

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Landasan Teori**

##### **2.2.1 Konsep Penegakan Hukum Bidang Maritim**

Keamanan maritim mencakup empat elemen kekuatan nasional yaitu *diplomacy, intelligence or information, military, and economic*. Terdapat kesulitan memisahkan antara keselamatan maritim dari keamanan maritim dan dua rangkaian kegiatan yang berkembang secara independen menjadi saling terkait, pembagian antara hukum kelautan dan kebijakan kelautan atau hukum maritim juga masih kabur. Dalam banyak hal, perpaduan antara keselamatan maritim dan keamanan maritim tak terhindarkan. Hukum keamanan maritim mencakup otoritas hukum untuk menangani ancaman tradisional dan ancaman konvensional, serta bahaya tidak teratur atau asimetris, terhadap integritas teritorial atau kedaulatan, pelabuhan, pesisir dan negara bagian tak berpantai (Kraska dan Pedrozo, 2013).

James Kraska dan Raul Pedrozo (2013) Hukum Keamanan Maritim adalah hibrida sub-disiplin hukum internasional, yang pada prinsipnya menggabungkan unsur-unsur antar hukum laut nasional, hukum pidana internasional, hukum hak asasi manusia internasional, dan hukum perang laut yang merupakan bagian dari kemanusiaan internasional. Hukum Keamanan Maritim juga melibatkan aspek nasional dan internasional pengaturan administrasi keimigrasian, perdagangan, dan kepabeanan.

Hukum Keamanan Maritim membuka pertanyaan baru mengenai pelaksanaan yurisdiksi penegakan hukum atau penerapan kekuatan angkatan laut di berbagai wilayah lautan. Memastikan keamanan maritim melibatkan penegak hukum, pasukan militer, penjaga pantai, polisi laut, departemen dan badan lain, termasuk oseanografi dan perikanan, intelijen dan mitra nasional. Fluiditas dan kompleksitas sifat ancaman maritim membutuhkan pemahaman tentang kebijakan, peraturan, hukum perdata

dan pidana nasional dari negara-negara yang berpartisipasi, dan publik internasional.

Hukum bersifat dinamis dan tidak bersifat final. Hukum berkembang sesuai dengan tuntutan zaman masyarakat (*continue on progress*) dan perubahan sosial (Ansori, 2017). Mekanisme penegakan hukum (*law enforcement*) dalam keamanan maritim memiliki dimensi yang penting dalam pelaksanaannya. Pengaruh keberhasilan penegakan hukum dapat meningkatkan keamanan di domain maritim. Penegakan hukum dijelaskan sebagai *the act of putting something such as a law into effect; the execution of the law; the carrying out of a mandate or command* (Black, 1990).

Penegakan hukum memiliki 3 (tiga) substansi di dalamnya yaitu *legal substance, legal structure, dan legal culture*. Hal yang termuat di dalamnya meliputi peraturan perundang-undangan untuk menciptakan keadilan dan dapat diterapkan dalam masyarakat yang masuk dalam substansi hukum. Lembaga atau pelaksana hukum, kewenangan dan personel yang masuk dalam struktur hukum. Perilaku hukum dalam hal ini adalah profesionalisme penegak hukum dalam menjalankan tugasnya serta kesadaran hukum masyarakat yang termasuk dalam budaya hukum (Friedman, 1984).

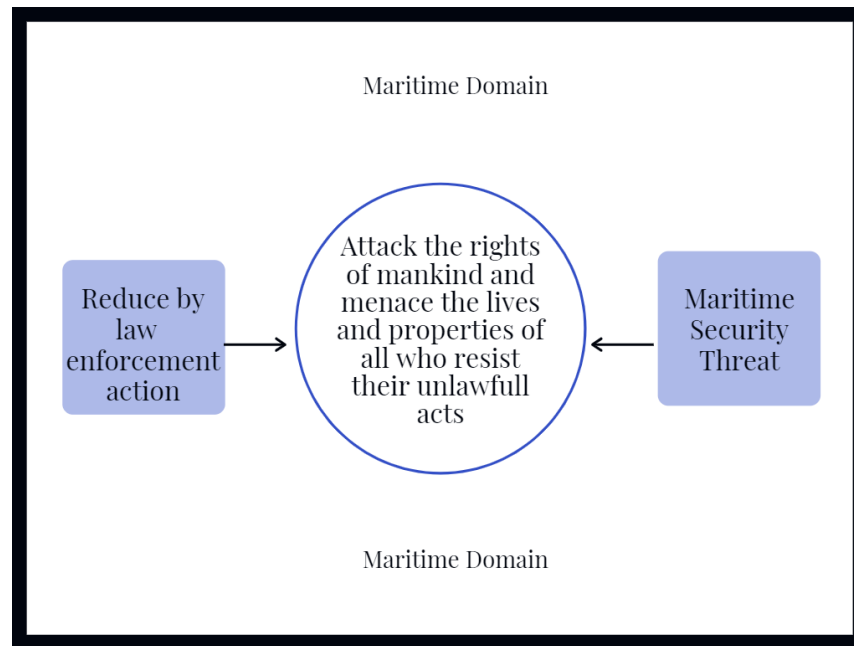
Penegakan hukum pada dasarnya berkaitan dengan upaya-upaya dalam penerapan hukum, yang memiliki aspek-aspek keamanan, ketertiban dan perlindungan hukum, serta keadilan. Keamanan dan ketertiban berkaitan dengan fungsi dan tujuan hukum, yaitu fungsi untuk mengatur, mengendalikan, dan bertujuan demi ketertiban dan keamanan, Penegakan hukum akan memberikan kepastian hukum (Subarkah, 2011). Tiga substansi tersebut adalah elemen dari penegakan hukum dengan hubungan yang saling bersinergi untuk mencapai tujuan penegakan hukum yaitu keadilan (Ansori, 2017).

Penegakan hukum secara umum mencakup beberapa tahapan yaitu pengawasan, penyelidikan, penyidikan, penuntutan, dan peradilan. Penegakan hukum termasuk dalam salah satu elemen dalam keamanan maritim. Penegakan hukum maritim merupakan bagian dari hukum

keamanan maritim, sehingga menimbulkan pertanyaan mengenai substansi hukum, masalah yurisdiksi pidana nasional, dan prosedur. Aturan mengenai penegakan hukum maritim umumnya mengalir dari negara-negara bendera kapal di mana kejahatan itu terjadi (*lex locus delicti*), lokasi geografis kapal di laut dan hubungan pelanggaran dengan negara pantai, kebangsaan pelaku, dan kebangsaan korban. Bagaimana negara menafsirkan dan menerapkan aturan nasional dan internasional, bagaimanapun mengarah pada gagasan yang saling bertentangan mengenai kepatuhan dan penegakan hukum.

Bahkan ketika negara-negara menyepakati substansi hukum kebiasaan internasional atau hukum perjanjian, mereka dimungkinkan tidak setuju mengenai bagaimana aturan-aturan itu dilaksanakan oleh negara bagian. Dalam beberapa hal, kurangnya keseragaman adalah fungsi dari perbedaan diantara negara-negara atas hukum internasional secara lebih umum. Hal ini dikarenakan negara-negara berbeda dalam penerimaan berbagai sumber hukum internasional, dan dalam konteks nasional atau kriteria institusional untuk menerapkan hukum internasional. Hukum nasional menyangkut pelaksanaan perjanjian, pengakuan hukum kebiasaan internasional, dan perwujudan legislatif berarti bahkan ketika negara-negara pada prinsipnya setuju, namun mereka mungkin berbeda dalam praktiknya.

Berikut adalah model atau konsep penegakan hukum dalam memitigasi potensi ancaman yang terjadi di domain maritim. Konsep dalam gambar juga digunakan penelitian ini.



**Gambar 2.1 Konsep Penegakan Hukum**

Sumber: Diolah oleh peneliti

Model di atas menunjukkan bagaimana ancaman keamanan maritim dapat dimitigasi dengan penegakan hukum, sehingga ancaman di domain maritim dapat berkurang. Konsep penegakan hukum maritim ini akan membantu peneliti dalam menemukan benang merah permasalahan mengenai kurang efektifnya penegakan hukum bidang maritim di Indonesia. Hal ini akan berpengaruh terhadap penemuan solusi dari problematika penegakan hukum di bidang maritim.

