



Pentingnya Asuransi Jiwa Bagi Anak Buah Kapal Yang Meninggal Karena Kecelakaan Kapal

Mardiana Puspitasari¹,

¹Universitas Singaperbangsa Karawang

Abstract

Received: 09 Agustus 2024

Revised: 12 Agustus 2024

Accepted: 22 Agustus 2024

Manusia pada dasarnya membutuhkan pekerjaan untuk menghasilkan uang agar dapat menghidupi dirinya dan keluarga. Seluruh pekerjaan didunia ini merupakan pekerjaan yang memiliki risiko masing-masing yang dapat terjadi kecelakaan kerja sehingga para perusahaan setidaknya akan memberikan sebuah asuransi jiwa bagi para pegawainya. Jaminan keselamatan kerja merupakan hak para pekerja terutama bagi seseorang yang bekerja di kapal. Hal ini diperlukan karena kecelakaan kerja tidak dapat di prediksi sehingga pekerja membutuhkan sesuatu yang dapat menjamin keselamatan dan kesejahteraan dengan adanya ganti kerugian. Maksud penulis dalam membuat tulisan ini dihanturkan untuk memberi pengetahuan betapa diperlukannya asuransi jiwa bagi anak buah kapal yang meninggal karena kecelakaan kapal. Data yang berlandas pada yuridis normatif merupakan metode yang digunakan peneliti untuk membentuk dan memperoleh narasi juga deksripsi. Sumber dasar sekunder ditemukan melalui lembaran tulisan, artikel juga internet. Hal-hal terkait tersebut menggambarkan data berkaitan pada asuransi jiwa bagi anak buah kapal. Dengan menulis tulisan ini penulis berharap agar seluruh pembaca bisa memperoleh wawasan terkait pentingnya asuransi jiwa bagi anak buah kapal yang meninggal karena kecelakaan kapal. Tulisan ini diharapkan dapat menginspirasi yang lainnya untuk melakukan penelitian lebih lanjut terkait asuransi jiwa bagi anak buah kapal yang meninggal karena kecelakaan kapal.

Keywords: Asuransi Jiwa, Anak Buah Kapal, Kecelakaan Kapal

(*) Corresponding Author:

How to Cite: Puspitasari, M. (2024). Pentingnya Asuransi Jiwa Bagi Anak Buah Kapal Yang Meninggal Karena Kecelakaan Kapal. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 10(15), 302-311. <https://doi.org/10.5281/zenodo.13771367>

PENDAHULUAN

Negara yang mempunyai kepulauan terbesar di seluruh dunia diketahui ialah Indonesia yang daratannya hanya setengah dari keseluruhan lautan. Tidak setiap pulau di Indonesia dapat diakses melalui transportasi darat atau udara sehingga transportasi laut sampai saat ini masih menjadi primadona. Terindikasi bahwa kebutuhan terhadap menggunakan kapal sebagai transportasi laut untuk keperluan mengangkut barang. Pengabaian pemerintah terhadap permasalahan maritime telah mengakibatkan buruknya pengelolaan transportasi berbasis masyarakat. Dimana banyaknya individu dan perusahaan minim memperhatikan keamanan pelayan saat melakukan operasi kapal perorangan maupun kapal milik perusahaan. Selain hal tersebut, prosedur pengukuhan hukum dan bidang pelayan terkait

perundangannya yang terselenggarakan tidak dengan optimal dapat mengakibatkan keselamatan kapal tidak memadai dan dapat memicu kecelakaan di laut¹.

Indonesia merupakan negara pembangunan berbasis kelautan (*ocean based development*) yang menjadi pengirim buruh maritim terbesar ketiga di dunia. Bagian yang menyatu dengan bagian pelayaran karena posisi dan peran mereka yang sangat penting biasa diketahui dengan Anak Buah Kapal. Jumlah Anak Buah Kapal atau disebut dengan ABK Indonesia yang pekerjaannya dilaksanakan di atas kapal asing diperkirakan mencapai lebih dari 200.000 orang dengan sekitar 77% diantaranya bekerja sebagai ABK kapal ikan sedangkan sisanya adalah buruh yang bekerja sebagai ABK di kapal kargo, pesiar dan sebagainya.²

Secara khusus peraturan kelautan dicantumkan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 terkait Pelayaran dan pelaksanaan aturan tersebut dibuat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kelautan. Latar belakang dari munculnya peraturan nasional tentang pelaut dapat dilihat pada penjelasan umum PP No.7 Tahun 2000 bahwasannya pekerjaan bahariwan merupakan pekerjaan yang mengandung risiko seperti estimasi untuk kembali kerumah tirhitung panjang dan lama, jika kapal tidak berfungsi maka awak kapal harus memperbaikinya sendiri tanpa batasan waktu atau tenaga yang diperlukan serta harus dapat bekerja disegala cuaca.

