

**“ ANALISIS PEMAHAMAN ISI PERJANJIAN ASURANSI
GUNA KELANCARAN PROSES KLAIM
DI PT. INDO DHARMA TRANSPORT BANJARMASIN”**



SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Sains Terapan

Disusun Oleh :

ASWIN OOMAR PRASETYAWAN
NIT. 52155852 K

**PROGRAM STUDI KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2019**

**“ ANALISIS PEMAHAMAN ISI PERJANJIAN ASURANSI
GUNA KELANCARAN PROSES KLAIM
DI PT. INDO DHARMA TRANSPORT BANJARMASIN”**



SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Sains Terapan

Disusun Oleh :

ASWIN OOMAR PRASETYAWAN
NIT. 52155852 K

**PROGRAM STUDI KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2019**

HALAMAN PERSETUJUAN

“ ANALISIS PEMAHAMAN ISI PERJANJIAN ASURANSI GUNA KELANCARAN PROSES KLAIM DI PT. INDO DHARMA TRANSPORT BANJARMASIN”

Disusun Oleh :

ASWIN OOMAR PRASETYAWAN
NIT. 52155852 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

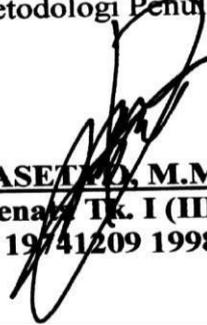
Semarang, 26 Juli 2019

Pembimbing Materi



IRMA SHINTA DEWI, S.S., M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

Pembimbing
Metodologi Penulisan



DWI PRASETYO, M.M M.Mar.E
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19741209 199808 1 001

Mengetahui :

Ketua Program Studi KALK



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

HALAMAN PENGESAHAN

ANALISIS PEMAHAMAN ISI PERJANJIAN ASURANSI GUNA KELANCARAN PROSES KLAIM DI PT. INDO DHARMA TRANSPORT BANJARMASIN

Disusun Oleh:

ASWIN OOMAR PRASETYAWAN
NIT. 52155852 K

Telah diuji dan disahkan, oleh Dewan Penguji serta dinyatakan Lulus
Dengan nilai **91,3** pada tanggal **1 Agustus 2019**

Penguji I



ANDY WAHYU HERMANTO, M.T.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19791212 200012 1 001

Penguji II



IRMA SHINTA DEWI, S.S., M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

Penguji III



ROMANDA ANNAS AMRULLAH, S.ST, M.M.
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19840623 201012 1 005

Dikukuhkan oleh:

**DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

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

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : ASWIN QOMAR PRASETYAWAN

NIT : 52155852 K

Jurusan : KALK

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul : **“Analisis Pemahaman Isi Perjanjian Asuransi Guna Kelancaran Proses Klaim di PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin”**, adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 26 Juli 2019


Yang Menyatakan
METERAI TEMPEL
100
99993AFF818296497
5000
RIBU RUPIAH
ASWIN QOMAR P
NIT. 52155852 K

MOTTO

Nilai Prestasi Adalah Keseluruhan Pribadi Yang Cerdas Dan Beretika.
Kesuksesan Itu Bukan Ditunggu, Tetapi Diwujudkan Lewat Usaha Dan
Kegigihan.

Sumber: (Aswin Qomar Prasetyawan)



HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan kepada :

1. Ibunda dan ayahanda tercinta yang selalu mendoakan dan mendukung saya untuk keberhasilan dan cita-cita saya.
2. Kedua kakakku Zauji Festyantara dan Yenis Ta' Inindari serta semua keluarga yang selalu mendukung dan memotivasi saya.
3. Junior taruna dormitory rigel dan diphda.
4. Semua karyawan PT. Indo Dharma Transport yang memberikan ilmu bermanfaat semoga kelak saya dapat menjalankan tugas menjadi pemimpin perusahaan dengan baik dan penuh tanggung jawab setelah lulus dari PIP Semarang.
5. Rekan-rekan seperjuangan angkatan LII PIP Semarang.
6. Kerabat mess Madura (kaconk), dan sahabat-sahabat terbaik.
7. Semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini sehingga dapat selesai tepat pada waktunya.
8. Para pembaca yang telah menyempatkan membaca skripsi ini.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayahNya yang telah dilimpahkan kepada hambaNya 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 dengan judul **Analisis Pemahaman Isi Perjanjian Asuransi Guna Kelancaran Proses Klaim di PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin**, telah terselesaikan. Penulisan skripsi ini disusun dengan maksud untuk memenuhi persyaratan gelar Profesional Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan program Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penulisan skripsi ini, mungkin masih terdapat kekurangan-kekurangan baik dalam teknik penulisan maupun keterbatasan pengetahuan yang dimiliki oleh penulis, oleh sebab itu kritik dan saran dari pembacakami harapkan.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Winarno, S.ST, M.H, selaku ketua program studi KALK.
3. Irma Shinta Dewi, S.S., M.Pd, selaku dosen pembimbing materi penulisan skripsi.
4. Dwi Prasetyo, M.M M.Mar.E, selaku dosen pembimbing metode penulisan skripsi.
5. PT. Indo Dharma Transport yang telah membantu penulis dalam melaksanakan penelitian dan praktek.
6. Ayah dan ibunda tercinta, kakakku serta seseorang yang ada di hatiku yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada penulis selama penulisan skripsi ini.
7. Semua pihak dan rekan-rekan yang telah memberikan motifasi serta membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari masih banyak hal yang perlu ditingkatkan dan dikembangkan dalam penelitian ini, maka dengan tangan terbuka penulis menerima kritik dan saran yang membangun dari pembaca. Penulis berharap agar penelitian ini dapat bermanfaat bagi dunia penelitian dan pelayaran serta pembaca.

Semarang, Juli 2019

Penulis

ASWIN OOMAR P
NIT. 52155852 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATAPENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
ABSTRAK.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	4
E. Sistematika Penulisan	4
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	7
B. Kerangka Pikir Penelitian	17

BAB III	METODE PENELITIAN	
	A. Metode Penelitian Yang Digunakan	19
	B. Tempat Dan Waktu Penelitian.....	20
	C. Jenis Dan Sumber Data Dalam Penelitian	20
	D. Metode Pengumpulan Data	21
	E. Teknis Analisis Data	24
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Gambaran Umum Obyek Penelitian	26
	B. Hasil Penelitian	35
	C. Pembahasan Masalah	42
BAB V	PENUTUP	
	A. Kesimpulan	53
	B. Saran.....	54
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN-LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

ABSTRAK

Aswin Qomar Prasetyawan, 2019, NIT. 52155852 K, “Analisis Pemahaman Isi Perjanjian Asuransi Guna Kelancaran Proses Klaim di PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin”, Program D IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, pembimbing (1) Irma Shinta Dewi, S.S., M.Pd, (2) Dwi Prasetyo, M.M M.Mar.E.

