



**PENANGANAN KLAIM ASURANSI KRU KAPAL
MENINGGAL DI ATAS KAPAL PADA
PT BAHTERA ENERGI SAMUDRA TUAH**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran
di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

AURELLIA FEBINASARI HENDRIKO
NIT. 572011337574 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENANGANAN KLAIM ASURANSI KRU KAPAL MENINGGAL
DI ATAS KAPAL PADA
PT BAHTERA ENERGI SAMUDRA TUAH**

Disusun Oleh:

AURELLIA FEBINASARI HENDRIKO

NIT. 572011337574 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,.....

Dosen Pembimbing I
Materi

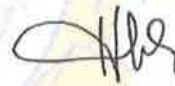


Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19850731 200812 2 002

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan



FATIMAH., S.Pd., M.Pd

Penata (III/c)

NIP. 19850518 201012 2005

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)



Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19850731 200812 2 002

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “ Penanganan Klaim Asuransi Kru Kapal Meninggal di Atas Kapal Pada PT Bahtera Energi Samudra Tuah.” karya:

Nama : Aurellia Febinasari Hendriko

NIT : 572011337574 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari,....., tanggal 2024

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : Dr. NUR ROHMAH, SE., MM
Pembina (IV/a)
19750318 200312 2 001

Penguji II : Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19850731 200812 2 002

Penguji III : TARUGA RUNADI, M.Si.
Penata Muda Tk.I (III/b)
19910601 202012 1 009



Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19671210 199903 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Aurellia Febinasari Hendriko

NIT : 572011337574 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Skripsi dengan judul “ Penanganan Klaim Asuransi Kru Kapal Meninggal di Atas Kapal Pada PT Bahtera Energi Samudra Tuah”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang.....
Yang membuat pernyataan,



AURELLIA FEBINASARI H
NIT. 572011337574 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. Allah tidak membebani seseorang melainkan dengan kesanggupannya." (QS. Al-Baqarah 2:286)
2. Sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan." (QS. Al-Insyirah 94:6)
3. Fokus pada tujuan, bukan hambatan

Persembahan :

1. Almamaterku, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Seluruh Staf perusahaan PT Bahtera Energi Samudra Tuah.



PRAKATA

Segala puji dan syukur kami panjatkan kepada Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan nikmat, Rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis mampu menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “ Penanganan Klaim Asuransi Kru Kapal Meninggal di Atas Kapal Pada PT Bahtera Energi Samudra Tuah”.

Skripsi ini disusun guna untuk memenuhi salah satu prasyarat memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) Program Diploma IV (D.IV) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan dan saran dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Sekaligus Dosen Pembimbing Materi
3. Ibu Fatimah., S.Pd., M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
4. Bapak/Ibu Dosen Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
5. Ayah dan Ibu saya tercinta. Terimakasih atas setiap doa, ridho, tetes keringat yang telah tcurahkan dalam mengemban tanggung jawab sebagai orang tua.

6. Seluruh staf, yang bekerja di PT Bahtera Energi Samudra Tuah yang telah membimbing dan memberikan banyak ilmu pengetahuan.

Demikian prakata ini, kami menyadari masih banyak kekurangan sehingga kami mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca dan dapat menjadi bahan literasi di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang,

2024



AURELLIA FEBINASARI H

NIT. 572011337574 K

ABSTRAKSI

Hendriko, Aurellia F, 2024, “*Penanganan Klaim Asuransi Kru Kapal Meninggal di Atas Kapal Pada PT Bahtera Energi Samudra Tuah*”, Skripsi Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd., Pembimbing II: Fatimah., S.Pd., M.Pd

Asuransi adalah penting bagi awak kapal karena memberikan perlindungan finansial dan jaminan kesejahteraan bagi mereka dan keluarganya. Proses penyelesaian klaim asuransi kru kapal yang meninggal di PT Bahtera Energi Samudra Tuah yang terjadi di atas kapal mengalami hambatan yang menyebabkan penundaan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui proses penanganan klaim asuransi bagi kru kapal meninggal di atas kapal, untuk mengetahui kendala yang dihadapi pada proses klaim asuransi bagi kru kapal yang meninggal di atas kapal, dan untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan PT Bahtera Energi Samudra Tuah agar klaim asuransi bagi kru kapal meninggal di atas kapal dapat ditangani dengan baik.

Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data meliputi wawancara, observasi, dan dokumentasi. Informan penelitian yang dilibatkan yaitu, *manager finance*, staf *finance* staf HSE PT Bahtera Energi Samudra Tuah. Analisis data kualitatif dilakukan melalui tahapan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Penelitian ini menggunakan teknik triangulasi sumber dan teknik.

Proses penanganan klaim asuransi bagi kru kapal di atas kapal pada PT Bahtera Energi Samudra Tuah menggunakan P&I dilengkapi dengan laporan awal kejadian sampai dengan pendampingan kepada keluarga. Kendala yang dihadapi pada proses klaim asuransi bagi kru kapal yang meninggal di atas kapal pada PT Bahtera Energi Samudra Tuah meliputi kendala administratif, koordinasi antar pihak, dan kendala pada prosedur SOP. Upaya yang dilakukan PT Bahtera Energi Samudra Tuah agar klaim asuransi bagi kru kapal yang meninggal di atas kapal dapat ditangani dengan melengkapi segala administratif, peningkatan koordinasi antar pihak, serta pembuatan SOP resmi oleh pihak perusahaan.

Kata Kunci : *Klaim Asuransi, Kapal, Kru Kapal*

ABSTRACT

Hendriko, Aurellia F, 2024, “*Penanganan Klaim Asuransi Kru Kapal Meninggal di Atas Kapal Pada PT Bahtera Energi Samudra Tuah.*”, Thesis Diploma IV Program, Study Program of Port and Shipping Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Supervisor I: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd., and Supervisor II: Fatimah., S.Pd., M.Pd

Insurance is important for crew members as it provides financial protection and welfare assurance for them and their families. The process of resolving insurance claims for ship crew who died at PT Bahtera Energi Samudra Tuah which occurred on board experienced obstacles that caused delays. This research aims to find out the process of handling insurance claims for ship crew who died on board, to find out the obstacles faced in the insurance claim process for ship crew who died on board, and to find out what efforts PT Bahtera Energi Samudra Tuah made so that insurance claims for ship crew who died on board could be handled properly.

Translated with DeepL.com (free version) Translated with DeepL.com (free version) The research method used is descriptive qualitative. Data collection techniques include interviews, observation, and documentation. The research informants involved were the finance manager, finance staff, HSE staff of PT Bahtera Energi Samudra Tuah. Qualitative data analysis is carried out through the stages of data reduction, data presentation, and conclusion drawing. This research uses source and technique triangulation techniques.

The process of handling insurance claims for ship crew on board the ship at PT Bahtera Energi Samudra Tuah using P&I is equipped with an initial incident report up to assistance to the family. The obstacles faced in the insurance claim process for crew members who died on board the ship at PT Bahtera Energi Samudra Tuah include administrative obstacles, coordination between parties, and constraints on SOP procedures. Efforts made by PT Bahtera Energi Samudra Tuah so that insurance claims for ship crews who died on board could be handled by completing all administrative matters, increasing coordination between parties, and making official SOPs by the company.

Keywords: *Insurance Klaim, Ship, Crew Members*

DAFTAR ISI

HAL JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	5
C. Rumusan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian.....	6
E. Manfaat Penelitian.....	6
BAB II KAJIAN TEORI.....	9
A. Deskripsi Teori.....	9
B. Kerangka Penelitian.....	28
BAB III METODE PENELITIAN.....	30

A. Metode Penelitian.....	30
B. Tempat Penelitian.....	31
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	32
D. Teknik Pengumpulan Data	33
E. Instrumen Penelitian.....	38
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	41
G. Pengujian Keabsahan Data.....	43
BAB IV HASIL PENELITIAN	45
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	45
B. Deskripsi Data.....	47
C. Temuan.....	60
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	70
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	77
A. Kesimpulan	77
B. Keterbatasan Penelitian.....	77
C. Saran.....	78
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Pedoman Studi Dokumentasi.....	40
Tabel 3. 1 Pedoman Studi Pustaka.....	40
Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu	45
Tabel 4. 2 Data kapal <i>tug boat</i> milik PT Bahtera Energi Samudra Tuah.....	53
Tabel 4. 3 Data tongkang milik PT Bahtera Energi Samudra Tuah.....	53



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Struktur Jabatan Kru Kapal	24
Gambar 2. 2 Struktur Jabatan Kru Kapal	28
Gambar 3. 1 Diagram Triangulasi Sumber	43
Gambar 3. 2 Diagram Triangulasi Teknik	44
Gambar 4. 1 Logo PT Bahtera Energi Samudra Tuah	48
Gambar 4. 2 Gedung Perusahaan PT Bahtera Energi Samudra Tuah.....	48
Gambar 4. 3 Stuktur Organisasi PT. BEST.....	54
Gambar 4. 4 Korespondensi Pertama antara PT. BEST dengan.....	65
Gambar 4. 5 Rapat Koordinasi PT. BEST dan P&I	66
Gambar 4. 6 Rincian Nilai Klaim	67
Gambar 4. 7 Pembayaran <i>Klaim Payment</i> ke PT. BEST.....	68

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Transkrip Wawancara dengan Nakhoda.....
Lampiran 2	Transkrip Wawancara dengan Keluarga.....
Lampiran 3	Transkrip Wawancara dengan Manager Finance
Lampiran 4	Dokumentasi wawancara.....
Lampiran 5	Dokumentasi wawancara.....
Lampiran 6	Dokumentasi rapat.....
Lampiran 7	Kutipan Akta Kematian.....
Lampiran 8	Kronologi Kejadian
Lampiran 9	Perjanjian Kerja Laut.....
Lampiran 10	Email pengajuan Klaim asuransi
Lampiran 11	Rincian Biaya
Lampiran 12	<i>Klaim Summary</i>
Lampiran 13	<i>Crew List</i>

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Proses penyelesaian klaim asuransi di PT Bahtera Energi Samudra Tuah untuk kematian kru kapal yang terjadi di atas kapal mengalami hambatan yang menyebabkan penundaan. Pada tahun 2022, terdapat insiden kematian kru kapal karena penyakit di perusahaan tersebut. Perusahaan pelayaran memiliki kewajiban untuk melindungi dan memastikan hak-hak kru kapal terpenuhi selama masa kontrak kerja, sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan. Regulasi ini menegaskan bahwa pengusaha angkutan perairan bertanggung jawab atas biaya perawatan dan pengobatan kru kapal yang sakit, cedera, atau meninggal dunia saat berada di atas kapal.

Menurut peraturan tersebut, setiap awak kapal memiliki hak untuk mendapatkan asuransi yang sesuai dengan ketentuan dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) jika mengalami kondisi tersebut. Jika awak kapal mengalami sakit, cedera, atau meninggal dunia akibat kecelakaan di atas kapal, mereka berhak atas perlindungan asuransi kesehatan dan keselamatan kerja yang diberikan oleh perusahaan pelayaran tempat mereka bekerja, sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati sebelum mereka bergabung dengan kapal. Proses klaim asuransi harus mengikuti prosedur yang telah ditetapkan untuk memperoleh hak tersebut. Secara umum, seseorang harus membayar premi kepada perusahaan asuransi untuk mengalihkan risiko yang mungkin terjadi.

Jika risiko tersebut terjadi, perusahaan asuransi akan bertanggung jawab untuk membayar klaim yang diajukan. Ketentuan hukum juga mengatur secara jelas mengenai tanggung jawab pengangkut sebagai pemilik atau operator kapal, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Undang-undang ini menetapkan bahwa pengangkut, yang mencakup pemilik atau operator kapal, bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penumpang serta barang yang diangkut, seperti yang dijelaskan dalam Pasal 40 ayat 1. Pasal 41 ayat 1 menyebutkan bahwa tanggung jawab ini mencakup berbagai hal, seperti kematian atau cedera penumpang, kerusakan atau kehilangan barang, keterlambatan pengangkutan, dan kerugian pihak ketiga yang dapat timbul akibat operasional kapal. Berdasarkan pasal-pasal ini, dapat disimpulkan bahwa pemilik atau operator kapal memiliki kewajiban untuk mengasuransikan tanggung jawab mereka dan memenuhi persyaratan asuransi yang ditetapkan oleh perundang-undangan yang berlaku.

