

**PEMENUHAN PERSYARATAN PROSEDURAL DALAM PEMBAYARAN
SANTUNAN KECELAKAAN PENUMPANG KAPAL LAUT KM SINAR BANGUN
OLEH PT JASA RAHARJA (PERSERO)**

***FULFILLMENT OF PROCEDURAL REQUIREMENTS IN PAYMENTS FOR SHIP
PASSENGER ACCIDENT COMPENSATION OF KM SINAR BANGUN BY PT JASA
RAHARJA (PERSERO)***

Ramadhan

Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala
Jl. Putro Phang No. 1, Darussalam, Banda Aceh - 23111
e-mail: madhan1502@gmail.com

Sanusi

Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala
Jl. Putro Phang No. 1, Darussalam, Banda Aceh - 23111
e-mail : e-mail : sanusi@unsyiah.ac.id

Abstrak – Pasal 3 dan 4 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang mengatur iuran wajib yang harus dibayar oleh penumpang kapal laut untuk mendapatkan santunan ganti rugi oleh perusahaan asuransi apabila kapal mengalami kecelakaan, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur tentang kelaiklautan kapal yang wajib dipenuhi setiap kapal yang sesuai daerah pelayarannya. Tujuan penelitian ini adalah untuk menjelaskan hak penumpang kapal laut yang tidak memenuhi persyaratan prosedural, faktor penyebab kapal laut tidak memenuhi persyaratan prosedural, dan alasan PT. Jasa Raharja membayar santunan kepada penumpang yang tidak memenuhi persyaratan prosedural berlayar. Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris, yang melakukan analisis terhadap permasalahan yang terjadi di lapangan, dengan mewawancarai responden dan informan serta dengan mengaitkan pada peraturan perundang-undangan. Hasil penelitian apabila ditafsirkan secara gramatikal penumpang kapal laut yang tidak memenuhi persyaratan prosedural tidak berhak atas pembayaran santunan, Kurangnya implementasi dan kepedulian masyarakat akan hukum ini yang menyebabkan terjadinya kecelakaan penumpang kapal laut yang menghambat santunan dan terjadinya praktik tidak sehat dalam klaim santunan, faktor yang menyebabkan penumpang dan kapal laut tidak mengikuti prosedur yaitu faktor ekonomi, faktor ketidakpedulian terhadap Sistem prosedur serta faktor letak geografis dan kurangnya pengawasan. Alasan pembayaran santunan tetap dibayar kepada penumpang karena adanya prinsip-prinsip kemanusiaan dan perundang-undangan yang lain. Disarankan Masyarakat maupun pemerintah harus konsisten dalam memenuhi operasional layaknya kapal laut berlayar serta melakukan pengawasan atau mengecek pelabuhan dan kapal-kapal yang laik di pulau-pulau yang jauh. PT Jasa Raharja harus terus meningkatkan pelayanan kepada masyarakat seperti sosialisasi dan meningkatkan standarisasi dan implementasi yang sesuai agar tidak terjadi hal-hal yang merugikan.

Kata kunci : Kapal Laut KM Sinar Bangun, Pemenuhan, PT. Jasa Raharja, Santunan.

Abstract – Article 3 and 4 of number 33 of 1964 concerning about passenger accident compulsory coverage regulating obligatory contribution that must be paid by ship passenger to obtain the compensation from insurance company if the ship experience an accident. Law number 17 of 2008 concerning shipping regulates the feasibility of a ship which must be fulfilled by each ship according to its shipping area. The purpose of this study is to explain the passenger rights of ships that do not meet procedural requirements, the causative factors of ships not to meet procedural requirements, and the reasons of PT. Jasa Raharja pays compensation to passengers who do not meet the sailing procedural requirements. This study uses an empirical juridical method, which analyzes the problems that occur in the field, by interviewing respondents and informants and linking them to legislation. If the results interpreted grammatically by ship passengers who do not meet procedural requirements are not entitled for the payment of compensation. Lack of implementation and public awareness of this law causes passenger accidents that hinder the compensation and the occurrence of unhealthy practices in compensation claims. Factors that cause passengers and ships do not follow procedures are economic factors, indifference to system procedures factors, geographical factors and lack of supervision. The reason for compensation payment is still paid to passengers because of humanitarian principles and other legislation. The society and the government is suggested must be consistent in fulfilling the operational requirements of ships sailing, doing supervising or checking ports and ships that are worthy on distant islands. PT Jasa Raharja must

keep increasing the services to the society, such as socialization, improving standardization and appropriate implementation so that no adverse things occur.