Asuransi adalah suatu metode bagi pihak-pihak yang menginginkan perlindungan dari berbagai bentuk bahaya, dengan memberikan kontribusi pada suatu dana bersama yang diorganisasikan oleh perusahaan asuransi untuk memberikan pembayaran penggantian kerugian yang mungkin terjadi. Permasalahan yang diambil adalah tentang pelaksanaan isi perjanjian asuransi guna kelancaran proses klaim. Maka ditentukan rumusan masalah bagaimana pelaksanaan isi perjanjian asuransi di PT. Indo Dharma Transport serta upaya apa yang di lakukan PT. Indo Dharma Transport dalam meningkatkan pemahaman isi perjanjian asuransi guna kelancaran proses klaim pada periode 2017-2018.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif untuk menentukan prioritas masalah. Terjadi tubrukan pada saat proses sandar tongkang ke kapal besar (*mother vessel*) serta terjadinya kekurangan muatan pada saat proses pemuatan ke *mother vessel (deadfreight)*. Dan hal tersebut dapat diatasi dengan adanya asuransi di setiap owner baik kapal besar (*mother vessel*) maupun tongkang dan pertanggung jawaban saat mengatasi masalah klaim kekurangan muatan.

Dari hasil penelitian disimpulkan bahwa pemahaman isi perjanjian asuransi guna kelancaran proses klaim yaitu setiap perusahaan harus diasuransikan agar jika terjadi masalah mudah teratasi dan proses klaim lancar. Banyak perusahaan pelayaran yang menyelesaikan masalah menggunakan cara musyawarah sehingga penyelesaian permasalahan tidak sesuai dengan prosedur perjanjian asuransi. PT. Indo Dharma Transport harus mengetahui pihak *owner* bekerja sama dengan asuransi atau tidak. Dan PT. Indo Dharma Transport harus paham tentang alur proses penyelesaian asuransi dan klaim.

Kata kunci : Asuransi, Tubrukan, *Dead freight*, Klaim

ABSTRACT

Aswin Qomar Prasetyawan, 2019, NIT. 52155852 K, “Understanding Analysis of the Content of the Agreement on Smooth Use Insurance Process Claims at PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin”, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Adviser (1) Irma Shinta Dewi, S.S., M.Pd , Adviser (2) Dwi Prasetyo, M.M M.Mar.E.

Insurance is a method for parties who want protection from various forms of danger, by contributing to a joint fund organized by an insurance company to provide compensation for possible losses. The problem taken is about understanding the contents of the insurance agreement to smooth the claim process. So the formulation of the problem is determined how to implement the contents of the insurance agreement at PT. Indo Dharma Transport and what efforts have been made by PT. Indo Dharma Transport in improving understanding of the contents of the insurance agreement for the smooth processing of claims in the 2017-2018 period.

This research uses descriptive qualitative methods to determine the priority of problems. A collision occurs during the process of anchoring the barge to a large vessel (mother vessel) as well as a load shortage during the loading process to the mother vessel (deadfreight). And this can be overcome by the existence of insurance in each owner of both the mother vessel and barge and the responsibility when overcoming the problem of claims of lack of cargo.

From the result of the research it was concluded that understanding the contents of the insurance agreement for the smoothness of the claim process is that each company must be insured so that if a problem occurs it is easily resolved and the claim process smoothly. Many shipping companies resolve problem using deliberation so that problem solving is not accordance with the insurance agreement procedure. PT. Indo Dharma Transport must know whether the owner with insurance or not. And PT. Indo Dharma Transport must understand the flow of the insurance settlement process and claims.

Keyword : Insurance, Collision, Deadfright, Claim

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian	17
Gambar 4.1 Kantor PT. Indo Dharma Transport	27
Gambar 4.2 Struktur Organisasi.....	30
Gambar 4.3 Foreman Melakukan Penyandaran Tongkang	44
Gambar 4.4 Benturan Tongkang Dengan Lambung <i>Mother Vessel</i>	45
Gambar 4.5 Benturan Tongkang Dengan Lambung <i>Mother Vessel</i>	45
Gambar 4.6 Dokumen <i>Dead Freight</i>	47
Gambar 4.7 Alur Proses Penyelesaian Klaim	50
Gambar 4.8 Alur Penyelesaian Klaim Kekurangan.....	51



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Pemahaman Tertanggung dan Penanggung	39
--	----



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Transkrip Wawancara	56
Lampiran 2 <i>Cargo Declaration</i>	57
Lampiran 3 Total Biaya Perbaikan.....	62
Lampiran 4 Gambar	65



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kegiatan bongkar muat di pelabuhan laut dapat dikatakan lebih sulit dan rumit bila dibandingkan dengan kegiatan bongkar muat di terminal angkutan darat

Peraturan Pemerintahan RI No. 69 Tahun 2001 tentang kepelabuhanan pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batasan-batasan tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Diketahui bahwa kegiatan bongkar muat dipelabuhan laut harus melibatkan banyak pihak atau instansi terkait. Sebagai contoh untuk mengekspor barang dari pelabuhan laut dalam wilayah Republik Indonesia ke luar negeri, pihak-pihak yang terlibat kurang lebih 11 (sebelas) instansi antara lain Eksportir, Deperindag, Bank, EMKL, PBM, Bea dan Cukai, Surveyor, Asuransi, Karantina, Importir serta Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan dan Perusahaan Pelayaran yaitu PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin.

Kegiatan bongkar muat di suatu pelabuhan adalah kegiatan yang bersifat kompleks artinya tidak hanya satu macam saja kegiatan, tetapi meliputi berbagai kegiatan. Menurut peraturan Menteri Perhubungan Republik

Indonesia (PM 60 tahun 2014) kegiatan bongkar muat yang ada di pelabuhan meliputi *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving / delivery*. Penanganan bongkar muat barang harus sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan, dengan adanya ketentuan-ketentuan tersebut di harapkan semua perusahaan bongkar muat dapat melaksanakan ketentuan tersebut agar tercipta kelancaran arus barang dan keharmonisan dalam bekerja. Dalam implementasinya penanganan bongkar muat tidak selalu di lakukan dengan aman dan benar, tidak sedikit perusahaan bongkar muat yang mengabaikannya. Mayoritas dari perusahaan bongkar muat tersebut hanya mementingkan keuntungan saja tanpa memperhatikan dan memikirkan dampak-dampak yang akan timbul bila penanganan bongkar muat dilakukan secara tidak aman dan tidak benar atau tidak sesuai dengan ketentuan.

