



*Volume 2, No. 1, Juni 2019*

Pascasarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Bung Karno  
 Jl. Pegangsaan Timur No. 17, Menteng, Jakarta 10320, Indonesia  
 Telp. +6221-3929591/3928540, Fax. +6221-3928559  
 p-ISSN: 2655-2264  
 Email. setara.mh.ubk@gmail.com; Website. www.ubk.ac.id

## SISTEM PERADILAN MAHKAMAH PELAYARAN DALAM MEMUJUDKAN KEADILAN DI INDONESIA

Oleh :

Gradios Nyoman Tio Rae, Petrus Bramandaru  
 Nrp\_Lawfirm@yahoo.com, Petrusbramandaru@gmail.com  
 Universitas Bung Karno, Universitas Bung Karno

### *Abstract*

*The Geographically, the Republic of Indonesia is located in a strategic position that makes the Republic of Indonesia an important trade area in Southeast Asia. The strategic position of sea ports in Indonesia illustrates that there have long been international shipping routes through Indonesia. So that the waters of Indonesia are said to be waters that are busy with both island and international shipping activities. The Indonesian Shipping Court is a special institution whose function is to carry out further checks when a ship accident occurs. The Shipping Court has the function to carry out further inspections of ship accidents and enforce the professional code of ethics as well as the competence of the Master and / or officer of the ship after the examination of the Shahbandar. The Judicial Court Judicial system is regulated in Law Number 17 of 2008 concerning Shipping in Articles 250 to 255. Whereas if viewed from the duties and functions and authority that has been carried out so far. From the institutional aspect, the Shipping Court feels under the auspices of the Ministry of Transportation. This is confirmed in a Ministerial Decree, namely the Decree of the Minister of Transportation Number: PM / U / 1974 dated August 6, 1974 which states in Article 1 as follows: "That the Shipping Court is an Administrative Judiciary within the Ministry of Transportation that stands independently in accordance with the Regulations legislation.*

### **Keywords:**

*Law Number 17 of 2008, Shipping Court, Maritime Justice*

### **Abstrak**

Secara geografis Negara Republik Indonesia terletak pada posisi yang cukup strategis yang menjadikan Republik Indonesia menjadi salah satu kawasan perdagangan yang penting di Asia Tenggara. Posisi strategis akan pelabuhan-pelabuhan laut di Indonesia memberikan gambaran bahwa sejak lama sudah ada jalur-jalur pelayaran internasional melalui Indonesia. Sehingga perairan Indonesia dikatakan merupakan perairan yang sibuk dengan aktifitas pelayaran baik antar pulau maupun Internasional. Mahkamah Pelayaran Indonesia merupakan suatu lembaga khusus yang berfungsi untuk melakukan pemeriksaan lanjutan ketika terjadi kecelakaan kapal. Mahkamah Pelayaran memiliki fungsi untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan

kapal dan menegakkan kode etik profesi serta kompetensi Nahkoda dan/atau perwira kapal setelah pemeriksaan Syahbandar. Sistem peradilan Mahkamah Pelayaran diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 250 sampai dengan 255. Sedangkan jika dilihat dari tugas dan fungsi dan kewenangan yang diembannya selama ini. Di tinjau dari aspek kelembagaannya Mahkamah Pelayaran berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan. Hal ini ditegaskan dalam suatu Keputusan Menteri, yakni Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: PM/U/1974 tanggal 6 Agustus 1974 yang menyatakan dalam Pasal 1 sebagai berikut: "Bahwa Mahkamah Pelayaran adalah Suatu Badan peradilan Administratif di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang berdiri sendiri sesuai dengan Peraturan perundang-undangan. Penegakan hukum dalam peradilan Mahkamah Pelayaran yang berkeadilan di Indonesia terdapat berbagai persoalan-persoalan yang harus diselesaikan menyangkut dunia maritim atau pelayaran.

