BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Indonesia adalah negara hukum,[1] penegasan ketentuan konstitusi ini bermakna bahwa segala aspek kehidupan dalam kemasyarakatan, kenegaraan dan pemerintahan harus senantiasa berdasarkan atas hukum dan tidak boleh bertindak sendiri-sendiri yang bertentangan dengan hukum konsepsi tersebut dinyatakan dalam Pasal 1 ayat (3) UUD Tahun 1945. Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari kurang lebih 17.508 pulau yang membentang dari Sabang sampai Merauke menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Secara geografis, Indonesia berada di antara benua Asia dan Australia serta antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Karena letaknya yang berada di antara dua benua, dan dua samudra, ia disebut juga sebagai Nusantara (Kepulauan Antara).[2]

Pelayaran merupakan suatu moda transportasi tertua dimana sejak jaman dahulu orang menggunakan perahu atau kapal sebagai sarana angkutan di laut.[3] Kapal sebagai sarana transportasi tertua di dunia memang memegang

[1] Pasal 1 Ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Amandemen Ketiga.

[2] "*Kelompok Bidang Peminatan Pengembangan Wilayah*", Http://Www.Geografi-Ui.Com/Page.Php?&Menu=Page_View&Page_Id=18, Diakses Pada Tanggal 10 April 2025

[3] Tardana Surahardja, *Pokok-Pokok Pemikiran Mengenai Pengembangan Dan Peningkatan Mahkamah Pelayara*n, Jakarta, 25 April 1984, Hlm.2.

peranan yang penting di Indonesia, selain sebagai penghubung antar pulau, jenis transportasi ini juga masih digunakan sebagai sarana distribusi untuk menjalankan roda perekonomian hingga pelosok daerah dari dulu hingga sekarang ini.

Tingginya intensitas aktivitas pelayaran di wilayah perairan Indonesia tentu membuka kemungkinan meningkatnya jumlah kecelakaan dalam lalu lintas laut, sehingga diperlukan adanya regulasi yang mengatur mengenai pelaksanaan pemeriksaan terhadap kecelakaan dalam lalu lintas pelayaran tersebut. Dalam Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, telah terdapat ketentuan mengenai pemeriksaan kecelakaan laut yang diatur dalam Pasal 250 hingga Pasal 255, dan Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yang membahas tentang Mahkamah Pelayaran. Penggunaan istilah Mahkamah *(Court* atau *Tribunal)* sebenarnya lebih tepat disematkan pada suatu lembaga dalam sistem peradilan yang memiliki posisi, fungsi, serta kewenangan hukum yang tertinggi atau supreme, seperti halnya Mahkamah Agung maupun Mahkamah Konstitusi.

Dengan memperhatikan pentingnya aspek keamanan serta keselamatan dalam lalu lintas pelayaran, Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran menetapkan bahwa setiap insiden kecelakaan kapal wajib diperiksa oleh pejabat yang memiliki kewenangan. Tanggung jawab terhadap peristiwa

tenggelamnya kapal atau kecelakaan kapal lainnya memerlukan penanganan oleh lembaga khusus yang memiliki karakteristik tersendiri, terutama bila dibandingkan dengan kecelakaan pada moda transportasi darat. Pemeriksaan atas kecelakaan kapal tersebut bertujuan untuk mengungkap penyebab dari kecelakaan dan/atau memastikan ada tidaknya unsur kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesionalisme pelaut yang dilakukan oleh Nakhoda atau pimpinan kapal dan/atau perwira kapal. Oleh karena itu, hasil pemeriksaan tersebut diharapkan dapat dijadikan langkah preventif untuk mencegah kecelakaan kapal yang disebabkan oleh faktor serupa. Di samping itu, pemeriksaan ini juga berfungsi sebagai sarana pembinaan dan pengawasan terhadap tenaga kerja profesional di bidang kepelautan.

Oleh karena itu, banyak kalangan yang mengkritik istilah "mahkamah" dipergunakan oleh Mahkamah Pelayaran. Argumen yang dikemukakan adalah bahwa istilah "Mahkamah" menunjukkan eksistensi sebuah lembaga yang memiliki kompetensi dan yurisdiksi luas guna menangani persoalan-persoalan hukum yang timbul dalam masyarakat.

