

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Secara geografis, Indonesia dapat disebut sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*). Hal ini dinyatakan secara legal sejak deklarasi Djuanda yang dilakukan oleh Perdana Menteri Indonesia Djuanda Kartawidjaja pada tahun 1957. Dalam pasal 25A Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 hasil amandemen ke-4 menyatakan bahwa "*Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang*".

Hukum internasional telah mendefinisikan secara jelas apa yang dimaksud dengan negara kepulauan. *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 sebagai dasar hukum laut internasional mendefinisikan istilah kepulauan dan negara kepulauan. Pasal 46 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa:

- a. "*Archipelagic State*" means a state constituted wholly by one or more archipelagos and any include others island ("Negara Kepulauan" berarti suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain).
- b. "*Archipelago*" means a groups of islands, including parts of islands, interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such islands, waters and natural features form an intrinsic geographical, economic and political entity, or which historically have been regarded as such ("Kepulauan" berarti suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratnya sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki atau yang secara historis dianggap sebagian demikian).

Forum *United Nations Conferences on the Standardization of Geographical Names* (UNCSGN) dan *United Nations Group of Expert on Geographical Names* (UNGEGN) menyatakan jumlah pulau di Indonesia kurang lebih 17.504 dan secara resmi jumlah pulau di Indonesia yang tercatat mencapai 16.056 pulau dalam (Hananto, 2017). Menurut data dari Badan Informasi Geospasial Indonesia (BIG) dan Pusat Hidrografi dan Oseanografi (Pushidros) TNI AL Indonesia memiliki garis pantai sepanjang 108.000 km dengan luas daratan dan perairan mencapai 8,3 juta km² serta 3 juta km² diantaranya termasuk ke dalam Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, 2018).

Memiliki luas laut 2,5 dari luas daratan, dapat dipastikan Indonesia memiliki potensi sumber daya alam yang sangat besar ditambah dengan potensi jasa lingkungan untuk dimanfaatkan dalam pembangunan ekonomi lokal, regional, dan nasional. Posisi yang sangat strategis dalam pelayaran domestik maupun internasional. Dipandang melalui sifat alaminya, lingkungan yang dimiliki oleh Indonesia menunjukkan sifat integral dari unsur laut dan darat. Secara ekologis, hal ini menjadi dasar ilmiah dan alamiah bagi konsep wawasan nusantara sebagai perwujudan kekuatan geografis yang menjadi dasar kesatuan politis, ekonomi, budaya, pertahanan dan keamanan (Mochtar Kusumaatmadja, 1987). Bentuk geografis yang dimiliki Indonesia tentunya memiliki cakupan dimensi peluang, tantangan dan ancaman. Tantangan dan ancaman Indonesia sebagai negara kepulauan harus dicarikan solusi untuk menanganinya. Tingginya masalah yang berpotensi dapat mengganggu kedaulatan Indonesia.

Selama ini studi mengenai keamanan di laut masih terbatas menysasar pada stakeholder (dalam hal ini operator dan regulator). Upaya-upaya preventif telah dilakukan dengan adanya regulasi dan operasi pengamanan. Terdapat upaya lain yang dapat dilakukan misalnya dengan membarui sistem peradilan di Indonesia.

Penegakan hukum diperlukan dalam menjaga kedaulatan NKRI baik di wilayah daratan maupun lautan. Selama ini Indonesia telah memiliki institusi lembaga peradilan yang memiliki kewenangan untuk mengadili kasus-kasus yang terjadi di laut. Lembaga tersebut adalah Pengadilan Negeri, Pengadilan Perikanan dan Mahkamah Pelayaran. Ketiga lembaga tersebut memiliki kewenangan dalam melakukan peradilan atas dugaan pelanggaran hukum di laut. Namun sejauh ini lembaga peradilan tersebut belum memenuhi kriteria untuk dapat secara efektif dalam hal mengadili permasalahan kemaritiman di Indonesia.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia saat ini menjadi salah satu inisiator terbentuknya Pengadilan Maritim di Indonesia. Sebelumnya, Kementerian Perhubungan berhasil membentuk Mahkamah Pelayaran yang memiliki kewenangan dalam lingkup pelayaran. Dasar hukum mengenai Mahkamah pelayaran diuraikan sebagai berikut:

