

BAB 4

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Obyek Penelitian

Penelitian ini memiliki 2 (dua) poin pembahasan sesuai dengan pertanyaan penelitian dalam rumusan masalah. Pertanyaan penelitian yang pertama yaitu latar belakang dan urgensi transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia dan pertanyaan penelitian yang kedua yaitu upaya pemerintah dalam mewujudkan wacana transformasi Mahkamah Pelayaran menuju pembentukan Pengadilan Maritim.

4.1.1 Latar Belakang dan Urgensi Transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia

Bagian ini akan membahas bagaimana latar belakang dan urgensi dari transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia. Hal ini akan mencakup mengenai performa Mahkamah Pelayaran. Secara umum kewenangan yang diberikan Peraturan Perundang-Undangan kepada Mahkamah Pelayaran adalah pemeriksaan lanjutan mengenai kecelakaan kapal. Hal ini termaktub dalam Pasal 1 angka 58 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran bahwa Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Pasal 251 menyatakan bahwa Mahkamah Pelayaran memiliki fungsi untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nahkoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar. Pasal 252 menyatakan bahwa kewenangan pemeriksaan ini berlaku pada kecelakaan kapal antara kapal niaga dengan kapal niaga, kapal niaga dengan kapal negara, dan kapal niaga dengan kapal perang. Pasal 253 ayat (1) menyatakan bahwa dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, Mahkamah

Pelayaran bertugas meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nahkoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal; dan ayat (2) merekomendasikan kepada Menteri mengenai pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh Nahkoda dan/atau perwira kapal. Pasal 254 huruf f menyatakan bahwa dalam pemeriksaan lanjutan Mahkamah Pelayaran dapat menghadirkan pejabat pemerintah di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dan pihak terkait lainnya.

Kewenangan Mahkamah Pelayaran yang diberikan oleh Peraturan-Perundang-Undangan saat ini sebagai berikut:

1. *Wetboek van Koopenhandel voor Indonesie* S.1847:23 (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Buku II)
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Mahkamah Pelayaran
3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
5. 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
6. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran
7. 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.

Elemen kelembagaan untuk melihat urgensi transformasi dilakukan untuk meningkatkan kapasitas Mahkamah Pelayaran sehingga

menjadi lembaga dengan kewenangan yang luas dan memiliki operasional yang efektif. Elemen-elemen tersebut meliputi regulasi, kedudukan, organisasi, tugas pokok dan fungsi, sistem koordinasi dan komunikasi, sumber daya, dan produk akhir. Seluruh bagian elemen tersebut akan menunjukkan performa Mahkamah Pelayaran. Hal tersebut akan menunjukkan kesenjangan lembaga dan kebutuhan ideal lembaga.

4.1.2 Upaya Pemerintah dalam Mewujudkan Wacana Transformasi Mahkamah Pelayaran menuju Pembentukan Pengadilan Maritim

Bagian ini akan membahas mengenai upaya pemerintah dalam mewujudkan wacana transformasi Mahkamah Pelayaran menuju pembentukan Pengadilan Maritim. Hal ini akan menunjukkan proses yang dilakukan oleh pemerintah melihat sejauh mana proses berjalan. Selanjutnya dalam perjalanan proses dapat diketahui apa yang menjadi kekuatan dari upaya pemerintah dalam mewujudkan wacana transformasi. Terakhir adalah hambatan yang dihadapi oleh pemerintah dalam mewujudkan wacana transformasi. Proses yang telah dilaksanakan oleh pemerintah dalam hal ini mencakup segala upaya yang menyangkut mengenai transformasi Mahkamah Pelayaran.

4.2 Hasil Pengumpulan Data

Hasil pengumpulan data menjawab 2 (dua) pertanyaan penelitian dalam rumusan masalah penelitian ini. Hasil pengumpulan data penelitian ini meliputi data primer dan sekunder. Pertanyaan penelitian yang pertama yaitu latar belakang dan urgensi transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia dan pertanyaan penelitian yang kedua yaitu upaya pemerintah dalam mewujudkan wacana transformasi Mahkamah Pelayaran menuju pembentukan Pengadilan Maritim.

4.2.1 Latar Belakang dan Urgensi Transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia

Merujuk pada kerangka pemikiran penelitian ini, untuk melihat latar belakang dan urgensi dari transformasi Mahkamah Pelayaran memiliki 7 (tujuh) elemen. Elemen tersebut yaitu regulasi, kedudukan, organisasi, tugas pokok dan fungsi, sistem koordinasi, sumber daya, dan produk akhir. Hal tersebut akan menunjukkan performa Mahkamah Pelayaran, kesenjangan dan juga kebutuhan lembaga yang ideal. Elemen-elemen tersebut didukung dengan data tambahan berupa keberadaan Pengadilan Perikanan di Indonesia ditambah dengan penanganan tindak pidana di laut.

Regulasi yang mengatur mengenai Mahkamah Pelayaran secara umum terdapat dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Namun sebelum Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tersebut, terdapat Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran yang menjadi awal mula Mahkamah Pelayaran tertentu yaitu dalam Pasal 93. Pasal 93 ayat (2) menyatakan bahwa terhadap hasil pemeriksaan tersebut pada ayat (1) dapat diadakan pemeriksaan lanjutan untuk diambil keputusan oleh lembaga yang ditunjuk untuk itu. Penjelasan Undang-Undang ini menjelaskan maksud dari Pasal 93 ayat (2) yaitu lembaga yang ditunjuk untuk pemeriksaan lanjutan adalah lembaga pemerintah, bukan lembaga peradilan sebagaimana dimaksud dalam pasal 10 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1970 tentang Kekuasaan Kehakiman. Lembaga tersebut berwenang melakukan pemeriksaan lanjutan untuk mengambil keputusan atas kecelakaan kapal. Kecelakaan kapal dalam hal ini yaitu kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan yang mengakibatkan kerusakan berat, kecelakaan kapal yang menyebabkan terancamnya jiwa manusia dan kerugian harta benda, serta kapal kandas dan rusak berat. Lembaga dimaksud bertugas terbatas pada menjatuhkan sanksi berupa hukuman administratif yang berkaitan dengan profesi kepelautan, yang pada saat Undang-Undang ini ditetapkan disebut

Mahkamah Pelayaran. Undang-Undang ini yang mencetuskan nama Mahkamah Pelayaran.

Secara lebih terperinci, Mahkamah Pelayaran belum diatur dalam Peraturan Perundangan-Undangan yang berbentuk Undang-Undang. Organisasi, tata kerja, tata cara pengangkatan dan pemberhentian anggota panel ahli non Pegawai Negeri Sipil Mahkamah Pelayaran diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan. Selanjutnya tentang hak keuangan bagi anggota panel ahli dan sekretaris tim panel ahli diatur dalam Peraturan Presiden.

Panel Ahli dan Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Adi Karsyaf, S.H., M.H menyatakan bahwa regulasi mengenai akibat kecelakaan kapal misalnya pencemaran lingkungan masih belum diatur secara jelas. Selain itu dalam akibat kecelakaan kapal ganti rugi dan lain-lain belum diatur juga maka mengakibatkan asuransi yang ditinggikan sehingga harga barang menjadi lebih mahal.

Dosen Hukum Tata Negara Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya Lutfil Anshori, M.H berpendapat bahwa nantinya harus diatur dalam Undang-Undang tidak bisa Peraturan Perundang-Undangan di bawah Undang-Undang. Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H, Pejabat Fungsional Umum sub Direktorat Tertib Berlayar KPLP Jufri Lanuru S.E, Kepala Seksi Penunjang Keselamatan dan Penyidikan Kantor Syahbandar Tanjung Priok Zainal Abdul Rahman S.H., M.H berpendapat harus ada regulasi yang mengatur secara jelas dan tegas serta harus berbentuk Undang-Undang.

Kedudukan Mahkamah Pelayaran sudah ada sejak zaman Pemerintahan Hindia Belanda dibentuk dengan dasar *Ordonnantie op den Raad voor de Scheepvaart* (Staatsblad 1934 No 215) berlaku pada tanggal 1 April 1938. Pada saat itu dibawah lingkungan *Departemen van Marine*. Saat ini dalam Pasal 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran menyatakan bahwa Mahkamah Pelayaran merupakan unit

organisasi yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan. Mahkamah Pelayaran adalah Sekretariat Jenderal bukan bagian dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melainkan bertanggungjawab langsung kepada Menteri Perhubungan Republik Indonesia.

Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H menyatakan bahwa kewenangan Mahkamah Pelayaran terbatas sekali selama masih dalam naungan eksekutif.

Panel Ahli dan Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Adi Karsyaf, S.H., M.H dan Dosen Hukum Tata Negara UINSA Surabaya Lutfil Anshori, M.H berpendapat bahwa nanti akan mengikuti sistem pembagian kekuasaan yang ada di Indonesia yaitu yudikatif bukan eksekutif.

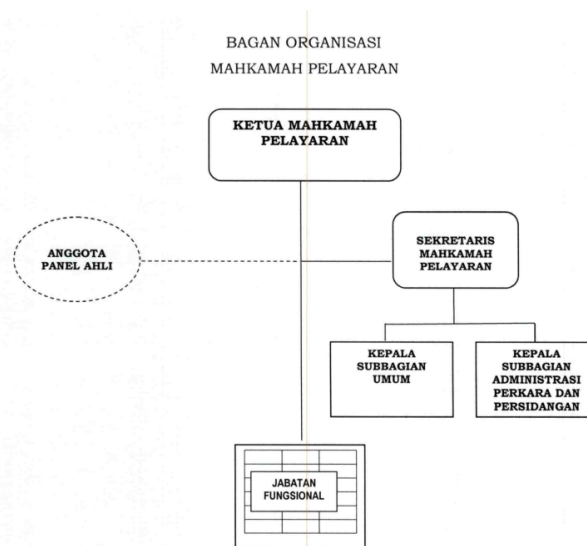
Dosen Hukum Internasional Nilam Andalia Kurniasari, S.H., LL.M, berpendapat jika pada saat transformasi ini tetap berada di eksekutif, maka tidak cocok karena nomenklturnya adalah Mahkamah namun bagian dari eksekutif menjadi tidak benar. Justru apabila bagian Mahkamah Agung dengan dijadikannya Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim maka lembaga akan memiliki kewenangan yang lebih luas. Misalnya tidak hanya pidana di laut dan perdata maritim yaitu *insurance salvage, mission salvage, general salvage admiral*, pelanggaran-pelanggaran mengenai *ballast water*, kerusakan lingkungan dan terumbu karang.

Fungsional Peneliti Pada Pusat Penelitian dan Pengembangan Hukum dan Peradilan Mahkamah Agung Republik Indonesia Tumbur Palti D. Hutapea, S.H., M.H berpendapat, sejatinya Mahkamah Pelayaran apabila bertansformasi menjadi Pengadilan Maritim harus menjadi bagian Mahkamah Agung.

Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H, Panel Ahli dan Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Adi Karsyaf, S.H., M.H dan Capt Frederick H Roinwowa Ant I berpendapat bahwa seharusnya Mahkamah Pelayaran di bawah Yudikatif. Hal ini tentu harus merevisi Undang-Undang Kekuasaan Kehakiman yang telah ada. Hakim *ad hoc*

Perikanan Pengadilan Perikanan Jakarta Utara, Ganjil Sunarto, S.H., M.H., M.M dan Hakim *ad hoc* Perikanan Pengadilan Perikanan Jakarta Utara, Hendra Adi Pramono, S.H., M.H berpendapat bahwa nantinya Pengadilan Maritim bagian dari Yudikatif di bawah Mahkamah Agung.

Organisasi Mahkamah Pelayaran diatur dalam Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran menyatakan bahwa Mahkamah Pelayaran terdiri atas ketua, anggota panel ahli, sekretariat, dan kelompok pejabat fungsional. Berikut adalah bagan organisasi Mahkamah Pelayaran:



Gambar 4.1 Bagan Organisasi Mahkamah Pelayaran

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi Tata Kerja Mahkamah Pelayaran

Panel Ahli dan Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran menyatakan bahwa Mahkamah Pelayaran berkedudukan di Ibukota Negara. Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H berpendapat bahwa Mahkamah Pelayaran hanya ada 1 (satu) di Indonesia dengan wilayah yurisdiksi yang luas, maka tidak semua kecelakaan kapal BAPPnya masuk di Mahkamah Pelayaran. Kepala Subbagian Administrasi Perkara dan Persidangan Mahkamah Pelayaran, Rizky Gustaf, S.H dan Perencanaan dan Laporan Sri Indah Aprianti, S.E., M.M.Tr menyatakan

bahwa Keputusan Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa untuk lebih baik Mahkamah Pelayaran memiliki kesekretariatan atau kepaniteraan di setiap daerah untuk penerimaan perkara.

Penyusun Bahan Evaluasi Kecelakaan Kapal Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Ferry Hikmawan, S.T berpendapat bahwa Mahkamah Pelayaran adalah unit organisasi yang dibentuk dengan sedemikian rupa dengan kriteria kebutuhan panel ahli yang tinggi.

Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H berpendapat nanti organisasinya mengikuti organisasi yang ada di Mahkamah Agung.

Dosen Hukum Tata Negara UINSA Surabaya Lutfil Anshori, S.H berpendapat bahwa nantinya dapat menempel di Pengadilan Negeri pada saat awal terbentuk. Mengingat pembentukan Pengadilan tidak mudah karena proses pembiayaan mengenai infrastruktur dan berbagai hal yang menyangkut kelembagaan.