### 2.2.2 Teori Transformasi

Perubahan kondisi menuntut kemampuan organisasi dalam menanggapi fenomena perubahan, menganalisis dampak dan menyiapkan langkah untuk menghadapinya. Apabila organisasi tidak siap maka masalah akan menghadang dan organisasi tidak dapat bertahan lama. Perubahan kondisi juga dihadapi oleh lembaga peradilan. Permasalahan-permasalahan baru timbul akibat perubahan kondisi dan harus dihadapi oleh lembaga peradilan, permasalahan tersebut mulai dari manajemen dan kepemimpinan, proses peradilan, pengelolaan sumber daya (manusia,

aset, dan keuangan), kepuasan pengguna jasa pengadilan, keterjangkauan jasa pengadilan hingga ketidakpercayaan masyarakat terhadap lembaga peradilan (Mahkamah Agung RI, 2010). Penyelesaian sebuah masalah dapat dilakukan dengan upaya transformasi melalui perubahan dari struktur serta kerangka kerja yang menjadi penyebab adanya ketidaksetaraan, peningkatan hubungan, dan sikap para pihak jangka panjang, serta pengembangan suatu proses dan sistem untuk pemberdayaan, keadilan, rekonsiliasi, dan pengakuan (Rahmadi, 2011).

Titik awal transformasi adalah mengakui bahwa lembaga memiliki kelemahan. Transformasi dinilai sebagai *the next phase of reform* adalah sebuah perubahan besar yang pastinya akan menimbulkan resistensi bagi beberapa orang. Perlu dilakukan upaya penyadaran, bahwa transformasi sesungguhnya akan membawa lembaga ke arah yang lebih baik. Transformasi yang dijalankan secara konsisten dan sungguh-sungguh akan menuntun lembaga menuju kinerja terbaik dan mewujudkan lembaga kelas dunia. Transformasi kelembagaan bukan konsep yang statis, namun dinamis. Inisiatif transformasi adalah sebuah warisan sangat berharga untuk negara yang akan dinikmati generasi selanjutnya (Pusat Analisis dan Harmonisasi Kebijakan Sekretariat Jenderal Kementerian Keuangan).

Perubahan struktur sosial dan ekonomi makro memberikan katalis untuk mengubah pengadilan menjadi lebih *powerful*. Transformasi pengadilan harus tanggap dengan perubahan struktural dan demografis suatu negara. Hal ini berimplikasi pada nama yang tersemat dalam pengadilan. Misalnya Pengadilan Maritim berarti sebuah transformasi harus tanggap dengan perubahan struktural dan demografis mengenai kemaritiman misalnya peningkatan tingkat kejahatan (Feld, 1999). Oleh karena itu salah satu fungsi pengadilan menjadi sebuah kontrol sosial. Hukum maritim yang mencakup konektivitas transnasional, misalnya perdagangan internasional harus dianggap sebagai spesialisasi. Sejalan dengan dengan pengadopsian hukum internasional dan nasional dalam hukum maritim suatu negara. Transformasi pengadilan dilakukan karena

adanya modernisasi dalam suatu negara. Dalam pengambilan keputusan, hakim Pengadilan Maritim dapat menggunakan putusan dari negara lain (Vincenzo, 2017).

Teori transformasi menyatakan bahwa masalah terjadi akibat dari adanya masalah-masalah kurang terpenuhinya kesetaraan, keadilan dan kesenjangan dalam beberapa aspek yang menyangkut kehidupan sosial, ekonomi bahkan politik. Pembahasan mengenai struktur peradilan menimbulkan suatu pertanyaan mengenai bagaimana sebuah sistem bekerja dalam proses penanganan perkara. Substansi pembahasan norma-norma hukum yang membangun sistem peradilan. Terjadi masalah ketika menciptakan itu sendiri, dibutuhkan nilai-nilai, pengertian, persepsi-persepsi tertentu (Utama, 2007).

Keamanan maritim tidak hanya menganut hukum nasional tetapi juga hukum internasional maka teori transformasi tepat untuk diterapkan. Hal ini mengingat bahwa lahirnya teori transformasi berawal dari pemikiran yang memandang bahwa sistem hukum internasional dan sistem hukum nasional merupakan dua sistem yang berbeda dan berdiri sendiri. Teori transformasi mengkonsepsi berlakunya hukum internasional dalam hukum nasional harus memiliki persetujuan badan legislatif negara terlebih dahulu. Konsepsi transformasi merupakan proses harmonisasi hukum internasional ke dalam hukum nasional dengan mengingat bahwa kedua sistem hukum tersebut berbeda dan terpisah antara satu dengan lainnya, Sehingga suatu ketentuan hukum internasional sebelum diberlakukan dalam hukum nasional perlu diubah bentuknya dan disesuaikan dengan sistem hukum nasional.

Transformasi tidak hanya sekadar dalam pengertian formal belaka tetapi juga berlangsung proses harmonisasi antara kepentingan hukum internasional dan kepentingan hukum nasional yang dibahas dan dengan persetujuan bersama antara Presiden dan DPR (Firdaus, 2014). Proses transformasi peradilan sudah dimulai sejak perkara itu hendak diserap ke pengadilan, dan pada akhirnya sampai pada pembentukan produk putusan

(Utama, 2007). Transformasi mencakup yurisdiksi, yurisprudensi, dan prosedur (Feld, 1991). Faktor-faktor yang perlu ditransformasikan mencakup (Saptana et al, 2013):

- a. Status Badan Hukum
- b. Struktur organisasi
- c. Tujuan atau orientasi organisasi
- d. Pembagian tugas atau peran
- e. Sistem koordinasi dan komunikasi
- f. Sumber ilmu pengetahuan dan teknologi
- g. Intensitas usaha
- h. Keterampilan SDM, dan
- i. Produk akhir yang dihasilkan

Dalam sebuah lembaga terdapat organisasi sebagai salah satu elemennya, apabila lembaga bertransformasi, maka organisasi di dalamnya juga harus bertransformasi. Berikut adalah inovasi transformasi menurut Gouillart and Kelly, 1995:

a. *Re-framing*

Pengubahan kerangka berpikir diartikan sebagai dimensi transformasi organisasi dalam peningkatan lembaga mengenai suatu masalah yang dihadapi dan merumuskan langkah-langkah yang perlu ditempuh

b. *Re-structuring*

Pengubahan struktur diartikan sebagai dimensi transformasi dalam menghadapi persaingan kinerja agar berjalan dengan baik

c. *Re-vitalization*

Memberdayakan kembali diartikan sebagai dimensi transformasi dimana tujuannya untuk memelihara pertumbuhannya dengan mengaitkan lingkungan. Hal ini harus memperhatikan mengenai sumber daya yang tersedia.

d. *Re-newal*

Pembaruan diartikan sebagai dimensi transformasi yang berorientasi pada transformasi SDM (Widanarto, 2019).

Teori transformasi ini akan membantu peneliti dalam menemukan elemen-elemen dari lembaga Mahkamah Pelayaran yang dapat menjadi latar belakang dan urgensi transformasi. Teori transformasi ini akan memberikan gambaran sejauh mana pemerintah dalam mengupayakan wacana transformasi dilihat dari elemen-elemen yang menjadi bagian dari Mahkamah Pelayaran.

### 2.2.3 SWOT

SWOT adalah sebuah akronim dari *Strengths* (kekuatan), *Weaknesses* (kelemahan), *Opportunities* (peluang), dan *Threats* (ancaman). SWOT merupakan sebuah bentuk metode analisis paling dasar untuk melihat topik masalah dari 4 (empat) perspektif yang berbeda (Wardoyo, 2011). SWOT merupakan sebuah kebalikan dari SWOT yang dicetuskan oleh Albert Humphrey (Rahmawati dan Hastuti, 2020). Manfaat SWOT dapat memberikan gambaran dari empat perspektif untuk pengambilan keputusan dan dapat dijadikan rujukan rencana jangka panjang (Irham, 2015).