- a. *Wetboek van Koopenhandel voor Indonesie* S.1847:23 (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Buku II)
- b. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- c. Peraturan Pemerintah Nomor 9 tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- d. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 39 Tahun 2021 Tentang Hak Keuangan Bagi Anggota Panel Ahli dan Sekretaris Tim Panel Ahli Pada Mahkamah Pelayaran di Kementerian Perhubungan.
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 69 tahun 2011 Tentang Pedoman Penataan Organisasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan
- f. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 76 tahun 2017 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran
- g. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- h. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2020 Tentang tata Cara Pengangkatan dan Pemberhentian Anggota Panel Ahli Mahkamah Pelayaran yang Berasal Dari Non Pegawai Negeri Sipil
- i. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran
- j. Peraturan Mahkamah Pelayaran Nomor: HK.208/01/XI/MP.2015 Tentang Prosedur Tetap Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal

Dari dasar hukum tersebut tersurat bahwa fokus kewenangan Mahkamah Pelayaran adalah pada bidang keprofesian dari pelaut. Secara operasional kewenangan ini hanya sebatas pelaksanaan pemeriksaan lanjutan terjadinya kecelakaan kapal di perairan Indonesia setelah menjalani pemeriksaan pertama oleh Syahbandar. Saat ini Mahkamah Pelayaran memiliki peran penting dalam Keamanan Maritim terkait dengan keselamatan pelayaran. Keselamatan pelayaran dalam bentuk rekomendasi dari hasil pemeriksaan lanjutan terjadinya kecelakaan kapal untuk perbaikan. Mengingat dalam pasal 1 Peraturan Ketua Mahkamah Pelayaran Nomor: HK.208/01/XI/MP.2015 tentang Prosedur Tetap Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, kecelakaan didefinisikan sebagai suatu kejadian dan/atau peristiwa yang disebabkan oleh faktor eksternal dan/atau internal dari kapal, yang dapat mengancam dan/atau membahayakan keselamatan kapal, jiwa manusia, kerugian harta benda, dan kerusakan lingkungan maritim, peran Mahkamah Pelayaran sangat diperlukan untuk lancarnya aktivitas maritim yang berlangsung di perairan Indonesia. Pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal mencakup kegiatan penyelidikan atau pengusutan dan persidangan sebagai penyelesaian kasus kecelakaan kapal.

Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Operasional pelaksanaan tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran dimulai dari penerimaan berkas perkara. Penerimaan berkas perkara adalah hasil pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Dilanjutkan dengan pembentukan majelis untuk proses persidangan. Majelis menggelar pra sidang untuk menentukan layak atau tidaknya suatu perkara dapat dilakukan pemeriksaan lanjutan. Apabila suatu perkara dinyatakan layak maka mejelis menentukan Terduga, saksi-saksi, keterangan ahli bila diperlukan, jadwal dan tempat persidangan serta membagi tugas kepada anggota majelis untuk mendalami bidang tertentu yang terkait dengan

perkara yang dihadapi. Apabila suatu perkara dinyatakan tidak layak dilakukan pemeriksaan lanjutan, maka dilakukan pengembalian berkas perkara disertai alasan pengembalian. Pelaksanaan sidang pemeriksaan lanjutan dilakukan dengan memeriksa para pihak meliputi Terduga, saksi-saksi dan ahli jika diperlukan. Tahap selanjutnya dilakukan penyusunan majelis dan pembahasan.

Kewenangan pemeriksaan lanjutan ini juga bersifat instruktif, artinya apabila Menteri Perhubungan tidak meminta untuk melakukan pemeriksaan lanjutan maka lembaga tidak memiliki kewenangan tersebut. Keputusan yang dikeluarkan Mahkamah Pelayaran bersifat final dan tidak bisa dilakukan upaya hukum (banding dan kasasi). Mahkamah Pelayaran juga tidak memiliki kewenangan dalam memberikan sanksi tegas, sanksi hanya terbatas dalam bentuk administratif yang hanya berhubungan dengan sertifikasi keahlian pelaut. Sehingga pemilik kapal atau perusahaan pelayaran tidak akan terdampak secara langsung atas putusan Mahkamah Pelayaran (Paramita, 2018). Hal ini menjadi *gap* karena mahkamah pelayaran tidak memiliki hubungan langsung secara yuridis dengan lembaga yudikatif. Berkedudukan di bawah Kementerian Perhubungan membuat Mahkamah Pelayaran menjadi bagian dari lembaga eksekutif, hal ini mengakibatkan Mahkamah Pelayaran sulit disebut sebagai lembaga peradilan. Di Indonesia sistem pemerintahannya telah jelas dibagi menjadi tiga yaitu legislatif, eksekutif dan yudikatif. Pemisahan tersebut dimaksudkan agar tidak ada kerancuan dalam pelaksanaan pemerintahan. Lembaga peradilan seharusnya bersifat independen sehingga eksistensinya diakui dan dihormati (Makhfudz, 2017).

