

ANALISIS PENERAPAN KLAIM ASURANSI KECELAKAAN KERJA BAGI KRU KAPAL PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN (ALP)

Yagie Alfayed^{1*}, Aditya Mutiara Dewi¹

Program Studi Transportasi Laut, Politeknik Bumi Akpelni.

Jl. Pawiyatan Luhur II/17, Bendan Dhuwur, Semarang

*Email: Agi.alfayed@yahoo.com

Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis penerapan klaim asuransi kecelakaan kerja bagi kru kapal PT. Atosim Lampung Pelayaran (ALP) apabila terjadinya kecelakaan selama dalam masa kontrak kerja laut. Penelitian ini bertujuan guna manfaat akademis. Metode penelitian normatif digunakan dalam penelitian. Hasil dari penelitian ini adalah bagaimana pengaturan pemberian ganti rugi atas kecelakaan kerja bagi kru kapal milik PT. Atosim Lampung Pelayaran (ALP). Terkait dengan pemberian ganti rugi atas kecelakaan kerja bagi kru kapal pada dasarnya sudah ada ketetapan dalam PP No. 7 tahun 2000 mengenai kepelautan dan pihak-pihak yang terkait dalam asuransi kerja pelaut. Peraturan yang menyebutkan mengenai pengaturan dalam pemberian ganti rugi terhadap klaim asuransi kecelakaan kerja kru kapal hanya secara umum saja dan belum adanya peraturan perundang-undangan yang mengatur secara spesifik bagaimana dalam peraturan itu dapat berlaku dan diterapkan di semua perusahaan, serta kurangnya pengetahuan para pelaut mengenai peraturan-peraturan dalam penetapan pemberian ganti rugi terhadap kru kapal yang mengalami kecelakaan kerja. Mengenai upaya pemberian ganti rugi terhadap kru kapal adalah dengan menggunakan PP No. 7 Tahun 2000 tentang peraturan pemerintah mengenai kepelautan, untuk mempersempit lingkup analisis berfokus pada kapal milik PT. Atosim Lampung Pelayaran. Dengan adanya salah satu contoh kasus yang dialami oleh taruna praktek kerja laut atau cadet prala.

Kata Kunci: Pengaturan, Ganti Rugi, Kru Kapal, Klaim

PENDAHULUAN

Jaminan keselamatan kerja merupakan bagian dari hak seorang pekerja kepada perusahaan yang mempekerjakannya. Hal ini diperlukan karena kecelakaan kerja merupakan suatu hal yang tidak dapat diprediksi. Oleh karena itu, untuk menjamin keselamatan kerja bagi karyawan diperlukan adanya ganti rugi.

Dalam bidang pelayaran kapal niaga asuransi juga berlaku bagi kru kapal, berlakunya asuransi adalah ketika kru kapal sudah menandatangani Perjanjian Kerja Laut (PKL). Asuransi keselamatan kerja pelaut dijelaskan dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 pasal 41 (1,2,3) yang berbunyi:

1. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:

- a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 - b. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
 - b. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
 - c. Kerugian pihak ketiga.
2. Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.
3. Perusahaan pengangkut wajib untuk mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum

sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Asuransi laut merupakan suatu kontrak dalam mana pihak penanggung berjanji akan memberikan penggantian kepada tertanggung atas setiap kerugian laut, setinggi tingginya sejumlah nilai yang disetujui. Dalam dunia usaha pelayaran/usaha perkapalan, asuransi mempunyai arti yang sangat penting, dikarenakan besarnya modal yang diinvestasikan dan di dalam melaksanakan kegiatan usaha perkapalan selaku alat angkutan laut termasuk peralatan lainnya dan tenaga manusia sebagai operator selalu menghadapi bahaya yang belum pasti serta sulit diprediksi lebih dahulu.

Hull & Machinery Insurance (Asuransi Kerangka dan Mesin Kapal) Jenis asuransi ini untuk menutup kemungkinan adanya kerugian atas kerangka kapal dan mesin kapal yang disebabkan oleh adanya bahaya dari luar (*perils of the sea*). *Cargo Marine Insurance* (Asuransi Muatan Kapal Laut) Perusahaan pelayaran yang menerima angkutan barang pada umumnya menghendaki kepada para pemilik barang atau pengirim barang untuk mengasuransikan semua barang yang dikirim selama dalam pelayaran.

Dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2015 dan PP No. 7 Tahun 2000 tentang kepelautan yang dalam praktiknya mengenai hak dan kewajiban seorang awak kapal yang terlihat dalam pasal 18 (3) Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang persyaratan kerja di kapal yang berbunyi:

- a. Hak pelaut: menerima kompensasi atas kinerjanya selama dalam masa kontrak kerja, jaminan atas kesehatan serta keselamatan kerja biaya pengangkutan serta upah untuk waktu kerja diluar jam kerja, pertanggung jawaban untuk barang-barang milik pribadi yang dibawa dan kecelakaan pribadi.
- b. Kewajiban pelaut: melaksanakan tugas sesuai dengan jam kerja yang ditetapkan

sesuai dengan perjanjian, menaati perintah perusahaan dan bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian.

Maka dari itu pengaturan ganti rugi atas klaim asuransi kecelakaan kerja bagi *crew* kapal menurut Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 yang membahas mengenai peraturan pemerintah mengenai kepelautan dan bagaimana penentuan pemberian ganti rugi atau klaim asuransi kecelakaan kerja bagi kru kapal.

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan pengaturan ganti rugi atas klaim asuransi kecelakaan kerja bagi *crew* kapal, menurut PP No. 7 tahun 2000, dan mengetahui penentuan pemberian ganti rugi atau klaim asuransi bagi kru kapal yang mengalami kecelakaan kerja selama masih dalam masa kontrak kerja menurut PP No. 7 tahun 2000. Oleh karena itu, diharapkan dengan melakukan penelitian ini dapat memberikan jawaban atas permasalahan pengaturan ganti rugi dan penentuan pemberian ganti rugi bagi kru kapal dan dapat memberikan wawasan ilmu pengetahuan bagi Taruna/i serta dapat juga membantu dan memberikan masukan kepada pihak yang membutuhkan pengetahuan terkait masalah yang diteliti.

LANDASAN TEORI

Klaim Asuransi

Rohmawati, Diba, & Saepudin, (2017) klaim asuransi adalah Jaminan yang diberikan asuransi kepada pelanggan atas risiko kerugian yang terjadi sesuai dengan kesepakatan bersama. Klaim Asuransi yang diajukan oleh tertanggung akan ditinjau ulang oleh perusahaan untuk validitasnya dan kemudian dibayarkan kepada pihak tertanggung setelah disetujui. Menurut pasal 246 kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

Klaim asuransi adalah tuntutan dari pihak tertanggung sehubungan dengan adanya kontrak perjanjian antara asuransi dengan pihak tertanggung yang masing-masing pihak mengikatkan diri untuk menjamin pembayaran ganti rugi oleh

penanggung jika pembayaran premi asuransi telah dilakukan oleh pihak bertanggung, ketika terjadi musibah yang diderita oleh pihak bertanggung.

Dalam pelaksanaan klaim Kesimpulan yang akan diambil hanya ada 2 alternatif yaitu:

1. Meniadakan *Claim*

Apabila menurut perhitungan nilai kerugian tersebut relatif kecil, sedangkan proses penyelesaian *claim* memerlukan waktu cukup lama.

2. Meneruskan *Claim*

Setelah diteliti ada penyimpangan dalam melaksanakan atau tidak sesuai dengan apa yang telah dipersyaratkan dalam perjanjian atau menyimpang dari aturan umum yang berlaku dalam suatu masyarakat tertentu, disamping nilai kerugian yang diderita dianggap cukup besar.

Kecelakaan Kerja

Pengertian kecelakaan adalah kejadian yang tidak direncanakan, tidak terduga, tidak diharapkan serta tidak ada unsur kesengajaan (Hinze, 1977). Kejadian tersebut biasanya bersifat fisik dan merugikan. Kecelakaan kerja dapat terjadi secara tidak sengaja dan mengakibatkan luka kepada pekerja, kerusakan pada alat kerja serta kerugian lainnya.