Menurut Manurung (2019), risiko dapat timbul dari berbagai faktor, termasuk kesalahan manusia, faktor teknis, kejadian alam, dan faktor lainnya. Faktor-faktor ini dapat menyebabkan kerusakan, kerugian, dan kehilangan bagi pemilik kapal. Meskipun berbagai upaya dilakukan untuk mencegah risiko, namun pada kenyataannya risiko tidak dapat sepenuhnya dihindari. Oleh karena itu, asuransi menjadi penting sebagai bentuk pertanggungjawaban atas pekerjaan yang dilakukan. Asuransi berhubungan dengan risiko karena merupakan alat terbaik untuk mengelola risiko tersebut

(Yamin, 2014). Sumber Daya Manusia yang bekerja di dalam dunia pelayaran, terutama di dalam kapal, dikenal sebagai awak kapal atau kru kapal. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 ayat 40 tentang Pelayaran, awak kapal merujuk kepada individu yang dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk menjalankan tugas sesuai dengan jabatannya yang terdaftar dalam buku sijiil. Buku sijiil ini mencatat daftar lengkap awak kapal beserta jabatan mereka serta tanggal tanda tangan atau tanda keluar yang disahkan oleh Syahbandar. Pekerjaan di laut dan pengoperasian kapal melibatkan risiko tinggi yang dapat mengancam keselamatan awak kapal dan kapal itu sendiri. Oleh karena itu, awak kapal memiliki tanggung jawab dan tugas yang sesuai dengan jabatannya selama proses pengoperasian dan pengendalian kapal.

Menurut Pasal 1 Ayat 36 dalam Undang-Undang Republik Indonesia tahun 2008, kapal didefinisikan sebagai kendaraan air dengan berbagai bentuk dan jenis yang dijalankan menggunakan tenaga air, mekanik, atau energi lainnya, baik ditarik, ditunda, atau berdaya dukung dinamis. Ekonomi Indonesia sangat dipengaruhi oleh transportasi laut, terutama kapal yang mengangkut penumpang dan barang. Pengembangan sektor laut dengan memanfaatkan potensi sumber daya manusia dapat mendorong pertumbuhan ekonomi dan menciptakan lapangan kerja. Angkutan laut memiliki peran penting dalam kelancaran perdagangan karena memiliki nilai ekonomi yang tinggi, seperti kapasitas angkut yang besar, jangkauan lintasan yang luas, dan biaya yang relatif murah. Pelabuhan berperan sebagai infrastruktur penting

yang mendukung perdagangan dan aktivitas pelayaran. Di pelabuhan, kapal dapat berlabuh, melakukan bongkar muat, dan berangkat ke tujuan berikutnya.

Indonesia memiliki tanggung jawab yang besar dalam mendukung operasi transportasi laut global untuk mengamankan aliran perdagangan, baik domestik maupun internasional. Sebagai negara kepulauan dengan lebih dari 17.000 pulau, transportasi laut menjadi tulang punggung utama ekonomi nasional. Gangguan dalam transportasi laut dapat memiliki dampak yang sangat serius terhadap seluruh perekonomian negara. Dengan demikian, angkutan laut memiliki peran yang sangat krusial dalam memastikan konektivitas perdagangan yang lancar dan menyatukan berbagai wilayah, termasuk yang terpencil dan yang paling maju sekalipun.

Manusia mengandalkan transportasi sebagai sarana untuk memenuhi kebutuhan hidupnya dengan berpindah dari satu lokasi ke lokasi lain. Transportasi adalah proses fisik yang melibatkan pengangkutan barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain, dengan fokus utama pada perpindahan dan pergerakan. Moda transportasi seperti laut, udara, dan darat digunakan untuk proses pemindahan dan pengangkutan barang serta penumpang di Indonesia. Transportasi laut di Indonesia sangat penting karena menjadi tulang punggung dalam menghubungkan pulau-pulau dan memfasilitasi ekspor-impor serta distribusi kebutuhan masyarakat (Sugianto & Kurniawan, 2020). Berdasarkan konteks ini, penelitian ini berjudul **“Penanganan Klaim Asuransi Kru Kapal Meninggal di Atas Kapal Pada**

PT Bahtera Energi Samudra Tuah”, yang menggambarkan tantangan dalam proses klaim asuransi untuk kasus kematian kru kapal yang terjadi di atas kapal.

B. Fokus Penelitian

Dengan mempertimbangkan latar belakang yang telah diuraikan, penelitian ini berfokus pada klaim asuransi kru kapal, khususnya terkait kasus kematian di PT Bahtera Energi Samudra Tuah. Penelitian ini akan menggali secara mendalam prosedur dan hambatan yang terjadi dalam proses klaim asuransi tersebut. Tujuannya adalah untuk memahami bagaimana perusahaan menangani klaim asuransi dan langkah-langkah yang diambil untuk memastikan hak-hak kru kapal terpenuhi. Oleh karena itu, penelitian ini akan mengkaji secara komprehensif proses penanganan klaim asuransi kru kapal di PT Bahtera Energi Samudra Tuah, termasuk prosedur penanganan klaim, kendala yang dihadapi, dan upaya perusahaan dalam memenuhi klaim asuransi tersebut.

C. Rumusan Masalah

Menurut Sugiyono (2019), pertanyaan penelitian adalah pertanyaan yang dirumuskan untuk dijawab melalui proses penelitian. Berdasarkan konteks yang telah dijelaskan sebelumnya, berikut adalah rumusan masalah yang menjadi fokus utama penelitian ini:

1. Bagaimana proses penanganan klaim asuransi bagi kru kapal meninggal di atas kapal pada PT Bahtera Energi Samudra Tuah?

2. Kendala apa yang dihadapi pada proses klaim asuransi bagi kru kapal meninggal di atas kapal pada PT Bahtera Energi Samudra Tuah?
3. Apakah upaya yang dilakukan PT Bahtera Energi Samudra Tuah agar klaim asuransi bagi kru kapal meninggal di atas kapal dapat ditangani dengan baik?

D. Tujuan Penelitian

Menurut Sugiyono (2019), penelitian bertujuan untuk menemukan, mengembangkan, dan memvalidasi pengetahuan. Berdasarkan rumusan masalah yang telah dijelaskan, tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui proses penanganan klaim asuransi bagi kru kapal meninggal di atas kapal pada PT Bahtera Energi Samudra Tuah.
2. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi pada proses klaim asuransi bagi kru kapal meninggal di atas kapal pada PT Bahtera Energi Samudra Tuah.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan PT Bahtera Energi Samudra Tuah agar klaim asuransi bagi kru kapal meninggal di atas kapal dapat ditangani dengan baik.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Menurut Sugiyono (2019), manfaat teoritis dari penelitian adalah keuntungan yang diperoleh dalam bentuk kontribusi terhadap pengembangan ilmu pengetahuan. Manfaat teoritis yang dapat diperoleh dari penelitian ini meliputi:

- a. Menyediakan wawasan mendalam kepada pembaca tentang isu-isu di PT Bahtera Energi Samudra Tuah, terutama terkait penanganan klaim asuransi kru kapal yang meninggal di atas kapal.
- b. Menyumbangkan pengetahuan baru dan informasi bagi civitas akademika di PIP Semarang, khususnya bagi jurusan Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, mengenai proses penanganan klaim asuransi kru kapal yang meninggal di atas kapal.
- c. Menambah referensi literatur dan berfungsi sebagai pedoman bagi peneliti lain dalam menyusun penelitian di masa depan, dengan harapan dapat menghasilkan temuan yang lebih baik.

2. Manfaat Praktis

Menurut Sugiyono (2019), manfaat praktis dari penelitian adalah keuntungan yang dapat langsung diterapkan untuk menyelesaikan masalah atau memenuhi kebutuhan di lapangan. Manfaat praktis dari penelitian ini meliputi:

- a. Bagi Perusahaan Pelayaran
 - 1). Membantu perusahaan pelayaran dalam memperbaiki mekanisme klaim asuransi bagi kru kapal.
 - 2). Menawarkan solusi untuk mengatasi berbagai hambatan dalam proses klaim asuransi.
- b. Bagi Awak Kapal dan Keluarga
 - 1). Meningkatkan perlindungan dan kesejahteraan kru kapal beserta keluarganya.

- 2). Memberikan panduan untuk mengatasi masalah yang muncul selama proses klaim asuransi.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori adalah pemaparan tentang konsep atau prinsip fundamental yang berlaku dalam suatu bidang ilmu. Teori mencakup konsep, prinsip, atau model yang menjelaskan fenomena atau peristiwa tertentu dalam bidang tersebut. Sumber deskripsi teori bisa berasal dari literatur akademis atau hasil penelitian para ahli. Tujuannya adalah memudahkan pemahaman konsep yang digunakan peneliti dalam penelitian ini. Berikut adalah beberapa teori dan istilah penting yang perlu dijelaskan:

1. Asuransi

a. Definisi Asuransi

Menurut Mehr & Cammack dalam (Sunyoto & Puteri, 2017), asuransi adalah mekanisme untuk mengurangi risiko keuangan dengan mengumpulkan sejumlah unit eksposur yang memadai sehingga kerugian individu dapat diprediksi, dan kemudian individu yang tergabung membayar kerugian yang telah diperkirakan tersebut. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian Bab 1, Pasal 1, asuransi didefinisikan sebagai perjanjian antara dua pihak atau lebih di mana pihak yang bertanggung membayar premi asuransi untuk mendapatkan kompensasi atas kerugian, kerusakan, kehilangan keuntungan yang

diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan dialami.

Dalam Bahasa Belanda, asuransi berasal dari kata Latin "*assecurare*", yang artinya meyakinkan orang, dan "*geassureerde*", yang berarti bertanggung. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, asuransi didefinisikan sebagai pertanggungan. Dengan demikian, asuransi adalah sebuah perjanjian di antara pihak-pihak yang terlibat, di mana satu pihak berkewajiban membayar premi dan pihak lainnya memberikan jaminan penuh untuk mengganti kerugian yang mungkin dialami pihak pertama atau barang miliknya sesuai dengan kesepakatan yang telah dibuat. Asuransi merupakan kesepakatan yang bertujuan untuk melindungi pihak bertanggung dari risiko keuangan yang dapat timbul akibat kejadian yang tidak diinginkan.

b. Tujuan Asuransi

Menurut Abbas Salim dalam Sunyoto & Putri (2017), tujuan asuransi memiliki beberapa aspek utama:

- 1). Sebagai bentuk tabungan yang lebih dari sekadar menabung, karena premi yang dibayarkan kepada asuransi dapat dikembalikan kepada pemegang polis.
- 2). Sebagai modal investasi yang memberikan manfaat kepada pihak lain melalui penggunaan dana yang dikapitalisasi oleh perusahaan asuransi.

- 3). Untuk membantu dalam pemerataan biaya, di mana hanya dengan membayar premi tetap setiap periode, seseorang dapat mengamankan jumlah biaya yang sudah ditentukan.

c. Manfaat Asuransi

Menurut Abbas Salim dalam Sunyoto & Putri (2017), manfaat dari asuransi meliputi beberapa hal penting:

- 1). Memberikan jaminan perlindungan dari risiko yang mungkin dialami oleh seseorang atau pihak tertentu.
- 2). Meningkatkan efisiensi karena tidak perlu mengeluarkan banyak tenaga, waktu, dan biaya untuk melakukan pengamanan dan pengawasan yang intensif demi memberikan perlindungan.
- 3). Menjadi dasar untuk pemberian kredit, terutama dalam sistem perkreditan yang dilakukan oleh bank, di mana bank memerlukan jaminan atau agunan dari peminjam.
- 4). Membantu mempertahankan *earning power* seseorang atau badan usaha dalam situasi di mana mereka tidak dapat berfungsi secara normal.

d. Manfaat Asuransi

Menurut Sunyoto & Puteri (2017), asuransi memberikan berbagai manfaat kepada tertanggung, antara lain:

- 1). Asuransi memberikan kontribusi signifikan dalam meningkatkan aktivitas bisnis. Investor yang menanam modal sering kali menghadapi risiko seperti pencurian, kebakaran, kecelakaan, dan

berbagai ancaman lainnya yang dapat mengakibatkan kerugian finansial (Sunyoto & Puteri, 2017).

2). Sebagai alat untuk meratakan risiko, asuransi memungkinkan pembagian risiko antara tertanggung dan penanggung dengan membayar premi sesuai dengan nilai pertanggungan yang telah ditetapkan (Sunyoto & Puteri, 2017).

