

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan dirumuskan melalui temuan-temuan penelitian dan pembahasan. Sesuai dengan pertanyaan penelitian dalam rumusan masalah, kesimpulan penelitian ini dibagi menjadi dua yaitu kesimpulan terhadap pertanyaan penelitian pertama mengenai latar belakang dan urgensi transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia dan upaya pemerintah dalam mewujudkan wacana transformasi Mahkamah Pelayaran menuju pembentukan Pengadilan Maritim.

5.1.1 Latar Belakang dan Urgensi Transformasi Mahkamah Pelayaran Menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia

Temuan dari penelitian ini menunjukkan bahwa performa Mahkamah Pelayaran yang belum efektif dalam tataran operasional. Kesenjangan yang menjadi kelemahan Mahkamah Pelayaran yang besar berpengaruh terhadap penegakan hukum di laut. Kewenangan yang terlalu sempit mengakibatkan Mahkamah Pelayaran belum menjawab akibat yang timbul dari kecelakaan kapal. Kedudukan di bawah eksekutif dengan nomenklatur mahkamah yang berarti peradilan menjadi kerancuan. Proses operasional yang mirip dengan peradilan juga menambah kerancuan Mahkamah Pelayaran. Keputusan Mahkamah Pelayaran menjadi pembuktian bagi kasus tindak pidana di Pengadilan Negeri menjadi kekuatan Mahkamah Pelayaran. Proses persidangan yang dipimpin oleh panel ahli dengan standar kecakapan menjadikan Keputusan Mahkamah Pelayaran menjadi bernilai. Namun karena sifatnya yang berupa rekomendasi dan tidak yudisial menjadikan marwah Mahkamah Pelayaran tidak ada. Nawacita sebagai poros maritim dunia harus diimbangi dengan lembaga yang memiliki kapabilitas menyelesaikan masalah yang muncul dari aktivitas Indonesia sebagai poros maritim dunia. Hal tersebut menjadi

alasan urgensi transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia. Ditambah dengan dorongan dari internal Mahkamah Pelayaran, masyarakat maritim dan pengguna jasa, dan wacana pemerintah untuk membuat Pengadilan Maritim. Upaya transformasi dapat dilakukan dengan memperhatikan aturan hukum tata negara di Indonesia.

5.1.2 Upaya Pemerintah dalam Mewujudkan Wacana Transformasi Mahkamah Pelayaran Menuju Pembentukan Pengadilan Maritim

Upaya yang dilakukan oleh Pemerintah masih terbatas. Upaya internal Pemerintah Mahkamah Pelayaran berupa studi banding dan FGD. Studi banding menunjukkan kesenjangan antara Mahkamah Pelayaran dengan *Admiralty Court* dan *Maritime Court*. Hal tersebut ditunjukkan dengan kewenangan yang terlalu sempit dan operasional yang berbeda dengan Pengadilan Maritim. FGD menghasilkan urgensi dari transformasi untuk peningkatan penyelesaian masalah yang timbul akibat kecelakaan kapal dan peningkatan kapasitas lainnya berupa perdata dan pidana di laut. Hasil pembahasan juga menemukan titik bahwa pengalihan kedudukan Mahkamah Pelayaran menjadi bagian dari Mahkamah Agung. Upaya transformasi dapat dilakukan dengan *re-framing*, *re-structuring*, *re-vitalization*, dan *re-newal*. Hal yang menyangkut kemungkinan transformasi mengungkapkan apabila transformasi dilakukan dan tidak dilakukan memiliki konsekuensi masing-masing.

5.2 Saran

Untuk meningkatkan kewenangan Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim sebagai saran penelitian ini yaitu:

1. Upaya transformasi dapat dilakukan dengan perubahan elemen kelembagaan sesuai dalam pembahasan dengan memerhatikan hukum tata negara di Indonesia dan dapat dimulai dengan

menumbuhkan *political will* yang menjadi dasar untuk pembentukan Undang-Undang.

2. Dilanjutkan dengan perubahan regulasi yang pertama yaitu asas *ius constituendum* yaitu membentuk Undang-Undang yang baru yang meleburkan Undang-Undang Perikanan dan Pelayaran menjadi satu sehingga terbentuk badan Peradilan yang merepresentasikan Pengadilan Maritim yang termasuk dalam bagian yudikatif. Kedua, dengan melakukan revisi Undang-Undang Pelayaran untuk ditambahkan kewenangan Mahkamah Pelayaran selain pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Ketiga, dengan membuat *Omnibus Law* bidang maritim. Hal ini tentu akan membentuk sebuah lembaga peradilan dengan kewenangan memeriksa, mengadili, dan memutus sengketa kemaritiman baik perdata maupun pidana.
3. Setelah itu dilanjutkan dengan pembentukan tim penanggung jawab untuk pelaksanaan transformasi. Tim ini harus beranggotakan Mahkamah Agung RI selaku pemegang kekuasaan kehakiman, Kementerian Perhubungan RI selaku yang menaungi Mahkamah Pelayaran, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi RI selaku institusi yang menaungi Kementerian Perhubungan RI, dan ditambah dengan institusi yang memiliki keterkaitan di bidang maritim dapat menjalin kerjasama menjadi penanggung jawab untuk pelaksanaan transformasi.
4. Inovasi transformasi dapat dilakukan dengan 4 cara yaitu *re-framing* mencakup perubahan regulasi, kedudukan, dan organisasi, *re-structuring* perubahan sistem koordinasi, tugas pokok dan fungsi, dan produk akhir, *re-vitalization* mencakup peningkatan sumber daya, dan *re-newal* mencakup pembentukan sumber daya.
5. Dikarenakan keterbatasan dalam penelitian ini maka disarankan untuk adanya penelitian lanjutan mengenai *political will* dalam penyusunan regulasi transformasi Mahkamah Pelayaran menuju pembentukan Pengadilan Maritim.