Tugas pokok dan fungsi Mahkamah Pelayaran diatur dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah pelayaran. Tugasnya yaitu melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal serta menegakkan kode etik profesi dan kompetensi nahkoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal. Sedangkan fungsinya diatur dalam pasal 3 yang menyatakan bahwa fungsi mahkamah pelayaran yaitu: (a) pelaksanaan kegiatan meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nahkoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal; (b) pelaksanaan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal; (c) penyusunan rekomendasi pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nahkoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal; (d) pemberian dukungan administratif dan teknis Mahkamah

Pelayaran; dan (e) penyusunan evaluasi dan pelaporan kegiatan di lingkungan Mahkamah Pelayaran.

Kepala Subbagian Administrasi Perkara dan Persidangan Rizky Gustafm, S.H menyatakan bahwa dalam proses pemeriksaan lanjutan apabila Mahkamah Pelayaran tidak semua kapal dapat disidangkan di Mahkamah Pelayaran. Kapal yang dapat disidangkan juga harus memiliki awak kapal yang lengkap. Secara lebih lengkap harus memenuhi dalam PP 9 dan PM 6.

Staff Subbagian Administrasi Perkara dan Persidangan dan Petugas Persidangan Didit Iswahyuniarto, S.E berpendapat bahwa kecelakaan kapal yang dapat disidangkan di Mahkamah Pelayaran harus memenuhi syarat minimal GT 35 keatas. Apabila BAPP tidak lengkap maka perlu dilakukan komunikasi dengan Syahbandar pengirim BAPP untuk melengkapi.

Penyusun Bahan Evaluasi Kecelakaan Kapal Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Ferry Hikmawan, S.T menyatakan bahwa dalam hal kecelakaan kapal di Indonesia dibedakan menjadi 4 (empat) jenis yaitu tubrukan, tenggelam, terbakar, dan kandas. Hal tersebut diambil dari penyebab kecelakaan kapal, misalnya kapal tenggelam tapi didahului oleh kebakaran maka hal ini masuk dalam jenis terbakar.

Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H menyatakan bahwa tidak semua kecelakaan kapal berkasnya masuk di Mahkamah Pelayaran. Semula waktu BAPP dari Syahbandar seluruh Indonesia harus ke Dirjen Perhubungan Laut dulu dan memakan waktu sekitar 210 (dua ratus sepuluh) hari jadi hampir 1 (satu) tahun menjadi 150 hari dan dari Syahbandar sudah bisa langsung ke Mahkamah Pelayaran. Apabila ada hal lain yang muncul karena kecelakaan kapal maka selanjutnya penyelesaiannya di Pengadilan Negeri.

Panel Ahli Capt. Frederick H Roinwowan Ant I menyatakan dalam persidangan Mahkamah Pelayaran dimulai dari penunjukan Tim Panel Ahli dan Sekretaris Tim Panel Ahli oleh Ketua Mahkamah Pelayaran. Panel

terdiri dari 5 (lima) atau 3 (tiga) Panel Ahli dibantu dengan Sekretaris Tim Panel Ahli. Jumlah Tim Panel Ahli ditentukan dari tingkat kesulitan perkara kecelakaan kapal. Ahli Nautika 1 yang menjadi Ketua Tim Panel Ahli. Susunan Tim Panel Ahli ditentukan sesuai dengan keahlian yang dimiliki Tim Panel Ahli. Selain Ahli Nautika, Panel Ahli terdiri dari Insinyur Perkapalan, Sarjana Hukum, dan ahli mesin perkapalan. Maksimal 7 hari setelah penunjukan Tim Panel Ahli harus diadakan Pra Sidang yang membahas mengenai apakah perkara dapat disidangkan di Mahkamah Pelayaran. Apabila perkara dapat disidangkan maksimal 20 Hari setelah Prasadang harus dilaksanakan Sidang I biasanya dilaksanakan di daerah pengirim BAPP. Apabila saksi masih belum lengkap yang disidangkan maka dilaksanakan Sidang selanjutnya di Mahkamah pelayaran. Setelah sidang telah dilaksanakan maka selanjutnya dilaksanakan Pembahasan yang sebelumnya setiap Panel Ahli memiliki pembagian pendalaman. Pembahasan dilaksanakan 1 (satu) kali dengan waktu 2 (dua) sampai 3 (tiga) hari. Terakhir sidang Pembacaan Keputusan di Mahkamah Pelayaran. Keseluruhan proses ini maksimal harus 150 (seratus lima puluh) hari. Namun pada saat tahun 2020 melebihi 150 hari dikarenakan adanya kebijakan pembatasan sosial karena wabah bencana.

Hasil observasi peneliti menunjukkan bahwa operasional Mahkamah Pelayaran mirip dengan lembaga peradilan yang ada di Indonesia. Mengenai hal-hal pengaturan di ruang persidangan dan elemen-elemennya juga seperti yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman. Berikut adalah gambar ruang sidang yang digunakan untuk pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal di Mahkamah Pelayaran.



Gambar 4.2 Ruang Sidang Mahkamah Pelayaran

Sumber: diolah oleh peneliti

Keterangan:

1. Lambang Negara
2. Bendera Negara
3. Tempat duduk Ketua Panel Ahli
4. Palu Ketua Panel Ahli
5. Tempat duduk anggota Panel Ahli
6. Tempat duduk Panel Ahli bidang hukum
7. Tempat duduk Penasihat Ahli (pendamping terduga)
8. Tempat duduk Terduga saat diperiksa
9. Tempat duduk Sekretaris Panel Ahli
10. Tempat duduk Terduga saat nomor 8 ditempati oleh Saksi saat pemeriksaan saksi maupun Saksi Ahli



Gambar 4.3 Ruang Sidang Mahkamah Pelayaran

Sumber: diolah oleh peneliti

Panel Ahli dan Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Adi Karsyaf, S.H., M.H berpendapat bahwa setelah kecelakaan kapal itu terjadi seharusnya yang dapat diselesaikan bukan hanya mengenai etika profesi namun banyak masalah yang tidak terselesaikan misalnya adalah kerugian baik pengguna jasa, perusahaan, dan lingkungan.

Kepala Subbagian Perencanaan dan Laporan Sri Indah Aprianti, S.E., M.M.Tr menyatakan bahwa Keputusan Mahkamah Pelayaran dapat menjadi alat bukti di persidangan dalam rangka pembuktian di Pengadilan Negeri hal ini untuk melihat dan menentukan ada atau tidaknya kesalahan terdakwa dalam hal ini adalah nahkoda.

Fungsional Peneliti Pada Pusat Penelitian dan Pengembangan Hukum dan Peradilan Mahkamah Agung Republik Indonesia Tumbur Palti D. Hutapea, S.H., M.H berpendapat bahwa Mahkamah Pelayaran kurang pas antara nama dengan objek kewenangannya yang terlalu sempit. Ketika etika profesi Pelaut dikomparasikan dengan etika profesi lain maka hal ini

menjadi sebuah sidang etika profesi misalnya Hakim yaitu ada Majelis Kehormatan Hakim.

Dosen Hukum Internasional Nilam Andalia Kurniasari, S.H., LL.M berpendapat bahwa kewenangan Mahkamah Pelayaran di Indonesia tidak seperti *Admiralty Court* yang ada di Inggris dengan yurisdiksi yang luas. Kewenangan mengadili yang jauh lebih lengkap, menerima perkara, memutus dengan putusannya yaitu putusan hukum. Selain itu kewenangannya tidak hanya pidana di laut dan perdata maritim yaitu *insurance salvage, mission salvage, general salvage admiral*, pelanggaran-pelanggaran mengenai *ballast water*, kerusakan lingkungan dan terumbu karang.

Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H dan Dosen Hukum Internasional Nilam Andalia Kurniasari, S.H., LL.M berpendapat bahwa banyak hal yang harus diubah mengenai hukum di Indonesia terkait dengan Hukum Laut dan Hukum Maritim. Panel Ahli dan Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Adi Karsyaf S.H., M.H berpendapat bahwa nantinya banyak yang menjadi kewenangan Mahkamah Pelayaran apabila sudah bertransformasi baik hukum perdata maritim, pidana di laut, kecelakaan kapal dan akibatnya.

Hakim *ad hoc* Perikanan Pengadilan Perikanan Jakarta Utara, Ganjil Sunarto, S.H., M.H., M.M dan Hakim *ad hoc* Perikanan Pengadilan Perikanan Ranai Dr. Sirojuddin, S.H., M.H berpendapat untuk kasus pembajakan kapal dapat masuk ke pidana di laut apabila Pengadilan Maritim sudah terbentuk. Selanjutnya Pejabat Fungsional Umum sub Direktorat Tertib Berlayar KPLP Jufri Lanuru S.E, Kepala Seksi Penunjang Keselamatan berpendapat apabila nantinya ada 1 (satu) lembaga peradilan yang memiliki kewenangan memeriksa, mengadili, dan memutus perkara yang terjadi di laut maka penegakan hukum di laut Indonesia akan efektif dan efisien. Kepala Seksi Penunjang Keselamatan dan Penyidikan Kantor Syahbandar Tanjung Priok Zainal Abdul Rahman S.H., M.H menyetujui transformasi Mahkamah pelayaran menjadi Pengadilan Maritim nantinya

tidak perlu lagi untuk perikanan ada pengadilan sendiri jadinya nanti akan menjadi satu saja dan tidak perlu membentuk pengadilan baru. Fungsional Peneliti Pada Pusat Penelitian dan Pengembangan Hukum dan Peradilan Mahkamah Agung Republik Indonesia Tumbur Palti D. Hutapea, S.H., M.H berpendapat nantinya Pengadilan Perikanan dan Mahkamah Pelayaran dapat dijadikan satu menjadi Pengadilan Maritim.

Dosen Hukum Internasional Nilam Andalia Kurniasari, S.H., LL.M berpendapat bahwa kewenangan Mahkamah Pelayaran di Indonesia tidak seperti *Admiralty Court* yang ada di Inggris dengan yurisdiksi yang luas.

Sistem koordinasi dan komunikasi Mahkamah Pelayaran tentunya dengan beberapa organisasi yang ada di Kementerian Perhubungan. Koordinasi terkait dengan penanganan kecelakaan kapal tentu dilakukan dengan Syahbandar, Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) dan Direktorat Perkapalan dan Kepelautan (Ditkapel). Syahbandar dengan melaksanakan pemeriksaan pendahuluan serta mengenai kelengkapan Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) yang nantinya akan menjadi bahan sidang di Mahkamah Pelayaran. Kepala Seksi Penunjang Keselamatan dan Penyidikan Kantor Syahbandar Tanjung Priok, Zainal Abdul Rahman, S.H., M.H menyatakan bahwa dalam terjadinya kecelakaan kapal dan indikasi tindak pidana pelayaran, Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dalam Syahbandar akan melaksanakan tugas pemeriksaan sesuai dengan SOP.

Kepala Subbagian Administrasi Perkara dan Persidangan Mahkamah Pelayaran, Rizky Gustaf, S.H menyatakan apabila yang menjadi Terduga adalah aktor internasional maka harus didampingi oleh penerjemah saat dilaksanakan persidangan. Selanjutnya pelaksanaan keputusannya Ditkapel berkoordinasi dengan perwakilan pemerintahnya yang ada di Indonesia. Selain itu apabila Terduga kecelakaan kapal ditahan dalam hal indikasi adanya tindak pidana dalam peristiwa kecelakaan kapal maka untuk menghadirkan Terduga, Mahkamah Pelayaran berkoordinasi dengan Polri atau Kejaksaan tempat dimana Terduga ditahan.

Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H berpendapat pada saat hal tersebut terjadi, mirisnya selain Terduga datang ke Mahkamah Pelayaran dengan diborgol putusan yang diterima Pelaut juga menjadi ganda. Misalnya Keputusan Mahkamah Pelayaran pencabutan sertifikat sementara selama 2 (dua) bulan dan di Pengadilan Negeri pidana penjara sampai 2 (dua) tahun. Selanjutnya hal ini tidak pas apabila terjadi kecelakaan kapal yang menangani Polisi dan selanjutnya ke Pengadilan Negeri karena Pelaut dianggap lalai sehingga terdapat korban meninggal sementara penyebab utamanya bukan hanya Pelautnya bisa jadi karena kapal dan cuaca.

Kepala Subbagian Administrasi Perkara dan Persidangan Rizky Gustaf S.H dan Staff Subbagian Administrasi Perkara dan Persidangan dan Petugas Persidangan Didit Iswahyuniarto, S.E berpendapat bahwa komunikasi dengan Syahbandar masih tetap dilakukan apabila BAPP masih belum lengkap.

Panel Ahli Capt Frederick H Roinwowan Ant I, Panel Ahli dan Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Staff Subbagian Administrasi Perkara dan Persidangan dan Petugas Persidangan Didit Iswahyuniarto, S.E berpendapat bahwa dalam pelaksanaan persidangan juga turut menghadirkan saksi dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) dan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) sebagai saksi ahli. Selain itu Terduga dapat didampingi oleh Penasihat Ahli.

Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H menyatakan bahwa apabila terjadi kecelakaan kapal, pada saat itu terdapat beberapa institusi yang menangani dan menurutnya ini terlalu banyak yang memengaruhi. Akhirnya menjadi tidak tuntas lagi, selain itu kapal-kapal yang mengalami kecelakaan di Indonesia juga tidak termonitor semua karena luasnya wilayah perairan Indonesia. Kepala Seksi Penunjang Keselamatan dan Penyidikan Kantor Syahbandar Tanjung Priok, Zainal Abdul Rahman, S.H., M.H menyatakan bahwa jika yang mengalami kecelakaan kapal adalah kapal niaga, maka yang berhak

melaksanakan penyidikan adalah PPNS Syahbandar. Selanjutnya jika yang mengalami kecelakaan kapal adalah kapal perikanan maka yang berhak melaksanakan penyidikan adalah PPNS Perikanan. Terakhir jika yang mengalami kecelakaan adalah kapal negara maka hal tersebut dialami oleh instansi pemilik kapal negara tersebut.