3). Asuransi juga berfungsi sebagai instrumen tabungan dan sumber pendapatan tambahan. Setiap pembayaran premi secara teratur memiliki nilai investasi dan diatur sesuai dengan kesepakatan, termasuk pembayaran bunga atas premi yang sudah disetor (Sunyoto & Puteri, 2017).

4). Dalam konteks distribusi biaya dan manfaat yang adil, penanggung melakukan perhitungan yang cermat untuk menentukan nilai pertanggungan. Prinsip keadilan diterapkan agar premi dan nilai pertanggungan yang dibayar oleh pemegang polis tidak memberatkan salah satu pihak (Sunyoto & Puteri, 2017).

5). Salah satu manfaat utama asuransi adalah memberikan rasa aman dan perlindungan. Dengan memiliki polis asuransi, tertanggung merasa terlindungi dari risiko atau kerugian yang mungkin terjadi. Jika kejadian yang diasuransikan benar-benar terjadi, tertanggung atau pemegang polis berhak mendapatkan kompensasi sesuai dengan nilai polis yang dimilikinya (Sunyoto & Puteri, 2017).

e. Jenis-Jenis Asuransi

Menurut Sunyoto & Puteri (2017) berbagai jenis asuransi, berikut penjelasan terkait jenis-jenis asuransi:

1) Asuransi dapat dilihat dari segi partisipan, yang terbagi menjadi (Sunyoto & Puteri, 2017):

- a) Asuransi individu, yang memberikan perlindungan terhadap risiko tertentu bagi individu, termasuk asuransi sosial.
- b) Asuransi sosial, yang ditujukan untuk kelompok-kelompok seperti anggota ABRI, pensiunan, dan mereka yang tidak mampu, umumnya disediakan oleh pemerintah dan bersifat wajib.

2) Dari perspektif pertanggunggunaan, asuransi dibagi menjadi (Sunyoto & Puteri, 2017):

a) Asuransi Umum

Merupakan asuransi yang menjamin perlindungan untuk harta yang dapat mengalami kerusakan atau kehilangan. Ini mencakup:

- i. Asuransi Kebakaran, melindungi dari risiko kerusakan properti karena kebakaran atau insiden terkait seperti ledakan, konsleting listrik, dan lainnya.
- ii. Asuransi Pengangkutan, memberikan kompensasi bagi pemilik kapal atau pihak terlibat dalam kondisi tertentu.
- iii. Asuransi Kecelakaan Diri, melindungi dari cacat tetap sementara atau kematian karena kecelakaan.

- iv. Asuransi Kesehatan, menawarkan jaminan untuk pengobatan sesuai dengan ketentuan dalam polis.
- v. Asuransi Kendaraan Bermotor, memberikan pertanggungungan terhadap kerusakan atau kehilangan kendaraan.

b) Asuransi Jiwa

Asuransi bisa dikelompokkan berdasarkan kejadian tak terduga yang dapat terjadi. Tujuan dari mekanisme pengalihan risiko semacam ini adalah untuk mengamankan pihak yang diasuransikan dari kerugian finansial akibat kematian yang tidak terduga. Tanggung jawab atas klaim kemudian dialihkan kepada ahli waris, yang merupakan keturunan dari pihak yang diasuransikan. Dengan nilai perlindungan ini, diharapkan kehidupan keluarga yang ditinggalkan tidak akan menjadi lebih sulit setelah kepergian pihak yang diasuransikan (Dyatma et al., 2022).

Selain itu, asuransi jiwa memberikan pertanggungungan kepada tertanggung yang telah mencapai usia lanjut dan tidak mampu lagi bekerja untuk mendapatkan uang. Dalam kasus di mana pihak tersebut memiliki polis asuransi jiwa, pihak asuransi akan menanggung risiko tertanggung tidak dapat mencari nafkah. Menurut Dyatma dan rekan-rekannya (2022), pihak asuransi menawarkan beragam opsi asuransi jiwa yang

dapat disesuaikan dengan kebutuhan individu, mengingat banyaknya faktor yang memengaruhi kualitas hidup dan kemungkinan kelangsungan hidup seseorang.

i) Asuransi Jiwa Dwiguna

Asuransi jiwa dwiguna menawarkan dua manfaat utama. Pertama, ketika tertanggung meninggal dunia, keluarga akan menerima nilai pertanggungan untuk mendukung keuangan mereka. Kedua, tertanggung dapat memilih untuk menerima uang pertanggungan tersebut selama masih hidup, sering kali digunakan sebagai tabungan untuk kebutuhan masa depan (Dyatma et al., 2022).

ii) Asuransi Jiwa Seumur Hidup

Asuransi ini bersifat permanen, memberikan perlindungan kepada tertanggung selama mereka masih hidup. Asuransi jiwa seumur hidup dapat berfungsi sebagai perlindungan terhadap kebutuhan yang muncul dari pendapatan yang stabil. Selain itu, asuransi jiwa seumur hidup juga dapat berperan sebagai simpanan dana darurat (Dyatma et al., 2022).

iii) Asuransi Jiwa Berjangka

Asuransi ini menawarkan perlindungan maksimal dengan biaya premi yang terjangkau. Asuransi jiwa

berjangka sangat cocok untuk individu yang sudah berkeluarga dan ingin merencanakan masa depan finansial anak-anak mereka (Dyatma et al., 2022).

2. *Protection and Indemnity (P&I)*

Protection and Indemnity atau yang biasa disingkat dengan P&I adalah sebuah bentuk asuransi maritim yang disediakan oleh sebuah P&I *Club*. P&I *Club* adalah sebuah asosiasi asuransi bersama yang menyediakan pengumpulan resiko, informasi, serta representasi bagi para anggotanya. Anggota P&I *Club* sendiri terdiri dari pemilik kapal, operator kapal, penyewa kapal, serta perusahaan pengiriman barang dan operator gudang.

Pada dasarnya, pihak bertanggung akan membayar premi kepada penjamin asuransi untuk pertanggungjawaban yang berlangsung dalam waktu tertentu. Jika para anggota P&I *Club* membayar premi atau yang dikenal dengan istilah *call* (sejumlah uang yang dimasukkan ke dalam penampungan premi P&I *Club*), maka pada saat akhir tahun dan masih terdapat sisa dana, setiap anggota akan mendapat pengurangan *call* pada tahun berikutnya. Tetapi, jika P&I *Club* sudah melakukan pembayaran dalam jumlah besar, seperti contohnya adalah sebuah kecelakaan, maka setiap anggota P&I *Club* harus membayar *call* lebih untuk mengisi penampungan premi tersebut.

Dalam hal ini, pihak P&I *Club* menyediakan asuransi untuk resiko yang lebih luas dan tidak pasti, yang biasanya tidak ditanggung oleh

perusahaan asuransi *marine*. Resiko yang dimaksud meliputi kewajiban pengangkut kepada pemilik kargo atas kerusakan kargo, kewajiban pemilik kapal setelah tabrakan, polusi lingkungan dan asuransi risiko perang P&I, atau tanggung jawab hukum karena tindakan perang yang mempengaruhi kapal. Berikut adalah pengecualian utama untuk jaminan P&I:

a. Asuransi lain

Klaim asuransi P&I dapat ditolak jika manager *club* berpikir bahwa risikonya seharusnya dijamin oleh jenis asuransi yang lain yang seharusnya diperoleh pemilik kapal, seperti asuransi risiko perang atau asuransi lambung, yang membayar kewajiban tabrakan dan, dalam beberapa kasus, kewajiban atas kerusakan pada objek tetap dan mengambang.

b. Mutualitas

Klaim dapat ditolak sebagian atau seluruhnya jika pemilik kapal mengambil langkah yang tidak memadai untuk membatasi tanggung jawabnya guna melindungi *club*. *Club* mewajibkan pemilik kapal untuk memastikan bahwa teks dalam *bill of lading* dan tiket penumpang meminimalkan kesalahan tanggung jawab pemilik kapal. P&I *Club* mengharapkan pemilik kapal mematuhi semua persyaratan negara bendera mengenai keselamatan laut dan perlindungan lingkungan.

c. Resiko moral

Kewajiban yang disebabkan karena penipuan non-pengiriman kargo, terutama pengiriman kargo yang tidak memerlukan *bill of lading* asli, biasanya tidak ditanggung oleh asuransi P&I.

d. Pelanggaran yang disengaja

Kerugian yang disengaja oleh tertanggung, atau yang “menutup mata” karena sebenarnya mengetahui hal itu kemungkinan besar akan terjadi.

e. Kebijakan publik

Tanggung jawab hukum dulunya tidak tercakup sebagai masalah biasa. Tanggung jawab hukum dikenakan hanya untuk pelanggaran yang disengaja, dan persyaratan keandalan umumnya mencakup jaminan tanggung jawab hukum. Saat ini, undang-undang di banyak negara memberlakukan tanggung jawab “hukum” atas perilaku kelalaian yang merusak lingkungan, dalam keadaan yang tidak mencapai tingkat “perbuatan salah yang disengaja” menurut hukum asuransi laut.

3. Klaim

a. Definisi Klaim

Klaim dapat diartikan sebagai permintaan yang diajukan oleh tertanggung kepada penanggung untuk memenuhi kewajiban berdasarkan Undang-Undang atau kesepakatan kontrak (Badruzaman, 2019). Klaim ini biasanya adalah permintaan untuk memenuhi

ketentuan yang telah disepakati dalam perjanjian asuransi. Menurut Ghoida, dkk. (2022), klaim adalah tuntutan yang diajukan oleh pemegang polis untuk mendapatkan layanan atau janji yang dijanjikan oleh penanggung saat kontrak asuransi dibuat.

Klaim adalah pernyataan bahwa seseorang memiliki hak atas sesuatu. Menurut Malau & Yusrizal (2022), klaim adalah permintaan yang diajukan oleh tertanggung kepada penanggung berdasarkan kontrak asuransi yang mengharuskan penanggung membayar ganti rugi jika tertanggung mengalami kerugian. Klaim hanya dapat diajukan jika tertanggung telah membayar premi asuransi.

Dari berbagai definisi tentang klaim, dapat disimpulkan bahwa klaim asuransi adalah jaminan yang diberikan oleh perusahaan asuransi kepada pelanggan untuk menghindari kerugian sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati. Klaim asuransi dari tertanggung akan ditinjau ulang oleh perusahaan, dan setelah disetujui, pembayaran akan dilakukan kepada tertanggung.

b. Manajemen Klaim

Menurut Hansen & Rostiyanti (2017), manajemen klaim melibatkan pengelolaan sumber daya untuk mengajukan klaim dengan tujuan utama menyelesaikan perselisihan antara dua pihak secara efisien. Setiap pihak berusaha meminimalkan masalah yang dapat memicu klaim. Komponen penting dalam manajemen klaim adalah mencegah dan mengantisipasi masalah dari awal. Jika klaim tidak

dapat dihindari, penanganannya harus sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan.

c. Dasar–Dasar Klaim

Menurut penelitian Saputra dkk. (2021), dasar-dasar untuk mengajukan klaim dari pihak tertanggung adalah sebagai berikut:

- 1) Klaim kematian penerima muncul saat penerima atau pemohon yang disebut dalam polis meninggal dunia, dengan syarat bahwa polis masih berlaku (Saputra et al., 2021).
- 2) Klaim atas berakhirnya kontrak terjadi ketika jangka waktu perjanjian asuransi telah berakhir, dengan catatan bahwa polis masih berlaku dan premi telah dibayar selama periode kontrak (Saputra et al., 2021).
- 3) Klaim terkait kecelakaan terjadi saat pemohon mengalami kecelakaan, dengan syarat polis masih berlaku dan telah ada persetujuan antara kedua belah pihak berdasarkan kontrak (Saputra et al., 2021).
- 4) Klaim terkait sakit dan memerlukan rawat inap atau rawat jalan muncul ketika pemohon mengalami sakit yang memerlukan perawatan inap atau rawat jalan (Saputra et al., 2021).

d. Dokumen Klaim

1). Formulir klaim atau *Claim Application*

Formulir klaim atau *claim application* adalah dokumen yang digunakan untuk mengajukan tuntutan atau permintaan ganti rugi

atas suatu peristiwa yang terjadi. Formulir ini biasanya disediakan oleh pihak yang bertanggung jawab atas ganti rugi, seperti perusahaan asuransi, perusahaan penyedia layanan, atau pihak lain yang terkait (Sasanti et al., 2022).