Pekerjaan dapat menimbulkan kecelakaan, baik karena pekerjaan itu sendiri maupun pada saat jam kerja berlangsung. Kecelakaan yang tidak jarang terjadi diakibatkan lebih dari satu sebab. Secara garis besar, ada 2 (dua) penyebab utama terjadinya kecelakaan. Pertama, disebabkan oleh perilaku yang berbahaya dan yang kedua adalah lingkungan kerja yang berbahaya. Buku Badan Diklat Departemen Perhubungan, BTS, Modul 4: Keselamatan diri dan Tanggung Jawab Social (2000:54) menyatakan bahwa kecelakaan di lokasi berkerja dapat dikarenakan oleh 2 (dua) penyebab yang berbeda yakni, tindakan berbahaya dari manusia (*Unsafe Acts*) dan keadaan tidak aman (*Unsafe condition*)³. Kecelakaan adalah merupakan kejadian yang mendadak dan tidak diinginkan sehingga para pekerja membutuhkan sebuah program yang dapat melindungi dirinya dan keluarga apabila terjadi sesuatu yang tidak diinginkan.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normative yaitu peneliti memusatkan kajian terhadap norma atau peraturan pada hukum yang berlaku saat

¹ Hari Utomo, "Siapa yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (*Legally Responsible Parties In Ship Accident*)", *Jurnal LEGISLASI INDONESIA* Vol. 14 No.01 Maret 2017, Hlm.58

<https://e-jurnal.peraturan.go.id>, Desember 2021.

² <https://ekonomi.bisnis.com/read/20161215/12/612370/pemerintah-didesak-lindungi-abk-dikapal-ikan-asing>,

³ Yasin M.Syibli, Firdos Asjani, Algertis Devita, "Upaya Pencegahan Kecelakaan kerja Anak Buah Kapal Bagian Mesin di MT. KLASOGUN, *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, Vol.1 No.2, November 2019, Hlm.21

<https://jurnal.akmicirebon.ac.id>, Desember 2021.

ini.⁴ jenis metode yang digunakan untuk pendekatan ialah statue approach (perundang-undangan) hal ini dilakukan dengan memeriksa seluruh peraturan dan undang-undang hukum yang relevan dengan permasalahan yang sedang dikaji.⁵

Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan metode kajian kepustakaan sehingga data yang digunakan merupakan data sekunder melalui peraturan perundang-undangan serta literature lain seperti buku, artikel dan internet yang masih berkaitan dengan asuransi jiwa bagi anak buah kapal. Diharapkan dengan adanya tulisan ini, para pembaca bisa memperoleh wawasan terkait pentingnya asuransi jiwa bagi anak buah kapal yang meninggal karena kecelakaan kapal. Tulisan ini diharapkan dapat menginspirasi yang lainnya untuk melakukan penelitian lebih lanjut terkait asuransi jiwa bagi anak buah kapal yang meninggal karena kecelakaan kapal.

PEMBAHASAN

Hak Anak Buah Kapal

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri atas 17.508 pulau baik berpenghuni maupun tidak dengan garis pantai sepanjang 81.000 km dan luas sekitar 3:1 juta km⁶ yang terdiri atas 2,01 juta km daratan dan 3,25 juta km lautan, Indonesia mempunyai potensi kekayaan laut yang sangat melimpah. Kenyataan tersebut dimanfaatkan oleh masyarakat untuk menghidupi keluarganya secara finansial. Banyak masyarakat yang melaut dan bekerja sebagai nelayan pencari ikan atau bekerja sebagai Anak Buah Kapal (ABK) di kapal dalam meskipun luar negeri. Hingga saat ini, Indonesia baru mengadopsi satu konvensi untuk melindungi hak-hak pekerja pelayaran berdasarkan hukum internasional yaitu *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 atau disebut juga Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Konvensi Ketenagakerjaan Maritim. Konvensi buruh maritim (MLC) tahun 2006 merupakan standar yang berlaku saat ini untuk melindungi pekerja maritime di Indonesia, namun hal tersebut kemudian dianggap tidak relevan karena dalam konvensi tersebut mengecualikan pekerja di bidang maritime atau pelayaran.