Key Words : *KM Sinar Bangun Ship, Fulfillment, PT. Jasa Raharja, Compensation.*

PENDAHULUAN

Dalam hidup manusia selalu dikelilingi oleh risiko, karena itu sudah menjadi kebutuhan manusia akan rasa aman terhadap kerugian. Dalam menghadapi risiko yang ada beberapa cara yang sering dilakukan, yaitu menghindari risiko, mengendalikan risiko, menerima risiko, dan mengalihkan risiko tersebut. Apabila seseorang mengalihkan risiko kepada pihak lain, berarti ia mengalihkan tanggung jawab finansial atas risiko tersebut kepada pihak lain, yang umumnya atas dasar pemberian imbalan. Cara yang paling umum bagi seseorang, keluarga, atau perusahaan untuk mengalihkan risiko adalah dengan asuransi. Risiko kerugian finansial tersebut dialihkan ke perusahaan asuransi, dan apabila terjadi suatu kerugian yang spesifik, perusahaan asuransi tersebut akan membayarkan sejumlah uang, karena perusahaan asuransi tersebut telah menerima sejumlah uang, yang disebut sebagai premi.

Salah satu bidang asuransi di Indonesia adalah transportasi yang merupakan suatu kebutuhan, karena setiap orang dapat mengawali kegiatannya dengan menggunakan transportasi. Hal ini menyebabkan setiap orang menggunakan alat transportasi untuk melakukan kegiatannya. Termasuk transportasi laut, yaitu kapal laut yang akan dibahas dalam artikel ini. Seiring bertambahnya kebutuhan akan transportasi mengakibatkan kecelakaan serta musibah yang melibatkan kapal semakin banyak terjadi. Hal ini dipicu juga dengan pertumbuhan penduduk dunia, yang dengan sendirinya juga ikut menyebabkan bertambahnya kebutuhan sehingga bertambah ramai pula angkutan laut yang akibatnya laut semakin dipenuhi oleh lalu lintas kapal dari berbagai jenis ukuran dan sering terjadi peristiwa kecelakaan laut dengan berbagai sebab.¹

Terlepas dari penyebab terjadinya kecelakaan, konsumen, dalam hal ini penumpang kapal laut, memiliki hak untuk meminta ganti rugi dengan bukti berupa tiket penumpang. Pada PT Asuransi Jasa Raharja (Persero) tiket merupakan dana yang terhimpun dari masyarakat dalam bentuk berupa iuran wajib. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1965 tentang Pendirian Perusahaan Negara Asuransi Kerugian, PT Jasa Raharja merupakan perusahaan asuransi yang bertanggungjawab dalam menyelenggarakan dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang

¹A.A. Ketut Sukranatha, "Tanggung Jawab PT Jasa Raharja Terhadap Penumpang Angkutan Laut Dalam hal Mengalami Kecelakaan", *Jurnal Bagian Hukum Keperdataan*, Vol. 06, No. 02, Maret 2018 Fakultas Hukum, Universitas Udayana.

Nomor 33 Tahun 1964 tentang Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang selanjutnya disingkat (UUPKWP) dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Menurut Pasal 3 dan 4 UUPKWP adanya iuran wajib penumpang yang harus dibayar oleh penumpang kapal laut untuk mendapatkan santunan ganti rugi oleh perusahaan asuransi apabila kapal mengalami kecelekaan.

Pasal 117 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, mengatur tentang kelaiklautan kapal yang wajib dipenuhi setiap kapal yang sesuai daerah pelayarannya. Pasal 169 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, juga mengatur dokumen-dokumen yang harus dilengkapi untuk memenuhi persyaratan pelayaran.

