



**PROSES KLAIM ASURANSI *GENERAL AVERAGES*
BG. AZAMARA 9 DI PT. JAYA BERDIKARI CIPTA**

SKRIPSI

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

Oleh:

**DAVID CHANDRA ARDI PRASETYO
NIT. 582111317906 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2025**

HALAMAN PERSETUJUAN

PROSES KLAIM ASURANSI *GENERAL AVERAGE* BG. AZAMARA 9 DI PT. JAYA BERDIKARI CIPTA

Disusun oleh:

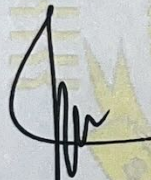
DAVID CHANDRA ARDI PRASETYO
NIT. 582111317907 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 3 Juli 2025

Dosen Pembimbing I
Materi



Dr. NUR ROHMAH, SE., M.M.

Pembina (IV/a)

NIP. 19750318 200312 2 001

Dosen Pembimbing II
Penulisan



Dr. ISKANDAR, S.H., M.T.

Pembina (IV/a)

NIP. 19730621 199808 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan



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

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19760310 201012 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Proses Klaim Asuransi *General Average* BG. Azamara 9 di PT. Jaya Berdikari Cipta” karya,

Nama : David Chandra Ardi Prasetyo

NIT : 582111317906

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

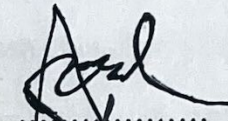
Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK. Politeknik

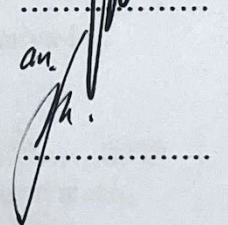
Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Kamis tanggal 10 Juli 2025

Semarang, 10 Juli 2025

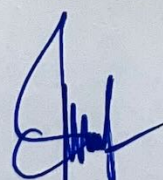
PENGUJI

- Penguji I : AWEL SURYADI, S.Si.T., M.Si.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770525 200502 1 001
- Penguji II : Dr. NUR ROHMAH, SE., M.M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19750318 200312 2 001
- Penguji III : MOH. ZAENAL ARIFIN, S.ST., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19760309 201012 1 001


.....

.....

.....

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Dr. Ir. MAFRISAL, M.T., M.Mar.E.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19730205 199903 1 002

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : David Chandra Ardi Prasetyo

NIT : 582111317906 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Proses Klaim Asuransi *General Average* BG. Azamara 9 di PT. Jaya Berdikari Cipta”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya David Chandra Ardi Prasetyo 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,3 Juli.....2025
Yang membuat pernyataan,



DAVID CHANDRA ARDI PRASETYO
NIT. 582111317907 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. “Serahkanlah perbuatanmu kepada TUHAN, maka terlaksanalah segala rencanamu.” (Amsal 16 ayat 3)
2. “Semuanya tampak mustahil sampai akhirnya selesai” Nelson Mandela

Persembahan:

1. Kedua orang tua tercinta, Ayah Dagung Prasetijo dan Ibu Suwarti.
2. Almamater saya Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku pembimbing I.
4. Bapak Dr. Iskandar, S.H., M.T. selaku pembimbing II.
5. Seluruh Staff dan karyawan PT. Jaya Berdikari Cipta.
6. Rekan Taruna dan Taruni Angkatan LVIII serta Kelas K8A.

PRAKATA

Puji dan syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat, penyertaan, dan kekuatan yang diberikan sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul **“Proses Klaim Asuransi *General Average* BG. Azamara 9 di PT. Jaya Berdikari Cipta”** dengan baik.

Skripsi ini disusun guna memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) pada Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) dan syarat untuk menyelesaikan program Pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari adanya bimbingan, dukungan motivasi dan saran dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

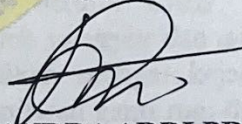
1. Bapak Dr. Ir. Mafrisal, M.T., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah memberikan waktu, dukungan, bimbingan, dan pengarahan.
4. Bapak Dr. Iskandar, S.H., M.T. selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang telah memberikan dukungan, bimbingan, serta pengarahan.
5. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan selama empat tahun menjadi taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

6. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan jajaran PT. Jaya Berdikari Cipta yang telah membantu pengenalan dunia kerja dan membantu dalam melakukan observasi untuk pengumpulan data.
7. Kedua orang tua tercinta berserta keluarga yang selalu mendoakan, mendukung, memberikan kasih sayang, dan setia menunggu di rumah.
8. Seluruh Taruna dan Taruni Angkatan LVIII Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
9. Seluruh rekan dan sahabat yang telah memberikan motivasi dan semangat selama menjalani pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dengan segala kerendahan hati kami menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Untuk itu kami mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca di kemudian hari.

Semarang, 3 Juli 2025

Penulis



DAVID CHANDRA ARDI PRASETYO
NIT. 582111317907 K

ABSTRAKSI

Prasetyo, David Chandra Ardi. 2025. “Proses Klaim Asuransi *General Average* BG. Azamara 9 di PT. Jaya Berdikari Cipta”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M., Pembimbing II: Bapak Dr. Iskandar, S.H., M.T.

BG. Azamara 9 adalah tongkang yang dimiliki oleh PT. Jaya Berdikari Cipta mengalami insiden pada tanggal 9 Maret 2024 di koordinat 05-50-528 S/111-08-724 E. TB. Oceanic 5 mengandeng BG. Azamara 9 melakukan perjalanan untuk bongkar di pelabuhan Marunda. BG. Azamara 9 hilang pada saat perjalanan menuju Pelabuhan Marunda. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan penyebab hilangnya BG. Azamara 9 di PT. Jaya Berdikari Cipta, menjelaskan proses klaim asuransi pencarian BG. Azamara 9 di PT. Jaya Berdikari Cipta, dan mengetahui nilai ganti rugi klaim asuransi pencarian BG. Azamara 9.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Sumber data diperoleh dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Analisis dilakukan menggunakan pendekatan Reduksi Data, Penyajian Data dan Penarikan Kesimpulan. Pengujian keabsahan data menggunakan metode triangulasi sumber data.

Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa penyebab hilangnya BG. Azamara 9 di PT. Jaya Berdikari Cipta adalah cuaca buruk dengan tinggi gelombang 3-4 meter dan hujan gerimis terus-menerus. Proses klaim asuransi atas hilangnya BG. Azamara 9 oleh PT. Jaya Berdikari Cipta berlangsung sesuai prosedur, dimulai dari pelaporan dan pengumpulan dokumen, melibatkan klasifikasi untuk memperoleh rekomendasi berupa *Class Certificate Maintenance* (CMC) dan pelaksanaan survei oleh *surveyor* dan *adjuster* dari PT. Kalibesar Raya Utama, hingga disimpulkan sebagai kejadian *force majeure* (*pure bad weather condition*) serta penilaian ganti rugi dan diakhiri dengan pembayaran ganti rugi. Nilai ganti rugi klaim asuransi pencarian BG. Azamara 9 adalah Rp.421.878.600 atau setara dengan USD 26,166.14.

Kata Kunci: Klaim, Asuransi, *Barge*

ABSTRACT

Prasetyo, David Chandra Ardi. 2025. *“General Average Insurance Claim Process for BG. Azamara 9 at PT. Jaya Berdikari Cipta”*. Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Departement, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M., Advisor II: Dr. Iskandar, S.H., M.T.

BG. Azamara 9 is a barge owned by PT. Jaya Berdikari Cipta that experienced an incident on March 9, 2024, at coordinates 05-50-528 S / 111-08-724 E. TB. Oceanic 5 was towing BG. Azamara 9 on a voyage to unload at Marunda Port. BG. Azamara 9 went missing during the journey to Marunda Port. This research aims to explain the cause of the disappearance of BG. Azamara 9 at PT. Jaya Berdikari Cipta, describe the insurance claim process for the search of BG. Azamara 9 at PT. Jaya Berdikari Cipta, and determine the compensation value of the insurance claim related to the search for BG. Azamara 9.

This study uses a descriptive qualitative method. Data sources include both primary and secondary data. Data collection techniques were conducted through observation, interviews, and documentation. The analysis was carried out using data reduction, data presentation, and conclusion drawing. Data validity was tested using source triangulation.

This research explains that the cause of the loss of BG. Azamara 9 at PT. Jaya Berdikari Cipta was due to bad weather; with wave heights reaching 3-4 meters and continuous drizzling rain. The insurance claim process for the loss of BG. Azamara 9 by PT. Jaya Berdikari Cipta was carried out in accordance with established procedures. It began with reporting and document collection, involved classification to obtain a recommendation in the form of a Class Certificate Maintenance (CMC), followed by a survey conducted by surveyors and adjusters from PT. Kalibesar Raya Utama. The incident was ultimately concluded to be a force majeure (pure bad weather condition), leading to a damage assessment and ending with the compensation payment. Subsequently, they assessed the loss covered under the insurance policy and the compensation payment to PT. Jaya Berdikari Cipta amounted to IDR 421.878.600 or equivalent to USD 26,166.14.

Keywords: Claim, Insurance, Barge

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	8
C. Rumusan Masalah.....	8
D. Tujuan Penelitian.....	9
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	9
BAB II KAJIAN TEORI.....	11
A. Deskripsi Teori	11
B. Kerangka Pikir Penelitian	26
BAB III METODE PENELITIAN.....	28
A. Metode Penelitian.....	28
B. Tempat Penelitian.....	30
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	30
D. Teknik Pengumpulan Data	32
E. Instrumen Penelitian.....	35
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	36
G. Pengujian Keabsahan Data.....	38
BAB IV HASIL PENELITIAN	40
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	40

B. Deskripsi Data.....	47
C. Temuan.....	50
D. Hasil dan Pembahasan.....	60
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	69
A. Simpulan.....	69
B. Keterbatasan Penelitian	69
C. Saran	70
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
RIWAYAT HIDUP	



DAFTAR TABEL

Tabel 4 1 <i>Invoice</i> Keagenan biaya <i>Clearance In/Out</i>	66
Tabel 4 2 <i>Invoice</i> Keagenan Biaya <i>Reimbursement</i> PNBP	66



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Kapal BG. Azamara 9.....	1
Gambar 2. 1 Kerangka Pikir Penelitian.....	27
Gambar 4. 1 Struktur Organisasi PT. Jaya Berdikari Cipta	49
Gambar 4. 2 <i>Barge</i> Azamara 9	50



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Wawancara dengan Manajer Asuransi
- Lampiran 2 Wawancara dengan *Superintendent*
- Lampiran 3 Wawancara dengan Staf Bagian Operasional
- Lampiran 4 Berita Acara Kejadian
- Lampiran 5 *Logbook Engine*
- Lampiran 6 *Logbook Deck*
- Lampiran 7 Dokumen Disbursement atau Ganti rugi
- Lampiran 8 Surat Laut BG. Azamara 9
- Lampiran 9 Surat Ukur Internasional BG. Azamara 9
- Lampiran 10 Sertifikat Garis Muat Internasional
- Lampiran 11 Sertifikat Klasifikasi Lambung BG. Azamara 9

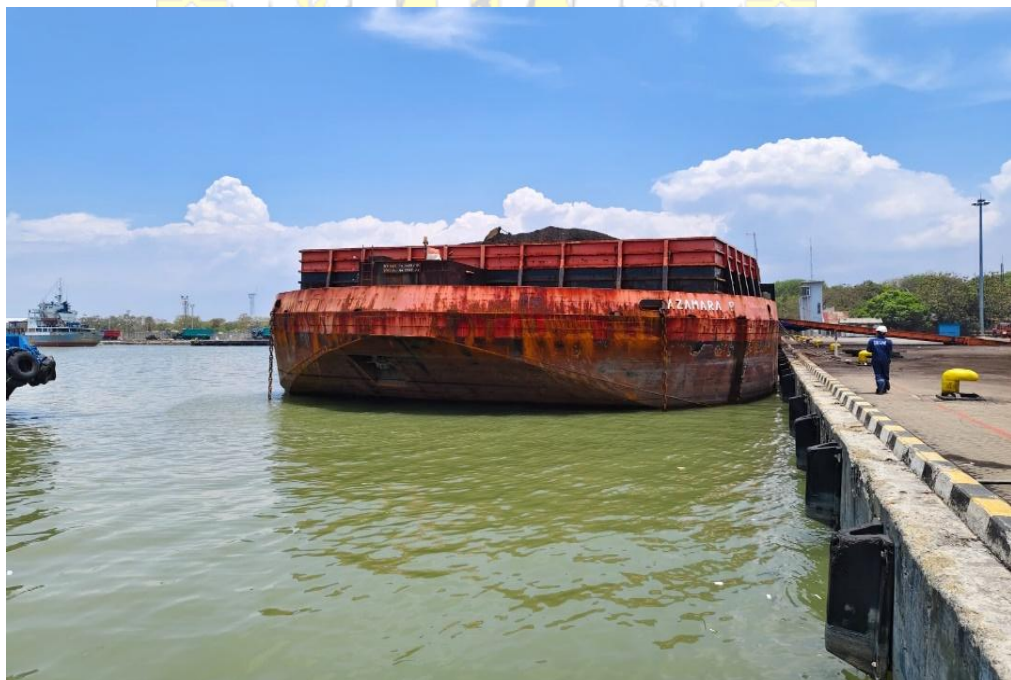


BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

BG. Azamara 9 adalah tongkang yang dimiliki oleh PT. Jaya Berdikari Cipta mengalami insiden pada tanggal 9 Maret 2024 di koordinat 05-50-528 S/111-08-724 E. TB. Oceanic 5 mengandeng BG. Azamara 9 melakukan perjalanan untuk bongkar di pelabuhan Marunda. BG. Azamara 9 hilang pada saat perjalanan menuju Pelabuhan Marunda. Insiden ini menimbulkan kekhawatiran terkait keselamatan barang yang diangkut dan potensi kerugian besar bagi PT. Jaya Berdikari Cipta. Hilangnya BG. Azamara 9 berdampak langsung pada keberlangsungan aktivitas pengangkutan dan merupakan tantangan besar bagi PT. Jaya Berdikari Cipta dalam mengatasi situasi ini.