Dalam asuransi, bahaya yang berasal dari laut dan yang terjadi di laut disebut *MARINE PERILS*, dapat dibagi menjadi *PERILS OF THE SEA* dan *PERILS ON THE SEA*.

1. *PERILS OF THE SEA*

Adalah bahaya di laut yang berhubungan dengan peristiwa yang terjadi (*INCIDENTAL CLAUSE*) atau peristiwa yang tidak tentu di laut, yang tidak mengandung pengertian kejadian biasa (normal)

PERILS OF THE SEA dapat mengakibatkan kapal terdampar, kandas, tenggelam dll yang mungkin terjadi

diakibatkan oleh keganasan gelombang laut atau topan.

Misal: badai (storm), angin, gelombang, kabut, karang di bawah air, gunung es, kilat (petir), kebakaran, tubrukan, terlempar keluar laut.

2. *PERILS ON THE SEA*, Bahaya di laut yang bukan diakibatkan oleh keganasan gelombang atau topan, tetapi yang diakibatkan oleh :

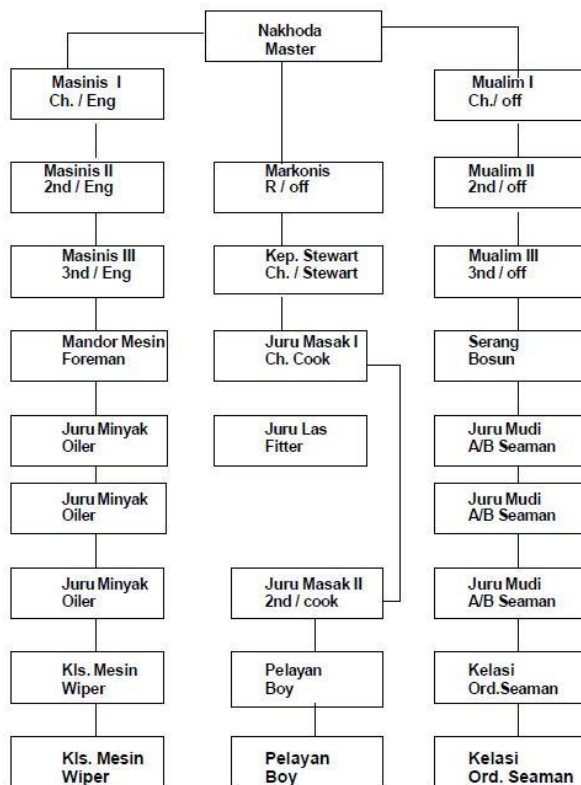
- a. Kebakaran, meskipun terjadi karena kelalaian.
- b. Bahaya peperangan yang diakibatkan adanya perang.
- c. Penyitaan / penahanan oleh penguasa, pemerintah atau penduduk.
- d. Pembuangan muatan ke laut (*JETTISON*).
- e. Pembajakan oleh bajak laut.
- f. Perampokan, pencurian dan sebagainya

Crew Kapal

Awak kapal adalah orang yang bekerja sesuai dengan spesialisasi mereka di atas kapal juga mereka orang yang di pekerjakan oleh perusahaan pelayaran guna melakukan tugas serta tanggung jawab di atas kapal sesuai dengan jabatan yang mereka terima. Bab 1 Pasal 1 Ayat 1 (UU No.17/2008) Adapun penjelasan tentang awak-awak kapal yang terdapat pada buku siji, Bab 1 Pasal 1 Ayat 1 (UU No.17/2008) yang dapat memperjelas struktur-struktur dalam hierarki di dalam kepegawaian kapal.

Dalam struktur organisasi kapal Nakhoda memiliki kedudukan tertinggi sebagai pemimpin kapal. Hal Ini juga tercantum dalam UU No 21 Tahun 1992 dan pasal 341b KUHD dengan tegas menyatakan bahwa Nakhoda adalah pemimpin kapal, kemudian dengan menelaah pasal 341 KUHD dan pasal 1 ayat 12 UU. No.21 Th.1992.