Di Pelabuhan Taboneo Banjarmasin, kegiatan proses muat batubara umumnya dilaksanakan dari tongkang dipindah ke kapal besar (*transshipment*) dikarenakan kedalaman laut yang tidak mencukupi di dermaga. Pihak eksportir batubara (*shipper*) dapat menunjuk perusahaan bongkar muat untuk menangani kegiatan bongkar muat batubara. Pada saat kegiatan bongkar muat batubara, perusahaan bongkar muat sering melakukan kesalahan dalam prosedur pemuatannya yang merugikan bagi pihak *shipowner*.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, penulis tertarik mengambil judul penelitian “**Analisis Pemahaman Isi Perjanjian Asuransi Guna Kelancaran Proses Klaim di PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang untuk lebih mudah dalam penyusunan skripsi ini sangat diperlukan suatu rumusan masalah. Dari hasil praktek yang dilakukan penulis saat melaksanakan prada di perusahaan PT. Indo Dharma Transport yaitu terjadinya suatu permasalahan pemahaman isi perjanjian asuransi dalam bahasa Inggris guna kelancaran proses klaim, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pelaksanaan isi perjanjian asuransi di PT. Indo Dharma Transport periode tahun 2017 - 2018 dan pencegahan agar tidak terjadi kriminalitas dalam penyelesaian asuransi ?
2. Upaya apa yang di lakukan PT. Indo Dharma Transport dalam meningkatkan pemahaman isi perjanjian asuransi guna kelancaran proses klaim pada periode tahun 2017 - 2018?

C. Tujuan Penelitian

Dalam suatu penelitian ilmiah, tujuan penelitian merupakan hal yang sangat penting karena tujuan penelitian akan mempermudah dalam menganalisis guna menyelesaikan atau memecahkan masalah dan mengembangkan pengetahuan. Dalam penelitian ini terdapat beberapa tujuan yang hendak dicapai oleh penulis, yaitu sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui dan mengidentifikasi bagaimana pemahaman isi perjanjian asuransi di PT. Indo Dharma Transport periode tahun 2017 - 2018.

2. Untuk mengidentifikasi dan menganalisis upaya apa yang di lakukan PT. Indo Dharma Transport dalam meningkatkan pemahaman isi perjanjian asuransi guna kelancaran proses klaim pada periode tahun 2017 – 2018.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian menguraikan tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti sehingga dapat bermanfaat bagi semua pihak-pihak yang berkepentingan dalam penelitian ini. Manfaat penelitian ini dapat berupa :

1. Manfaat Teoritis

- a. Hasil penelitian ini dapat memberi sumbangan ilmu yang sangat berharga pada bidang asuransi dan klaim.
- b. Dapat meningkatkan kegiatan bongkar muat batubara dan memperkecil terjadinya kesalahan saat kegiatan bongkar muat batubara agar tidak mengakibatkan klaim dari *shipowner* kepada perusahaan bongkar muat.

2. Manfaat secara praktis

- a. Untuk menambah wawasan dalam memahami isi perjanjian asuransi dan jenis asuransi pada saat kegiatan bongkar muat batubara.
- b. Sebagai pedoman dan pertimbangan serta informasi bagi PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin menghadapi masalah isi perjanjian asuransi guna kelancaran proses klaim.

E. Sistematika Penulisan

Untuk mencapai tujuan yang diharapkan penulis serta untuk memudahkan pemahaman, penulisan skripsi disusun dengan sistematika

yang terdiri dari lima bab secara kesinambungan yang di dalam pembahasannya merupakan suatu rangkaian yang tidak terpisahkan. Adapun sistematika tersebut disusun sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan

Pada bab pendahuluan ini berisi tentang berbagai aspek yaitu latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II Landasan teori

Dalam landasan teori berisi tentang tinjauan pustaka yang akan membahas mengenai beberapa teori yang memaparkan tentang alur atau proses pemikiran sebagai proses memecahkan masalah penelitian.

Bab III Metodologi penelitian

Di dalam metodologi penelitian ini berisi tentang metode yang digunakan, tempat dan waktu penelitian, jenis dan sumber data dalam penelitian, metode pengumpulan data, teknik keabsahan data, dan teknik analisis data.

Bab IV Hasil penelitian dan pembahasan

Dalam bab ini diungkapkan mengenai gambaran umum objek yang diteliti dan analisis hasil penelitian. Analisis hasil penelitian berisi pembahasan mengenai hasil-hasil penelitian yang diperoleh.

Bab V Penutup

Berisi tentang kesimpulan dan saran dari hasil analisis yang dilakukan oleh peneliti sehingga tercipta hasil penelitian yang baik.

Daftar Pustaka

Lampiran

Daftar Riwayat Hidup



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Asuransi

a. Pengertian Asuransi

Asuransi sebagai suatu hubungan yang berdasarkan kontrak, apabila suatu pihak (perusahaan asuransi) untuk tujuan mendapat premium, berjanji memberikan ganti rugi kepada pihak lain (pembeli jasa asuransi) atas kerugian yang mungkin terjadi untuk bidang-bidang tertentu.

Asuransi adalah suatu metode bagi pihak – pihak yang menginginkan perlindungan dari berbagai bentuk bahaya, dengan memberikan kontribusi pada suatu dana bersama yang diorganisasikan oleh perusahaan asuransi untuk memberikan pembayaran penggantian kerugian yang mungkin terjadi (Suyono, 2003).

b. Jenis Asuransi

Masih banyak pemilik kapal yang belum memahami kegunaan asuransi dalam melindungi kapalnya dari kecelakaan di laut. Ketidak pahaman ini berdampak pada enggannya memiliki asuransi, atau memiliki asuransi tapi tak memahami polisnya atau malah saat kecelakaan terjadi mereka tak tahu bagaimana melakukan klaim. (Istopo, 2000).

Dalam dunia pelayaran, dikenal dua jenis asuransi, yaitu asuransi kerangka kapal dan asuransi muatan (*cargo*).

1. Asuransi kerangka kapal

Jenis asuransi ini untuk menutup kemungkinan kerugian atas kerangka kapal dan mesin kapal disebabkan oleh kejadian bahaya di laut (*perils of the sea*) seperti pelanggaran atau tabrakan, kerusakan

mesin, cuaca buruk dan lain sebagainya. Asuransi ini ditutup oleh pemilik kapal.