Sumber: Dokumentasi PT. Jaya Berdikari Cipta

Gambar 1. 1 Kapal BG. Azamara 9

PT. Jaya Berdikari Cipta adalah perusahaan pelayaran nasional yang mengoperasikan kapal *tugboat* dan tongkang di wilayah perairan Indonesia. PT. Jaya Berdikari Cipta bertanggung jawab atas kelancaran operasional armada kapalnya, termasuk pemeliharaan kapal dan manajemen risiko dalam menghadapi kondisi cuaca ekstrim. PT. Jaya Berdikari Cipta menerapkan standar keselamatan dan keamanan yang ketat untuk memastikan kapal beroperasi dengan baik.

PT. Jaya Berdikari Cipta segera mengambil langkah-langkah pencarian dengan melibatkan otoritas maritim setempat. Kolaborasi ini untuk memastikan bahwa pencarian dilakukan sesuai dengan peraturan yang berlaku, serta untuk mendapatkan dukungan dari pihak berwenang dalam menyelidiki penyebab insiden. Pencarian dilakukan dengan menggunakan berbagai metode, seperti penyusuran di lokasi yang sudah dipetakan serta melibatkan penggunaan teknologi radar untuk melacak keberadaan tongkang yang hilang agar pencarian BG. Azamara 9 dapat dilakukan secara efektif dan efisien. Upaya pencarian ini membutuhkan biaya yang besar sehingga PT. Jaya Berdikari Cipta mengajukan klaim asuransi guna mengantisipasi kerugian finansial yang ditimbulkan serta memastikan keberlangsungan operasional perusahaan tidak terganggu.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran memberikan landasan hukum bagi setiap aktivitas pelayaran di Indonesia, termasuk tindakan pencarian dan penyelamatan kapal yang hilang. Pasal 40 menyatakan bahwa tanggung jawab pemilik kapal terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Pasal 41 menyatakan bahwa tanggung jawab yang dimaksud sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:

1. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut
2. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut
3. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut
4. Kerugian pihak ketiga.

Pemilik kapal bertanggung jawab untuk mengasuransikan setiap muatan yang hilang, rusak, atau mengalami keterlambatan, baik untuk barang maupun penumpang yang sedang diangkut sebagai langkah antisipasi. Tanggung jawab ini mencakup semua aspek pengangkutan untuk memastikan perlindungan maksimal terhadap risiko yang terjadi selama perjalanan. Asuransi dapat melindungi dari kerugian finansial akibat kerusakan atau kehilangan barang selama pengangkutan.

Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) mendefinisikan asuransi atau pertanggungan sebagai suatu perjanjian antara dua pihak, yaitu penanggung dan tertanggung. Penanggung menerima premi dari tertanggung dan berkomitmen untuk memberikan ganti rugi kepada tertanggung jika mengalami kerugian, kerusakan, atau kehilangan akibat suatu peristiwa yang tidak terprediksi. Tujuan asuransi adalah untuk melindungi tertanggung dari risiko keuangan yang mungkin timbul karena kejadian-kejadian yang tidak dapat diprediksi atau dihindari.

Marine insurance atau asuransi laut menjadi komponen penting untuk melindungi perusahaan dari kerugian finansial yang signifikan. Menurut Kwartama (2024) *Marine insurance* adalah jenis asuransi yang dirancang untuk menanggung risiko yang terkait dengan pengiriman barang melalui laut, sungai

atau danau, termasuk perlindungan terhadap kapal, muatan, dan potensi kerugian akibat kejadian seperti tenggelam, tabrakan, kebakaran, atau hilangnya kapal. Asuransi menjadi salah satu alat mitigasi risiko yang penting dalam industri pelayaran dan memastikan bahwa kerugian tidak sepenuhnya membebani pemilik kapal.

Objek *Marine insurance* atau asuransi laut dikategorikan menjadi dua, yaitu asuransi terhadap lambung kapal dan pemesinan kapal (*Hull & Machinery Insurance*) dan asuransi terhadap pemilik kapal, operator kapal, dan pemilik muatan (*Protection & Indemnity Insurance*). Tanggung jawab perusahaan asuransi (penanggung) dalam klaim asuransi dapat diartikan sebagai pemberian perlindungan berdasarkan bukti tertulis atau polis yang telah memenuhi syarat-syarat dasar perjanjian dan asas-asas perjanjian. Penanggung wajib memberikan kompensasi kepada pihak tertanggung atas kerugian atau kerusakan, jika kondisi polis terpenuhi.

Perusahaan asuransi memainkan peran penting dalam penilaian dan penyelesaian klaim. Setelah insiden terjadi, perusahaan asuransi akan mengirimkan tim untuk menginvestigasi penyebab insiden dan menentukan besarnya kerugian yang dapat diklaim. Perusahaan asuransi akan memberikan laporan terperinci setelah investigasi selesai yang menjadi dasar penyelesaian klaim dan memastikan bahwa kompensasi sesuai dengan kerugian yang sebenarnya terjadi. Proses ini bertujuan untuk memastikan bahwa setiap klaim yang dibayarkan benar-benar mencerminkan kerugian yang nyata.

Polis asuransi maritim mencakup berbagai risiko yang dihadapi oleh pemilik kapal, termasuk kerugian yang diakibatkan oleh cuaca buruk, kerusakan kapal, atau kehilangan muatan. Pemilik kapal penting memahami syarat dan ketentuan yang terdapat di dalam polis asuransi. Terdapat beberapa ketentuan khusus dalam polis yang harus dipenuhi untuk memastikan bahwa klaim dapat disetujui sebagai berikut:

1. Harus merupakan tindakan luar biasa
2. Harus bersifat sukarela dan beralasan
3. Harus terjadi pada saat kondisi bahaya
4. Harus dilakukan dengan tujuan untuk melindungi properti yang terancam pada saat melakukan perjalanan.

Pemilik kapal harus memastikan bahwa setiap klaim yang diajukan sesuai dengan ketentuan polis yang berlaku, dan semua dokumen yang diperlukan telah dipersiapkan dengan baik. Klaim asuransi dalam industri pelayaran merupakan langkah penting untuk mendapatkan kompensasi atas kerugian yang terjadi akibat insiden di laut, seperti hilangnya kapal atau kerusakan pada muatan. Pengajuan klaim asuransi sering menghadapi kendala yang dapat memperlambat proses pencairan ganti rugi. Salah satunya adalah persyaratan dari pihak asuransi yang mengharuskan adanya bukti mengenai kondisi kapal sebelum insiden, termasuk riwayat pemeliharaan, laporan operasional harian, serta kondisi cuaca saat kejadian.

York Antwerp Rules 1904 menyatakan bahwa *General Average* merupakan bentuk pengorbanan sukarela yang dilakukan secara sadar oleh Nakhoda atau

pihak kapal dalam kondisi darurat, seperti membuang sebagian muatan, merusak peralatan tertentu, atau mengalihkan jalur pelayaran, dengan tujuan utama menyelamatkan kapal, muatan, dan keselamatan seluruh pihak yang terlibat. Prinsip ini telah menjadi bagian penting dalam hukum pelayaran internasional karena mengatur bahwa kerugian akibat tindakan penyelamatan tersebut harus ditanggung secara adil dan proporsional. Biaya untuk pencarian BG. Azamara 9 termasuk dalam prinsip *General Average*.

Pada kasus seperti yang dialami oleh PT. Jaya Berdikari Cipta dalam pengajuan klaim atas upaya pencarian BG. Azamara 9, kendala yang menghambat kelancaran proses klaim sehingga dapat mempengaruhi waktu penyelesaian klaim tersebut. Beberapa hal yang menjadi kendala dalam pengajuan klaim asuransi pencarian kapal adalah sebagai berikut:

1. Penerbitan *Class Maintenance Certificate* (Surat Keabsahan Kapal yang didaftarkan) dari Biro Klasifikasi Indonesia
2. Terdapat perbedaan pandangan antara pemilik kapal dan pihak asuransi mengenai besarnya kerugian yang harus dibayarkan.

PT. Jaya Berdikari Cipta tetap memastikan semua dokumen dan informasi yang diperlukan tersedia secara lengkap. Dokumen dan informasi yang lengkap membantu pemilik kapal dalam mengatasi tantangan yang muncul pada proses klaim.

Komitmen terhadap keselamatan dan keamanan operasional ditunjukkan oleh PT. Jaya Berdikari Cipta dengan menerapkan prosedur pemeliharaan dan pengawasan kapal, termasuk penggunaan laporan operasional harian (*Daily*

Operation Report). Prosedur pemeliharaan ini mencakup pemeriksaan berkala terhadap kondisi fisik kapal dan pemeliharaan mesin untuk mengantisipasi berbagai kemungkinan yang terjadi di laut. Penggunaan laporan operasional harian diperlukan untuk memantau kondisi kapal secara berkala dan mencatat setiap masalah yang terjadi. Penerapan standar keselamatan dan pemantauan yang ketat pada setiap kapal diharapkan dapat mendukung visi Indonesia sebagai negara maritim yang tangguh dan kompetitif.

Indonesia dikenal sebagai negara maritim dengan luas perairan sekitar 75% dari total wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Wilayah perairan yang luas ini memberikan banyak keuntungan bagi industri pelayaran. Pertumbuhan industri pelayaran terlihat dari meningkatnya jumlah kapal dengan teknologi canggih. Indonesia memiliki lebih dari 17.000 pulau yang tersebar sehingga menuntut konektivitas antar pulau untuk memastikan kelancaran distribusi barang dan jasa. Letak geografis Negara Republik Indonesia yang strategis menjadikannya sebagai salah satu negara yang lebih banyak menggunakan jalur laut dibandingkan jalur darat, terutama dalam bidang transportasi dan ekonomi. Preferensi penggunaan jalur laut disebabkan oleh efisiensi dan efektivitasnya yang lebih tinggi. Transportasi darat memakan waktu lebih lama, sementara transportasi udara meskipun lebih cepat, memerlukan biaya yang jauh lebih besar. Transportasi laut menawarkan keseimbangan antara waktu dan biaya yang lebih rendah, terutama dalam industri yang memerlukan pengangkutan barang dalam jumlah besar.