**Kata Kunci:**

**Mahkamah Pelayaran, Peradilan Maritim.**

## **A. Pendahuluan**

### **1. Latar Belakang**

Indonesia terdiri dari beberapa pulau besar dan beribu-ribu pulau kecil dan terletak antara dua lautan besar, lautan hindia dan lautan pasifik, jadi tidak saja dikelilingi laut dan melainkan juga bagian-bagiannya berupa pulau-pulau, itu terpisah satu dari yang lain oleh laut.<sup>1</sup>

Seperti kita ketahui bersama Indonesia merupakan Negara maritim sehingga transportasi laut mempunyai peranan yang penting dalam menghubungkan kepulauan nusantara dan menggerakkan perekonomian. Transportasi laut atau sekarang kita kenal dengan Tol Laut berfungsi untuk melayani mobilitas orang, barang, dan jasa yang menghubungkan kegiatan ekonomi antar pulau dan hubungan internasional.

Mengingat begitu pentingnya peran transportasi laut, maka segala kegiatan yang berkaitan dengan transportasi lautpun perlu diatur oleh Negara, agar penyelenggaraan kegiatan transportasi laut dapat dilaksanakan dengan tertib dan melindungi kepentingan semua pihak yang terlibat didalamnya. Pada masa sekarang perundang-undangan berperan penting dalam kehidupan bermasyarakat, karena melalui perundang-undangan tersebut, kebijakan pemerintah dirumuskan dan kehidupan masyarakat diatur.

---

<sup>1</sup> Wirjono Prodjodikoro, Hukum Laut bagi Indonesia, 1957

Kondisi transportasi laut dalam negeri baik sarana maupun prasarana keselamatan pelayaran hingga saat ini tidak mendukung tertibnya kelancaran angkutan laut di Tanah air. Disamping ketertiban pelayanan dan pengoperasian sarana dan prasarana relatif masih rendah, juga banyak factor yang melingkupinya, seperti lemahnya kepedulian dari pemilik kapal dan perusahaan dalam menerapkan sistem keselamatan yang efektif serta implemrentasi dilapangan, kelaiklautan kapal yang berorientasi pada sertifikasi yang notabene tidak didukung dengan pemeriksaan yang seksama, juga pengawasan yang dilaksanakan oleh pemerintah terhadap pelaksanaan dari persyaratan – persyaratan keselamatan pelayaran tidak konsisten. Kondisi tersebut juga diperburuk lagi dengan tingkat keamanan di pelabuhan, di kapal, dan di laut yang seharusnya sesuai ketentuan internasional, yakni dengan penerapan *International Ship and Port Security Code* (“ISPS Code”), namun dalam kenyataannya belum sepenuhnya terwujud.

Laporan-laporan kecelakaan pelayaran pada umumnya didominasi oleh permasalahan teknis, kapal terbakar, kapal karam, dan turbrukan kapal akibat operasi yang tidak *reliable*. Di kapal-kapal itu alat-alat keselamatan tidak dipelihara sehingga tiga dari empat alat keselamatan tidak berfungsi, terutama pada pelayaran penumpang dan penyeberangan.<sup>2</sup>

Kecelakaaan-kecelakaaan kapal yang terjadi umumnya menunjukkan tidak ditaatinya konvensi pelayaran baik internasional maupun nasional oleh perusahaan pelayarandi dalam negeri, terutama, Undang-Undang Nomor 21/1992 tentang Pelayaran dan peraturan peraturan dari IMO. Pada Tahun 2014 sampai dengan 2016 menurut data dari Ditjen Perhubungan Laut terdapat 403 kecelakaan kapal di Indonesia. Hal ini menunjukkan kenaikan yang sangat signifikan. Namun, sebagian besar kasus kecelakaan kapal tidak diajukan ke Mahkamah Pelayaran, sehingga sesungguhnya jumlah kecelakaan laut mungkin telah lebih banyak lagi.<sup>3</sup>

Meskipun angka kecelakaan kapal cukup tinggi, akan tetapi penanganan insiden kecelakaan kapal pada umumnya masih bersifat