Susunan organisasi kapal dapat di gambarkan dalam suatu struktur bagan sebagai berikut:



Gambar 1. Struktur Organisasi Kapal

(Sumber;

www.maritimeworld.web.id/2010/11/struktur-organisasi-pada-kapal.html)

Berikut adalah tugas dari setiap krew kapal:

1. Captain/Nakhoda

Captain harus memiliki kemampuan dalam mengorganisir organisasi di kapal, hal ini merupakan kewajiban dari seorang nahkoda yang merupakan pemegang posisi tertinggi di kapal. Dengan jabatan yang fitral tersebut mewajibkan nahkoda adalah seorang yang berkompeten. Nahkoda bertugas dan bertanggung jawab sepenuhnya ke perusahaan. Nahkoda juga sebagai penanggung jawab sepenuhnya atas kapal beserta isinya.

2. Chief officer/mualim I

Chief officer bertugas dan bertanggung jawab atas muatan kapal, stabilitas kapal serta dialah orang yang bertugas sebagai kepala kerja dari departemen deck kapal.

3. Second Officer/Mualim II

Second officer bertugas dan bertanggung jawab membuat lintasan ketika kapal akan berlayar. *Second officer* juga bertugas dan bertanggung jawab atas alat navigasi, peralatan medis termasuk obat-obatan yang ada di atas kapal.

4. Third Officer/mualim III

Third officer bertugas dan bertanggung jawab atas dokumen - dokumen/administrasi umum di *deck departement* dan juga bertugas dan bertanggung jawab atas keselamatan kapal seperti *life jacket*, skoci, *life buoy*.

5. Bosun/Serang

Bosun/serang bertugas dan bertanggung jawab atas perawatan di atas kapal dengan mengikuti *order* dari *chief officer* dan dibantu dengan AB dan kelasi. Bosun juga bertugas dan bertanggung jawab atas kerapian kapal, alat-alat kerja dan inventaris *deck* yang berkaitan dengan peralatan kerja.

6. AB/Juru Mudi

Juru Mudi bertugas dan bertanggung jawab untuk mengemudikan kapal ketika sedang berlayar dan membantu bosun kerja harian. Juru mudi juga bertugas dan bertanggung jawab atas kebersihan di *deck* kapal.

7. KKM/Chief Engineer

Chief Engineer merupakan kepala dari departemen mesin. *Chief Engineer* bertugas dan bertanggung jawab penuh atas permesinan dan kelancaran yang ada di *Engine Room*, seorang *Chief Engineer* harus mampu dan dapat menguasai sistem permesinan yang ada di *Engine*

Room sehingga seorang *Chief Engineer* dapat mengidentifikasi jika ada kerusakan yang ada pada permesinan.

8. Masinis 1 / *First Engineer*

Masinis 1 bertugas dan bertanggung jawab sepenuhnya atas mesin induk/mesin penggerak utama, Sistem hidrolis, ketel uap dan sistem kemudi kapal untuk dipertanggung jawabkan kepada *Chief Engineer*. masinis 1 juga memiliki tanggung jawab atas administratif yang menyangkut urusan di departemen mesin.

9. Masinis 2 / *Second Engineer*

Masinis 2 bertugas dan bertanggung jawab atas *auxiliary engine/generator* serta kompressor.

10. Masinis 3 / *Third Engineer*

masinis 3 bertugas dan bertanggung jawab atas Sistem pendingin kapal serta perpompaan.

11. Mandor mesin/*Foreman*

Mandor mesin bertugas dan bertanggung jawab atas kerja harian yang telah diberikan oleh Masinis 1 juga bertanggung jawab atas kebersihan *Engine Room*. Mandor mesin memiliki tugas di pengelasan jika ada yang perlu diperbaiki, seorang mandor akan bekerja bersama dengan *oilman* untuk membantu dalam pekerjaannya.

12. *Oilman*

Oilman bertugas dan bertanggung jawab membantu masinis jaga. *Oilman* juga bertugas dan bertanggung jawab atas Jurnal mesin untuk dilaporkan kepada masinis jaga, dalam pelaksanaan jam jaga seorang *oiler* akan memastikan bahwa setiap mesin yang beroperasi dalam kondisi normal.