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang juga terkait dalam tulisan ini karena menyangkut prosedural untuk mendapatkan santunan ganti kerugian.

Namun, dalam praktik terdapat santunan yang diberikan tidak sesuai syarat dan prosedur. Contohnya kasus kecelakaan kapal laut KM Sinar Bangun yang tenggelam pada 18 Juni 2018. Kapal tenggelam saat berlayar dari Pelabuhan Tigaras, Kabupaten Simalungun, menuju Pelabuhan Simanindi di Kabupaten Samosir. Meskipun korban tidak memiliki tiket dan tidak terdaftar dalam asuransi (manifes).

Kapal laut KM Sinar Bangun juga tidak memiliki dokumen-dokumen laik kapal untuk belayar dan Berdasarkan dokumen Pendaftaran dan Kelengkapan Angkutan Danau dan Penyeberangan (ADP), kapasitas angkut penumpang kapal laut KM Sinar Bangun sebanyak 45 (empat puluh lima) orang. 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 dihentikan.²

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.³

²Detik, "Ini Balasan Penghentian Pencarian Korban KM Sinar Bangun"
<<https://news.detik.com/berita/4095150/ini-alasan-penghentian-pencarian-korban-km-sinar-bangun>>Niken Purnamasari [4/102018]

³BBC, "Dianggap tak efektif, pencarian korban KM Sinar Bangun resmi dihentikan"
<<https://www.bbc.com/indonesia/indonesia-44694972>> Abraham Utama [04/10/2018]

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 Jasa Raharja 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, lanjut Budi, yakni proses pemberian keterangan di kepolisian. Selanjutnya, Budi juga menjelaskan kalau tidak ada jenazahnya, harus ada pernyataan hilang dari kepolisian yang didukung oleh kesaksian. “Kepolisian harus melakukan itu dengan hati-hati, jangan lebih, jangan kurang. proses penemuan korban yang ada, yang sudah ditemukan, ini sudah ada 3 (tiga) korban. Itu yang sudah kita selesaikan karena itu memang sudah benar ada jasadnya dan itu sudah kita selesaikan pembayaran santunannya.” Harwan Muldidarmawan, Sekretaris Perusahaan PT Jasa Raharja memastikan “21 (dua puluh satu) orang korban selamat sudah kita berikan jaminan di rumah sakit 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.”⁴ Adapun perumusan masalah yang dapat diuraikan berdasarkan uraian pada latar belakang masalah dipersempit dalam butir-butir pertanyaan sebagai berikut.

1. Apakah penumpang kapal laut yang tidak memenuhi persyaratan prosedural berhak atas pembayaran santunan ?
2. Apakah faktor penyebab kapal laut tidak memenuhi ketentuan prosedural yang ditetapkan?
3. Apa alasan PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja membayar santunan kecelakaan penumpang kapal laut yang tidak memenuhi persyaratan prosedural ?

METODE PENELITIAN

Metode ilmiah dari suatu ilmu pengetahuan, yaitu segala cara dalam kerangka ilmu tersebut, untuk sampai kepada kesatuan pengetahuan. Tanpa metode ilmiah, suatu ilmu pengetahuan itu sebenarnya bukan suatu ilmu, tetapi suatu himpunan pengetahuan saja tentang berbagai gejala, tanpa dapat disadari hubungan antara gejala yang satu dengan gejala lainnya. Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris, yang melakukan analisis

⁴Tribun, “Semua Korban KM Sinar Bangun tetap Mendapat Santunan, tapi Ada Prosedurnya” <<http://kaltim.tribunnews.com/2018/06/27/semua-korban-km-sinar-bangun-tetap-mendapat-santunan-tapi-ada-prosedrunya>> Achmad Fauzi [24/07/2018]

terhadap permasalahan yang terjadi di lapangan, dengan mewawancarai responden dan informan serta dengan mengaitkan pada peraturan perundang-undangan.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Hak Penumpang atas Pembayaran Santunan Kapal Laut yang Tidak Sesuai Prosedural oleh PT Jasa Raharja

Dalam hukum adanya penafsiran hukum, salah satunya penafsiran hukum secara gramatikal yaitu suatu cara penafsiran undang-undang menurut arti perkataan (istilah) yang terdapat dalam undang-undang yang bertitik tolak pada arti perkataan-perkataan dalam hubungannya satu sama lain dalam kalimat-kalimat yang yang di pakai dalam undang-undang.