---

<sup>2</sup> Di sarikan dari Harian Umum Kompas, tanggal 11 Desember 2004 Bab I *Laporan Analisis dan Evaluasi tentang Yuridiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran*

<sup>3</sup> Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kemenhub , Monday 09 January 2017 di akses pada tanggal 21 Februari 2019 pukul 09.00 Wib

administrative dan dokumentatif yang tidak menyelesaikan akar permasalahan keselamatan pelayaran. Sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia belum memiliki Mahkamah Maritim atau *Admiralty Court* seperti Negara-negara lain. Mahkamah Pelayaran yang ada saat ini hanya dapat memberikan penindakan disiplin. Penindakan inipun hanya terbatas kepada nahkoda. Akibatnya, saat terjadi kecelakaan, hakim dan jaksa yang menangani perkara tersebut tidak terlalu memahami masalah yang menjadi penyebabnya.

Saat ini, fungsi dan tugas Mahkamah Pelayaran diatur dalam beberapa peraturan terpisah, yakni:

- a. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- b. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan; dan
- c. Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal *juncto* Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998.

Undang-Undang Pelayaran mendefinisikan Mahkamah Pelayaran sebagai panel ahli yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Keberadaannya di bawah Menteri Perhubungan. Hal ini menerangkan natur Mahkamah yang tidak memiliki hubungan yuridis dengan lembaga yudikatif.<sup>4</sup>

Keputusan yang dikeluarkan Mahkamah Pelayaran bersifat final, artinya tidak terdapat mekanisme untuk mengajukan banding. Keputusan tersebut dilaporkan kepada Menteri Perhubungan dan berisi dugaan atas bukti awal terjadinya perbuatan melawan hukum oleh pihak-pihak yang berkaitan dengan penyebab kecelakaan kapal.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa; *Pertama*, peran Mahkamah Pelayaran di Indonesia terbatas apabila terjadi kecelakaan pada kapal dan tidak menangani kasus yang timbul akibat klaim dari salah satu pihak. *Kedua*, kewenangan Mahkamah Pelayaran diberikan oleh Menteri Perhubungan. Apabila Menteri tidak meminta untuk melakukan investigasi lanjutan atas suatu peristiwa kecelakaan, maka lembaga tidak memiliki kewenangan

---

<sup>4</sup> Kartika Paramita, *Mahkamah Pelayaran VS Maritime Court: Apakah Indonesia membutuhkan Pengadilan Maritim?*, Faculty Member Program Studi International Bisnis Law, Universitas Prasetya Mulya, 20 Agustus 2018

memeriksa. *Ketiga*, Mahkamah Pelayaran tidak berwenang untuk memberikan sanksi tegas yang berarti; hanya sebatas sanksi administratif yang berhubungan dengan sertifikasi keahlian pelaut. Alhasil para pihak lain yang terlibat seperti pemilik kapal atau perusahaan pelayaran tidak akan terdampak secara langsung atas putusan lembaga ini.<sup>5</sup>

## 2. Rumusan Masalah

Berdasarkan data tersebut permasalahan dalam penelitian ini adalah Bagaimana membangun sistem peradilan Mahkamah Pelayaran di Indonesia dalam penyelesaian permasalahan hukum?

## 3. Tujuan Penelitian

Untuk menganalisis sistem peradilan Mahkamah Pelayaran di Indonesia dalam penyelesaian permasalahan hukum.

## B. Metode Penelitian

Metode Penelitian yang digunakan, adalah penelitian yuridis normatif, maka diperlukan adanya pendekatan (*Approach*) terhadap permasalahan yang ada. Menurut Mukti Fajar ND dan Yulianto Ahmad menyajikan pengertian penelitian hukum normatif. Penelitian yang meletakkan hukum sebagai norma. Sistem norma yang dimaksud adalah mengenai adalah asas-asas norma, kaidah dari peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, perjanjian serta doktrin (ajaran).<sup>6</sup>

Spesifikasi Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah diskritif analitis,<sup>7</sup> yaitu memberikan diskripsi dalam gambaran menyeluruh mengenai sistem peradilan mahkamah pelayaran. Kemudian menganalisis problematika tersebut berdasarkan norma hukum, teori hukum dan metode penafsiran hukum, dengan mengupayakan aspek filosofis, aspek teoritis dan aspek yuridis.

