Cuaca buruk, terdapat kondisi laut berombak, beralun besar, serta terdapat angin kencang disertai hujan.
- b. Kurangnya Pemahaman dan komunikasi antar kapal, mengakibatkan terjadinya tubrukan saat kapal hendak melaksanakan perpindahan posisi berlabuh.
- c. Terdapat kerusakan *stanchion* pada BG. Permata PLA 3310 selaku tongkang yang ditabrak oleh BG. Binjai.

2. Upaya yang dilakukan dalam mengatasi penyelesaian masalah ganti rugi tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 saat berlabuh di area *Jetty Morosi* adalah:
 - a. Mengidentifikasi kejadian tubrukan dengan melakukan pengecekan oleh pihak perwakilan antar dua perusahaan, yang memastikan kerusakan pada beberapa *stanchion* BG. Permata PLA 3310 dengan adanya bukti foto adanya kerusakan dan dicantumkan dalam lampiran *letter of protest* yang di buat oleh PT. Permata Lintas Abadi.
 - b. Memperhitungkan besarnya biaya perbaikan tongkang dengan mempertimbangkan lokasi perbaikan dan sedikitnya pekerja kontraktor yang melaksanakan perbaikan tongkang.

B. Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti dalam melakukan pencarian data mengalami keterbatasan yang tidak bisa dihindari. Keterbatasan ataupun kesulitan ini menjadi faktor yang dapat dijadikan perhatian untuk peneliti yang akan meneliti hal yang sama atau menyempurnakan penelitian ini. Keterbatasan dalam melakukan penelitian antara lain:

1. Penyelesaian masalah ganti rugi tubrukan tongkang dilaksanakan secara *online* dengan pihak *operational management* PT. Permata Lintas Abadi, sehingga terdapat kekurangan dalam perolehan informasi.

2. Penelitian ini hanya dilaksanakan pada saat peneliti melaksanakan praktik darat di PT. Sinarmas LDA Maritime khususnya saat mengalami permasalahan ganti rugi di daerah Morosi sebagai salah satu daerah operasional BG. Binjai milik PT. Sinarmas LDA Maritime.
3. Dokumen yang dimiliki oleh peneliti terbatas karena tidak berada langsung di lokasi kejadian namun hanya tertuang pada *letter of protest* yang dibuat oleh Nakhoda serta berisikan rangkaian kejadian yang di dalamnya terdapat bukti foto kerusakan tubrukan tersebut dikirim melalui email.

C. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti mengacu pada penelitian mengenai penyelesaian masalah ganti rugi tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 saat berlabuh di area *Jetty* Morosi menyampaikan beberapa saran yang diharapkan mampu memberikan manfaat khususnya kepada perusahaan PT. Sinarmas LDA Maritime serta bagi para pembaca. Adapun saran yang peneliti sampaikan melalui penelitian ini sebagai berikut:

1. Agar kapal tidak mengalami permasalahan yang mengakibatkan kerugian bagi pihak perusahaan, sebaiknya sebelum seluruh *crew* bekerja di atas kapal pihak perusahaan melakukan penyuluhan atau *training* guna meningkatkan kemampuan dan pengetahuan *crew* sehingga kapal tidak mengalami permasalahan saat pengoperasionalan kapal seperti tubrukan.

2. Sebelum melakukan negosiasi untuk menyelesaikan masalah ganti rugi tubrukan tongkang sebaiknya pihak perusahaan selaku penanggung jawab kerugian melakukan identifikasi secara langsung terhadap kerusakan kapal agar dapat mengetahui spesifikasi biaya kerugian yang ditanggung sesuai dengan biaya asli kerusakan.