Sejatinya istilah Mahkamah yang berarti *court* atau *Tribunal* memiliki makna sebuah lembaga bidang peradilan dengan kedudukan, tugas dan wewenang hukum yang tinggi (*high court*) atau bahkan tertinggi (*supreme*). Selain Mahkamah Pelayaran, istilah Mahkamah sudah digunakan oleh Mahkamah Agung dan Mahkamah Konstitusi sebagai lembaga peradilan tertinggi di Indonesia. Banyak kritik untuk istilah Mahkamah digunakan

untuk Mahkamah pelayaran. Mengingat bahwa dari istilah Mahkamah menunjukkan sebuah eksistensi lembaga dengan kompetensi dan yurisdiksi yang luas dalam mengadili isu-isu hukum yang terjadi (Agoes. et al, 2005).

Persoalan keamanan maritim tidak hanya sebatas kecelakaan kapal. Misalnya dengan kekayaan sumber daya alam yang dimiliki Indonesia menyebabkan banyaknya kapal asing yang berlayar di lautan Indonesia dan melakukan *Illegal Fishing*. Menurut *World Bank* dan *Food and Agriculture Organization (FAO)* kerugian yang disebabkan dengan adanya *illegal fishing* mencapai 20 miliar dollar AS atau setara dengan 240 triliun pertahunnya. Walaupun ada Pengadilan Negeri dan Pengadilan Perikanan yang memiliki kewenangan dalam mengadili perkara tersebut, masih ada sistem yang belum efektif. Hal ini menjadi problematika berat pada tataran operasional dalam keamanan maritim. Perkembangan operasional di lapangan menunjukkan bahwa ditemukan tindak pidana selain perikanan bersamaan dengan tindak pidana perikanan.

Operasional penegakan hukum di laut menemukan adanya suatu kejahatan dan pelanggaran seperti masalah keimigrasian, perdagangan orang, tenaga kerja ilegal dan di bawah umur, narkoba, dan kepemilikan senjata ilegal. Saat ini untuk penanganan di Indonesia, dibutuhkan lembaga yang berbeda. Lembaga tersebut yaitu Pengadilan Negeri dan Pengadilan Perikanan. Hal tersebut didasarkan pada kewenangan Pengadilan Perikanan sebatas memeriksa, mengadili, dan memutus tindak pidana perikanan. Oleh karena itu untuk apabila ditemukan tindak pidana lain yang ditemukan bersamaan dengan tindak pidana perikanan, maka tindak pidana non perikanan maka dilimpahkan ke Pengadilan Negeri yang memiliki kewenangan memeriksa, mengadili, dan memutus tindak pidana tersebut (Khopiatuziadah, 2017).

Sebagai contoh dalam putusan nomor HK.2010/25/VIII/MO.12 tentang Kecelakaan Kapal Terbakarnya KLM Berkat Sejati di Dermaga Pelra Pelabuhan Gresik Koordinat 07°-09'-29.11" LS/ 112°-39'-38.48" BT.