	<b>Faktor Internal</b>	<b>S(Strength)</b> Tentukan faktor-faktor Kekuatan Internal	<b>W (Weakness)</b> Tentukan faktor-faktor kelemahan internal
<b>Faktor Eksternal</b>			
<b>O (Opportunity)</b> Tentukan faktor-faktor Peluang eksternal		<b>Strategi SO</b> Gunakan kekuatan internal untuk memanfaatkan peluang	<b>Strategi WO</b> Atasi kelemahan dengan memanfaatkan peluang
	<b>T (threat)</b> Tentukan faktor-faktor ancaman eksternal	<b>Strategi ST</b> Gunakan kekuatan internal untuk menghindari ancaman eksternal	<b>Strategi WT</b> Minimalkan kelemahan dan hindari ancaman

**Gambar 2.2 Matriks SWOT**

Sumber: Rahmawati dan Hastuti, 2020

Melihat dari matriks tersebut Strategi SO berarti strategi ditentukan dengan mengkombinasikan antara kekuatan dan peluang. Strategi ini dimaksudkan untuk penggunaan kekuatan dalam memanfaatkan peluang dengan maksimal. Strategi WO berarti strategi ditentukan dengan

mengkombinasikan antara kelemahan dan peluang. Strategi ini dimaksudkan untuk menekan faktor kelemahan dengan memaksimalkan pemanfaatan peluang. Strategi ST berarti strategi ditentukan dengan mengkombinasikan kekuatan dan ancaman. Strategi ini dimaksudkan untuk penggunaan kekuatan secara maksimal dalam mengurangi ancaman. Strategi WT berarti strategi ditentukan dengan mengkombinasikan antara kelemahan dan ancaman. Strategi ini dimaksudkan untuk meminimalisir faktor kelemahan dan menghindari ancaman yang menjadi potensi.

Analisis SWOT dalam penelitian ini akan membantu peneliti dalam melihat bagaimana transformasi diperlukan. Oleh karena itu, analisis SWOT dilakukan sebelum melakukan analisis transformasi sehingga urgensi transformasi terlihat. Analisis SWOT mendukung analisis transformasi untuk mendapatkan hasil bagaimana urgensi dari Pengadilan Maritim di Indonesia.

#### **2.2.4 Konsep Lembaga Peradilan**

Negara hukum *rechstaat* dan *the rule of law* memiliki kesamaan dalam landasan filosofis yang terkandung paham liberalis individualis dengan mengedepankan sebuah jaminan dan perlindungan hak asasi sebagai landasan utama pembentukan sebuah konstitusi dan batasan penyelenggaraan pemerintahan berdasarkan regulasi. Kebutuhan masyarakat yaitu mengenai adanya kepastian hukum dan pemenuhan ketertiban (*order*), keadilan (*justice*), dan keamanan (*security*). Keadilan memiliki esensi yang bertumpu pada interaksi hukum dan realita sosial. Keadilan untuk dapat mendapatkan kualitas pelayanan dan pertanggungjawaban publik dari pengemban kekuasaan lembaga peradilan. Menurut doktrin, adanya peradilan apabila memenuhi 5 (lima) hal yaitu adanya lembaga yang mengadili, adanya pihak yang bersengketa (subyek hukum), adanya objek yang disengketakan (objek hukum), adanya perkara yang mengandung sengketa, dan adanya peraturan yang mengaturnya (Anshary MK, 2017).

Kekuasaan lembaga peradilan sepenuhnya dilakukan oleh Mahkamah Agung dengan diberlakukannya kekuasaan dan kewenangan Peradilan Satu Atap yang mengandung maksud bahwa sebagai sentral pelaksana kekuasaan lembaga peradilan untuk mengurus, membina, mengawasi 4 (empat) peradilan yang di bawahnya. Empat peradilan di bawahnya yaitu Peradilan Umum tingkat pertama dan banding, Peradilan Agama tingkat pertama dan banding, Peradilan Tata Usaha Negara tingkat pertama dan banding, dan Peradilan Militer tingkat pertama, tinggi, dan utama dalam hal pembinaan teknis yudisial maupun dalam hal pembinaan administrasi, organisasi, dan finansial serta tugas-tugas pokok lainnya (Subarkah, 2011). Hal tersebut juga tertuang dalam pasal 18 Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman. Kekuasaan lembaga peradilan dilandaskan atas kekuasaan negara untuk menegakkan hukum dan keadilan demi terselenggaranya negara hukum.

Kekuasaan kehakiman tidak hanya berarti kekuasaan mengadili (menegakkan hukum di badan-badan peradilan) tetapi mencakup kekuasaan menegakkan hukum dalam seluruh proses penegakan hukum (Barda Nawawi Arif dalam Mujadihidin, 2007). Jika dilihat dari yang tersedia menunjukkan bahwa perbedaan tingkat kepercayaan masyarakat terhadap sistem serta lembaga peradilan di negara masing-masing (Rochele dan Loschky 2014 dalam Irawan, 2019). Indonesia menjadi negara di Asia Tenggara dengan kepercayaan masyarakat terhadap sistem dan lembaga peradilan terendah. Ditambah lagi performa lembaga peradilan di Indonesia tercatat kurang baik jika dibandingkan dengan sektor lain (World Justice Project 2019 dalam Irawan, 2019).

Parameter lembaga peradilan terdiri dari kemandirian lembaganya, kemandirian proses peradilannya, dan kemandirian hakimnya sendiri (Sutiyoso dan Hastuti, 2005). Hal ini tentu berpengaruh dalam posisi lembaga peradilan Indonesia sebagai kekuatan negara. Mampu tidaknya Indonesia untuk mempertahankan eksistensinya sebagai suatu negara salah satunya bergantung pada performa lembaga peradilan yang ditujukan

untuk memenuhi rasa keadilan (Irawan, 2019). Keadilan mengacu pada sistem kelembagaan peradilan menurut perspektif efektivitas peradilan satu atap di Indonesia (Subarkah, 2011). Hakim adalah salah satu elemen dalam lembaga peradilan. Masalah pribadi karakteristik hakim di Indonesia kurang mendapat perhatian misalnya latar belakang, pendidikan, dan keadaan-keadaan konkret yang dihadapinya pada waktu akan membuat keputusan.

Ketertutupan organisasi pengadilan menurut perkembangan hukum dan masyarakat pada sisi-sisi tertentu mempunyai kendala. Kendala tersebut tercermin apabila pengadilan sebagai organisasi kurang memperhatikan pola-pola perkembangan masyarakat dimana institusi itu berada. Lingkungan organisasi tertutup dapat dicirikan sebagai berikut:

- a. Tentang persepsi terhadap lingkungan organisasi, bahwa lingkungan tertutup atau model sistem tertutup menurut teori organisasi bersifat statis dan rutin, serta tidak bervariasi, dibandingkan dengan organisasinya bersifat dinamis, dan penuh perubahan-perubahan
- b. Tentang persepsi terhadap kondisi alamiah manusia, bahwa model sistem tertutup menganggap sifat manusia akan statis dalam pekerjaan rutin, tidak kreatif, motivasi kerja berkurang, tidak suka bekerja, dan tertutup. Sedangkan model terbuka, manusia akan mengaktualisasikan diri, meningkatkan motivasi intrinsik, suka bekerja, kreatif, terbuka, jika organisasi memberi peluang untuk itu
- c. Tentang persepsi terhadap konsepsi manipulasi, bahwa dalam rangka pengembangan organisasi model tertutup menerima cara-cara apapun untuk memanipulasi cara kerja manusia untuk meningkatkan produktivitas. Sedangkan dengan model terbuka, model ini akan menolak manipulasi untuk meningkatkan hasil, alasannya karena manipulasi mengurangi harkat dan martabat manusia
- d. Tentang persepsi terhadap konsep peranan sosial organisasi, bahwa model tertutup membedakan secara tegas organisasi dengan

masyarakat. Birokrasi yang rasional dibutuhkan untuk meraih tujuan masyarakat, tanpa birokrasi masyarakat tidak bisa meraih tujuan atau tidak akan maju. Jadi apabila ada tindakan dehumanisasi dan tekanan birokrasi harus diterima demi terciptanya tujuan masyarakat. Sedangkan model terbuka memandang peran organisasi atau birokrasi dalam masyarakat sebagai hal yang kompleks, organisasi dan masyarakat saling berinteraksi, apalagi masyarakat sebenarnya sebuah sistem organisasi besar yang melingkupi organisasi. Organisasi tidak bisa dipisahkan dari masyarakat.