Menurut Peter, Humas PT Jasa Raharja Banda Aceh, Seharusnya tidak dijamin karena tidak memenuhi prosedur mendapatkan santunan dan izin berlayar, akan sulit untuk mengidentifikasi data-data korban apabila tidak sesuai sistem dan prosedur.⁵

Dalam praktik penumpang kapal laut KM Sinar Bangun ini tidak memiliki manifest yang tercantum data-data penumpang yang sudah diatur dalam UUPWKP pasal 3 dan 4 tentang adanya iuran wajib penumpang yang harus dibayar berupa tiket yang sudah di cap sah. Kapal laut KM Sinar Bangun juga melanggar Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Karena tidak memiliki izin berlayar seperti dokumen-dokumen kelaikan pelayaran yang akan menyebabkan kecelakaan kapal laut yang tidak diinginkan. Ada perusahaan asuransi yang kapok menjual jaminan asuransi kapal. Harus diakui bahwa menanggung risiko kapal adalah tinggi. Banyak faktor penyebab kapal mengalami kecelakaan. Beberapa kecelakaan kapal akhir-akhir ini, hampir bisa dipastikan akibat kondisi cuaca buruk (*heavy weather*). Namun, cuaca buruk tidak boleh selalu menjadi kambing hitam. Faktor lain yang memperburuk kecelakaan adalah banyak kapal yang sudah tua, ketidakpatuhan terhadap regulasi, dan faktor pada kualitas pengawasan dan manajemen pelayaran yang amburadul.

Menurut Chairun, Penanggung Jawab PT Jasa Raharja Cabang Sumatera Utara melalui Perwakilan Pematangsiantar, Kabupaten Simalungun. Kapal 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

⁵ Wawancara dengan humas PT Jasa Raharja Banda Aceh, Peter [11-11-2018]

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”.⁶

Chairun menjelaskan, “Dalam Kasus 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, jangan lebih, jangan kurang.”⁷

2. Faktor Penyebab Penumpang dan Kapal Laut Tidak Memenuhi Persyaratan Prosedural

Kapal Motor Sinar Bangun yang tenggelam saat berlayar dari dari Pelabuhan Tigras, Kabupaten Simalungun, menuju Pelabuhan Simanindo di Kabupaten Samosir.

Penumpang dan nahkoda kapal laut di Pelabuhan Tigras tidak memperdulikan kelayakan berlayar kapal, Asalkan sampai demi memenuhi kebutuhan sehari-hari penumpang akan menaiki kapal tersebut, Kemudian tiket dengan cap stempel yang sah tidak ada, hanya ditagih sejumlah uang ditengah perjalanan.

Warga tidak mengetahui berapa kapasitas kapal yang layak atau untuk berlayar asalkan masih ada tempat untuk ditempati penumpang akan ikut berlayar dan kendaraan tidak ada tempat khusus diletakkan disamping kapal yang akan meyusahkan evakuasi apabila adanya kecelakaan kapal, Lina Sijabat juga mengatakan jumlah kendaraan sepeda motor ada 70 (tujuh puluh). Pelampung yang disediakan terbatas dan tidak memadai dan tidak pernah mendapat pengecekan dari petugas pelabuhan atau dari pemerintah.

“selama ini kita berlayar tergantung dari nahkoda masing-masing kapal. Cuaca tak ada yang memberitahukan kalau cuaca buruk. Karena kita prinsipnya cuaca begitu-begitu saja, dan karena itu kita berani berlayar. Para penumpang memang tak perlu antre beli karcis

⁶Wawancara dengan pimpinan PT Jasa Raharja Sumatera Utara melalui Perwakilan Pematangsiantar, Kabupaten Simalungun, Chairun [31-10-2018]

⁷Wawancara dengan pimpinan PT Jasa Raharja Sumatera Utara melalui Perwakilan Pematangsiantar, Kabupaten Simalungun, Chairun [31-10-2018]

dulu di loket. Cuma perlu mendatangi petugas kapal yang biasanya berdiri dekat kapal, lalu bertanya apakah masih ada tempat kosong kalau dijawab ya, artinya silakan naik, dan membayar karcis nanti ketika kapal sudah jalan. Karcisnya juga tak benar-benar ada bentuk fisiknya.”⁸

Dari wawancara terdapat beberapa faktor penyebab penumpang dan kapal laut tidak memenuhi persyaratan prosedural sebagai berikut.

