# BAB IV

# PENGATURAN MAHKAMAH PELAYARAN MENJADI LEMBAGA PERADILAN MARITIM

## A. Pengaturan Hukum Mahkamah Pelayaran

Sesuai Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 Pasal 1 ayat (3) yang menyatakan bahwa Indonesia adalah negara hukum, maka penyelenggaraan pemerintahan wajib didasarkan pada norma-norma hukum, bukan pada dasar kekuasaan semata. Prinsip-prinsip negara hukum selalu mengalami perkembangan seiring dengan dinamika masyarakat, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, serta meningkatnya kompleksitas kehidupan sosial di era global, yang mendorong perlunya penguatan dan pembaruan prinsip-prinsip negara hukum. Dalam rangka mewujudkan prinsip negara hukum sebagaimana disebutkan sebelumnya, maka hukum harus tetap selaras dan relevan dengan perkembangan zaman.[39]

Selain itu, menurut Fuady, pengertian negara hukum adalah suatu sistem kenegaraan yang diatur berdasarkan hukum yang berlaku dan berkeadilan, tersusun dalam satu konstitusi, di mana setiap individu dalam negara tersebut, baik yang memerintah maupun yang diperintah, wajib tunduk pada hukum yang sama. Dengan demikian, setiap individu yang memiliki kesamaan diperlakukan secara sama, sedangkan mereka yang berbeda diperlakukan berbeda berdasarkan

[39] Nunung Nugroho, *Urgensi Pembaruan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Dalam Dinamika Masyarakat Indonesia*, Jurnal Spektrum Hukum, Vol.14 No.1, 2017, Hlm. 40

pembedaan yang rasional, tanpa mempertimbangkan perbedaan warna kulit, ras, jenis kelamin, golongan, agama, daerah, maupun kepercayaan. Kekuasaan pemerintah dibatasi oleh prinsip distribusi kekuasaan agar tidak bertindak sewenang-wenang dan tidak melanggar hak-hak rakyat, karena rakyat diberikan peran sesuai kemampuan serta kedudukannya secara demokratis.[40] Sejalan dengan perkembangan dunia pelayaran dan meningkatnya jumlah kecelakaan di laut, dalam sambutan pembukaan workshop di Kementerian Perhubungan dengan tema "Perlunya Peradilan Maritim *(Maritime Court)* sebagai Upaya Penyelesaian Perbuatan Melawan Hukum di Bidang Kemaritiman Indonesia", Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menegaskan perlunya langkah-langkah konkret dalam rangka penegakan hukum terhadap kasus kecelakaan transportasi laut.[41] Lebih lanjut, Menteri Perhubungan menyampaikan bahwa pembentukan Peradilan Maritim di Indonesia memiliki relevansi kuat bila dikaitkan dengan kecenderungan era dunia tanpa batas (*borderless world*) dan kebutuhan kompatibilitas sistem transportasi nasional untuk menghadapi kompetisi global yang semakin ketat.

Tuntutan terhadap kompatibilitas global menjadikan jaringan transportasi nasional sebagai bagian dari sistem jaringan global dan regional, sehingga standar operasional, standar keselamatan, dan mutu pelayanan harus memenuhi ketentuan internasional. Berdasarkan teori sistem hukum menunjukkan bahwa

[40] Munir Fuady, *Teori Negara Hukum Modern*, Bandung,Refika Aditama, 2009,Hlm.3

[41] Intan Pratiwi. *Banyak Pelanggaran Di Laut, Menhub Usulkan Pengadilan Maritim*. ,Https://Ekonomi.Republika.Co.Id/Berita/Ekonomi/Makro/16/11/28/Ohc97v383-Banyak Pelanggaran-Di-Laut-Menhub-Usulkan-Pengadilan-Maritim? Diakses pada tanggal 20 Agustus 2025

terdapat beberapa aspek yang dapat dikategorikan sebagai kelemahan regulasi dalam proses perubahan Mahkamah Pelayaran menjadi peradilan Maritim saat ini, antara lain:

Kelemahan Struktur, Sebagai negara hukum, Indonesia harus menjamin terwujudnya keadilan, kepastian, dan kemanfaatan hukum bagi seluruh warga masyarakat, yang menuntut adanya struktur kelembagaan dan aparat penegak hukum yang kredibel serta profesional untuk mencapai asas dan tujuan hukum. Berdasarkan hasil studi literatur, diketahui bahwa sejak masa kolonial Belanda, melalui *Staatsblad* 1947-66, Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, dijelaskan bahwa kedudukan Mahkamah Pelayaran berada di bawah Kementerian Perhubungan.

Sesuai hasil kajian tim BPHN tahun 2011, disimpulkan bahwa kedudukan Mahkamah Pelayaran di bawah Kementerian Perhubungan menandakan adanya lembaga peradilan yang berada dalam lingkup eksekutif, sehingga bertentangan dengan prinsip pembagian kekuasaan yang menganut asas *Trias Politica*, yaitu pemisahan antara lembaga eksekutif, legislatif, dan yudikatif.

Struktur kelembagaan Mahkamah Pelayaran yang berada di bawah Kementerian Perhubungan berimplikasi pada terbatasnya kewenangan lembaga tersebut, yakni hanya berfungsi dalam pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dan memberikan rekomendasi kepada Menteri terkait pengenaan sanksi administratif terhadap nakhoda atau perwira kapal. Sementara itu, pihak-pihak lain yang turut berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan kapal dan kerugian yang diakibatkannya hingga kini belum tertangani sepenuhnya, sehingga pelaku usaha masih harus menanggung kerugian akibat kecelakaan kapal. Selain permasalahan kedudukan, terdapat pula kerancuan terkait keanggotaan Mahkamah Pelayaran, yakni:

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran Tahun 2021 serta Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dijelaskan bahwa Mahkamah Pelayaran merupakan lembaga pemerintah yang berada di bawah Kementerian Perhubungan. Lembaga ini memiliki struktur organisasi yang terdiri atas Ketua, Anggota Panel Ahli, Sekretariat dan Jabatan Fungsional. Secara lebih rinci, susunan keanggotaan dijabarkan sebagai berikut: a) Ketua, yaitu pimpinan Mahkamah Pelayaran; b) Anggota Panel Ahli yaitu melaksanakan kegiatan meneliti sebab kecelakaan melalui sidang pemeriksaan kecelakaan; c) Sekretariat yaitu melaksanakan pemberian dukungan administratif dan teknis, dan d) Jabatan Fungsional yaitu memberikan pelayanan fungsional dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran. Penjabaran lebih lanjut mengenai jabatan-jabatan tersebut menyebutkan bahwa

Ketua Mahkamah Pelayaran dapat dijabat oleh seseorang yang memiliki kompetensi sebagai Ahli Nautika Tingkat I (ANT I), Ahli Teknika Tingkat I (ATT I), Sarjana Hukum (S.H.), atau Sarjana Teknik Perkapalan (Ir.), yang diangkat dan diberhentikan oleh Menteri. Anggota Panel Ahli merupakan Hakim Mahkamah Pelayaran yang memiliki tugas untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan terhadap kecelakaan kapal. Sementara itu, Sekretaris dijabat oleh seorang Sarjana Hukum yang juga diangkat dan diberhentikan oleh Menteri. Struktur tersebut menunjukkan bahwa Mahkamah Pelayaran tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga menjalankan fungsi yudisial dalam ruang lingkup profesi pelaut.

Selanjutnya, dalam Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran serta Peraturan Pemerintah Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, disebutkan bahwa Mahkamah Pelayaran merupakan suatu panel ahli. Berdasarkan *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*, panel diartikan sebagai kelompok pembicara yang dipilih untuk berdiskusi dan menjawab pertanyaan di hadapan pendengar atau penonton. Secara umum, istilah panel merujuk kepada sekumpulan orang yang terpilih dan memiliki keahlian tertentu serta dianggap mampu mewakili pandangan umum terhadap suatu persoalan di hadapan publik.