DAFTAR PUSTAKA

- Achmadi, A., dan Narbuko, 2015, *Metodologi Penelitian*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Anggito, Albi, dan Setiawan, Johan, 2018, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, CV Jejak, Sukabumi, Jawa Barat.
- KBBI, 2008, Kamus Besar bahasa Indonesia (KBBI), Kemendikbudristek.
- Mahkamah Pelayaran, 2009, *Materi Sosialisasi Rekrutmen Anggota Mahkamah Pelayaran*, Mahkamah Pelayaran, Jakarta.
- Moleong, L.J., 2021, *Metode Penelitian Kualitatif*, PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2014 Tentang Sarana Bantu Dan Prasarana Pemanduan Kapal.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
- Sidiq, U, dan Choiri, M, 2019, *Metode Penelitian Kualitatif Di Bidang Pendidikan*, CV Nata Karya, Ponorogo.
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*, PT Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*, PT Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2019, *Metodelogi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif Dan R&D*, PT Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2020, *Metode Penelitian Kualitatif*, PT Alfabeta, Bandung.

Sujarweni, V, dan Wiratna, 2018, *Metodologi Penelitian Bisnis dan Ekonomi*

Pendekatan Kuantitatif, Pustaka Baru Press, Yogyakarta.

Sukardi, 2023, *Metodologi Penelitian Pendidikan Kompetensi dan Praktiknya*,

Bumi Aksara, Jakarta.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Yusuf, A, Murni, 2017, *Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, dan Penelitian*

Gabungan, Prenadamedia Group, Jakarta.



LAMPIRAN 1

TRANSKRIP WAWANCARA

Informan 1 : Sebastien Follet

Jabatan : *Dry Fleet General Manager*

Tempat : PT. Sinarmas LDA Maritime

Berikut adalah hasil wawancara antara peneliti (A) dengan informan (B):

A : Selamat siang pak, mohon izin meminta waktunya sebentar untuk melakukan wawancara mengenai masalah ganti rugi tubrukan tongkang.

B : Selamat siang Arwidha, silahkan.

A : Apa yang menyebabkan terjadinya tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310?

B : Faktor yang menyebabkan terjadinya tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 yaitu disebabkan oleh cuaca buruk, angin kencang dan ombak besar. Sehingga tongkang tidak bisa menahan dari gelombang air laut yang dan angin yang kencang.

A : Apakah ada faktor lain pak, selain dari faktor cuaca buruk?

B : Iya ada, faktor lain yang menyebabkan terjadinya tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310 yaitu minimumnya komunikasi antar kapal, kurangnya kesiagaan *crew* kapal dalam melaksanakan perpindahan posisi kapal sehingga terjadi hantaman dan kerusakan yang cukup parah pada BG. Permata PLA 3310.

- A : Lalu apa saja dampak yang terjadi setelah terjadinya tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310?
- B : Dampak yang terjadi adalah kerusakan pada *stanchion* dan bagian depan tongkang menjadi penyok, kemudian Nakhoda BG. Permata PLA 3310 mengeluarkan *letter of protest* guna melakukan klaim ganti rugi kepada *shipowner* dari *tugboat* agar dapat mengganti rugi dari semua kerusakan yang diakibatkan tubrukan.
- A : Kemudian upaya apa saja yang dilakukan untuk mengatasi masalah ganti rugi tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310?
- B : Dari pihak kami PT. Sinarmas LDA Maritime pemilik BG. Binjai melakukan identifikasi dari penyebab terjadinya tubrukan tongkang dengan cara menganalisa *stanchion* BG. Permata PLA 3310 yang penyok akibat tertubruk BG. Binjai agar kita bisa mengetahui biaya yang harus dikeluarkan untuk mengganti kerugiannya.
- A : Terimakasih atas waktu yang diberikan kepada saya untuk mewawancari bapak hari ini.
- B : Sama-sama semoga sukses, jangan malu bertanya jika masih ragu di kemudian hari.

TRANSKRIP WAWANCARA

Informan 2 : Diah Asti Luxitasari

Jabatan : *Dry Fleet Operational Commercial*

Tempat : PT. Sinarmas LDA Maritime

Berikut adalah hasil wawancara antara peneliti (A) dengan Informan (B)

A : Selamat siang Bu Luxi, mohon izin meminta waktunya sebentar untuk melakukan wawancara yang bertujuan mendapatkan informasi guna penelitian saya.

B : Selamat siang Arwidha, baik silahkan.

A : Apakah setiap kecelakaan pada kapal berdampak bagi kerugian perusahaan bu?