2). *List Insurance Claim Data*

Daftar data klaim asuransi atau *list insurance claim data* biasanya berisi informasi rinci tentang klaim yang diajukan bertanggung kepada perusahaan asuransi. Daftar data klaim asuransi ini membantu perusahaan asuransi untuk melacak dan mengelola klaim secara efisien, memastikan bahwa semua informasi yang diperlukan tersedia dan proses klaim berjalan dengan lancar. Selain itu, daftar tersebut juga dapat digunakan sebagai alat analisis untuk mengevaluasi tren klaim, melakukan audit internal, dan meningkatkan layanan klaim (Sasanti et al., 2022).

3). Berita Acara Kecelakaan/Kematian

Berita Acara Kecelakaan/Kematian (BAK) adalah dokumen resmi yang dibuat untuk mencatat informasi penting terkait peristiwa kecelakaan. Berita acara kecelakaan atau kematian di atas kapal dibuat oleh *Master* atau Nakhoda. Dalam penyusunan BAK, penting untuk mencatat dengan akurat dan objektif semua informasi yang relevan dengan kejadian tersebut, sehingga dokumen ini dapat menjadi sumber informasi yang berguna bagi

semua pihak yang terlibat dalam proses pelayaran dan keamanan maritim (Sasanti et al., 2022).

4). *Survey Report*

Laporan *survey* asuransi adalah dokumen yang dibuat oleh surveyor asuransi setelah melakukan pemeriksaan terhadap objek yang akan diasuransikan. Laporan ini berisi informasi dan rekomendasi yang digunakan oleh perusahaan asuransi untuk menentukan kelayakan asuransi (Sasanti et al., 2022).

5). *Invoice P & I*

Invoice P&I mengacu pada tagihan yang dikeluarkan oleh P&I *Club* kepada anggotanya (pemilik kapal atau operator) untuk pembayaran premi asuransi. *Invoice* ini akan mendetailkan jenis pertanggung jawaban yang diberikan, periode pertanggung jawaban, dan jumlah premi yang harus dibayarkan (Sasanti et al., 2022).

6). *Bukti Pembayaran Premi Asuransi.*

Bukti Pembayaran Premi Asuransi adalah dokumen yang menegaskan bahwa sejumlah uang telah diserahkan oleh tertanggung kepada perusahaan asuransi sebagai pembayaran premi polis asuransi. Dokumen ini berfungsi sebagai bukti transaksi pembayaran premi yang telah dilakukan oleh tertanggung dan merupakan bagian penting dari proses administrasi asuransi. Dalam bukti pembayaran premi tersebut biasanya akan mencantumkan informasi seperti jumlah premi

yang dibayarkan, tanggal pembayaran, nomor polis, serta rincian lainnya yang berkaitan dengan polis asuransi yang bersangkutan. Bukti pembayaran premi ini juga dapat digunakan sebagai referensi atau bukti dalam klaim klaim asuransi di masa depan jika diperlukan (Sasanti et al., 2022).

4. Kru Kapal

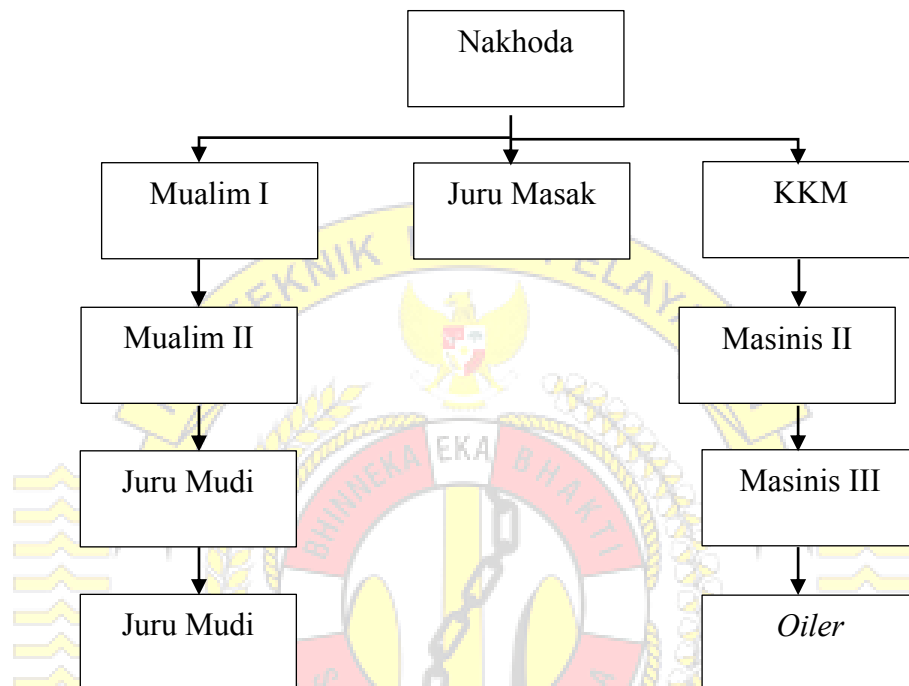
a. Definisi Kru Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, pasal 1 ayat 40, kru kapal merujuk kepada individu yang disewa atau ditempatkan untuk bekerja di kapal oleh pemilik kapal atau operator kapal, dan menjalankan tugas-tugas sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku siji. Setiap awak kapal memiliki tanggung jawab yang berbeda-beda sesuai dengan peran dan jabatannya.

b. Struktur Jabatan Kru Kapal

Dalam operasional pelayaran, kapal dikelola oleh awak kapal atau kru yang dibagi menjadi tiga kategori utama: *deck*, mesin, dan *catering*. Struktur jabatan kru kapal diatur oleh Keputusan Menteri Perhubungan No. 70 tahun 1998 yang menetapkan bahwa setiap kapal niaga harus memiliki seorang Nakhoda, sejumlah perwira, dan rating. Jabatan tertinggi di atas kapal dikepalai oleh seorang Nakhoda. Dalam departemen *deck*, Mualim I sebagai perwira kepala, diikuti oleh Mualim II, Mualim III, Bosun, serta Juru Mudi. Sedangkan dalam

departemen mesin, dikepalai oleh seorang Kepala Kamar Mesin (KKM), diikuti oleh Masinis II, Masinis III, dan *Oiler*. Departemen catering terdiri atas juru masak dan *messman* yang membantu. Berikut adalah gambar bagan struktur jabatan kru di kapal:



Sumber: <https://www.kapaldanlogistik.com>

Gambar 2. 1 Struktur Jabatan Kru Kapal

c. Tugas Awak Kapal

1) Nakhoda (*Master*)

- a) Bertindak sebagai pemimpin utama yang bertanggung jawab atas operasi keseluruhan kapal.
- b) Mengimplementasikan aturan hukum dan ketertiban di atas kapal.
- c) Keputusan Kapten dianggap final dan harus diikuti oleh seluruh awak kapal.

d) Bertindak sebagai notaris dan pejabat catatan sipil dalam situasi tertentu.

e) Memastikan keselamatan kapal, kargo, dan awak kapal.

2) *Mualim I (Chief Officer)*

a) Menyusun rencana bongkar muat dengan rinci dan mengelola operasi di departemen dek.

b) Menggantikan Kapten dalam situasi darurat atau ketidakhadiran.

c) Merencanakan perbaikan dan mengatur prosedur kerja di bagian dek kapal.

d) Bertanggung jawab atas komunikasi melalui GMDSS.

e) Mengawasi peralatan navigasi di departemen dek.

3) *Mualim II (Second Officer)*

a) Menyusun rute perjalanan, memilih peta laut, dan menghitung jarak perjalanan.

b) Menyiapkan laporan harian dan ringkasan catatan dek.

c) Menguji peralatan di ruang jembatan.

d) Memeriksa navigasi dan peralatan keselamatan sebelum keberangkatan dan setelah bongkar muat.

e) Menyusun rencana penyimpanan muatan sesuai dengan petunjuk penerimaan muatan.

4) *Juru Mudi (AB Seamen)*

a) Membantu dalam kegiatan bongkar muat.

- b) Menjaga kebersihan di atas dek kapal.
- c) Melakukan tugas navigasi saat berlayar.
- d) Bertugas pada shift jaga dan mendukung perwira di pelabuhan.

5) Kepala Kamar Mesin (*Chief Engineer*)

- a) Bertanggung jawab sebagai pemimpin di departemen mesin kapal.
- b) Menjaga dan mengawasi operasi mesin dan peralatan di departemen mesin.
- c) Memastikan prosedur kerja dan jadwal perawatan mesin terpenuhi.
- d) Memberikan perintah dan mengawasi perbaikan mesin dalam situasi darurat.
- e) Melaporkan langsung kepada Kapten tentang kondisi mesin kapal.

6) Masinis II (*Second Engineer*)

- a) Menangani perawatan mesin utama dan peralatan bantu.
- b) Bertanggung jawab atas pemeliharaan harian dan operasi mesin utama.
- c) Mendukung Kepala Mesin dalam menjalankan tugasnya.

7) Masinis III (*Third Engineer*)

- a) Mengelola pemakaian bahan bakar kapal dan memelihara mesin bantu.
- b) Bertanggung jawab atas operasi boiler dan sistem pendingin.

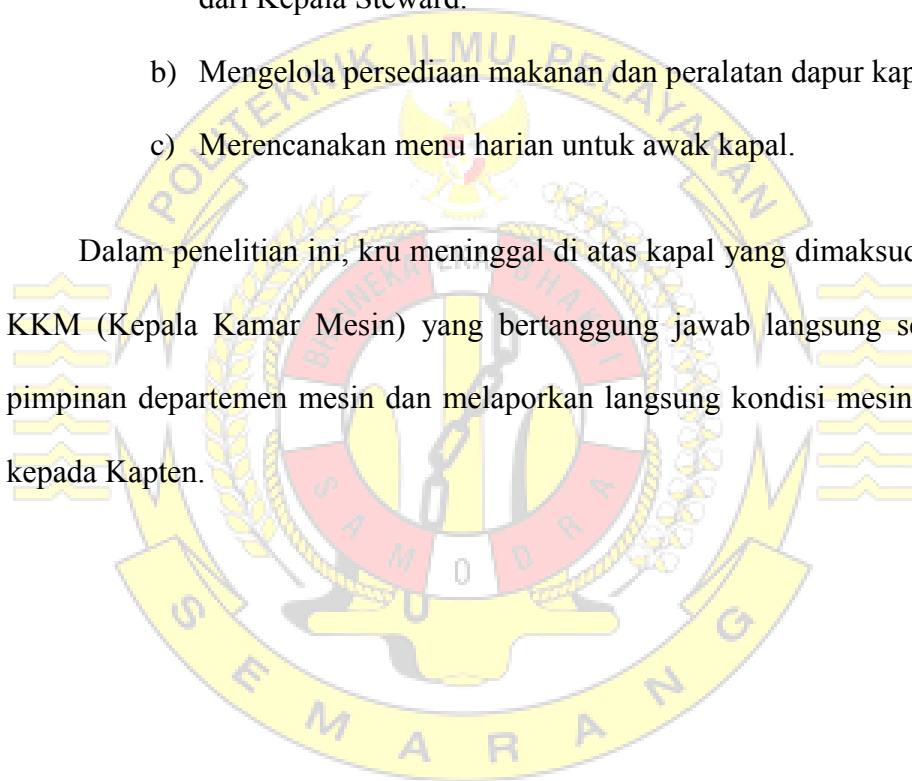
8) Juru Minyak (*Oiler*)

- a) Membantu Masinis dalam perawatan mesin.
- b) Melaporkan aktivitas harian kepada Masinis yang bertugas.
- c) Terlibat dalam pembersihan, overhaul, dan pengecatan mesin.