1. Faktor Ekonomi

Setiap manusia diharuskan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya serta memperoleh kehidupan yang layak, baik untuk dirinya sendiri, keluarga, dan orang-orang di sekitarnya. Banyak cara yang dapat dilakukan untuk memenuhi kebutuhan dan memperoleh kehidupan yang layak. Diantaranya menjadi pengusaha, pengrajin, karyawan, dan profesi pekerjaan lainnya. Begitu juga dengan orang yang mengendarai angkutan umum ataupun termasuk pemilik/pengusaha angkutan umum. Semua profesi tersebut adalah cara dimana mereka berusaha untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka dan untuk mendapatkan kehidupan yang lebih layak.

Dalam kasus KM Sinar Bangun ini nahkoda dan penyedia jasa angkutan mencari uang sebanyak-banyaknya dengan mengambil penumpang 3 (tiga) kali lipat dari kapasitas seharusnya.

2. Faktor Ketidakpedulian Terhadap Sistem dan Prosedur

Mayarakat yang sangat berkebutuhan akan transportasi untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari mau tidak mau akan menaiki angkutan umum tanpa mementingkan prosedur dan sistem yang sudah diatur.

Seperti kasus KM sinar bangun ini walaupun sudah melebihi batas kapasitas dan tiket penumpang tetap menaiki dan tidak takut sama sekali walaupun sadar bahwa kapal sudah sangat tidak memungkinkan lagi untuk berlayar. Pelampung yang tidak memadai tidak diperdulikan oleh penumpang karena keperluan penumpang akan transportasi tersebut.

3. Faktor Letak Geografis Daerah dan Kurangnya Pengawasan

Pemerintah, khususnya pemerintah provinsi agar lebih memperhatikan dan melihat keadaan sosial masyarakat yang lokasinya jauh dari ibukota provinsi bahkan cenderung adanya sifat tidak memperdulikan daerah-daerah yang jauh. Salah satunya tidak ada pengawasan atau mengecek pelabuhan dan kapal-kapal yang laik di pulau-pulau yang jauh.

⁸ Wawancara dengan Penyedia Jasa Angkutan Umum,kecamatan Dolok Perdamaian, Pelabuhan Tigaras, Lina Sijabat [30-10-2018]

Perlu adanya sosialisasi kepada masyarakat tentang bagaimana prosedur untuk mendapatkan dana santunan dari PT Jasa Raharja, baik melalui media masa, elektronik, radio ataupun secara langsung ke sekolah-sekolah, kampus, dan lain-lain.

3. Alasan PT Jasa Raharja Membayar Santunan

Dalam hukum dikenal juga dengan penafsiran hukum sosiologis yaitu penafsiran yang menyesuaikan dan harus memutuskan hukum dengan keadaan masyarakat Indonesia pada saat sekarang. Adapaun penjelesan dibawah ini menggunakan penafsiran sosiologis yang memaparkan asas-asas dan prinsip-prinsip.

Hukum adalah segala yang berguna bagi rakyat. Sebagai bagian dari cita hukum (*idée des recht*), keadilan dan kepastian hukum membutuhkan pelengkap yaitu kemanfaatan. Kemanfaatan dapat diartikan sebagai kebahagiaan (*happiness*). Baik buruknya suatu hukum bergantung pada apakah hukum itu memberikan kebahagiaan atau tidak pada manusia. Hukum yang baik adalah hukum yang dapat memberi manfaat kepada setiap subjek hukum. Hukum sudah dapat dikategorikan baik apabila mampu memberikan kebahagiaan kepada bagian terbesar masyarakat. Masyarakat mengharapkan manfaat dalam pelaksanaan dan penegakan hukum. Hukum adalah untuk manusia maka pelaksanaan hukum atau penegakan hukum harus memberi manfaat atau kegunaan bagi masyarakat. Pelaksanaan dan penegakan hukum harus dapat menghindarkan timbulnya kerusuhan di dalam masyarakat. Hukum yang baik adalah hukum yang membawa kemanfaatan bagi manusia. Kemanfaatan disini dapat juga diartikan dengan kebahagiaan. Masyarakat akan mentaati hukum tanpa perlu dipaksa dengan sanksi apabila memang masyarakat merasakan manfaat.⁹