Oleh karena itu, istilah panel sering kali dikaitkan dengan forum diskusi, debat terbuka, atau persidangan, baik dalam lingkup Mahkamah Agung maupun Mahkamah Konstitusi. Berdasarkan pengertian tersebut, penyebutan tim pemeriksa lanjutan kecelakaan kapal sebagai panel ahli dapat dikatakan tepat,

karena tim tersebut terdiri dari para profesional dengan keahlian di bidang nautika, tekhnika, teknik perkapalan, serta hukum. Namun demikian, penyematan istilah panel ahli menjadi tidak sepenuhnya sesuai apabila digunakan untuk menyebut Mahkamah Pelayaran pada kelembagaan, sebab Mahkamah Pelayaran saat ini merupakan lembaga atau organisasi formal yang dipimpin oleh seorang ketua dengan jabatan struktural eselon II.A.

Sesuai dengan *Pasal 26 ayat (4)*, Tim Panel Ahli berjumlah ganjil paling sedikit 5 (lima) orang yang terdiri dari: f) 1 (satu) orang Ahli Nautika Tingkat I sebagai Ketua; g) 1 (satu) orang Ahli Nautika Tingkat I sebagai anggota; h) 1 (satu) orang Ahli Teknika Tingkat I sebagai anggota; i) 1 (satu) orang Sarjana Teknik Perkapalan sebagai anggota; dan j) 1 (satu) orang Sarjana Hukum sebagai anggota. Kerancuan dalam penggunaan istilah panel ahli dalam Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran maupun Peraturan Pemerintah Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal menimbulkan permasalahan terhadap status kepegawaian anggota tim panel ahli. Hal ini terjadi karena dalam Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 Pasal 45 ayat (1) disebutkan bahwa anggota tim panel ahli bukan merupakan jabatan aparatur sipil negara (ASN).

Akan tetapi, pada praktiknya, tim panel ahli berasal dari ASN yang mendapatkan penugasan khusus. Kondisi ini menimbulkan implikasi negatif terhadap motivasi para ASN yang terlibat dalam pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, sebab mereka menjalankan fungsi quasi-yudisial yang seharusnya bersifat independen sebagaimana amanat Undang-Undang Dasar

Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang menyatakan bahwa pengadilan merupakan lembaga yang merdeka dan bebas dari intervensi pihak manapun. Ketidaksesuaian ini telah lama dirasakan oleh Mahkamah Pelayaran sejak diterbitkannya PP No. 9 Tahun 2019, di mana hingga kini banyak posisi tim panel ahli yang belum terisi karena tidak adanya kesetaraan antara persyaratan kompetensi sebagai panel ahli dengan hak-hak ASN, khususnya dalam hal promosi jabatan dan kenaikan pangkat.

Selanjutnya, terkait *Kelemahan Substansi Hukum*, di dalam Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran *Pasal 1 poin ke-62* dijelaskan bahwa Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang memiliki fungsi melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Namun, dalam kenyataannya, sejak masa pemerintahan kolonial Belanda hingga kini, Mahkamah Pelayaran berperan sebagai lembaga pemerintah yang berfungsi layaknya pengadilan profesi. Lembaga ini dipimpin oleh seorang Ketua Mahkamah Pelayaran dengan status ASN dan jabatan struktural eselon II.A, bukan sekadar tim pemeriksa penyebab kecelakaan kapal. Definisi Mahkamah Pelayaran sebagai panel ahli yang bukan lembaga formal turut memengaruhi fungsi, tugas, dan kewenangannya, serta berdampak pada status ASN yang mendapat penugasan khusus dalam tim panel ahli di Mahkamah Pelayaran sebagai peradilan maritim di Indonesia saat ini.