Kepala Seksi Penunjang Keselamatan dan Penyidikan Kantor Syahbandar Tanjung Priok, Zainal Abdul Rahman, S.H., M.H menyatakan bahwa apabila terjadi tindak pidana dalam kecelakaan kapal tersebut penyidikannya juga terbagi menjadi 3 (tiga) yaitu apabila tindak pidana pelayaran maka yang menjadi penyidik adalah PPNS Syahbandar, apabila tindak pidana umum maka yang berhak adalah Polri, apabila tindak pidana perikanan maka yang berhak adalah PPNS Perikanan, TNI AL, dan/atau Polri. Hal tersebut juga berlaku apabila terjadi tindak pidana di laut tanpa diawali kecelakaan kapal.

Panel Ahli dan Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Adi Karsyaf, S.H., M.H, Panel Ahli Capt Fr ederick H Roinwowan Ant I, Kepala Subbagian Administrasi Perkara dan Persidangan Rizky Gustaf S.H, Kepala Subbagian Perencanaan dan laporan Sri Indah Aprianti, S.E., M.M.Tr, dan Penyusun Bahan Evaluasi Kecelakaan Kapal Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Ferry Hikmawan, S.T berpendapat bahwa dalam pelaksanaan keputusan Mahkamah Pelayaran, hal ini dilaksanakan oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan. Analis Program Diklat Direktorat Perkapalan dan Kepelautan Erlina Setyaningtyas, S.SiT., M.A menyatakan bahwa Ditkapel melaksanakan Keputusan Mahkamah Pelayaran terkait pembekuan sementara sertifikat Pelaut yang menjadi Terhukum perkara kecelakaan kapal. Selain itu juga melaksanakan rekomendasi Mahkamah Pelayaran terkait perusahaan yang terlibat dalam kecelakaan kapal. Dua hal tersebut dilaksanakan setelah ada arahan dari Menteri Perhubungan terkait dengan Keputusan atau Rekomendasi Mahkamah Pelayaran.

Panel Ahli dan Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Adi Karsyaf, S.H., M.H, Panel Ahli Capt Frederick H Roinwowan Ant I, Kepala Subbagian Perencanaan dan Laporan Sri Indah Lestari, S.E., M.M.Tr, Kepala Subbagian Administrasi Perkara dan Persidangan Rizky Gustaf, S.H, dan Staff Subbagian Administrasi Perkara dan Persidangan dan Petugas Persidangan Didit Iswahyuniarto, S.E menyatakan bahwa keputusan Mahkamah Pelayaran digunakan oleh Hakim Pengadilan Negeri untuk bahan penyusunan Putusan tindak pidana umum kecelakaan kapal. Namun apabila Hakim Pengadilan Negeri belum mengetahui hal tersebut maka akan terjadi putusan yang berbeda. Di Mahkamah Pelayaran Terduga dinyatakan tidak bersalah namun karena kecelakaan kapal timbul korban maka di Pengadilan Negeri Terdakwa akan dikenakan pidana.

Pada elemen ini erat kaitannya dengan penegakan hukum. Pejabat Fungsional Umum sub Direktorat Tertib Berlayar KPLP Jufri Lanuru S.E menyatakan bahwa untuk efektivitas dan efisiensi penegakan hukum di laut Indonesia seharusnya hanya ada satu lembaga yang berwenang. Hal ini tentu menjadi salah satu faktor terciptanya keamanan dan keselamatan di laut. Saat ini ada beberapa lembaga yang memiliki kewenangan penegakan hukum di laut. Semenjak Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran terbit beliau pikir nantinya akan ada satu lembaga dan hanya satu lembaga yang mengatur mengenai penjagaan laut dan pantai Indonesia, dengan demikian keamanan, keselamatan dan penegakan hukum serta pengawasan di laut Indonesia.

Kebingungan pengguna jasa setelah keluar dari Pelabuhan diperiksa dan diberhentikan beberapa kali oleh beberapa instansi yang mengakibatkan biaya operasional semakin tinggi. Hal tersebut juga diungkapkan oleh Kepala Seksi Penunjang Keselamatan dan Penyidikan Kantor Syahbandar Tanjung Priok Zainal Abdul Rahman S.H., M.H bahwa kapal yang berlayar di laut Indonesia sering diberhentikan beberapa kali oleh beberapa instansi untuk diperiksa. Hal ini mengakibatkan tidak efektifnya penegakan hukum serta efisiensi waktu operasi berlayar.

Penyusun Bahan Evaluasi Kecelakaan Kapal Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Ferry Hikmawan, S.T berpendapat untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penegakan hukum di laut harus ada *single agency multy task* sebelum perkara masuk di Pengadilan

Sumber daya dalam hal ini termasuk keuangan dan sumber daya manusia. Sub Bagian Keuangan bertanggung jawab atas keuangan Mahkamah Pelayaran. Sub Bagian Umum bertanggung jawab atas kepegawaian. Kepala Subbagian Kepegawaian Umum Mahkamah Pelayaran, Kasino S.Sos., M.Si menyatakan bahwa untuk peningkatan kapasitas dari pegawai di lingkungan Mahkamah Pelayaran dilakukan pengajuan pelatihan atau *workshop* kepada Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Kementerian Perhubungan. Keuangan Mahkamah Pelayaran dibebankan kepada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Pegawai Mahkamah Pelayaran saat ini berjumlah 48 orang.

Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H dan Gustaf menyatakan bahwa dahulu Panel Ahli yang menyidangkan perkara itu namanya Hakim. Namun telah dilaksanakan pembahasan dengan Kementerian Hukum dan HAM serta Kementerian Keuangan sehingga namanya diubah menjadi Panel Ahli. Hal ini dikarenakan untuk menegaskan bahwa Mahkamah Pelayaran bukan di bawah Yudikatif melainkan Eksekutif. Selain itu juga berkenaan dengan tunjangan jabatan. Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H berpendapat bahwa hal penggantian nama Hakim menjadi Panel Ahli adalah sebuah kemunduran.

Panel Ahli dan Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Adi Karsyaf, S.H., M.H menyatakan bahwa sumber daya manusia Mahkamah Pelayaran sudah memenuhi kapasitas.

Dosen Hukum Internasional Nilam Andalia Kurniasari, S.H., LL.M berpendapat bahwa untuk memenuhi kebutuhan, maka untuk penguatan kelembagaan peradilan hakim-hakimnya juga harus memiliki

kapasitas untuk memeriksa, mengadili, dan memutus perkara kemaritiman. Hal ini berarti hakim harus memiliki pengetahuan teknis dan pengetahuan hukumnya.

Panel Ahli Capt Frederick H Roinwowan Ant I berpendapat bahwa untuk menangani kecelakaan kapal saat ini jumlah Panel Ahli masih terlalu sedikit untuk kasus kecelakaan kapal yang tinggi sehingga harus ditambah.

Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H, Pejabat Fungsional Umum sub Direktorat Tertib Berlayar KPLP Jufri Lanuru S.E, Kepala Seksi Penunjang Keselamatan dan Penyidikan Kantor Syahbandar Tanjung Priok Zainal Abdul Rahman S.H., M.H menyatakan bahwa perlunya peningkatan kapasitas sumber daya manusia dilingkungan Mahkamah Pelayaran untuk ditransformasikan menjadi Pengadilan Maritim. Sesuai dengan lingkup kerja, apabila Mahkamah Pelayaran ditransformasikan menjadi Pengadilan Maritim maka peningkatan kapasitas pegawai harus dilakukan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan Pendidikan dan Latihan Hukum dan Peradilan Mahkamah Agung.

Dosen Hukum Internasional Nilam Andalia Kurniasari, S.H., LL.M berpendapat untuk Hakim harus memiliki kapasitas pengetahuan teknis dan hukumnya. Penyusun Bahan Evaluasi Kecelakaan Kapal Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Ferry Hikmawan, S.T berpendapat mengenai susunan Hakim majelisnya dapat terdiri dari Hakim Karier dan Hakim *ad hoc*.

Produk akhir dari Mahkamah Pelayaran berupa Putusan. Keputusan yang dikeluarkan oleh Mahkamah Pelayaran berupa sanksi administratif. Sanksi ini merujuk pada sertifikat kepelautan yang nantinya akan berupa pelarangan berlayar bagi Pelaut yang menerima sanksi. Keputusan sanksi yang termaktub dalam Keputusan Mahkamah Pelayaran selanjutnya menjadi rekomendasi untuk Menteri Perhubungan yang memiliki kewenangan penjatuhan sanksi. Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H berpendapat bahwa apabila

terjadi kecelakaan kapal dan perkaranya masuk di Mahkamah Pelayaran saat ini pelaksanaan putusan mengenai penentuan nasib Pelaut juga bukan Panel Ahli melainkan Menteri Perhubungan.

Dosen Hukum Internasional Nilam Andalia Kurniasari, S.H., LL.M berpendapat bahwa Mahkamah yang sesungguhnya dengan kekuasaan mengadili maka putusannya bersifat yudisial, sementara jika kita merujuk pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran putusan Mahkamah Pelayaran bersifat rekomendasi untuk mengambil tindakan menetapkan suatu sanksi. Artinya Undang-Undang tersebut merujuk pada pembuatan rekomendasi kepada Menteri. Bagaimana jika Menteri tidak menerima rekomendasi dari Mahkamah Pelayaran yang sudah memberikan rekomendasi? Hal ini tentu tidak ada kewajiban untuk menuruti rekomendasi hasil sidang Mahkamah Pelayaran. Sanksi yang diberikan juga bersifat administratif berbentuk teguran atau penagguhan sementara ijazah pelaut.

Kepala Subbagian Administrasi Perkara dan Persidangan Mahkamah Pelayaran, Rizky Gustaf, S.H menyatakan bahwa dalam penjatuhan sanksi pelaut yang menjadi Terduga Menteri Perhubungan selalu sama dengan rekomendasi yang termaktub dalam Keputusan Mahkamah Pelayaran.

Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H berpendapat bahwa pencabutan sementara sertifikat pelaut selama 2 (dua) tahun menjadi hambatan untuk Mahkamah pelayaran menjadi kurang bebas dalam menentukan sanksi. Selanjutnya mengenai dampak kecelakaan kapal semakin banyak misalnya penyelesaian masalah asuransi, kekayaan laut, kabel-kabel bawah laut, hipotik dan pipa-pipa minyak yang berpotensi besar terdampak menjadi tidak selesai karena sanksi hanya untuk Pelautnya.

Penyusun Bahan Evaluasi Kecelakaan Kapal Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Ferry Hikmawan, S.T berpendapat Mahkamah Pelayaran melakukan sidang dengan proses yang cukup rumit

namun produk akhirnya bukan berupa putusan melainkan rekomendasi yang tidak memiliki *power* apapun. Memberikan rekomendasi kepada Menteri Perhubungan yang menjadikan Mahkamah Pelayaran tidak memiliki marwah.

Penyusun Bahan Evaluasi Kecelakaan Kapal Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Ferry Hikmawan, S.T berpendapat bahwa saat ini apabila terjadi kecelakaan kapal hal tersebut memiliki 4 (empat) kemungkinan. Kemungkinannya yaitu kecelakaan kapal murni, dan/atau adanya tindak pidana pelayaran, dan/atau adanya tindak pidana umum, dan/atau adanya tindak pidana kepabeanean. Untuk tindak pidana perikanan tidak masuk dalam penanganan kecelakaan kapal yang menjadi wewenang Mahkamah Pelayaran. Tindak pidana perikanan saat ini diperiksa, diadili, dan diputus oleh Pengadilan Perikanan. Efektivitas Pengadilan Perikanan juga akan dibahas dalam subbab ini.

Berikut adalah tabel dalam memahami perbandingan tersebut. Tabel berikut hasil dari wawancara dengan Kepala Seksi Penunjang Keselamatan dan Penyidikan Kantor Syahbandar Tanjung Priok Zainal Abdul Rahman S.H., M.H, Pejabat Fungsional Umum sub Direktorat Tertib Berlayar KPLP Jufri Lanuru S.E, dan Penyusun Bahan Evaluasi Kecelakaan Kapal Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Ferry Hikmawan, S.T sebagai operasional yang menangani penegakan hukum di laut Kementerian Perhubungan RI.

Tabel 4.2 Perbandingan Penanganan Penegakan Hukum di Laut

No	Jenis	Undang-Undang yang dilanggar	Penegak Hukum
1.	Kecelakaan Kapal	Undang-Undang Pelayaran	Syahbandar ke Mahkamah Pelayaran

2.	Tindak Pidana Pelayaran	Undang-Undang Pelayaran	PPNS Syahbandar, Kejaksaan, dan Pengadilan Negeri
3.	Tindak Pidana Umum	KUHP	Penyidik Polri, Kejaksaan, dan Pengadilan Negeri
4.	Tindak Pidana Kepabeanan	Undang-Undang Kepabeanan	PPNS Bea Cukai, Kejaksaan, dan Pengadilan Negeri
5.	Tindak Pidana Perikanan	Undang-Undang Perikanan	PPNS Perikanan, TNI AL, dan/atau Polri, Kejaksaan, dan Pengadilan Perikanan atau Pengadilan Negeri

Sumber: diolah oleh peneliti

Dalam operasional di lapangan apabila terjadi kecelakaan kapal niaga, yang pertama kali memiliki kewenangan memeriksa adalah syahbandar. Selanjutnya apabila ditemukan salah satu dari tindak pidana tersebut maka Syahbandar akan menyerahkan ke lembaga yang berwenang. Apabila dalam kecelakaan kapal adanya korban meninggal maka dilimpahkan ke Polri untuk ditindak lanjuti. Selanjutnya persidangan hanya dilakukan di Pengadilan Negeri saja tanpa di Mahkamah Pelayaran.

