

TINJAUAN YURIDIS TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN ASURANSI TERHADAP PEMILIK KAPAL YANG MENGALAMI KECELAKAAN KAPAL DI ALUR PELAYARAN DALAM PERSPEKTIF HUKUM

Harlansyah, Wwik Sri Widiarty, Aartje Tehupeioriy

Program Studi Hukum Program Magister Program Pascasarjana Universitas Kristen Indonesia, Indonesia

* Email untuk Korespondensi: harlans459@gmail.com

ABSTRAK

Kata kunci:

Pertanggungjawaban
Hukum, Asuransi,
Perusahaan Asuransi
dan Kecelakaan kapal
di alur pelayaran.

Keywords:

Legal Liability,
Insurance, Insurance
Companies and Ship
accident while sailing

Pertanggungjawaban terhadap kapal laut merupakan sebuah bagian pertanggungjawaban pada umumnya. Penelitian ini bertujuan menguraikan, menganalisa tanggung jawab pemilik kapal terhadap klaim yang timbul akibat kecelakaan kapal serta upaya yang dilaksanakan pemilik kapal dalam memberikan solusi penyelesaian yang timbul akibat kecelakaan kapal agar tidak terulang. Teknik yang dipakai pada studi berikut ialah studi hukum yuridis normatif. Perolehan studi yang diperoleh ialah pemilik kapal memiliki tanggung jawab untuk mengangkut meliputi pada keamanan ataupun kesejahteraan penumpang, perihal tersebut seperti yang dijelaskan dalam Pasal 40 UU Nomor 17 Tahun 2008 terkait Pelayaran. Terdapat tiga upaya yang dilakukan oleh pemilik kapal dengan melakukan pendekatan teori tanggung jawab hukum, kepastian hukum dan keadilan. Teori Tanggungjawab hukum pemilik kapal berarti memberikan perlindungan hukum, perlindungan hukum digunakan dipakai dalam usaha untuk memberikan perlindungan keperluan pihak – pihak pada sebuah kesepakatan yang absah berdasarkan hukum. Sedangkan, Teori kepastian hukum digunakan sebagai hak yang dimiliki penumpang guna memperoleh imbalan terhadap peristiwa yang dirasakan sesuai dengan peraturan perundang – undangan, kemudian Teori Keadilan dalam pemberian ganti rugi, jika terjadi permasalahan terkait kesepakatan dapat melalui upaya perdamaian (non litigasi) atau secara pengadilan (litigasi). Kesimpulan penelitian perlunya perusahaan angkutan untuk melakukan asuransi tanggung jawabnya serta mengasuransikan perlindungan asas penumpang dan memberi ganti kerugian pada pihak korban yang mengalami kecelakaan laut melalui aturan yang terdapat dalam Undang – Undang Pelayaran.

Coverage for marine vessels is one part of coverage in general. This study aims to describe and analyze the responsibility of ship owners for claims arising from ship accidents and the efforts made by ship owners in providing solutions to solve problems arising from ship accidents so that they do not recur. The method used in this study is normative juridical law research. The results of the research obtained are that ship owners are responsible for transporting both safety and passenger safety, this is as stipulated in Article 40 of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. There are three efforts made by ship owners by approaching the theory of legal responsibility, legal certainty and justice. The theory of legal responsibility of ship owners means providing legal protection, legal protection is used in an effort to protect the interests of the parties in a legally valid agreement. Meanwhile, the Theory of Legal Certainty is used as the right of passengers to get compensation for the events experienced in accordance with laws and regulations, then the Theory of Justice in providing compensation, if there is a problem related to the agreement, it can be through peace efforts (non-litigation) or by court (litigation). The conclusion of the study is that transportation companies need to insure their responsibilities and carry out basic protection insurance for general passengers and provide compensation to victims who experience marine accidents through the rules contained in the Shipping Law.

*Ini adalah artikel akses terbuka di bawah lisensi [CC BY-SA](#).
This is an open access article under the [CC BY-SA](#) license.*

PENDAHULUAN

Bangsa Indonesia sebagai Bangsa hukum mutakhir, memiliki tujuan guna mencapai khalayak yang berkeadilan serta sejahtera, merata pada material serta spiritualitas, Bangsa tidaklah sekedar memiliki tugas menjaga ketertiban khalayak, namun lebih jauh daripada hal tersebut, ialah memiliki kewajiban ikut serta pada ranah kehidupan khalayak (Marudut & Koswara, 2023; Yustina & Yohanes Budisarwo, 2020). Sebagian besar wilayah Negara Indonesia adalah perairan yang terbagi dalam perairan kedalaman dan perairan kepulauan dan luasnya melebihi wilayah daratannya. Wilayah perairan Indonesia memiliki prospek cukup besar bagi perkembangan ekonomi dan kesejahteraan diantaranya adalah terumbu karang, Ikan dan Mangrove (Datep & Datep Purwa Saputra, 2022).

Laut merupakan ruang perairan di muka bumi yang mengaitkan daratan dan daratan serta wujud alamiah yang lain, yang batasnya ditentukan dan diatur oleh peraturan perundang-undangan. Laut Indonesia merupakan unsur penting bagi aktifitas perdagangan dan transportasi di negara Indonesia sehingga laut Indonesia diperhitungkan dalam dunia usaha, hal ini yang menjadi faktor banyak nya perusahaan yang bergerak dibidang pelayanan jasa transportasi laut yang beroperasi di wilayah perairan Indonesia. Karena kelancaran lajur barang serta penumpang dengan laut bergantung kepada tersedianya sarana perhubungan Laut, pada perihal berikut ialah angkutan laut serta fasilitas melalui kapal, dermaga, asarana bongkar muat, pergudangan serta sarana untuk menunjang angkut Laut yang lain (YUDHI, 2020).

Transportasi umum adalah pemindahan sebuah komoditas ataupun individu dari sebuah tempat menuju tempat lainnya memakai suatu wadah yang dimotori oleh individu ataupun suatu mesin. Tersadar terhadap urgensinya peranan kendaraan sebagai wujud serta modal transportasi, penyelenggaraan wajib disusun dalam wujud kesatuan mekanis transportasi nasional dengan terpadu serta dapat mencapai persediaan layanan kendaraan yang seimbang terhadap tingkatan keperluan serta dengan adanya layanan transportasi yang aman, signifikan, beraturan serta efisien melalui ongkos yang terjangkau dan fantastis dan dijangkau oleh khalayak (Karim et al., 2023).

Ada banyak yang mengakibatkan kecelakaan kapal: dikarenakan tidaklah diperhatikannya keharusan setiap transportasi yang ada pada kapal guna diikat, sampai dalam permasalahan pemosisian baarang yang tidaklah memperkirakan titik berat kap serta gaya lengan stabil. Sehingga yang menyebabkan kecelakaan suatu kapal tidaklah bisa dijelaskan dengan pasti, tetapi butuh dilaksanakan pengkajian. Beragam permasalahan berkaitan terhadap kecelakaan kapal serta keamanan pelayaran, terkhusus yang berhubungan terhadap jalur pelayaran. Kecelakaan pelayaran ialah sebuah kejadian yang tidaklah diduga, awalnya tidaklah dikehendaki yang menghambat tahapan yang sudah dijelaskan melalui sebuah kegiatan serta bisa menimbulkan kerugian, meliputi individual, komoditas, ataupun wilayah maritim (ISTI, 2020; SURYO, 2019).

Keselamatan kapal ialah kondisi kapal yang memenuhi prasyarat material, konstruksional gedung, mesin serta listrik, kestabilan, rancangan dan perlengkapan meliputi perlengkapan peralatan untuk menolong serta radio, elektronik kapal, yang ditunjukkan melalui sertifikat sesudah dilakukan penyidikan serta proses uji. Permen No.20 Tahun 2015, Pasal 1 angka 1, menjelaskan bahwasanya keselamatan pelayaran ialah sebuah kondisi tercukupinya prasyarat keselamatan yang berkaitan terhadap transportasi pada perairan, pelabuhan serta wilayah maritim (Tambunan et al., 2023).

Walaupun sudah terdapat landasan hukum, beragam kecelekaan di lautan tetap tidak bisa terhenidar serta makin sering terjadi, aspek yang kerap menjadi penyebab adanya kecelakaan pada lautan ialah:

1. Aspek teknis umumnya berkaitan terhadap ketidakcermatan pada desain kapal, menelantarkan perawatan hingga menyebabkan rusaknya kapan ataupun bagian kapal yang mengakibatkan kapal terlibat kecelakaan, ataupun pelanggaran pada ketetapan serta aturan ataupun prosedural yang terdapat.
2. Aspe iklim buruk adalah permasalahan yang umumnya dialami semisal badai, gelombang yang tinggi, kabut yang menyebabkan minimnya jarak pandang. Adanya perubahan cuaca sekarang ini, menyebabkan keadaan laut lebih kejam, ombak serta badai makin besar hingga kerap mengakibatkan adanya kecelakaan pada lautan.
3. Aspek individu ialah kecerobohan saat mengendarai kapal, kurangnya ketrampilan anak buah kapan untuk memahami beragam masalah yang bisa saja muncul pada operasional kapal, secara tersadar memuat kapal dengan berlebihan.