B : Setiap kejadian insiden kecelakaan kapal pasti mengakibatkan kerugian dan menimbulkan klaim ganti rugi. Namun penggantian ganti rugi yang dikeluarkan oleh perusahaan tergantung dari sebab terjadinya suatu permasalahan yang ada.

A : Dari kejadian insiden tubrukan antara BG. Binjai dengan BG. Permata PLA 3310, pihak dari siapa yang akan menggantikan klaim tersebut bu?

B : Setelah dilakukan pengecekan dari penyebab terjadinya tubrukan tongkang maka pihak dari kami PT. Sinarmar LDA Maritime pemilik kapal BG. Binjai yang akan mengganti kerugian atas kerusakan *stanchion* yang terjadi di BG. Permata PLA 3310.

A : Upaya apa saja yang dilakukan agar klaim tersebut cepat selesai bu?

B : Perusahaan kami mengklasifikasi terlebih dahulu mengenai penyebab adanya suatu permasalahan yaitu mengenai kecelakaan yang menimbulkan ganti rugi berdasarkan faktor penyebab, kapal yang melakukan kesalahan serta ditinjau dengan dokumen pendukung yakni berita acara yang berisikan rangkaian peristiwa, dan bukti foto adanya kerusakan. Yang mana dokumen ini digunakan untuk menunjang keabsahan terjadinya peristiwa, sehingga pihak perusahaan dapat mengambil tindakan untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.

A : Apa kendala yang dihadapi dalam penyelesaian klaim ganti rugi bu?

B : Kendala yang dihadapi adalah karena terjadinya tubrukan tonggak diakibatkan oleh faktor alam, penyelesaian ini hanya menggunakan komunikasi yang terbatas dengan menggunakan media email dalam penggantian ganti rugi tanpa melihat secara langsung pelaksanaan perbaikan pada kapal. Hal ini dikarenakan terdapat dokumen yang bersifat rahasia sehingga hanya pihak-pihak tertentu yang mengetahui akan keabsahan data perbaikan yang ada.

A : Terimakasih atas waktu dan informasinya yang diberikan untuk mewawancari Bu Luxi siang ini.

B : Sama-sama Arwidha.

LAMPIRAN 2

GAMBAR LETTER OF PROTEST



PT. PERMATA LINTAS ABADI

Shipping

Jl. Bandengan Utara 80, Komp. Bandengan Indah Blok A 29 Jakarta

Phone. (021)6660-3773 (hunting), Fax. (021)6660-3637

e-mail : permata@plapermata.com

BERITA ACARA KRONOLOGI RUSAKNYA STANCHION TK.PERMATA PLA 3310

Pada hari Kamis, 08 Juli 2021 TB.Natasha Indah dengan Gandengan TK.PERMATA PLA 3310. Pada jam 11:00 LT tiba di morosi dan selesai berlabuh jangkar pada pukul 12:20 LT dengan posisi Lintang 03.48'.875"S Bujur 122.30'.027"E.

Adapun pada tanggal 09 Juli 2021, Pada sore sekitar pukul 16:30 LT Cuaca di sekitaran JettyMorosi sudah mulai berombak, beralun besar, dan angin mulai kencang disertai hujan sehingga menyebabkan tongkang-tongkang yang berlabuh banyak yang hanyut. Begitu juga dengan TK BINJAI dan kapalnya TB.SR STAR 18 mengalami larat dan mendekati posisi berlabuhnya TK.PERMATA PLA3310. Pada saat itu saya sebagai Nakhoda Tb.NATASHA INDAH sudah mengingatkan atau menyampaikan kepada TB.SR STAR 18 lewat radio channel 09 untuk menarik atau memindahkan tongkangnya agar menjauh dari posisi berlabuh dari TK.PERMATA PLA3310 namun mereka tidak berpindah tempat/masih pada posisi dekat dengan tongkang kita. Saat itu jarak TK BINJAI dengan TK.PERMATA PLA3310 kurang lebih 50 meter.