Sesuai dengan tugas dan fungsinya sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang

No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, tim panel bertugas melaksanakan pemeriksaan lanjutan untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan kapal, menentukan ada atau tidaknya kelalaian atau kesalahan nakhoda maupun perwira kapal dalam menerapkan standar profesi kepelautan, serta memberikan rekomendasi kepada Menteri mengenai sanksi administratif bagi pihak yang dinyatakan bersalah. Hasil penelitian menunjukkan adanya ketidaksesuaian substansi hukum dalam Peraturan Pemerintah tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2022 tentang Perubahan PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, khususnya pada Pasal 47 tentang Keputusan Mahkamah Pelayaran. Dalam Ayat (4) disebutkan bahwa "Keputusan Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dibacakan oleh Tim Panel Ahli dalam pelaksanaan sidang yang bersifat terbuka untuk umum." Sedangkan Ayat (5) menyatakan bahwa "Salinan keputusan Mahkamah Pelayaran sebagaimana yang dimaksud pada ayat (4) disampaikan kepada Terduga dan/atau pemilik atau operator kapal paling lama 7 (tujuh) hari kerja setelah keputusan dibacakan."

Dua ketentuan ini menjadi titik lemah regulasi Mahkamah Pelayaran, sebab bertentangan dengan tugas panel ahli dalam Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang hanya bersifat memberikan rekomendasi kepada Menteri, bukan membacakan keputusan yang bersifat final dan terbuka untuk umum. Dengan demikian, posisi hukum Mahkamah Pelayaran menjadi tidak

jelas antara lembaga yang bersifat administratif dengan lembaga yang menjalankan fungsi peradilan.

Selanjutnya, Instruksi Menteri Perhubungan Nomor IM.5 Tahun 2017 tentang Percepatan Pemeriksaan Kecelakaan Kapal pada diktum kedua, khususnya pada poin (a), memberikan instruksi kepada Ketua Mahkamah Pelayaran untuk membentuk Majelis Hakim yang beranggotakan minimal tiga orang, terdiri dari seorang Ketua Majelis yang merupakan Ahli Nautika dan satu anggota yang berlatar belakang Sarjana Hukum. Dalam instruksi tersebut, istilah "Majelis Hakim" masih digunakan untuk menyebut tim pemeriksa lanjutan kecelakaan kapal, walaupun Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran telah menggunakan istilah "panel ahli".

Berdasarkan hasil analisis terhadap keseluruhan regulasi tersebut, ditemukan beberapa kelemahan yang cukup mendasar. Pertama, Mahkamah Pelayaran saat ini dipimpin oleh seorang Ketua berstatus ASN aktif dengan jabatan struktural Pimpinan Tinggi Pratama eselon II.A, didukung oleh anggota (tim panel ahli), sekretaris, dan sekitar 70 orang staf dengan pembiayaan dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Namun demikian, dalam Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan *Peraturan Pemerintah Tahun 2019* disebutkan bahwa panel ahli hanyalah tim ad hoc untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, serupa dengan forum diskusi profesional yang terdiri dari beberapa ahli. Hal ini secara substantif membatasi

fungsi, tugas, dan kewenangan Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga tetap. Kedua, dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran Pasal 6 disebutkan bahwa "anggota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf (b) mempunyai tugas melaksanakan kegiatan meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan dan/atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan." Begitu pula dalam Instruksi Menteri Perhubungan Nomor 5 Tahun 2017 dijelaskan bahwa tim yang melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal disebut sebagai Majelis Hakim yang dibentuk oleh Ketua Mahkamah. Perbedaan istilah antara "Tim Panel Ahli" dan "Hakim Mahkamah Pelayaran" ini berimplikasi langsung terhadap status ASN yang ditugaskan sebagai panel ahli, terutama dalam kaitannya dengan promosi jabatan serta kenaikan pangkat, karena status penugasan khusus tersebut belum memiliki kejelasan normatif dalam sistem kepegawaian negara.