9) Juru Masak (*Chief Cook*)

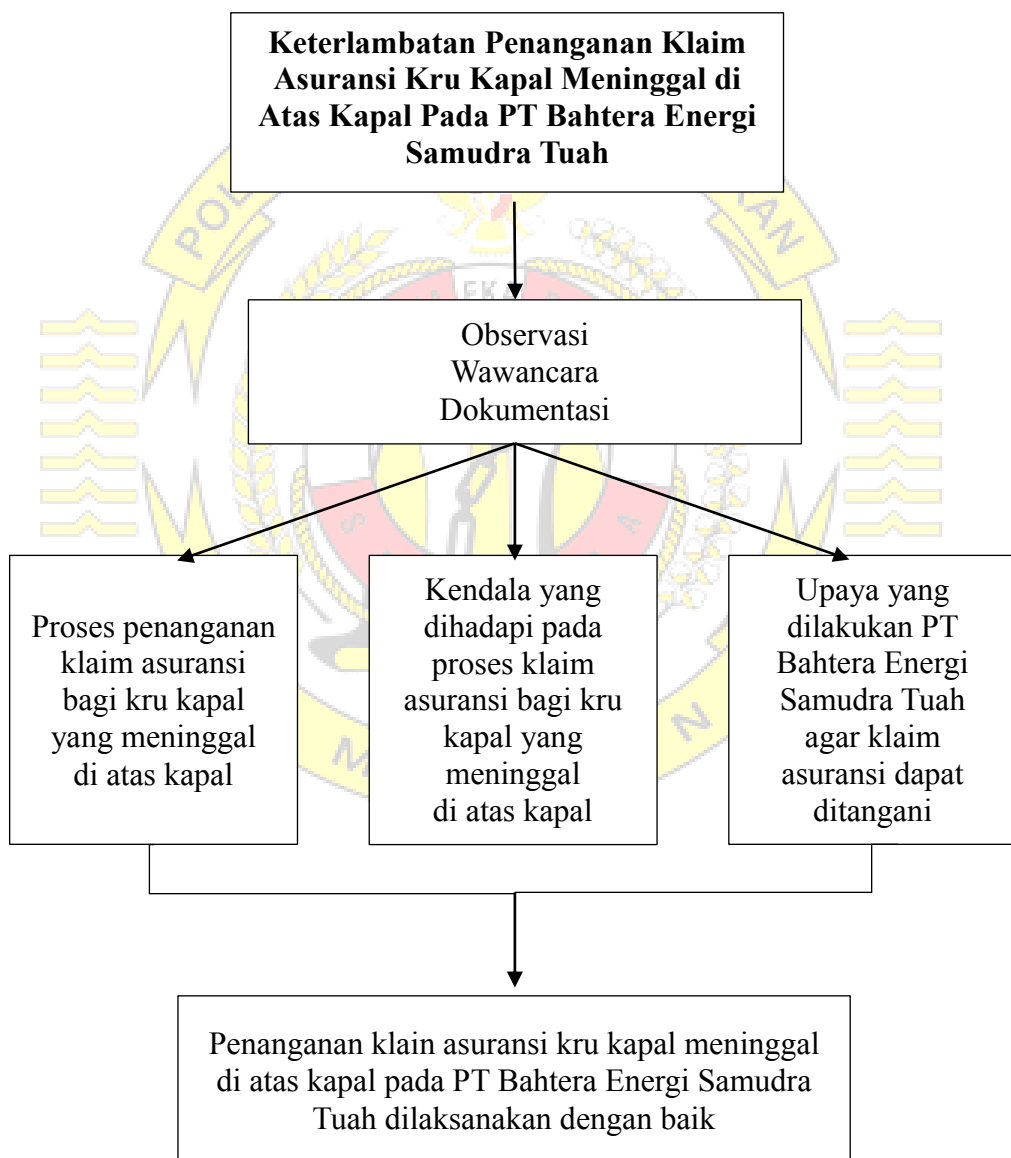
- a) Memasak dan menyajikan makanan sesuai dengan instruksi dari Kepala Steward.
- b) Mengelola persediaan makanan dan peralatan dapur kapal.
- c) Merencanakan menu harian untuk awak kapal.

Dalam penelitian ini, kru meninggal di atas kapal yang dimaksud yaitu KKM (Kepala Kamar Mesin) yang bertanggung jawab langsung sebagai pimpinan departemen mesin dan melaporkan langsung kondisi mesin kapal kepada Kapten.



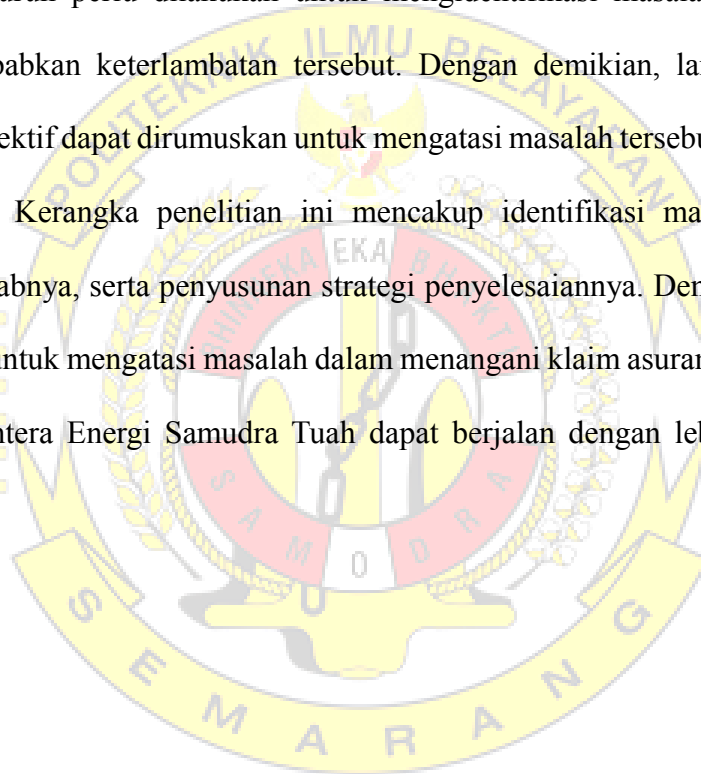
B. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian merupakan struktur yang terorganisir untuk mengaitkan variabel-variabel penelitian secara terperinci dan sistematis (Sugiyono, 2019). Dalam konteks ini, berikut adalah deskripsi kerangka penelitian yang digunakan untuk menjelaskan konsep tersebut:



Gambar 2. 2 Kerangka Penelitian

Pada kasus penanganan klaim asuransi kru kapal di PT Bahtera Energi Samudra Tuah, kerangka penelitian menjadi penting untuk memahami alur pemikiran yang menghubungkan berbagai faktor yang memengaruhi masalah tersebut. Dengan menyusun kerangka penelitian, akan terbentuk pemahaman yang lebih jelas mengenai akar penyebab keterlambatan dalam penyelesaian klaim asuransi kru kapal yang meninggal di atas kapal tersebut. Analisis menyeluruh perlu dilakukan untuk mengidentifikasi masalah utama yang menyebabkan keterlambatan tersebut. Dengan demikian, langkah-langkah yang efektif dapat dirumuskan untuk mengatasi masalah tersebut dengan lebih efisien. Kerangka penelitian ini mencakup identifikasi masalah, analisis penyebabnya, serta penyusunan strategi penyelesaiannya. Dengan demikian, upaya untuk mengatasi masalah dalam menangani klaim asuransi kru kapal di PT Bahtera Energi Samudra Tuah dapat berjalan dengan lebih lancar dan efisien.



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Kesimpulan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Proses penanganan klaim asuransi bagi kru kapal yang meninggal di atas kapal pada PT Bahtera Energi Samudra Tuah menggunakan P&I dilengkapi dengan laporan awal kejadian sampai dengan pendampingan kepada keluarga.
2. Kendala yang dihadapi pada proses klaim asuransi bagi kru kapal yang meninggal di atas kapal pada PT Bahtera Energi Samudra Tuah meliputi kendala administratif, koordinasi antar pihak, dan kendala pada prosedur SOP.
3. Upaya yang dilakukan PT Bahtera Energi Samudra Tuah agar klaim asuransi bagi kru kapal yang meninggal di atas kapal dapat ditangani dengan melengkapi segala administratif, peningkatan koordinasi antar pihak, serta pembuatan SOP resmi oleh pihak perusahaan.

B. Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Tidak semua dokumen yang diperlukan dapat diperoleh secara lengkap karena beberapa diantaranya merupakan arsip rahasia perusahaan.
2. Validitas hasil penelitian bergantung pada kejujuran narasumber dalam memberikan jawaban terhadap pertanyaan yang diajukan saat wawancara.

C. Saran

Saran yang muncul dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Perlu melakukan edukasi secara rutin kepada kru kapal tentang prosedur klaim asuransi dan pentingnya dokumentasi yang tepat juga dapat membantu meminimalkan kesalahan administratif dan memperlancar proses klaim.
2. Perlu adanya peningkatan dalam proses administrasi terkait penanganan klaim asuransi. Hal ini dapat mencakup penyederhanaan proses pengumpulan dokumentasi dan formulir klaim untuk mempercepat proses verifikasi dan pembayaran klaim.
3. PT Bahtera Energi Samudra Tuah perlu terus memperkuat sistem manajemen krisis mereka agar dapat merespons dengan cepat dan efektif pada kejadian yang melibatkan klaim asuransi. Ini termasuk dalam hal persiapan tim darurat dan prosedur yang jelas.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahyar, H. 2020. *Buku Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. Yogyakarta: Pustaka Ilmu Group.
- Alfayed, Y., Dewi, A. M. 2021. *Analisis Penerapan Klaim Asuransi Kecelakaan Kerja bagi Krew Kapal PT. Atosim Lampung Pelayaran (ALP)* (Prosiding Seminar Nasional Politeknik Bumi Akpelni).
- Badruzaman, D. 2019. *Perlindungan Hukum Tertanggung dalam Pembayaran Klaim Asuransi Jiwa* (Jurnal Ekonomi dan Keuangan Syariah: 3(1), 96-118).
- Dyatma, Y., Purnaba, I. G. P., & Sumarno, H. 2022. *Cadangan Manfaat Minimum dan Maksimum Asuransi Jiwa Seumur Hidup dan Berjangka dengan Metode Prospektif* (Jurnal Matematika Integratif: 18(1), 41-51).
- Farchan, A. 2022. *Penanganan Klaim Asuransi bagi Crew Kapal yang Sakit di Atas Kapal pada PT. Jasindo Duta Segara* (Portal Jurnal Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang).
- Ghoida, A., Fitriani, D., Wulandari, F., Putri, M. I., Sahara, M. 2022. *Proses Pengajuan Klaim pada Kendaraan Bermotor pada PT PLN Insurance Palembang* (Jurnal Ilmiah Mahasiswa Perbankan Syariah).
- Hansen, S., Rostiyanti, S. F., Purnomo. 2017. *Conditional Payments in the Indonesian Construction Industry*. Journal of Legal Affairs and Dispute Resolution in Engineering and Construction.
- Hardani, dkk. 2020. *Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. Yogyakarta: Pustaka Ilmu Group.
- Haryono, C. G. 2020. *Ragam Metode Penelitian Kualitatif Komunikasi*. Jawa Barat: Jejak Publisher.
- Kriyantono, R. (2020). *Teknik Praktis Riset Komunikasi Kuantitatif dan Kualitatif disertai Contoh Praktis Skripsi, Tesis, dan Disertasi Riset Media, Public Relations, Advertising, Komunikasi Organisasi, Komunikasi Pemasaran*. Rawamangun: Prenadamedia Group.
- Lubis, Z., Manaf, A. H. A., Ahmad, M. A. H., Abdullah, M. S., Junoh, M. Z. M. 2019. *Panduan Pelaksanaan Penelitian Sosial*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Malau, S. I. P., Yusrizal, Y. 2022. *Klaim Payment Administration Procedure at PT. Prudential Life Assurance Binjai Branch* (Jurnal Ekonomi, Manajemen, Akuntansi dan Keuangan, 3(3), 737-742).