Industri pelayaran memiliki peran penting dalam mendukung aktivitas industri ekstraktif yang memproses bahan baku dari alam menjadi produk energi. Pengiriman bahan baku ini memerlukan alat transportasi yang efisien, seperti kapal. Kapal sangat cocok untuk mengangkut barang-barang berat dan besar, terutama hasil tambang yang sulit diangkut dengan menggunakan transportasi darat atau udara. Salah satu keunggulan transportasi laut adalah kemampuannya membawa muatan yang besar dalam satu kali perjalanan, menjadikannya lebih hemat biaya dibandingkan transportasi darat karena kapasitas truk terbatas dan waktu pengiriman lebih lama. Kapal pengangkut barang juga lebih unggul dibandingkan pesawat karena pesawat memiliki kapasitas yang jauh lebih kecil dan biaya pengangkutannya lebih mahal. Berdasarkan latar belakang, penelitian ini berjudul **“Proses Klaim Asuransi General Average BG. Azamara 9 di PT. Jaya Berdikari Cipta.”**

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian memberikan batasan untuk memastikan bahwa peneliti tetap terfokus pada permasalahan yang relevan. Hal ini dilakukan untuk membantu peneliti mengetahui ke arah mana penelitian akan dilakukan. Fokus penelitian membantu dalam penyusunan metode penelitian yang tepat serta mempermudah analisis data yang dikumpulkan. Fokus penelitian ini adalah tentang proses klaim asuransi pencarian BG. Azamara 9 di PT. Jaya Berdikari Cipta.

C. Rumusan Masalah

Rumusan masalah merupakan komponen penting dalam sebuah penelitian sebagai pedoman utama dalam mengarahkan penelitian secara keseluruhan.

Rumusan masalah membantu peneliti untuk menentukan langkah penelitian untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan Tahir et al. (2023). Berdasarkan latar belakang, rumusan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Apa penyebab hilangnya BG. Azamara 9 di PT. Jaya Berdikari Cipta?
2. Bagaimana proses klaim asuransi pencarian BG. Azamara 9 di PT. Jaya Berdikari Cipta?
3. Berapa nilai ganti rugi klaim asuransi pencarian BG. Azamara 9?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang telah disampaikan, maka tujuan penelitian ini adalah untuk:

1. Menjelaskan penyebab hilangnya BG. Azamara 9 di PT. Jaya Berdikari Cipta.
2. Menjelaskan proses klaim asuransi pencarian BG. Azamara 9 di PT. Jaya Berdikari Cipta.
3. Mengetahui nilai ganti rugi klaim asuransi pencarian BG. Azamara 9.

E. Manfaat Hasil Penelitian

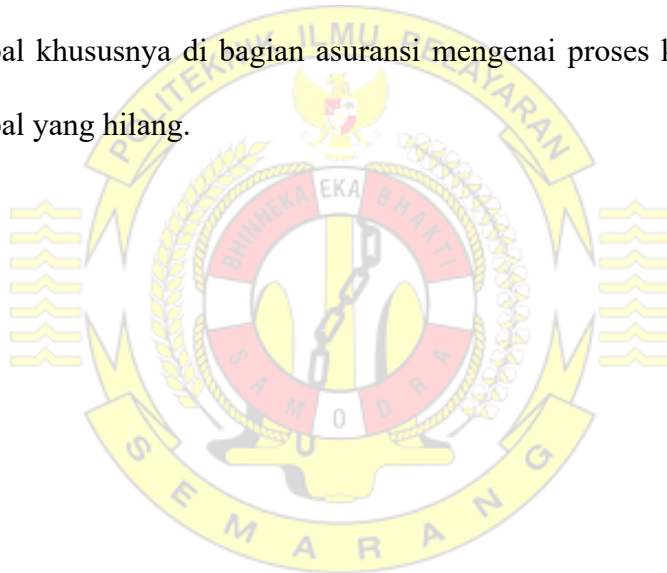
Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat secara teoritis maupun praktis sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Sebagai tambahan informasi bagi para pembaca sehingga dapat meningkatkan pengetahuan dan wawasan mengenai proses klaim asuransi pencarian kapal.

- b. Sebagai tambahan wawasan dan literasi bagi peserta didik di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang mengenai proses klaim asuransi pencarian kapal dan dapat dijadikan sebagai acuan untuk penelitian selanjutnya.

2. Manfaat Praktis

- a. Sebagai bahan pertimbangan bagi PT. Jaya Berdikari Cipta dalam menghadapi proses klaim pencarian kapal yang hilang agar PT. Jaya Berdikari Cipta dapat mengambil keputusan yang tepat.
- b. Sebagai masukan bagi karyawan yang bekerja di perusahaan pemilik kapal khususnya di bagian asuransi mengenai proses klaim pencarian kapal yang hilang.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Proses

Menurut Nuraini et al., (2024) Proses adalah serangkaian aktivitas yang dirancang secara sistematis dan saling terkait, yang memiliki tujuan untuk menangani suatu kejadian atau klaim dengan cara yang tepat dan terukur, sekaligus memberikan jaminan perlindungan serta kepastian hukum sesuai dengan prosedur dalam sistem asuransi. Proses ini mencakup berbagai kegiatan, baik yang melibatkan tindakan fisik maupun non-fisik. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Kegiatan fisik adalah tindakan nyata, misalnya membuat, merakit, atau mengirim barang. Kegiatan non-fisik mencakup hal-hal yang lebih banyak melibatkan pikiran, misalnya merencanakan, menganalisis data, membuat keputusan, dan mengevaluasi hasil kerja.

2. Asuransi

a. Pengertian Asuransi

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) asuransi merupakan perjanjian antara dua pihak, dimana pihak tertanggung berkewajiban untuk membayar iuran (premi), sementara pihak penanggung berkewajiban memberikan jaminan sepenuhnya kepada pembayar iuran (premi) jika terjadi sesuatu yang menimpa sesuai dengan perjanjian yang telah dibuat. Menurut Asiah (2023), asuransi merupakan sarana yang digunakan untuk menghadapi segala risiko

dengan membatasi risiko untuk membantu mengelola ketidakpastian finansial dan memberikan perlindungan terhadap potensi kerugian. Puspanegara (2023) mendefinisikan asuransi merupakan alat untuk melindungi penyebaran risiko objek berupa pribadi (jiwa), harta (aset), dan tanggungan (liabilitas) dari ketidakpastian yang dapat menimbulkan kerugian.

b. Unsur-unsur asuransi

Pada Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 246 terdapat 4 unsur yang terlibat dalam asuransi sebagai berikut:

1) Penanggung (*insurer*)

Pihak yang bertanggung jawab membayar sejumlah uang atau menanggung resiko atas kerugian yang dialami oleh tertanggung apabila terjadi suatu kerugian dan penanggung (*insurer*) berhak menerima pembayaran premi dari tertanggung baik secara penuh atau bertahap.

2) Tertanggung (*insured*)

Pihak yang berkewajiban membayar premi kepada penanggung baik secara penuh atau bertahap dan berhak menerima kompensasi atau ganti rugi jika terjadi kerugian pada barang atau kepentingan yang diasuransikan.

3) Peristiwa (*accident*)

Kejadian yang tidak terduga atau tidak dapat diperkirakan sebelumnya yang dapat menimbulkan kerugian.

4) Kepentingan (*interest*)

Kepemilikan atau hak yang diasuransikan yang memungkinkan akan mengalami kerugian akibat terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti.

c. Polis Asuransi

Menurut Kustanto & Prakoso (2021), polis asuransi adalah akta perjanjian asuransi yang berisi hak-hak dan kewajiban-kewajiban tertanggung dan penanggung serta sebagai alat bukti adanya hak-hak dan kewajiban para kedua belah pihak.

d. Jenis-jenis asuransi maritim

1) Asuransi *Hull & Machinery* (H&M)

Menurut Muhammad Faris Putratama & Minto Basuki (2024) Asuransi *Hull and Machinery* (H&M) adalah jenis asuransi yang bertujuan melindungi pemilik kapal dari risiko kerusakan atau kehilangan yang berkaitan dengan struktur kapal dan perlengkapan utama yang menunjang kelancaran operasional pelayaran. Asuransi ini memberikan jaminan menyeluruh terhadap berbagai risiko seperti kerusakan, kecelakaan, atau masalah mekanis yang mungkin terjadi selama kapal beroperasi. Pemilik kapal dengan demikian dapat mengalihkan risiko finansial besar akibat insiden di laut kepada perusahaan asuransi. Tujuannya adalah untuk membantu pemilik kapal mengurangi potensi kerugian yang dapat mengganggu kelancaran operasional.

2) Asuransi *Protection and Idemnity* (P&I)

Menurut Abdullah & Rachmawati (2023) menjelaskan Asuransi P&I secara khusus menangani perlindungan terhadap seluruh risiko tanggung jawab hukum yang timbul akibat operasional kapal, yang dihadapi oleh pemilik atau operator kapal, di mana dalam pelaksanaan usahanya berpotensi menimbulkan berbagai tuntutan hukum. Asuransi P&I secara spesifik lebih mencakup kepada kewajiban hukum terhadap pihak ketiga termasuk kerugian akibat pelanggaran kontrak, kelalaian selama operasi kapal, pencemaran lingkungan, kerusakan fasilitas pelabuhan, serta tanggung jawab kecelakaan yang melibatkan awak kapal atau pihak lain. Perlindungan ini mencakup biaya hukum atas klaim yang diajukan terhadap pemilik kapal, kompensasi bagi penumpang atau kargo yang mengalami kerugian, serta tuntutan ganti rugi akibat insiden di perairan internasional.

3. *General Average*

a. Pengertian *General Average*

Menurut (Anwar et al., 2025) *General Average* adalah kerugian yang disetujui oleh semua pihak untuk ditanggung bersama, dimana tanggung jawab atas kerugian tersebut akan dipikul oleh masing-masing pihak secara menyeluruh. Ketentuan hukum *General Average* diatur didalam *Marine Insurance Act 1906* (MIA 1906) dan *York Antwerp Rules 1994* yang memberikan landasan hukum mengenai kondisi serta elemen yang

harus dipenuhi untuk menetapkan suatu peristiwa sebagai *General Average*. Kedua dasar hukum ini menjelaskan bahwa *General Average* merupakan tindakan dimana pengorbanan atau pengeluaran luar biasa dilakukan secara sukarela dengan pertimbangan yang wajar demi keselamatan bersama saat menghadapi bahaya untuk melindungi properti yang terancam selama perjalanan.

b. Jenis-jenis *general average*

Menurut Abdullah & Rachmawati (2023) terdapat 2 jenis *General Average* sebagai berikut:

1) *General Average Sacrifice*

General Average Sacrifice merupakan tindakan yang dilakukan untuk menyelamatkan kapal dan harta benda lainnya dalam keadaan darurat yang memerlukan pengorbanan sebagian dari muatan atau bagian kapal. Tindakan ini dilaksanakan dengan tujuan menghindari kerusakan lebih lanjut pada kapal atau muatan lainnya. Contoh *General Average Sacrifice* adalah membuang kargo yang berbahaya ke laut untuk melindungi kargo lainnya dari bahaya dan mengorbankan beberapa bagian kapal agar kapal tetap stabil.

2) *General Average Expenditure*

General Average Expenditure merupakan biaya yang dikeluarkan untuk tindakan yang dilakukan dalam rangka menyelamatkan kapal dan muatan dalam situasi darurat. Biaya ini mencakup pengeluaran yang terkait dengan upaya penyelamatan, seperti menarik kapal yang kandas ke tempat yang lebih aman, membongkar muatan yang

rusak atau berbahaya, serta biaya pencarian tongkang yang terpisah dengan *tugboat*.

c. Elemen-elemen *General Average*

1) Sifat luar biasa (*Extraordinary Nature*)

Elemen sifat luar biasa merupakan tindakan atau pengeluaran yang dilakukan dalam situasi *General Average* harus melebihi apa yang biasa dilakukan dalam operasional kapal. Hal ini menunjukkan bahwa tindakan yang diambil tidak hanya sebagai bagian dari langkah operasional yang normal, tetapi lebih sebagai upaya luar biasa untuk mengatasi situasi bahaya yang dihadapi. Tindakan tersebut biasanya memerlukan pengorbanan yang signifikan, seperti membuang sebagian kargo untuk menghindari kerugian lebih besar.

2) Tindakan sukarela dan wajar (*Voluntary and Reasonable Action*)

Elemen tindakan sukarela dan wajar merupakan tindakan dalam *General Average* yang harus dilakukan secara sukarela dan dengan alasan yang wajar. Artinya pihak yang mengambil tindakan harus melakukannya atas dasar pertimbangan yang rasional dan bukan karena paksaan atau kecelakaan yang tidak dapat diprediksi. Tindakan ini juga harus dipandang sebagai langkah yang masuk akal untuk mencegah kerugian yang lebih besar dan bukan tindakan yang dilakukan tanpa pertimbangan yang matang.