Adapun pada hari Minggu, 11 juli 2021 sekitar tengah malam pukul 24:00 LT angin dan ombak bertiup kencang, ombak besar sehingga TK BINJAI hanyut dan menghantam TK.PERMATA PLA3310 menyebabkan beberapa stanchion TK.PERMATA PLA3310 mengalami kerusakan yang parah dan bagian pinggir tongkang banyak yang penyok dan rusak. Jumlah stanchion yang rusak parah yaitu sebanyak 6 stanchion terlepas lasnya dan bengkok parah, dan yang penyok sebanyak 10 stanchion. Total 16 stanchion yang rusak.

Dan pada hari Senin 12 Juli 2021 pagi hari pukul 08:15 LT Terjadi kembali benturan pada saat TB.SR STAR 18 dalam persiapan towing untuk bergerak berpindah posisi berlabuh tongkang, akibat benturan tersebut menyebabkan bagian depan TK.PERMATA PLA3310 mengalami kerusakan yang cukup serius/parah.

Pihak TB.NATASHA INDAH diwakili Kapten, Mualim I dan Mualim II bersama dengan pihak TB.SR STAR 18 yang diwakili oleh Kapten dan Mualim I telah melakukan pengecekan bersama-sama pada TK.PERMATA PLA3310 dan pada TK.BINJAI dengan hasil sebagai berikut:

1. Pada TK.PERMATA PLA3310 mengalami kerusakan sbb:
 - a. Tiang stanchion sebelah kiri terlepas lasnya dan penyok berat
 - b. Sideboard bagian haluan TK.PERMATA PLA3310 penyok.
 - c. Sideboard pengaman jangkar TK.PERMATA PLA3310 mengalami penyok
2. Pada TK.BINJAI terdapat :
 - a. Tanda bekas fender dari TK.PERMATA PLA3310
 - b. Ada bekas penyok baru sebanyak 3 titik dibagian bawah belakang sebelah kanan dari TK.BINJAI (Pihak Kapten dan Mualim I TB.SR STAR 18 juga mengakui bahwa itu adalah kerusakan/penyok baru.)

Dengan ini kami lampirkan beberapa foto dan video sebagai bukti kronologis kejadian ini :

Demikian Berita Acara Kronologi Benturan Tongkang ini kami buat dengan benar dan dapat dipergunakan sebagaimana perlunya.

Mengetahui

Nakhoda
TB.NATASHA INDAH
Feldi Petrus Emping

Mengetahui

Nakhoda
TB.SR STAR 18
Agung Sugaraputra

Morosi, 12 Juli 2021
dibuat oleh

Mualim II
TB.NATASHA INDAH
Dwi Nur Afiqo

NB: Nakhoda TB.SR STAR 18 Tidak mau menandatangani berita acara

LAMPIRAN 3

GAMBAR KERUSAKAN STANCHION BG. PERMATA PLA 3310

FOTO KERUSAKAN STANCHION TK.PERMATA PLA3310



FOTO KERUSAKAN DAN TANDA BEKAS BENTURAN DI TK.BINJAI

a. Tanda bekas bahwa TK.BINJAI menabrak fender dari TK.PERMATA PLA3310



b. Bekas penyok baru dibagian bawah belakang sebelah kanan terkena boulder TK.PERMATA.



- Bekas penyok pada tulang menghantam stanchion TK.PERMATA PLA 3310



LAMPIRAN 4

GAMBAR EMAIL NEGOSIASI

12/16/21, 2:57 PM

PT. Permata Lintas Abadi Mail - RE: BG. Binjai bumped to BG. Permata PLA during bad weather at Morosi Anchorage

Dear Capt. Arthur,

Good day to you.

We regretted to info an incident happened between BG. Binjai VS BG. Permata PLA 3310 whilst at Morosi Anchorage. Your good barge Binjai had bumped to BG. Permata PLA 3310 due to Binjai dragging at the time of strong wind / bad weather conditions.