- Manurung, R. 2019. *Analisis Faktor–Faktor yang Mempengaruhi Kesadaran Masyarakat Desa terhadap Kewajiban Pajak Penghasilan* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Sumatera Utara).
- Mehr, R., Cammack, E. 2017. *Dasar-dasar Asuransi*. Jakarta: Balai Aksara.
- Menteri Perhubungan. 1998. Keputusan Menteri Perhubungan No. 70 tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga.
- Nazir, Moh. 2013. *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Presiden Republik Indonesia. 1992. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 tentang Usaha Perasuransian Bab 1, Pasal 1.
- Presiden Republik Indonesia. 2000. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 tahun tentang Kepelautan.
- Presiden Republik Indonesia. 2008. Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 40 dan Pasal 41. Pasal 40 ayat 1.
- Rukin. 2019. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sulawesi Selatan: Yayasan Ahmar Cendekia.
- Saputra, A., Listiyorini, D., Muzayanah, M. 2021. *Tanggungjawab Asuransi dalam Mekanisme Klaim pada Perjanjian Asuransi Berdasarkan Prinsip Utmost Good Faith* (Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan Undiksha).
- Sasanti, A. N., Putra, C. P., Soesanto, H. 2022. *Customer Perception of Online Klaim Service Applications on Car Insurance* (Jurnal Manajemen Bisnis: 9(2)).
- Sugianto, S., & Kurniawan, M. A. 2020. *Tingkat Ketertarikan Masyarakat terhadap Transportasi Online, Angkutan Pribadi, dan Angkutan Umum Berdasarkan Persepsi* (Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik: 1(2), 51-58).
- Sugiyono. 2019. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2020. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Sujarweni, Wiratna. 2014. *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Sunyoto, D., & Putri, W. H. 2017. *Manajemen Risiko dan Asuransi*. Yogyakarta: Caps.

LAMPIRAN

DATA HASIL WAWANCARA 1

Responden : Nahkoda TB. Voyager 09

Waktu : 27 Agustus 2022

Tempat : Kantor PT BEST

Daftar Pertanyaan

1. Apakah selama captain berada di atas kapal pernah melihat KKM mengeluh karena sakit atau tidak enak badan?

Jawab:

“Selama saya berada di kapal, beberapa kali saya mengetahui bahwa KKM mengalami sakit kepala, tetapi tidak pernah lebih dari itu. Dan saat itu saya menyarankan untuk beristirahat terlebih dahulu.”

2. Menurut keterangan dari rumah sakit bahwasanya KKM mengalami stroke ringan, serta memiliki riwayat penyakit paru-paru dan darah tinggi. Bagaimana dengan hasil MCU KKM waktu *on board* ke kapal?

Jawab :

“Hasil MCU KKM menyatakan bahwa KKM sehat dan dapat bekerja di atas kapal. Hasil MCU tersebut juga sudah dengan sepengetahuan pihak *crewing* di perusahaan.”

3. Apa yang captain lakukan pada saat mengetahui adanya insiden tersebut?

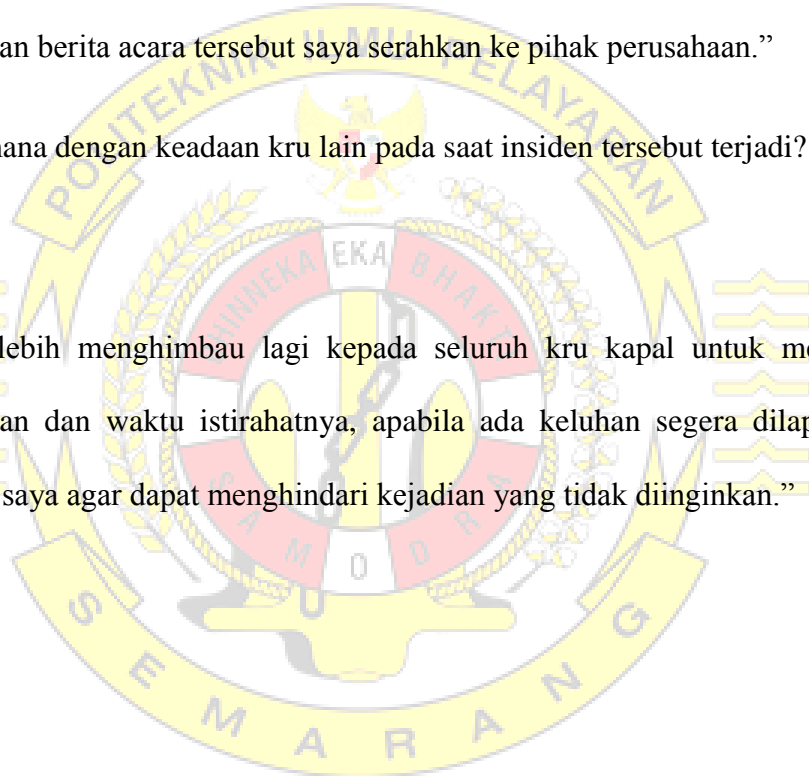
Jawab :

“Setelah mengetahui KKM akan dibawa ke rumah sakit, saya langsung menghubungi pihak perwakilan dari kantor agar mengetahui insiden tersebut. Setelah dinyatakan meninggal dunia, saya membuat berita acara sesuai dengan keterangan Muallim I dan seluruh rangkaian yang terjadi pada saat itu, kemudian berita acara tersebut saya serahkan ke pihak perusahaan.”

4. Bagaimana dengan keadaan kru lain pada saat insiden tersebut terjadi?

Jawab:

“Saya lebih menghimbau lagi kepada seluruh kru kapal untuk menjaga kesehatan dan waktu istirahatnya, apabila ada keluhan segera dilaporkan kepada saya agar dapat menghindari kejadian yang tidak diinginkan.”



LAMPIRAN

DATA HASIL WAWANCARA 2

Responden : Pihak Keluarga KKM

Waktu : Desember 2022

Tempat : Kantor PT BEST

Daftar Pertanyaan:

1. Apakah sebelumnya KKM mempunyai riwayat penyakit darah tinggi dan penyakit paru-paru?

Jawab :

“Untuk riwayat penyakit darah tinggi itu ada, tetapi hanya di waktu-waktu tertentu saja, saat pikiran sedang berat, atau saat kondisi capek. Untuk riwayat penyakit paru-paru saya tidak begitu mengetahui.”

2. Apakah selama KKM berada di kapal pernah mengeluh sakit kepada pihak keluarga?

Jawab :

“Mengeluh sakit yang berat tidak pernah, hanya sakit ringan saja seperti sakit kepala atau kondisi lelah bekerja.”

3. Apa kendala yang dialami keluarga dalam pengurusan dokumen klaim asuransi?

Jawab:

“Karena keluarga dalam kondisi berduka akibat dari berita tersebut, saya membutuhkan beberapa waktu untuk pengiriman dokumen-dokumen yang diminta oleh perusahaan sebagai syarat klaim asuransi. Saya juga mencari dokumen riwayat kesehatan beliau sebelum naik ke kapal.



LAMPIRAN

DATA HASIL WAWANCARA 3

Responden : Manager Finance PT. BEST

Waktu : 01 Maret 2023

Tempat : Kantor PT BEST

Daftar Pertanyaan:

1. Menanggapi insiden meninggalnya KKM di TB. Voyager 9, menurut hasil MCU yang diterima oleh pihak kantor, apakah riwayat kesehatan KKM dalam keadaan baik?

Jawab:

“Berdasarkan hasil MCU yang diterima pihak kantor, bahwasanya riwayat kesehatan KKM dalam keadaan baik dan dapat bekerja diatas kapal.”

2. Bagaimana dengan keterangan rumah sakit bahwa KKM mengalami stroke ringan dan memiliki riwayat penyakit paru-paru dan riwayat darah tinggi?

Jawab:

“Seharusnya jika memiliki riwayat penyakit paru-paru, maka akan terlihat dalam hasil rontgen dada. Mungkin pada saat pelaksanaan MCU tersebut KKM dalam keadaan sehat, sehingga tekanan darah pada saat itu normal dan tidak melebihi ambang batas. Mengalami stroke ringan memang dapat terpicu melalui tekanan darah yang tinggi serta pola hidup dan pola makan

yang tidak baik selama di kapal sehingga dapat menyebabkan kenaikan pada nilai ambang kolesterol dan gula darah.”

3. Selama melakukan klaim asuransi dengan pihak P&I, apakah terdapat kendala yang dialami oleh pihak perusahaan?

Jawab:

“Terdapat beberapa kendala yang dirasakan oleh perusahaan. Pengumpulan dokumen mengalami keterlambatan, seperti beberapa invoice pembayaran transportasi, makan, penginapan, serta pembayaran lainnya. Dokumen-dokumen yang berkaitan dengan KKM juga belum sepenuhnya terkumpul, seperti buku pelaut dan passport, dimana dokumen tersebut masih berada di kapal.”

4. Bagaimana upaya yang dapat dilakukan oleh pihak perusahaan untuk mempercepat pemenuhan dokumen terkait klaim asuransi dengan P&I?

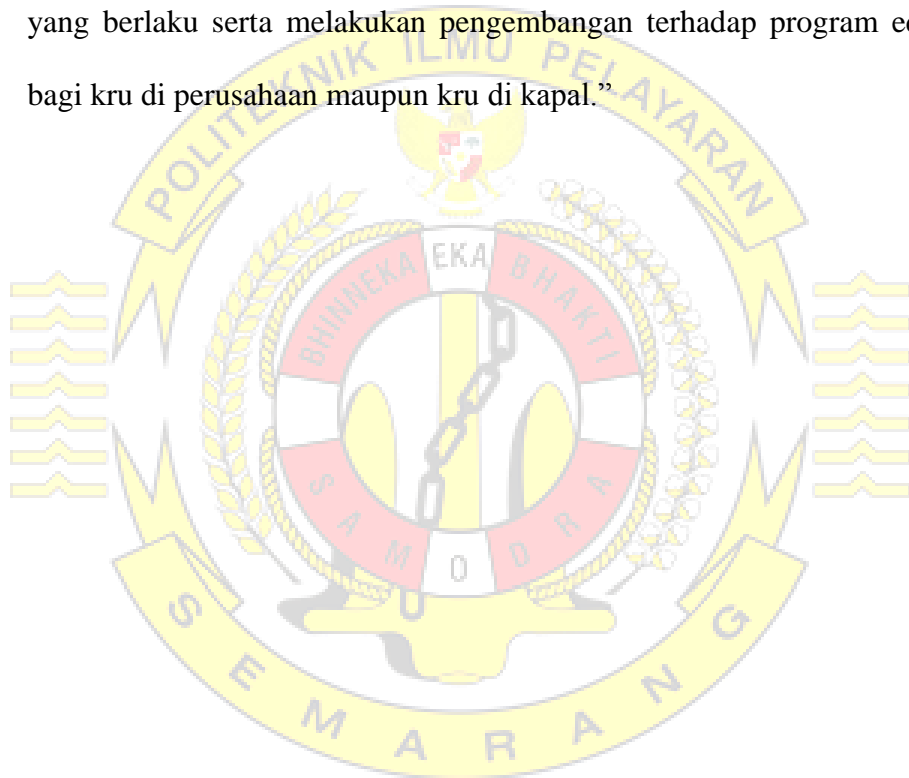
Jawab:

“Kami berusaha selalu berkoordinasi dan berkomunikasi dengan pihak keluarga, pihak kapal, dan pihak P&I. Kami mengadakan pertemuan dengan pihak P&I untuk membahas progress serta kelanjutan klaim asuransi tersebut.”

5. Bagaimana dengan prosedur yang dilakukan oleh pihak perusahaan terkait dengan insiden ini?

Jawab:

“Dikarenakan belum ada SOP secara resmi dari pihak perusahaan mengenai klaim asuransi kematian kru kapal, kami menggunakan SOP secara umum serta dibantu oleh pihak P&I dalam menjalankan prosedur yang sesuai agar klaim asuransi dapat berjalan dengan baik. Ini juga sebagai tinjauan kepada pihak perusahaan untuk merancang SOP yang jelas sesuai dengan aturan yang berlaku serta melakukan pengembangan terhadap program edukasi bagi kru di perusahaan maupun kru di kapal.”