3) Bahaya (*Peril*)

Bahaya merupakan tindakan *general average* dimana bahaya harus nyata dan dapat mempengaruhi keselamatan kapal atau kargo. *Peril* atau bahaya ini bisa berupa ancaman yang nyata meskipun

tidak selalu harus mengarah pada kerusakan fatal. Elemen ini memastikan bahwa tindakan yang diambil benar-benar diperlukan untuk mengatasi bahaya yang sedang terjadi dan bukan sebagai respons terhadap situasi yang tidak mengancam atau tidak mendesak.

4) Tujuannya untuk Keselamatan Bersama (*Purpose of Common Safety*)

Tujuannya untuk keselamatan bersama merupakan setiap tindakan dalam *General Average* yang harus bertujuan melindungi keselamatan semua pihak yang terlibat dalam pelayaran. Tindakan tersebut harus menguntungkan semua pihak yang terkait, baik itu dari pemilik kapal, pemilik kargo, maupun pihak lain yang memiliki kepentingan dalam pelayaran. Suatu tindakan yang hanya menguntungkan satu pihak saja maka tindakan tersebut tidak dapat dianggap sebagai bagian dari *General Average*.

5) Hasil yang Berhasil (*Successful Outcome*)

Hasil yang berhasil merupakan tindakan yang diambil dalam situasi *General Average* yang harus berhasil dalam mencapai tujuannya, yaitu menyelamatkan properti yang terancam. Upaya penyelamatan yang gagal maka biaya yang dikeluarkan tidak dapat dikategorikan sebagai *General Average*. Keberhasilan tindakan ini menjadi syarat utama agar klaim kerugian dapat dibebankan secara proporsional kepada seluruh pihak yang berkepentingan.

4. Klaim Asuransi

a. Pengertian Klaim

Klaim merupakan permohonan atau tuntutan yang diajukan oleh pihak tertanggung kepada pihak penanggung sesuai dalam perjanjian yang telah disepakati. Menurut Ardhi & Elsina (2024), klaim merupakan tuntutan hak yang dapat diajukan setelah persyaratan yang disepakati dalam perjanjian terpenuhi. Febrianti & Batubara (2024) mendefinisikan klaim sebagai langkah formal dimana kedua pihak yaitu tertanggung dan penanggung dapat menuntut hak mereka sesuai dengan ketentuan yang telah disepakati dalam kontrak. Hal ini berarti pihak tertanggung dapat mengajukan permintaan untuk memperoleh kompensasi atas kerugian yang dijamin dalam kontrak asuransi setelah memenuhi kewajiban pembayaran premi kepada pihak penanggung sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati.

b. Jenis-jenis klaim

Jenis-jenis klaim pada asuransi maritim adalah sebagai berikut:

1) Klaim Kerugian Total (*Total Loss*)

Kerugian total terjadi ketika barang atau kapal sepenuhnya hilang atau tidak lagi memiliki nilai ekonomi, misalnya kapal tenggelam atau barang hilang sepenuhnya. Kerugian total di bagi menjadi 2 yaitu *total loss actual* (ketika kapal atau barang benar-benar hancur dan tidak ditemukan) dan *total loss constructive* (ketika biaya perbaikan melebihi nilai ekonomis kapal atau barang tersebut).

2) Klaim Kerugian Sebagian (*Partial Loss*)

Klaim kerugian sebagian terjadi ketika hanya sebagian dari kapal, muatan, atau aset yang mengalami kerusakan tanpa kehilangan total. Klaim ini mencakup kerusakan kecil atau parsial pada barang yang diasuransikan. *Partial loss* diajukan untuk mendapatkan kompensasi atas biaya perbaikan atau penggantian sebagian dari nilai barang yang rusak sesuai dengan ketentuan polis yang berlaku.

3) Klaim *General Average*

Klaim *General Average* merupakan klaim kerugian yang timbul untuk menyelamatkan kapal atau muatan dari situasi bahaya. Klaim ini melibatkan keputusan untuk mengorbankan barang atau aset yang harus dilakukan secara sengaja untuk menyelamatkan keseluruhan kapal dan kargo.

4) Klaim Tanggung Jawab Pihak Ketiga

Klaim tanggung jawab pihak ketiga muncul ketika kapal atau operasinya menyebabkan kerugian atau kerusakan pada pihak eksternal, misalnya kerugian akibat tabrakan kapal yang menyebabkan kerusakan pada properti pihak lain.

5. Bahaya Laut (*Risk, Peril, dan Hazard*)

Bahaya laut adalah segala situasi atau kondisi yang berpotensi menimbulkan kerugian, cedera, atau musibah di wilayah laut. Bahaya ini terbagi menjadi dua macam, yaitu bahaya alami seperti cuaca buruk, dan

bahaya yang disebabkan oleh aktivitas manusia, seperti kelalaian pekerja. Bahaya laut dikelompokkan menjadi tiga kategori utama yaitu *risk* (risiko), *peril* (bahaya), dan *hazard* (hambatan).

a. Risiko (*Risk*)

Menurut Liwang et al. (2024), risiko dapat diartikan sebagai dampak atau efek yang muncul akibat ketidakpastian yang memengaruhi pencapaian tujuan. Ketidakpastian ini mencakup berbagai kemungkinan, baik positif maupun negatif yang dapat memengaruhi perencanaan, pelaksanaan, hingga hasil dari suatu aktivitas atau keputusan. Risiko bukan hanya mencerminkan potensi kerugian atau bahaya, tetapi juga peluang yang dapat muncul sebagai hasil dari situasi yang tidak pasti.

1) Risiko dibagi menjadi dua jenis diantaranya:

a) *Speculative Risk* (risiko spekulatif)

Speculative Risk adalah jenis risiko yang dapat menghasilkan dua kemungkinan, yaitu keuntungan atau kerugian. Hal ini ditimbulkan karena adanya spekulasi. Risiko ini sering dikaitkan dengan keputusan atau tindakan tertentu yang melibatkan unsur ketidakpastian. Contoh *speculative risk* yaitu keputusan perusahaan untuk membawa atau mengangkut muatan berlebih di atas kapal dengan harapan dapat meningkatkan keuntungan perusahaan dalam satu perjalanan. Tindakan ini berpotensi memberikan laba lebih besar namun hal

tersebut dapat meningkatkan risiko kerugian besar jika kapal mengalami ketidakseimbangan atau bahkan kecelakaan akibat beban yang melebihi kapasitas. Risiko ini mencakup peluang meningkatkan efisiensi operasional, akan tetapi dengan kemungkinan dapat menjadi kerugian finansial atau gangguan operasional.

b) *Pure Risk* (risiko murni)

Pure Risk adalah risiko yang hanya menghasilkan satu kemungkinan yaitu kerugian. Jenis risiko ini bersifat tidak dapat dihindari dan berkaitan dengan kejadian yang tidak diinginkan. Contoh *pure risk* yaitu tenggelamnya kapal akibat cuaca buruk, tabrakan di jalur pelayaran, atau kebakaran di atas kapal. Tidak ada kemungkinan keuntungan dari risiko ini sehingga fokus pengelolaannya adalah pada mitigasi dan perlindungan seperti asuransi. *Pure risk* dibagi menjadi 3 sebagai berikut:

i. *Personal Risks*

Personal Risks adalah risiko yang berkaitan dengan individu yang dapat memengaruhi keselamatan, kesehatan, atau kesejahteraan seseorang. Risiko ini terjadi diakibatkan karena sakit, kecelakaan kerja, atau meninggal dunia.

ii. *Liability Risks*

Liability Risks adalah risiko yang muncul karena tanggung jawab hukum seseorang atau suatu pihak terhadap pihak lain.

iii. *Property Risks*

Property Risks adalah risiko yang terkait dengan kerugian atau kerusakan pada aset atau properti.

b. *Peril* (Bahaya)

Menurut Firmansyah & Waluyo (2024), *Peril* (Bahaya) adalah peristiwa atau kejadian yang secara langsung menyebabkan kerugian, seperti kebakaran, pencurian, atau kecelakaan. Asuransi mendefinisikan jenis *peril* yang dilindungi oleh polis penting karena menentukan cakupan dan batasan perlindungan yang diberikan oleh perusahaan asuransi. Setiap polis memiliki daftar risiko atau *peril* yang dilindungi, disebut *covered perils*. Peristiwa yang terjadi sesuai dengan definisi *peril* yang tercantum dalam polis maka klaim yang diajukan oleh pemegang polis berpeluang untuk diterima. Sebaliknya, jika peristiwa yang terjadi tidak termasuk dalam kategori yang dilindungi maka klaim tersebut dapat ditolak. *Peril* dibagi menjadi 3 jenis sebagai berikut:

- 1) *Peril* fisik merupakan peristiwa yang melibatkan kerusakan fisik yang menimbulkan kerugian terhadap properti atau individu.
- 2) *Peril* non-fisik merupakan peristiwa yang tidak melibatkan kerusakan fisik namun dapat menimbulkan kerugian.
- 3) *Peril* moral merupakan sikap atau perilaku individu yang dapat mempengaruhi terjadinya kerugian dengan cara meningkatkan kemungkinan risiko yang tidak diinginkan.

c. *Hazard* (Hambatan)

Menurut Nofra et al. (2021), *Hazard* (hambatan) adalah faktor atau kondisi yang memperbesar kerusakan yang membahayakan manusia dengan mengakibatkan kecelakaan atau mengganggu keselamatan serta kesehatan individu. Pengenalan dan pemahaman terhadap hazard memiliki peran dalam mengurangi risiko serta mengurangi kerusakan yang dapat timbul.

1) Faktor – faktor terjadinya *hazard*

- a) Faktor manusia menjadi salah satu penyebab terjadinya *hazard*, dimana perilaku manusia dapat mempengaruhi kemungkinan kecelakaan. Kesalahan manusia seperti kelalaian atau penggunaan alat yang salah meningkatkan risiko *hazard* di tempat kerja.
- b) Faktor eksternal, meliputi kondisi lingkungan yang dapat memicu terjadinya *hazard* seperti bencana alam berupa badai, banjir, dan gempa bumi yang menciptakan situasi berbahaya.
- c) Sistem manajemen di tempat kerja memiliki peran penting dalam terjadinya *hazard*. Penerapan yang tidak efektif seperti kurangnya prosedur keselamatan yang jelas atau pelatihan yang tidak memadai dapat meningkatkan risiko kecelakaan.
- d) Kondisi fisik dan lingkungan kerja di tempat kerja seperti peralatan-peralatan yang tidak terawat dengan baik atau

lingkungan kerja yang tidak aman dapat menjadi penyebab *hazard*.

2) Jenis-jenis *hazard*

a) *Hazard* keselamatan (*Safety Hazard*)

Hazard keselamatan merupakan kondisi berbahaya yang dapat menyebabkan kecelakaan atau cedera seperti bahaya dari peralatan berat, bahaya listrik yang memicu sengatan dan risiko kebakaran dan peledakan bahan kimia mudah terbakar.

b) *Hazard* kesehatan (*Health Hazard*)

Hazard kesehatan merupakan kondisi yang dapat menyebabkan kerusakan serius pada kesehatan seperti paparan radiasi, suhu ekstrem, dan bahan kimia beracun.

c) *Hazard* lingkungan (*Environmental Hazard*)

Hazard lingkungan merupakan risiko yang berhubungan dengan dampak lingkungan seperti bencana alam dan pencemaran akibat limbah industri.

6. *Barge* (Tongkang)

a. Pengertian *Barge*

Menurut Shabrina Riyanto et al., (2020) *Barge* atau Tongkang merupakan jenis kapal yang memiliki bentuk lambung datar atau berbentuk kotak berukuran besar dan dirancang untuk dapat mengapung di atas permukaan air serta tidak memiliki mesin penggerak sendiri yang

digunakan untuk mengangkut berbagai jenis muatan dalam jumlah besar, seperti batu bara, pasir, minyak, serta barang konstruksi. *Barge* tidak memiliki mesin sehingga memerlukan bantuan kapal tunda (*tugboat*) untuk berpindah tempat dengan cara ditarik menggunakan tali *towing* ke tujuan pelabuhan yang ditentukan.