Ciri-ciri di atas memunculkan batas-batas pengadilan dengan masyarakat. Batas ini yaitu pengadilan penuh dengan pandangan pemikiran-pemikiran normatif yang mengagungkan kepastian hukum, aktor dalam hal ini adalah hakim cenderung mengandalkan hukum positif dan menyampingkan aspek-aspek diluar hukum positif misalnya ekonomi, sosial, dan budaya. Hal ini dapat disimpulkan bahwa putusan-putusan yang tidak manusiawi tersebut merupakan kerja birokrasi-birokrasi pengadilan yang kaku (Subarkah, 2011).

Perkembangan lingkungan strategis menciptakan potensi ancaman dan gangguan terhadap domain maritim. Diperlukan lembaga yang memiliki kompetensi dalam memproses pemeriksaan peradilan di domain maritim yang terkait dengan keamanan maritim. Hal ini didasarkan pada kompleksitas ancaman dan lintas sektor sehingga peradilan khusus di Indonesia harus segera dibentuk. Peluang berdirinya peradilan khusus telah termaktub dalam pasal 8 Undang-Undang Nomor 49 Tahun 2009 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1986 Tentang Peradilan Umum. Pasal tersebut menyatakan bahwa “Di lingkungan peradilan umum dapat dibentuk pengadilan khusus yang diatur dengan undang-undang”. Permasalahan pengaturan keterlibatan berbagai institusi yang memiliki kewenangan keamanan dan keselamatan laut dapat secara lebih detail dan khusus pada proses peradilan. Hal ini dapat diatur

secara lebih detail dan khusus sampai pada proses peradilan dengan menerapkan kekhususan dalam upaya penegakan hukum di wilayah laut. Hal ini akan berdampak positif terhadap kepastian dan perlindungan hukum yang lebih terjamin (Kartika, 2014).

Konsep lembaga peradilan ini akan berfungsi memberikan sebuah gambaran mengenai bentuk lembaga peradilan yang ada di Indonesia. Konsep ini akan menjadi sebuah petunjuk dalam proses perencanaan transformasi Mahkamah Pelayaran sehingga dapat menjadi sebuah Pengadilan Maritim di Indonesia yang ideal. Hal ini akan berpengaruh terhadap perencanaan tindakan transformasi.

### **2.2.5 Konsep Pengadilan Maritim**

*Benchmarking* dilakukan dengan negara yang telah memiliki pengadilan maritim. Di Inggris, Pengadilan Maritimnya hampir memiliki kewenangan mengadili persoalan kemaritiman. Persoalan tersebut antara lain kecelakaan kapal, sengketa mengenai transportasi muatan dan barang muatan, penahanan kapal, kapal karam, gadai atas kapal, penumpang terluka, ketenagakerjaan kru kapal, kargo dan pembelaan pemilik kapal dalam membatasi tanggung jawab yang harus dibayarkan. Namun pengadilan maritim di Inggris tidak memiliki kewenangan dalam mengadili tindak pidana yang terjadi di laut. Di Amerika Serikat, persoalan kelautan baik *admiralty* dan *maritime* dapat diselesaikan di Pengadilan Distrik Amerika atau *the Federal District Court*. Dalam tataran lebih tinggi dapat diajukan banding di *Courts of Appelas* dan *Supreme Court*. Belanda juga telah memiliki pengadilan di bidang maritim. *Maritime Disciplinary Court* atau dalam bahasa belanda disebut sebagai *Tuchtcollege voor de Scheepvaart* adalah lembaga yang kewenangannya hampir sama dengan Mahkamah Pelayaran di Indonesia. Lembaga ini memiliki kewenangan dalam mengadili kru kapal termasuk kapten, perwira navigasi, insinyur kelautan, perwira kelautan dan operator radio. Lembaga lain selain pengadilan disipliner maritim, ada pengadilan distrik Rotterdam yang

memiliki kewenangan yurisdiksi eksklusif di seluruh Belanda. Pengadilan ini memiliki kewenangan mengadili perkara ranah hukum maritim dan transportasi (Paramita, 2018). Cina juga memiliki *Maritime Court* untuk menyelesaikan sengketa komersial maritim yang semakin meningkat seiring dengan peningkatan perdagangan dan pelayaran internasional yang signifikan. Cina membentuk sistem peradilan maritimnya sendiri dan menjadi negara dengan organisasi peradilan maritim terbanyak yang memroses jumlah kasus maritim terbesar di dunia (the Supreme People's Court). Berikut adalah skema perkembangan *Maritime Court of China*.

- 1984, Badan legislatif tertinggi negara mengadopsi pedoman tentang pembentukan pengadilan maritim di kota-kota pelabuhan untuk menangani kasus-kasus maritim yang disebabkan oleh perkapalan dan pengembangan laut. kelompok pertama pengadilan maritim dibentuk. hingga saat ini, 10 pengadilan maritim telah didirikan di Guangzhou, Shanghai, Qingdao, Tianjin, Dalian, Wuhan, Haikou, Xiamen, Ningbo, dan Beihai
- 1992, kode maritim, undang-undang substantif khusus pertama China tentang pengadilan maritim, dikeluarkan. Hingga saat ini, sebanyak 27 tafsir yudisial telah dibuat oleh *the Supreme People's Courts* (SPC) tentang masalah yurisdiksi asing dalam litigasi maritim, penahanan dan lelang kapal, asuransi maritim, tabrakan kapal dan hal-hal terkait.
- 1999, Undang-undang acara maritim khusus disetujui, artinya Cina telah membentuk sistem hukum dasar di bidang kelautan.
- 2014, Cina menjadi pusat peradilan maritim di kawasan Asia-Pasifik.
- Desember 2015, Basis penelitian keadilan maritim internasional, sebuah platform untuk membantu mengoptimalkan teori dan praktik peradilan maritim dalam pengadilan maritim, diluncurkan oleh SPC
- Maret 2016, pembangunan pusat peradilan maritim internasional diusulkan oleh SPC

- November 2016, Forum Keadilan Maritim dan Arbitrase Maritim Sino-Inggris diadakan untuk meningkatkan pertukaran peradilan maritim antara kedua negara.
- 2017, Deklarasi Nanning disetujui pada Forum Keadilan China-ASEAN ke-2, menekankan pentingnya pertukaran peradilan dan kerja sama dalam mempromosikan Belt and Road Initiative