Pengadilan Perikanan merupakan Pengadilan Khusus yang dibentuk dalam lingkungan Peradilan Umum. Pengadilan Perikanan memiliki legalitas terbentuknya dalam Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan. Pengadilan Perikanan memiliki kewenangan untuk memeriksa, mengadili, dan memutus perkara tindak pidana perikanan.

Pengadilan Perikanan berkedudukan di Pengadilan Negeri. Pasal 80 Undang-Undang Perikanan, proses peradilan di Pengadilan Perikanan maksimal 30 (tiga puluh) hari harus sudah diputus terhitung dari sejak tanggal penerimaan pelimpahan perkara dari penuntut umum. Hal ini juga berlaku untuk putusan yang dimohonkan banding dan kasasi. Keberadaan Pengadilan Perikanan saat ini hanya ada 10 (sepuluh) di Indonesia.

Pengadilan Perikanan saat ini belum efektif dalam pelaksanaan kewenangannya. Hakim *ad hoc* Perikanan Pengadilan Perikanan Jakarta Utara, Ganjil Sunarto, S.H., M.H., M.M menyatakan bahwa keberadaan Pengadilan Perikanan sudah secara absolut diterangkan dalam Undang-Undang Perikanan namun hal ini belum tegas diterapkan mengingat masih belum menyeluruhnya keberadaan Pengadilan Perikanan di Indonesia. Selanjutnya mengenai keberadaan Hakim, Hakim Pengadilan Perikanan adalah Hakim *ad hoc* Perikanan yang memiliki kapasitas khusus terkait tindak pidana perikanan yang dibuktikan dengan sertifikat. Keberadaan Hakim *ad hoc* Perikanan hanya ada pada lingkungan Peradilan tingkat pertama. Pada Peradilan tingkat banding dan kasasi belum ada Hakim *ad hoc* Perikanan yang memeriksa, mengadili, dan memutus tindak pidana perikanan. Padahal perkara tindak pidana perikanan tidak jarang dilakukan upaya hukum banding maupun kasasi. Hal ini menjadi sebab berkurangnya rasa keadilan yang diterima oleh pencari keadilan.

Hakim *ad hoc* Perikanan Pengadilan Perikanan Jakarta Utara, Hendra Adi Pramono, S.H., M.H menyatakan bahwa dalam pasal 106 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan "*selama belum dibentuk pengadilan perikanan selain pengadilan perikanan sebagaimana dimaksud dalam pasal 71 ayat (3), perkara tindak pidana dibidang perikanan yang terjadi di luar daerah hukum pengadilan perikanan sebagaimana dimaksud dalam pasal 71 (3) tetap diperiksa, diadili, dan diputus oleh pengadilan negeri yang berwenang*" harus dicabut.

Pasal tersebut masih membolehkan Pengadilan Negeri untuk memeriksa, mengadili, dan memutus perkara tindak pidana perikanan

sehingga sebenarnya Undang-Undang ini melemahkan dirinya sendiri. Hal ini dikarena dalam Pasal 78 Undang-Undang yang sama menyatakan bahwa Hakim Pengadilan Perikanan adalah Hakim Karier dan Hakim *ad hoc*. Sedangkan untuk susunan majelis hakim terdiri dari 2 (dua) Hakim *ad hoc* dan 1 (satu) Hakim Karier. Walaupun dalam Peraturan Perundang-Undangan tidak disebutkan Hakim apa yang menjadi ketua majelis, dalam pelaksanaannya Hakim karier yang menjadi ketua majelis. Permasalahannya adalah pada daerah yang belum dibentuk Pengadilan Perikanan maka yang susunan majelis hakim akan menjadi Hakim karier semua. Hal ini tentu juga tidak selaras dengan amanat Undang-Undang Perikanan. Dalam pasal 107 Undang-Undnang Perikanan juga telah menyatakan bahwa perkara tindak pidana perikanan yang diperiksa, diadili, dan diputus di Pengadilan Negeri dilakukan sesuai dengan hukum acara yang diatur dalam Undang-Undang Perikanan.

Selanjutnya masalah penjatuhan hukuman bagi kapal asing dalam hal ini mengacu pada Pasal 73 ayat (3) *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 menyatakan bahwa hukuman tidak boleh kurungan ataupun hukuman badan lainnya, sehingga hukuman berupa denda dan terkadang juga tidak terbayarkan karena apabila Terpidana sudah dideportasi ke negara asal maka hal ini harus dikoordinasikan dengan perwakilan negaranya. Hal ini menjadi kendala karena dalam persidangan dapat dilaksanakan tanpa hadirnya terdakwa.

Tindak pidana perikanan juga tidak mengenal yang namanya turut serta dalam Pasal 55 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) dalam hal ini yang menjadi tersangka adalah nahkoda kapal, sehingga apabila terjadi tindak pidana perikanan Anak Buah Kapal (ABK) yang ada diatas kapal tidak bisa dituntut.

Hakim *ad hoc* Perikanan Pengadilan Perikanan Jakarta Utara Drs Sutardjo, M.Si menyatakan bahwa Pengadilan Perikanan belum efektif karena masih ada anomali pengecualian yang menyatakan bahwa apabila dalam suatu daerah belum dibentuk Pengadilan Perikanan maka dapat

diperiksa, diadili dan diputus oleh Pengadilan Negeri. Seharusnya ini harus ada suatu penegasan kembali dalam Undang-Undang ini untuk ditinjau ulang dan Pasal 106 dihapuskan. Sehingga hanya Pengadilan Perikanan yang mengadili tindakan pidana perikanan atau menambah Pengadilan Perikanan di tiap daerah.

Hakim *ad hoc* Perikanan Pengadilan Perikanan Ranai Dr. Sirojuddin, S.H., M.H berpendapat bahwa sanksi yang diberikan kepada terpidana saat putusan sudah berkekuatan hukum tetap (*inkracht*) terkadang susah dilaksanakan karena berupa denda dan tidak dibayarkan. Dalam UNCLOS 1982 menyebutkan tidak boleh menggunakan pidana badan. Mengenai penahanan juga menjadi masalah karena sanksi tidak boleh berupa pidana penjara. Sehingga pelaksanaan putusan tidak maksimal dilaksanakan. Selanjutnya dalam hal eksekusi putusan untuk kapal asing memiliki kendala dalam pelaksanaannya karena terkadang denda tidak terbayarkan.

Melihat bagaimana urgensi dari transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia, Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H berpendapat bahwa di luar negeri (negara *Anglo Saxon* dan *Eropa Kontinental*) tidak ada model Mahkamah pelayaran seperti yang ada di Indonesia, disana adanya *Admiralty Court* dan *Maritime Court* yang sudah dijadikan contoh. Dari kedua contoh tersebut tidak ada yang selemah Mahkamah Pelayaran di Indonesia. Disana benar-benar murni tidak ada campur tangan institusi lain walaupun ada pasti di bawah binaan Kementerian Perhubungan.

Mahkamah Pelayaran pernah melaksanakan studi banding di Jepang, Inggris, dan Singapura dari ketiga komparasi tersebut Mahkamah Pelayaran sendiri bingung hanya ada model Mahkamah Pelayaran yang seperti di Indonesia. Sehingga kembali ke awalnya mengapa Mahkamah Pelayaran di Indonesia seperti ini itu karena tidak adanya *political will*.

Dari situ Mahkamah Pelayaran setiap kali ada kecelakaan kapal, persitiwanya tidak tuntas dan keputusannya tidak jelas. Hal ini menjadikan

ketakutan para Pelaut bukan kepada Mahkamah Pelayaran karena masih termasuk Kementerian Perhubungan namun kepada institusi yang bukan bagian Kementerian Perhubungan yang tidak tahu menahu terkait dengan Pelayaran dan Kepelautan.

Panel Ahli dan Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Adi Karsyaf, S.H., M.H berpendapat bahwa transformasi sangat diperlukan untuk penegakan hukum di laut dan maritim. Hal ini tentu berhubungan dengan Poros Maritim Dunia sehingga sengketa dan perkara yang timbul dapat terselesaikan dengan baik. Selama ini masih belum maksimalnya hal-hal yang timbul akibat kecelakaan kapal sehingga kerugian masih dirasakan. Misalnya masalah lingkungan akibat kecelakaan kapal, ganti rugi dan asuransi.

Panel Ahli Capt Frederick H Roinwowan Ant I dan Panel Ahli sekaligus Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Adi Karsyaf, S.H., M.H berpendapat bahwa transformasi diperlukan dengan adanya cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Hal ini menunjukkan bahwa nantinya akan ada potensi-potensi perkara yang timbul di laut oleh aktivitas kemaritiman, sehingga harus ada lembaga yang memiliki kapasitas untuk memeriksa, mengadili, dan memutus perkara tersebut.

Hakim *ad hoc* Pengadilan Perikanan Jakarta Utara Ganjil Sunarto, S.H., M.H berpendapat bahwa untuk memenuhi rasa keadilan jadi transformasi diperlukan untuk memenuhi kebutuhan lembaga yang memiliki kapabilitas memeriksa, mengadili, dan memutus perkara-perkara kemaritiman dibawah Yudikatif. Jika perkara kemaritiman masih diperiksa, diadili, dan diputus oleh peradilan umum maka masih general sehingga esensi keadilannya belum tercapai.

Hakim *ad hoc* Pengadilan Perikanan Jakarta Utara Hendra Adi Pramono, S.H., M.H berpendapat bahwa transformasi sangat perlu jadi kalau bisa kejahatan-kejahatan di laut bisa ditangani oleh peradilan yang tepat yaitu peradilan yang independen. Masuk ke Mahkamah Agung di bagian Yudikatif. Jika masih dalam bagian eksekutif nanti akan ada

intervensi dari pemerintah. Pada intinya segala sesuatu yang menyangkut peradilan seharusnya bagian dari Yudikatif.

Hakim *ad hoc* Pengadilan Perikanan Sutardjo, M.Si berpendapat perlu karena yang ditangani obyek hukumnya berbeda misalnya sengketa perdagangan maritim. Misalnya seperti yang sering terjadi di Surabaya yaitu kasus kapal cargo mengangkut sirip ikan hiu, ditangkap oleh karantina. Kapal cargo bisa mengangkut semua barang. Kapal nya tidak bisa disalahkan yang menjadi tersangka yaitu pengusaha yang mengirim (pengguna jasa) seharusnya mengirimkan menggunakan kapal perikanan. Sehingga yang memiliki kewenangan memeriksa, mengadili, dan memutus adalah Pengadilan Negeri karena di Surabaya belum ada Pengadilan Perikanan.

Hakim *ad hoc* Pengadilan Perikanan Ranai Dr. Sirojuddin, S.H., M.H berpendapat bahwa transformasi diperlukan untuk kebutuhan lembaga yang dapat memeriksa, mengadili, dan memutus perkara-perkara yang timbul baik perdata maupun pidana di laut.

Dosen Hukum Internasional Nilam Andalia Kurniasari, S.H., LL.M berpendapat bahwa Indonesia perlu memiliki Pengadilan Maritim. Mengingat kegiatan pelayaran di Indonesia baik domestik dan internasional tinggi. Selanjutnya transportasi laut adalah transportasi utama yang menghubungkan pulau satu ke pulau lainnya. Apabila ada masalah yang timbul akibat kecelakaan kapal yang tidak dapat diperiksa di Mahkamah Pelayaran menjadi di Pengadilan Negeri akibatnya menjadi tidak efektif.

Pejabat Fungsional Umum sub Direktorat Tertib Berlayar KPLP Jufri Lanuru S.E berpendapat nantinya apabila sudah terwujud hanya ada satu agensi yang memiliki kewenangan penegakan hukum di laut dapat berlanjut dengan hanya ada satu Pengadilan yang mengadili perkara yang timbul di laut maka hal ini menjadi sangat pas.

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

Untuk melihat sejauh mana upaya pemerintah dalam mewujudkan wacana transformasi Mahkamah Pelayaran Menuju Pembentukan Pengadilan Maritim, dalam bagian akan mencakup mengenai proses yang telah dilakukan. Sejalan dengan proses yang telah dilakukan akan diketahui apa yang menjadi kekuatan dan penghambat.

Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H menyatakan bahwa pada saat masih menjabat pernah mengadakan sebuah *Focus Group Discussion* (FGD) untuk membahas mengenai Mahkamah Pelayaran di bawah Mahkamah Agung. Peserta FGD dihadiri oleh 6 (enam) pakar dan pada saat itu hanya ada satu pakar yang dari Hakim Agung tidak berkenan jika Mahkamah Pelayaran dibawah Mahkamah Agung. Hal tersebut dikarenakan dianggapnya proses persidangannya hanya berbicara administratif. Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H membenarkan alasan tersebut namun dampak dari kecelakaan kapal sangat luas baik bagi pengguna jasa maupun penyedia jasa dan selain itu dampak bagi masalah bagi laut Indonesia. pendukung transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim adalah *political will* hal ini juga menjadi penghambat karena dari Legislatif tidak memilikinya sehingga penegakan hukum di laut Indonesia belum maksimal. Selanjutnya apabila *political will* sudah terbentuk maka dalam penyusunan Peraturan Perundang-Undangan akan terus berjalan dan sesuai dengan kebutuhan. Selanjutnya apabila Peraturan Perundang-Undangannya nanti menyangkut Pidana dan Perdata secara otomatis akan mengikuti.