LAMPIRAN

Dokumentasi Wawancara dengan nakhoda



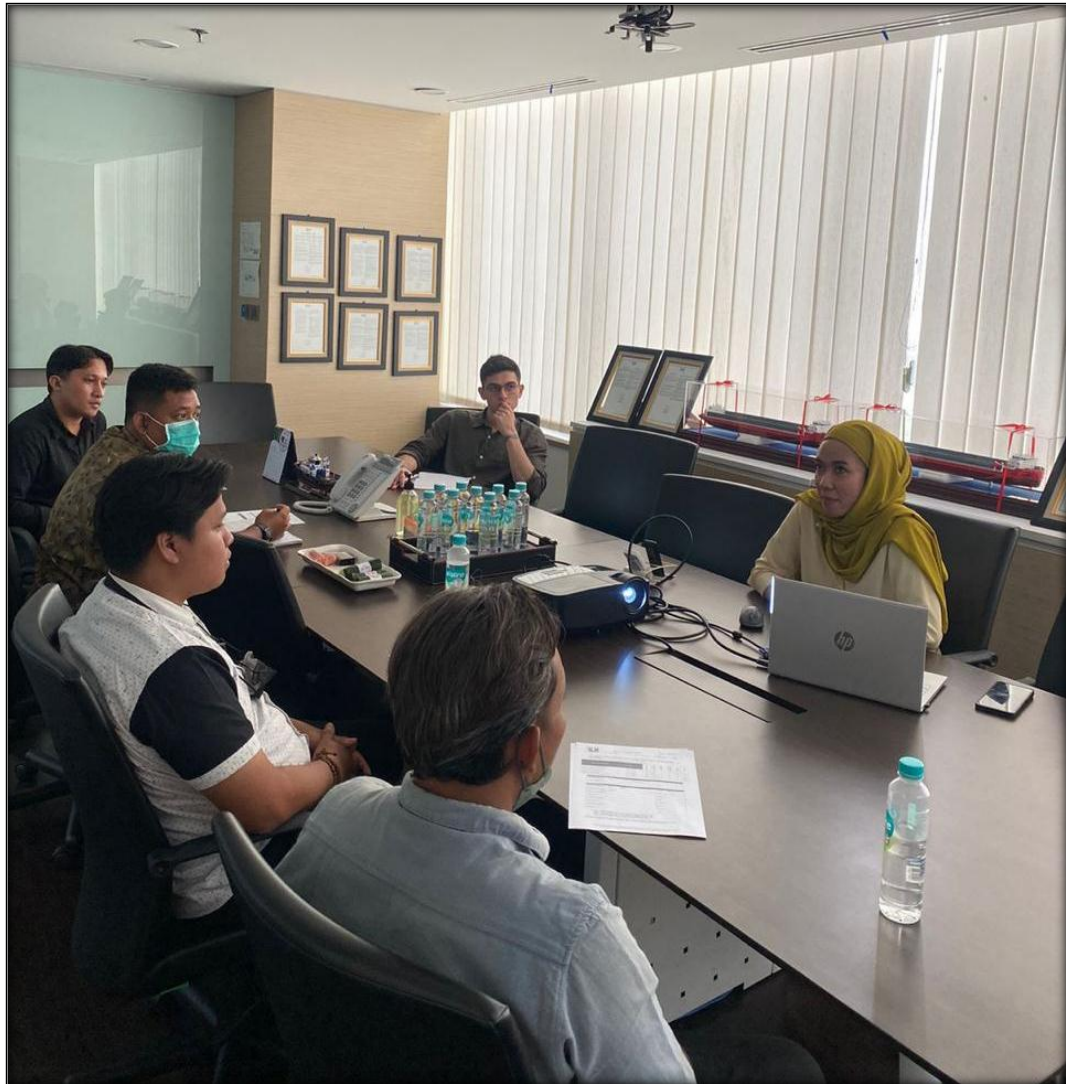
LAMPIRAN

Wawancara dengan Manager *Finance*



LAMPIRAN


Dokumentasi rapat antara perusahaan dan P&I



LAMPIRAN

Kutipan Akta Kematian

Nomor Induk Kependudukan
Single Identity Number 7472060107720054



REPUBLIK INDONESIA
PENCATATAN SIPIL
REGISTRY OFFICE

WARGA NEGARA INDONESIA
NATIONALITY INDONESIA

KUTIPAN AKTA KEMATIAN
EXCERPT OF DEATH CERTIFICATE

Berdasarkan Akta Kematian Nomor
By virtue of Death Certificate Number 7472-KM-09082022-0005
menurut sbld

bahwa di BANJARMASIN
In accordance with state gazette that in

pada tanggal SATU
on date THE FIRST OF AGUSTUS
AUGUST

tahun DUA RIBU DUA PULUH DUA
year TWO THOUSAND TWENTY-TWO

telah meninggal dunia seorang bernama Tn/Ny/Ms RASIUN
a person has deceased by name of Mr/Mrs/Miss

lahir di BANABUNGI
born in

pada tanggal SATU
on date THE FIRST OF JANUARI
JANUARY


tahun SERIBU SEMBILAN RATUS TUJUH PULUH
year NINETEEN SEVENTY

Kutipan ini dikeluarkan Di KOTA BAUBAU
The excerpt is issued

pada tanggal SEMBILAN AGUSTUS
on date THE NINTH OF AUGUST

Tahun DUA RIBU DUA PULUH DUA
on year TWO THOUSAND TWENTY-TWO

Pejabat Pencatatan Sipil KOTA BAUBAU
Officer of Civil Registration



Drs. ARIF BASARI, M.Si
NIP. 197212311992011002

Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh Balai Sertifikasi Elektronik (BSrE), BSSN

LAMPIRAN

Dokumen Kronologi Kejadian

LAMPIRAN



PT. BAHTERA ENERGI SAMUDRA TUAH

Nama Kapal : TB Voyager 9

Perihal : Kronologi kejadian kkm sakit

KRONOLOGI KEJADIAN

Pada hari minggu tanggal 31 juli 2022, posisi kapal saat ini masih berlabuh jangkar di muara tamban, Banjarmasin. Pada pagi hari tepatnya jam 07.30 lt, mualim satu yang saat itu sudah bangun tidur melihat keadaan kkm duduk di depan pintu kamarnya, dengan keadaan yang sudah lemas dan pucat. Saat di Tanya oleh mualim satu tentang keadaan nya, kkm tidak merespon pertanyaan mualim satu tersebut. Kemudian mualim satu yang sudah curiga bahwa kkm sedang mengalami sakit, melaporkan kejadian tersebut kepada nakhoda.

Kemudian saat mualim satu melaporkan kejadian tersebut kepada saya, posisi saya sudah di darat sedang menemani koki untuk belanja bahan makanan kapal. Saat saya tanyakan keadaan nya kkm kepada mualim satu, dan mualim satu menjelaskan bahwa, kkm tidak berbicara sapat kata pun, tetapi terlihat bahwa tangan kanan dan kaki kanan nya tidak bisa bergerak sama sekali dan mulutnya pun terlihat susah untuk berbicara seperti kaku dan hanya bisa mengerang seperti kesakitan. Oleh karena hal itu, saya segera menghubungi service boat untuk menjemput kkm di kapal.

Kemudian pada jam 09.30 lt, service boat sudah tiba di kapal, kkm dengan beberapa orang crew kapal yang menemani langsung menuju ke darat untuk di bawa ke rumah sakit.

Tidak lama kemudian, service boat pun tiba di pangkalan nya, saya dan beberapa crew yang sudah menunggu segera menjemput kkm, dan pak imam perwakilan dari pihak kantor pun yang sudah menunggu bersama saya, ikut membantu mengangkat kkm dari perahu dan mengantar nya ke rumah sakit menggunakan mobil,

Sesampainya di rumah sakit, kkm segera di rawat dan di duga kkm terkena penyakit stroke ringan, Kemudian jam 10.15 tim rumah skit melakukan CT scan pada kkm untuk mengecek apakah adanya pecah pembuluh darah pada kepala atau tidak. Pada jam 17.20 kkm di pindah ke kamar berlian NO.4 untuk mendapatkan perawatan lebih lanjut.

Kemudian pada jam 23.40 keadaan kkm semakin memburuk lalu tim rumah sakit mulai melakukan pengecekan keadaan kkm , diduga kkm juga memiliki penyakit paru –paru dan tekanan darah tinggi lebih dari 200 tidak pernah stabil.

Kemudian pada tanggal 01 Agustus 2022, jam 09.30 kkm menghembuskan nafas terakhirnya.

Demikian kronologi kejadian ini saya buat dengan sebenar benarnya, agar dapat di ketahui bersama, dan dapat di pergunakan sebagaimana mestinya. Terima kasih.


Banjarmasin, 01 Agustus 2022

yang membuat

TB VOYAGER 9
RIKI VICTOR M
NAHKODA

Dokumen Perjanjian Kerja Laut

AL.524/83/v/OPP/ET/2022



UNTUK SYAHBANDAR
UNTUK PIHAK I
UNTUK PIHAK II
UNTUK KAPAL

PERJANJIAN KERJA LAUT
Antara
Perusahaan Pelayaran PT. ENERGI SAMUDRA LOGISTICS
Dengan Seorang Warga Negara Indonesia

Pada tanggal :
Yang bertanda tangan dibawah ini :

1. Nama : DARWIS NASUTION
Jabatan : OPERASIONAL
Tempat Tinggal : BANJARMASIN

Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama Perusahaan Pelayaran PT. ENERGI SAMUDRA LOGISTICS Yang berkedudukan di Jakarta, dan selanjutnya di sebut **PIHAK I**

2. Nama : RASIUN
Tempat/Tanggal Lahir : BONABUNGI, 01 JANUARI 1970
Tempat Tinggal : KP. JAPAT RT.010/008 PADEMANGAN

Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama diri pribadi dan selanjutnya disebut **PIHAK II**
Menerangkan telah semufakat mengadakan perjanjian kerja laut sebagai berikut :

PASAL 1

Pihak I memberikan pekerjaan kepada Pihak II dan Pihak II menerima pekerjaan itu selama waktu yang tersebut yang termasuk dalam pasal 3 dan berakhir setelah kembalinya kapal di pelabuhan Indonesia, dimana ada Syahbandar. Jika masa perjanjian ini berakhir pada waktu kapal belum kembali di pelabuhan Indonesia, maka perjanjian ini diperpanjang sampai saat tibanya kembali kapal di Pelabuhan Indonesia.

PASAL 2

a. Pihak II mengadakan ikatan dinas dengan Pihak I untuk bekerja pada kapal - kapal yang ditunjuk oleh Pihak I termasuk kapal yang dipergunakan oleh Pihak I untuk berlayar di laut dengan pangkat permulaan sebagai **CH. ENGINEER** mulai tanggal 30 MAY 2022 dan pihak II bersedia dipekerjakan pada bagian administrasi dan atau teknik di darat bilamana dikehendaki oleh pihak I.

b. Pihak II harus melalui masa percobaan paling lama tiga bulan terhitung sejak tanggal 30 MAY 2022 dan selama masa percobaan. Pihak II maupun pihak I boleh mengakhiri perjanjian kerja ini dimana pihak II diterima dan pihak II dalam hal ini tidak mempunyai hak untuk mengadakan tuntutan - tuntutan dalam bidang keuangan.

PASAL 3

Pihak I maupun pihak II dapat mengakhiri perjanjian kerja atau hubungan kerja ini sudah melalui masa kerja selama 3 (tiga) Bulan Terhitung mulai tanggal 30 MAY 2022 dengan tenggang waktu 3 x 24 jam sebelum saat perjanjian kerja berakhir.

PASAL 4

Jika setelah masa berlakunya perjanjian ini berakhir pihak II masih terus menjalankan jabatannya tanpa memperbaharui perjanjian ini, maka perjanjian kerja ini dengan sendirinya terus berlaku untuk waktu yang tidak ditentukan. Dan selanjutnya berlakulah pasal 450 Kitab Undang - undang Hukum Perniagaan dimana disebutkan, bahwa tiap - tiap pihak dapat mengakhiri hubungan kerja pada tiap - tiap pihak dapat mengakhiri hubungan kerja pada tiap - tiap Pelabuhan Indonesia dimana kapal berlabuhan dan dimana ada pula Syahbandar, dengan tenggang waktu 3 X 24 jam.

PASAL 5

a. Pihak I membayar gaji pihak II tiap - tiap akhir bulan dengan gaji pokok dimulai dengan **Rp. 7.500.000,-** dengan mata uang Indonesia, ditambah dengan uang lembur atau premi, tunjangan - tunjangan, atau jaminan - jaminan social lainnya, pun tambahan - tambahan atau kenaikan - kenaikan berkala menurut peraturan yang ditetapkan oleh pihak I, untuk mana pihak II dengan ini menyatakan persetujuannya.

b. Pihak I diharuskan menyediakan makanan dan tempat tidur yang layak bagi pihak II sesuai dengan jabatan di kapal.

PASAL 6

a. Jika pihak II tidak dapat bekerja lagi karena sakit atau kecelakaan kerja sebelum habis masa perjanjian atau jika karena salah satu sebab yang harus dipertanggung jawabkan pihak I perjanjian ini diputuskan sebelum habis masanya maka ongkos - ongkos pemulangan pihak II kembali ketempat dimana pihak II diterima menjadi tanggungan pihak I

b. Jika tidak ada alasan yang tepat, pihak II secara sepihak memutuskan ikatan dinas sebelum habis masa perjanjian, maka ongkos - ongkos pemulangan yang dimaksud sub a diatas menjadi tanggungan pihak II sendiri. Dalam hal seperti ini pihak II harus memberikan tenggang waktu kepada pihak I untuk mendapat penggantinya paling sedikit satu bulan.