Contoh kasus di Amerika Serikat dengan gugatan yang diajukan di Supreme Court Amerika Serikat dengan nomor 18-266 *the Dutra Group v. Batterton* sebagai pemohon. Kasus ini pada dasarnya menanyakan terkait klaim ganti rugi atas terlukanya penumpang akibat dari kondisi kapal yang dinilai tidak layak berlayar. Beberapa pertimbangan salah satunya dari segi historis karena tindakan tidak laik laut dapat menjadi perusak perdagangan maritim. Akhirnya pengadilan mengizinkan untuk adanya ganti rugi atas ketidaklayakan kapal. Kasus selanjutnya di *United States Court of Appeals for The Fifth Circuit* dengan nomor 13-30156. Pihak berperkara yaitu Comar sebagai penggugat dan LLC sebagai tergugat. Secara singkat, Comar mengajukan gugatan terhadap LLC pemilik kapal setelah LLC memutuskan untuk mengakhiri perjanjian dengan Comar di mana Comar akan mengelola kapal atas nama LLC. JPMorgan dan Allegiance menyediakan pembiayaan untuk pembelian kapal dan melakukan intervensi untuk mempertahankan hipotek kapal pilihan mereka. Pengadilan distrik memberikan keputusan ringkasan yang mendukung JPMorgan dan Allegiance. Pengadilan menyimpulkan bahwa pengadilan distrik dengan tepat menyimpulkan bahwa pelanggaran perjanjian pengelolaan tidak menimbulkan hak gadai maritim; pengadilan menegaskan pengadilan distrik memberikan putusan ringkasan yang mendukung Allegiance dan JPMorgan; dan pengadilan tidak mencapai apakah kepemilikan pengganti pengadilan distrik bahwa Comar adalah perusahaan patungan dan oleh karena itu yang disita dari pernyataan hak gadai maritim adalah keliru. Pengadilan juga menyimpulkan bahwa pengadilan negeri tidak melakukan kesalahan yang dapat diperbaiki dalam menyimpulkan bahwa ketentuan biaya pemutusan hubungan kerja

tidak dapat dilaksanakan; putusan pengadilan distrik kepada Comar masuk akal berdasarkan catatan dan tidak jelas keliru; pengadilan distrik tidak jelas keliru dalam menemukan bahwa Comar bertindak dengan itikad buruk ketika menangkap kapal dan tidak mengandalkan nasihat hukum dengan itikad baik; pengadilan distrik tidak secara jelas salah dalam menyangkal kerugian dan kerugian ekuitas; dan pengadilan menyimpulkan bahwa pengadilan distrik tidak melakukan kesalahan lainnya. Oleh karena itu, pengadilan menegaskan putusan tersebut. Pengadilan distrik tidak jelas keliru dalam menemukan bahwa Comar bertindak dengan itikad buruk ketika menangkap kapal dan tidak mengandalkan nasihat hukum dengan itikad baik; pengadilan distrik tidak secara jelas salah dalam menyangkal kerugian dan kerugian ekuitas; dan pengadilan menyimpulkan bahwa pengadilan distrik tidak melakukan kesalahan lainnya. Oleh karena itu, pengadilan menegaskan putusan tersebut. Pengadilan distrik tidak jelas keliru dalam menemukan bahwa Comar bertindak dengan itikad buruk ketika menangkap kapal dan tidak mengandalkan nasihat hukum dengan itikad baik; pengadilan distrik tidak secara jelas salah dalam menyangkal kerugian dan kerugian ekuitas; dan pengadilan menyimpulkan bahwa pengadilan distrik tidak melakukan kesalahan lainnya. Oleh karena itu, pengadilan menegaskan putusan tersebut.

Kasus selanjutnya terdapat di Belanda yang diselesaikan oleh *Maritime Disciplinary Court of the Netherlands*. Kasus dengan nomor 2020.V2-VLISTDIEP, Kasus ini melibatkan kapten sebagai pihak yang bersangkutan. Pada 9 Mei 2019, kapal kargo berbendera Belanda Vlistdiep mengalami tabrakan dengan kapal berlabuh Copenhagen, mengibarkan bendera Antigua Barbuda, saat meninggalkan pelabuhan Georgetown di Guyana. Inspektur membuat tuduhan berikut terhadap orang yang bersangkutan: J: Bahwa dia telah membuat rencana pemberangkatan. Meskipun pendorong busur rusak, ini berhasil tidak memengaruhi rencana keberangkatannya. B: Dia pergi dengan terburu-buru, di bawah tekanan dari agen. Karena kapal harus pergi begitu cepat tidak mungkin untuk

menggunakan satu atau lebih kapal tunda. C: Pada saat pemberangkatan, orang yang bersangkutan menyerahkan komando kapalnya kepada pilot (senior). Saat ditanya, Inspektur menjelaskan di persidangan bahwa keberatan pertama dan kedua harus dilihat dalam hubungan timbal balik mereka, yaitu pendorong busur non-operasional dan tekanan waktu yang menyebabkan keberangkatan tergesa-gesa, sementara hanya ada sedikit ruang untuk bermanuver. Keberatan ketiga harus ditafsirkan sedemikian rupa sehingga menuduh kapten telah mengalihkan komando kepada pilot (senior) dan tidak secara langsung menyalahkan kapten atas cara bermanuver yang menyebabkan tabrakan. Orang yang bersangkutan telah menyatakan bahwa dia tidak akan membuat protes dan tidak akan hadir dalam persidangan. Cuti diberikan untuk melanjutkan default atas penampilannya. Pengadilan Disipliner menemukan bahwa tidaklah aneh jika berangkat dengan pendorong busur yang rusak dan tanpa kapal tunda. Bahkan tanpa tekanan dari luar, ini belum tentu tidak bertanggung jawab. Menurut Pengadilan Disiplin, dalam keadaan tertentu ( arus, angin, kedekatan dengan kapal lain, dll.), Ini mungkin terjadi, tetapi keadaan lain belum dijelaskan secara tepat oleh Inspektur dalam keberatannya kepada orang yang bersangkutan. Namun Pengadilan Disiplin menemukan bahwa kapten telah melepaskan kendali - dalam arti tanggung jawab akhir - kapal pada saat keberangkatan. Tidak hanya kapten tetap bertanggung jawab atas navigasi dalam arti hukum; ia juga harus memantau apakah manuver aman dalam praktiknya. Dalam hal ini dia mengendalikan tenaga penggerak dan tampaknya tidak memiliki gambaran yang cukup tentang keselamatan manuver itu sendiri. Mengingat keseriusan perilaku tersebut, Pengadilan Disipliner menilai adalah tepat dan pantas untuk menanggukkan izin navigasinya selama satu minggu.

Contoh kasus selanjutnya diselesaikan oleh *England and Wales High Court (Admiralty Division)*. Klaim No. AD-2017-000136 dengan Holly Ann Schofield sebagai penggugat dan Cemal Gultepe sebagai tergugat 1 serta Enigma Blue Limited sebagai tergugat 2. Secara singkat penggugat

terluka dengan tuduhan penyebabnya ialah tertabrak oleh perahu karet atau RIB atau tender yang dikendarai oleh tergugat 1. Tergugat 2 memiliki andil karena tergugat 1 dipekerjakan oleh tergugat 2 sehingga tanggung jawab perwakilan nantinya akan ditanggung oleh tergugat 2. Dengan beberapa pertimbangan, Pengadilan memutuskan untuk menerima luka-luka yang penggugat adalah tanggung jawab tergugat 1 dan tergugat 2 juga bertanggung jawab atas kejadian tersebut.

Contoh kasus terakhir diselesaikan di *Supreme People's Court of China* (SPC). Kasus Nomor [2016] ZGFMZ No. 61 dengan Archangelos Investments E.N.E domisili Athena sebagai pemilik kapal MV Archangelos Gabriel, Yunani sebagai termohon dan Hong Kong Andaousen Co., Ltd Kantor Perwakilan Shanghai domisili Shanghai Cina sebagai tergugat tingkat pertama. Kasus tentang sengketa kontrak penyelamatan dimana peristiwa dimulai dari Pada 12 Agustus 2011, MV Archangelos Gabriel kandas di Selat Qiongzhou. Di bawah kepercayaan Archangelos Investments, Biro Penyelamatan Nanhai menunjuk kapal penyelamat MV Nan Hai Jiu 116, MV Nan Hai Jiu 101, MV Nan Hai Jiu 201 dan sekelompok penyelam ke lokasi kecelakaan untuk memberikan layanan penyelamatan, transportasi dan penjagaan. Sesuai kesepakatan antara para pihak, biaya penyelamatan Biro Penyelamatan Nanhai adalah RMB7.240.998,24 secara total, tetapi Archangelos Investments belum membayar biaya penyelamatan tersebut sejauh ini. Dengan demikian, Biro Penyelamatan Nanhai mengajukan gugatan ini, dan meminta Archangelos Investments dan Kantor Perwakilan Shanghai untuk membayar biaya penyelamatan. Setelah itu sehubungan dengan kasus sengketa kontrak penyelamatan antara pemohon pengadilan ulang Nanhai *Rescue Bureau of Ministry of Transport* (selanjutnya disebut sebagai "*Nanhai Rescue Bureau*") dan responden *Archangelos Investments ENE* (selanjutnya disebut sebagai "*Archangelos Investments*") dan terdakwa tingkat pertama Hong Kong Andaousen Co., Ltd Kantor Perwakilan Shanghai (selanjutnya disebut sebagai "Kantor Perwakilan Shanghai"), pemohon pengadilan ulang Biro