Berdasarkan Organisasi Perburuhan Internasional (ILO) Nomor 188 Tahun 2007, pekerja maritime atau pelayaran yang dikecualikan dari Konvensi Perburuhan Maritim (MLC) tahun 2006 justru tercantum dalam Pasal I bagian G yang menjelaskan definisi dan ruang lingkup konvensi tersebut ditujukan untuk: kapal atau kapal penangkap ikan berarti perahu atau perahu apapun jenisnya kecuali memandang kepemilikannya, baik digunakan ataupun dimaksudkan untuk digunakan dengan tujuan penangkapan ikan profitabel. Isi daripada pasal tersebut membuat organisasi perburuhan internasional (ILO) Nomor 188 tahun 2007 dianggap lebih relatif dengan pengamanan pelaut di Indonesia sebab persetujuan terkait hal itu mencakup pegiat pada sektor maritime atau pelayaran

⁴ Johnny Ibrahim, 2006, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia Publishing, Malang, hal. 295.

⁵ Peter Mahmud Marzuki, 2005 *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, hal. 93.

⁶ H. Supriadi, S.H., M.Hum, & Alimuddin, S.H., M.H., *Hukum Perikanan Di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, Cetakan Pertama, 2011, hlm. 417

seperti yang disebutkan diatas sehingga pemerintahan Indonesia sampai saat ini tidak dapat melakukan pelegalan terhadap perjanjian termaksud.

Berdasarkan UU Nomor 17 Tahun 2008 terkait Pelayaran, awak kapal terdiri dari sekumpulan seorang pekerja di kapal ataupun tengah berkontrak dengan owner atau operator kapal agar dapat melaksanakan kewajiban kapal seperti apa yang seharusnya juga sesuai hal terkait yang ada di buku sijiil⁷. Buku ini merupakan buku kecil yang digunakan untuk mencatat awal kapal yang bertugas di kapal, lokasi mereka, beserta tanggal kedatangan dan keberangkatan yang dikonfirmasi oleh Syahbandar.⁸ Yang termasuk awak kapa yaitu, Nakhoda Kapal, Anak Buah Kapal (ABK), Perwira dan Kelasi. Anak Buah Kapal tidak boleh memiliki atau mengantongi minuman keras atau benda tajam seperti senjata diatas kapal tanpa izin dari nakhoda. Dalam Undang Undang No.17 tahun 2008 tentang Perkapalan, yang disebut sebagai Anak Buah Kapal adalah sebutan bagi anggota awak kapal selain nakhoda. Anak Buah Kapal hanya menjalankan perintah dari nakhoda kapal masing-masing. Sehingga sepanjang diatas kapal ada anak buah kapal yang sedang dinas, mendengarkan arahan nakhoda akan selalu terhitung wajib. selain izin dari nakhoda yang bersangkutan, tidak ada satupun yang bisa pergi dari kapal.

Kedudukan dan peranan anak buah kapal (ABK) sangat penting dalam pemeliharaan kapal dan merupakan bagian yang tidak dapat terpisahkan dalam transportasi kapal. Anak Buah Kapal (ABK) juga diatur dalam konvensi maritime yaitu Konvensi maritime internasional (IMO). Konvensi ini merupakan konvensi yang bergerak di bidang kelautan untuk mengembangkan anak buah kapal (ABK) yang handal dan berkemampuan global.