Ditinjau dari aspek kelembagaannya, Mahkamah Pelayaran berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan. Hal ini ditegaskan dalam suatu keputusan Menteri, yakni Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran, disebutkan bahwa Mahkamah Pelayaran mempunyai tugas melaksanakan pemeriksaan

lanjutan kecelakaan kapal serta menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan.[4]

Dengan kedudukannya seperti saat ini, Mahkamah Pelayaran merupakan bagian dari Kementeraian Perhubungan, atau dengan kata lain sebagai salah satu bagian dari lembaga eksekutif, tentunya Mahkamah Pelayaran sulit untuk dapat dikategorikan sebagai sebuah lembaga peradilan. Disamping tugas dan fungsinya yang sangat spesifik dan sempit, juga masih belum didukung dengan dasar hukum yang memadai. Ketentuan mengenai tugas pokok dan fungsi Mahkamah Pelayaran hingga saat ini masih tersebar di berbagai peraturan perundang-undangan nasional Indonesia. Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran tidak secara eksplisit mengatur Mahkamah Pelayaran dalam ketentuan pasal-pasalnya. Pasal 251 menyatakan bahwa: Mahkamah Pelayaran berwenang melaksanakan pemeriksaan lanjutan terhadap kecelakaan kapal serta menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda dan/atau perwira kapal, setelah sebelumnya dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar.[5]

Mahkamah Pelayaran mempunyai tugas melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal serta menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan

[4] Pasal 2 PM 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran

[5] Pasal 251 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

kecelakaan kapal. Mahkamah Pelayaran berfungsi sebagai (a) Pelaksanaan kegiatan meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda 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 Nakhoda 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.[6]

Kecelakaan kapal tidak hanya menimbulkan kerugian material, tetapi juga seringkali mengakibatkan korban jiwa, kerusakan lingkungan, dan menimbulkan berbagai persoalan hukum yang kompleks. Terkait ini, kepastian hukum menjadi kebutuhan mendesak bagi semua pihak yang terlibat, baik itu pemilik kapal, Nakhoda, awak kapal, penumpang, maupun pihak ketiga seperti perusahaan asuransi dan pemerintah. Kepastian hukum memberikan jaminan bahwa setiap peristiwa kecelakaan kapal akan ditangani secara adil, transparan, dan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku, sehingga hak dan kewajiban para pihak dapat ditegakkan secara proporsional.[7]

[6] Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran.

[7] Faozaro Nduru, Dkk, *Pertanggungjawaban Hukum Terhadap Kecelakaan Kapal Dalam Perspektif Teori Hukum*, Journal Syntax Idea, Desember 2023

Untuk menjawab kebutuhan tersebut, Mahkamah Pelayaran hadir sebagai lembaga yang secara khusus menangani pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal di Indonesia. Mahkamah Pelayaran memiliki tugas utama meneliti sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal, menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian, serta memberikan sanksi administratif kepada pihak yang terbukti bersalah, terutama Nakhoda dan perwira kapal.[8] Meskipun demikian, Mahkamah Pelayaran bukanlah lembaga peradilan dalam arti sesungguhnya, melainkan lembaga quasi-peradilan yang berada di bawah Kementerian Perhubungan. Hal ini menyebabkan kewenangan Mahkamah Pelayaran terbatas pada penjatuhan sanksi administratif, yaitu pencabutan sementara sertifikat kepelautan, tanpa memiliki kewenangan untuk memutus perkara pidana atau perdata secara tuntas sebagaimana peradilan maritim di negara lain. Putusan Mahkamah Pelayaran bersifat final dan mengikat dalam lingkup administratif, namun tidak memiliki daya eksekutorial layaknya putusan pengadilan umum. Keterbatasan yurisdiksi dan kompetensi ini seringkali menimbulkan permasalahan dalam penegakan hukum, terutama ketika perkara kecelakaan kapal juga melibatkan aspek pidana atau perdata yang harus diselesaikan di pengadilan negeri, sehingga menimbulkan potensi tumpang tindih dan ketidakpastian hukum bagi para pihak yang terlibat.