Barge memiliki peran penting dalam industri transportasi maritim terutama dalam distribusi logistik skala besar. Keunggulan *Barge* terletak pada kapasitas muatan yang besar serta efisiensi operasionalnya untuk jalur perairan yang tidak dapat dilalui kapal berukuran besar. *Barge* sering digunakan dalam industri pertambangan karena mampu mengangkut material tambang dalam jumlah yang besar dan biaya yang lebih rendah.

b. Jenis-jenis *barge*

Barge dapat dikategorikan berdasarkan jenis muatan yang diangkut dan fungsinya, diantaranya:

- 1) *Dry cargo barge*, yaitu tongkang yang digunakan untuk mengangkut curah kering seperti batu bara, pasir, dan bahan konstruksi.
- 2) *Tanker barge*, yaitu tongkang yang digunakan untuk mengangkut material berupa cairan seperti minyak mentah, bahan kimia, atau gas.
- 3) *Open deck barge*, yaitu tongkang yang memiliki dek terbuka yang digunakan untuk mengangkut alat berat atau struktur besar.

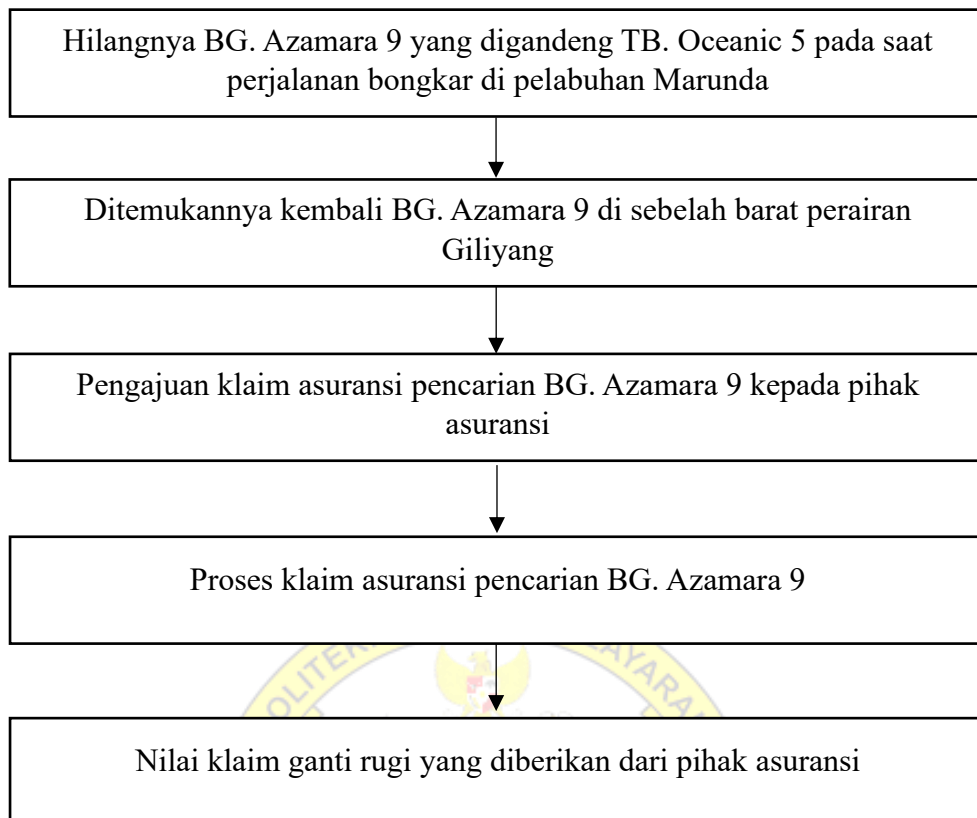
- 4) *Pontoon barge*, yaitu tongkang yang berbentuk datar dan sering digunakan sebagai platform untuk berbagai keperluan seperti konstruksi atau tambang lepas pantai.

BG. Azamara 9 merupakan *barge* dengan jenis *dry cargo barge* karena mengangkut muatan berjenis curah kering seperti batu bara, pasir dan bahan konstruksi

B. Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir penelitian merupakan elemen penting dalam melakukan penelitian karena berfungsi sebagai panduan utama untuk merumuskan ide dan menjelaskan tahapan penelitian secara sistematis. Menurut Pakpahan et al. (2021) Kerangka pikir penelitian merupakan bentuk spesifikasi dari permasalahan penelitian untuk menempatkan permasalahan tersebut dalam konteks yang lebih luas. Kerangka pemikiran memuat teori utama dasar dalam penelitian untuk menjelaskan, membahas, dan menganalisis terhadap topik yang diteliti.

Kerangka pikir penelitian dirancang sebagai pedoman logis yang tersusun secara sistematis dalam memahami fenomena yang dipelajari dan memberikan landasan untuk menghasilkan gagasan penelitian. Penelitian ini menyajikan kerangka pikir dalam bentuk bagan yang menggambarkan alur penelitian yang disusun berdasarkan pertanyaan penelitian yang menggambarkan konsep penelitian. Kerangka pikir pada penelitian ini disajikan dalam bentuk bagan sebagai berikut:



Gambar 2. 1 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Penyebab hilangnya BG. Azamara 9 di PT. Jaya Berdikari Cipta adalah Nahkoda TB. Oceanic 5 yang memutuskan untuk melepaskan *tali tross* BG. Azamara 9 akibat dari cuaca buruk dengan tinggi gelombang 3-4 meter dan hujan gerimis terus-menerus.
2. Proses klaim asuransi atas hilangnya BG. Azamara 9 oleh PT. Jaya Berdikari Cipta berlangsung sesuai prosedur, dimulai dari pelaporan dan pengumpulan dokumen, melibatkan klasifikasi untuk memperoleh rekomendasi berupa *Class Certificate Maintenance* (CMC) dan pelaksanaan survei oleh *surveyor* dan *adjuster* dari PT. Kalibesar Raya Utama, hingga disimpulkan sebagai kejadian *force majeure* (*pure bad weather condition*) serta penilaian ganti rugi dan diakhiri dengan pembayaran ganti rugi.
3. Nilai ganti rugi klaim asuransi pencarian BG. Azamara 9 adalah Rp.421.878.600 atau setara dengan USD 26,166.14.

B. Keterbatasan Penelitian

1. Peneliti tidak terjun secara langsung dalam proses klaim asuransi pencarian BG. Azamara 9 di PT. Jaya Berdikari Cipta sehingga tidak mendapatkan dokumentasi secara langsung.
2. Dokumen yang dikumpulkan tidak bisa didapatkan secara lengkap karena beberapa dokumen merupakan arsip rahasia perusahaan yang harus dijaga nilai kerahasiaannya.

C. Saran

1. PT. Jaya Berdikari Cipta sebaiknya melakukan pembaharuan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang memberikan kewenangan kepada nahkoda untuk berlindung sementara apabila kondisi cuaca laut tidak memungkinkan dan melaporkan langsung kepada perusahaan terkait keputusan tersebut. PT. Jaya Berdikari Cipta juga perlu mengimplementasikan teknologi pelacakan kapal secara *real-time* untuk mendukung pengambilan keputusan yang cepat dan akurat.
2. PT. Jaya Berdikari Cipta hendaknya memberikan pelatihan berkala kepada Nahkoda dan kru kapal mengenai prinsip-prinsip *General Average*, ketentuan dalam *Marine Insurance Act* untuk menghadapi survei dan audit dari *Adjuster* dan *Surveyor* sehingga tindakan darurat di lapangan dapat selaras dengan ketentuan polis dan mempermudah proses klaim.
3. PT. Jaya Berdikari Cipta perlu melakukan evaluasi menyeluruh terhadap prosedur operasional pencarian BG. Azamara 9 yang hilang. Hal ini penting agar ke depannya dapat meminimalkan potensi kerugian finansial yang tinggi akibat kejadian serupa.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, Mohd. K., & Rachmawati, I. (2023). *The Development Of The P&I Club As A Protection For Indonesian Carrier*. Litigasi, 24(1), 130–150.
- Adi, R. B. (2024). *METOPENSOS (Metode Penelitian Sosial)*.
- Ahmad, & Muslimah. (2021). *Memahami Teknik Pengolahan Dan Analisis Data Kualitatif* (Vol. 1).
- Anwar, S. M., Widiarty, W. S., & Nadapdap, B. (2025). *Analisa Yuridis General Average Action Terhadap Surat Perjanjian Angkutan Laut Dengan Sistem Time Charter Yang Berlaku Di Indonesia*.
- Ardhi, M. M., & Elsina, R. (2024). *Perlindungan Hukum Terhadap Nasabah Yang Mendapatkan Penolakan Klaim Asuransi Jiwa Di Indonesia*. In Journal Evidence Of Law (Vol. 3).
- Asiah, S. (2023). *Implementasi Strategi Personal Selling Bagi Agen Asuransi*. 4(1), 218.
- Balaka, Muh. Y. (2022). *Metodelogi Penelitian Teori Dan Aplikasi*.
- Fadhallah. (2021). *Wawancara*. UNJ Press.
- Febrianti, Y., & Batubara, M. (2024). *Analisis Penyebab Penolakan Klaim Nasabah Di PT Asuransi Umum Bumiputra Muda 1967 (Cabang Medan)*. VISA: Journal Of Visions And Ideas, 4(3), 1266.
- Firmansyah, A. M., & Waluyo, M. (2024). *Mengidentifikasi Dan Menanggulangi Risiko Di PT.XYZ Menggunakan Metode Hirarc*. Sammajiva: Jurnal Penelitian Bisnis Dan Manajemen, 2(1), 13–29.
- Firstnanda, J. V. E. (2023). *Analisis Keterlambatan Proses Klaim Asuransi Kapal Di PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA*.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (Versi 5)*.
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 246*.
- Kustanto, A., & Prakoso, A. P. (2021). *Polis Sebagai Kekuatan Hukum Dalam Asuransi*. In Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum QISTIE (Vol. 14, Issue 1).
- Kwartama, A. (2024). *Perlindungan Konsumen Jasa Angkutan Laut*. 4(2).
- Latifa, E. (2023). *Evaluasi Penanganan Klaim Asuransi Rangka Kapal (Hull And Machinery) TK. ETI 3603 DI PT. TRANSCOAL PACIFIC TBK*.
- Liwang, A., Sayidah, N., & Ady, S. U. (2024). *Strategi Penerapan Manajemen Risiko Berbasis Sni Iso 31000 : 2018 Dalam Rangka Peningkatan Kinerja*

Instansi Pemerintah Daerah Kabupaten Kaimana. Jurnal Minfo Polgan, 12(2).

- Muhammad Faris Putratama, & Minto Basuki. (2024). *Manajemen Risiko Terhadap Nilai Klaim Asuransi Rangka Kapal Berdasarkan ITC (Institute Time Clause) Hull 1.10.83 Clause 280 (All Risks Comprehensive) Pada Kapal BG. TRG 06*. Jupiter: Publikasi Ilmu Keteknikan Industri, Teknik Elektro Dan Informatika, 2(5), 139–152.
- Nofra, R., Dan, N., & Yuamita, F. (2021). *Analisis Kesehatan Dan Keselamatan Kerja Dengan Metode Hazard Dan Operability Pada Area Kerja Lantai Produksi CV. Lebu Berkah Jaya*. JIE.UPY Journal Of Industrial Engineering Universitas PGRI Yogyakarta, 1(1).
- Nuraini, N., Frastika, Y., Saifudin, I., Novita, J., Budiman, C., Pongoh, F. M., Pelayaran, P., Utara, S., Trans, I. J., Km, S., Tawaang, D., Amurang, K., & Selatan, K. M. (2024). *Optimalisasi Proses Klaim Asuransi Protection & Idemnity (P&I) Pada Kecelakaan Kerja Crew Di Kapal PT Pertamina International Shipping*. Kalao's Maritime Journal, 5, 17–28.
- Nurfajriani, W. V., Ilhami, M. W., Mahendra, A., Afgani, W. M., & Sirodj, R. A. (2020). *Seni Mengelola Data: Penerapan Triangulasi Teknik Info Artikel Abstrak*. 5(2), 146–150. <https://doi.org/10.31764/Historis.Vxiy.3432>
- Pakpahan, A. F., Preasetio, A., Gurning, E. S. N. K., Situmorang, R. F. R., Sipayung, T. P. D., Sesilia, A. P., Purba, P. P. R. B., Chaerul, M., Siagian, I. Y. V., & Rantung, G. A. J. (2021). *Metodologi Penelitian Ilmiah*.
- Puspanegara, P. A. (2023). *Restrukturisasi PT. ASURANSI JIWasraya Ditinjau Dari POJK Nomor 71/POJK. 05/2016*.
- Rayanto, Y. H., Supriyo, & Suwadi. (2023). *Instrumen Penelitian Penilaian Bahan Ajar. Aqilian Publika*.
- Rezky Pratama Tanda, A., Widyantoro, A., & Chumaida, Z. V. (2023). *Pertanggungjawaban Average Adjuster Terhadap Kerugian Akibat General Average Pada Perusahaan Asuransi*. 28.
- Rini, H. P., & Nindhita, V. (2022). *Observarsi: Teori Dan Praktek Dalam Bidang Psikologi*. CV. Basya Media Utama.
- Samsu. (2021). *Metode Penelitian: (Teori Dan Aplikasi Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, Mixed Methods, Serta Research & Development) (S. Ag. , M. Pd. I. Dr. Rusmini, Ed.)*.
- Shabrina Riyanto, N., Yudo, H., & Trimulyono, A. (2020). *Analisa Kekuatan Deckakibat Perubahan Muatan Pada Tongkang TK. NELLY–34. Jurnal Teknik Perkapalan*, 8(3).