Dalam kasus KM Sinar Bangun, santunan diberikan dalam dua bentuk, yaitu bantuan sosial dan asuransi sosial. Dana bantuan sosial berasal dari APBN dan APBD. Karena itu, jumlahnya tergantung kemampuan keuangan pemerintah. 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

⁹ Wawancara dengan Pengajar hukum asuransi Fakultas Hukum, Universitas Syiah Kuala, Ishak S.H.,M.H. [25-09-2018]

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

Menurut Peter, prinsip-prinsip pemberian santunan yang diaplikasikan dalam praktik sebagai berikut.

1. Prinsip Itikad Terbaik

Prinsip iktikad terbaik merupakan prinsip bahwa setiap tertanggung berkewajiban memberi tahu secara jelas dan teliti mengenai segala fakta penting yang berkaitan dengan obyek yang diasuransikan serta tidak mengambil untung dari asuransi. Prinsip ini menjadi penting, karena secara umum tertanggung mengetahui lebih lengkap obyek yang akan diasuransikan dibandingkan dengan penanggung.

Prinsip ini juga berlaku dalam pengajuan santunan (klaim), tertanggung harus berdasarkan iktikad terbaik, menyampaikan fakta-fakta penting penyebab kecelakaan dan mengajukan jumlah permintaan ganti rugi tanpa rekayasa dengan melakukan manipulasi. Jumlah ganti rugi yang diajukan sesuai dengan jumlah riil biaya yang telah dikeluarkan khusus dalam pengajuan biaya perawatan.

2. Prinsip Ideminitas

Asuransi Kecelakaan Penumpang Umum, Asuransi kecelakaan penumpang umum sebagai kecelakaan diri (*personal accident policy*) sesungguhnya bukan *pure* kontrak indeminitas, jumlah santunan yang dibayarkan diukur dari kerugian riil yang diderita oleh tertanggung. Dasarnya adalah besaran santunan yang dibayarkan kepada korban atau ahli warisnya dalam asuransi kecelakaan penumpang umum merupakan santunan atas cedera badan, cacat tetap dan meninggalnya tertanggung. Artinya kerugian yang diderita tidak semata-mata bersifat material tapi juga immaterial. Sebagai misal, kehilangan satu tangan dalam suatu peristiwa kecelakaan tidak akan sebanding dengan berapapun besar uang yang di kompesasikan ke pada yang bersangkutan. Jadi, dalam pemberian santunan merupakan usaha untuk memelihara serta meningkatkan kemampuan seseorang sehingga dapat bertahan dan melaksanakan fungsinya dengan baik.¹⁰

Selanjutnya menggunakan penafsiran hukum sistematis yaitu suatu penafsiran yang menghubungkan pasal yang satu dengan pasal-pasal yang lain dalam suatu perundang-undangan yang bersangkutan atau pada perundang-undangan hukum lainnya, atau membaca penjelasan suatu perundang-undangan, sehingga kita mengerti apa yang di maksud.

¹⁰ Wawancara dengan humas PT Jasa Raharja Banda Aceh, Peter [11-11-2018]

Chairun juga menjelaskan adanya peraturan-peraturan untuk menjadi alasan diberikannya satuan, bahwa UU No 2 Tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana pada Pasal 69 ayat (1) menyebutkan bahwa pemerintah (pusat dan daerah) menyediakan santunan dukacita dan kecacatan bagi korban bencana. Ketentuan lebih lanjut tentang santunan ini diatur dalam PP No 22 Tahun 2008 tentang Pendanaan dan Pengelolaan Bantuan Bencana, khususnya Pasal 25 dan 26. Santunan dukacita terdiri atas biaya pemakaman dan/atau uang duka. Santunan kecacatan diberikan kepada korban yang cacat mental dan/atau fisik.