2. Asuransi muatan

Asuransi muatan dibagi dua, yakni *cargo marine insurance* dan *cargo liability insurance*.

a. *Cargo marine insurance*

Asuransi yang ditutupi oleh pemilik barang atas kemungkinan kerugian yang disebabkan oleh kerusakan atau kehilangan barang selama dalam pelayaran.

b. *Cargo liability insurance*

Asuransi yang ditutupi oleh pengangkut atas kemungkinan kerugian yang disebabkan oleh adanya tuntutan dari pemilik barang karena terjadi kerusakan atau kehilangan barang. Untuk menutup *cargo liability*, pihak pengangkut pada umumnya telah menjadi anggota P dan I.

c. Sertifikat Asuransi

Sertifikat atau polis asuransi adalah kontrak tertulis antara perusahaan asuransi dengan pihak yang dijamin (tertanggung) yang memuat persyaratan dan ketentuan perjanjian. Sertifikat akan ditandatangani oleh yang diasuransikan sebelum dikirim ke perusahaan asuransi. Sertifikat dapat diisi dan diselesaikan oleh perusahaan asuransi setelah diterima, dan dengan keterangan lebih lanjut oleh *forwarder* atau oleh yang diasuransikan. Perusahaan

forwarder atau EMKL akan melihat agar tidak dapat terjadi asuransi ganda.

2. Klaim

a. Pengertian Klaim

Klaim adalah penggantian kerugian atas timbulnya kejadian yang menyebabkan terjadinya kerusakan, penurunan mutu, kekurangan barang-barang yang mejadi tanggung jawab penyedia jasa angkutan, jasa bongkar muat dan jasa pergudangan pada waktu barang diterima oleh importir atau *consignee*. Saat kegiatan *transshipment* batubara klaim sering terjadi pada perusahaan bongkar muat.

Menurut Subandi (1996) “klaim atau tuntutan pengganti kerugian timbul sebagai akibat dari adanya kekurangan atau kerusakan pada waktu penyerahan barang dari maskapai pelayaran kepada penerima.”

b. Faktor – faktor terjadinya klaim

Faktor-faktor penyebab terjadinya klaim pada perusahaan keagenan dan bongkar muat yaitu :

1. Tubrukan tongkang ke *mother vessel* saat penyandaran
2. Terjadinya kekurangan muatan saat proses pemuatan ke *mother vessel* (*dead freight*)

Kehilangan atau kerusakan barang dalam pengangkutan dilaut menimbulkan klaim terhadap pengangkut. Sesuai *Hague – Visby Rules*, pemberitahuan tentang hilang atau rusaknya barang yang harus dilakukan secara tertulis kepada pengangkut atau agennya dipelabuhan bongkar.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM 60 tahun 2014 Tentang angkutan mutimoda, penyelesaian klaim harus dilengkapi dengan berita acara yang ditandatangani oleh pihak-pihak yang bersangkutan. Pengaju klaim tidak dapat menerima jumlah yang ditetapkan, perlu diadakan negosiasi untuk mendapatkan *compromised settlement*.

Untuk mencegah waktu klaim yang maksimum satu tahun, *claimant* mengajukan perpanjangan waktu ke pengangkut, biasanya pengangkut akan memberikan perpanjangan waktu dari satu sampai tiga bulan. Apabila terdapat kesepakatan, maka langkah selanjutnya adalah *claimant* menandatangani *claim release* yang isinya merupakan penyelesaian akhir dan jika timbul klaim dari pihak lain untuk hal yang sama, akan menjadi tanggung jawab *claimant*. Setelah *claim release* dikeluarkan, kemudian ditandatangani dan dikembalikan kepada pengangkut dan klaim dapat dibayarkan.

3. Pelabuhan

a. Pengertian Pelabuhan

Perkembangan pelabuhan akan sangat ditentukan oleh perkembangan aktivitas perdagangannya. Semakin ramai aktivitas perdagangan di pelabuhan tersebut maka akan semakin besar pelabuhan tersebut.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM69 tahun 2001 Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/ atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan

pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/ atau berlabuh kapal yang dilengkapi fasilitas-fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

b. Jenis Pelabuhan

Karakteristik perdagangan internasional dan transportasi dalam era terkini telah mengalami evolusi utamanya dari aspek manajemen, teknis, dan komersial. Perubahan evolusi tersebut mengakibatkan bagian dunia yang berjauhan secara geografis menjadi semakin dekat satu sama lain (D.A Lasse, 2017).

Adapun beberapa jenis pelabuhan yaitu:

i). Pelabuhan Utama

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi. Pelabuhan utama memiliki kegiatan angkutan laut dalam negeri dan luar negeri serta alih muat angkutan laut dalam jumlah besar. Juga sebagai angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

ii). Pelabuhan Pengumpul

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan pelabuhan pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan atau barang, serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi. Pelabuhan pengumpul memiliki kegiatan angkutan laut hanya dalam negeri dan alih muat angkutan laut dalam jumlah menengah serta sebagai angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

iii). Pelabuhan Pengumpan

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/ atau barang, serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi. Pelabuhan pengumpan memiliki kegiatan angkutan laut dalam negeri dan alih angkutan dalam jumlah yang terbatas serta sebagai angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

c. Fungsi Pelabuhan

Fungsi sebuah pelabuhan ada 4 (empat), yaitu sebagai tempat pertemuan, gapura, entitas industri, dan mata rantai transportasi.

1). Tempat Pertemuan

Pelabuhan merupakan tempat pertemuan dua moda transportasi utama, yaitu darat dan laut serta berbagai kepentingan yang saling terkait. Barang-barang yang diangkut dengan kapal laut akan dibongkar dan dipindahkan ke angkutan darat seperti truk dan kereta api. Dan sebaliknya, barang-barang yang diangkut dengan truk atau kereta api di pelabuhan dibongkar dan dimuat ke kapal.

2). Gapura

Pelabuhan berfungsi sebagai gapura atau pintu gerbang suatu negara. Warga negara dan barang-barang dari negara asing yang memiliki pertalian ekonomi masuk ke suatu negara dan melewati pelabuhan tersebut. Sebagai pintu gerbang negara, citra negara sangat ditentukan oleh baiknya pelayanan, kelancaran serta kebersihan di pelabuhan tersebut.

3). Entitas Industri

Dengan berkembangnya industri yang berorientasi ekspor maka fungsi pelabuhan menjadi sangat penting. Dengan adanya pelabuhan, hal itu akan memudahkan industri mengirim produknya dan

mendatangkan bahan baku. Dengan demikian pelabuhan menjadi satu jenis industri sendiri yang menjadi ajang bisnis berbagai usaha, mulai dari transportasi, perbankan, perusahaan leasing peralatan dan sebagainya.

4). Mata Rantai Transportasi

Pelabuhan merupakan bagian dari rantai transportasi. Di pelabuhan berbagai moda transportasi bertemu dan bekerja. Pelabuhan laut merupakan salah satu titik dari mata rantai angkutan darat dengan angkutan laut.