Simanjuntak, E. R., Utami, R. N., Daniela, C., & Kusumastuti, S. Y. (2024). *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*. PT. Sonpedia Publishing Indonesia.

Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan Kombinasi (Mixed Methods) (2nd Ed.)*. CV. Alfabeta.

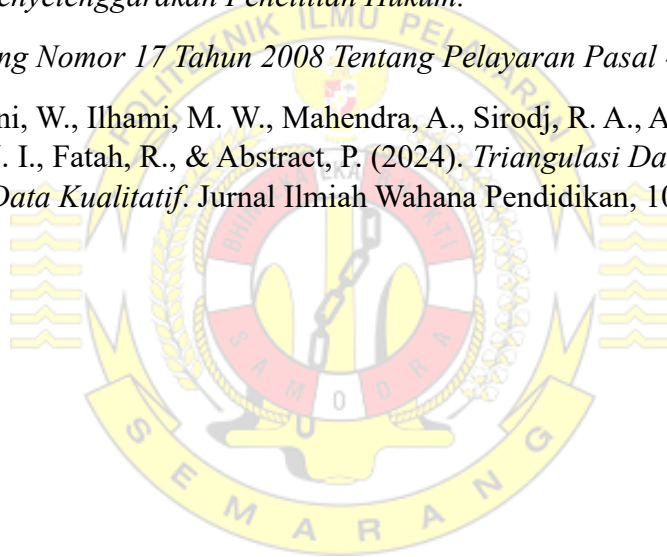
Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian Evaluasi (3rd Ed.)*. CV. Alfabeta.

Tahir, R., Kalis, M. C. I., Thamrin, S., Rosnani Titik, Suharman, H., Purnamasari, D., Priyono, D., Laka, L., Komariah, A., Indahyani, T., Fanani, A. F., Prisuna, B. F., & Sulaeman, M. K. (2023). *METODOLOGI PENELITIAN KUALITATIF: Mengumpulkan Bukti, Menyusun Analisis, Mengkomunikasikan Dampak*. PT. Sonpedia Publishing Indonesia.

Tan, D. (2021). *Metode Penelitian Hukum: Mengupas Dan Mengulas Metodologi Dalam Menyelenggarakan Penelitian Hukum*.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 40 & 41.

Vera Nurfajriani, W., Ilhami, M. W., Mahendra, A., Sirodj, R. A., Afgani, W., Negeri, U. I., Fatah, R., & Abstract, P. (2024). *Triangulasi Data Dalam Analisis Data Kualitatif*. Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan, 10(17), 826–833.



LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara dengan Manajer Asuransi

Nama Informan : Ichwan Ibrahim

Jabatan : Manajer Asuransi PT. Jaya Berdikari Cipta

Hasil wawancara sebagai berikut:

Peneliti : Selamat pagi Pak Ichwan, mohon izin bapak apakah sedang sibuk?

Manajer Asuransi : Pagi det, kebetulan saya tidak sibuk. Ada apa det?

Peneliti : Terima kasih atas waktunya, Pak. Saya ingin menanyakan terkait peran Bapak dalam proses klaim asuransi atas insiden Hilangnya BG. Azamara 9. Mohon izin pak bagaimana awal mula proses klaim dilakukan?

Manajer Asuransi : Insiden pelepasan tali tross BG. Azamara 9 oleh TB. Oceanic 5 dikarenakan karena cuaca buruk. Setelah mengetahui itu, saya langsung melaporkan kejadian ini ke *Insurer*, yaitu PT. Kalibesar Raya Utama. Saya melampirkan berita acara kejadian, *logbook deck* dan *engine*.

Peneliti : Apa langkah selanjutnya setelah pelaporan kepada pihak *Insurer* Pak?

Manajer Asuransi : Saya mengumpulkan semua dokumen pendukung klaim, baik dokumen kapal maupun dokumen yang dibutuhkan untuk klaim asuransi seperti polis asuransi, lalu saya mengurus penerbitan *Class Maintenance Certificate* (CMC)

ke pihak klasifikasi, yaitu BKI. Sertifikat ini penting sebagai bukti bahwa kapal dalam kondisi laik laut namun survei dari BKI dilaksanakan di Amurang karena perusahaan memiliki ketersediaan *dock* atau fasilitas perbaikan di wilayah tersebut. Setelah itu, pihak asuransi menunjuk *Adjuster* dan *Surveyor* untuk melakukan survei lapangan di Poteran, Madura dan menilai kejadian tersebut.

Peneliti : Apa hasil dari survei tersebut?

Manajer Asuransi : Hasil survei menyimpulkan bahwa insiden murni disebabkan oleh cuaca buruk (*pure bad weather condition*), dan tindakan Nahkoda dikategorikan sebagai *General Average* sesuai dengan prinsip dalam *Marine Insurance Act* 1906 dan *York Antwerp Rules*. Setelah semua dokumen dinyatakan lengkap dan diverifikasi, pihak asuransi menyetujui klaim ganti rugi.

Peneliti : Bagaimana proses penilaian kerugian dilakukan?

Manajer Asuransi : *Adjuster* dan *Surveyor* menilai semua biaya yang diajukan. Mereka menekankan bahwa pengeluaran harus wajar, masuk akal, dan berhubungan langsung dengan insiden serta sesuai dengan perjanjian di dalam polis asuransi. Misalnya, biaya sewa TB. Oceanic 5 kami ajukan sebesar Rp. 140.000.000 namun yang disetujui Rp. 120.000.000. Biaya itu dianggap layak karena berkaitan langsung dengan upaya pencarian

BG. Azamara 9 untuk biaya-biaya ganti rugi lainnya nanti saya kirimkan dokumen ganti ruginya det.

Peneliti : Baik Pak. Terima kasih atas informasi yang membantu saya dalam penelitian ini.

Manajer Asuransi : Sama-sama. Semoga penelitian ini lancar ya Det.



Lampiran 2 Wawancara dengan *Superintendent*

Nama Informan : Tamnia Fatriyanto

Jabatan : *Superintendent* PT. Jaya Berdikari Cipta

Hasil wawancara sebagai berikut:

Peneliti : Selamat pagi Pak Tamnia, apakah bapak sedang sibuk?

Superintendent : Pagi det, kebetulan saya tidak sibuk. Ada apa Vid?

Peneliti : Terima kasih atas waktunya, Pak. Saya ingin wawancara terkait insiden hilangnya BG. Azamara 9 dan proses klaim asuransinya. Boleh dijelaskan secara umum penyebab insiden tersebut Pak?

Superintendent : Ya, insiden ini terjadi pada 9 Maret 2024. TB. Oceanic 5 yang terpaksa melepaskan tali tross BG. Azamara 9 karena cuaca buruk di Laut Jawa dengan gelombang mencapai ketinggian 3-4 meter. Keputusan ini diambil Nahkoda sebagai langkah darurat untuk menyelamatkan kapal dan kru dari potensi kecelakaan lebih besar.

Peneliti : Apakah Bapak turut terlibat dalam proses setelah insiden tersebut terjadi?

Superintendent : Saya mendampingi dalam proses pencarian BG. Azamara 9 dan ikut serta mendampingi survei dari pihak asuransi, bersama *Adjuster* dan *Surveyor*. Saya melakukan pemetaan dengan metode tracking line untuk pencarian BG. Azamara dan berkoordinasi dengan stasiun radio terkait berita BG.



Azamara 9 yang hilang kemudian saya turut menjelaskan kronologi teknis kejadian dan memastikan semua data lapangan divalidasi sesuai fakta kepada *Adjuster* dan *Surveyor*.

Peneliti : Mohon izin bapak saya ingin menanyakan terkait biaya, apakah ada pengeluaran selama proses pencarian?

Superintendent : Ya, ada beberapa biaya operasional seperti perjalanan, penginapan, komunikasi, dan akomodasi selama pencarian. Saya ajukan Rp. 45.500.000, tapi yang disetujui hanya Rp. 19.500.000 karena hanya sebagian dianggap layak oleh asuransi.

Peneliti : Apakah Bapak juga berhubungan dengan pihak luar selama proses tersebut?

Superintendent : Benar. Saya juga menangani negosiasi langsung dengan nelayan lokal yang membantu penjagaan tongkang. Setelah kesepakatan, kami berikan kompensasi Rp. 50.000.000. Biaya ini disetujui penuh oleh pihak asuransi karena dinilai relevan dengan proses penyelamatan.

Peneliti : Baik Pak. Terima kasih atas informasi dan waktunya.



Penjelasan Bapak sangat membantu kelengkapan data penelitian saya.

Superintendent : Sama-sama Vid. Semangat dan semoga lancar ya.

Lampiran 3 Wawancara dengan Staf Bagian Operasional

Nama Informan : Josafat Anhar

Jabatan : Staf Bagian Operasional PT. Jaya Berdikari Cipta

Hasil wawancara sebagai berikut:

Peneliti : Selamat pagi Pak Josafat, apakah bapak sedang sibuk?

Staf Operasional : Pagi Vid, kebetulan saya tidak sibuk. Ada apa Vid?

Peneliti : Terima kasih, Pak, sudah bersedia meluangkan waktunya.

Saya ingin wawancara terkait peran operasional dalam insiden BG. Azamara 9. Bagaimana latar belakang penyebab hilangnya BG. Azamara 9 dan proses klaim asuransi tersebut Bapak?

Staf Operasional : Baik Vid, jadi penyebab hilangnya itu karena Nahkoda memutuskan untuk melepaskan *tali tross* yang mengait BG. Azamara 9 karena kondisi cuaca saat itu terus memburuk yang menyebabkan TB. Oceanic 5 mengalami kesulitan dalam bermanuver. Sistem kemudi pun tidak dapat berfungsi optimal karena gelombang yang tinggi. Sehingga jika tetap menarik tongkang, risikonya besar sekali terhadap keselamatan kapal dan kru, jadi pelepasan itu diambil sebagai langkah pencegahan dari kemungkinan kecelakaan yang lebih fatal.



Peneliti : Setelah insiden itu, apa saja yang dilakukan bapak untuk mengatasi hal tersebut?

Staf Operasional : Saya melakukan koordinasi operasional pencarian. Mulai dari pengadaan bahan bakar untuk TB. Oceanic 5, perhitungan biaya selama pencarian, sampai pelaporan hasil interaksi dengan nelayan lokal yang ikut menjaga BG. Azamara 9. Semua itu saya dokumentasikan sebagai bukti pendukung klaim ke pihak asuransi.

Peneliti : Apakah Bapak juga terlibat dalam proses klaim asuransi?

Staf Operasional : Saya hanya membantu mengumpulkan dokumen dan mengurus invoice serta bukti pembayaran, terutama untuk bahan bakar dan keagenan. Total biaya bahan bakar yang kami ajukan sebesar Rp. 913.000.000, tapi yang disetujui hanya Rp.180.000.000 dan untuk biaya keagenan dari dua invoice totalnya Rp. 57.571.600 dan disetujui Rp. 52.378.600 oleh pihak asuransi. Dokumen-dokumen itu kami lampirkan semua saat pengajuan klaim ke PT. Kalibesar Raya Utama. Nanti saya bantu kirimkan dokumen-dokumennya.

Peneliti : Baik, Pak. Terima kasih atas penjelasannya. Informasi ini sangat penting untuk melengkapi data penelitian saya.

Staf Operasional : Sama-sama Vid. Semoga lancar ya.