Banyak faktor yang menyebabkan kecelakaan kapal sampai sekarang ini tidaklah diterangkan dengan resmi, tetapi berdasarkan kabar yang bisa dihimpun, bisa disimpulkan bahwasanya kerap terjadi permasalahan pada kestabilan kapal karena berlebihnya muatan serta penempung, terlebih jika tidaklah diikuti pemuatan

komoditas serta penumpang selaras terhadap tolak ukur yang mengakibatkan *center of gravity* mengalami pergeseran menjadi lebih tinggi dibanding *center of buoyancy*. Ragam malapetakan kapal yang kerap terjadi diantaranya kebocoran, hanyut, hancur, rusaknya konstruksi serta mesin, menabrak pelabuhan atau tiang jembatan, individu terjatuh ke laut, serta tabrakan (Haryanto & Purwitasari, 2018).

Pengangkutan dengan laut wajib berlandaskan terhadap perhitungan, meliputi berdasarkan ekonomis ataupun keamanan. Kapal dapat mengangkut komoditas penumpang dengan kuantitas yang cukup banyak dibanding memakai transportasi darat ataupun udara, utamanya untuk penyeberangan dari pulau satu ke pulau lain. Urgensinya perlindungan untuk aset ataupun harta, meliputi milik penumpang maupun aset perusahaan memberikan dorongan banyak perusahaan meninjau perindustrian asuransi menjadi alternatif untuk mencegah kerugian yang dirasakan pebisnis jika terjadinya kecelakaan. Perusahaan asuransi banyak memberikan penawaran beragam produk dengan manfaat yang beragam, manfaat yang didapatkan melalui produk itu menyebabkan pertanggunggaan yang tidak sama.

Perusahaan asuransi yang sedia untuk mengemban pertanggunggaan sepanjang proses mengangkut dari dermaga sampai lokasi tujuan, amat memberikan keringanan tanggungan pengusaha pada permasalahan tuntutan imbal balik pada penumpang. Semisal apabila tuntutan imbalan yang disodorkan penumpang ataupun pemilik barang nyatanya tidak berhasil menjumpai kata mufakat sehingga bisa dialihkan pada perusahaan asuransi yang mengembang tanggungan penumpang ataupun barang berupa aset penumpang ataupun perusahaan. Pendapat Emmy Pangaribuan Simanjuntak pada Indonesia ada beragam pertanggunggaan resiko ditinjau menurut variasi pertanggunggaan. Biasanya asuransi diklasifikasikan kepada:

1. Asuransi kerugian.
2. Asuransi sejumlah dana.

Asuransi kerugian ialah kesepakatan pertanggunggaan yang di dalam definisi murini wajib memiliki maksud bahwasanya kerugian yang sebenarnya diderita pihak tertanggung kemudian digantikan pihak asuransi sehingga di dalamnya ada sebuah asuransi kerugian. Sedangkan asuransi sejumlah dana adalah pertanggunggaan di mana asuransi kerugian yang diberi oleh perusahaan asuransi sebenarnya tidaklah bisa disebut menjadi sebuah imbal balik, sehingga individu yang mendapatkan imbal balik tersebut tidaklah mendapatkan imbal balik yang sebenarnya selaras terhadap kerugian yang ia derita. Imbal balik yang didapatkan tersebut sesungguhnya ialah perolehan penetapan sejumlah dana tertentu yang sudah disepakati para pihak-pihak (Yulia, 2017).

Menurut pertanggunggaan tersebut sehingga munculah kesepakatan ganti rugi antar pihak – pihak itu, diantaranya:

1. Pihak asuransi, ialah pihak kepada siapakah dialihkan resiko yang semestinya ditanggung tertanggung dikarenakan memberikan kerugian sebagai dampak daripada sebuah kejadian yang tidaklah tertentu.
2. Pihak tertanggung, adalah pihak lawan daripada pengemban yang melaksanakan kesepakatan pertanggunggaan tersebut. Umumnya ini pun ialah individu yang memiliki kepentingan.

Risiko pada Pertanggunggaan biasanya digunakan dengan maksud kemungkinan ruginya suatu hal dikarenakan sebuah kejadian yang ketika pertanggunggaan tidaklah didapati apakah ataupun jika manakah terjadi di luar kuasa individu, semisal gempa bumi, kecelakaan laut, serta lainnya, karena kekeliruan sendiri ataupun tindakan individu lainnya. Pendapat Hasymi Ali pada bukunya Pengantar Asuransi, risiko bisa bersumberkan melalui (Chumaida et al., 2019):

1. Risiko Sosial, yaitu sumber pokok risiko yang berasalkan melalui khalayak maksudnya perbuatan individu membentuk peristiwa yang mengakibatkan penyelewengan yang memberikan kerugian dari kehendak kita.
2. Risiko fisik, yaitu risiko yang sebagiannya melalui kejadian alamiah adapun yang lain dikarenakan kesalahan individu.
3. Risiko perekonomian, yaitu risiko yang memang disebabkan melalui aspek perekonomian semisal inflasi, flaktuasi lokal serta tidak stabilnya perusahaan secara personal.

Asuransi terhadap kapal ialah sebagian daripada asuransi pada umumnya. Jika dilihat berdasarkan yuridis yang menjelaskan terkait asuransi, sehingga perihal tersebut dimuat pada KUH Dagang dalam bab IX serta IX, X serta XI. Meskipun sudah dijelaskan dengna yuridis terkait asuransi angkutan laun di dalam KUH Dagang, serta perlu dilaksanakan penelusuran terkait lemahnya UU ataupun aturan yang terdapat, melalui peninjauan pertumbuhan yang terjadi pada perihal asuransi kapal sekarang ini serta periode mendatang pada Indonesia.

Urgensi penelitian ini terletak pada kebutuhan untuk memahami dan mengklarifikasi batasan serta kewajiban hukum yang harus dipenuhi oleh perusahaan asuransi dalam memberikan perlindungan terhadap pemilik kapal. Mengingat tingginya risiko dan potensi kerugian yang dihadapi oleh pemilik kapal dalam

operasional maritim, peran asuransi menjadi krusial untuk memastikan adanya jaminan finansial ketika terjadi kecelakaan.

Pertanggungjawaban asuransi memiliki peranan krusial dikarenakan selain memberi perlindungan pada kemungkinan adanya kerugian yang timbul, pertanggungjawaban memberi dukungan yang besar ke arah pertumbuhan perekonomian yang lain. Bisa kita pahami bahwasanya kapal menjadi objek daripada asuransi. Ditinjau berdasarkan ranah hukum melalui terdapatnya asuransi terhadap kapal tersebut, sehingga keperluan individu ataupun lembaga hukum bisa dipertanggungjawabkan, maksudnya keperluan tersebut bisa diberikan perlindungan dari sebuah resiko pada kejadian yang tidaklah dikehendaki terjadinya.

Penelitian yang berjudul “Tanggung Jawab Perdata Perusahaan Pelayaran Terhadap Barang Angkutan Atas Peristiwa Kecelakaan Kapal Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/01/I/MP.2020)” oleh Silvi Fajar Karunia Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Malang tahun 2021 dengan rumusan masalah bagaimana tanggung jawab Perusahaan Pelayaran selaku pengangkut terhadap pemilik barang angkutan atas peristiwa tenggelamnya kapal dan bagaimana putusan Mahkamah Pelayaran kepada Perusahaan Pelayaran terhadap barang angkutan atas tenggelamnya kapal dan diambil kesimpulan yaitu Tanggung jawab Perusahaan Pelayaran selaku pengangkut menganut prinsip *presumption of liability* dimana pengangkut selalu dianggap bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan (Karunia, 2022). Jika pengangkut bisa membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah maka tidak diwajibkan untuk membayar sebuah kerugian. Berhubung Seorang Nakhoda yang bekerja kepada perusahaan pelayaran tersebut berada di bawah tanggung jawabnya, apabila terjadi kesalahan dan/atau kelalaian maka perusahaan pelayaran secara tidak langsung bertanggung jawab untuk mengganti kerugian dan dikarenakan kompetensi dan yuridiksi yang dimiliki Mahkamah Pelayaran sangat terbatas. Mahkamah Pelayaran hanya sebatas menjatuhkan hukuman yang bersifat administrative terhadap seorang Nakhoda. Cara yang dapat dilakukan oleh pihak yang merasa dirugikan yaitu dengan mengklaim asuransi perusahaan pengangkut berkewajiban untuk mengangsuransikan tanggung jawabnya. Apabila nantinya pihak yang dirugikan merasa kurang puas atas ganti rugi yang di berikan oleh perusahaan asuransi, maka pihak yang dirugikan bisa mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri dengan dasar putusan Mahkamah Pelayaran.