4. Batu bara

Batu bara adalah batuan organik yang memiliki sifat-sifat fisika dan kimia yang kompleks yang dapat di lihat dalam berbagai bentuk. Batu bara merupakan muatan berbahaya yang termasuk golongan (Class 4.1) Inflammable Solids yaitu benda padat yang mudah menyala sehingga diperlukan suatu penanganan secara khusus. Dalam bongkar muat batu bara diperlukan suatu manajemen yang tersusun dan terencana dengan baik agar segala kegiatan operasional berjalan dengan efektif dan efisien.

Batu bara adalah termasuk salah satu bahan fosil. Pengertian umumnya adalah batuan sedimen yang dapat terbakar, terbentuk dari endapan organik, utamanya adalah sisa-sisa tumbuhan dan terbentuk melalui proses pembatubaraan. Unsur-unsur utamanya terdiri dari karbon, hidrogen dan oksigen (Frederich et al, 1995).

Batubara mempunyai 5 (lima) kategori berdasarkan tingkat proses pembentukannya :

- a. *Antrasit* adalah kelas batu bara tertinggi, dengan warna hitam berkilauan (luster) metalik, mengandung antara 86% - 96% unsur karbon (C) dengan kadar air kurang dari 8%.
 - b. *Bituminus* mengandung 68% - 86% unsur karbon (C) dan berkadar air 8% - 10% dari beratnya. Kelas batu bara yang paling banyak ditambang di Australia.
 - c. *Sub - butiminus* mengandung sedikit karbon banyak air, dan oleh karenanya menjadi sumber panas yang kurang efisien dibandingkan dengan bituminus.
 - d. *Lignit* atau batu bara coklat adalah batu bara yang sangat lunak yang mengandung air 35% - 75% dari beratnya.
 - e. *Gambut*, berpori dan memiliki kadar air di atas 75% serta nilai kalori yang paling rendah.
5. Pengertian *Transshipment*

Secara sederhana *transshipment* adalah proses pemindahan muatan dari satu kapal ke kapal lainnya yang dilakukan ditengah laut. *Transshipment* sangat dibutuhkan pada saat proses muat batubara di Taboneo Banjarmasin karena kedalaman dermaga yang tidak cukup untuk disinggahi kapal berukuran besar (*mother vessel*).

Menurut (Suyono, 2003) “*transshipment* adalah aktivitas yang berkaitan dengan pergerakan barang dan alat angkut. Mudahnya disebut alih muatan dari kapal yang satu ke kapal lainnya, baik secara langsung (*ship-to-ship*) maupun melalui tempat penyimpanan sementara.”

Pada saat kegiatan *transshipment* batubara ditengah laut ada beberapa pihak yang terlibat, yaitu :

a. Agen

Tugas dan fungsi agen yaitu perwakilan dari pihak *shipowner* yang akan mengawasi semua kegiatan *loading* batubara dan melaporkannya kepada *shipowner*.

b. Foreman

Pelaksana dan pengendali kegiatan *loading* batubara untuk dimuat ke *mother vessel* serta penyandaran tongkang yang mengangkut batubara ke lambung *mother vessel*, dan membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat.

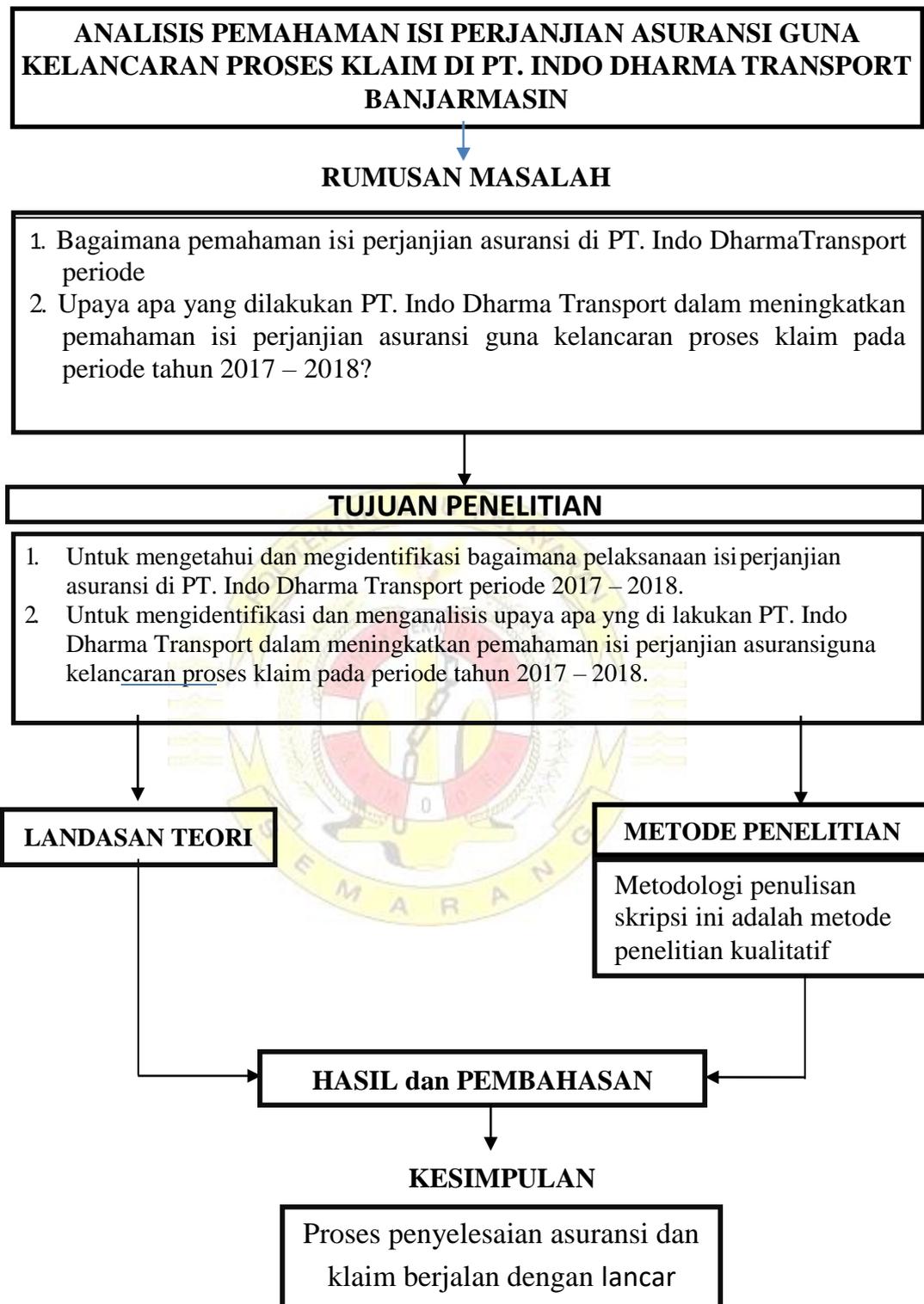
c. Shipper

Pemilik batubara yang akan dimuat ke *mother vessel* dan akan mengontrol untuk menghindari kurangnya batubara.

d. Surveyor

Setelah kegiatan *transshipment* batubara selesai, *surveyor* dan *chief officer* akan menghitung berapa jumlah batubara yang telah dimuat ke *mother vessel*.

B. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian

Di Pelabuhan Taboneo Banjarmasin, kegiatan proses muat batubara umumnya dilaksanakan dari tongkang dipindah ke kapal besar (*transshipment*) dikarenakan kedalaman laut yang tidak mencukupi di dermaga. Pihak eksportir batubara (*shipper*) dapat menunjuk perusahaan bongkar muat untuk menangani kegiatan *transshipment* batubara.

Pada saat kegiatan *transshipment* batubara, PT. Indo Dharma Transport sebagai perusahaan keagenan dan bongkar muat sering melakukan kesalahan dalam prosedur pemuatannya yang merugikan bagi pihak *shipowner*. Dari kesalahan tersebut akan terjadi klaim dari *shipowner* kepada perusahaan keagenan dan bongkar muat PT. Indo Dharma Transport.

Adapun faktor penyebab terjadinya klaim saat kegiatan *transshipment* batubara yang ditangani oleh PT. Indo Dharma Transport yaitu karena tubrukan tongkang ke *mother vessel* pada saat penyandaran, sehingga timbullah perjanjian asuransi. Apabila hal itu terjadi maka akan menyebabkan proses *transshipment* batubara terhambat dan mengurangi pendapatan PT. Indo Dharma Transport karena harus membayar klaim.

Disebabkan oleh beberapa faktor diatas, maka PT. Indo Dharma Transport saat menangani kegiatan *transshipment* menggunakan *tug assistance* pada saat penyandaran tongkang. Perjanjian asuransi (*contract of indemnity*) berlangsung antara dua pihak yang berkepentingan, yaitu antara penanggung (*insurer/underwriter*) dengan tertanggung (*assured*). Perjanjian asuransi dibuat didalam satu polis pertanggungan (*unsurance policy*) dan hanya penanggung yang menandatangani polis tersebut tetapi mengikat kedua belah pihak. Agar proses klaim berjalan dengan baik dan lancar.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan pembahasan pemahaman isi perjanjian asuransi guna kelancaran proses klaim yang terjadi di PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Bagaimana pelaksanaan isi perjanjian asuransi di PT. Indo Dharma Transport periode 2017-2018 dan pencegahan agar tidak terjadi kriminalitas dalam penyelesaian asuransi.
 - a. Banyak perusahaan pelayaran yang kurang mengetahui asuransi maritim. Jika timbul permasalahan, maka proses penyelesaian masalah tersebut dilakukan dengan musyawarah.
 - b. Proses penyelesaian permasalahan tidak sesuai prosedur perjanjian asuransi, hanya dengan cara damai untuk kedua belah pihak Terutama bagi pihak kapal yang tidak *bonafide*.
2. Upaya apa yang dilakukan PT. Indo Dharma Transport dalam meningkatkan pemahaman isi perjanjian asuransi guna kelancaran proses klaim pada periode tahun 2017-2018.
 - a. PT. Indo Dharma Transport harus mengetahui pihak *owner* bekerja sama dengan asuransi atau tidak. Serta menyarankan kepada owner harus mempunyai asuransi maritim.

- b. PT. Indo Dharma Transport harus paham tentang alur proses penyelesaian klaim kekurangan sesuai prosedur yang berlaku dalam *P&I Club*.

B. Saran

Berdasarkan dari permasalahan yang sudah diuraikan dan diberikan solusi untuk pemecahannya, pemahaman isi perjanjian asuransi agar proses klaim berjalan dengan lancar. Untuk itu penulis akan memaparkan saran-sarannya sebagai berikut:

1. Dengan berbagai pertimbangan, sebaiknya setiap perusahaan pelayaran bekerja sama dengan asuransi maritim. Hal ini bertujuan untuk mencegah hal-hal yang tidak diinginkan. Seperti kecelakaan kerja, maka pembayaran ganti rugi akan terlaksana apabila perusahaan tersebut bekerja sama dengan asuransi maritim. Asuransi maritim yang disarankan yaitu *P&I Club*.
2. PT. Indo Dharma Transport harus menjalin komunikasi yang baik dengan pihak kapal, *Ship Owner*, maupun *shipper*. Hal ini dimaksudkan agar semua pihak bisa bekerja sama dengan baik. Selain itu, pihak agen akan bisa mengetahui asuransi maritim yang dipakai oleh *Ship Owner*. PT. Indo Dharma Transport sebaiknya melaksanakan penyuluhan dan *meeting* tentang *P&I Club* bagi seluruh agen-agensya yang bekerja di atas kapal. Hal ini bertujuan agar agen-agen dari PT. Indo Dharma Transport yang bekerja di atas kapal ketika mengalami suatu hal yang tidak diinginkan, maka bisa membantu pihak *Ship Owner* untuk melaksanakan klaim ganti rugi sesuai prosedur.

DAFTAR PUSTAKA

- Dover, Victor, 2014, *A Handbook to Marine Insurance*, Whiterby, London.
- Hariyadi Budianto, Eko, 2014, *Manajemen Bisnis Pelabuhan*. Surabaya: Ape Publishing.
- Ibrahim, 2015, *Metode Penelitian Kualitatif*. Nagasaki, Alfabeta, Bandung.
- Ivamy, Hardy, 2014, *Marine Insurance*, *Butterworths Insurance Library*, London.
- Lasse, David, 2015, *Manajemen Bisnis Transportasi Laut, Charter, dan Klaim*, Rajawali Pers, Jakarta.
- Peraturan Pemerintahan RI No. 69 Tahun 2005 Tentang Kepelabuhanan.
- Pustaka, Balai, 2008, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi ke-empat*, Balai Pustaka, Jakarta
- Subandi, 2014, *Tuntutan Ganti Rugi*, Alfabeta, Bandung.
- Suyono, 2014, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Ppm, Jakarta.
- Sianipar, Justinus, 2014, *Asuransi Pengangkutan Laut*. Jakarta Selatan, Pkih Fhup.
- Sugiyanto, 2014, *Hukum Asuransi Maritim*, Salemba Humanika, Jakarta.
- Sugiyono, 2011, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, CV. Alfabeta*, Bandung.
- Undang-Undang No. 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian.