Dalam pelaksanaan penyelesaian masalah kecelakaan kapal, Mahkamah Pelayaran melakukan prosedur sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya sehingga di dapatkan sebuah putusan menghukum Terduga yakni nahkoda KLM Berkat Saji dengan peringatan. Contoh kasus selanjutnya yaitu mengenai kecelakaan kapal yaitu tenggelamnya kapal di Tanjung Priok. Kapal dengan jenis tugboat (kapal tunda) dengan 2 (dua) orang awak yang bersandar di Pelabuhan Tanjung Priok. Peristiwa tersebut terjadi pada 15 Oktober 2019 pukul 00.30. Dari 2 (dua) orang awak kapal, terdapat 1 (satu) orang meninggal dan 1 (satu) orang selamat. Dalam berita yang dikutip dari CNN Indonesia, Kapolres Pelabuhan Tanjung Priok AKBP Reynold menyampaikan bahwa para saksi dan pihak keluarga dibawa ke Polres Pelabuhan untuk dimintai keterangan terkait insiden tersebut (CNN Indonesia 2019). Dari peristiwa tersebut telah diketahui bahwa seharusnya apabila terjadi kecelakaan kapal seharusnya lembaga yang menangani pertama yaitu Syahbandar selanjutnya apabila diperlukan pemeriksaan lanjutan maka kasus dibawa ke Mahkamah Pelayaran. Namun dalam kasus tersebut pihak kepolisian langsung mengambil alih kasus dengan membawa saksi dan pihak keluarga untuk dimintai keterangan. Seharusnya pihak kepolisian baru memiliki andil apabila dalam keputusan Mahkamah Pelayaran disebutkan perlunya penyelidikan dan penyidikan terkait dengan adanya unsur tindak pidana yang terjadi dalam peristiwa kecelakaan kapal tersebut. Hal ini menjadi bukti bahwa urgensi Pengadilan Maritim di Indonesia sangat diperlukan.

Pembaruan sistem peradilan khususnya dibidang kemaritiman diperlukan oleh Indonesia dengan mengingat tingginya ancaman yang mengganggu keamanan maritim. Sejatinya penerapan dan formulasi hukum di laut berbeda dengan hukum di darat. Pemahaman mengenai hukum darat dan laut di Indonesia saat ini masih belum tepat mengingat hukum di laut masih disamakan dengan hukum di darat. Faktor terpenting adalah bahwa hukum di darat sepenuhnya menerapkan regulasi nasional sedangkan di laut selain regulasi nasional juga harus menerapkan regulasi

internasional. Sejalan dengan hal tersebut, Indonesia memiliki Alur Laut Kepulauan Indonesia dan *Choke Point* yang menjadi jalur pelayaran Internasional. Potensi adanya ancaman kemaritiman dapat terjadi baik dilakukan oleh aktor dalam negeri maupun luar negeri. Saat ini hukum di Indonesia belum mengakomodir secara efektif apabila hal tersebut terjadi, oleh karena itu sudah selayaknya Indonesia memperbaharui sistem hukum maritimnya. Melihat operasional saat ini bahwa apabila terjadi tindak pidana atau sengketa perdata akibat kecelakaan kapal, kewenangan mengadili masih dipegang oleh peradilan umum sehingga putusan yang dikeluarkan tidak jarang belum memenuhi keadilan yang dibutuhkan oleh korban. Hal ini disebabkan karena kurangnya kapasitas hakim dan jaksa dalam hal kemaritiman, nautika, dan pelayaran.

Kebijakan Keluatan Indonesia yang mencakup pengembangan konektivitas (tol laut) dan Ide Poros Maritim Dunia yang digaungkan oleh presiden Joko Widodo juga menjadi alasan kuat lahirnya Pengadilan Maritim. Peran pengadilan sangat diperlukan dalam mengadili dan memberikan putusan yang dapat mengurangi hingga menghentikan kasus-kasus kemaritiman. Penelitian ini akan membahas mengenai Mahkamah Pelayaran yang terkendala oleh regulasi karena kedudukannya di bawah Kementerian Perhubungan sehingga kewenangannya harus ditingkatkan agar lebih *powerful* sebagai lembaga peradilan.

Dari uraian latar belakang di atas dapat dilihat kesenjangan antara Mahkamah Pelayaran dan Pengadilan Maritim sebagai berikut:

Tabel 1.1 Gap antara Mahkamah Pelayaran dengan Pengadilan Maritim

| Mahkamah Pelayaran | Pengadilan Maritim |
|---|--|
| Undang-Undang yang mengatur masih mengikuti Undang-Undang Pelayaran. Tidak mengatur secara khusus mengenai Mahkamah | Diatur dalam Undang-Undang secara sepsifik |