Resume as the following ;

1. Bad weather on 09 Jul 2021 at about 16.30 hrs local time, Natasha Indah Master had reminded SR Star 18 to manage her Binjai not to approach BG. Permata PLA 3310
2. The closest anchorage barge BG. Binjai was bumped to BG. Permata PLA 3310 that caused some sustained damage happened to BG. Permata PLA 3310's stanchion on 11 Jul 2021 midnight / 24.00 hrs
3. 12 Jul 2021 at about 08.15 hrs local time, the Binjai dragging and bumped to BG. Permata PLA 3310 and caused some sustained damage to Permata PLA 3310

Having inspected BG. Permata PLA 3310 and found as the following ;

1. 6 stanchions had slightly bent and apart from the welding base.
2. 10 stanchions had slightly bent
3. Some scratched and bent at hull / bulwark

Please find attached pictures and video for your reference.

Further to the above mater, this is to advise that the repair cost will claim to your good company.

Best Regards,

Bayu Nugroho

PT. Permata Lintas Abadi

Dear Sirs,

Further to our previous email.

Kindly be advise that the subject barges has been operating at surrounding Weda Island.

In order to follow up with the repair on the alleged damage sustained to Bg. PLA Permata 3310, please advise whether the inspection will be conducted by your end, otherwise we will issued the cost for repair and part mobilization to Weda at about IDR 150 million.

Appreciate your attention.

Regards,

Bayu

PT. Permata Lintas Abadi

12/16/21, 2:57 PM

PT. Permata Lintas Abadi Mail - RE: BG. Binjai bumped to BG. Permata PLA during bad weather at Morosi Anchorage

Yours noted with many thanks.

We apologize to advise that the amount calculated has been considered as the lowest cost repair for our new barge.

The repair at the east part of Indonesia was always higher than west due to less of the contractor and high mobilization cost.

We will agree at 15% reduction from the amount.

Kindly your acceptance for our further action, as the matter was outstanding since July 2021.

Regards,

Bayu Nugroho

Dear Pak Bayu,

Apologize for late reply. If possible kindly please reduce the cost to be IDR 75 million

Hope the above can be acceptable

Thank you

Best Regards

SLM
Sinarmas LDA Maritime

Diah Asti Luxitasari

Sinarmas LDA Maritime

Sinarmas Land Plaza, Tower II, 3/F

Jl. M.H Thamrin No. 51 Jakarta 10350

T +6221 5011 3388 Ext. 2411

M +62 8119771500



Dear Pak Bayu,

Well noted and thanks for reduction, can we get reduce to be 25% with amount RP 112.500.000

Hope the above can be acceptable and we will proceed for payment

Thank you

Best Regards



Diah Asti Luxitasari

Sinarmas LDA Maritime

Sinarmas Land Plaza, Tower II, 3/F

Jl. M.H Thamrin No. 51 Jakarta 10350

T +6221 5011 3388 Ext. 2411

M +62 8119771500

F +6221 5011 3399

12/16/21, 2:57 PM

PT. Permata Lintas Abadi Mail - RE: BG. Binjai bumped to BG. Permata PLA during bad weather at Morosi Anchorage

Dear SLM team,

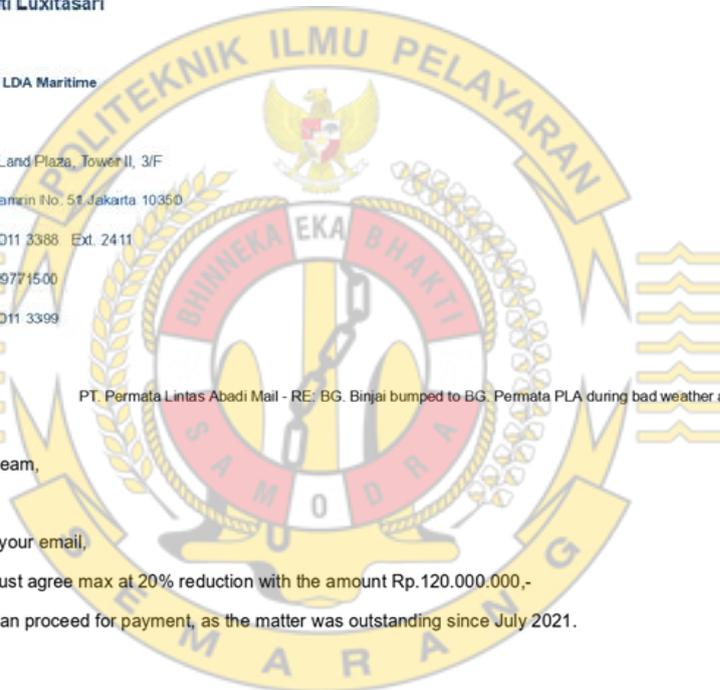
Thanks for your email,

Kindly, we just agree max at 20% reduction with the amount Rp.120.000.000,-

Hope you can proceed for payment, as the matter was outstanding since July 2021.