Panel ahli dan Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran, Adi Karsyaf, S.H., M.H menyatakan bahwa Pernah dilaksanakan sebuah FGD namun berhenti sampai disitu karena dipindah tugaskan. Hasil FGD dinyatakan bahwa Mahkamah Pelayaran dapat menjadi bagian dari Mahkamah Agung.

Urgensi transformasi juga dinyatakan bahwa sudah harus dilakukan karena banyak permasalahan yang dihadapi sehingga tidak dapat diselesaikan. Pada saat itu juga sempat melaksanakan studi banding ke Jepang. Hal ini juga dinyatakan oleh Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran mengenai adanya studi banding yang dilakukan di Jepang, Inggris, dan Singapura. Hasilnya adalah dari ketiga negara banding tersebut tidak ada yang menyerupai Mahkamah Pelayaran di Indonesia. Mahkamah Pelayaran di Indonesia terlalu sempit kewenangannya namun memiliki nomenklatur sebagai mahkamah.

Kepala Subbagian Perencanaan dan Laporan Sri Indah Aprianti, S.E., M.M.Tr berpendapat bahwa pada saat Ibu Peni menjabat sebagai Ketua Mahkamah Pelayaran peningkatan kewenangan Mahkamah Pelayaran masih sebatas wacana walaupun sudah ada pelaksanaan diskusi dengan beberapa ahli. Selanjutnya dalam pelaksanaannya dapat dikatakan sulit karena harus merubah Undang-Undang. Transformasi ini memiliki banyak kendala yaitu keluar dari Kementerian Perhubungan selanjutnya bergabung dengan Mahkamah Agung. Selain itu untuk penerimaan BAPP di Mahkamah Pelayaran saat ini masih belum berbasis digital tidak seperti Pengadilan yang sudah memiliki Sistem Informasi Penelusuran Perkara. Ditambah dengan Mahkamah Pelayaran belum memiliki bagian penerimaan BAPP secara pasti. Jadi penerimaan BAPP dapat melalui satpam ataupun pegawai yang lain. Hal ini tentu berbeda dengan Pengadilan yang memiliki Pelayanan Terpadu Satu Pintu dalam pendaftaran perkara.

Melihat upaya yang dilakukan oleh pemerintah, sebagai data tambahan berikut mengenai kemungkinan transformasi dilakukan.

Fungsional Peneliti Pada Pusat Penelitian dan Pengembangan Hukum dan Peradilan Mahkamah Agung Republik Indonesia Tumbur Palti D. Hutapea, S.H., M.H berpendapat dalam pengupayaan terbentuknya Undang-Undang yang mengatur mengenai Pengadilan Maritim dapat dilakukan dengan para pemangku kepentingan untuk membuat sebuah

asosiasi atau perkumpulan. Asosiasi atau perkumpulan tersebut sebagai tim kerja perumusan naskah akademik untuk Rancangan Undang-Undang yang akan diserahkan ke legislatif. Mengingat bahwa terbentuknya Undang-Undang berangkat dari aspirasi kepentingan kelompok. Panel Ahli dan Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran Adi Karsyaf, S.H, M.H berpendapat dalam pembentukan naskah akademik penyusunan Undang-Undang terbaru ini belum ada yang menginisiatif sehingga upaya yang dilakukan hanya sebatas upaya internal Mahkamah Pelayaran berupa pengadaan FGD dan studi banding.

Dosen Hukum Tata Negara Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya Lutfil Anshori, M.H berpendapat bahwa transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim mungkin dan sangat mungkin terjadi atau dilakukan. Konstruksinya nanti Pengadilan Maritim menjadi bagian dari Mahkamah Agung. Hal ini karena tidak mungkin merubah ketentuan konstitusi mengenai kekuasaan kehakiman. Kekuasaan kehakiman di Indonesia dilaksanakan oleh Mahkamah Agung dan Mahkamah Konstitusi. Maka yurisdiksi Mahkamah Agung nanti juga membawahi Pengadilan Maritim dan Mahkamah Agung menjadi puncak peradilan tertinggi dalam sengketa kemaritiman. Kedua, dikarenakan namanya adalah pengadilan maka harus menjadi bagian dari lembaga yudikatif yang bersifat independen. Tidak ada satupun pengadilan di dunia itu yang tidak independen. Makna dari independen adalah bebas dari intervensi kekuasaan lain apalagi dari pihak eksekutif. Maka dari itu nanti konsep pengadilannya tidak boleh di bawah Kementerian. Jadi nanti akan ada Pengadilan Negeri, Pengadilan Agama, Pengadilan Tata Usaha Negara, Pengadilan Militer, dan Pengadilan Maritim.

Fungsional Peneliti Pada Pusat Penelitian dan Pengembangan Hukum dan Peradilan Mahkamah Agung Republik Indonesia Tumbur Palti D. Hutapea, S.H., M.H berpendapat bahwa pada hakikatnya pengadilan adalah lembaga untuk menegakkan hukum dan keadilan. Dalam Pasal 1 angka 8 Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan

Kehakiman menyatakan bahwa “*Pengadilan khusus adalah pengadilan yang mempunyai kewenangan untuk memeriksa, mengadili, dan memutus perkara tertentu yang hanya dapat dibentuk dalam salah satu lingkungan badan peradilan yang berada di bawah Mahkamah Agung yang diatur dalam Undang-Undang*” transformasi ini berarti dimungkinkan dibentuk seperti Peradilan Khusus misalnya Tipikor, Perikanan, dan Hubungan Industrial. Hal tersebut harus diatur dalam Undang-Undang, melalui Peraturan Pemerintah tidak bisa atau Peraturan Perundang-Undang di bawah Undang-Undang.

Dosen Hukum Internasional Nilam Andalia Kurniasari, S.H., LL.M berpendapat tahun awal dapat dimodelkan menempel di Pengadilan Negeri, sehingga disetiap daerah ada. Sebelumnya harus dilaksanakan pembentukan sumber daya terlebih dahulu.

Penyusun Bahan Evaluasi Kecelakaan Kapal Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Ferry Hikmawan, S.T berpendapat bahwa yang pertama dilakukan adalah memperbaiki proses penegakan hukum di laut yang hanya dimiliki oleh *single agency multy task*. Hal ini untuk efektivitas dari penegakan hukum sebelum perkara masuk di Pengadilan. Pejabat Fungsional Umum sub Direktorat Tertib Berlayar KPLP Jufri Lanuru S.E berpendapat nantinya apabila sudah terwujud hanya ada satu agensi yang memiliki kewenangan penegakan hukum di laut dapat berlanjut dengan hanya ada satu Pengadilan yang mengadili perkara yang timbul di laut maka hal ini menjadi sangat pas. Apabila transformasi ini dilaksanakan maka Mahkamah Pelayaran lebih memiliki marwah dan hakim dapat memutuskan sesuai dengan pengadilan pada umumnya. Koordinasinya dapat tetap dengan Kementerian Perhubungan namun hierarkinya tetap harus masuk di Mahkamah Agung. Hal tersebut karena pemisahan kekuasaan antara eksekutif dan yudikatif di Indonesia. Hakimnya dapat menggunakan perpaduan antara hakim karier dengan hakim *ad hoc*.

4.3 Hasil Pengolahan Data

Hasil pengolahan data penelitian ini dilakukan dengan pengujian keabsahan data. Pengujian keabsahan data penelitian ini menggunakan triangulasi. Hasil pengolahan data disajikan dalam bentuk tabel untuk selanjutnya dilakukan proses interpretasi. Penelitian ini menggunakan triangulasi sumber data. Berikut adalah narasumber dalam penelitian ini dan juga kode narasumber penelitian.

- a. Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H (Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran)
- b. Adi Karsyaf, S.H., M.H (Panel Ahli dan Mantan Ketua Mahkamah Pelayaran)
- c. Capt Frederick H Roinwowan Ant I (Panel Ahli)
- d. Rizky Gustaf, S.H (Kepala Subbagian Perkara dan Persidangan Mahkamah Pelayaran)
- e. Kasino, S.Sos., M.Si (Kepala Subbagian Kepegawaian Umum)
- f. Sri Indah Aprianti, S.E., M.M.Tr (Kepala Subbagian Perencanaan dan Laporan)
- g. Didit Iswahyuniarto, S.E (Petugas Persidangan Mahkamah Pelayaran, Staff Subbagian Administrasi Perkara dan Persidangan - Mahkamah Pelayaran)
- h. Jufri Lanuru, S.E (Fungsional Umum sub Direktorat Tertib Berlayar Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut - Kementerian Perhubungan RI)
- i. Ferry Hikmawan, S.T (Penyusun Bahan Evaluasi Kecelakaan Kapal, Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut - Kementerian Perhubungan RI)
- j. Erlina Setyaningtyas, S.SiT., M.A (Analisis Program Diklat Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut – Kementerian Perhubungan RI)
- k. Tumbur Palti D. Hutapea, S.H., M.H (Fungsional Peneliti Pada Pusat Penelitian dan Pengembangan Hukum dan Peradilan Mahkamah Agung RI)

- l. Dr. Sirojuddin, S.H., M.H (Hakim *ad hoc* Pengadilan Perikanan Ranai)
- m. Ganjil Sunarto, S.H., M.H., M.M (Hakim *ad hoc* Pengadilan Perikanan Jakarta Utara)
- n. Hendra Adi Pramono S.H., M.H (Hakim *ad hoc* Pengadilan Perikanan Jakarta Utara)
- o. Drs. Sutardjo, M.Si (Hakim *ad hoc* Pengadilan Perikanan Jakarta Utara)
- p. Zainal Abdul Rahman, S.H., M.H (Kepala Seksi Penunjang Keselamatan dan Penyidikan - Kantor Syahbandar Tanjung Priok)
- q. Nilam Andalia Kurniasari, S.H., LL.M (Dosen Hukum Internasional Universitas Airlangga)
- r. Lutfil Anshori, M.H (Dosen Hukum Tata Negara Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya)

4.3.1 Latar Belakang dan Urgensi Transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia

Tabel 4.1 Triangulasi Data 1

Latar Belakang dan Urgensi Transformasi Mahkamah Pelayaran Menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia		
Sub Bagian	Tanggapan Informan	Triangulasi
Regulasi	Belum berbentuk Undang-Undang dan Belum secara jelas diatur mengenai kewenangan akibat kecelakaan kapal	a, b, h, p, r
Kedudukan	Tidak cocok di bawah eksekutif	a, b, k, q, r

Elemen Kelembagaan	Organisasi	a. Hanya ada 1 (satu) di Indonesia b. Organisasi yang memiliki standar kriteria yang tinggi	a, b, i
	Tugas Pokok dan Fungsi	a. Pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal b. Kewenangan yang terlalu sempit	a, b, c, d, g, i, k, q
	Sistem Koordinasi dan Komunikasi	a. Syahbandar b. KPLP c. Ditkapel d. PPNS Syahbandar e. TNI AL f. Polri g. Perwakilan pemerintah negara lain (aktor internasional) h. BKI i. BMKG j. Pengadilan Negeri	a, b, c, d, f, g, i, j, p,
	Sumber Daya	a. Keuangan: APBN b. SDM: PNS dan PPNP yang sudah memenuhi kapasitas	a, b, e, c, q
	Produk Akhir	Berupa rekomendasi yang tidak memiliki <i>power</i>	a, d, i, q,
		a. Belum efektif karena masih memiliki anomali dalam pelaksanaannya	m, n, o, p

Pengadilan Perikanan	<ul style="list-style-type: none"> b. Terbatas tindak pidana perikanan c. Belum menyeluruh di Indonesia d. Pelaksanaan sanksi pidana yang belum maksimal e. Kapasitas hakim yang belum menyeluruh di semua tingkat peradilan 	
Perbandingan Penanganan Kapal dan Tindak Pidana di Laut	Masih terbagi dalam penanganannya sehingga harus dibentuk satu penegak hukum dan satu lembaga peradilan untuk efektivitas dan efisiensi serta kepastian hukum dapat tercipta	h, i, p
Urgensi transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim	Mahkamah Pelayaran belum mampu menjawab permasalahan yang timbul di laut. Bahkan belum dapat mengatasi permasalahan akibat kecelakaan kapal.	a, b, c, h, i, k, m, n, o, q
Proses Transformasi	<ul style="list-style-type: none"> a. Peningkatan kewenangan masih wacana b. Sulit merubah Undang-Undang c. Penerimaan BAPP masih manual 	a, b, c, f, h, i, k, q, r

	<p>d. Dimulai dari penegakan hukum sebelum berkas masuk di Pengadilan</p> <p>e. Pernah dilaksanakan FGD dan studi banding</p>	
--	---	--

Sumber: diolah oleh peneliti

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

Tabel 4.4 Triangulasi Data 2

Upaya Pemerintah dalam Mewujudkan Wacana Transformasi Mahkamah Pelayaran Menuju Pembentukan Pengadilan Maritim		
Sub Bagian	Tanggapan Informan	Triangulasi
Upaya yang telah dilakukan	FGD dan Studi Banding	a, b, f
Kemungkinan transformasi	Masih terbagi dalam penanganannya sehingga harus dibentuk satu penegak hukum dan satu lembaga peradilan untuk efektivitas dan efisiensi serta kepastian hukum sehingga terciptanya keadilan	a, h, i, k, q, r

Sumber: diolah oleh peneliti

4.4 Hasil Analisis Data

Analisis data penelitian ini dilakukan dengan menggunakan 2 (dua) teknik analisis yaitu menggunakan SWOT dan kondensasi data, penyajian, dan penarikan kesimpulan dari Miles, Huberman, dan Saldana.