Menurut teori sistem hukum, semakin tinggi tingkat kesadaran hukum masyarakat, maka semakin besar pula dukungannya terhadap terwujudnya sistem hukum nasional yang ideal. Tingginya kesadaran hukum warga negara dapat dilihat dari perilaku masyarakat yang patuh, tunduk, dan taat pada ketentuan hukum, serta partisipasi aktif mereka dalam proses pembentukan kebijakan hukum.

Sebagai negara hukum, pemerintah Indonesia seharusnya berupaya melakukan pembaharuan hukum di sektor pelayaran agar mampu menjadi solusi atas dinamika kehidupan sosial, sekaligus sebagai perwujudan amanat prinsip

negara hukum dan hakikat pembaharuan terhadap pokok-pokok pemikiran. Pembaharuan hukum tersebut sering dimaknai sebagai pembaharuan konsep atau ide dasar yang tidak hanya terbatas pada perubahan rumusan pasal secara tekstual.[42]

Selain memiliki tujuan, hukum juga berfungsi sebagai sarana untuk mewujudkan keadilan sosial, sekaligus menjadi pendorong pembangunan baik pada aspek suprastruktur maupun infrastruktur melalui kebijakan hukum yang dihasilkan.[43]

Fungsi hukum menurut Sjahran Basah dalam perspektif Indonesia antara lain:[44]

a. Direktif, yakni berperan sebagai pengarah dalam pembangunan untuk mewujudkan masyarakat yang diidealkan sesuai dengan tujuan kehidupan bernegara.
b. Integratif, yaitu berfungsi sebagai pembina dan pemersatu bangsa.
c. Stabilitatif, berperan dalam memelihara serta menjaga hasil pembangunan agar tetap selaras, serasi, dan seimbang dalam kehidupan bernegara dan bermasyarakat.
d. Perfektif, yaitu berfungsi sebagai penyempurna terhadap tindakan administrasi negara maupun perilaku warga negara dalam menjalankan kehidupan bernegara dan bermasyarakat.

---

[42] Tongat (Et.Al), *Hukum Yang Hidup Dalam Masyarakat Dalam Pembaharuan Hukum Pidana Nasiona*l, Jurnal Konstitusi, Vol. 17, No.1, 2020, Hlm 158

[43]Didiek R. Mawardi, *Fungsi Hukum Dalam Kehidupan Masyarakat, Masalah-Masalah Hukum*,Vol. 44, No. 4, 2015, Hlm. 275.

[44] Ibid. Hlm. 278

e. Korektif, berfungsi memberikan perbaikan baik bagi warga negara maupun administrasi negara untuk memperoleh keadilan.

Dalam sistem perdagangan global yang dikenal dengan prinsip *ship follow the trade* atau *trade follow the ship*, para pelaku usaha dalam penyelesaian sengketa atau permasalahan akibat kecelakaan kapal yang selama ini ditangani melalui Pengadilan Umum menghadapi kendala waktu yang lama. Padahal, dunia pelayaran menuntut kecepatan dan pelayanan optimal kepada mitra bisnis, serta harus menghindari klaim keterlambatan pengiriman barang ke tujuan. Oleh sebab itu, pelaku usaha cenderung memilih menyelesaikan persoalan yang timbul dari kecelakaan kapal di luar pengadilan. Kondisi tersebut menyebabkan tidak terpenuhinya tujuan hukum yang mencakup kepastian, keadilan, dan kemanfaatan hukum.

Selain karena kebutuhan efisiensi waktu, ketepatan, dan biaya yang rendah, pelaku usaha juga enggan mengajukan perkara kecelakaan kapal ke pengadilan umum karena proses penyelesaiannya memakan waktu cukup lama. Hal tersebut berpotensi menghentikan aktivitas usaha dan menimbulkan kerugian lebih besar akibat hilangnya kesempatan bisnis atau kontrak kerja, sebab pelanggan dapat beralih kepada perusahaan pelayaran lainnya.