Penelitian ini memiliki novelty atau kebaruan yaitu Tanggung jawab pemilik kapal, dan penyelesaian akibat yang timbul dalam kecelakaan kapal. Penelitian ini bertujuan untuk menguraikan dan menganalisis tanggung jawab pemilik kapal terhadap klaim yang timbul akibat kecelakaan kapal, serta untuk menjelaskan upaya hukum yang dilakukan oleh mereka dalam menyelesaikan masalah tersebut untuk mencegah kejadian serupa di masa depan. Kegunaan dari penelitian ini meliputi memenuhi syarat untuk menyelesaikan studi Program Magister Ilmu Hukum Universitas Kristen Indonesia, memberikan kontribusi pada pengembangan ilmu pengetahuan hukum pelayaran bagi mahasiswa dengan fokus pada tanggung jawab pemilik kapal terhadap klaim yang timbul akibat kecelakaan kapal, serta memberikan pemikiran terhadap langkah-langkah alternatif yang dapat diambil oleh pemilik kapal untuk mencegah terulangnya kecelakaan kapal di masa mendatang.

METODE

Metode penelitian yang diterapkan dalam penelitian hukum ini adalah kajian metode penelitian yuridis normatif, yang bertitik tolak pada penelitian analisis substansi peraturan perundang-undangan, buku-buku, jurnal dan makalah serta yurisprudensi. Metode ini menekankan pada penggunaan bahan pustaka sebagai sumber utama, dengan fokus pada petunjuk sekunder yang tersedia di perpustakaan. Dalam hal jenis penelitian, penelitian ini menggunakan pendekatan konseptual dan pendekatan perundang-undangan untuk memahami prinsip kepatuhan dan peraturan hukum yang mengatur perusahaan pemilik kapal laut. Sumber data yang digunakan adalah data sekunder, termasuk peraturan hukum primer seperti KUHPerdata dan KUHDagang, serta bahan hukum sekunder dan tersier seperti buku, jurnal, dan kamus hukum. Pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumen tanpa wawancara dengan narasumber, dengan analisis data menggunakan teknik deskriptif analisis kualitatif untuk mengelola, mengkategorikan, dan menafsirkan data yang terkumpul.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Upaya Hukum yang dilakukan oleh Pemilik Kapal Akibat Kecelakaan Kapal

1. Upaya Hukum Bagi Pemilik Kapal

Hubungan hukum antara penumpang dengan pihak penyelenggara pengangkutan laut terjadi saat penumpang membeli tiket sebagai pemenuhan kewajiban untuk membayar biaya penggunaan jasa

pelayaran dan penumpang berhak mendapatkan haknya untuk diantar sampai ke tujuan dengan aman, selamat dan tepat waktu. Perjanjian pelayaran tersebut memuat hak-hak dan kewajiban antara pihak perusahaan pengangkutan laut dan penumpang. Perusahaan pengangkutan laut memiliki kewajiban untuk menyelenggarakan pelayaran sesuai dengan perjanjian yang tertera pada tiket, pada saat waktu pelayaran terjadi kecelakaan kapal dimana hak penumpang disini tidak terpenuhi (Nugroho & Haq, 2019).

Dengan tidak terpenuhinya kewajiban dari perusahaan pelayaran sebagai wujud perlindungan terhadap penumpang, maka perusahaan wajib memenuhi tanggung jawab atas kecelakaan kapal yang mengakibatkan penumpang menjadi korban atau meninggalnya penumpang. Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, selain dari pada tanggung jawab pihak perusahaan angkutan laut juga harus memberikan bentuk ganti rugi kepada pihak keluarga penumpang yang dirugikan akibat dari kecelakaan kapal.

Kecelakaan dalam perjalanan baik itu di darat, udara, air tentu menjadi hal yang sangat ingin dihindari oleh setiap pengguna atau penumpang layanan transportasi. Apabila terjadi hal yang tidak diinginkan, terlepas dari penyebab kecelakaannya, penumpang yang menjadi korban memiliki hak untuk meminta ganti rugi. Pada Pasal 38 ayat 2 Undang - Undang Pelayaran, menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.

Perusahaan angkutan laut wajib mengikuti prosedur sesuai dengan aturan yang berlaku dengan mengacu pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sebagai berikut:

- a. Berdasarkan Pasal 40 angka (1), Perusahaan angkutan di Perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau yang diangkutnya;
- b. Pasal 40 angka (2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah dan dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian kontrak pengangkutan yang telah disepakati;
- c. Pasal 41 angka (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; c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau d.kerugian pihak ketiga;
- d. Pasal 41 angka (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 seluruhnya tanggung jawabnya;
- e. Pasal 41 angka (3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- f. Pasal 42 ayat (1) Perusahaan angkutan di perairan wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak, dibawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia.
- g. Pasal 42 ayat (2) Pemberian fasilitas khusus dan kemudahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dipungut biaya tambahan.

Tanggung jawab pengangkut dalam hal pengangkutan barang dan/atau penumpang angkutan laut/ pelayaran niaga dalam prakteknya terdapat 2 (dua) macam, yaitu (Amin, 2020; Nurazmi, 2018):

a. *From tackle to tackle*

Hal ini diartikan bahwa tanggung jawab pengangkutan berawal semenjak barang muatan atau penumpang di lepas di lambung kapal pelabuhan muat dan berakhir hingga pelabuhan tujuan.

b. *From warehouse to warehouse*

Tanggung jawab pengangkutan diawali semenjak barang masuk gudang *shipping company* pelabuhan muat berakhir hingga gudang *shipping company* di pelabuhan tujuan hingga barang diserahkan pengirim atau pemilik. Oleh karena itu menurut ketentuan Pasal 469 KUHD yang berbunyi untuk dicuri atau hilangnya barang bernilai dan barang yang mudah rusak atau mendapatkan kerusakan menjadi tanggung jawabnya, sebab itulah ia menerima jasa angkutan sebagai imbalan prestasinya. Terkecuali tindakan si pengangkut bertanggung jawab sepenuhnya namun apabila tentang sifat dan barang itu tidak diberitahukan pengangkut secara wajar.

Terkait pembebasan tanggung jawab pengangkut juga ditegaskan dalam Pasal 470 KUHD yang menggariskan bahwa pengangkut berwenang untuk mensyaratkan bahwa ia tidak akan bertanggung jawab dari suatu jumlah tertentu atas tiap barang yang diangkat. Kecuali, bila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan nilai barangnya sebelum atau pada waktu penerimaan. Selanjutnya terkait tanggung jawab

tersebut, maka terdapat 2 (dua) faktor yang melahirkan adanya tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan kapal, yaitu tanggung jawab secara relatif maupun secara mutlak:

a. Tanggung jawab secara relatif

Tanggung jawab secara relatif yaitu kerugian yang tidak dapat dicegah atau dihindarkan secara layak akibat dari angin topan yang luar biasa hingga kapal terkena karang, kandas dilaut, diluar kekuasaan pengangkut meskipun ia berusaha secara layak, air laut tetap masuk ke ruang kapal. Karena angin topan tersebut barang kargo menjadi rusak atau hilang. Selain dari itu, akibat tidak sempurnanya atau tidak memenuhi syarat baik pengemasannya, pemberian merek dari lebel sehingga orang yang dengan cepat, mencukupi kebutuhan waktu mendesak tidak dapat memperlakukan secara baik terhadap barang itu akibat kurang jelas, kurang tanda permintaan barang itu sendiri

b. Tanggung jawab secara mutlak

Merupakan akibat kelalaian pengangkutan yang mempunyai kewajiban mutlak terhadap tanggungjawab:

- 1) Perbuatan mereka yang dikerjakan awak kapal dalam pengangkutan lalai tidak memenuhi kewajiban secara layak, baik disengaja ataupun tidak, memelihara barang muatan sehingga tidak terdapat kerusakan,kehilangan dan kerugian lainnya.
- 2) Pengangkut tidak dibenarkan lalai memelihara alat-alat pengangkutan termasuk segala keperluan selama dalam perjalanan, baik itu sengaja maupun tidak disengaja bahwa ia patut mengetahui syarat layak laut yang disinggung-singgung tersebut diatas yang diperlukan kapal selama dalam perjalanan.

Tanggung jawab mutlak ini berlaku bagi kematian atau luka – lukanya penumpang dan tanggung jawab terhadap musnah, rusak dan hilangnya barang. Ketentuan Pasal 40 ayat 1 dan ketentuan Pasal 41 ayat 1 Undang – Undang Pelayaran menentukan bahwa Perusahaan angkutan laut selalu bertanggung jawab terhadap kerugian yang dialami penumpang yang mengalami luka – luka, atau meninggal sebagai akibat pengoperasian kapal asalkan berdasarkan syarat adanya kecelakaan yang terjadi, kecelakaan tersebut harus ada hubungannya dengan pengangkutan laut, kecelakaan harus terjadi di atas kapal atau selama kapal melakukan kegiatan pelayaran.