International Labour Organization menyebutkan penjabaran terkait industri perikanan yang dimaksud sebagai pekerjaan pada skala dunia mempunyai rekor kecelakaan yang tinggi, begitu pula dengan kematian.⁹ Kesejahteraan Anak Buah Kapal atau ABK sangat penting karena merupakan pengakuan atas kerja mereka dalam aspek keselamatan dan menjaga kepatuhan terhadap pengangkutan penumpang dan/atau barang bebas kecelakaan atau tetap dalam posisi *zero accident*. Bersamaan dengan itu, Peraturan Pemerintah Kelautan Nomor 7 Tahun 2000 dan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 masing-masing mengatur mengenai kesejahteraan atau perlindungan pelaut dalam pelayaran dalam negeri.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 sitetapkan sebagai Kesejahteraan Anak Buah Kapal sebagaimana telah diisyaratkan dalam Pasal 151, menjamin setiap awak kapal menerima tunjangan sosial seperti gaji, waktu kerja dan istirahat serta transportasi yang aman dari tempat kerja sampai tujuan. Lebih lengkap pada ayat (1) dijelaskan ketika kembali ke tempat asal, manfaat yang diberikan antara lain santunan apabila terjadi kecelakaan kapal, kesempatan untuk

⁷ Sentosa Sembiring, *Hukum Pengangkutan Laut*, Nuansa Aulia, Bandung, 2019, hlm.46

⁸ Permenhub Nomor KM.30 Tahun 2008 tentang Dokumen Identitas Pelaut

⁹ Riza Amalia, Ade Irma Fitriani, Bayu Sujadmiko, Ph.D, "Perlindungan Hak Anak Buah Kapal Dalam Kerangka Hukum Nasional dan Internasional" Hlm.1

<http://repository.lppm.unila.ac.id/9197/1/PERLINDUNGAN%20HAK%20ANAK%20BUAH%20KAPAL%20DALAM%20KERANGKA%20HUKUM%20NASIONAL%20DAN%20HUKUM%20INTERNASIONAL%20%281%29.pdf>, Desember 2021

pengembangan profesional, penginapan, kegiatan rekreasi serta makanan dan minuman. Selain itu undang-undang tersebut turut mengamatkan terkait penyediaan asuransi pemeliharaan dan kesehatan bagi para pekerja. Mengenai hal tersebut kemudian akan diatur lebih rinci dan lanjut pada Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.¹⁰

Pasal 18 ayat (1) Peraturan Kelautan menjelaskan bahwa prasyarat sertifikasi adalah adanya kontrak kerja maritim yang sah yang setidaknya menjelaskan hal terkait hak dan kewajiban seluruh pihak sekurang-kurangnya meliputi:¹¹ para pelaut berhak atas bagian kompensasi mereka yang mencakup gaji dan tunjangan seperti upah, upah lembur, waktu liburan, tunjangan pengiriman, transportasi dan gaji akhir, barang-barang atau property pribadi, perawatan medis untuk sakit dan cedera serta peralatan musim dingin. Pakaian dan perlengkapan musim dingin harus dikenakan oleh para pelaut saat suhu turun di bawah 15°C (lima belas derajat celcius). Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 tahun 2021 mengatur berhubungan dengan penerapan berbagai hak anak buah kapal yang mencakupi, antara lain:

- a. Jam kerja pelaut muda tidak boleh melebihi dari 8 (delapan) jam perharinya juga 40 (empat puluh) jam perminggu. Lewat waktu bisa terjadi apabila dihadapkan keadaan mendadak dan tidak bisa menghindari dari kejadian tersebut demi alasan keselamatan kapal;
- b. Setelah bekerja selama 2 (dua) jam berturut-turut para pelaut muda mendapatkan istirahat selama 15 (lima belas) menit;
- c. Area tidur tidak memiliki celah langsung ke ruang kargo, ruang mesin, dapur, ruang penyimpanan, ruang pengeringan, atau area sanitasi umum. Bagian penyekat memisahkan area tersebut dengan area tidur dan partisi luar harus terbuat dari baja atau bahan lain dengan kelebihan kedap air dan gas;
- d. Masing-masing awak kapal mendapatkan tempat tidur yang terpisah;
- e. Pemilik atau operator kapal harus menyediakan fasilitas rekreasi yang memenuhi kebutuhan para pelaut yang tinggal dan bekerja diatas kapal tersebut;
- f. Pemilik kapal atau operator kapal bertanggung jawab menyediakan fasilitas makanan atau catering yang baik dari segi sanitasi, kualitas serta kuantitas.