Selanjutnya, berdasarkan definisi kecelakaan kapal, hal tersebut merupakan suatu peristiwa yang dapat menimbulkan korban jiwa serta kerugian materiel maupun immateriel yang dapat dikategorikan sebagai perkara perdata. Contohnya, gugatan ganti rugi atas kehilangan barang milik pribadi penumpang

atau pelayar, kehilangan atau kerusakan muatan, keterlambatan pengiriman barang, klaim asuransi dari pemilik muatan dan/atau pemilik kapal, serta kompensasi bagi korban meninggal dunia atau yang mengalami cacat tetap hingga tidak mampu lagi mencari nafkah yang layak untuk dirinya maupun keluarganya.

Selain aspek perdata, terdapat pula kasus pidana seperti kematian korban akibat kecelakaan kapal berat, misalnya tenggelamnya kapal yang menewaskan awak atau pelayar. Kasus demikian ditangani oleh aparat penegak hukum berdasarkan ketentuan *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)*, meskipun prosesnya membutuhkan waktu panjang dan biaya besar bagi pihak korban. Dalam tesis ini, pembahasan difokuskan pada penanganan kasus pidana dalam bidang pelayaran.

## B. Mahkamah Pelayaran menjadi Lembaga Peradilan Maritim

Kehadiran Peradilan Maritim di Indonesia tentunya akan memberikan jaminan kepastian hukum yang lebih menyeluruh, terutama dalam aspek penegakan hukum di sektor kemaritiman. Jika ditinjau dari perspektif hukum perdata, pihak yang mengalami kerugian berhak menempuh upaya hukum melalui gugatan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) ke Pengadilan Negeri atas kelalaian dari pihak Perkapalan (*beneficial ownership*).[45] Hal ini sebagaimana diatur dalam pasal 1365 KUH Perdata yang berbunyi: "Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain,

[45] Sedyo Prayogo, '*Penerapan Batas-Batas Wanprestasi Dan Perbuatan Melawan Hukum Dalam Perjalanan*' (2016) III Jurnal Pembaharuan Hukum 280-287.

mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut."

Namun, hal yang perlu diperhatikan adalah bahwa untuk memperoleh kepastian hukum dari suatu Putusan Pengadilan *(incraht)* seringkali memerlukan waktu yang panjang dan biaya yang besar, khususnya apabila perkara tersebut sampai pada tahap Kasasi dan/atau Peninjauan Kembali (PK). Kondisi ini tentu tidak sejalan dengan karakteristik industri kemaritiman sebagaimana telah dijelaskan pada bagian sebelumnya.

Sistem hukum acara di Indonesia berlandaskan pada prinsip bahwa proses persidangan harus dilakukan secara cepat, sederhana, dan tidak berbelit-belit dengan biaya yang terjangkau (asas sederhana, cepat, dan biaya ringan).[46] Oleh karena itu, pembentukan Peradilan maritim serta pengaturan klaim pelayaran yang lebih menyeluruh seperti yang diterapkan di Inggris melalui penerapan klaim in rem dan in personam menjadi hal yang sangat penting untuk mewujudkan prinsip tersebut.

Pembangunan sektor kemaritiman di Indonesia memiliki urgensi yang sangat strategis, mengingat posisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan jalur laut yang menjadi urat nadi perekonomian nasional. Dalam hal tersebut, keberadaan lembaga peradilan yang khusus menangani perkara-perkara maritim menjadi kebutuhan mendesak untuk menjamin terciptanya kepastian hukum, efisiensi penyelesaian sengketa, dan

[46] Sudikno Mertokusumo, *Pengantar Hukum Acara Perdata Indonesia* (Liberty 2017)hlm. 78.

perlindungan terhadap seluruh pelaku usaha di bidang pelayaran. Dengan adanya Peradilan maritim yang didukung oleh peraturan tegas terkait penahanan kapal serta hakim-hakim yang kompeten di bidang kemaritiman, diharapkan penyelesaian berbagai klaim pelayaran dapat berlangsung lebih cepat, efektif, dan adil. Kondisi ini tentu akan meningkatkan minat para pengguna jasa untuk memanfaatkan transportasi laut sebagai sarana utama pengangkutan barang dan penumpang.