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

Analisis SWOT untuk melihat urgensi dari transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia. Berikut adalah tabel analisis SWOT dalam penelitian ini:

Tabel 4.5 SWOT

Faktor Internal	Strength	Weaknesses
	<ul style="list-style-type: none"> • Lembaga yang berdiri sejak zaman Belanda • Keputusan dari Ahli • Keputusan menjadi landasan Hakim Pengadilan Negeri 	<ul style="list-style-type: none"> • Lembaga dengan kewenangan yang terlalu sempit • Penegakan kode etik • Keputusan bersifat rekomendasi
Faktor Eksternal	Strategi SO	Strategi WO
Opportunity <ul style="list-style-type: none"> • Perubahan Undang-Undang • Transformasi menjadi Pengadilan Maritim • Efektivitas penegakan hukum 	Mengupayakan transformasi untuk efektivitas penegakan hukum sehingga keputusan yang dikeluarkan dapat dieksekusi secara langsung bukan sebagai landasan hakim lain	Melaksanakan perubahan Undang-Undang untuk transformasi lembaga dengan tidak hanya penegakan kode etik sehingga meningkatkan efektivitas penegakan hukum dan menghasilkan keputusan bersifat yudisial
Threat	Strategi ST	Strategi WT
Potensi sengketa dan perkara yang timbul di laut baik perdata, pidana, dan akibat kecelakaan kapal	Mengoptimalkan keputusan ahli dalam penanganan potensi sengketa dan perkara yang timbul di laut baik perdata, pidana, dan akibat kecelakaan kapal.	Meningkatkan kewenangan dan mengubah keputusan yang bersifat rekomendasi menjadi yudisial sehingga dapat dijadikan sebagai dasar eksekusi sengketa dan perkara yang timbul di laut baik perdata, pidana, dan akibat kecelakaan kapal

Sumber: diolah oleh peneliti

Urgensi transformasi dilakukan untuk menanggapi perubahan, menganalisis dampak, dan menyiapkan langkah untuk menghadapinya. Transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di

Indonesia dapat dilakukan dan mungkin dilakukan sehingga hal tersebut bukan mustahil terjadi. Hal ini tentu melihat bahwa Pengadilan Maritim melihat kebutuhan masyarakat saat ini akan kepastian hukum, keadilan, dan keamanan. Hasil data menunjukkan setiap elemen dari lembaga yang menunjukkan performa, kesenjangan dan kebutuhan. Regulasi Mahkamah Pelayaran saat ini belum dapat dikatakan sebagai payung hukum yang tepat. Hal ini dikarenakan Mahkamah Pelayaran masih diatur dalam Undang-Undang Pelayaran bukan Undang-Undang mengenai lembaga Mahkamah Pelayaran. Mengenai tugas pokok dan fungsi, organisasi, dan personel masih diatur dalam Peraturan Menteri.

Selama ini sebagai lembaga di bawah eksekutif. Sutiyoso dan Hastuti (2005) menyatakan bahwa parameter lembaga peradilan termasuk dengan kemandirian lembaganya. Mahkamah Pelayaran tentu belum memiliki kemandirian mengingat kedudukannya di bawah eksekutif dan tidak berdiri sendiri. Mahkamah Pelayaran belum dapat dikatakan sebagai lembaga peradilan walaupun proses pemeriksaan perkara dapat dikatakan mirip seperti lembaga peradilan. Proses persidangan Mahkamah di Mahkamah Pelayaran menggunakan kata sidang dan panel ahli sebagai hakim. Persidangan juga menghadirkan saksi dan saksi ahli untuk pembuktian. Terduga juga dapat didampingi dengan Penasihat Ahli sebagai pendamping persidangan. Pembacaan keputusan juga dibacakan di akhir persidangan. Menggunakan palu dalam setiap sidang, memiliki pihak terduga sebagai yang diindikasikan melakukan sebuah kesalahan. Terdapat perkara yang menjadi objek persidangan. Hal ini sebenarnya memenuhi 5 (lima) syarat peradilan dimana dalam Anshary MK (2017) menyatakan bahwa 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.

Di Indonesia, lembaga peradilan berada di bawah yudikatif dalam hal ini kekuasaan kehakiman yaitu MA dan MK. Hal ini telah mendapatkan

legalitas dalam UUD NRI 1945. Oleh karena itu Mahkamah Pelayaran baru dapat dikatakan sebagai lembaga peradilan secara sah dan legal apabila berada di bawah yudikatif dalam hal ini MA. Setelah dibawah MA hal-hal yang melingkupi organisasi dapat mengikuti operasional dari organisasi di bawah MA.

Sistem koordinasi dan komunikasi Mahkamah Pelayaran dapat dimulai dari penegakan hukum sebelum berkas masuk di persidangan dan eksekusi keputusan. Lembaga yang menjadi bagian dari sistem koordinasi dan komunikasi Mahkamah Pelayaran adalah Syahbandar, KPLP, dan Ditkapel. Adapun yang menyangkut persidangan dan hal lainnya yaitu BKI, BMKG, Polri dan Kejaksaan. Melihat penegakan hukum di laut Indonesia saat ini banyak lembaga yang memiliki kewenangan tersebut. Hasilnya adalah kurang efektif dan efisien dalam operasionalnya. Melihat hal tersebut dibutuhkan sebuah sistem penegakan hukum yang hanya ada satu lembaga sebagai *single agency multy task* untuk proses penegakan hukum sebelum berkas masuk di persidangan. Subarkah (2011) menyatakan bahwa penegakan hukum akan memberikan kepastian hukum. Hal ini tentu belum didapatkan oleh lembaga Mahkamah Pelayaran. Secara umum penegakan hukum meliputi pengawasan, penyelidikan, penyidikan, penuntutan, dan peradilan. Sistem koordinasi dan komunikasi Mahkamah Pelayaran melalui sistem penegakan hukum yang berakhir di Mahkamah Pelayaran hingga eksekusi keputusan belum menjawab penegakan hukum yang sesungguhnya. Hal ini ditambah dengan Pengadilan Perikanan dan Pengadilan Negeri yang memiliki kewenangan perdata dan pidana di laut juga masih belum efektif. Hal ini menguatkan pernyataan dari Rochele dan Loschky (2014) dan Irawan (2019) yang menyatakan bahwa di Asia Tenggara, Indonesia merupakan negara dengan tingkat kepercayaan masyarakat terhadap lembaga peradilan terendah. Ditambah lagi dengan performa lembaga peradilan di Indonesia tercatat kurang baik jika dibanding dengan sektor lain.

Produk akhir yang menjadi hasil dari Mahkamah Pelayaran setelah dilaksanakan persidangan berupa sebuah keputusan yang bersifat rekomendasi. Hal ini tentu menjadi kesenjangan dari nomenklatur yang dimiliki berupa Mahkamah yang seharusnya produk akhirnya berupa putusan yang bersifat yudisial. Sebelum itu, keputusan Mahkamah Pelayaran pernah berupa putusan yang langsung dapat dilaksanakan eksekusi. Namun hal ini berubah sehingga keputusannya hanya bersifat rekomendasi untuk Menteri Perhubungan menjatuhkan putusan. Walaupun dalam hasil pengumpulan data terdapat dua pendapat yang berbeda mengenai keputusan Mahkamah Pelayaran. Namun peneliti merasa bahwa apabila Mahkamah Pelayaran ditransformasikan menjadi Pengadilan Maritim maka produk akhirnya harus berupa putusan yudisial bukan rekomendasi. Putusan inilah yang nantinya akan memiliki implikasi terhadap kepastian hukum, keadilan, dan keamanan.

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

Upaya transformasi dilakukan karena perubahan kondisi yang menuntut kemampuan organisasi dalam menanggapi fenomena perubahan, menganalisis dampak, dan menyiapkan langkah untuk menghadapinya. Perubahan kondisi mengakibatkan munculnya permasalahan-permasalahan baru. Mahkamah Agung RI (2010) menyatakan bahwa 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.

Melihat bagaimana lembaga Mahkamah Pelayaran dalam tataran operasional belum dapat dikatakan efektif dan lembaga peradilan perikanan dan Pengadilan Negeri juga masih memiliki kekurangan. Maka pemerintah

menyadari bahwa transformasi diperlukan untuk peningkatan kapasitas dari lembaga. Transformasi Mahkamah Pelayaran dalam hal ini telah di upayakan oleh pemerintah internal Mahkamah Pelayaran. Kesadaran mengenai kurang efektifnya operasional Mahkamah Pelayaran muncul kala Mahkamah Pelayaran diketuai oleh Adi Karsyaf, S.H., M.H dan Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H.

Kedua ketua Mahkamah Pelayaran dalam masa menjabat mengusahakan transformasi Mahkamah Pelayaran. Hal ini dibuktikan dengan upaya studi banding yang dilaksanakan dengan negara-negara lain. Selain itu dilakukan upaya FGD yang menghadirkan pakar. Namun kedua upaya tersebut tentu menuai hasil yang belum terlihat mengingat bahwa proses tersebut masih bersifat internal.

Doktrin Indonesia sebagai negara hukum menjadi awal terbentuknya sebuah lembaga peradilan yang dimulai dari adanya payung hukum. Saptana *et al* (2013) menyatakan bahwa faktor yang perlu ditransformasikan mengenai elemen kelembagaan. Melihat upaya yang telah dilaksanakan oleh pemerintah belum masuk kedalam salah satu elemen transformasi. Oleh karena itu peneliti menyatakan bahwa transformasi belum dimulai.

Mengingat hasil dari upaya yang telah dilaksanakan meliputi hasil studi banding bahwa Mahkamah Pelayaran tidak ada kemiripan dengan *Admiralty Court* dan *Maritime Court* karena kewenangan yang terlalu sempit dan elemen kelembagaan yang masih banyak kesenjangan. Hasil FGD dapat disimpulkan bahwa Mahkamah Pelayaran apabila dipindahkan dalam naungan Mahkamah Agung dapat disetujui.

Merujuk pada hasil tersebut maka seharusnya pemerintah sudah dalam proses transformasi. Mengingat bahwa hal tersebut belum berjalan terdapat hambatan yang dihadapi. Hambatan tersebut yaitu pengajuan Undang-Undang yang cukup rumit karena memakan proses yang panjang. Hal ini tentu memerlukan sebuah instruksi dari pihak yang berwenang. Instruksi dari atasan yang belum ada menjadi hal mendasar perumusan

undang-undang. Perumusan undang-undang yang dimulai dari pembuatan naskah akademik juga belum dilakukan. Nawacita Presiden Joko Widodo yang ingin menjadikan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia menjadikan pemerintah internal Mahkamah Pelayaran menganggap bahwa nanti akan ada Pengadilan Maritim. Pemimpin negara dalam hal ini Presiden telah menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia yang salah satunya terdapat elemen penegakan hukum. Elemen tersebut seharusnya didukung dengan adanya Pengadilan Maritim. Nawacita menjadi poros maritim dunia menjadi motivasi untuk melaksanakan upaya transformasi. Namun karena pemerintah internal Mahkamah Pelayaran juga bagian dari operasional eksekutif yang menunggu instruksi maka inisiatif transformasi tersebut hanya diupayakan sebatas studi banding dan FGD.

Payung hukum yang belum terbentuk dikaitkan dengan belum adanya *political will*. Penghambat ini yang menjadikan Pengadilan Maritim di Indonesia belum terbentuk hingga saat ini. Padahal dalam konsep pembentukan peradilan Indonesia hal tersebut dapat dilakukan. Kesadaran mengenai perkembangan lingkungan strategis dan meningkatnya ancaman tidak dibarengi dengan upaya peningkatan kapasitas peradilan yang menjadi bagian dari penegakan hukum. 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”. Kartika (2014) menyatakan bahwa seharusnya tumpang tindih permasalahan pengaturan keterlibatan berbagai institusi yang memiliki kewenangan keamanan dan keselamatan laut dapat secara lebih detail dan khusus 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. Kekhususan dari penegakan hukum di laut ini juga menjadi bagian

dari konsepsi transformasi yang merupakan proses harmonisasi hukum internasional ke dalam hukum nasional. Konektivitas di laut yang menyebabkan penggunaan hukum internasional selain hukum nasional di berlakukan.

4.5 Interpretasi Data

Interpretasi data dilakukan dengan penggabungan hasil analisis untuk mendapatkan makna dari data yang terkumpul untuk mendapatkan jawaban terhadap pertanyaan penelitian. Pertanyaan penelitian yang pertama yaitu latar belakang dan urgensi transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia dan pertanyaan penelitian yang kedua yaitu upaya pemerintah dalam mewujudkan wacana transformasi Mahkamah Pelayaran menuju pembentukan Pengadilan Maritim.

4.5.1 Latar Belakang dan Urgensi Transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia

Hasil dari analisis data menyatakan bahwa latar belakang transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim mengingat bahwa lembaga belum dapat menjawab permasalahan yang ada. Saat ini kewenangan Mahkamah Pelayaran yang dapat dikatakan sempit yaitu mengenai pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal juga belum dapat dikatakan efektif. Menggunakan proses yang mirip dengan persidangan di Pengadilan, Mahkamah Pelayaran juga memiliki nomenklatur yang berarti lembaga peradilan. Mahkamah Pelayaran dengan proses persidangan yang cukup rumit namun produk akhir yang dikeluarkan berupa keputusan dan bersifat rekomendasi tentunya tidak tepat. Dibarengi dengan akibat dari kecelakaan kapal yang belum dapat diselesaikan menjadikan Mahkamah Pelayaran menjadi lembaga yang kurang efektif. Dapat dikatakan bahwa Mahkamah Pelayaran saat ini menjadi staff ahli dari Menteri Perhubungan untuk pemberian sanksi pelaut yang menjadi terhukum kasus kecelakaan

kapal. Pengadilan Perikanan dan Pengadilan Negeri yang memiliki kewenangan penegakan hukum di laut juga belum dapat dikatakan efektif karena masih banyak kekurangan. Sehingga di Indonesia dari ketiga lembaga tersebut belum dapat menjawab permasalahan penegakan hukum. Kebutuhan akan lembaga yang memiliki kapabilitas memeriksa, mengadili, dan memutus sengketa yang timbul akibat kecelakaan kapal, perdata maritim dan pidana di laut diperlukan oleh Indonesia.