Di samping itu, UU No 11 Tahun 2009 tentang Kesejahteraan Sosial dan PP No 39 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Kesejahteraan Sosial, juga memasukkan korban bencana sebagai kelompok prioritas dalam memberikan perlindungan sosial. Perlindungan sosial ini, antara lain, diberikan dalam bentuk bantuan sosial langsung berupa uang tunai melalui Kementerian Sosial.

Mengacu pada UU No 2/2007 dan UU No 11 Tahun 2009, Kementerian Sosial mengeluarkan Peraturan Menteri Sosial (Permenson) 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 Rp2,5 juta per orang bagi korban yang selamat dan Rp15 juta per korban meninggal.

Dalam konteks KM Sinar Bangun, ketentuan ini sejalan dengan UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan PP No 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. 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.¹¹

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 UU No 33 Tahun 1964 dan produk hukum turunannya.

¹¹ Wawancara dengan pimpinan PT Jasa Raharja Sumatera Utara melalui Perwakilan Pematangsiantar, Kabupaten Simalungun, Chairun

Dengan adanya prinsip-prinsip dan peraturan-peraturan di atas tidak mempertimbangkan kesalahan yang dilakukan pemilik kapal. Dalam kasus KM Sinar Bangun ini terdapat kesalahan seperti jumlah penumpang yang melebihi kapasitas dan tidak memiliki manifest. Walaupun demikian, para korban tetap menerima santunan. Penegakan hukum harus tetap dijalankan terhadap pelanggaran yang dilakukan. Yang lebih penting, pengawasan terhadap kepatuhan pelayaran harus ditingkatkan. Manifest, misalnya, juga dibutuhkan dalam menentukan jumlah iuran wajib. Tanpa manifest, penentuan jumlah iuran wajib sulit dilakukan sehingga berpeluang terjadi manipulasi data.¹²

KESIMPULAN

Apabila ditetapkan secara gramatikal penumpang kapal laut penumpang kapal laut yang tidak memenuhi persyaratan prosedural tidak berhak atas pembayaran santunan. Karena kurangnya implementasi peraturan-peraturan yang sudah ditetapkan ini menyebabkan kecelakaan oleh angkutan umum terjadi dan menghambat klaim santunan dan kedepannya akan menimbulkan praktek-praktek tidak sehat dalam klaim santunan yang akan merugikan negara maupun masyarakat.

Faktor Penyebab Penumpang dan Kapal Laut Tidak Memenuhi Persyaratan Prosedural adalah

- a. faktor Ekonomi setiap manusia untuk memenuhi kebutuhan hidupnya serta memperoleh kehidupan yang layak.
- b. faktor Ketidakpedulian Terhadap Sistem dan Prosedur karena masyarakat sangat berkebutuhan akan transportasi tanpa memperdulikan sistem dan prosedur yang sudah ditetapkan.
- c. faktor Letak Geografis Daerah dan Kurangnya Pengawasan khususnya pemerintah agar lebih memperhatikan dan melihat keadaan social masyarakat yang lokasinya jauh dari ibukota provinsi.

Alasan mengapa penumpang yang tidak memenuhi prosedural tetap mendapatkan santunan karena prinsip-prinsip kemanusiaan dan peraturan perundang-undangan lain dan tidak mempertimbangkan kesalahan yang dilakukan pemilik kapal. Walaupun demikian para korban tetap menerima santunan dengan tata cara yang telah diatur. Dalam hal ini di jelaskan dalam penafsiran sistematis dan penafsiran sosiologis.

¹² Wawancara dengan pimpinan PT Jasa Raharja Sumatera Utara melalui Perwakilan Pematangsiantar, Kabupaten Simalungun, Chairun [31-10-2018]

DAFTAR PUSTAKA

1. Buku

Abdulkadir Muhammad. 2011. *Hukum Asuransi Indonesia*. Cetakan Kelima, Aditya Bakti, Bandung.