Landasan ABK yang bekerja di kapal sebagai buruh disebut dengan Perjanjian Kerja laut. Dalam Permen Kelautan dan Perikanan Nomor 42 Tahun 2016 Pasal 1 angka 2 terdapat ungkapan kesepakatan kerja laut yang merupakan perjanjian kedua pihak yaitu awak kapal penangkap ikan bersama pemilik kapal penangkap ikan, operator kapal penangkap ikan, nahkoda kapal penangkap ikan, atau wakil awak kapal penangkap ikan yang memberikan jaminan kondisi kerja, kualifikasi kerja, upah, kesehatan dan asuransi kecelakaan dan bencana, serta jaminan hukum terkait bersama jaminan keselamatan dan ketentuan peraturan hukum lainnya. Sedangkan menurut Pasal 395 Kitab Undang-Undang Hukum

¹⁰ Hadijah, Dian Lieska, Yulinda Yusar, "Efektivitas Perjanjian Kerja Laut Sebagai Syarat Kelaiklautan dan Kesejahteraan Anak Buah Kapal Indonesia, *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik (JMBTL)* Vol.6 No.3, September 2020 Hlm, 240
<https://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/jmbtl>, diakses pada Desember 2021

¹¹ Pasal 18 ayat (1) PP Kelautan

Dagang PKL merupakan kesepakatan atau kontrak antar pihak dari pengusaha kapal dan pekerja kapal, dimana pekerja kapal sebagai pihak kedua akan melakukan segala sesuatu yang diatur dalam perjanjian kerja yaitu bekerja atas nama pengusaha dan menerima upah baik dengan posisi sebagai nahkoda maupun sebagai anak buah kapal.

Tujuan disusulnya PKL atau Perjanjian kerja Laut adalah untuk menjamin terpenuhinya syarat-syarat ketenagakerjaan, syarat kerja, pengupahan, jaminan keseharan, jaminan kecelakaan, bencana dan kematian, jaminan hukum dan jaminan keselamatan bagi awak kapal serta untuk menjamin¹²:

- a. Perlindungan dan kesejahteraan kepada awak kapal perikanan;
- b. Awak kapal perikanan yang dipekerjakan memiliki kompetensi, dokumen awak kapal perikanan, juga bersedia dipekerjakan.

Perusahaan wajib memberikan kompensasi yang memadai kepada anak buah kapal sebesar kompensasi yang diberikan jika terjadi kecelakaan atau masalah operasional yang meliputi:

1. Perusahaan memberikan jaminan keselamatan kepada seluruh pekerja dan premi asuransi ditanggung oleh perusahaan.
2. Anak buah kapal dapat menerima perlindungan asuransi jika mengalami kecelakaan saat bekerja seperti yang tertera pada PP No.7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, antara lain:
 - a. Apabila ada ABK menderita sakit dan kemudian meninggal, biaya kesehatan dan santunan sejumlah Rp100 juta ribu rupiah perlu diberikan oleh perusahaan, hal terkait kepulauan yang terdapat biaya hingga biaya pemakaman.
 - b. Apabila ada ABK berada pada kecelakaan kerja dan kemudian meninggal, santunan kematian perlu perusahaan berikan senilai Rp. 150 juta ribu rupiah, hal terkait kepulauan yang terdapat biaya hingga biaya pemakaman.
 - c. Apabila ada ABK mengalami kecacatan akibat kecelakaan kerja maka perusahaan perlu memberikan santunan sesuai ketentuan berikut:
 1. Apabila terjadi kehilangan kemampuan kerja karena cacat tetap, maka besaran santunan yang diberikan adalah sebesar Rp150 juta ribu rupiah.
 2. Dalam hal cacat tetap yang mengakibatkan berkurangnya kemampuan kerja, besaran santunan bervariasi tergantung dengan prestasinya.¹³

Pentingnya Asuransi Jiwa

Asuransi atau ganti rugi merupakan pemberian pertanggungan oleh suatu perusahaan asuransi dengan cara mengganti kerugian untuk bertanggung atas kehilangan, kerusakan, atau hilangnya keuntungan yang diharapkan yang mungkin di derita bertanggung akibat suatu peristiwa yang tidak dapat ditentukan dan merupakan suatu kontrak yang mengikat. Klasifikasi asuransi terbagi ke dalam 2 (dua) jenis meliputi asuransi non-jiwa dan asuransi jiwa. Asuransi non-jiwa merupakan jenis asuransi yang dirancang agar dapat mengganti kesusahan ekonomi yang disebabkan oleh kerusakan, kehilangan