Ketentuan Pasal 522 ayat 3 KUHD menyatakan bahwa bila cidera itu mengakibatkan kematian, maka perusahaan angkutan wajib mengganti kerugian yang diderita oleh suami atau isteri yang ditinggalkan, anak – anak dan orangtua penumpang itu, Dengan kata lain pihak – pihak yang dapat melakukan penuntutan dan berhak mendapatkan ganti rugi adalah suami atau isteri penumpang, anak – anaknya atau orangtuanya yang menjadi tanggungan si korban meninggal.

Sebelum mengetahui pembahasan mengenai ganti rugi lebih lanjut, terlebih dahulu mengetahui arti dari kecelakaan (*accident*) sendiri. Kecelakaan mempunyai arti adalah peristiwa hukum pengangkutan berupa kejadian atau musibah, yang tidak dikehendaki oleh pihak-pihak, terjadi sebelum, di dalam waktu dan sesudah penyelenggaraan pengangkutan karena perbuatan manusia atau kerusakan alat pengangkut sehingga menimbulkan kerugian, material, fisik, jiwa atau hilangnya mata pencarian bagi pihak penumpang, bukan penumpang, pemilik barang atau pihak pengangkut.

Kecelakaan kapal menurut Pasal 245 Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, kecelakaan kapal adalah kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:

- a. Kapal tenggelam
- b. Kapal terbakar
- c. Kapal tubrukan
- d. Kapal kandas

Sebelum menyelenggarakan pengangkutan terlebih dahulu harus ada perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan penumpang. Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan atas dasar ini ia berhak untuk memperoleh jasa pengangkutan.

Pemilik kapal juga wajib memenuhi membayar ganti rugi yang diderita akibat adanya kecelakaan selama pelayaran. Ganti rugi sebagai cara pemenuhan atau kompensasi hak oleh pengadilan yang diberikan kepada penumpang yang menderita kerugian akibat kelalaian atau kesalahan dalam penyelenggara pelayaran. Ada dua sebab timbulnya ganti rugi, yaitu:

- a. Ganti rugi karena wanprestasi

Ganti rugi yang dibebankan kepada debitur yang tidak memenuhi isi perjanjian yang telah dibuat antara kreditur dengan debitur. Pembebanan ganti rugi ini atas perintah pengadilan setelah melalui proses somasi minimal tiga kali.

b. Ganti rugi karena perbuatan melawan hukum

Ganti rugi yang dibebankan kepada orang yang telah menimbulkan kesalahan kepada pihak yang dirugikannya. Ganti rugi ini timbul karena adanya kesalahan, bukan karena adanya perjanjian.

Ganti rugi bisa berupa ganti rugi materiil dan ganti rugi immateriil, kerugian materiil adalah suatu kerugian dalam bentuk uang atau benda. Sedangkan kerugian immateriil adalah suatu kerugian yang tidak bernilai uang, seperti rasa sakit, nama baik, dan lain – lain. Berdasarkan ketentuan Pasal 100 Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, menjelaskan tentang tanggung jawab ganti kerugian yang berbunyi:

- a. Orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan bertanggungjawab untuk mengganti kerugian atas kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kegiatannya.
- b. Pemilik dan/atau operator kapal bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kapal.
- c. Untuk menjamin pelaksanaan tanggung jawab atas ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat 1 pemilik dan/atau operator kapal yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan wajib memberikan jaminan.

Berdasarkan ketentuan tersebut penumpang berhak mendapatkan ganti rugi akibat kesalahan yang dilakukan oleh perusahaan angkutan. Ketentuan Pasal 1246 KUHPerdara menyebutkan bahwa biaya, ganti rugi dan bunga, yang boleh dituntut penumpang terdiri atas kerugian yang dideritanya dan keuntungan yang sedianya dapat diperolehnya, tanpa mengurangi pengecualian dan perubahan.

2. *Evenement* Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang

Evenement adalah bahaya yang menjadi beban penanggung. Dalam Askep yang dimaksud dengan bahaya adalah kecelakaan penumpang alat angkutan umum yang mengancam keselamatan penumpang sebagai tertanggung (Ganie & SE, 2023). Apabila kecelakaan penumpang ini benar-benar terjadi, maka mengakibatkan timbulnya kerugian karena kematian, cacat tetap atau luka yang dialami oleh penumpang sebagai tertanggung. Kerugian penumpang inilah yang wajib diganti oleh Perusahaan Asuransi sebagai penanggung. Pengertian kecelakaan penumpang alat angkutan umum dalam undang-undang terdapat penjelasan, namun yang menjadi perhatian adalah akibat yang ditimbulkan oleh kecelakaan itu, yaitu kerugian karena kematian, cacat tetap, cedera yang diderita oleh penumpang sebagai tertanggung.

Pengaturan saat mulai dan berakhirnya ancaman bahaya kecelakaan yang dijamin oleh penanggung ialah setiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional, kapal perusahaan perkapalan/ pelayaran nasional, termasuk penumpang angkutan kota yang dibebaskan dari kewajiban membayar iuran, diberi jaminan pertanggungan kecelakaan diri selama penumpang tersebut berada dalam alat angkutan yang disediakan oleh perusahaan angkutan, untuk jangka waktu antara penumpang saat penumpang naik alat angkutan yang bersangkutan ditempat berangkat dan saat turun dari alat angkutan tersebut ditempat tujuan menurut karcis/tiket yang berlaku untuk perjalanan/penerbangan yang bersangkutan”.

Jaminan pertanggungan kecelakaan diri yang dimaksud berwujud pembayaran timbal balik pertanggungan di bawah ini:

- a. Korban wafat dikarenakan dampak langsung daripada kecelakaan, dengan tenggat waktu 1 tahun sesudah adanya kecelakaan yang berkaitan;
- b. Korban memperoleh kecacatan tetap dikarenakan dampak langsung daripada kecelakaan, dengan waktu 1 tahun sesudah adanya kecelakaan yang berkaitan. Yang didefinisikan dengan kecacatan tetap ialah jika sebuah anggota badan hilang ataupun tidaklah bisa dipakai sama sekali ataupun tidaklah bisa disembuhkan selamanya;
- c. Terdapatnya ongkos perawatan serta penyembuhan dokter yang dibutuhkan guna korban dikarenakan dampak langsung daripada kecelakaan, yang dibutuhkan semenjak hari awal sesudah kecelakaan, sepanjang waktu terlama 1 tahun;
- d. Korban wafat tidaklah memiliki ahli waris, pada yang melaksanakan penguburannya diberi timbal balik ongkos untuk mengubur.

Ongkos perawatan yang diberikan jaminan ialah yang dilakukan dokter, rumah sakit, puskesmas, yang dibutuhkan guna menyembuhkan ataupun mengobati cedera yang diterima korban karena kecelakaan yang ia alami, diawali dari hari awal kecelakaan hingga 1 tahun berwujud ;

- a. Biaya dokter;
- b. P3K;
- c. Ongkos ambulans melalui TIKP hingga Rumah Sakit, bisa dibayarkan selaras terhadap kebijaksanaan yang ada;
- d. Perawatan inap sepanjang ia menempati rumah sakit;
- e. Potret *Rontgen*;
- f. Operasi;
- g. Pengobatan;
- h. Perawatan jalan menuju rumah sakit, selama terdapat rujukan ataupun kesepakatan melalui rumah sakit yang memberikan perawatan kepada korban awal kali;
- i. Pemeriksaan dokter awal kali melalui gejala yang benar guna menyembuhkan korban yang dibutuhkan berdasarkan gagasan dokter, terkecuali ongkos untuk memberi anggota badan artifisial, semisal kaki, mata palsu serta lainnya.

Ketentuan tersebut tidaklah memberikan jaminan pertanggungan di bawah ini

- a. Bunuh diri, mencoba untuk melakukannya, ataupun sebuah kesengajaan lainnya kepada pihak korban ataupun ahli waris;
- b. Kecelakaan yang terjadi ketika korban dengan kondisi mabuk, melaksanakan tindakan kriminal, dikarenakan korban memiliki kecacatan badan ataupun goncangan kejiwaan;
- c. Kecelakaan yang tidaklah memiliki korelasi terhadap risiko jalur modern, ataupun tidaklah langsung dikarenakan pemakaian transportasi umum yang berkaitan terhadap fungsi semisal dikarenakan ikut kompetisi kecepatan, demo buruh, serta lainnya.