Thank you and best regards,

Dadang



Dear PLA Team,

Kindly your confirmation regarding as per below email, Hope the above can be acceptable for get reduce to be 25% with amount RP 112.500.000 then we can proceed for payment.

Thank you

Best Regards



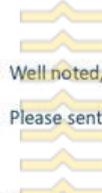
Diah Asti Luxitasari

Sinarmas LDA Maritime

Sinarmas Land Plaza, Tower II, 3/F

Jl. M.H Thamrin No. 51 Jakarta 10350

Dear Pak Dadang,



Well noted, we accept for reduction become 20% with the amount Rp.120.000.000,-

Please sent invoice then we can proses for payment

Thank you

Best Regards



Diah Asti Luxitasari

Sinarmas LDA Maritime

Sinarmas Land Plaza, Tower II, 3/F

Jl. M.H Thamrin No. 51 Jakarta 10350

T +6221 5011 3388 Ext. 2411

M +62 8119771500

F +6221 5011 3399



LAMPIRAN 5

GAMBAR *PAYMENT VOUCHER*

PT SINAR MAS LDA MARITIME

Printed : 1

BUKTI PENGELUARAN KAS / BANK / KAS KECIL

No. Dok : FC.FIN.02.00

No : 2100060126

Tanggal : 2021-12-22

BUKTI KAS / BANK :

PT SLM

NO. CHQ / GIRO :

Bayar Kepada : PT PERMATA LINTAS ABADI

Sejumlah # SeRatus Dua Puluh Juta Rupiah #

Untuk Pembayaran : DN Perbaikan atas insiden BG. Binjai menabrak
BG. Permata PLA 3310 di Morosi pada 9 Juli
2021

No Inv: 041/DN/PLA/XII/21

IDR 120,000,000.00

Telah Diterima Oleh :	Dikeluarkan Oleh :	Disetujui Oleh :
		

Bagian Pembukuan

Kode Pembukuan	Debet (Rp.)	Kredit (Rp.)
Finance	Tax	Accounting

LAMPIRAN 6

GAMBAR SHIP PARTICULAR BG. BINJAI



DUMP BARGE 365ft "BINJAI"

GENERAL

Class	BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
Port of Registry	JAKARTA
Flag	INDONESIA
IMO No.	9312042
Call Sign	NA
Year Built	2004
GRT	5264
NRT	1579

MAIN PARTICULARS

Length Overall	111.252 Meter
LPP	106.802 Meter
Breadth Moulded	28.042 Meter
Depth Moulded	6.934 Meter
DWT (Summer)	12,203 MT (draft 5,446 m)
LWT	2,160 MT