METODE

Dalam penelitian ini metode yang digunakan adalah penelitian kualitatif

deskriptif dan penelitian Hukum Normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Selain itu juga menggunakan jenis dan sumber bahan hukum primer. Dalam proses pengumpulan materi atas bahan hukum teknik yang digunakan adalah studi kepustakaan dan juga melalui bantuan media internet.

Johnny Ibrahim (2013) penelitian hukum normatif adalah suatu prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan dari sisi normatifnya. Materi bahan hukum yang didapat selanjutnya dianalisis secara deskriptif kualitatif kemudian ditafsirkan menggunakan metode penafsiran. Sehingga dari analisa materi atas bahan hukum tersebut didapatkan jawaban dan ditarik kesimpulan untuk menjawab permasalahan penelitian secara deduktif yaitu dari hal yang bersifat luas menuju hal yang bersifat spesifik/khusus.

Moleong (2004) Penelitian pada hakekatnya merupakan suatu upaya untuk menemukan kebenaran atau untuk lebih membenarkan kebenaran, untuk menganalisis data dalam penelitian ini menggunakan Miles dan Huberman (Sugiyono, 2009: 337) mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Bagaimana Pengaturan Ganti Rugi Kecelakaan Kerja Bagi Crew Kapal, Menurut PP No. 7 Tahun 2000

A. Kesepakatan Para Pihak Dalam Asuransi

Purwosutjipto (1996) perjanjian asuransi harus dinyatakan dalam suatu akta yang disebut dengan polis. Didalam polis itulah dituangkan segala hak dan kewajiban bagi pihak-pihak dalam perjanjian asuransi tersebut. Untuk melaksanakan PP Nomor 7 Tahun 2000 mengenai Kepelautan, menurut Pasal 18 (3) pelaut berhak

dalam menerima pertanggungan untuk barang-barang milik pribadi yang dibawa dan kecelakaan pribadi serta perlengkapan. Jaminan asuransi hanya diberikan kepada pihak kru kapal yang dapat dibuktikan dengan adanya siji kru.

Pembayaran iuran/premi wajib dana pertanggungan kecelakaan kru kapal untuk setiap kontrak dengan pembuktian yaitu:

1. Perusahaan telah membayar premi dengan terkait, dimana premi wajib telah disatukan pembayarannya dengan gaji perbulan.
2. Perusahaan telah membayar premi wajib dana pertanggungan kecelakaan kru kepada perusahaan perasuransian /penanggung.

Perusahaan memiliki tugas dan bertanggung jawab dalam pemungutan premi wajib tersebut, dimana perusahaan sebagai pihak yang memposisikan dirinya sebagai pihak yang mengumpulkan premi/iuran wajib tersebut dan kemudian akan disetorkan kepada pihak tertanggung/perusahaan asuransi yang ditunjuk.

a. Hak Serta Kewajiban Dari Pihak.

Hak Serta Kewajiban Dari Pihak dalam perjanjian asuransi adalah pihak-pihak yang melakukan perjanjian, yaitu pihak tertanggung, pihak penanggung dan pihak-pihak yang berperan sebagai penunjang perusahaan perasuransian.

1. Penanggung

Penanggung merupakan dialah pihak yang menerima resiko dari pihak tertanggung dengan mendapatkan premi, serta berjanji akan mengganti kerugian atau membayar sejumlah uang yang telah disetujui dalam polis, jika terjadinya peristiwa tidak terduga sebelumnya, yang berakibat kerugian bagi pihak tertanggung. Dapat disimpulkan

bahwa penanggung tersebut memiliki hak dan kewajiban yang mengikat penanggung.

- a) Hak dari pihak penanggung
 1. Mendapatkan iuran wajib atau premi pokok
 2. Mendapatkan keterangan dari tertanggung berdasarkan itikad baik
 3. Haklainya adalah sebagai bentuk imbalan dari tertanggung
- b) Kewajiban dari pihak penanggung
 1. Memberikan polis kepada tertanggung dengan adanya persetujuan dari pihak terkait.
 2. Membayar ganti rugi atas kerugian yang diderita tertanggung.