3. Ganti Kerugian Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang

Pengaturan terkait besarnya pemberian timbal balik yang dibayarkan pihak asuransi dijelaskan pada Pasal 11 PP No. 17 Tahun 1964. Pasal tersebut menetapkan besaran pembayaran timbal balik pertanggungan pada perihal kewafatan, kecacatan tetap, maksimal penggantian ongkos perawatan serta penyembuhan dokter dan ongkos penggantian tarif penguburan, ditetapkan Menkeui.

Timbal balik akan diberi pada penumpang, apabila penumpang yang terlibat kecelakaan itu tidaklah wafat; namun jika penumpang sebagai korban tersebut wafat, sehingga yang mendapatkan timbal balik asuransi ialah:

- a. Janda ataupun duda yang valid, ataupun;
- b. Apabila hal tersebut tidaklah terdapat, anaknya yang diakui, ataupun;
- c. Apabila hal tersebut tidaklah terdapat, orang tuanya yang diakui.

Pembayaran timbal balik asuransi tidaklah menurunkan tanggung jawab melalui pihak pengangkut serta pihak lainnya yang bisa dipersalahkan berdasarkan hukum pemidanaan, perdata, ataupun kesepakatan global yang berkaitan terhadap kecelakaan yang ada. Sehingga, berdasarkan ketetapan pasal berikut timbal balik asuransi tidaklah melenyapkan tanggung jawab pemidanaan, perdata, ataupun kesepakatan global pada pihak lainnya yang merugi. Tuntutan timbal balik asuransi diajukan pada Perusahaan Asuransi setempat terhadap pemilik angkutan yang berkaitan dengan jangka waktu 6 (enam) bulan setelah kecelakaan yang berkaitan.

Wewenang timbal balik asuransi sebagaimana yang dijelaskan menjadi hangus apabila:

- a. Apabila permintaan pembayaran timbal balik kerugian asuransi tidaklah dilaporkan dengan waktu ½ tahun sesudah kecelakaan yang berkaitan;
- b. Apabila tidaklah dilaporkan gugatan pada Perusahaan Asuransi dalam peradilan perdata yang memiliki kewenangan dengan waktu ½ tahun setelah permintaan pembayaran timbal balik pertanggungan ditolak dengan tertulis oleh Direksi;
- c. Apabila wewenang terhadap timbal balik asuransi tidaklah diterapkan terhadap sebuah penagihan pada Perusahaan Asuransi ataupun pada lembaga pemerintahan ataupun pihak lainnya yang diperintah, dengan waktu 90 hari sesudah wewenang itu diakui diimplementasikan ataupun disahkan.

4. Proses Penyelesaian Santunan Akibat Kecelakaan

Kewajiban guna santunan pada penumpang yang mendapati kecacatan, cedera ataupun wafat adalah kewajiban penanggung. Namun guna memenuhinya penanggung wajib memberikan kepastian lebih dulu perihal di bawah ini;

1. Benarkah kecelakaan yang mengakibatkan kewafatan, kecacatan tetap, ataupun cedera terjadi dalam waktu yang ditetapkan?
2. Benarkah ketika adanya kecelakaan tersebut merupakan satu diantara aspek yang menetapkan?
3. Benarkah penumpang yang terlibat kecelakaan tersebut memiliki wewenang, dengan artian memiliki keperluan ataupun tidak guna menuntut timbal balik pada Perusahaan Asuransi?

Aspek-aspek tersebutlah yang wajib ditunjukkan lebih dulu oleh penanggung guna memberi santunan pada pihak yang ditanggung yang terlibat kecelakaan, meskipun yang ditanggung sudah memiliki tiket yang.

Pemerintah telah memberikan kewenangan kepada untuk mengatur cara melaksanakan pembayaran santunan. Hak yang diberi guna mengatur tersebut wajib dilandaskan oleh sebuah ketetapan ialah:

1. Pedoman ataupun kesepakatan Kementrian.
2. Dengna mudah serta tidaklah membebaskan pada pihak yang memiliki kewenangan, maksudnya tidaklah melalui pemungutan ongkos;

Lembaga berkaitan pun dibutuhkan pada tahapan pergantian tahapan penuntasan santutan. Kewajiban daripada lembaga yang diikutkan pada tahapan pergantian kerugian tersebut sekedar menjadi kewajiban guna menolong memberikan layanan pembayaran timbal balik. Lembaga pembantu tersebut ialah:

1. Pemilik angkutan;
2. Lembaga pemerintahan yang diperintah Kementrian menurut kesepakatan bersama Kementrian yang berkaitan;
3. Pihak lainnya yang bisa diberikan mandat Direksi Perusahaan.

Pertolongan melalui seluruh pihak tersebut ditujukan agar melancarkan tahapan penyelenggaraan pergantian kerugian oleh Pihak Asuransi, sehingga bukanlah dengan maksud agar jalannya tahapan tersebut menjadi lamban dikarenakan dengan beberapa lembaga. Pertolongan yang dimaksud tidaklah sekedar berwujud pemberian penjelasan terkait kecelakaan tersebut namun juga terkait korban, hingga dengan terdapatnya penjelasan tersebut, pihak penanggung mendapatkan keyakinan bahwasanya individu yang melakukan pengajuan asuransi tersebut memiliki hak untuk mendapatkannya.

Tahapan pergantian timbal balik bisa dilaksanakan melalui metode melengkapi perihal di bawah ini;

1. Keseluruhan Dokumentasi Santunan.
Dokumentasi santunan wajib dilaporkan ahli waris maupun korban. Dokumentasi santunan mencakup dokumentasi asas serta penguat;
2. Mengisi serta menandatangani pelaporan dokumentasi santunan.
Mengisi serta menandatangani dokumentasi santunan tersebut dilaksanakan seperti formulir yang telah disiapkan, ialah lembaran pertama diisi yang mengaukan, lembaran kedua diisi dokter yang memberikan perawatan pada korban; serta lembaran ketiga yang berwujud penjelasan terkait ahli waris, diisi Pamong Praja ataupun pihak lainnya yang memiliki kewenangan selaras terhadap tempat tinggal ahli waris
3. Mengisi serta menandatangani formulir penjelasan ringkat kecelakaan.
Formulir tersebut diisi serta diberikan tanda tangan pegawai Jasa Raharja
4. Penerimaan berkas santunan oleh Perusahaan Asuransi.

Terdapatnya piutang membayarkan Iuran Wajib melalui pebisnis alat angkut umum tidaklah memberi pengaruh wewenang penumpang pada Perusahaan Asuransi sebagaimana penanggung guna memperoleh santunan. Santunan tetaplah diberi Perusahaan Asuransi pada penumpang yang terlibat kecelakaan. Memberikan santunan dilandaskan dengan terdapatnya pemisahan korelasi hukum antar Perusahaan Asuransi, dan penumpang transportasi umum, serta pengangkut.

Korelasi hukum terdapat antar Perusahaan Asuransi dan pemilik kapan ialah korelasi iknso, yang mana pengangkut berbuat sebagaimana penguasa penumpang. Di lain pihak, korelasi hukum yang muncul antar Perusahaan Asuransi dan penumpang adalah sebuah korelasi pertanggung; pada perihal berikut Perusahaan Asuransi bertempat menjadi penanggung adapun penumpang bertempat menjadi tertanggung. Sehingga, jika penumpang alat angkut umum itu telah terbukti menjadi penumpang yang

absah serta sudah mencukupi tanggung jawabnya, sehingga penumpang itu mendapatkan jaminan jika alat angkut yang ia naiki terlibat kecelakaan pada perjalanan.

5. Uraian Kasus – kasus Tentang Kecelakaan Laut

Uraian Kasus Mengenai Kecelakaan Kapal KM Senopati Nusantara

KM Senopati Nusantara adalah kapal ferry berjenis roro. Kapal berikut memiliki tonase kotor sejumlah 2.718 melalui panjang 73,10 meter, lebar 12,75 meter, serta berkedalaman 5,10 meter dan memiliki kekuatan dorong sejumlah 4x1.450. Kapal melaksanakan dock paling akhir pada Cirebon ketika 30 Agustus 2006 hingga 27 September 2006.

Kapal tersebut pun memiliki pertanda pendaftaran ialah 1996 Ga Nomor 3497/1 berjenis ANT III periode 2003 bernomor ijasah 6200041399N30303 berkebangsaan Indonesia. Pembentukan kapal berikut dilaksanakan pada Jepang ketika periode 1990.

Ketika hari Kamis tanggal 28 Desember Periode 2006 jam 20.00 WIB Lintang Timur. Kapal berangkat dari dermaga Kumai, Kalimantan Tengah ke arah Tanjung Emas, Semarang, berisikan 545 individu serta 16 transportasi gabungan. Beriklim cerah adapun Keadaan mesin adalah baik. Besoknya, pada 29 Desember 2006 semenjak ± 03.00 Lintang Timur, laut berisikan ombak serta Mualim I ditolong beberapa Kelasi memberikan tambahan *Lashing* transportasi pada *car deck*, kemudian arah kapal menuju 197° - 200°. Ketika itu keadaan mendung, tingginya ombak ialah 6-7 Meter, serta kekencangan angin yakni 30 sampai 40 knot. Pada jam 12.00 Lintang Timur Nahkoda menggantikan Mualim II serta arah kapal menuju Tenggara ke arah Rembang melalui arah 150° guna menyelematkan kapal serta penumpangnya.