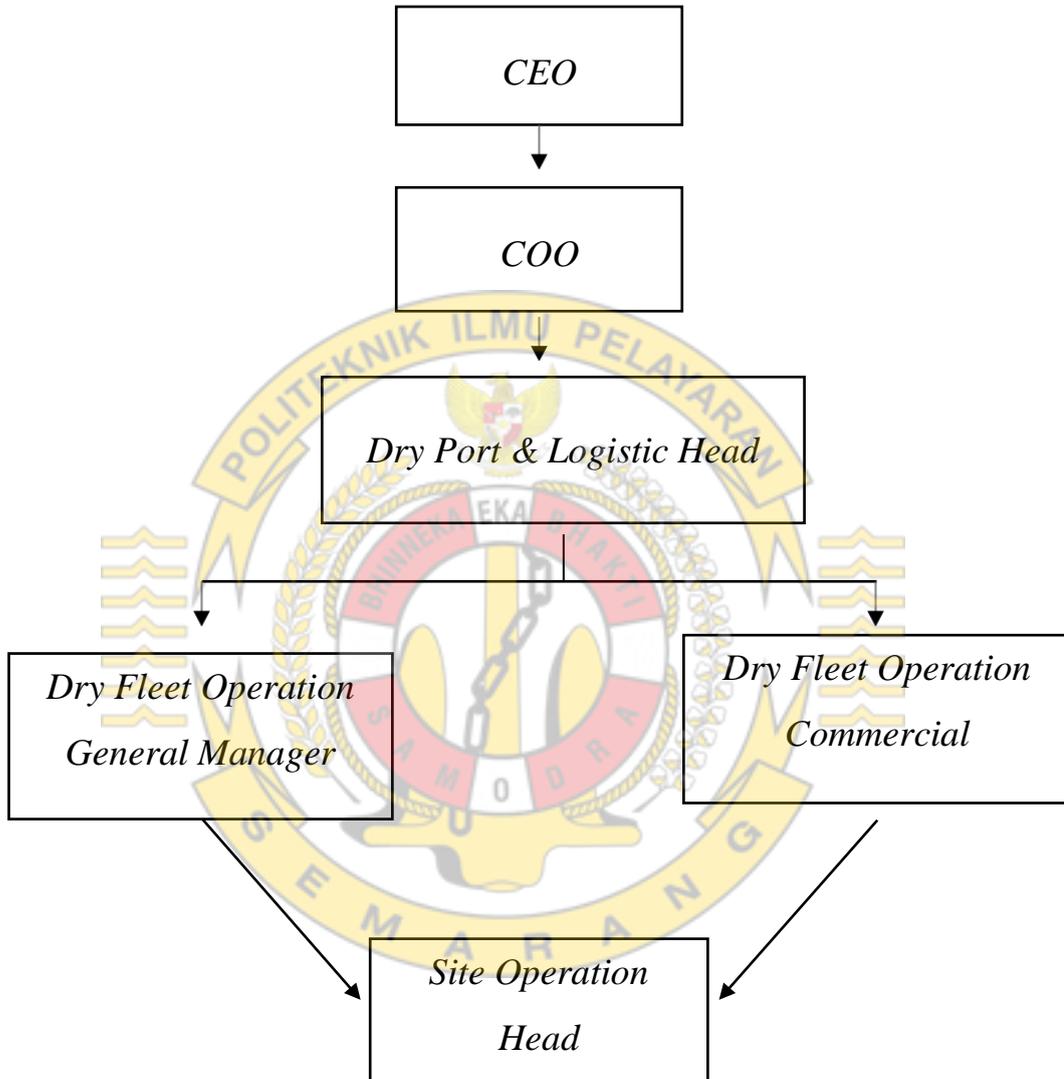
Permissible loading 10 Tons/Sqm

MACHINERY & EQUIPMENT

Main Engine	1 x Deutz F3-6L
Towing Winch	1 x THOR Hydraulic – brake 22 Tons

LAMPIRAN 7

GAMBAR STRUKTUR ORGANISASI PT. SINARMAS LDA MARITIME



LAMPIRAN 8

GAMBAR KANTOR PT. SINARMAS LDA MARITIME



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : Arwidha Fitria Andreana
Tempat, Tanggal Lahir : Magelang, 18 Desember 2001
Agama : Islam
Alamat : Jl. Zebra VII No. 2, RT.03/RW.04, Kec. Pedurungan
Kidul, Kota Semarang, Jawa Tengah

Nama Orang Tua

- a. Ayah : Hadak Kuncoro
b. Ibu : Santi Masudah

Riwayat Pendidikan

- a. SD Negeri Pedurungan Kidul 01 Semarang
b. SMP Islam Terpadu PAPB Semarang
c. SMA Islam Sultan Agung 1 Semarang
d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Pengalaman Praktik Darat (PRADA)

Perusahaan : PT. Sinarmas LDA Maritime
Alamat : Sinarmas Land Plaza, Tower II, Jl. M.H.Thamrin,
RT.9/RW.4, Gondangdia, Kec. Menteng, Kota
Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta
10350.