---

<sup>5</sup> *Ibid*

<sup>6</sup> Mukti Fajar ND dan Yulianto Ahmad, *Dualisme Penelitian Normatif dan Hukum empiris*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), hlm. 34.

<sup>7</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press, 2008), hlm. 10.

Bahan hukum yang digunakan adalah bahan hukum primer yang meliputi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan; dan Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal *juncto* Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998. Bahan hukum sekunder yang meliputi buku-buku yang terkait dengan permasalahan mahkamah pelayaran di Indonesia serta bahan hukum tersier.

### C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

#### 1. Aspek Teoritis Mahkamah Pelayaran

Mahkamah Pelayaran hanyalah sebuah lembaga pemerintah yang ditunjuk melakukan pemeriksaan terhadap kecelakaan kapal.

Di tinjau dari aspek kelembagaannya Mahkamah Pelayaran berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan. Hal ini ditegaskan dalam suatu Keputusan Menteri, yakni Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: PM/U/1974 tanggal 6 Agustus 1974 yang menyatakan dalam Pasal 1 sebagai berikut: “Bahwa Mahkamah Pelayaran adalah Suatu Badan peradilan Administratif di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang berdiri sendiri sesuai dengan Peraturan perundang-undangan.

Menurut Chairijah Mahkamah Pelayaran di Indonesia merupakan lembaga pemerintah yang bertanggungjawab kepada Menteri Perhubungan dan bukan termasuk dalam kekuasaan kehakiman sebagaimana amanat Undang-Undang Dasar 1945. Adapun kewenangan yang di miliki adalah melakukan pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar dalam rangka penerapan standar profesi kepelautan terhadap nahkoda dan/ atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal.<sup>8</sup>

Menurut Etty R. Agoes dalam Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan tentang Yuridiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran bahwa Mahkamah Pelayaran hanya berwenang melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal yang bersifat administratif dalam

---

<sup>8</sup> Chairijah C, *The Legal Regime Governing Shipping in Indonesia* (Tesis), University of Wollongong, Australia, 2003.

rangka penegakan aturan profesi kepelautan dan tidak memiliki yuridiksi memutus perkara yang berkaitan dengan aspek keperdataan atau aspek pidana.<sup>9</sup>

Menurut Chandra Motik Mahkamah Pelayaran adalah Lembaga yang memeriksa semua kecelakaan kapal di laut untuk dapat menentukan penyebab kecelakaan, terutama bilamana ada dugaan kuat bahwa kecelakaan itu (dapat disebabkan kesalahan oleh Nahkoda atau perwira yang memimpin kapal).<sup>10</sup>

Dengan kedudukannya seperti saat ini Mahkamah Pelayaran merupakan bagian dari Kementerian Perhubungan, atau dengan kata lain sebagai salah satu bagian dari Lembaga Eksekutif, tentunya Mahkamah Pelayaran sulit untuk dapat dikategorikan sebagai sebuah lembaga peradilan.

## 2. Aspek Yuridis Mahkamah Pelayaran<sup>11</sup>

Meskipun sudah diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan, sesungguhnya yuridiksi dan kompetensi Mahkamah Pelayaran di Indonesia sangat terbatas. Mahkamah Pelayaran yang ada saat ini hanya dapat memberikan penindakan disiplin, atau dalam bahasa UU Nomor 22 Tahun 1999” bertugas terbatas pada menjatuhkan sanksi berupa hukuman administratif yang berkaitan dengan paksaan lanjutan untuk mengambil keputusan atas keprofesi kepelautan...”. Mahkamah Pelayaran berwenang melakukan pemeriksaan lanjutan untuk mengambil keputusan atas kecelakaan kapal, antara lain menjatuhkan sanksi berupa hukuman/tindakan administratif yang berkaitan dengan profesi kepelautan, di dalam kasus-kasus:

- a. kapal tenggelam;
- b. kapal terbakar;
- c. kapal tubrukan yang mengakibatkan kerusakan berat;
- d. kecelakaan kapal yang menyebabkan terancamnya jiwa manusia dan kerugian harta benda; dan
- e. kapal kandas dan rusak berat.