¹² Pasal 3 ayat (1) dan (2) Permen Kelautan dan Perikanan Nomor 42 Tahun 2016

¹³ Khikmatul Heny Masitoh, Sonhaji, Suhartoyo, "Pelaksanaan Perlindungan Hukum Bagi Awak Kapal Pada PT Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni Semarang)", *Diponegoro Law Journal*, Volume 6 Nomor 1, Tahun 2017, Hlm.8 : <http://www.ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/dlr/> diakses pada Desember 2021

dan lain-lain. Sedangkan asuransi jiwa merupakan kontrak asuransi yang bermaksud agar dapat memberikan perlindungan finansial tidak terkira kepada pihak tertanggung.

Aturan terkait Asuransi Jiwa tercantum pada Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHDagan) yaitu pada Pasal 302 sampai 308 KUHD. Dasar asuransi jiwa adalah Pasal 302 KUHD yang mengamanatkan bahwa orang pribadi yang dapat memenuhi kebutuhan pihak yang berkepentingan harus dipertanggungjawabkan sepanjang hidupnya dan untuk jangka waktu yang ditentukan dalam perjanjian yang sebelumnya sudah disepakati bersama.

Pengertian Asuransi Jiwa pada Pasal 320 KUHD di atas lebih menekankan pada durasi waktu yang ditentukan dalam polis sementara perihal jangka kematian tidak disebutkan dalam polis.¹⁴ Selain pengertian secara formil, terdapat pula pendapat para ahli yang turut memberikan penjabaran mengenai asuransi jiwa. Asuransi Jiwa didefinisikan oleh Bapak Djoko Prakoso dan Bapak I Ketut Murtika yang mengambil kepada sudut pandang Bapak Molengraff adalah sebagai berikut, “kesepakatan terkait sebuah Bungan Bersama modal dalam artian luas merupakan penjabaran terkait asuransi jiwa, dimana mempunyai dasar skala pertimbangan hidup dan mati, kemudian karenanya pemberian hak premi atau dua-duanya menggunakan system yang digantungkan pada masa hidupnya atau meninggalnya seseorang atau lebih”.

Sebaliknya H.M.N. Purwosutjipto berpendapat bahwasanya, “jaminan terhadap jiwa bisa dimaknai sebagai tanggungan jiwa yang mana mempunyai perjanjian timbal balik antara penutup (pengambil) asuransi dengan penanggung dengan mana penutup asuransi mengikatkan diri selama jalannya penanggungan memberikan premi dalam bentuk uang kepada penanggung, sedangkan penanggung sebagai akibat langsung dari meninggalnya orang yang memiliki tanggungan terhadap jiwanya atau telah lampaunya suatu kala waktu yang diperjanjikan mengikat diri untuk membayar sejumlah uang tertentu kepada orang penutup asuransi sebagai pemilikinya yang nantinya akan ditunjuk.”

Kecelakaan merupakan peristiwa tak terduga dan tak diharapkan oleh seluruh orang dimana lingkungan kerja tempam mereka berkerja mempunyai skala resiko tinggi. M. Sulakmono (1997:10) mendefinisikan kecelakaan sebagai peristiwa yang tidak direncanakan dan tidak diinginkan yang terjadi dalam waktu singkat yang mengganggu jalannya kegiatan normal yang telah diatur sebelumnya. Pekerjaan diatas kapal tidak luput dari risiko-risiko semacam itu. Istilah risiko maritime atau *Marine Perils* digunakan dalam asuransi untuk menggambarkan risiko yang timbul dan terjadi di laut. *Marine Perils* bisa menjadi dua bagian yang dikenal dengan *Perils of the sea* dan *Perils on the sea*.

1. *Perils of the sea*

Resiko maritim berkaitan dengan kejadian yang tidak ditentukan, termasuk kejadian yang terjadi di laut (*incidental clause*) atau peristiwa awam. *Perils of the sea* atau bahaya laut dapat menyebabkan kapal kandas, kandas atau tenggelam akibat kuatnya gelombang laut atau angin topan. Contoh bahayanya antara lain dapat berupa badai, gelombang angin, kabut, bebatuan di dalam air, gunung es (awan global), petir, kebakaran, tabrakan dan terlempar ke laut..