Permasalahan semakin kompleks ketika putusan Mahkamah Pelayaran kerap dijadikan bahan pertimbangan oleh hakim dalam proses peradilan pidana

[8] Https://Arl.Ridwaninstitute.Co.Id/Index.Php/Arl/Article/View/352, Diakses Pada Tanggal 10 April 2025

maupun perdata di pengadilan negeri. Dalam beberapa kasus, pihak yang telah dijatuhi sanksi administratif oleh Mahkamah Pelayaran tetap harus diproses secara pidana di pengadilan negeri atas perbuatan yang sama, sehingga tidak sesuai asas *ne bis in idem* dan potensi pelanggaran terhadap prinsip non-self incrimination.[9]

. Selain itu, keterbatasan Mahkamah Pelayaran dalam menangani aspek-aspek di luar disiplin profesi pelaut, seperti tanggung jawab perusahaan pelayaran, perlindungan asuransi, ganti rugi kepada korban dan kerusakan lingkungan, menyebabkan penyelesaian perkara kecelakaan kapal menjadi terfragmentasi dan berlarut-larut. Berbeda dengan admiralty court di negara-negara maju yang memiliki yurisdiksi luas dan mampu menyelesaikan seluruh aspek hukum kecelakaan kapal secara terpadu, Mahkamah Pelayaran di Indonesia justru menghadapi berbagai kendala struktural, yuridis, dan fungsional yang menghambat terwujudnya kepastian hukum dan keadilan bagi para pihak.

Kondisi ini menjadi semakin kompleks oleh belum adanya peradilan maritim khusus di Indonesia yang memiliki kewenangan yudisial penuh untuk menangani seluruh aspek hukum kecelakaan kapal, baik administratif, pidana, maupun perdata. Mahkamah Pelayaran hanya berperan sebagai lembaga pemeriksa lanjutan dan penegak kode etik profesi pelaut dengan putusan sanksi

[9] Jan Remmelink, *Hukum Pidana Komentar Atas Pasal-Pasal Terpenting Dari Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda Dan Padanannya Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2003), Hlm. 424

administratif, sedangkan aspek pidana dan perdata harus diselesaikan di lembaga peradilan umum, yang seringkali tidak memiliki kompetensi khusus di bidang maritim.

Hal ini menimbulkan ketidakpastian hukum, terutama bagi Nakhoda dan perwira kapal yang kerap menghadapi proses hukum ganda dan berlarut-larut, serta bagi korban kecelakaan kapal yang kesulitan mendapatkan keadilan dan ganti rugi secara cepat dan efektif. Dalam praktiknya, koordinasi antara Mahkamah Pelayaran, Kepolisian, dan Pengadilan Negeri belum optimal, sehingga sering terjadi tumpang tindih kewenangan dan inkonsistensi dalam penegakan hukum.

Dengan demikian, permasalahan kepastian hukum dalam penanganan kecelakaan kapal oleh Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga Peradilan Maritim di Indonesia tidak hanya berkaitan dengan keterbatasan yurisdiksi dan kewenangan, tetapi juga menyangkut perlindungan hak-hak para pihak, efektivitas penegakan hukum, dan kebutuhan akan reformasi kelembagaan di bidang peradilan maritim. Penanganan kecelakaan kapal yang berkeadilan dan memberikan kepastian hukum hanya dapat terwujud apabila Mahkamah Pelayaran menjadi Peradilan Maritim yang profesional dan memiliki kompetensi yudisial yang memadai untuk menyelesaikan seluruh aspek hukum kecelakaan kapal secara terpadu dan komprehensif. Upaya ini sejalan dengan visi Indonesia sebagai negara maritim yang maju dan berdaulat, serta komitmen untuk memberikan perlindungan hukum dan keadilan bagi seluruh masyarakat maritim Indonesia.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas penulis tertarik untuk meneliti dan mengangkat penelitian ini dalam bentuk tesis yang berjudul **"KEPASTIAN HUKUM DALAM PENANGANAN KECELAKAAN KAPAL OLEH MAHKAMAH PELAYARAN SEBAGAI LEMBAGA PERADILAN MARITIM DI INDONESIA".**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan urairan di atas, maka rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Peranan Mahkamah Pelayaran Dalam Menangani Kecelakaan Kapal Sebagai Lembaga Peradilan Di Indonesia Yang Berkepastian Hukum?
2. Bagaimana Pengaturan Mahkamah Pelayaran Menjadi Lembaga Peradilan Maritim?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian yang ingin dicapai oleh penulis dalam penulisan tesis ini, untuk:

1. Menganalisis dan mengetahui Peranan Mahkamah Pelayaran Dalam Menangani Kecelakaan Kapal Sebagai Lembaga Peradilan Di Indonesia Yang Berkepastian Hukum.
2. Mengetahui dan menganalisis Pengaturan Mahkamah Pelayaran Menjadi Lembaga Peradilan Maritim.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian adalah bagian pokok ilmu pengetahuan yang bertujuan untuk lebih mendalami segala aspek kehidupan. Disamping itu adapun juga sarana untuk mengembangkan kelimuan, baik dari segi teoritis maupun segi praktik.[10] Dalam setiap penelitian ilmiah tentunya diharapkan ada suatu manfaat yang dihasilkan. Adapun manfaat dari penulisan tesis ini yaitu:

1. Secara teoritis

   Hasil penelitian ini diharapkan untuk dapat menambah wawasan keilmuan dalam kaitannya dengan Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga Peradilan Maritim di Indonesia.