---

<sup>9</sup> R. Ety Agoes, *Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan perundang-Undangan tentang Yuridiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia RI, (Jakarta: BPHN Departem Hukum dan HAM: 2005), hlm. 26

<sup>10</sup> Chandra Motik Yusuf, *Hukum Maritim*,(Jakarta :Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2009), hlm. 33

<sup>11</sup> R Ety Agoes, *Op.Cit*, hlm. 34-38

Dalam Peraturan pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang kecelakaan Kapal dinyatakan tugas mahkamah Pelayaran, sebagai berikut:

- a. Mempelajari sebab-sebab terjadi kecelakaan kapal untuk menentukan apakah ada kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan standard professional kepelautan yang dilakukan Nahkoda atau pemimpin kapal dan awak kapal lainnya.
- b. Menetapkan hukuman administratif pada Nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau awak kapal lainnya yang memiliki ijazah yang dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia yang melakukan perbuatan kekeliruan atau kelalaian dalam menjalankan standard professional kepelautan.

Dalam kaitan hal-hal tersebut, Mahkamah Pelayaran hanya memberikan sanksi administratif yang dapat berupa teguran tertulis, penangguhan sementara ijazah pihak yang bersalah, setelah melalui proses persidangan di muka Mahkamah termasuk tata cara pembuktian dan kesaksian.

Undang-Undang tentang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008<sup>12</sup> yang disetujui oleh DPR RI dan disahkan oleh Presiden Republik Indonesia pada tanggal 7 Mei 2008 dan diundangkan pada tanggal yang sama oleh Menteri Hukum dan Hak asasi manusia dan dimuat dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64 mulai berlaku tanggal yang sama, mencabut dan menyatakan tidak berlaku lagi Undang-Undang pelayaran Nomor 21 Tahun 1992.

Perbedaan antara kedua Undang-Undang tersebut yang mengatur hal yang sama, yaitu pelayaran ? mengapakah perlu ada Undang-Undang pelayaran yang baru dalam jangka waktu yang begitu relative singkat mengenai berlakunya suatu Undang-Undang dimana belum semua peraturan-peraturan pelaksanaan Undang-Undang yang lama UU Nomor 21 Tahun 1992 telah keluar atau terlambat dikeluarkan.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mendefinisikan pelayaran sebagai suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perariran, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim Pasal 1. Defibisi tentang pelayaran tersebut pada dasarnya sama dengan pelayaran

---

<sup>12</sup> Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008



dalam UU Nomor 21 Tahun 1992, hanya saja UU Nomor 17 Tahun 2008 mencantumkan perlindungan lingkungan maritim sebagai bagian pelayaran sebagai satu kesatuan sistem. Aspek perlindungan lingkungan maritim tersebut memang mendapat pengaturan yang cukup luas dalam Undang-Undang tersebut dalam Bab XII Pasal 226 s/d Pasal 243.

Secara umum dapat dikatakan bahwa UU Nomor 17 Tahun 2009 mengandung muatan ketentuan-ketentuan yang sangat komprehensif dibandingkan dengan UU Nomor 21 Tahun 1992. Mengenai jumlah Pasal dimana UU nomor 17 Tahun 2008 memuat sebanyak 355 Pasal sedangkan UU Nomor 21 Tahun 1992 hanya memuat sebanyak 132 Pasal. Sedangkan mengenai azas UU Nomor 17 Tahun 2008 dalam Pasal mencantumkan sebanyak 12 azas yaitu azas manfaat, azas bersama dan kekeluargaan azas persaingan sehat, azas adil dan merata tanpa diskriminasi, azas keseimbangan, keserasian dan keselarasan, azas kepentingan umum, azas keterpaduan, azas tegaknya hukum, azas kemandirian, azas berwawasan lingkungan hidup, azas kebangsaan. Pada hakekatnya azas-azas tersebut merupakan azas-azas umum yang berlaku pada sektor-sektor yang lain dalam tata kehidupan ekonomi dan sosial.