Pada jam 18.00 Lintang Timur seluruh perwira *deck* serta KKM *standby* di anjungan guna mengantisipasi kondisi yang makin memburuk, ketika itu telah terdapat beberapa penumpang yang sudah menyiapkan memakai pakaian renang. Ketika jam 22.00 Lintang Timur kapal mengubah arah menuju 250° menuju dermaga Semarang. Deviasi ke dermaga Surabaya tidaklah mungkin dikarenakan BBM yang tidak memadai.

Sesudah melakukan perubahan arah ke Semarang tekanan angin berkisar 30 sampai 40 knot serta gelombangnya berketinggian 7-9 Meter menabrak KM Senopati Nusantara dengan repetitif serta kapal terpontang-panting, hingga adanya kemungkinan muatan transportasi berhamburan.

Ketika jam 23.00 Lintang Timur, mendadak jangkar bagian kiri melandai. Nahkoda memberikan perintah KKM agar menghentikan mesin serta bergerak perlahan, adapun Mualim I berupaya melandaikan jangkar namun tombol *ON/OFF* dalam winch jangkar tidak berfungsi dikarenakan air laut yang mengenainya, kemudian Nahkoda memerintahkan Mualim I serta ABK mengecek transportasi pada *car deck* melalui laporan terdapat transportasi yang menggeser menuju kiri hingga kapal memiliki kemiringan ± 12° -20°.

Kapal makin memiliki kemiringan ke arah kiri ditabrak ombak dengan repetitif hingga keadaan kapal makin gawat. Jam ± 23.15 Lintang Timur nahkoda memerintahkan *Abandon Ship* kepada seluruh ABK agar melakukan pembagian *Life Jacket* pada penumpang serta melepaskan *Automatic Release Lifecraft* serta peralatan keamanan lain yang bertempat pada kapal dikarenakan keadaan kapal tidaklah mungkin terselamatkan serta kemudian kapal tenggelam dihantam ombak, hingga mengakibatkan:

- 12 ABK selamat serta 15 ABK lenyap;
- 221 penumpang selamat, 45 wafat, serta 279 belumlah ditemukan.

Tertanggung memiliki wewenang guna memperoleh santunan melalui perusahaan asuransi dalam hal berikut PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja saat dia terlibat kecelakaan yang menyebabkan kematian serta kecacatan tetap. Tuntutan timbal balik asuransi bisa dilaporkan pada pihak asuransi tersebut oleh korban ataupun ahli waris meliputi dengan ataupun tidak memakai perantara perusahaan angkut dengan tenggat waktu ½ tahun setelah peristiwa kecelakaan yang berkaitan

Terdapat beberapa perihal yang perlulah diberikan perhatian dalam permasalahan KM Senopati Nusantara tersebut, ialah nyatanya tidaklah seluruh penumpang tercantumkan pada manifest serta uang perolehan memungut Iuran Wajib itu tidaklah dibayarkan pada PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja, tetapi realitasnya santunan tetaplah dibayarkan.

PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja (Persero) sebelum memberi santunan wajib mengkaji lebih dulu perihal yang berhubungan terhadap kecelakaan, semisal benarkah penumpang terlibat kecelakaan tersebut memiliki hak guna menuntut timbal balik pada PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja. Seperti yang dijelaskan pada tulisan sebelumnya, bahwasanya korelasi hukum yang ada antar penumpang dan pihak asuransi adalah korelasi pertanggungungan, pada perihal tersebut penumpang berposisi menjadi tertanggung,

adapun pihak asuransi berposisi menjadi penanggung, semisal jika telah bisa dibuktikan bahwasanya penumpang itu valid menjadi penumpang Kapal Senopati Nusantara, sehingga pihak asuransi wajib membayar santunannya, meskipun pihak transportasi dengan sengaja tidaklah melakukan penyetoran Iuran Wajib yang sudah dihimpun pengangkut serta wajib dibayarkan.

PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja (Persero) memiliki hak guna menuntun KM Senopati karenakan tidaklah dibayarkannya Iuran Wajib pada pihak asuransi. Pemerintahan pun bisa memberi hukuman pada pihak transportasi karena tidaklah membayarkan Iurang pada pihak asuransi ialah berwujud denda paling tinggi Rp. 1.000.000,00 maupun bisa berwujud pencabutan perizinan usaha guna paling lama 90 hari.

Kemudian korelasi hukum yang timbul antar PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja dan pihak pengangkut adalah sebuah korelasi inkso, yang mana pihak pengangkut menjadi perantara melalui penumpang guna melakukan penyetoran Iurang Wajib pada pihak asuransi. Total iuran wajib yang harus dibayarkan pihak pengangkut ialah sejumlah 1.000,00 tiap penumpang. Besaran iurang wajib tersebut telah selaras terhadap Pasal 4 ayat (4) Kepmenkeu Nomor: 415/KMK.06/2001. Iuran Wajib tersebut kemudian bisa dibayarkan langsung pada Perbankan ataupun Lembaga Asuransi yang diamanahi Kementrian, apabila total Iurang Wajib yang disetorkan pengangkut besar maupun bisa dilaksanakan pegawai pihak asuransi melalui mengunjungi lokasi pengangkut apabila total Iuran Wajib yang ia setorkan kecil.

Kecerobohan pihak pengangkut guna melakukan penyetoran Iuran Wajib diberikan hukuman ialah denda paling tinggi sejumlah Rp 1.000.000,00 serta bisa diberikan pencabutan perizinan usaha paling lama 90 hari. Sebenarnya apabila pengangkut ceroboh ataupun sengaja tidaklah melakukan penyetoran Iurang Wajib tidaklah diberi sebuah sanksi. Perbuatan yang dilaksanakan hanyalah berwujud musyawarah antar pihak asuransi dan pengangkut. Dalam kasus berikut pihak asuransi bisa menuntun pihak pengangkut karena lalai membayarkan Iuran Wajib.

Dalam penerapannya guna menetapkan individu termasuk pada korban alat angkut umum serta memiliki hak guna mendapatkan santunan, butuh dilaksanakan survei. Survei dilaksanakan pegawai Asuransi melalui mengunjungi lokasi tinggal korban maupun ahli waris. Survei tersebut dilaksanakan guna memperoleh data melalui saksi pada sekitaran tempat peristiwa serta saksi melalui individu di sekitar lokasi tinggal korban, memperoleh data melalui pejabat ataupun kawan korban ataupun memperoleh data kecelakaan melalui rumah sakit.

Bagi korban yang identitasnya tidaklah terdapat pada manifest, perolehan survei yang sudah dilaksanakan pihak asuransi kemudian divalidasi pada pihak penanggung benarkah penumpang yang berkaitan termasuk korban. Pihak asuransi akan melakukan penolakan guna memberi santunan apabila pengangkut menyampaikan bahwasanya korban tidaklah termasuk pada penumpang yang terlibat kecelakaan. Guna melakukan pengajuan santunan, ahli waris ataupun korban itu wajib melakukan pengajuan beberapa dokumentasi. Dokumen itu ialah:

- a. Lembaran mengajukan santunan, dilengkapi serta diberikan tanda tangan pihak yang melakukan pengajuan santunan;
- b. Lembaran medis korban karena kecelakaan; dilengkapi serta diberikan tanda tangan dokter yang memberikan perawatan korban;
- c. Penjelasan ahli waris; lembaran tersebut dilengkapi serta diberikan tanda tangan Pamong Praja selaras terhadap tempat tinggal ahli waris, ataupun pihak lainnya yang memiliki kewenangan untuk menentukan ahli waris;
- d. Penjelasan ringkasan peristiwa; dilengkapi serta diberikan tanda tangan oleh pegawai Jasa Raharja

Selain dokumen dasar di atas, diperlukan juga dokumen pendukung yang menjadi syarat dalam mengajukan santunan. Adapun dokumen-dokumen pendukung tersebut antara lain;

- a. Laporan polisi berikut sketsa Tempat Kejadian Perkara/TKP atau laporan kecelakaan pihak yang berwenang lainnya;
- b. Kwitansi asli biaya rawatan;
- c. Kartu Tanda Penduduk/KTP atau identitas lain yang berlaku;
- d. Akte Kelahiran/Akte Kenal Lahir;
- e. Surat Nikah;
- f. Kartu Keluarga/KK
- g. Keterangan cacat tetap dari dokter; serta
- h. dokumen lain yang dianggap perlu.