Keberadaan pengadilan yang khusus menangani perkara kemaritiman akan memperkuat kepercayaan para pelaku industri pelayaran terhadap sistem hukum nasional. Hal ini penting karena sektor pelayaran tidak hanya melibatkan aspek transportasi, tetapi juga mengandung dimensi ekonomi, perdagangan, dan investasi. Dalam transaksi lintas negara, penyelesaian sengketa seringkali berkaitan dengan aspek-aspek hukum internasional dan kontrak perdata yang kompleks. Apabila penyelesaiannya dilakukan melalui lembaga yang memiliki kompetensi khusus di bidang kemaritiman, maka kepastian hukum bagi para pihak yang bersengketa akan lebih terjamin. Dengan demikian, peradilan maritim bukan hanya berfungsi sebagai lembaga penegak hukum, melainkan juga sebagai instrumen pembangunan ekonomi maritim nasional.

Dari sudut pandang investor, teori dominan yang sering dijadikan pedoman dalam pengambilan keputusan investasi menekankan bahwa terdapat dua faktor utama yang selalu menjadi pertimbangan mendasar, yaitu kepastian dan efisiensi. Kepastian berkaitan langsung dengan aspek hukum suatu negara, terutama mengenai sejauh mana kebijakan hukum mampu memberikan jaminan

terhadap perlindungan hak dan kewajiban pelaku usaha. Pada sektor kemaritiman, kepastian hukum mencakup kejelasan aturan mengenai tanggung jawab pemilik kapal, perusahaan pelayaran, operator terminal, dan pihak-pihak lainnya yang terlibat dalam kegiatan pelayaran. Sedangkan efisiensi mengacu pada kemampuan sistem hukum dan birokrasi untuk mendukung kelancaran kegiatan ekonomi tanpa menimbulkan biaya tambahan yang tidak perlu atau penundaan yang berlarut-larut.

Dalam praktiknya, banyak investor asing dan domestik menempatkan aspek kepastian hukum sebagai faktor kunci sebelum menanamkan modal di sektor pelayaran dan logistik. Hal ini disebabkan karena kegiatan pelayaran selalu mengandung risiko yang tinggi, seperti kecelakaan kapal, kerusakan muatan, pencemaran lingkungan laut, hingga perbedaan interpretasi kontrak charter party. Jika mekanisme penyelesaiannya tidak efisien, maka biaya transaksi menjadi meningkat dan menurunkan daya saing sektor maritim Indonesia. Oleh sebab itu, peradilan maritim dengan struktur kelembagaan yang independen dan berintegritas akan menjadi jaminan bahwa sengketa dapat diselesaikan secara cepat, profesional, dan sesuai dengan prinsip keadilan hukum.

Lebih lanjut, kepastian hukum pada maritim tidak hanya menyangkut keberadaan peraturan perundang-undangan yang komprehensif, tetapi juga berkaitan dengan implementasi dan penegakan hukum di lapangan. Banyak kasus menunjukkan bahwa kendala utama dalam dunia pelayaran bukan terletak pada kekurangan regulasi, melainkan pada lemahnya koordinasi antar lembaga

dan belum adanya mekanisme peradilan khusus yang mampu menampung karakteristik unik dari sengketa maritim. Misalnya, dalam perkara-perkara mengenai tabrakan kapal, klaim asuransi, atau pencemaran laut, dibutuhkan pemahaman teknis mendalam mengenai hukum laut, hukum asuransi, dan hukum lingkungan. Hakim-hakim dalam pengadilan umum seringkali tidak memiliki kompetensi teknis di bidang tersebut, sehingga menimbulkan inkonsistensi dalam putusan dan memperpanjang proses litigasi. Keberadaan hakim maritim yang memahami aspek teknis dan yuridis di bidang pelayaran akan menutup kesenjangan ini.