Jika melihat kepada aturan-aturan yang melandasi Mahkamah Pelayaran, jelas bahwa Mahkamah pelayaran saat ini bukan merupakan badan peradilan, dan kedudukannya pun tidak dalam lingkungan Peradilan Umum. Dengan demikian, sesungguhnya Mahkamah Pelayaran tidak memiliki yuridiksi untuk memutus perkara yang berkaitan dengan aspek keperdataan (seperti tanggung jawab pengangkut, ganti rugi atau kompensasi ekonomi) atau aspek pidana, sekalipun timbul dalam kaitan dengan kecelakaan kapal, karena masalah-masalah ini merupakan yuridiksi Peradilan Umum. Oleh sebab itu, yuridiksi dan kompetensi Mahkamah Pelayaran belum dapat disetarakan dengan sebuah lembaga peradilan maritim, atau yang lazim disebut Mahkamah Maritim atau Admiralty Court, yang ada di beberapa Negara, seperti di Inggris dan Amerika Serikat. Jika di lihat tugasnya, Admiralty Court memiliki yuridiksi sangat luas yaitu:

*Admiralty courts, also known as maritime courts, are courts exercising jurisdiction over all maritime contracts, torts, injuries and offenses ...."*

Sementara jika kita lihat mahkamah Admiralti (*Admiralty Court*) meskipun objek yuridiksinya sama, yaitu berkaitan dengan terjadinya insiden kecelakaan kapal, akan tetapi keweangannya jauh lebih lengkap. Hal ini memang dapat dimaklumi karena perjalanan yang ditempuh oleh sebuah Mahkamah Admiralty di Inggris, misalnya sudah sangat lama, yakni sejak abad ke-14.<sup>13</sup>

Mengingat bahwa intensitas pelayaran di wilayah perairan Indonesia diperkirakan akan lebih meningkat, yang bukan saja melibatkan kapal-kapal berbedera Indonesia akan tetapi juga kapal-kapal asing, maka potensi terjadinya insiden pelayaran bukan mustahil juga akan lebih meningkat. Untuk itu, di masa dipikirkan mengenai mengenai keberadaan sebuah lembaga pengadilan maritime yang memiliki yuridiksi dan kompetensi yang luas, seperti yang dimiliki oleh Mahkamah Maritim di Negara-negara lain.

Lembaga peradilan maritim ini perlu memiliki yuridiksi yang mencakup semua aspek hukum yang ditimbulkan dari kegiatan pelayaran, tetapi tidak terbatas hanya persoalan yang sifatnya administrasi profesi kepelautan dan teknis pelayaran melainkan juga bisa menangani masalah-masalah keperdataan, ekonomi, pidana, lingkungan dan juga administratif.

Pembentukan institusi peradilan maritim ini dianggap sangat mendesak, karena saat ini dunia peradilan di Indonesia sedang menjalani proses pembaruan, khususnya berkenaan dengan perbaikan kinerja dan manajemen lembaga peradilan yang sudah ada. Rencana beberapa kalangan untuk membentuk peradilan-peradilan khusus terus berjalan, seperti rencana pembentukan pengadilan lingkungan, pengadilan pencuri kayu, pengadilan perindustrian, pengadilan profesi kedokteran, pengadilan hubungan preindustrial, pengadilan perikanan. Dua pengadilan yang disebut terakhir bahkan telah mempunyai dasar hukum yang memerintahkan pembentukannya, yaitu UU Nomor 2/2004 tentang Penyelesaian Perselisihan hubungan Industrial dan UU Nomor 3/2004 tentang Perikanan.