2. Secara Praktis

   Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai informasi bagi berbagai pihak yang menaruh minat dan perhatiannya pada studi hukum bisnis khususnya dibidang Pelayaran.

E. Kerangka Teori dan Konsep

1. Kerangka Teori

a. Kepastian Hukum

Kepastian hukum merupakan asas yang menyatakan bahwa hukum harus jelas bagi subjek-subjeknya agar mereka dapat menyesuaikan perbuatan mereka dengan aturan yang ada serta agar negara tidak sewenang-wenang dalam menjalankan kekuasaan.[11]

[10] Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Ui Press, 2008, Hlm. 3

[11] Mark Fenwick Dan Stefan Wrbka, (Ed.)., *The Shifting Meaning Of Legal Certainty* (Singapore:

Kepastian hukum ini adalah asas yang dapat ditemui dalam sistem hukum sipil maupun sistem hukum umum.[12] Kini asas kepastian hukum dianggap sebagai salah satu elemen utama dalam konsep rule of law atau negara hukum.[13]

Secara normatif, kepastian hukum dapat diartikan sebagai sebuah peraturan perundang-undangan yang dibuat serta diundangkan dengan pasti.[14] Hal ini dikarenakan kepastian hukum dapat mengatur dengan jelas serta logis sehingga tidak akan menimbulkan keraguan apabila ada multitafsir. Sehingga tidak akan berbenturan serta tidak menimbulkan konflik dalam norma yang ada di masyarakat. Kepastian hukum dapat disimpulkan sebagai kepastian atas norma atau aturan hukum yang berlaku, bukan semata-mata kepastian terhadap tindakan yang telah dilakukan sesuai dengan hukum tersebut.

Gustav Radbruch menyampaikan ada empat hal mendasar yang memiliki hubungan erat dengan makna dari kepastian hukum itu sendiri, yaitu sebagai berikut:[15]

1) Hukum merupakan hal positif yang memiliki arti bahwa hukum positif ialah perundang-undangan.

Springer, 2016), Hlm. 6.

[12] James R. Maxeiner, "*Some Realism About Legal Certainty In Globalization Of The Rule Of Law,*" Houston Journal Of International Law 31, No. 1, (2008): Hlm. 36.

[13] Erik Claes, Wouter Devroe, Dan Bert Keirsblick, *Facing The Limits Of The Law* (Singapore: Springer, 2009), Hlm. 92–93.

[14] Zainal Asikin, *Mengenal Filsafat Hukum* (Bandung: Pustaka Reka Cipta, 2014), Hlm. 46-47.

[15] Heather Leawoods, "*Gustav Radbruch: An Extraordinary Legal Philosopher*," Wash. Ujl & Pol'y 2, (2000): Hlm. 489.

2) Hukum didasarkan pada sebuah fakta, artinya hukum itu dibuat berdasarkan pada kenyataan.
3) Fakta yang termaktub atau tercantum dalam hukum harus dirumuskan dengan cara yang jelas, sehingga akan menghindari kekeliruan dalam hal pemaknaan atau penafsiran serta dapat mudah dilaksanakan.
4) Hukum yang positif tidak boleh mudah diubah.

Pendapat Gustav Radbruch mengenai kepastian hukum tersebut, didasarkan pada pandangannya mengenai kepastian hukum yang berarti adalah kepastian hukum itu sendiri. Gustav Radbruch mengemukakan, bahwa kepastian hukum adalah salah satu produk dari hukum atau lebih khususnya lagi merupakan produk dari perundang-undangan.[16]

b. Teori Sistem Hukum

Menurut Lawrence M. Friedman dalam bukunya *The Legal System: A Social Science Perspective*, terpenuhinya syarat-syarat berikut untuk pembentukan suatu peraturan yang ideal:

1. Struktur hukum

   Mengenai struktur hukum, Friedman menjelaskan:

   "First off, the legal system is structured like a legal system, with components such as the quantity and size of courts, their jurisdiction, etc. Structure also refers to the laws governing the legislative, the protocols of the police force, and so forth. In a sense,

[16] Robert Alexy, "*Legal Certainty And Correctness*," Ratio Juris 28, No. 4, (2015): 441-451

Strukture is a cross section of the judicial system, a still image that stops the motion."