| | |
|---|--|
| pelayaran. Mahkamah Pelayaran diatur dalam hierarki peraturan perundang-undangan yang lebih rendah | |
| Mahkamah Pelayaran di bawah naungan lembaga eksekutif yaitu Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Tidak memiliki hubungan langsung secara yuridis dengan lembaga yudikatif. Sehingga sukar disebut sebagai lembaga peradilan karena pelaksanaan peradilan seharusnya di bawah lembaga yudikatif | Pengadilan Maritim bagian dari lembaga yudikatif. Lembaga independen yang melaksanakan kepentingan peradilan tanpa ada campur tangan lembaga eksekutif |
| Penyematan istilah “Mahkamah” yang sejatinya memiliki arti lembaga peradilan dengan kedudukan, tugas, dan wewenang hukum yang tinggi bahkan tertinggi | Memiliki nama <i>Maritime Court</i> atau <i>Admiralty Court</i> |
| Kewenangannya bersifat instruktif | Kewenangannya tidak bersifat instruktif (dapat menerima gugatan) |
| Kewenangannya sebatas mengadili perkara keprofesian pelaut | Memiliki kewenangan yang luas tidak hanya terkait dengan kecelakaan kapal dan sejalan dengan perkembangan ancaman kemaritiman |
| Sanksi yang diberikan masih bersifat administratif | Sanksi yang diberikan selain administratif juga mencakup ganti rugi |

| | |
|--|--|
| Wilayah yurisdiksi yang luas mencakup seluruh Indonesia namun hanya memiliki 1 (satu) lembaga, yaitu tepatnya di Jakarta Utara | Memiliki lembaga di tiap daerah provinsi atau kabupaten/kota yang memiliki wilayah laut |
| Keputusannya bersifat final atau tidak bisa dilakukan upaya hukum banding maupun kasasi | Keputusannya dapat dilakukan upaya hukum banding maupun kasasi |
| Hanya memiliki 1 tingkatan | Memiliki pengadilan tingkat pertama, pengadilan tingkat kedua (Pengadilan Banding/ Pengadilan Tinggi), dan tingkatan ketiga (Pengadilan Kasasi/ Mahkamah Agung). |

Sumber: diolah oleh peneliti

Permasalahan keamanan maritim Indonesia dimungkinkan karena sistem peradilan di Indonesia yang belum efektif. Belum efektifnya lembaga yang memiliki kewenangan mengadili dalam perkara kemaritiman menjadi peluang tingginya eskalasi terganggunya keamanan maritim. Terdapat kekosongan kewenangan yang saat ini belum diatur oleh peraturan perundang-undangan menjadi problematika mendasar penegak hukum dalam menangani kasus keamanan maritim. Lembaga peradilan yang seharusnya memiliki kapasitas dibidang kemaritiman justru menjadi sebuah peluang problematika baru dalam sistem peradilan di Indonesia. Pengadilan Negeri, Pengadilan Perikanan dan Mahkamah Pelayaran yang saat ini ada belum mampu memberikan kepastian hukum maritim sehingga perlu diadakan formulasi untuk memenuhi kepastian hukum maritim. Ketiga lembaga peradilan tersebut dinilai kurang mempunyai kompetensi dalam menangani proses pemeriksaan peradilan

terhadap masalah yang terjadi di domain maritim yang terkait dengan keamanan maritim.

Untuk mencapai penegakan hukum yang efektif, Indonesia perlu lembaga yang memiliki kewenangan mengadili dibidang kemaritiman baik dalam ranah perdata maupun pidana. Kewenangan tersebut harus disesuaikan dengan perkembangan ancaman dan masalah yang terjadi. Sehingga perkembangan regulasi dapat mengimbangi keadaan sebenarnya di lapangan.

Dari uraian latar belakang di atas telah membuktikan bahwa saat ini dalam sistem penyelenggaraan regulasi keamanan dan keselamatan di laut, eksistensi Mahkamah Pelayaran belum mampu menjawab semua permasalahan yang dihadapi misalnya akibat dari kecelakaan kapal mengenai asuransi, ganti rugi dan lingkungan laut sehingga diperlukan suatu transformasi agar dapat menjawab permasalahan tersebut. Transformasi Mahkamah Pelayaran dalam batas tertentu dalam membangun Pengadilan Maritim.