---

<sup>13</sup> <https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5b7a650b8b390/mahkamah-pelayaran-vs-maritime-court-apakah-indonesia-membutuhkan-pengadilan-maritime-oleh-kartika-paramita/> diakses 18 Maret 2019 pukul 06.00 Wib

## **D. Penutup**

### **1. Kesimpulan**

Berdasarkan uraian di atas dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut, Mahkamah Pelayaran di Indonesia pada prinsipnya berpedoman kepada norma hukum yang terdapat pada Pasal 250 sampai dengan Pasal 255 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Mahkamah Pelayaran tidak berada di dalam Sistem Peradilan Indonesia, Mahkamah Pelayaran hanyalah sebuah Lembaga Pemerintah yang di tunjuk melakukan pemeriksaan terhadap kecelakaan kapal.

Sedangkan jika ditinjau dari aspek kelembagaannya Mahkamah Pelayaran berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan. Dengan kedudukannya seperti ini Mahkamah Pelayaran merupakan bagian dari Kementerian Perhubungan, atau dengan kata lain sebagai salah satu bagian dari Lembaga Eksekutif, sehingga Mahkamah Pelayaran sangat sulit untuk dapat dikategorikan sebagai sebuah lembaga peradilan.

### **2. Saran**

Berdasarkan Uraian di atas dapat di berikan saran bahwa Mahkamah pelayaran di Indonesia secara yuridis tidak memungkinkan untuk di atur hanya dengan 5 Pasal. Sementara permasalahan yang di hadapi sangat kompleks, sehingga di perlukan Perturan perundang undangan tersendiri yang mengatur khusus tentang Mahkamah Pelayaran seperti adanya Peraturan perundang-undangan dalam sistem peradilan di Indonesia lainnya.

Mahkamah Pelayaran tidak saja hanya Lembaga Pemerintahan (*eksekutif*) akan tetapi masuk kedalam Sistem Peradilan di Indonesia (*yudikatif*). Mahkamah Pelayaran harus diatur dalam Undang-Undang tersendiri.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Agoes, Ety R., *Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan Tentang Yuridiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran*, Jakarta: Laporan Akhir dari Badan Hukum dan HAM, 2005.
- Chairijah C, *The Legal Regime Governing Shipping in Indonesian* (Tesis) University of Wollongong Australia, 2003.
- Darmodiharjo, Darji dan Shidarta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum*, Jakarta : Gramedia Pustaka Utama, 2008.
- Fajar ND, Mukti dan Yulianto Ahmad , *Dualisme Penelitian Normatif dan Hukum empiris*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010.
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta, Kencana 2009. *Dalam penerapan Teori Hukum pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, Salim HS, Erlies Septiana Nurbani, Rajawali Pers 2017.
- Umar, M. Husseyn, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia, Buku 1, Cet.Ke 2*, Jakarta, PT. Fikahati Aneska, 2015
- Wirjono Projodikoro, *Hukum Laut bagi Indonesia*, 1957
- Yusuf, Chandra Motik, *Hukum Maritim*, (Jakarta :Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2009.

### Perundang-Undangan

- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Mahkamah Agung.
- Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman.
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Mahkamah Pelayaran
- Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang *Perkapalan*.

### Makalah

- Harian Umum Kompas, tanggal 11 Desember 2004 Bab I *Laporan Analisis dan Evaluasi tentang Yuridiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran*
- Kartika Paramita, *Mahkamah Pelayaran VS Maritime Court: Apakah Indonesia membutuhkan Pengadilan Maritim?*, Faculty Member Program Studi International Bisnis Law, Universitas Prasetya Mulya, 20 Agustus 2018.

**Artikel dari Internet**

<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5b7a650b8b390/mahkamah-pelayaran-vs-maritime-court-apakah-indonesia-membutuhkan-pengadilan-maritime-oleh-kartika-paramita/> diakses 18 Maret 2019 pukul 06.00 Wib

**Media**

Harian Umum Kompas tanggal 11 Desember 2004 Bab I Laporan Analisis dan Evaluasi tentang Yuridiksi dan Kompensi Mahkamah Pelayaran.