Uraian Tenggelamnya Kapal KM Sinar Bangun

Kecelakaan kapal laut KM Sinar Bangun yang tenggelam pada 18 Juni 2018 saat kapal akan berlayar dari Pelabuhan Tigaras, Kabupaten Simalungun, menuju Pelabuhan Simanindi di Kabupaten Samosir. Dengan kapasitas angkut penumpang kapal sebanyak 45 (empat puluh lima) orang. Kapal laut KM Sinar Bangun tidak memiliki dokumen-dokumen laik kapal untuk belayar berdasarkan dokumen Pendaftaran dan Kelengkapan Angkutan Danau dan Penyeberangan (ADP), tercatat banyak korban tidak memiliki tiket dan tidak terdaftar dalam asuransi.

Data terakhir dari pencarian dan penyelamatan korban yang berlangsung hingga pada tanggal 3 Juli 2018 dari hasil perundingan Bupati Kabupaten Simalungun dan keluarga korban pencarian dan penyelamatan korban harus dihentikan, Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan/BASARNAS, menjelaskan hingga tanggal 3 Juli 2018 resmi merilis korban dengan jumlah 188 (seratus delapan puluh delapan) orang dengan jumlah korban hilang 164 (seratus enam puluh empat) orang sementara 3 (tiga) orang dinyatakan meninggal dunia, dan 21 (dua puluh satu) orang dinyatakan selamat dari tragedi ini.

Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi memastikan, keluarga penumpang KM Sinar Bangun yang tenggelam di Danau Toba pada Senin, 18 Juni 2018, akan tetap menerima santunan. Santunan yang berasal dari PT Jasa Raharja (persero) tetap bisa diberikan meskipun kapal itu tidak memiliki manifes. Intinya adalah kepastian bahwa anggota keluarganya merupakan penumpang yang menjadi korban insiden itu.

Salah satu prosedur yang harus ditempuh yakni proses pemberian keterangan di kepolisian. Selanjutnya, jika tidak ditemukan jenazahnya, harus ada pernyataan hilang dari kepolisian yang didukung oleh kesaksian. Kepolisian harus melakukannya dengan hati-hati, proses penemuan korban yang ada dan sudah ditemukan berjumlah 3 (tiga) korban dan benar setelah di konfirmasi memang sudah ada jasadnya dan sudah terselesaikan pembayaran santunannya. PT Jasa Raharja (Persero) memastikan sudah 21 (dua puluh satu) orang korban selamat diberikan jaminan di rumah sakit dan mendapatkan biaya perobatan maksimum sebesar Rp. 20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah), besaran santunan yang berhak didapatkan ahli waris korban kecelakaan khusus untuk meninggal dunia masing-masing Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah). yang akan kita berikan kepada ahli waris yang sah.

Dalam praktik penumpang kapal laut KM Sinar Bangun ini tidak memiliki manifest yang tercantum data-data penumpang dan asuransi yang harus dibayar berupa tiket yang sudah di cap sah. Kapal laut KM Sinar Bangun juga melanggar Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, karena tidak memiliki izin berlayar seperti dokumen-dokumen kelaikan pelayaran yang akan menyebabkan kecelakaan kapal laut yang tidak diinginkan. Banyak faktor penyebab kapal mengalami kecelakaan, beberapa kecelakaan kapal akhir-akhir ini hampir bisa dipastikan akibat kondisi cuaca buruk (*heavy weather*). Faktor lain yang memperburuk kecelakaan adalah banyak kapal yang sudah tua, ketidakpatuhan terhadap regulasi, dan faktor pada kualitas pengawasan serta manajemen pelayaran yang salah.

Kapal KM Sinar Bangun tenggelam saat berlayar dari dari Pelabuhan Simanindo, Kabupaten Samosir, menuju Pelabuhan Tigaras di Kabupaten Simalungun. Masyarakat maupun pemerintah harus konsisten dalam memenuhi operasional layaknya kapal laut berlayar salah satunya *manifest* diwajibkan agar kapal melampirkan jumlah penumpang dengan nama dan alamat lengkap juga adanya *ramp check* atau mengecek layaknya kapal berlayar secara berskala seperti adanya *live jacket* atau pelampung yang memadai agar memenuhi surat izin berlayar (SIB) kapal dan pengawasan terhadap penyedia kapal di pelabuhan yang ketat agar tidak terjadi tindakan- tindakan ilegal.

Kecelakaan yang terjadi pada kapal KM Sinar Bangun sulit untuk mengidentifikasi data korban karena tidak memiliki *manifest*. Kalaupun ada sesuai dengan kapasitas kapal 45 (empat puluh lima) orang dari penumpang yang mencapai 188 (seratus delapan puluh delapan) orang intinya adalah kepastian bahwa anggota keluarganya merupakan penumpang yang menjadi korban insiden itu. Salah satu prosedur yang harus ditempuh yakni proses pemberian keterangan di kepolisian. Kalau tidak ada jenazahnya harus ada pernyataan hilang dari kepolisian yang didukung oleh kesaksian dengan hati-hati.

Dalam kasus KM Sinar Bangun, santunan diberikan dalam dua bentuk, yaitu bantuan sosial dan asuransi sosial. Dana bantuan sosial berasal dari APBN dan APBD. Pemberian bantuan ini didahului oleh penetapan peristiwa kecelakaan sebagai bencana, ada mekanisme tersendiri tentang penetapan sebagai bencana yang layak mendapat bantuan sosial dengan sederetan kriteria. Kalau tidak mempunyai bukti-bukti bahwa dia adalah penumpang itu biasanya ada semacam *goodwill* dari pemerintah dan pemilik kapal. Jadi, bukan suatu keharusan, tetapi biasanya *goodwill*, niat baik secara sukarela, dalam bentuk

dana, jumlahnya tergantung kondisi. Kalau mereka tidak punya dana yang cukup untuk itu kan mereka harus berpikir apa yang mereka bisa bantu.

Adanya peraturan-peraturan untuk menjadi dasar hukum diberikannya satuan, bahwa Undang – Undang No. 2 Tahun 2007 Tentang Penanggulangan Bencana, pada Pasal 69 ayat 1 menyebutkan bahwa Pemerintah menyediakan santunan dukacita dan kecacatan bagi korban bencana. Santunan dukacita terdiri atas biaya pemakaman dan/atau uang duka, santunan kecacatan diberikan kepada korban yang cacat mental dan/atau fisik.

Mengacu pada Undang – Undang No. 2 Tahun 2007 Tentang Penanggulangan Bencana, Kementerian Sosial mengeluarkan Peraturan Menteri Sosial (Permensos) No. 1 Tahun 2013 Tentang Bantuan Sosial bagi Korban Bencana. Dalam Pasal 5 Permensos ini disebutkan beberapa jenis bantuan langsung bagi korban bencana, salah satunya uang duka dan biaya pengobatan. Dalam kasus KM Sinar Bangun, Kemensos telah memutuskan memberikan santunan Rp 2.500.000 juta per orang bagi korban yang selamat dan Rp 15.000.000 per korban meninggal. Dalam konteks KM Sinar Bangun, ketentuan ini sejalan dengan Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpangnya, tanggung jawab ini termasuk kematian dan luka yang dialami penumpang yang diangkut.

Bantuan sosial ini sebetulnya tidak spesifik untuk korban kecelakaan angkutan penumpang umum, tetapi untuk para korban bencana. Penyaluran santunan bagi korban juga hanya salah satu bagian dari upaya yang dilakukan. Namun, karena kecelakaan KM Sinar Bangun ini bisa dikategorikan bencana, para korban diberikan santunan. Untuk itu, perusahaan wajib mengasuransikan tanggungjawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Peraturan perundang-undangan yang dimaksud ialah Undang – Undang No. 33 Tahun 1964 dan produk hukum turunannya. Pada kasus KM Sinar Bangun terdapat kesalahan seperti jumlah penumpang yang melebihi kapasitas dan tidak memiliki manifest. Walau demikian, para korban tetap menerima santunan. Penegakan hukum harus tetap dijalankan terhadap pelanggaran yang dilakukan, yang lebih penting adalah pengawasan terhadap kepatuhan pelayaran harus ditingkatkan.

Uraian Kasus Kecelakaan Kapal KM Lestari Maju

KM Lestari Maju merupakan tipe kapal penyeberangan penumpang dan kendaraan. KM Lestari Maju kandas di jarak 300 meter dari tepi Pantai Pabadilan, sebelah Timur Kepulauan Selayar atau pada koordinat 05°47'28"LS dan 120°30'29"BT. Menurut laporan BNPP terdapat 34 orang meninggal dunia, 1 orang hilang dan 155 orang selamat. Dari hasil pemeriksaan, menunjukkan bahwa 34 orang korban yang ditemukan meninggal dikarenakan tenggelam. Air laut secara *gradual* masuk ke geladak utama dan menambah kemiringan kapal. Hal ini sebagaimana disebut sebagai pengaruh permukaan bebas (*free surface effect*). Sifat air laut yang dapat bergerak bebas mengikuti bentuk atau kondisi media yang menampungnya menyebabkan air berakumulasi di sisi kiri kapal, sehingga menambah kemiringan kapal.