PASAL 8

Pihak II harus patuh kepada peraturan - peraturan yang ditetapkan oleh pihak I dan kepada perintah - perintah yang diberikan pihak atasan yang ditunjuk oleh pihak I atau perintah langsung dari pihak I. Demikian pula pihak II harus menyetujui kesehatannya diuji oleh dokter yang ditunjuk oleh pihak I bilamana dikehendaki oleh pihak I.

PASAL 9

Pihak I berhak pada setiap warga mengakhiri hubungan kerja atau perjanjian ini, sekalipun tanpa pemberitahuan lebih dahulu karena alasan - alasan yang mendeak umpamanya :

- a. Pihak II kurang cakap, berkelakuan buruk, lengah atau lalai dalam kewajiban, tidak patuh perintah dimaksud pasal (8) atau melakukan perbuatan lain yang merugikan pihak I.
- b. Bila pihak II melakukan perbuatan - perbuatan yang bertentangan dengan hukum pidana atau melanggar Peraturan - peraturan Pemerintah Republik Indonesia, maka ia akan diturunkan ditempat / pelabuhan dimana peristiwa itu terjadi dan diserahkan kepada yang berwajib.

PASAL 10

Jika kapal dimana pihak II dipekerjakan tenggelam atau hilang, maka pihak I berhak mengakhiri hubungan kerja atau perjanjian ini maka pihak II berhak menerima uang pesangon ditambah dengan ongkos - ongkos pengangkutan kembali ketempat / pelabuhan dimana pihak II diterima / disijil dan uang pengganti atas barang - barang hak milik pihak II sesuai dengan Peraturan Pemerintah NO. 7 tahun 2000 tentang ketentuan kepelautan atau peraturan - peraturan lain yang berlaku dalam Negara RI.

PASAL 11

Pihak II harus meninggalkan sebagian dari gaji / pendapatan - pendapatan bersih tiap bulan, uang mana oleh Pihak I di atur pembayarannya kepada yang ditunjuk oleh pihak II sebagai tanggungannya. Pihak II dala hal ini menyatakan persetujuannya.

PASAL 12

Dalam keadaan perang maupun bahaya perang, pihak II harus tetap melakukan kewajibannya baik didarat maupun di atas kapal yang di charter / disewa atau digunakan oleh pemerintah RI maupun yang tidak di charter / disewa atau digunakan oleh pemerintah RI, keadaan tersebut diatas tidak boleh dijadikan alasan bagi pihak II untuk memutuskan perjanjian atau hubungan dengan kerja.

PASAL 13

Jaminan - jaminan social lainnya bagi pihak II, seperti cuti, perawatan kesehatan dan lain sebagainya, diatur dan ditentukan oleh pihak I yang berpedoman kepada Peraturan - Peraturan Pemerintah RI. Dalam hal ini pihak II menyatakan persetujuannya.

PASAL 14

Dengan menandatangani perjanjian kerja laut ini maka semua perjanjian kerja laut yang sebelumnya diadakan oleh pihak II dianggap tidak berlaku lagi.

PASAL 15

Bilamana dikemudian hari karena sesuatu hal dipandang perlu untuk mengadakan perubahan - perubahan / penambahan dalam perjanjian kerja laut ini, maka hal ini sedemikian dapat dilakukan atas kehendak persetujuan kedua belah pihak dihadapan Syahbandar setempat.

Demikianlah Surat Perjanjian kerja Laut ini dibuat pada hari dan tahun sebagai tersebut diatas dalam rangkap empat yang sama bunyinya yang asli diperuntukkan Syahbandar. Tembusan lainnya untuk pihak I, pihak II dan Nashionda Kapal.

PIHAK I


DARWIS NASUTION

PIHAK II

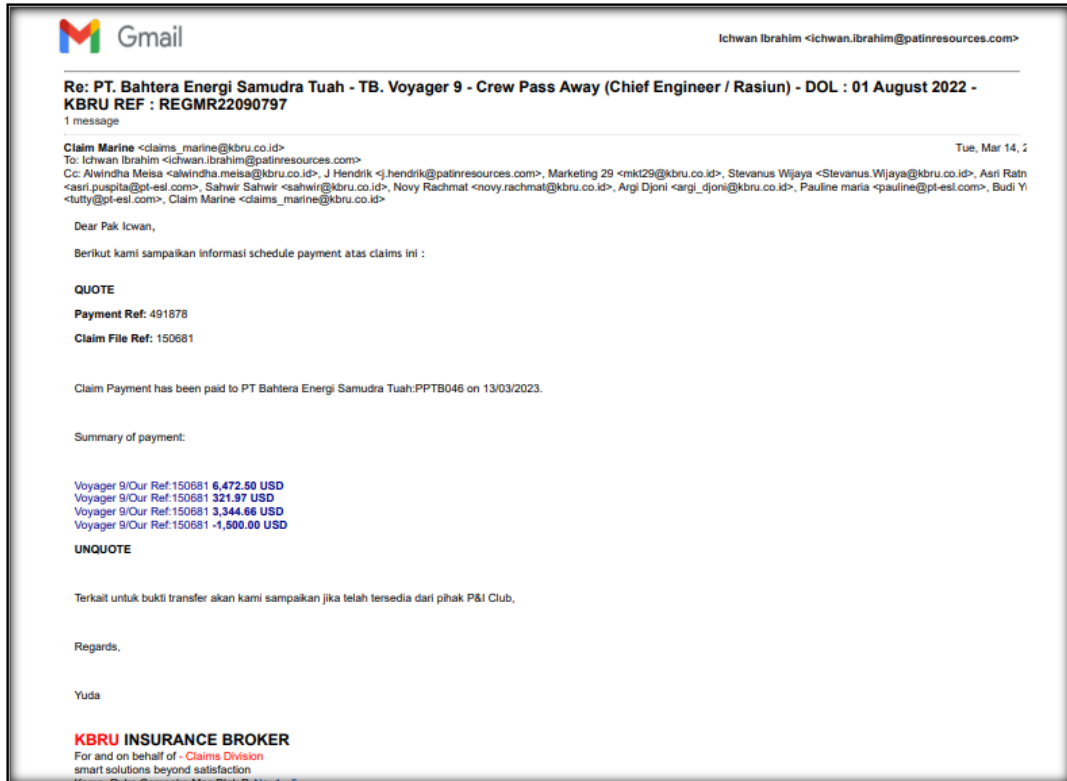

RASIUN

NAMA KAPAL : **TB.VOYAGER 9**
BENDERA : **INDONESIA**
ISI KOTOR : **GT. 269**
KW : **2 X 1030**
SERKES : **NCV**
SERPEL : **ATT-III MAMAEMEN**



COBAN SINAGA
Penata Muda Tk. I (00/b)
NIP. 19720713 199703 1 0014

Dokumen Email pengajuan Klaim asuransi



LAMPIRAN

Dokumen Rincian Biaya

RINCIAN BIAYA PENGIRIMAN ALM. RASIUN (CH ENGINEER) TB VOYAGER 9 BANJARMASIN-CIREBON

NO	KETERANGAN	
1	Biaya Pengiriman Jenazah A/n : Rasiun (Ch Engineer) TB Voyager 9 Banjarmasin - Cirebon Lumpsum	Rp 29,000,000
2	Biaya Perawatan di Rumah Sakit Anshari Saleh (1 hari)	Rp 4,374,457
3	Biaya Perahu Antar Jemput Crew dari Kapal ke Rumah Sakit Anshari Saleh	Rp 300,000
4	Biaya Pendamping, Makan,Transportasi Menemani Crew A/n : Rasiun (Ch Engineer)	Rp 300,000
TOTAL		Rp 33,974,457



LAMPIRAN

Dokumen *Klaim Summary*

CLAIM SUMMARY						
Company	:	BEST	Vessel	:	TB. Voyager 9/CE. Rasiun	
DOL	:	01-Aug-22	Location	:	-	
			Policy N	:	PNI - 77122/1100542/FLEET/P&I/01	
			Insurer	:	N/A	
Description						
KKM Rasiun Meninggal akibat sakit						
Claim Details						
		Cur	Amount	Remarks		
Claim Proposed	:	IDR	156.649.457,00	Setara USD 10,139.13		
Claim Approved	:	IDR	132.826.624,00	Deductible USD 1,500. Approved USD 8,639.13 x IDR 15.375		
DOCUMENTATION			INSURER PAYMENT			
Description			NSUREF	Share	Amount	Date
Doc Complete	27-Feb-23		SOP	100%	\$8.639,00	16-Mar-23
LOD/Approval Received	03-Mar-23					
LOD Sent	03-Mar-23					
BANK Approval Sent	N/A					
BANK Approval Received	N/A					



LAMPIRAN

Dokumen Crew List



PT. ENERGI SAMUDRA LOGISTICS
IMMIGRATION REGULATIONS
CREW LIST

NAMA KAPAL : TB. VOYAGER 9
GT KAPAL : 269 GT
KEAGENAN : PT. ENERGI SAMUDRA LOGISTICS
PEMILIK : PT. BAHTERA ENERGI SAMUDRA TUAH

TANGGAL TIBA : 12 JUNI 2022
TANGGAL BERANGKAT : 15 JUNI 2022
PELABUHAN SEBELUMNYA : BANARMASIN
PELABUHAN BERKUTINYA : CILACAP

DAFTAR AWAK KAPAL

NO	NAMA	KELAMIN	TGL - LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT
1.	RIKI VICTOR MAKAHEKUNG	M	15-05-1985	INDONESIA	6200418257	F 114548	18-01-2024	NAKHODA	ANT. IV
2.	DIMAS CATUR PAMUNGKAS	M	26-06-1983	INDONESIA	6201004883	E 012392	12-101-2023	MUALIM - I	ANT. III
3.	TULLANTO PALEBANG	M	20-05-2000	INDONESIA	6211728177	F 045605	07-08-2022	MUALIM - II	ANT. IV
4.	RASIUN	M	01-01-1970	INDONESIA	6200501032	G 043733	03-03-2024	KKM	ATT. III
5.	FERRY KURNIAWAN	M	21-07-1989	INDONESIA	6200565153	G 048972	03-02-2024	MASINIS - II	ATT. IV
6.	WELA KURNIAWAN	M	04-05-1993	INDONESIA	6211423951	G 124462	09-12-2024	MASINIS - III	ATT. III
7.	MUH. RESKY	M	15-01-1999	INDONESIA	6211830020	F 168988	19-10-2023	JURU MINYAK	RATINGS
8.	JUFARDI	M	11-06-1995	INDONESIA	6211808028	F 103237	19-03-2023	JURU MUJDI	RATINGS
9.	JEFRADIN	M	20-06-2002	INDONESIA	6212119235	G 104861	03-09-2024	JURU MUJDI	RATINGS
10.	IBNU ADHE PANGESTU	M	20-01-2000	INDONESIA	6211870767	F 248368	27-06-2024	JURU MASAK	BST

JUMALAH CREW : 10 (SEPULUH) ORANG TERMASUK NAKHODA

Nakhoda
TB. VOYAGER 9
RIKI VICTOR MAKAHEKUNG

AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN
OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANARMASIN
KABUPATEN BANJARNEGARA, PROVINSI JAWA TENGAH
RONNY ALFIANTO, S.P.
NIP. 19750203 200604 1 002

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Aurellia Febinasari Hendriko
2. Tempat, Tanggal Lahir : Jakarta, 12 Februari 2001
3. Jenis Kelamin : Perempuan
4. Agama : Islam
5. Alamat : Manggisan rt002/rw010, Banjarnegoro,
Mertoyudan, Magelang
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Popsi Rudi Hendriko
 - b. Ibu : Ria Wikantari
7. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Muhammadiyah Muntilan (2007-2013)
 - b. SMP Muhammadiyah Muntilan (2013-2016)
 - c. SMA 1 Mertoyudan Magelang (2016-2019)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2020-2024)
8. Praktik Darat
 - Nama Perusahaan : PT Pelni Persero Cabang Semarang
PT Patin Resources
 - Masa Praktik : 01 Agustus 2022 – 31 Januari 2023
07 Februari 2023 – 31 Juli 2023