Penyelamatan Nanhai tidak puas dengan keputusan perdata [2014] YGFMSZZ No.117 yang dikeluarkan oleh Guangdong *High People's Court* (selanjutnya disebut sebagai "pengadilan tingkat kedua") dan mengajukan permohonan untuk pengadilan ulang dengan Pengadilan. Pada tanggal 24 Desember 2015, Pengadilan kami menyampaikan putusan perdata [2015] MSZ No.3182 memutuskan untuk meninjau kasus ini, dan membentuk majelis sidang kolegial menurut ketentuan peraturan perundang-undangan. Panel sidang kolegial tersebut terdiri dari hakim He Rong (Wakil Presiden SPC Tiongkok), hakim Zhang Yongjian, Wang Shumei dan Yu Xiaohan, dan pejabat hakim Guo Zaiyu. Pada tanggal 7 Juli 2016, Pengadilan mengadakan sidang terbuka atas kasus ini. Sebagai kesimpulan, berdasarkan jumlah *salvage reward* yang ditentukan oleh putusan tingkat pertama dan sesuai dengan ketentuan Kode Maritim Tiongkok, pengadilan tingkat kedua memerintahkan *Archangelos Investments* untuk membayar *salvage reward* sesuai dengan proporsi nilai *salved* kapal ke kapal. total nilai yang disimpan. Pengadilan tingkat kedua salah menerapkan hukum dan menangani kasus ini secara salah untuk membuat keputusan di atas, yang harus diperbaiki. Pengadilan tingkat pertama salah menerapkan hukum, tetapi karena penyesuaian tarif biaya yang relevan didasarkan pada kesepakatan antara para pihak, dan Biro Penyelamatan Nanhai belum menggunakan hak litigasi yang relevan untuk mengajukan keberatan atas masalah ini, keputusan tingkat pertama dapat terawat.

Konsep Pengadilan Maritim yang ada di 4 (empat) negara tersebut akan memberikan gambaran kepada peneliti sebagai *benchmarking*. Hal ini menjadi sebuah bahan untuk proses transformasi setelah penemuan kesenjangan atau masalah dan dilakukan analisis terhadap masalah yang ditemukan. Konsep ini akan memberikan bahan berpikir peneliti dalam memberikan acuan operasional Pengadilan Maritim yang telah berjalan di 4 (empat) negara tersebut. Acuan tersebut nantinya akan menjadi masukan dalam melakukan transformasi Mahkamah Pelayaran. Hal ini akan menjadi masukan dan manfaat praktis sehingga hasil penelitian menjadi bernilai.

Operasional Pengadilan Maritim di 4 (empat) negara tersebut tidak serta merta digunakan mengingat aturan kelembagaan dan kebutuhan di lembaga di Indonesia.

## **2.2 Penelitian Terdahulu**

Penelitian terdahulu yang relevan berguna sebagai rancangan tesis dan menjaga nilai orisinalitas. Hasil penelitian terdahulu menjadi pendukung termasuk sebagai acuan, referensi, dan informasi peneliti dalam menyusun penelitian ini dan memberikan kebaruan dalam dunia akademis.

### **2.2.1 Barry C Feld (1991)**

Judul: *The Transformation of the Juvenile Court*

Transformasi pengadilan dipengaruhi oleh progresifnya perilaku pelaku kejahatan dan didukung dengan transformasi ekonomi. Perubahan strategi pengendalian sosial merubah asumsi ideologi tentang penyebab kejahatan yang mengilhami banyak reformasi peradilan pidana progresif. Hukum pidana klasik menghubungkan kejahatan dengan kehendak bebas aktor dan kriminologi positivis menganggap kejahatan ditentukan daripada dipilih. Pertimbangan-pertimbangan membuat legislatif, yudikatif, dan administratif mengubah pengadilan remaja. Perubahan historis dalam asumsi normatif tentang sifat-sifat sosial dan kontrol remaja menjadi yurisdiksi pengadilan atas pelanggaran. Transformasi pengadilan juga berdampak pada penentuan hukuman di pengadilan. Transformasi diharapkan sebagai perubahan ideologis dalam strategi kontrol sosial.

### **2.2.2 Ety R Agoes (2005)**

Judul: Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan Tentang Yurisdiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran

Semakin meningkatnya intensitas kegiatan pelayaran di wilayah perairan Indonesia memiliki implikasi yang bukan saja positif bagi peningkatan perekonomian nasional, akan tetapi juga negatif seperti potensi kecelakaan kapal. Ruang lingkup yurisdiksi Mahkamah Pelayaran

mencakup seluruh Indonesia yang dipastikan akan memikul beban tugas yang berat. Memberdayakan lembaga pemeriksa kecelakaan kapal yang ada saat ini, Mahkamah Pelayaran juga bukan masalah yang mudah. Mengingat status dan kewenangan Mahkamah Pelayaran saat ini masih jauh dari harapan menjadi Mahkamah atau Peradilan Maritim. Hal ini dikarenakan Mahkamah Pelayaran hanya dapat memberikan penindakan disiplin, tindakan ini hanya terhadap perwira kapal. Melihat dari statusnya, Mahkamah Pelayaran sekalipun menyandang nama “Mahkamah” yang berarti “Peradilan/*Tribuna*” lembaga ini tidak memiliki yurisdiksi untuk memutuskan perkara yang berkaitan dengan aspek keperdataan atau aspek pidana sekalipun timbul dalam kaitannya dengan kecelakaan kapal karena masalah-masalah ini merupakan yurisdiksi Peradilan Umum.

Urgensi pembentukan lembaga peradilan maritim dianggap sangat mendesak. Mengingat saat ini dunia peradilan di Indonesia menjalani proses pembaruan. Kedudukan Mahkamah Pelayaran yang hanya ada di Jakarta menimbulkan potensi masalah yaitu birokrasi akan memperlambat penyerahan perkara yang datang dari daerah-daerah ke Mahkamah Pelayaran, kesulitan menghadirkan para pihak yang terkait dengan peristiwa, jumlah dan kualitas hakim Mahkamah Pelayaran yang belum sebanding dengan luasnya lingkup tugas yang diberikan kepada Mahkamah Pelayaran, dan Penumpukan perkara. Putusan yang dikeluarkan sangat administratif sehingga tidak mengakomodir permasalahan ganti-rugi.

Intensitas pelayaran yang tinggi dan melibatkan tidak hanya kapal-kapal berbendera Indonesia melainkan juga berbendera asing, oleh karena itu keberadaan lembaga peradilan maritim yang memiliki yurisdiksi dan kompetensi yang luas (mencakup semua aspek hukum yang ditimbulkan dari kegiatan pelayaran dan tidak terbatas hanya persoalan yang sifatnya administratif keprofesian dan teknis pelayaran melainkan masalah-masalah perdata, pidana, ekonomi, lingkungan dan administrasi), lebih profesional dan didukung dengan sumber daya manusia yang benar-benar menguasai

persoalan-persoalan khusus seperti *Maritime Court* atau *Admiralty Court* di negara-negara lain. Hal ini dibuktikan dengan penanganan kasus-kasus kemaritiman yang tidak berjalan secara optimal.