Struktur sistem hukum terdiri dari beberapa bagian: jumlah dan ukuran pengadilan, yurisdiksinya (termasuk kasus yang berhak diadili), dan prosedur banding dari satu pengadilan ke pengadilan lainnya. Struktur juga mengacu pada struktur parlemen, kepolisian, wewenang presiden, dan lain-lain. Struktur hukum, juga dikenal sebagai "struktur hukum", terdiri dari lembaga-lembaga hukum yang ada yang dirancang untuk melaksanakan peraturan perundang-undangan yang ada.

Struktur ini menunjukkan bagaimana pengadilan, parlemen, badan, dan proses peradilan bekerja dan dilaksanakan.[17] Misalnya, ketika kita berbicara tentang sistem hukum Indonesia, itu berarti struktur lembaga penegak hukum seperti kepolisian, kejaksaan, dan pengadilan.

2. Substansi Hukum (legal substance)

   Mengenai substansi hukum Friedman menjelaskan:

   "The substance of the legal system is another facet. This refers to the real norms, regulations, and behavioural patterns that individuals inside the system follow. Not only rules found in AW books, but living law is the focus here."

[17] Marzuki, *Penelitian Hukum*", Jakarta, Kencana Prenada Media Group, 2005.

Isinya merupakan komponen tambahan dari sistem hukum. Materi mencakup aturan, norma, dan pola perilaku aktual individu yang terlibat dalam sistem. Oleh karena itu, muatan hukum mengacu pada undang-undang yang berlaku dan mengikat yang membantu lembaga penegak hukum bertindak.

3. Budaya Hukum (legal culture)

   Mengenai budaya hukum Friedman menjelaskan:

   "The third element of the legal culture and egalitarian system. This refers to people's beliefs about the judicial system and their attitudes toward it.Stated differently, it is the prevailing societal ideology and influence that dictates the appropriate ways of using, avoiding, and abusing a given situation."

   Kultur hukum mengacu pada sikap masyarakat (termasuk masyarakat hukum aparat penegak hukum) terhadap hukum dan sistem hukum. Penegakan hukum tidak akan berhasil tanpa dukungan masyarakat yang berpartisipasi dalam sistem hukum dan budaya hukumnya.

   Ketiga komponen tersebut, substansi hukum, struktur hukum, dan budaya hukum, dapat dicapai dalam sistem hukum. Struktur hukum dan budaya hukum saling berhubungan, seperti yang ditunjukkan oleh bagaimana hukum berfungsi. Budaya hukum mencerminkan nilai, sikap, dan perilaku masyarakat terhadap hukum, bukan hanya berupa peraturan tertulis, tetapi juga mencakup norma sosial dan

kebiasaan dalam praktik hukum sehari-hari. Kerangka kontrol sosial terlibat dalam pembentukan sistem hukum dalam kaitannya dengan perilaku sosial. Pada dasarnya, proses interaksi sosial terdiri dari satu atau lebih peristiwa hukum yang terdiri dari tingkah laku, peristiwa, dan keadaan hukum yang dilandasi oleh tanggung jawab dan ketertiban.

Salah satu definisi dasar sistem hukum dari perspektif hukum adalah hubungan antara peran. Hubungan hukum ini mencakup setiap hubungan yang memiliki konsekuensi hukum dan pada dasarnya berkaitan dengan hubungan antar peranan yang terdiri dari hak dan kewajiban.[18]

Hukum yang menetapkan aturan dan sanksi sosial digunakan sebagai alat untuk mengontrol penyimpangan dan untuk mengintimidasi orang agar mengikuti aturan yang telah ditetapkan. Hubungan antara hukum dan perilaku social mengandung unsur permeabilitas sosial, atau penyerapan sosial. Ini berarti bahwa kepatuhan atau ketidakpatuhan terhadap hukum serta hubungannya dengan sanksi atau ketakutan akan sanksi dianggap saling penting ketika aturan hukum dan sanksi – sanksinya atau metode untuk melaksanakan tindakan pemaksaan (Polisi, Jaksa, Hakim, dll.), yang makna dan kegunaannya telah diketahui atau dipahami oleh orang atau