4.5.2 Upaya Pemerinah dalam Mewujudkan Wacana Transformasi Mahkamah Pelayaran Menuju Pembentukan Pengadilan Maritim

Upaya yang telah dilakukan berupa studi banding dan FGD. Studi banding menghasilkan kesadaran bahwa kesenjangan Mahkamah Pelayaran menjadi hal yang perlu dilakukan upaya transformasi. FGD menghasilkan jawaban atas bagaimana peningkatan kapasitas Mahkamah Pelayaran salah satunya menjadi bagian dari Mahkamah Agung. Kedua upaya tersebut belum dapat dikatakan sebagai proses transformasi mengingat belum memenuhi transformasi terhadap elemen-elemen kelembagaan. Penghambat yang menghadang belum menemukan sebuah solusi untuk diselesaikan. Kekuatan yang ada mengingat bahwa keputusan Mahkamah Pelayaran digunakan sebagai pembuktian di Pengadilan Negeri apabila terjadi tindak pidana. Hakim Pengadilan Negeri yang mengetahui Mahkamah Pelayaran akan menunggu keputusan Mahkamah Pelayaran dalam menyidangkan perkara pidana.

4.6 Pembahasan

Salah satu aspek penting dalam keamanan maritim adalah penegakan hukum. Penegakan hukum dimulai dari pengawasan, penyelidikan, penyidikan, penuntutan, dan peradilan. Dalam mewujudkan keamanan maritim di Indonesia diperlukan sebuah sistem operasional penegakan hukum yang efektif dan efisien. Sebagai jalan terakhir

penegakan hukum, peradilan diperlukan untuk mendapatkan tatanan kehidupan yang adil dan aman. Bagian ini akan membahas bagaimana latar belakang dan urgensi transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia serta upaya pemerintah dalam mewujudkan wacana transformasi Mahkamah Pelayaran menuju pembentukan Pengadilan Maritim.

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

Latar belakang dan urgensi

Latar belakang transformasi Mahkamah Pelayaran dimulai dari payung hukum yang belum tepat. Masih diatur dalam Undang-Undang Pelayaran dan Peraturan Menteri. Hal ini menunjukkan Mahkamah Pelayaran dapat dikatakan legalitasnya yang masih lemah. Berkedudukan di bawah Kementerian Perhubungan yang menjadi bagian dari lembaga eksekutif namun memiliki nomenklatur mahkamah yang berarti peradilan dan seharusnya bagian dari yudikatif. Tugas pokok dan fungsi yang sempit hanya sebatas pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Hal ini menunjukkan bahwa Mahkamah Pelayaran hanya memiliki satu kewenangan. Proses operasional yang mirip dengan lembaga peradilan juga menjadikan ketidakjelasan kelembagaan. Proses operasional berupa persidangan, pemeriksaan saksi, perumusan keputusan, dan penggunaan ruangan yang mirip dengan pengadilan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman. Hal ini dibuktikan dalam hasil observasi berupa ruang sidang dengan adanya lambang garuda sebagai bentuk dari penyelenggaraan peradilan guna menegakkan hukum dan keadilan berdasarkan Pancasila dan UUD 1945. Walaupun istilah hakim yang telah diganti panel ahli karena bagian dari eksekutif. Produk akhir yang berupa keputusan dan bersifat rekomendasi sehingga mengakibatkan marwah Mahkamah Pelayaran tidak ada.

Merujuk pada analisis data yang menunjukkan bahwa Mahkamah Pelayaran belum dapat menjawab permasalahan yang muncul sehingga belum dapat dikatakan sebagai lembaga dengan operasional yang efektif. Maka dapat dikatakan bahwa transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim perlu dilakukan. Nawacita sebagai poros maritim dunia harus diimbangi dengan lembaga yang memiliki kapabilitas menyelesaikan masalah yang muncul dari aktivitas Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Dari tabel analisis SWOT tabel 4.5 membuktikan bahwa transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi solusi atas penanganan potensi ancaman yang terjadi.

Prospek Transformasi

Mahkamah Pelayaran saat ini dalam Undang-Undang Pelayaran hanya disebut sebagai lembaga yang melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Pengadilan Maritim seharusnya memiliki payung hukum yang kuat dalam operasionalnya. Solusi untuk mengatasi kesenjangan dalam hal ini adalah perumusan Undang-Undang yang mengatur mengenai Mahkamah Pelayaran sehingga dapat bertransformasi menjadi Pengadilan Maritim. Mahkamah Pelayaran di bawah naungan eksekutif dalam hal ini adalah Kementerian Perhubungan dan tidak ada hubungan yuridis dengan lembaga yudikatif sehingga sukar disebut sebagai lembaga peradilan. Pengadilan Maritim bagian dari yudikatif dan lembaga independen. Untuk mengatasi kesenjangan dalam hal ini diperlukan sebuah peralihan kedudukan yang semula Mahkamah Pelayaran di bawah naungan eksekutif maka ditransformasikan menjadi di bawah naungan yudikatif. Hal ini tentu dimaksudkan agar Mahkamah Pelayaran dapat dikatakan sebagai lembaga independen yang melaksanakan proses peradilan. Sesuai dengan tujuan pemisahan kekuasaan menjadi tiga bagian yaitu legislatif, ekektif, dan yudikatif dimaksudkan agar tidak ada kerancuan dalam pelaksanaan proses pemerintahan. Makfudz (2017) menyatakan bahwa lembaga

peradilan seharusnya bersifat independen sehingga eksistensinya diakui dan dihormati.

Penggunaan nama lembaga yang semula Mahkamah menjadi Pengadilan. Hal ini dikarenakan apabila Mahkamah Pelayaran ditransformasikan menjadi Pengadilan Maritim maka berkedudukan di bawah Mahkamah Agung sehingga nama Mahkamah di Mahkamah Pelayaran harus diganti menjadi Pengadilan. Mahkamah sendiri memiliki arti sebagai lembaga dengan kedudukan, tugas, dan wewenang hukum yang tertinggi. Di Indonesia nama Mahkamah hanya digunakan di Mahkamah Agung dan Mahkamah Konstitusi sebagai lembaga peradilan tertinggi. Dahulu Pengadilan Militer sebelum menjadi bagian dari MA juga menggunakan istilah Mahkamah. Oleh karena itu Mahkamah dalam Mahkamah Pelayaran harus diganti menjadi Pengadilan. Selanjutnya penggunaan Pelayaran juga harus diganti menjadi Maritim karena mengingat bahwa tujuan transformasi ini adalah untuk meningkatkan kapasitas lembaga menjadi memiliki kewenangan di bidang kemaritiman. Perubahan nama lembaga menjadi Pengadilan Maritim memiliki kecocokan antara kedudukan dan wewenangnya. Kewenangan yang bersifat instruktif juga harus dihilangkan sehingga hal ini menunjukkan bahwa nantinya lembaga ini bersifat independen. Lembaga peradilan tentu memiliki kewenangan menerima gugatan sesuai dengan kewenangan absolutnya. Kewenangan absolut inilah yang menjadi bagian dari *gap* antara Mahkamah Pelayaran dengan Pengadilan Maritim. Mahkamah Pelayaran hanya memeriksa, mengadili dan merekomendasikan perkara keprofesian pelaut dalam hal ini berbeda dengan Pengadilan Maritim yang kewenangannya melingkupi hal-hal yang timbul akibat dari aktivitas kemaritiman. Oleh karena itu solusi untuk mengatasi kesenjangan ini adalah meningkatkan kapasitas dari Mahkamah Pelayaran untuk dapat memiliki kewenangan di bidang kemaritiman baik pidana di laut, perdata maritim dan kecelakaan kapal. Solusi ini tentu menjadi jawaban atas akibat-akibat yang muncul apabila sebuah peristiwa kecelakaan kapal terjadi namun hal-hal yang

timbul belum dapat terselesaikan. Mengingat bahwa tindak pidana di laut juga masih menjadi kewenangan Pengadilan Negeri dan Pengadilan Perikanan nantinya hal ini akan melebur menjadi kewenangan Pengadilan Maritim. Sesuai dengan asas peradilan sederhana, cepat, dan biaya ringan sehingga akan lebih efektif dan efisien untuk perkara yang timbul di laut diperiksa, diadili, dan diputus oleh satu pengadilan saja. Mengingat bahwa Pengadilan Perikanan masih belum efektif dan sebagai bentuk spesialisasi hukum maritim sehingga harus dipisahkan antara Peradilan Umum dan Peradilan Khusus. Oleh karena itu perkara yang timbul di laut adalah sebuah perkara khusus sehingga akan lebih pas apabila diadili di Pengadilan Khusus. Hal ini juga menyangkut wilayah yurisdiksi bahwa Pengadilan Maritim tentu wilayah yurisdiksinya adalah perairan di Indonesia. Untuk mengatasi kesenjangan wilayah yurisdiksi bahwa Mahkamah Pelayaran hanya ada satu di Ibu Kota Indonesia maka dibentuklah sebuah kepaniteraan atau kesekretariatan di berbagai daerah. Dimungkinkan untuk permulaan dapat menempel pada Pengadilan Negeri sehingga pelaksanaan operasional dapat segera dilaksanakan.

Sanksi juga menjadi kesenjangan Mahkamah Pelayaran dengan Pengadilan Maritim. Mahkamah Pelayaran hanya dapat memberikan rekomendasi berupa sanksi administratif untuk dieksekusi. Penarikan atau pencabutan sementara sertifikat atau ijazah Pelaut adalah satu-satunya sanksi administratif yang menjadi rekomendasi dari Mahkamah Pelayaran. Solusi untuk dapat ditransformasikan adalah dapat memberikan sanksi selain administratif juga sanksi pidana dan ganti rugi. Selama ini sengketa yang timbul akibat dari kecelakaan kapal hanya dapat di klaim apabila pengguna jasa yang mengirimkan barangnya mengasuransikan barang tersebut. Hal ini tentu memiliki biaya tambahan yang cukup tinggi sehingga harga barang menjadi lebih mahal. Apabila tidak diasuransikan maka hal ini akan berakibat apabila barang tidak sampai dengan utuh maka sengketa ini akan sulit diselesaikan dikarenakan ganti rugi dari barang tersebut tidak ada yang bertanggung jawab selain pemilik barang. Lingkungan yang rusak

juga memiliki bagian tersendiri untuk dapat dijaga sehingga perlunya kewenangan Mahkamah Pelayaran untuk memberikan sanksi selain administratif adalah untuk menjaga lingkungan sebagai bagian dari keamanan, memastikan kepastian hukum bagi pengguna jasa, dan keadilan bagi pelaku kemaritiman. Keputusan yang bersifat final atau tidak bisa dilakukan upaya hukum banding maupun kasasi juga menjadi *gap* karena dalam proses peradilan berjalan maka sebuah putusan pengadilan tingkat pertama harus dapat dilakukan upaya hukum sebagai pengupayaan keadilan bagi pencari keadilan. Apabila ditransformasikan maka Mahkamah Pelayaran yang nantinya menjadi Pengadilan Maritim harus memiliki pengadilan tingkat pertama, banding, dan kasasi yang berada di Mahkamah Agung.

Menggunakan solusi atas kesenjangan Mahkamah Pelayaran dengan Pengadilan Maritim dapat menjadi sebuah transformasi kelembagaan Mahkamah Pelayaran. Hal ini dimungkinkan untuk peningkatan penegakan hukum yang selama ini menjadi salah satu problematika di Indonesia. Spesialisasi hukum maritim yang mengadopsi hukum internasional menjadi landasan bahwa konektivitas yang terjadi di laut mengakibatkan negara harus memiliki lembaga dengan kapasitas menyelesaikan sengketa tidak hanya nasional namun juga internasional. Penegakan hukum di laut Indonesia dapat meningkatkan penjagaan sumber daya alam untuk peningkatan ekonomi negara. Pemenuhan kepastian hukum dan rasa keadilan bagi pengguna jasa maritim, penjagaan lingkungan laut, serta keamanan maritim menjadi tujuan dari penegakan hukum. Melalui penegakan hukum akan menciptakan *good order at sea* di Indonesia. Hal tersebut dapat meningkatkan keamanan maritim di wilayah perairan Indonesia. Transformasi ini menjadi sebuah peluang penataan kembali lembaga yang sudah berdiri sejak zaman Belanda hingga saat ini. Permulaan penegakan hukum di laut sebelum masuk ke lembaga peradilan menjadi faktor penentu penyelesaian sengketa yang selanjutnya hakim sebagai *vocal point* dan jalan terakhir penyelesaian sengketa untuk

menerbitkan sebuah putusan dengan orientasi penegakan hukum dan keadilan.