Menurut Informasi dari Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG), dilaporkan bahwasanya cuaca dan gelombang pada saat tenggelamnya KM Lestari Maju pada tanggal 3 Juli 2018 dengan rute pelayaran dari pelabuhan Bira, Bulukumba menuju pelabuhan Pamatata, Kepulauan Selayar. Pada saat tinggi gelombang mencapai 3,0 meter yang datang dari sisi kiri kapal, air laut masuk ke geladak utama melalui bukaan-bukaan yang ada pada sisi lambung kiri sepanjang badan kapal, air laut juga masuk melalui pintu rampa depan yang tidak kedap.

Dari data buku stabilitas dapat diketahui seluruh berat kapal saat terjadi penambahan sarat kapal. Berdasarkan grafik hidrostatis kapal diketahui bahwa berat kapal pada saat kapal berangkat meninggalkan pelabuhan Bira. Sarat haluan sebesar 1,80 meter dan sarat buritan sebesar 2,25 meter, sehingga sarat rata-rata sebesar 2,02 meter. Dari sarat rata - rata dapat diketahui berat kapal pada saat keberangkatan yaitu sebesar 1.404 ton, sedangkan maksimum berat kapal yang diizinkan hanya 1.189 ton pada sarat maksimum 1,75 meter. Jika dibandingkan dengan jarak lambung timbul sesuai sertifikat garis muat, terjadi perbedaan sarat kapal yang cukup signifikan dimana penambahan berat badan kapal adalah sebesar 215 ton. Penambahan berat ini menghasilkan sarat kapal yang baru dengan penambahan rata-rata 270 mm dari sarat kapal tertinggi sesuai sertifikat garis muat lambung timbul.

Dilanjir dari Liputan6.com, PT Jasa Raharja (Persero) menyerahkan santunan kepada 13 orang ahli waris korban KM Lestari Maju, para korban meninggal dunia itu berdomisili di wilayah Kabupaten Kepulauan Selayar, ucap kepala PT Jasa Raharja (Persero) cabang Sulawesi Selatan, Jahja Loel Lami pada Kamis, 5 Juli 2018 , masing – masing ahli waris korban akan diberikan santunan sebesar Rp 50.000.000, lebih lanjut beliau menjelaskan, santunan duka diberikan kepada 35 korban kandasnya KM

Lestari Maju sesuai data yang diterima dari posko *Disaster Victim Identification (DVI)* Bidang Kedokteran dan Kesehatan (Biddokes) Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan. PT Jasa Raharja (Persero) seharusnya menyerahkan santunan kepada 18 orang yang pendataannya telah rampung. Namun, imbuh Jahja, berdasarkan pertimbangan domisili, untuk lima korban lainnya diserahkan masing – masing empat korban di wilayah Kabupaten Bone dan satu korban di Surabaya.

Sementara untuk 17 korban lain masih dilakukan pendataan waris dan akan dibayarkan pada hari kejadian atau besoknya setelah mendapatkan keabsahan dan kebenaran ahli waris, jelas Jahja dilansir Antara. Tak hanya itu, Jasa Raharja juga memberikan santunan biaya perawatan kepada seluruh korban yang saat itu sedang dirawat di fasilitas kesehatan yang ada baik di puskesmas maupun rumah sakit.

KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, penulis menyimpulkan bahwa pertanggungjawaban pemilik kapal atau perusahaan pengangkutan penumpang memiliki tanggung jawab yang harus dilaksanakan dan bertanggung jawab dalam pengangkutan baik terhadap keamanan maupun keselamatan penumpang. Hal ini sesuai dengan Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menegaskan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang serta barang yang diangkutnya. Tanggung jawab tersebut dapat timbul akibat pengoperasian kapal seperti kematian atau luka penumpang, kerugian barang, keterlambatan angkutan, dan kerugian pihak ketiga. Perusahaan angkutan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Upaya hukum yang dilakukan terhadap pemilik kapal adalah memberikan perlindungan hukum kepada penumpang, awak kapal, dan pihak ketiga sebagai penyewa kapal. Perlindungan hukum digunakan untuk melindungi kepentingan pihak-pihak dalam suatu perjanjian yang sah secara hukum. Tanggung jawab merupakan kewajiban menanggung segala sesuatu yang dapat digugat, dituntut, dipersalahkan, dan diperkarakan. Pemberian ganti rugi yang diberikan perusahaan pengangkutan kepada pihak korban mengikuti aturan yang terdapat dalam Undang-Undang Pelayaran dengan prinsip kepastian hukum. Dengan adanya peraturan tersebut, penyelenggaraan pengangkutan dapat dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang telah diatur untuk menjamin hak dan kewajiban kedua belah pihak. Hak ganti rugi berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen juga diatur dalam Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen yang menegaskan tanggung jawab pelaku usaha untuk memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, atau kerugian konsumen akibat barang atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Ganti rugi dapat berupa pengembalian uang, penggantian barang atau jasa, perawatan kesehatan, atau pemberian santunan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

REFERENSI

- Amin, M. (2020). Peranan Pengangkutan Laut Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Indonesia. *Fundamental: Jurnal Ilmiah Hukum*, 9(2), 191–207.
- Chumaida, Z. V., SH, M. H., Subagyono, B. S. A., SH, M. H., Fiska Silvia, S. H., MM, L. L. M., Usanti, T. P., SH, M. H., Aryatie, I. R., & SH, M. H. (2019). *Asuransi Kesehatan dan BPJS Kesehatan*. Jakad Media Publishing.
- Datep, D., & Datep Purwa Saputra, M. M. (2022). *Sistem Manajemen Transportasi Laut Berdasarkan III-Code dalam Angka IMSAS*. DEEPUBLISH.
- Ganie, A. J., & SE, S. H. (2023). *Hukum Asuransi Indonesia*. Sinar Grafika.
- Haryanto, D., & Purwitasari, D. (2018). Analisa Faktor Penyebab Kecelakaan Pelayaran Di Alur Pelayaran Barat Surabaya Tahun 2013-2017. *Jurnal 7 Samudra*, 3(1), 1–12.
- ISTI, N. (2020). Peranan Alat Bantu Navigasi Pelayaran Untuk Keselamatan Alur Pelayaran Di Wilayah Kerja Distrik Navigasi Kelas Ii Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *KARYA TULIS*.
- Karim, H. A., Lis Lesmini, S. H., Sunarta, D. A., SH, M. E., Suparman, A., SI, S., Kom, M., Yunus, A. I., Khasanah, S. P., & Kom, M. (2023). *Manajemen transportasi*. Cendikia Mulia Mandiri.
- Karunia, S. F. (2022). *Tanggung Jawab Perdata Perusahaan Pelayaran Terhadap Barang Angkutan Atas Peristiwa Kecelakaan Kapal Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor Hk. 212/01/I/Mp. 2020)*.

- Marudut, J., & Koswara, I. Y. (2023). Problematika Visa Izin Tinggal Kunjungan Lewat Batas Waktu (Overstay) Pada Warga Negara Asing (Wna): Suatu Tinjauan Kebijakan Hukum Pidana. *Jurnal Hukum Mimbar Justitia*, 9(2), 305–335.
- Nugroho, S. S., & Haq, H. S. (2019). Hukum Pengangkutan Indonesia. *Surakarta Cetakan Pertama*.
- Nurazmi, A. (2018). *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Barang Penumpang Melalui Kapal Ferry Di PT PELNAS Baruna Jaya Kepulauan Riau*.
- SURYO, H. M. (2019). Pengaruh Surat Ukur Terhadap Faktor Stabilitas Kapal Sebagai Upaya Dalam Menjamin Keselamatan Pelayaran Oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas Iii Juwana. *Karya Tulis*.
- Tambunan, F. M., Siregar, M. S., & Nurman, S. (2023). Implementasi Perawatan Sekoci Penolong di Kapal MV. Maximus I. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7(1), 3926–3933.
- YUDHI, A. (2020). Analisis Pengaruh Faktor Pengawasan Muatan, Faktor Alam Dan Kesalahan Teknis Terhadap Kecelakaan Kapal (Studi Kasus Pada Pelabuhan Lembar Lombok). *SKRIPSI*.
- Yulia, A. (2017). Pelaksanaan Asuransi Terhadap Debitur secara Tanggung Renteng Dihubungkan dengan Pasal 1278 Kuh Perdata. *Jurnal Ilmiah Galuh Justisi*, 4(2), 154–167.
- Yustina, E. W., & Yohanes Budisarwo, S. H. (2020). *Hukum jaminan kesehatan: sebuah telaah konsep negara kesejahteraan dalam pelaksanaan jaminan kesehatan*. SCU Knowledge Media.