Lampiran 4 Berita Acara Kejadian



JBC
PT JAYA BERDIKARI CIPTA

PT JAYA BERDIKARI CIPTA

Jln. Raya Mayor Oking Jayaatmaja, Citeureup, Bogor

BERITA ACARA KEJADIAN

001/JBC-JKT/BAK/IV/2024

Nama Kapal : TB OCEANIC 5/BG AZAMARA 9
Perihal : Kronologi dari TB Oceanic 5 lepas tali second towing BG Azamara 9 sampai ditemukan kembali

Berikut terlampir kronologi kejadian :

Tanggal	Jam	Kronologis
9	Maret	10:00
		Tongkang BG Azamara 9 dilepas dengan koordinat 05-50-528 S/111-08-724 E.
		Kapal menginfokan ke perusahaan via radio Karimun Jawa.
		11:30
		TB Oceanic 5 mengejar BG Azamara 9 sampai koordinat 05-51-829 S/111-12-957 E, pencarian dihentikan karena cuaca buruk. Kapal memutar arah untuk berlindung.
		Perusahaan mengirimkan superintendent, untuk berkoordinasi dengan stasiun radio Jepara untuk melakukan broadcast terkait berita tongkang BG Azamara 9 hilang.
		22:00
		Kapal TB Oceanic 5 sampai di Karimun Jawa, untuk berlindung.
10	Maret	08:00
		Perusahaan memerintahkan TB Oceanic 5 untuk mulai melakukan operasi pencarian BG Azamara 9 sesuai dengan area pemetaan estimasi arah BG Azamara 9 berdasarkan arus dan angin.
		10:00
		Superintendent melakukan koordinasi pencarian dengan stasiun radio Bawean, Surabaya, Gresik, dan Karang Jemuang untuk melakukan broadcast terkait berita tongkang BG Azamara 9 hilang.
		TB Oceanic 5 belum dapat melakukan pencarian dikarenakan cuaca buruk.
11	Maret	07:30
		TB Oceanic 5 mulai melakukan pencarian dengan berangkat menyisir ke arah timur tenggara.
		Superintendent melakukan pemantauan di area Tuban, Rembang, Lamongan, Gresik, dan sisi utara Madura.
12	Maret	00:35
		TB Oceanic 5 sampai di Tuban untuk melakukan isi fuel dan air tawar.
		Proses bunker fuel dan air tawar dibatalkan karena cuaca buruk.
		16:00
		TB Oceanic 5 mendapatkan kabar dari perusahaan terkait ditemukannya BG Azamara 9 didekat FPSO Ratu Nusantara (koordinat 06 37,66 S 113 19.88 E). Perusahaan mengarahkan TB Oceanic 5 untuk segera bergerak menuju lokasi ditemukannya BG Azamara 9.
		16:35
		TB Oceanic 5 bergerak menuju lokasi FPSO Ratu Nusantara.
13	Maret	03:00
		TB Oceanic 5 sampai di lokasi FPSO Ratu Nusantara, berkoordinasi terkait arah larat BG Azamara 9. TB Oceanic 5 bergerak menuju tenggara sesuai dengan informasi yang diterima.
		06:50
		Superintendent mendapatkan informasi dari nelayan setempat tentang posisi BG Azamara 9 sudah mendekati daratan. Superintendent meneruskan informasi ke TB Oceanic 5.



JBC
PT JAYA BERDIKARI CIPTA

PT JAYA BERDIKARI CIPTA

Jln. Raya Mayor Oking Jayaatmaja, Citeureup, Bogor

		09:00	TB Oceanic 5 menemukan BG Azamara 9 di perairan Laut Jawa, sebelah barat pulau Giliyang posisi lintang bujur 06-50-663 S/114-05-304 E (sekitar 187 NM dari posisi tongkang dilepas).
		09:25	TB Oceanic 5 sudah connect kembali dengan BG Azamara 9, dikarenakan kondisi cuaca buruk, TB Oceanic 5 bergerak untuk mencari tempat berlindung.
		11:00	Superintendent berangkat menuju Sumenep, Madura.
		19:30	TB Oceanic 5 beserta gandengan BG Azamara 9 sampai di Pulau Poteran, Madura, untuk berlindung.
14	Maret	08:00	TB Oceanic 5 beserta gandengan BG Azamara 9 masih berlindung di Pulau Poteran, Madura
15	Maret	06:30	Superintendent menuju ke kapal TB Oceanic 5/BG Azamara 9 untuk pemeriksaan kondisi.
16	Maret	08:00	Surveyor dari insurance melakukan survey kondisi TB Oceanic 5/BG Azamara 9 dan interview dengan kru kapal.
17	Maret	08:00	Dikarenakan cuaca buruk, kapal TB Oceanic 5/BG Azamara 9 masih berlindung di Pulau Poteran. Superintendent dipanggil menghadap kepala kantor KSOP Kalianget terkait kronologi kejadian.
18	Maret	08:00	TB Oceanic 5 bergerak menuju dermaga Kalianget, untuk melakukan refueling fuel dan air tawar.
		09:00	Kru kapal dimintai keterangan oleh petugas kesyahbandaran Kalianget mengenai kronologi kejadian.
		16:00	Superintendent dihubungi oleh pihak nelayan setempat dalam rangka upaya penemuan, penyelamatan, pengamanan, dan penjagaan BG Azamara 9 saat hanyut.
19	Maret	12:00	Superintendent melakukan negosiasi terkait tuntutan dari pihak nelayan.
		13:00	Proses clearance TB Oceanic 5/BG Azamara 9.
		19:30	Superintendent mencapai kesepakatan dengan pihak nelayan terkait tuntutan sebelumnya.
20	Maret	15:00	Dokumen clearance sampai di kapal.
		15:45	TB Oceanic 5/BG Azamara 9 berangkat dari Pulau Poteran menuju Marunda.
		19:00	Penyerahan Tali Asih kepada pihak nelayan
21	Maret	12:00	Superintendent perjalanan kembali ke Kantor Pusat

Demikian berita acara kronologi ini dibuat sebagaimana adanya dan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Jakarta, 16 Maret 2024

Josafat Anhar
Operasional

Tamnia Fatriyanto
Superintendent

Lampiran 5 *Logbook Engine*

[illegible]

Lampiran 6 *Logbook Deck*

55

Berkas di
Saling in

Pada hari
Date

Levit. Jarak

Saling

Dari
From

Tanggal
Date

ke
to

20 24

Mulu-Du

PMRT

Jaga watch	Jam Hours	Jumlah putaran per menit Revolutions per minute	Kecepatan Kapal Speed	Haluan Kemudi Steered course				Variasi + Deviasi Var + Dev		Jarak tempuh True course in	Arah & Kekuatan Angin Wind Direct & Force				Barometer	Suhu Udara Air temperature	Suhu Air Laut Sea Water Temperature	
				Pedoman standard Standard Compass	Pedoman Kemudi Steering Compass	Pedoman Claring Gym Compass	Pedoman standard Standard Compass	Pedoman Kemudi Steering Compass	Pedoman Kemudi Steering Compass		Kekuatan Awan Cloudiness	Kekuatan Cuaca Weather Condition	Kekuatan Laut Sea Condition					
Jaga 00.00 - 04.00	10	1000	1.0	-	262°	-	± 00°	± 00°	262°	4 530A	WS, RS RAIN SLIGHT	1046	28°C	270.6	04° Gps. 05 40 94.5 111 00 0714 E	Penentuan posisi kapal secara nyata berdasarkan 1 segit, penentuan cabutan 2, kaidah 2, kaidah 2, ddb. Observation Time bearings, Sundries, remarks, incidents, parallels, etc.	Parat Muslim Jaga Officer on duty sign	Calatan Nakhoda Announcements of the Master
Diri - Hari Morning - watch 04.00 - 08.00	10	1000	0.7	-	263°	-	± 00°	± 00°	263°	3 524	RAIN SLIGHT	1046	28°C	218.6	05° Gps. 05 40 94.5 111 00 0714 E	Penentuan posisi kapal secara nyata berdasarkan 1 segit, penentuan cabutan 2, kaidah 2, kaidah 2, ddb. Observation Time bearings, Sundries, remarks, incidents, parallels, etc.	Parat Muslim Jaga Officer on duty sign	Calatan Nakhoda Announcements of the Master
Pagi - Hari Forenoon - watch 08.00 - 12.00	10	1000	0.7	-	263°	-	± 00°	± 00°	263°	3 524	RAIN SLIGHT	1046	28°C	218.6	05° Gps. 05 40 94.5 111 00 0714 E	Penentuan posisi kapal secara nyata berdasarkan 1 segit, penentuan cabutan 2, kaidah 2, kaidah 2, ddb. Observation Time bearings, Sundries, remarks, incidents, parallels, etc.	Parat Muslim Jaga Officer on duty sign	Calatan Nakhoda Announcements of the Master
Siang - Hari Afternoon - watch 12.00 - 16.00	10	1000	0.7	-	263°	-	± 00°	± 00°	263°	3 524	RAIN SLIGHT	1046	28°C	218.6	05° Gps. 05 40 94.5 111 00 0714 E	Penentuan posisi kapal secara nyata berdasarkan 1 segit, penentuan cabutan 2, kaidah 2, kaidah 2, ddb. Observation Time bearings, Sundries, remarks, incidents, parallels, etc.	Parat Muslim Jaga Officer on duty sign	Calatan Nakhoda Announcements of the Master
Petang - Hari Dog - watch 16.00 - 20.00	10	1000	0.7	-	263°	-	± 00°	± 00°	263°	3 524	RAIN SLIGHT	1046	28°C	218.6	05° Gps. 05 40 94.5 111 00 0714 E	Penentuan posisi kapal secara nyata berdasarkan 1 segit, penentuan cabutan 2, kaidah 2, kaidah 2, ddb. Observation Time bearings, Sundries, remarks, incidents, parallels, etc.	Parat Muslim Jaga Officer on duty sign	Calatan Nakhoda Announcements of the Master
Malam - Hari First - watch 20.00 - 24.00	10	1000	0.7	-	263°	-	± 00°	± 00°	263°	3 524	RAIN SLIGHT	1046	28°C	218.6	05° Gps. 05 40 94.5 111 00 0714 E	Penentuan posisi kapal secara nyata berdasarkan 1 segit, penentuan cabutan 2, kaidah 2, kaidah 2, ddb. Observation Time bearings, Sundries, remarks, incidents, parallels, etc.	Parat Muslim Jaga Officer on duty sign	Calatan Nakhoda Announcements of the Master

Lampiran 7 Dokumen Disburstment atau Ganti rugi

US\$	"AZAMARA 9" (HN01522)	US\$	General Average	Remainder
8,596.34	PT JAYA BERDIKARI Cipta (Invoice no.04/N/Insurance/JBC/2024 dated 16th May 2024) Hire of tugboat "OCEANIC 5" for searching operations (4 days)..... Rp 140,000,000 Equivalent to..... <i>E/r per 14.6.24 : US\$ 1.00 = Rp 16,286</i> Adjusters' note: Invoice has been approved by the Underwriters' surveyor as being fair, reasonable and casualty connected for Rp 120,000,000 only.	<i>allowed per s'yor's approval</i> 8,596.34	<i>120,000,000</i> 7,368.29	<i>20,000,000</i> 1,228.05
3,676.28	PT ORINDO BANGUN SAMUDERA (2 invoices) i. Invoice no.029/OBS-IN/III/2024 dated 28th March 2024 - In/out clearance of tug and barque..... - Agency fee..... - Maneuvering permit charges (to)..... - Maneuvering permit charges (from)..... - Berthing dues..... - Arrangement of berthage land-line..... - Hire of boat (13th/20th March 2024)..... Rp 25,000,000 3,400,000 2,500,000 2,500,000 2,500,000 2,000,000 13,400,000 Tax 11%..... Rp 51,300,000 5,643,000 <i>E/r per 29.4.24 : US\$ 1.00 = Rp 16,222</i> Equivalent to..... (see over).....	<i>approve in full by surveyor</i> <i>approve in full by surveyor</i> <i>approve in full by surveyor</i> <i>approve in full by surveyor</i> <i>approve in full by surveyor</i> <i>approve in full by surveyor</i> <i>tax disallowed</i> 3,510.23 3,510.23	<i>25,000,000</i> <i>3,400,000</i> <i>2,500,000</i> <i>2,500,000</i> <i>2,500,000</i> <i>2,000,000</i> <i>13,400,000</i> <i>51,300,000</i> <i>5,643,000</i> 3,162.37 3,162.37	<i>5,643,000</i> <i>5,643,000</i> 347.86 347.86
12,272.62	Carried forward.....		7,368.29	1,228.05