2. Tertanggung

Secara umum adalah pihak yang membutuhkan suatu badan yang bersedia untuk mengalihkan risiko yang mungkin akan mereka terima kepada pihak lain dengan membayar sejumlah premi serta dengan adanya perjanjian/polis yang memuat ketentuan terkait kontrak.

- a) Hak dari pihak tertanggung:
 1. Mendapatkan surat perjanjian asuransi/Polis.
 2. Mendapatkan biaya ganti rugi apabila terjadinya suatu peristiwa yang yang terjamin didalam polis.
 3. Haklainya adalah sebagai bentuk imbalan dari kewajiban penanggung.
- b) Kewajiban dari pihak tertanggung:

1. Membayar iuran wajib atau premi pokok
2. Memberikan keterangan sebenarnya yang berdasarkan prinsip *utmost good faith*.
3. Mencegah agar kerugian dapat dibatasi atau diminimalisir.
4. Kewajiban khusus yang tercantum dalam polis
5. Hak dan kewajiban penanggung

Jadi dapat disimpulkan bahwa asuransi harus dinyatakan dalam suatu perjanjian atau polis, polis diberikan kepada *crew* kapal dikarenakan telah disebutkan dalam PP No 7 Tahun 2000 bahwa setiap *crew* kapal memiliki hak dalam jaminan asuransi yang dapat dibuktikan dengan adanya siji serta perjanjian Kerja Laut (PKL). Dengan dimulainya kontrak kerja laut, maka perusahaan berkewajiban untuk membayarkan premi asuransi kepada pihak penanggung untuk menjamin asuransi *crew* kapal. Premi yang dibayarkan merupakan hasil dari iuran wajib yang kemudian di setorkan kepada badan asuransi yg ditunjuk. Dalam hal ini setiap pihak dari tertanggung dan penanggung memiliki hak dan kewajibanya untuk dapat dipenuhi.

Bagaimana Penentuan Ganti Rugi Bagi Kru Kapal yang Mengalami Kecelakaan Kerja Selama Masih dalam Masa Kontrak Kerja menurut PP No. 7 tahun 2000.

A. Biaya Pertanggung Kru Kapal yang Mengalami Kecelakaan.

Pengangkutan merupakan suatu kegiatan yang sangat melekat dengan aktifitas masyarakat, dari aktifitas yang terbilang tradisional hingga aktivitas modern kegiatan pengangkutan akat tetap terlibat. Hal ini karena pengangkutan merupakan bagian dari penggerak roda ekonomi seperti halnya pengangkutan maritim yang berfungsi sebagai roda

perekonomian global. Maka dapat disebut juga bahwa bagaimana perkembangan dari suatu daerah dapat dilihat dari perkembangan sistem pengangkutanya, jika dari sistem pengangkutanya sudah teroganisir dengan baik maka dapat disebut bahwa daerah tersebut adalah daerah yang berkembang atau bahkan daerah yang maju.

Dengan ada perkembangan teknologi tidak menutup kemungkinan terjadinya kecelekaan kerja. Oleh karena itu biaya pertanggung kecelekaan kerja dapat di kategorikan sesuai dengan kriteria. Hal ini telah tercantum dalam PP No. 7 tahun 2000 pasal 29,30,31 sebagai berikut.

Dalam PP No. 7 Tahun 2000 pasal 29 menyebutkan bahwa, Besarnya ganti rugi atas kehilangan barang-barang milik awak kapal akibat tenggelam atau terbakarnya kapal, sesuai dengan nilai barang-barang yang wajar dimilikinya yang hilang atau terbakar.