Rintisan pembentukan ke arah Pengadilan Maritim mungkin dapat dimulai dengan penguatan peran dan fungsi Mahkamah Pelayaran. Penguatan tersebut dapat dilakukan dengan memperluas yurisdiksi dan kompetensi serta mekanisme persidangan di daerah. Mahkamah Pelayaran membentuk kepaniteraan di setiap provinsi. Peningkatan kapabilitas anggota Mahkamah Pelayaran sebagai hakim dalam suatu perkara kecelakaan kapal masih perlu ditingkatkan, sehingga Mahkamah tidak memutuskan aspek teknis melainkan aspek hukum lainnya. Hal ini penting karena Mahkamah bukan mustahil dalam suatu kasus kecelakaan kapal mampu memutus bukan saja dari aspek teknis akan tetapi juga memutuskan tentang siapa yang harus bertanggung jawab secara pidana maupun perdata, sehingga memudahkan pihak yang dirugikan untuk mengajukan tuntutan atau gugatan ke pengadilan umum.

### **2.2.3 Shanti Dwi Kartika (2014)**

Judul: Keamanan Maritim dari Aspek Regulasi dan Penegakan Hukum

Keamanan maritim dan aspek penegakan hukum di laut seharusnya dilakukan secara terpadu antar instansi yang memiliki kewenangan di laut dan tunduk pada undang-undang yang dibuat secara spesifik, komprehensif, dan tersendiri. Pelanggaran hukum di laut merupakan tindak pidana yang mempunyai karakteristik yang khas dan dapat dikategorikan sebagai tindak pidana khusus yang hanya terjadi di wilayah laut dengan kompleksitas dan tantangan yang ada. Atas dasar-dasar tersebut, agar dapat terpenuhinya kebutuhan kepastian hukum akan berdampak luas dan melihat hubungan antarnegara perlu ditunjuk satu lembaga negara sebagai *leading sector* terkait dengan potensi laut Indonesia dan dibentuk pengadilan khusus untuk menegakkan hukum di wilayah perairan Indonesia, Hal ini disebabkan karena pengadilan negeri dinilai kurang

mempunyai kompetensi untuk menangani proses penegakan hukum di laut yang terkait dengan keamanan maritim. Untuk memenuhi kebutuhan hukum tersebut, instrumen hukum nasional mengenai peradilan umum memberikan peluang terbentuknya pengadilan khusus.

#### **2.2.4 Yofie Aditama, Arief Daryanto (2014)**

Judul: Studi Perencanaan Strategik Instansi Mahkamah Pelayaran

Kekuatan Mahkamah Pelayaran yaitu:

- a. Memiliki dasar hukum yang kuat
- b. Pemeriksaan perkara memiliki batasan waktu
- c. Putusan bersifat final dan mengikat
- d. Ahli, berkualifikasi tertentu dan spesifik

Kelemahan Mahkamah Pelayaran yaitu:

- a. Kesejahteraan anggota masih rendah
- b. Bersifat pasif
- c. Putusannya terbatas pada keprofesian pelaut (tidak menjangkau pada kesalahan/ kelalaian perusahaan/ owner/ pejabat)

Dari kekuatan dan kelemahan Mahkamah Pelayaran terdapat tiga prioritas strategi yaitu melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal setelah dilakukan pemeriksaan awal oleh syahbandar, apabila terdapat dugaan awal adanya kesalahan atau kelalaian dari Perwira kapal. Mengusulkan tunjangan kehormatan bagi anggota Mahkamah Pelayaran dan memaksimalkan peran anggota Mahkamah Pelayaran.

#### **2.2.5 Vincenzo Battistella (2017)**

Judul: *Maritime Law Courts and Judiciary Creation of Law: Effect on Civil Law Courts*

Hukum dalam perdagangan internasional harus dianggap sebagai spesialisasi dari hukum khusus yang berakar pada sejarah perdagangan maritim. Fakta bahwa lebih dari sembilan puluh persen dari perdagangan internasional adalah melalui laut. Setelah pembentukan negara dan

pertahanan yang ulet atas kedaulatannya, yang berlaku saat ini adalah penciptaan zona perdagangan bebas di seluruh dunia. Peraturan nasional tidak dapat memberikan jawaban yang memuaskan atas tantangan perdagangan internasional. Hukum maritim dianggap sebagai salah satu bidang ilmu hukum yang paling relevan dimana hukum dibuat oleh para hakim. Hukum maritim pada prinsipnya didasarkan pada doktrin *Common Law* dimana preseden adalah aturan. Disisi lain Inggris Pengadilan hukum lainnya mengadopsi pendekatan hukum komersial, dan memprioritaskan keseimbangan dalam perdagangan internasional. Semakin banyak hakim negara *Civil Law* mengutip penilaian maritim yang diselenggarakan Pengadilan *Common Law* untuk mendukung putusan yudisial mereka. Kontribusi ini menggaris bawahi dalam perspektif hukum maritim, bagaimana putusan peradilan merupakan sumber hukum yang dapat digunakan oleh pengadilan negara lain untuk menentukan suatu keputusan.

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Nama, Tahun dan Judul	Teori, Konsep, dan Metodologi	Hasil Penelitian	Relevansi	Perbedaan
1	Barry C Feld (1991)  Judul: <i>The Transformation of the Juvenile Court</i>	Teori/Konsep: 1. Historis 2. Yuridis Kewenangan Lembaga 3. Komparasi (Pengadilan Pidana dan Pengadilan Remaja)  Metodologi: Kualitatif (Studi Kasus)	Transformasi pengadilan dipengaruhi oleh progresifnya perilaku pelaku kejahatan dan didukung dengan transformasi ekonomi. Transformasi pengadilan berdampak pada penentuan hukuman di pengadilan dan diharapkan sebagai perubahan ideologis dalam strategi kontrol sosial.	Transformasi pengadilan dan konsep perubahan pengadilan	Penelitian ini mengevaluasi transformasi pengadilan remaja
2	ETTY R AGOES (2014)  Judul: Laporan Akhir Tim Analisis	Teori/Konsep: 1. Historis 2. Yuridis Kewenangan Lembaga	Ruang lingkup yurisdiksi Mahkamah Pelayaran mencakup seluruh Indonesia yang dipastikan akan memikul beban tugas yang berat. Memberdayakan lembaga pemeriksa kecelakaan kapal yang ada saat ini,	Penelitian ini merekomendasikan adanya Peradilan Maritim setelah melihat	Penelitian ini mengevaluasi dan dilakukan pada tahun 2005 sehingga kewenangan

	Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan Tentang Yurisdiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran	3. Teori Kompetensi 4. Komparasi  Metodologi: <i>Mixed Method</i>	Mahkamah Pelayaran juga bukan masalah yang mudah. Mengingat status dan kewenangan Mahkamah Pelayaran saat ini masih jauh dari harapan menjadi Mahkamah atau Peradilan Maritim. Hal ini dikarenakan Mahkamah Pelayaran hanya dapat memberikan penindakan disiplin, tindakan ini hanya terhadap perwira kapal. Melihat dari statusnya, Mahkamah Pelayaran sekalipun menyandang nama “Mahkamah” yang berarti “Peradilan/ <i>Tribunal</i> ” lembaga ini tidak memiliki yurisdiksi untuk memutuskan perkara yang berkaitan dengan aspek keperdataan atau aspek pidana sekalipun timbul dalam kaitannya dengan kecelakaan kapal karena masalah-masalah ini merupakan yurisdiksi Peradilan Umum.	kewenangan Mahkamah Pelayaran yang ada dan Tantangan kegiatan kemaritiman	yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan ada perbedaan dengan lahirnya peraturan perundang-undangan baru setelah penelitian ini dilaksanakan.
3	Shanti Dwi Kartika (2014)	Teori/Konsep:	Indonesia sebagai <i>centre of gravity and the global supply chain system</i>	Penegakan hukum yang tidak	Penelitian ini berfokus pada