Lampiran 1

TRANSKIP WAWANCARA

A. Daftar responden

1. Responden 1: Kepala Cabang
2. Responden 2: Kepala Operasional

B. Hasil wawancara

Wawancara kepada kepala cabang dan kepala operasional perusahaan PT. Indo Dharma Transport penulis lakukan pada saat melaksanakan praktek darat pada 10 Agustus 2017 sampai dengan 10 Juli 2018. Berikut adalah daftar wawancara beserta respondennya:

1. Responden 1

- Nama : Andre Aliwardhana
- Jabatan : Kepala Cabang
- Tanggal wawancara : 28 Maret 2018
- Cadet : “Selamat siang pak, Bagaimana menurut bapak mengenai tentang kapal yang terkena *damage* pada saat proses *transshipment* berjalan? “
- Kepala cabang : “Selamat siang. Menurut saya, jika kapal terkena *damage* maka nahkoda harus berfikir cepat dan segera mengambil tindakan serta mengecek *damage* yang terjadi pada kapalnya. Jika tidak terlalu parah dan masih bisa dilakukan *repair* oleh *crew* kapal maka captain tidak perlu

membesar-besarkan masalah yang kecil. Jika, *damage* yang terjadi dikapal tersebut parah maka nahkoda segera melakukan tindakan dan segera membuat berita acara (*letter of protest*) yang ditujukan kepada yang melakukan kesalahan pada saat proses *transshipment* berjalan.”

Cadet : “Apa saja langkah paling utama yang dilakukan sebagai boarding agent pada saat mengalami masalah dikapal?”

Kepala cabang : “Langkah yang paling utama yaitu berkoordinasi dengan orang operasional atau kantor. Karena kita adalah satu tim dikantor dalam menghadapi masalah harus diselesaikan dengan baik dan kerja sama yang baik agar masalah yang berada di atas kapal teratasi dengan mudah dan kantar juga tidak dirugikan.”

Cadet : “Bagaimana cara mengatasi jika owner mengeklaim masalah tersebut kepada pihak yang melakukan kesalahan?”

Kepala cabang : “Kita sebagai perusahaan keagenan dan perusahaan bongkar muat, dalam menyikapi jika terjadi klaim yaitu bagaimana kita harus menjadi penengah dari kedua perusahaan yang sedang

beragumen. Bagaimana caranya kita menemukan jalan keluar yang terbaik untuk memecah masalah tersebut.”

Cadet : “Menurut bapak, dampak apa yang bisa terjadi dari masalah diatas?”

Kepala cabang : “Menurut saya dampak bagi perusahaan kami, yaitu ada sisi positif dan negatif. Dari sisi positif jika perusahaan bisa mengatasi masalah tersebut maka, perusahaan kami akan mendapatkan nilai baik dimata owner dan bisa dipercaya kembali untuk mengageni kapal tersebut jika melakukan transshipment di Banjarmasin. Dari sisi negatif yaitu kebalikan dari positif jika tidak bisa mengatasi masalah maka owner tidak akan mempercayai perusahaan kami. Dan mengurangi pendapatan bagi kami.”

Cadet : “Apa saja upaya yang dilakukan bapak untuk mengatasi kendala tersebut?”

Kepala cabang : “Upaya yang saya lakukan mengatasi kendala tersebut sebagai seorang kepala cabang yaitu selalu mem *briefing* sebelum *boarding agent on board* ke atas kapal dan selalu berkoordinasi dengan kantor jika terjadi masalah diatas kapal.”

Cadet : “Terima kasih pak, semoga kedepannya PT. Indo Dharma Transport semakin sukses dan semoga informasi yang telah diberikan bisa menambah wawasan dan berguna bagi penelitian saya.”

Kepala cabang : “Sama-sama mas, semoga sukses, jangan malu bertanya jika masih ragu di kemudian hari. Semoga sukses untuk kita semua.”

2. Responden 2

Nama : Febri Triyanto

Jabatan : Kepala Operasional

Tanggal wawancara : 13 Februari 2018

Cadet : “Assalamualaikum, selamat siang mas. Mohon maaf mas, ijin berbagi pengalaman mas, apakah mas febri sedang sibuk?”

Kepala Operasional : “Waalaikum salam mas, iya silahkan mau tanya apa? Saya sedang tidak sibuk.”

Cadet : “Ijin mas saya ijin bertanya tentang asuransi pada saat terjadi masalah di atas kapal, apakah asuransi itu perlu mas?”

Kepala Operasional : “Iya, tentu. Karena jika kapal terjadi tubrukan atau masalah pada saat transshipment mudah terselesaikan. Karena jika kapal tidak diasuransi

maka untuk proses klaim itu mengalami jalan atau prosedur yang rumit.”

Cadet : “Selain itu apa saja dokumen-dokumen keagenan dan dokumen asuransi jika kapal mengalami masalah ?”

Kepala Operasional : “Untuk dokumen keagenan yaitu kapal harus mempunyai dokumen yang komplit sebelum melakukan proses transshipment. Kita sebagai agen harus benar-benar mengecek dokumen kapal seperti *crew list*, *ship particular* dan *stowage plan*. Untuk dokumen asuransi itu kita lihat terlebih dahulu disebabkan karena apa? Jika disebabkan karena tubrukan maka dokumen-dokumennya yaitu *letter of protes*, *bill of lading*, *damage cargo list*, *polis*.”

Cadet : “Bagaimana langkah yang diambil untuk mengatasi kendala tersebut ?”

Kepala Operasional : “Jika kapal mempunyai asuransi kita tinggal mengawasi antara tertanggung dan penanggung dalam masalah tersebut, jika diasuransikan nanti akan surveyor classification untuk mengecek kerusakan yang dialami kapal dan

mendata berapa biaya yang harus dibayar oleh penanggung.”

Cadet : “Terimakasih atas informasi yang telah diberikan mas, selamat malam, Wassalamualaikum.”

Kepala Operasional : “Ya begitu mas, sama-sama, semangat berjuang, Waalaikumsalam.”