Bambang Sunggono. 2010. *Metode Penelitian Hukum*. Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Elisa Kartika Sari. 2005. *Hukum Dalam Ekonomi*, Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.

Man Suparman Sastrawidjaja. 2003. *Aspek-Aspek Hukum Asuransi dan Surat Berharga*. Cetakan Kedua, PT.Alumni, Bandung.

Radiks Purba.1998. *Asuransi Angkutan Laut*, Cet.I, Rineka Cipta, Jakarta.

Sri Rejeki Hartono. 2001. *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*. Sinar Grafika, Jakarta.

Soerjono Soekanto. 1986. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press, Jakarta.

2. Artikel, Laporan Penelitian, Artikel, Makalah, dan Jurnal.

Iis Sugiarti, “Pelaksanaan Pemberian Santunan Asuransi Jiwa Dalam Kecelakaan Penumpang dan Lalu Lintas Pada PT.Jasa Raharja Kota Surakarta” Artikel , Fakultas Hukum , Universitas Negeri Sebelas Maret, Surakarta, 2011.

Sylviana Ayu Retno Ambarsari, “Tinjauan Yuridis Perjanjian Asuransi Laut Bagi Penumpang Kapal Laut”, Jurnal, Fakultas Hukum, Universitas Hang Tuah Surabaya.

A.A. Ketut Sukranatha, “Tanggung Jawab PT Jasa Raharja Terhadap Penumpang Angkatan Laut Dalam Hal Mengalami Kecelakaan”, *Jurnal Bagian Perdata*, Fakultas Hukum, Universitas Udayana.

3. Peraturan Perundang – Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*Wetboek van Koophandel*)

Undang- Undang No.34 Tahun 1964 tentang *Dana Pertanggunganaan Wajib* Kecelakaan Penumpang, Lembaran Negara Nomor 137 Tahun 1964 Tentang *Kecelakaan Penumpang* juknto Peraturan Pemerintahan No. 18 Tahun 1965.

Undang-undang No.40 Tahun 2004 Tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional.

Undang-Undang No 2 Tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-Undang No 11 Tahun 2009 tentang Kesejahteraan Sosial

Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 tentang Usaha Perasuransian

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Peraturan Menteri Negara BUMN Nomor: KEP-01/MBU/2011 tentang Penerapan Praktek *Good Corporate Governance* pada BUMN.

Peraturan Pemerintah No 39/2012 tentang Penyelenggaraan Kesejahteraan Sosial
Peraturan Menteri Keuangan Nomor 15/PMK.010/2017 Tentang Besar Santunan dan
Iuran Wajib Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan
Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, dan Udara
(selanjutnya disebut dengan PMK Nomor 15/2017).

4. Website

Bisnis Indonesia, “Menimbang Kembali Asuransi Kapal”

<<http://www.munawarkasan.com/index.php/artikel-asuransi/41-menimbang-kembali-asuransi-kapal>> [18/08/2018]

Tempo, “Ini Muatan KM Sinar Bangun Saat Tenggelam”

<<https://nasional.tempo.co/read/1100645/ini-muatan-km-sinar-bangun-saat-tenggelam/full&Paging=Otomatis>> [18/08/2018]

Tribun, “Semua Korban KM Sinar Bangun tetap Mendapat Santunan, tapi Ada Prosedurnya”

<<http://kaltim.tribunnews.com/2018/06/27/semua-korban-km-sinar-bangun-tetap-mendapat-santunan-tapi-ada-prosedrunya>> [24/07/2018]

Tribun, “Pemilik dan Nahkoda KM Sinar Bangun Ditetapkan Sebagai Tersangka” <<http://jabar.tribunnews.com/2018/06/25/pemilik-dan-nahkoda-km-sinar-bangun-ditetapkan-sebagai-tersangka>> [19/08/2018]

CNBC Indonesia, “Penyebab Tenggelamnya KM Sinar Bangun Mulai Terkuak” <<https://www.cnbcindonesia.com/news/20180624194836-420236/penyebab-tenggelamnya-km-sinar-bangun-mulai-terkuak>> [03/11/2018]