US\$	"AZAMARA 9" (HN01522)	US\$	General Average	Remainder
12,272.62	Brought forward.....		7,368.29	1,228.05
	PT ORINDO BANGUN SAMUDERA (cont'd)			
	(as before).....	3,510.23	3,162.37	347.86
	ii. Invoice no.029/OBS-RMB/III/2024 dated 28 th March 2024			
	- Reimbursement PNBP berthage for tug.....	Rp 13,800	<i>13,800</i>	
	- Reimbursement PNBP berthage for barge.....	245,300	<i>245,300</i>	
	- Reimbursement PNBP mooring for tug.....	43,500	<i>43,500</i>	
	- Reimbursement PNBP mooring for barge.....	776,000	<i>776,000</i>	
	- Reimbursement PNBP quarantine for tug.....	25,000		<i>25,000</i>
	- Reimbursement PNBP quarantine for barge.....	60,000		<i>60,000</i>
	- Reimbursement PNBP extension SSCEC & P3K.....	110,000		<i>110,000</i>
	- Reimbursement PNBP construction document.....	1,420,000		<i>1,420,000</i>
		<u>Rp 2,693,600</u>	<i>1,078,600</i>	<i>1,615,000</i>
	Equivalent to.....	166.05	66.49	99.56
	<i>E/r per 29.4.24 : US\$ 1.00 = Rp 16,222</i>			
	Adjusters' note:			
	Invoices have been approved by the Underwriters' surveyor as being fair, reasonable and casualty connected for Rp 57,571,600. After we adjusted, we have allowed for Rp 52,378,600.		3,228.86	447.42
	Total	3,676.28	3,228.86	447.42
12,272.62	Carried forward.....		10,597.15	1,675.47

US\$	"AZAMARA 9" (HN01522)	US\$			General Average	Remainder
12,272.62	Brought forward.....				10,597.15	1,675.47
56,727.71	PT JAYA BERDIKARI CIPIA (Invoice no.03/IV/Insurance/JBC/2024 dated 29 th April 2024) Fuel consumption by tug "OCEANIC 5" during searching operations (approx. 37,209 liters)..... Rp 913,032,529 Equivalent to..... <i>E/r per 29.5.24 : US\$ 1.00 = Rp 16,095</i> Adjusters' note: Invoice has been approved by the Underwriters' surveyor as being fair, reasonable and casualty connected for Rp 180,000,000 only.	56,727.71 allowed per s'yor's approval 180,000.000 733,032,529			11,183.60	45,544.11
2,807.26	PT JAYA BERDIKARI CIPIA (Voucher no.V-84-0324 dated 26 th March 2024) Owner superintendent's charges and expenses between 9th/21st March 2024 (13 days x Rp 3,500,000) during searching operations..... Rp 45,500,000 Equivalent to..... <i>E/r per 26.4.24 : US\$ 1.00 = Rp 16,208</i> Adjusters' note: Invoice has been approved by the Underwriters' surveyor as being fair, reasonable and casualty connected for Rp 19,500,000 only.	2,807.26 allowed by surveyor for 13 days x Rp 1,500,000 19,500.000 1,203.11 26,000.000			1,604.15	
71,807.59	Carried forward.....				22,983.86	48,823.73

US\$	"AZAMARA 9" (HN01522)	US\$		General Average	Remainder
71,807.59	Brought forward.....			22,983.86	48,823.73
3,182.28	PT JAYA BERDIKARI CIPTA (Receipt dated 20 th March 2024) Compensation paid to the local fishermen for securing the barge..... Rp 50,000,000 <i>E/r per 20.3.24 : US\$ 1.00 = Rp 15,712</i> Equivalent to..... Adjusters' note: Receipt approved in full by the Underwriters' surveyor as being fair, reasonable and casualty connected.	<i>allowed per s'year's approval</i> 3,182.28	<i>50,000,000</i> 3,182.28		
74,989.87				26,166.14	48,823.73

Lampiran 8 Surat Laut BG. Azamara 9



REPUBLIK INDONESIA

SURAT LAUT

CERTIFICATE OF NATIONALITY

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58 Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017
sebagaimana telah diubah berdasarkan
Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : SE.1/DJPL/2020 Tahun 2020
Issued under the provision of Article 58 Minister of Transportation Regulation Number 39 Year 2017 and has been
amended based on a circular letter from the Director General of Sea Transportation Number SE.1/DJPL/2020 Year 2020

Nomor (Number) : AL.520/32 / 3 /DK/2021

Yang bertanda tangan di bawah ini (The undersigned) DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN / DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS

Menyatakan bahwa (declares that) TONGKANG GELADAK / DECK BARGE

NAMA KAPAL NAME OF SHIP	TANDA PANGGILAN CALL SIGN	TEMPAT PENDAFTARAN PORT OF REGISTRY	TANDA PENDAFTARAN REGISTRATION MARK
AZAMARA 9	--	BANJARMASIN	2012 Ila No. 3293/L

UKURAN (P X L X D (METER)) DIMENSION (L x B x D (Meters))	TONASE KOTOR GROSS TONNAGE (GT)	TONASE BERSIH NET TONNAGE (NT)
87.78 X 24.40 X 5.50	3104	932

PENGERAK UTAMA MAIN PROPULSION	MERK DAN DAYA ENGINE MAKER AND POWER	BAHAN UTAMA KAPAL SHIP'S MATERIAL	NOMOR IMO IMO NUMBER
--	--	BAJA / STEEL	--

TANGGAL PEMBANGUNAN DATE OF BUILD			
KONTRAK * CONTRACT	PELETAKAN LUNAS KEEL LAID	SERAH TERIMA * DELIVERY	PERUBAHAN * CONVERSION
	25/08/2011		

Milik (Owned by) PT. JAYA BERDIKARI CIPTA berkedudukan (at) KABUPATEN BOGOR memenuhi syarat sebagai kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh sebab itu berhak berlayar mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.
has complied as an Indonesian vessel in accordance with the provisions of applicable regulation, and therefore is entitled to fly the Indonesian flag.

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.

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.

Tanda Selar (Selar Mark) :
GT. 3104 No. 3420/Ila

Diterbitkan di : JAKARTA
Issued at
Pada Tanggal : 31/03/2021
Date

Didaftarkan dalam register Surat Laut di : JAKARTA
Recorded in the register of certificate of Nationality

No. Urut : 341
Serial Number
No. Halaman : 384
Page No
Buku Register : XXVI
Reg. Book

* Jika Ada (If Available)

PUP.NO.820210301538226

an. MENTERI PERHUBUNGAN
or. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS

U.b
KEP. 1000 DIREKTORAT PENGUKURAN, PENDAFTARAN DAN
KEBANGSAAN KAPAL
SAFETY DIRECTOR OF SHIP'S MEASUREMENT, REGISTRATION AND NATIONALITY
Pelaksana Tugas



SIDROTUL MUNTAHA, M.Si., M.Mar
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670712 199808 1 001

Lampiran 9 Surat Ukur Internasional BG. Azamara 9



SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969) INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969) NO. : 3420/IIa

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.

Issued under the provision of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, under the authority of the Government of the Republic of Indonesia

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Tempat Pendaftaran Port of Registry	Tanggal *) * Date
"AZAMARA - 9" /	-	BANJARMASIN /	25 AGUSTUS 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)) Length (article (2)(8))	Lebar (Peraturan 2(3)) Breadth (Reg. 2(3))	Ukuran dalam terbesar di tengah kapal hingga Geladak teratas. (Peraturan 2(2)) Moulded Depth amidships to upper Deck (Regulation 2(2))
87.78 M. /	24.40 M. /	5.50 M. /

ISI KAPAL ADALAH : THE TONNAGES OF THE SHIP ARE :

TONASE KOTOR 3 1 0 4 = /
GROSS TONNAGE
TONASE BERSIH 9 3 2 = /
NET TONNAGE

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.202/23/10/DK-12 Tanggal 17 April 2012 /

Dikeluarkan di BANJARMASIN /
Issued at

Tanggal 07 FEBRUARI 2012 20 /
date

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
An. MENTERI PERHUBUNGAN
De. MINISTER OF TRANSPORTATION
KANTOR KEPALA KANTOR
ADMINISTRATOR PELABUHAN BANJARMASIN
CAPT. JULIANUS THE
PERUBINA (IV/a)
NIP. 19600710 198503 1 001

PUP. NO 11081790 /

DKP. II - 22

210 1819

Diterbitkan berdasarkan ketentuan dari
Issued under the provisions of the
KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG GARIS MUAT, 1966,
sebagaimana diubah dengan Protocol 1988, yang terkait dengannya
INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966,
as modified by the Protocol 1988, relating thereto
berdasarkan wewenang **PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA**
under the authority of the Government of the Republic of Indonesia
oleh **BIRO KLASIFIKASI INDONESIA**
by Biro Klasifikasi Indonesia

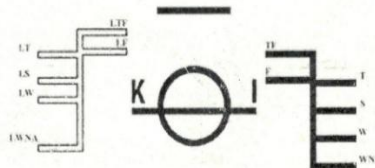
Lambung timbul diberikan sebagai : **Kapal Baru**
Freeboard assigned as **New Ship**

Tipe kapal : **"B" Tongkang Tak Berawak**
Type of ship **Unmanned Barge**
Dengan lambung timbul yang diperkecil
with reduced freeboard

Garis Muat
Load line

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 certificate

di bawah sisi atas geladak utama, baja pada sisi kapal
below the top of the steel main deck at side



265403

Lampiran 11 Sertifikat Klasifikasi Lambung BG. Azamara 9


1964
No. : 054096

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
SERTIFIKAT KLASIFIKASI LAMBUNG
CERTIFICATE OF CLASSIFICATION FOR HULL

No. Register : 21051
No. IMO : -

AZAMARA - 9

Dengan ini diterangkan bahwa **TONGKANG GELADAK , BAJA**
This is to certify that above named

tersebut diatas telah disurvei dalam rangka **SURVEY PEMBARUAN KLAS**
ship has been surveyed for

pada tanggal **30.03.2022 s/d 27.04.2022** di **KARIANGAU - KALTIM** oleh Surveyor
on at by Surveyors

Biro Klasifikasi Indonesia, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia.
to the Biro Klasifikasi Indonesia, in compliance with the requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia.

Pemilik : **PT. JAYA BERDIKARI Cipta**
Owner

Bendera : **INDONESIA** Pelabuhan Pendaftaran : **BANJARMASIN**
Flag Port of Registry

Tonase Kotor : **3104** Tonase Bersih : **932**
Gross Tonnage Net Tonnage

Dibangun di : **CHINA** oleh : **NANJING SHUNXIN SHIPS CO., LTD.** pada : **2011**
Built at by of

Kapal tersebut didaftar dalam Register dengan karakter kelas
The vessel will be entered in Register with the character

A100P Pontoon , Max Deck Load **7 t/m²**

dan dinyatakan berlaku sampai Survey Pembaruan Kelas **IV (empat)** pada
and will remain valid until Class Renewal Survey No en

23 MARET 2027

dengan syarat bahwa survey yang ditentukan dalam Peraturan BKI untuk dapat mempertahankan kelas dipenuhi
provided that surveys as required by the BKI Rules for maintenance of the class are fulfilled.

Tanggal survey alas terakhir **27 APRIL 2022**
Date of last bottom survey

Dikeluarkan di JAKARTA, tanggal **26 MEI 2022**
Issued at on

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
A.n Direktur Operasi
O.b Operation Director
Kepala Departemen Operasi Klasifikasi
S.V.P Classification Operation



ARIEBUDI PERMANA
NUP:42896-KI

F31.1.04-2013/Rev.0

272447

RIWAYAT HIDUP



1. Nama : David Chandra Ardi Prasetyo
2. Tempat, Tanggal Lahir : Karanganyar, 23 Juni 2002
3. NIT : 582111317906 K
4. Agama : Kristen
5. Jenis Kelamin : Laki - laki
6. Golongan Darah : AB
7. Alamat : Komplek Antariksa RT 7 / RW 12
Colomadu, Karanganyar
8. Nama Orang Tua
Ayah : Dagung Prasetyo
Ibu : Suwarti
9. Alamat : Komplek Antariksa RT 7 / RW 12
Colomadu, Karanganyar
10. Riwayat Pendidikan
SD : SD Negeri 06 Malangjiwan
SMP : SMP Negeri 1 Kartasura
SMA : SMA Negeri Colomadu
Perguruan Tinggi : PIP Semarang
11. Praktek Darat
Perusahaan Pelayaran : PT. Jaya Berdikari Cipta
Instansi : Direktorat Perkapalan dan Kepelautan