¹⁴ Dr. H. Zainal Asikin,SH.,SU, “Hukum Dagang” (Jakarta: Rajawali Pers,2020) Hlm.287

2. *Perils on the sea*

Merupakan bahaya laut dimana bukan disebabkan oleh gelombang besar maupun angin topan melainkan karena:

- a. Kebakaran, meskipun disebabkan oleh keabaian.
- b. Risiko perang akibat pecahnya pertempuran.
- c. Penyitaan atau penahanan oleh pihak berwenang, pemerintah atau penduduk.
- d. Melempar atau membuang muatan ke laut.
- e. Pencurian kapal laut.
- f. Perampokan, pencurian dan sebagainya.

Dengan asuransi jiwa, perusahaan asuransi premi asuransi yang didapatkan dari tertanggung dan apabila tertanggung meninggal dunia, maka santunan atau uang asuransi akan dibayarkan kepada ahli waris atau ahli waris yang ditentukan dalam kontrak asuransi. Sesuai ketentuan Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHDagang), setelah disetujui, perusahaan akan memvalidasi klaim yang dibuat oleh tertanggung kemudian perusahaan tersebut akan memberikan pembayaran.¹⁵

Klaim asuransi adalah merupakan suatu tuntutan dari tertanggung yang berkaitan dengan adanya suatu kontrak antara perusahaan asuransi dengan tertanggung yang mana jika tertanggung membayar premi, maka masing-masing pihak sepakat untuk berjanji memberikan jaminan pembayaran ganti rugi jika suatu saat musibah menimpa tertanggung. Dalam pelaksanaannya, permintaan asuransi dimana hanya terdapat 2 alternatif untuk mengambil asuransi tersebut, yaitu :

1. Meniadakan Claim

Hal ini dapat terjadi apabila penyelesaian kerusakan membutuhkan waktu yang lama, meskipun kerusakan yang ditimbulkan terhitung relatif rendah.

2. Meneruskan Claim

Hal ini dapat terjadi jika sebagai hasil penyelidikan selain jumlah kerugian yang diderita, terdapat ketidakpatuhan terhadap ketentuan pertanggungan asuransi atau penyimpangan dari aturan umum yang berlaku di suatu perusahaan tertentu dan ukurannya pun cukup signifikan.

Dalam bidang pelayaran, asuransi juga berlaku bagi setiap kru kapal yang telah menandatangani Perjanjian Laut (PKL). Asuransi tersebut dijelaskan dalam UU No.17 Tahun 2008 Pasal 41 ayat (1), (2) dan (3). Jika dihubungkan dengan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 7 Tahun 2000 terkait Kepelautan hal tersebut sejalan yang ada di Pasal 31 ayat (3) yang mengatakan bahwa “santunan sebagaimana yang dimaksud dalam ayat (2) memberikan kepada ahli warisnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.” Untuk melaksanakan aturan pada PP No.7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, sesuai dengan Pasal 18 ayat (3) PP tersebut menyebutkan mereka berhak mendapatkan asuransi atas barang-barang pribadi, kecelakaan diri dan perlengkapannya. Anggota awak kapal hanya diasuransikan apabila mereka

¹⁵ Yagie Alfayed, Aditya Mutiara Dewi, “Analisis Penerapan Klaim Asuransi Kecelakaan Kerja bagi Kru Kapal PT. Atosim Lampung Pelayaran (ALP)”, 3rd National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies Vol. 3, No.1, September 2021 Hlm.73. Diakses dari <https://e-journal.akpelni.ac.id/index.php/prosiding-nsmis/article/download/187/199>, tanggal 4 Januari 2022

memiliki sertifikat anggota awak kapal untuk membuktikan statusnya yang terdapat dalam buku siji.

Kontribusi wajib atau pembayaran premi asuransi kecelakaan anak buah kapal perkontrak dengan pembuktian sebagai berikut:

1. Perusahaan menggabungkan bonus yang diperlukan dengan gaji bulanan dan membayar bonus yang sesuai, dan
2. Premi asuransi kecelakaan ABK yang bersifat wajib dan dibayarkan oleh perusahaan kepada penanggung atau perusahaan asuransi.