Pengadilan Maritim dibutuhkan dalam sistem peradilan di Indonesia. Dengan bentuk negara kepulauan tentu memiliki kompleksitas ancaman yang lebih rumit dibandingkan dengan negara kontinental. Kompleksitas masalah-masalah bidang maritim tentu harus ditangani oleh Pengadilan yang memiliki kapabilitas di bidang maritim. Penelitian ini akan membahas mengenai bagaimana Mahkamah Pelayaran dapat bertransformasi menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia. Oleh karena itu, Indonesia tidak perlu membuat sebuah lembaga peradilan baru sebagai Pengadilan Maritim. Melainkan memberdayakan Mahkamah Pelayaran sesuai dengan kebutuhan Indonesia agar kewenangannya tidak hanya menyidangkan masalah kecelakaan kapal saja.

1.2 Fokus dan Subfokus

Dari latar belakang penelitian di atas, penelitian ini memiliki fokus dan subfokus sebagai pembatasan. Fokus penelitian ini yaitu latar

belakang dan urgensi dari transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim. Selanjutnya subfokus penelitian ini yaitu mengenai upaya pemerintah dalam mewujudkan transformasi Mahkamah Pelayaran menuju pembentukan Pengadilan Maritim.

1.3 Rumusan Masalah

Penegakan hukum menjadi elemen penting dalam keamanan maritim. Penegakan hukum memiliki rantai sinergi dalam pelaksanaannya. Penegak hukum yang kewenangannya dilapangan dan di persidangan memiliki wilayah kompetensinya masing-masing. Namun, proses penegakan hukum bidang maritim berbeda dengan di darat. Hal ini karena penegak hukum di lapangan harus membawa pelaku pelanggaran atau kejahatan ke Pengadilan yang ada di darat. Tidak jarang putusan yang dijatuhkan Pengadilan belum memuaskan sehingga ketegasan dari penegakan hukum masih lemah.

Oleh karena itu diharapkan ada sebuah lembaga yang dapat secara kapabilitas memenuhi kriteria untuk dapat menyidangkan perkara bidang maritim. Perkara bidang maritim merupakan perkara yang berbeda karena menyangkut hukum nasional dan internasional. Berdasarkan uraian tersebut, pertanyaan penelitian yang akan menjadi fokus pembahasan yaitu:

- a. Bagaimana latar belakang dan urgensi transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia?
- b. Bagaimana upaya pemerintah dalam mewujudkan wacana transformasi Mahkamah Pelayaran menuju pembentukan Pengadilan Maritim?

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini berfokus untuk menggambarkan dan mendeskripsikan performa Mahkamah Pelayaran dalam tataran operasional kelembagaan sebagai latar belakang dan urgensi dari transformasi. Selanjutnya melihat sejauh mana pemerintah dalam

mengupayakan transformasi tersebut. Implikasi transformasi tersebut utamanya adalah untuk mewujudkan keamanan maritim di Indonesia. Berdasarkan uraian rumusan masalah di atas, penelitian ini dilakukan dengan tujuan yaitu:

- a. Menganalisis latar belakang dan urgensi transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia.
- b. Menganalisis upaya pemerintah dalam mewujudkan wacana transformasi Mahkamah Pelayaran menuju pembentukan Pengadilan Maritim.

1.5 Manfaat Penelitian

Dalam pelaksanaan ini, tentu diharapkan memberikan manfaat bagi para pihak yang berhubungan dengan topik penelitian ini. Manfaat dalam penelitian ini meliputi manfaat teoritis dan praktis.

a. Manfaat Teoritis

Secara teoritis penelitian ini diharapkan memberi manfaat kontribusi dalam bidang keilmuan dan pengayaan akademis pada kajian pertahanan di bidang keamanan maritim. Khususnya pengembangan aplikasi teori kelembagaan dalam sebuah transformasi lembaga peradilan. Temuan-temuan terbaru dalam penelitian ini diharapkan akan menjadi sebuah referensi dikemudian hari khususnya dalam menjaga keamanan maritim yang akan berdampak pada keamanan nasional.

b. Manfaat Praktis

Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat menjadi usulan bagi *stakeholder* dan pemerintah dalam melakukan kajian kebijakan tentang keamanan maritim. Dalam hal ini manfaat bagi pemerintah khususnya Mahkamah Agung, Kementerian Perhubungan RI, Kejaksaan Agung RI, Kementerian Politik Hukum dan Keamanan RI, Kementerian Koordinator Kemaritiman dan Investasi RI, Kementerian Kelautan dan Perikanan RI, TNI AL dan Polri.