Lampiran 4



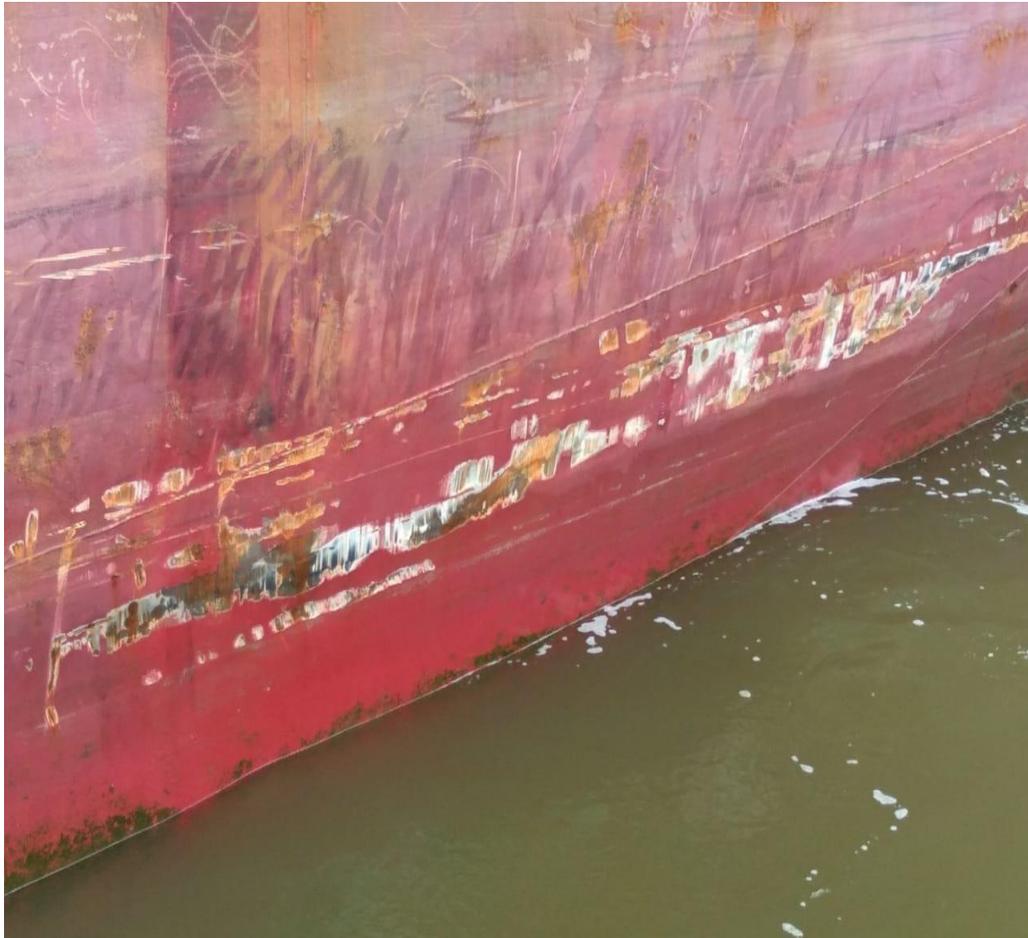
Proses Penyandaran Tongkang

Sumber: Dokumen Penulis



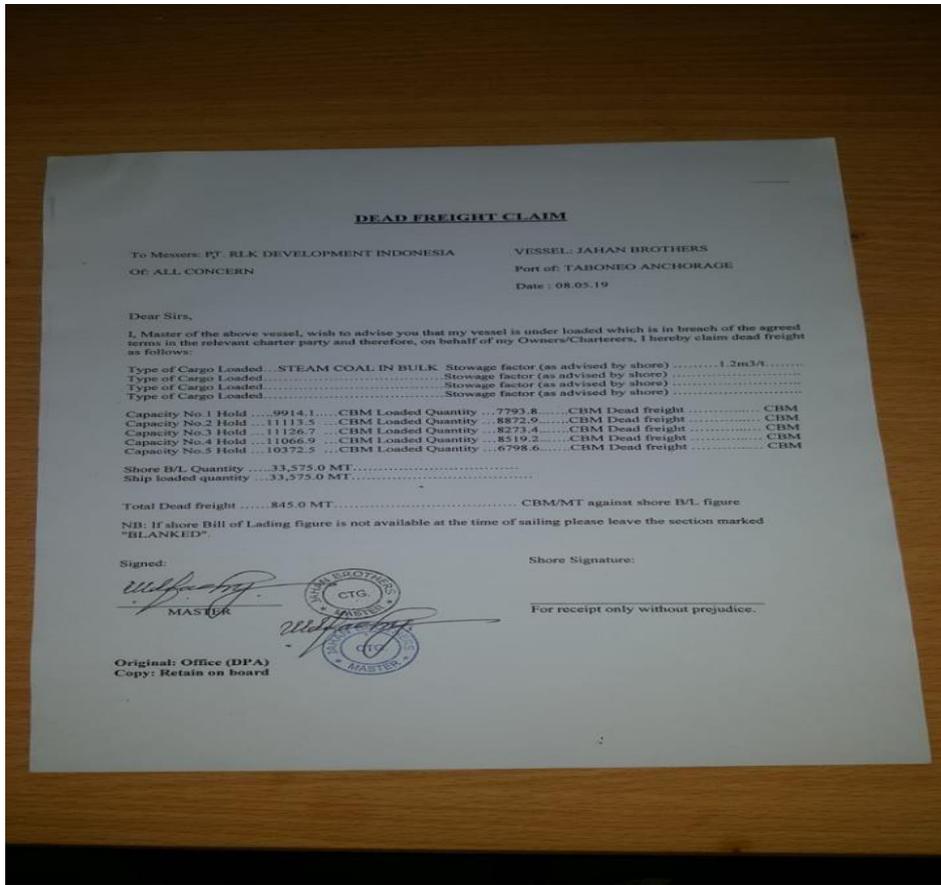
Benturan Tongkang Dengan Lambung *Mother Vessel*

Sumber: Dokumen Penulis



Benturan Tongkang Dengan Lambung *Mother Vessel*

Sumber: Dokumen Penulis



Dokumen Dead Freight
 Sumber: Dokumentasi Penulis

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : ASWIN QOMAR P
Tempat / Tgl. Lahir : Bangkalan, 08 November 1995
Alamat : Jl. Jokotole Kejawan Socah RT
01/ RW 06, Kec. Socah, Kabupaten
Bangkalan Jawa Timur
Agama : Islam
Status : Belum Kawin

Nama Orang Tua

Ayah : AHMAD MUJIB
Ibu : SRI SUNDARI
Alamat : Jl. Jokotole Kejawan Socah RT 01 /
RW 06, Kec. Socah, Kabupaten
Bangkalan Jawa Timur

Riwayat Pendidikan

- SD N Socah 04 : Tahun 2002 - 2008
 - SMP N 1 Bangkalan : Tahun 2008 - 2011
 - SMA N 1 Bangkalan : Tahun 2011 - 2014
 - UNESA : Tahun 2014 - 2015
 - PIP Semarang : Tahun 2015 - Sekarang
- Pengalaman Praktek : Cadet PT. Indo Dharma Transport
Banjarmasin Tahun 2017 - 2018