	Judul: Keamanan Maritim dari Aspek Regulasi dan Penegakan Hukum	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Maritime Security</i></li> <li>2. Yuridis</li> <li>3. Penegakan Hukum</li> </ol> <p>Metodologi: Kualitatif</p>	menjadi penyebab adanya ancaman dan gangguan keamanan maritim. Regulasi mengenai keamanan maritim masih bersifat sektoral sehingga sistem penegakan hukum masih tumpang tindih. Pembentukan pengadilan khusus untuk menegakkan hukum di wilayah perairan dinilai penting. Pengadilan Negeri dinilai kurang mempunyai kompetensi untuk menangani proses penegakan hukum di laut yang terkait dengan keamanan maritim. Hal ini untuk meningkatkan kepastian hukum dan keamanan maritim.	hanya membahas mengenai operasional dan regulasi melainkan juga membahas mengenai pentingnya peran pengadilan.	regulasi yang mengatur keamanan maritim dan regulasi penegakan hukum.
4	Yofie Aditama, Arief Daryanto dan Sugeng Hari Wisudo (2014)  Judul: Studi Perencanaan Stratgeis Instansi	<p>Teori/Konsep:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perencanaan Strategis</li> <li>2. SWOT</li> <li>3. QSPM</li> </ol> <p>Metodologi: Kualitatif</p>	<p>Kekuatan Mahkamah Pelayaran yaitu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Memiliki dasar hukum yang kuat</li> <li>b. Pemeriksaan perkara memiliki batasan waktu</li> <li>c. Putusan bersifat final dan mengikat</li> <li>d. Ahli, berkualifikasi tertentu dan spesifik</li> </ol> <p>Kelemahan Mahkamah Pelayaran yaitu:</p>	Penelitian ini membahas mengenai performa Mahkamah Pelayaran dalam tataran operasional kelembagaan	Penelitian ini hanya berfokus pada Mahkamah Pelayaran dan tidak ditingkatkan menjadi lembaga peradilan

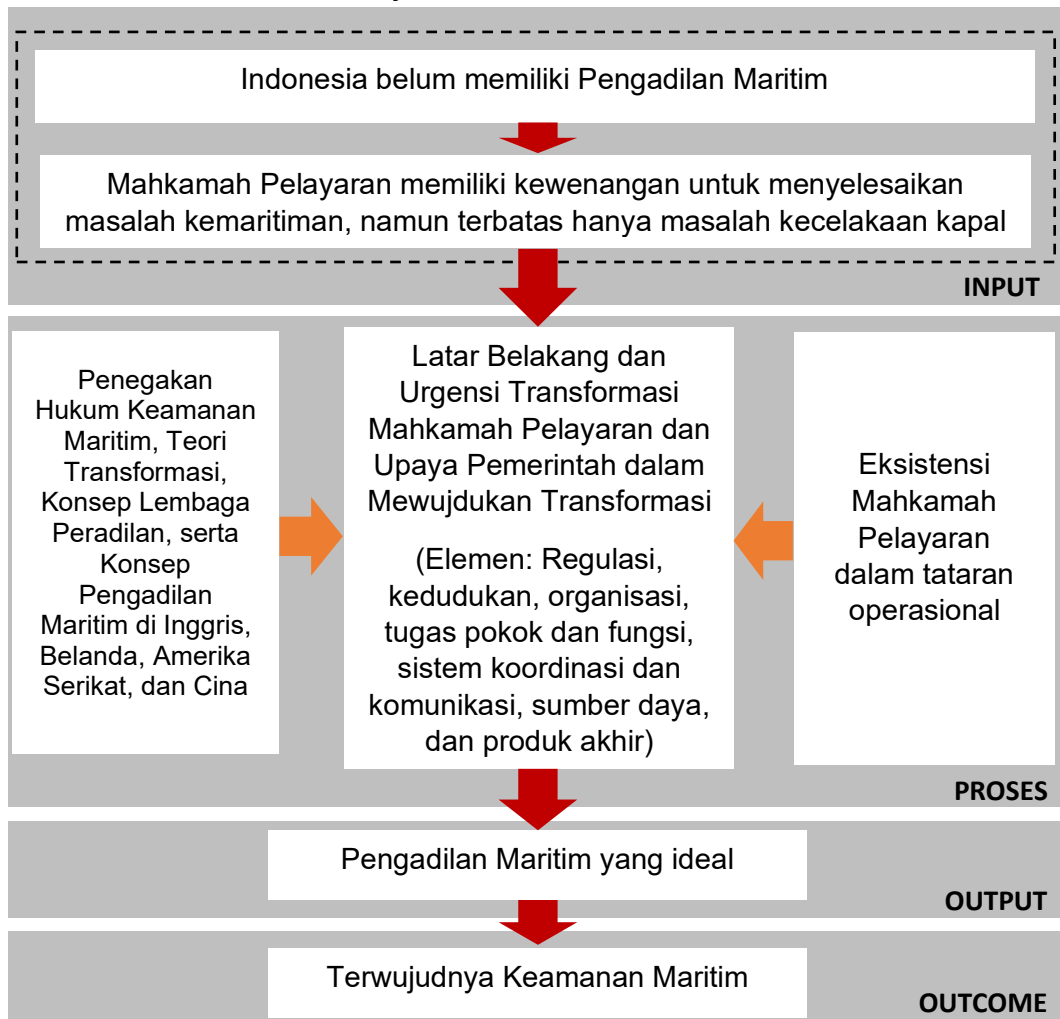
	Mahkamah Pelayaran		<p>a. Kesejahteraan anggota masih rendah</p> <p>b. Bersifat pasif</p> <p>c. Putusannya terbatas pada keprofesian pelaut (tidak menjangkau pada kesalahan/ kelalaian perusahaan/ owner/ pejabat)</p> <p>Dari kekuatan dan kelemahan Mahkamah Pelayaran terdapat tiga prioritas strategi yaitu melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal setelah dilakukan pemeriksaan awal oleh syahbandar, apabila terdapat dugaan awal adanya kesalahan atau kelalaian dari Perwira kapal. Mengusulkan tunjangan kehormatan bagi anggota Mahkamah Pelayaran dan memaksimalkan peran anggota Mahkamah Pelayaran.</p>		
5	Vincenzo Battistella (2017) Judul: <i>Maritime Law Courts and</i>	Teori/Konsep: 1. Sistem Hukum	Hukum dalam perdagangan internasional harus dianggap sebagai spesialisasi dari hukum khusus. Hukum maritim pada prinsipnya	Penelitian ini membahas mengenai yurisprudensi	Penelitian ini membahas mengenai hukum maritim yang

	<p><i>Judiciary Creation of Law: Effect on Civil Law Courts</i></p>	<p>2. <i>Lex Mercatoria</i> dan <i>Lex Maritima</i>  3. Yuridis  4. Studi Kasus</p> <p>Metodologi:  Kualitatif</p>	<p>didasarkan pada doktrin <i>Common Law</i> dimana preseden adalah aturan. Disisi lain Inggris Pengadilan hukum lainnya mengadopsi pendekatan hukum komersial, dan memprioritaskan keseimbangan dalam perdagangan internasional. Semakin banyak hakim negara <i>Civil Law</i> mengutip penilaian maritim yang diselenggarakan Pengadilan <i>Common Law</i> untuk mendukung putusan yudisial mereka. Kontribusi ini menggaris bawahi dalam perspektif hukum maritim, bagaimana putusan peradilan merupakan sumber hukum yang dapat digunakan oleh pengadilan negara lain untuk menentukan suatu keputusan.</p>	<p>hakim dalam penentuan putusan pengadilan. Hal ini juga dilakukan pengadilan negara lain sehingga meninggalkan sistem hukum negara mereka. Penegakkan hukum maritim nasional dapat didukung dengan putusan pengadilan negara lain.</p>	<p>berfokus pada penentuan keputusan yudisial bukan mengenai kewenangan lembaga</p>
--	---	--	--	--	---

Sumber: diolah oleh peneliti

### 2.3 Kerangka Pemikiran

Transformasi Mahkamah Pelayaran Menjadi Pengadilan Maritim Guna Mewujudkan Keamanan Maritim



Kerangka berpikir akan membantu peneliti dalam proses menganalisis latar belakang dan urgensi transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim serta menganalisis sejauh mana upaya pemerintah dalam mewujudkan hal tersebut. Oleh karena itu dalam *output* penelitian ini adalah solusi untuk melihat bagaimana seharusnya Pengadilan Maritim berjalan untuk mewujudkan keamanan maritim.