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

Upaya yang dilakukan pemerintah saat ini terbatas pada pembahasan internal pemerintah Mahkamah Pelayaran yang belum menyentuh proses transformasi disetiap elemen kelembagaan. Elemen kelembagaan yang menjadi bagian dari transformasi masih belum dilakukan upaya perubahan dan hanya sebatas pembahasan melalui FGD. FGD yang membahas mengenai transformasi menghasilkan urgensi transformasi dan perubahan kedudukan di bawah Mahkamah Agung. Hal tersebut juga belum memiliki payung hukum yang kuat sehingga belum bisa masuk dalam proses transformasi. Penghambat yang menghadang berupa legalitas yang harus dimiliki menjadikan proses transformasi belum ada kelanjutan. Hal tersebut juga ditambah dengan belum terbentuknya *political will* di pemerintah. Hal ini menunjukkan bahwa upaya transformasi masih dilakukan di internal Mahkamah Pelayaran.

Upaya yang dapat ditempuh oleh Pemerintah dalam upaya transformasi dirumuskan dengan melihat kebutuhan dan pengaturan hukum tata negara di Indonesia. Dari data yang telah didapatkan bahwa Mahkamah Pelayaran membutuhkan perubahan untuk menjadi lembaga yang lebih baik. Inovasi transformasi menurut Gouillart dan Kelly (1995) terdiri dari 4 bagian yaitu *re-framing*, *re-structuring*, *re-vitalization*, dan *re-newal*.

Re-framing Mahkamah Pelayaran mencakup dimensi organisasi. Merumuskan langkah-langkah yang perlu ditempuh untuk peningkatan lembaga. Pertama sebagai payung hukum, Mahkamah Pelayaran harus memiliki legalitas yang sah dan kuat. Walaupun saat ini Mahkamah Pelayaran sudah disebut dalam Undang-Undang Pelayaran

namun untuk tidak seperti lembaga Peradilan pada umumnya yang memiliki payung hukum Undang-Undang. Misalnya Peradilan Umum diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1986 tentang Peradilan Umum jo Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2004 jo Undang-Undang Nomor 49 Tahun 2009, Peradilan Agama diatur dalam Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1989 tentang Peradilan Agama jo Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2006 jo Undang-Undang Nomor 50 Tahun 2009, Peradilan Tata Usaha Negara diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1986 tentang Peradilan Tata Usaha Negara jo Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2004 jo Undang-Undang Nomor 51 Tahun 2009, dan Peradilan Militer diatur dalam Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1997. Oleh karena itu dalam upaya transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim diperlukan Undang-Undang yang mengatur sebagai landasan hukum Pengadilan Maritim. Revisi Undang-Undang Kekuasaan Kehakiman juga perlu dilakukan. Pasal 25 Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman yang menyatakan "*Badan peradilan yang berada di bawah Mahkamah Agung meliputi badan peradilan dalam lingkungan peradilan umum, peradilan agama, peradilan militer dan peradilan tata usaha negara*" harus ditambah frasa peradilan maritim atau peradilan maritim masuk kedalam bagian peradilan umum seperti peradilan perikanan, peradilan HAM, peradilan anak, peradilan tipikor, peradilan niaga, dan peradilan hubungan industrial. Payung hukum Undang-Undang menjadi wajib dan tidak bisa payung hukum Peraturan Perundang-Undangan dibawah Undang-Undang. Hal ini juga menjadi mungkin karena Undang-Undang Kekuasaan Kehakiman sudah mengaturnya dalam Pasal 1 angka 8 yang menyebutkan bahwa adanya pengadilan khusus dapat dibentuk di bawah Mahkamah Agung yang diatur dalam Undang-Undang. Penjelasan pasal 93 ayat (2) Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa Mahkamah Pelayaran bukan lembaga peradilan tidak perlu dihiraukan karena sudah dicabut dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Kedudukan Pengadilan Maritim nantinya akan menjadi bagian dari lembaga yudikatif dibawah Mahkamah Agung. Hal ini dikarenakan kekuasaan kehakiman dipegang oleh Mahkamah Agung dan badan peradilan di bawahnya serta Mahkamah Konstitusi. Kembali melihat bahwa peradilan khusus dapat dibentuk di bawah Mahkamah Agung.

Organisasi Pengadilan Maritim nantinya akan mengikuti organisasi badan peradilan di bawah Mahkamah Agung. Hal ini sesuai dengan pasal 21 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman yang menyatakan bahwa organisasi, administrasi, dan finansial Mahkamah Agung dan badan peradilan yang berada dibawahnya berada di bawah kekuasaan Mahkamah Agung. Selanjutnya bahwa ketentuan lebih lanjut diatur dalam lingkungan peradilan masing-masing dalam Undang-Undang sesuai dengan kekuasaan lingkungan peradilan masing-masing.

Re-structuring Mahkamah Pelayaran mencakup persaingan kinerja agar berjalan dengan baik. Saat ini sistem koordinasi dan komunikais Mahkamah Pelayaran terdiri dari dari beberapa lembaga sesuai dengan SOPnya. Syahbandar menjadi lembaga yang melaksanakan pemeriksaan pendahuluan apabila terjadi kecelakaan kapal sebelum dilakukan pemeriksaan lanjutan di Mahkamah Pelayaran. Apabila transformasi dilakukan maka yang menjadi bagian dari sistem koordinasi dan komunikasi nantinya yaitu Pengadilan Tinggi dan Mahkamah Agung untuk internal. Pengadilan Tinggi diperlukan sebagai Pengadilan tingkat banding setelah Pengadilan Maritim tingkat pertama. Mahkamah Agung sebagai Pengadilan tingkat kasasi dan induk dari Pengadilan Maritim atau tingkatan peradilan yang tertinggi. Apabila sudah terbentuk Pengadilan Maritim maka hal ini tentu merubah tatanan proses beracara. Apabila yang proses beracara di Mahkamah Pelayaran diajukan oleh Syahbandar maka nantinya proses beracara akan dilakukan dengan Kejaksaan sebagai Penuntut Umum.

Masuk dalam peningkatan kinerja maka untuk memaksimalkan penegakan hukum. Dileburkannya lembaga yang memiliki kewenangan mengadili sengketa yang timbul di laut baik perdata maupun pidana. Sehingga kewenangan Pengadilan Perikanan mengenai tindak pidana perikanan, Pengadilan Negeri mengenai tindak pidana pelayaran, kapabeanan dan tindak pidana umum yang terjadi di laut, dan kecelakaan kapal menjadi kewenangan Pengadilan Maritim. Hal ini akan memberikan sebuah efektivitas penegakan hukum khususnya peradilan yang memiliki kewenangan memeriksa, mengadili, dan memutus perkara yang terjadi di laut hanya satu peradilan. Ditambah dengan lembaga penegak hukum yang menjadi penyelidik dan penyidik untuk perkara yang terjadi dilaut. Sehingga sistem koordinasi dan komunikasi menjadi efisien tanpa melalui pelimpahan ke lembaga lainnya.

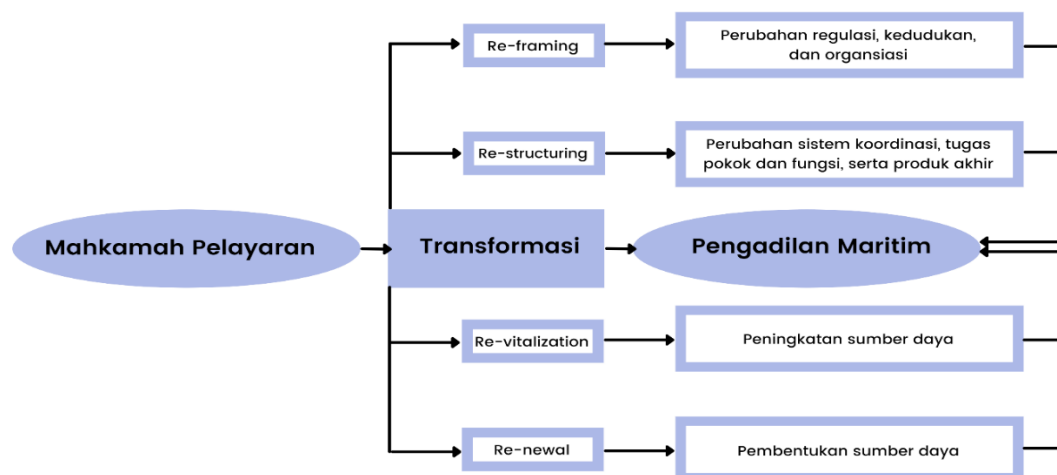
Tugas pokok dan fungsi Mahkamah Pelayaran setelah melalui transformasi juga perlu dilakukan upaya penyusunan. Hal ini apabila telah berubah menjadi Pengadilan Maritim tentu nomenklatur yang tersemat menjadi memiliki kewenangan memeriksa, mengadili, dan memutus di bidang kemaritiman baik perdata maupun pidana. Oleh karena itu diperlukan sebuah perumusan terlebih dahulu mengenai kewenangan absolut Pengadilan Maritim nantinya. Untuk kewenangan relatif maka mengikuti kewenangan relatif Pengadilan Negeri yang mengatur mengenai wilayah yurisdiksi. Tentu wilayah yurisdiksi Pengadilan Maritim melingkupi wilayah laut atau perairan Indoensia. Hal ini tentu memerlukan sebuah pembahasan lebih lanjut.

Produk akhir Pengadilan Maritim harus berbentuk putusan dan memiliki sifat yudisial. Hal ini karena produk akhir Mahkamah Pelayaran yang menjadikan Mahkamah Pelayaran seperti “singa tak bertaring” padahal dalam persidangan memerlukan proses yang cukup rumit namun keputusan yang dikeluarkan berupa rekomendasi. Hal ini mengakibatkan Mahkamah Pelayaran seperti staff ahli Menteri Perhubungan untuk mengambil keputusan terkait sanksi pelaut dalam kecelakaan kapal.

Putusan adalah hal terpenting dalam peradilan sehingga marwah dari peradilan itu ada untuk menciptakan keadilan. oleh karena itu produk akhir dari Pengadilan Maritim nantinya harus berupa putusan yang dapat di eksekusi dan upaya hukum baik banding, maupun kasasi.

Re-vitalization Mahkamah Pelayaran mencakup pemeliharaan pertumbuhan dengan memperhatikan sumber daya yang tersedia. Untuk saat ini panel ahli Mahkamah Pelayaran dianggap layaknya hakim (walaupun sebelum perubahan dinamakan sebagai hakim) dan diantaranya memiliki latar pendidikan sarjana hukum. Maka dalam rangka transformasi untuk mencapai peningkatan kapasitas kelembagaan panel ahli ini dapat dilakukan upaya untuk meningkatkan kapasitas menjadi Hakim di Pengadilan Maritim. Upaya ini juga dibarengi dengan permulaan pelaksanaan transformasi dimana organisasi dan administrasi menempel pada Pengadilan Negeri sehingga untuk proses penerimaan perkara dapat dilaksanakan dengan segera.

Re-newal Mahkamah Pelayaran mencakup transformasi Sumber Daya Manusia yang melingkupi pembentukan pegawai pengadilan yang memahami hal-hal yang mencakup kewenangan Pengadilan Maritim nantinya. Oleh karena itu perlu dilakukan pembentukan baik kesekretariatan, kepaniteraan, maupun personel hakim. Susunan majelis hakim dapat dilakukan dengan 1 (satu) hakim karier, dan 2 (dua) hakim *ad hoc* kemaritiman. Pemilihan hakim *ad hoc* ini memiliki alasan tersendiri dikarenakan hakim *ad hoc* dipilih karena kekhususan dari sengketa yang diadili.



Gambar 4.4 Bagan transformasi Mahkamah Pelayaran menuju pembentukan Pengadilan Maritim

Sumber: diolah oleh peneliti

Tabel 4.6 Scenario Planning

No	Elemen Kelembagaan	Keadaan Saat ini	Apabila Dilakukan Transformasi	Apabila Tidak Dilakukan Transformasi
1.	Regulasi	Termaktub dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah dan Peraturan Menteri	Payung hukum menjadi kuat dan jelas	Payung hukum tetap lemah karena belum berbentuk Undang-Undang
2.	Kedudukan	Dibawah naungan Kementerian Perhubungan RI dan menjadi bagian dari eksekutif	Bagian dari kekuasaan kehakiman menjadi lembaga peradilan	Ketidakjelasan lembaga karena menggunakan nomenklatur mahkamah dan operasional mirip dengan lembaga peradilan namun dibawah eksekutif
3.	Organisasi	Termaktub dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor	Organisasi lembaga peradilan mengikuti Mahkamah	Bukan organisasi lembaga peradilan

		PM 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran	Agung dan Badan Peradilan di bawahnya	
4.	Tugas Pokok dan Fungsi	Pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal (penegakan kode etik)	Kewenangan meningkat mengenai perdata maritim, pidana dilaut, kecelakaan kapal dan akibatnya	Kewenangan terbatas
5.	Sistem Koordinasi dan Komunikasi	Lingkup Kementerian Perhubungan	Lingkup Mahkamah Agung	Tetap operasional eksekutif dan tidak independen
6.	Sumber Daya	Panel Ahli	Hakim	Panel Ahli
7.	Produk Akhir	Bersifat rekomendasi	Bersifat yudisial	Tidak ada marwah lembaga

Sumber: diolah oleh peneliti

4 (empat) bagian transformasi tersebut telah disesuaikan dengan penggunaan teori transformasi dan konsep lembaga peradilan di Indonesia. Hal ini tentu menjadi dasar bagaimana sebuah lembaga terbentuk dan menjadi sistem ketatanegaraan di Indonesia. Bagan transformasi menunjukkan alur transformasi dapat dilakukan. Tabel *scenario planning* menunjukkan kemungkinan yang terjadi apabila transformasi dilakukan dan tidak dilakukan. Transformasi tersebut adalah cara yang dapat dilakukan selain itu disesuaikan dengan kebutuhan penegakan hukum dan keadilan di Indonesia.