Sedangkan dalam PP No. 7 Tahun 2000 pasal 30 menjelaskan mengenai besarnya pemberian ganti rugi atas musibah yang menimpa *crew* kapal dalam sistem persentase. Sistem persentase ini di tentukan berdasarkan tingkat kerusakan pada anggota tubuh yang di alami oleh *crew* kapal. Isi dari Pasal 30 sebagai berikut:

1. Awak yang dirawat karena disebabkan kecelekaan kerja dan mengakibatkan cacat yang berakibat mempengaruhi kemampuan dalam bekerja maka, besarnya santunan ditentukan:
 - a) Jika awak kapal cacat sehingga mengakibatkan awak kapal hilang kemampuan kerja 100 %, besarnya santunan minimal Rp. 150.000.000,00.
 - b) jika awak kapal cacat sehingga mengakibatkan kemampuan kerja berkurang, besarnya santunan ditetapkan sebesar persentase dari jumlah sebagaimana ditetapkan dalam huruf a, sebagai berikut:
 - 1) kehilangan satu lengan: 40%

- 2) kehilangan kedua lengan: sepanjang keadaan
100% memungkinkan.
 - 3) kehilangan satu telapak tangan: 30%
 - 4) kehilangan kedua telapak tangan: 80%
 - 5) kehilangan satu kaki dari paha: 40%
 - 6) kehilangan kedua kaki dari paha: 100%
 - 7) kehilangan satu telapak kaki: 30%
 - 8) kehilangan kedua telapak kaki: 80%
 - 9) kehilangan satu mata: 30%
 - 10) kehilangan kedua mata: 100%
 - 11) kehilangan pendengaran satu telinga: 15%
 - 12) kehilangan pendengaran kedua telinga: 40%
 - 13) kehilangan pendengaran kedua telinga: 10%
 - 14) kehilangan satu jari kaki: 5%
2. jika awak kapal menderita kehilangan atas beberapa anggota tubuhnya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b, besarnya santunan ditentukan dengan menjumlahkan besarnya persentase, dengan ketentuan tidak melebihi jumlah sebagaimana ditetapkan dalam ayat (1) huruf a yaitu sebesar 100%.
- Penanggung ganti rugi atas kejadian *crew* kapal meninggal dunia di atas kapal saat dalam masa kontrak kerja laut, hal ini akan mengikuti aturan dari pasal 31 yang berbunyi sebagai berikut:
1. Jika awak kapal meninggal dunia di atas kapal, pengusaha angkutan di perairan wajib menanggung biaya pemulangan dan penguburan jenasanya ke tempat yang dikehendaki oleh keluarga yang bersangkutan
 2. Jika awak kapal meninggal dunia, pengusaha angkutan di perairan wajib membayar santunan:
 - a. untuk meninggal karena sakit besarnya santunan minimal Rp.100.000.000, - (seratus juta rupiah);
 - b. untuk meninggal akibat kecelakaan kerja besarnya santunan minimal 150.000.000, - (seratus lima puluh juta rupiah).
 3. Santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diberikan kepada ahli warisnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- Pengaturan dalam hal ganti rugi bagi kecelakaan kerja *crew* kapal didasarkan pada kondisi serta baimana situasi yang dialami, serta besar jumlah ganti rugi yang tertera dalam PP Nomor 7 Tahun 2000 adalah jumlah minimal yang mana jumlah ini adalah acuan untuk dapat menentukan kesepakatan dalam sebuah polis.
- B. Komparasi studi Kasus *Claim* Asuransi bagi *crew* Pada Kapal Milik PT. Atosim Lampung Pelayaran (ALP) Terhadap Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000.
- Dalam studi kasus di salah satu kapal milik PT. ALP di jelaskan terjadinya kecelakaan *crew* kapal yang menimpa seorang *cadet*. Kronologi kecelakaan terjadi ketika *cadet dcek* sedang melaksanakan tugas untuk memarkirkan mobil truk yang sedang melaksanakan pemuatan kedalam kapal. Selama proses pemuatan truk terjadinya kecelakaan di dalam *car deck* yang menyebabkan *cadet* tersebut terjepit di antara truk dan mengakibatkan meninggalnya *cadet* tersebut.
- Bentuk dari pertanggungjawaban kecelakaan tersebut oleh PT. Atosim

Lampung Pelayaran (ALP) adalah dengan memberikan kompensasi berupa santunan kepada keluarga korban serta memfasilitasi pemulangan jenazah korban hingga selesai dengan pemakaman.