Selain memberikan kepastian hukum bagi investor dan pelaku usaha, keberadaan peradilan maritim juga diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap peningkatan efisiensi ekonomi maritim nasional. Dalam sistem logistik nasional, pelabuhan merupakan simpul penting yang menghubungkan rantai pasok perdagangan domestik maupun internasional. Dengan meningkatnya kepercayaan pengguna jasa terhadap sistem hukum maritim, maka volume perdagangan melalui jalur laut akan meningkat pula. Kondisi ini pada gilirannya akan memperkuat daya saing industri pelayaran nasional, mengurangi biaya logistik, dan mempercepat pemerataan ekonomi antarwilayah, khususnya antara Indonesia bagian barat dan timur.

Produktivitas sektor kemaritiman di Indonesia bagian timur, misalnya, menunjukkan perkembangan yang cukup signifikan dalam beberapa tahun terakhir. Berdasarkan data dari Sistem Informasi Gerai Maritim milik Kementerian Perdagangan Republik Indonesia, lebih dari 40 pelabuhan di

kawasan Indonesia Timur kini telah masuk ke dalam jaringan pelabuhan tujuan tol laut, yang seluruhnya terhubung dengan Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya.[47] Fakta ini mencerminkan semakin meningkatnya aktivitas ekonomi di wilayah timur yang sebelumnya dianggap kurang berkembang. Tol laut telah berfungsi sebagai instrumen pemerataan ekonomi dan memperkuat integrasi antarwilayah melalui distribusi barang yang lebih efisien. Peningkatan aktivitas pelayaran di kawasan timur tentu menuntut dukungan sistem hukum yang kuat agar potensi sengketa dan pelanggaran dapat dikelola dengan baik.

Keterkaitan antara kemajuan infrastruktur maritim dan sistem hukum yang efektif menjadi semakin nyata ketika melihat pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) sektor kemaritiman Indonesia. Berdasarkan hasil kajian sementara yang dilakukan oleh Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN) bersama Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenkomarves), estimasi PDB sektor kemaritiman Indonesia pada tahun 2020 mencapai Rp 1,212 triliun, atau sekitar 11,31% dari total PDB nasional. Meskipun angka tersebut masih berupa estimasi dan belum ditetapkan sebagai nilai resmi, data ini menunjukkan capaian yang melebihi target awal sebesar 8,4% dari PDB nasional.[48] Capaian ini bukan sekadar angka statistik, tetapi

[47] '*Sistem Informasi Gerai Maritim Kementerian Perdagangan RI* <Http://Geraimaritim.Kemendag.Go.Id/> Diakses pada tanggal 08 Agustus 2025.

[48] PDSI Kominfo, *'Peringati Hari Maritim Nasional 2022, Menko Luhut Optimis Indonesia Bisa Menjadi Pusat Peradaban Maritim Dunia'* (Website Resmi Kementerian Komunikasi Dan Informatika RI) <Http:///Content/Detail/44473/Peringati-Hari-Maritim-Nasional-2022-Menko-Luhut-Optimis-Indonesia- Bisa-Menjadi-Pusat-Peradaban-Maritim-Dunia/0/Artikel_Gpr> Diakses pada tanggal 08 Agustus 2025.

mencerminkan peningkatan kontribusi sektor maritim terhadap ekonomi nasional yang signifikan.

Namun demikian, keberlanjutan pertumbuhan ini hanya dapat terjaga apabila sistem hukum di bidang kemaritiman turut diperkuat. Tanpa kepastian hukum dan mekanisme penyelesaian sengketa yang cepat, kepercayaan pelaku usaha terhadap sektor maritim akan menurun. Investor tentu tidak akan berani menanamkan modalnya pada sektor yang memiliki risiko tinggi tanpa perlindungan hukum yang jelas. Oleh karena itu, pembentukan peradilan maritim merupakan langkah strategis untuk mempertahankan bahkan meningkatkan capaian ekonomi maritim nasional di masa mendatang.



Universitas Kristen Indonesia