Perusahaan mempunyai kewajiban dan tanggung jawab dalam memungut premi wajib dan memposisikan diri sebagai pihak yang memungut premi/iuran wajib dan menitipkannya pada tertanggung/penanggung yang ditunjuk.

KESIMPULAN

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa asuransi jiwa sebagai bentuk hal penting untuk menjamin keselamatan dan kesejahteraan para anak buah kapal mengingat bahwa pekerjaan didalam kapal memiliki risiko yang besar. Pemberian asuransi hanya dapat dilakukan melalui kontrak atau polis yang dibuat oleh pihak yang berkepentingan. Penjabaran pada PP No.7 Tahun 2000 disebutkan bilamana semua anak buah kapal yang menjadi kru kapal berhak memperoleh asuransi yang dibuktikan dengan sertifikat atau buku siji kru kapal dan Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang diterbitkan. Dengan adanya perjanjian tersebut, perusahaan wajib untuk membayarkan premi asuransi dan menyetorkannya kepada badan asuransi yang telah ditunjuk.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis panjatkan pujian dengan rasa syukur untuk Tuhan Yang Maha Esa yang sebesar-besarnya karena dengan izinnya penulis dapat menyelesaikan karya tulis ini, tidak lain atas berkat dan rahmat-Nya. Kemudian terima kasih penulis berikan kepada orang tua penulis yang selalu memberikan fasilitas dan support kepada penulis dalam mengerjakan karya tulis. Tak lupa penulis ucapkan terima kasih kepada saudari Renita Nur Prijayanti yang sudah memfasilitasi pengecekan turnitin untuk penulisan karya tulis ini serta kepada para pihak yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung dalam penyelesaian karya ini maka penulis ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Dr. H. Zainal Asikin,SH.SU (2020). *Hukum Dagang*. Jakarta: Rajawali Pers.
- H. Supriadi, S.H., M.Hum, & Alimuddin, S.H., M.H., (2011). *Hukum Perikanan di Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Johnny Ibrahim. (2006). *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayumedia Publishing.
- Peter Mahmud Marzuki. (2005). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana.
- Sulakmono, M (1997). *Manajemen Keselamatan Kerja*. Surabaya: Pustaka.
- Hadijah, Dian Lieska, Yulinda Yusar. (2020). Efektivitas Perjanjian Kerja Laut Sebagai Syarat Kelautan dan Kesejahteraan Anak Buah Kapal Indonesia. *Jurnal*

Manajemen Bisnis Transportasi Logistik (JMBTL) 6(3), 240.
<https://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/jmbtl>

Hari Utomo. (2017). Siapa yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (Legally Responsible Parties In Ship Accident). *Jurnal LEGISLASI INDONESIA* 14(1), 21. <https://e-jurnal.peraturan.go.id>

Khikmatul Heny Masitoh, Sonhaji, Suhartoyo. (2017). Pelaksanaan Perlindungan Hukum Bagi Awak Kapal Pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) Semarang. *Diponegoro Law Journal* 6(1),8. <http://www.ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/dlr/>

Riza Amalia, Ade Irma Fitriani, Bayu Sujadmiko, Ph.D. (xxx). Perlindungan Hak Anak Buah Kapal Dalam Kerangka Hukum Nasional dan Internasional. Hlm.1. <http://repository.lppm.unila.ac.id/9197/1/PERLINDUNGAN%20HAK%20ANAK%20BUAH%20KAPAL%20DALAM%20KERANGKA%20HUKUM%20NASIONAL%20DAN%20HUKUM%20INTERNASIONAL%20%281%29.pdf>

Yagie Alfayed, Aditty Mutiara Dewi. (2021). Analisa Penerapan Klaim Asuransi Kecelakaan Kerja Bagi Kru Kapal PT. Atosim Lampung Pelayaran (ALP), *3rd National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies* 3 (1). 73. <https://e-journal.akpelni.ac.id/index.php/prosiding-nsmis/article/download/187/199>

Yasin M.Syibli, Firdos Asjani, Algertis Devita. (2019). Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja Anak Buah Kapal Bagian Mesin di MT.KLASOGUN. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim* 1(2), 21. <https://jurnal.akmicirebon.ac.id>
Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 42 Tahun 2017

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.30 Tahun 2008 Tentang

Dokumen Identitas Pelaut