Jadi dapat disimpulkan dalam PP No 7 Tahun 2000 membagi jumlah presentasi biaya pertanggung jawaban kecelakaan berdasarkan akibat yang dialami oleh korban, pembagian biaya pertanggung jawaban ini terdapat dalam pasal 29,30,31. Maksud dalam Pasal 30 ayat 1 butir 2 adalah presentase yang diberikan kepada *crew* kapal adalah jumlah minimal dalam Pasal 30 butir 1 yaitu sebesar Rp. 150.000.000 (Seratus Lima Puluh Juta). Dengan melihat perbandingan kasus kecelakaan *crew* kapal dari PT. Atosim Lampung Pelayaran dengan bentuk pertanggung jawaban yang diberikan berupa pemberian kompensasi serta memfasilitasi pengembalian jenazah korban sudah dapat disebut sesuai dengan ketentuan dari PP No 7 Tahun 2000 yang mana terdapat dalam pasal 31 yang berisikan kompensasi atas awak kapal yang meninggal dunia berupa pemberian kompensasi kepada ahli waris atau keluarga korban, serta dalam butir 1 juga disebutkan pemulangan jenazah serta penguburannya.

KESIMPULAN

Dapat disimpulkan bahwa asuransi harus dinyatakan dalam suatu perjanjian atau polis, polis diberikan kepada *crew* kapal dikarenakan telah disebutkan dalam PP No 7 Tahun 2000 bahwa setiap *crew* kapal memiliki hak dalam jaminan asuransi yang dapat dibuktikan dengan adanya siji serta perjanjian Kerja Laut (PKL). Dengan dimulainya kontrak kerja laut, maka perusahaan berkewajiban untuk membayarkan premi asuransi kepada pihak penanggung untuk menjamin asuransi *crew* kapal. Premi yang dibayarkan merupakan hasil dari iuran wajib yang kemudian disetorkan kepada badan asuransi yang ditunjuk. Dalam hal ini setiap pihak dari tertanggung dan penanggung memiliki hak dan kewajibannya untuk dapat dipenuhi.

Dalam PP No 7 Tahun 2000 membagi jumlah presentasi biaya pertanggung jawaban kecelakaan berdasarkan akibat yang di alami oleh korban, pembagian biaya pertanggung jawaban ini terdapat dalam pasal 29,30,31. Dijelaskan dalam Pasal 30 ayat 1 butir 2 adalah presentase yang diberikan kepada *crew* kapal adalah jumlah minimal dalam Pasal 30 butir 1 yaitu sebesar Rp. 150.000.000 (Seratus Lima Puluh Juta). Dengan melihat perbandingan kasus kecelakaan *crew* kapal dari PT. Atosim Lampung Pelayaran dengan bentuk pertanggung jawaban yang diberikan berupa pemberian kompensasi serta memfasilitasi pengembalian jenazah korban sudah dapat disebut sesuai dengan ketentuan dari PP No 7 Tahun 2000 yang mana terdapat dalam pasal 31 yang berisikan kompensasi atas awak kapal yang meninggal dunia berupa pemberian kompensasi kepada ahli waris atau keluarga korban, serta dalam butir 1 juga disebutkan pemulangan jenazah serta penguburannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Ibrahim, Johnny, 2005, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia, Malang
- Purba, Radiks, 1981, *Angkutan Muatan Laut*. Edisi Keempat. PT Bhartara Karya Aksara, Jakarta.
- Subekti dan Tjitrosudibio, 1980, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang Undang Kepailitan*, Pradnya Paramita, Jakarta.
- Purwosutjipto, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Djambatan, Jakarta..
- Yanuar, ikko, 2020, *harmonisasi crew kapal mt. fery xii dalam mendukung kinerja yang efektif dan efisien*, Skripsi, Politeknik Ilmu Pelayaran, Semarang.
- Ulfah, tri, 2018, *tinjauan ganti rugi atas klaim asuransi wajib kecelakaan penumpang angkutan laut*, pp. 3-5.
- Setiawati, Siti D. 2018, *Prosedur pengajuan klaim asuransi pada PT*.

*Prudential Life Assurance vabang
Pru Cahaya Jakarta Selatan, pp. 7*
Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008
tentang pelayaran beserta
pengaturanya.
Peraturan pemerintah Nomor 7 Tahun
2000 tentang pengaturan pemerintah
tentang kepelautan.