[18] Lawrencm.Riedman,*Legal System A Social Science Perspective*,(New York:Lrussellagefoundation, 1975), Hlm11-20

kelompok yang terikat. Selain itu, sanksi juga merupakan undang – undang yang harus diterapkan dan merupakan fakta yang diterapkan. Para ilmuwan berpendapat bahwa jika aturan tertentu menghalangi kita untuk bertindak atau berperilaku tertentu, maka tindakan tersebut tidak memiliki konsekuensi hukum.[19]

2. Kerangka Konsep

Adapun konsep dalam penelitian ini, sebagai berikut:

a. Mahkamah Pelayaran

Panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.

b. Kapal

Pengertian kapal secara yuridis di Indonesia dijelaskan dalam beberapa peraturan perundang-undangan, yang pada dasarnya memiliki rumusan yang serupa. Menurut Pasal 1 angka 36 Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah

[19] Adam Podgorecki Dan Lc.J. Lwhelan, Led, *Pendekatan Losiologis Terhadap Lukum*, (Jakarta: Lbina Laksara, 1997), Hlm 257

c. Kecelakaan Kapal

Pengertian kecelakaan kapal pada konsep hukum dan pelayaran di Indonesia merujuk pada suatu kejadian atau peristiwa yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam atau membahayakan keselamatan kapal itu sendiri, jiwa manusia, harta benda, maupun lingkungan maritim. Definisi ini diatur secara jelas dalam Pasal 245 Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menyebutkan bahwa kecelakaan kapal meliputi peristiwa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal kandas.

Selain itu, Peraturan Pemerintah No. 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal juga memberikan pengertian serupa, menegaskan bahwa kecelakaan kapal merupakan kejadian yang disebabkan oleh faktor internal maupun eksternal kapal, yang dapat mengancam keselamatan kapal, jiwa manusia, menyebabkan kerugian harta benda, atau kerusakan lingkungan maritim

d. Maritim

Pengertian maritim menurut kamus besar bahasa Indonesia adalah berkenaan dengan laut; berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut, sedangkan kemaritiman hal-hal yang menyangkut masalah maritim.

F. Metode Penelitian

Metode yang diterapkan dalam penelitian hukum ini adalah kajian metode penelitian yuridis normatif, yaitu bertitik tolak pada penelitian analisis substansi peraturan perundang-undangan, buku-buku, jurnal dan makalah serta yurisprudensi. Disebut penelitian normatif karena spesifikasi penelitian lebih banyak dibuat petunjuk yang bersifat sekunder yang ada di perpustakaan. Dalam metode penelitian hukum ini peneliti menguraikan beberapa hal, diantara lain sebagai berikut:

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dipergunakan ketika penyusunan tesis ialah penelitian yuridis normatif (metode penelitian hukum normatif). Penelitian hukum normatif ialah sebuah proses guna mencari sebuah peraturan, prinsip, ataupun doktrin hukum guna menyelesaikan masalah. Pelaksanaan penelitian hukum normatif guna menghasilkan argumentasi, teori atau konsep baru sebagai preskripsi dalam penyelesaian permasalahan.[20]

2. Pendekatan penelitian

Didalam suatu penelitian hukum, pendekatan yang digunakan di penelitian ini bebrapa pendekatan yang dikenal. Adapun jenis pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini, yakni sebagai berikut: Pendekatan Undang-Undang (*Statue Approach*)**,** pendekatan ini dilakukan

[20] Peter Mahmud Marzuki*, Penelitian Hukum*, (Jakarta : Kencana, 2005), Hlm. 35

dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang terkait dengan isu hukum yang sedang bahas.[21] Serta, metode pendekatan konseptual yaitu salah satu metode yang digunakan dalam penelitian hukum, di mana peneliti menganalisis permasalahan berdasarkan pandangan, doktrin, dan konsep-konsep yang berkembang di dalam ilmu hukum

3. Jenis dan Sumber Data

a Jenis data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini ialah data sekunder yang memiliki pengertian yaitu tulisan atau hasil penelitian orang lain. Sumber data sekunder biasanya diperoleh melalui metode pengumpulan data seperti penelaahan kepustakaan dan terdiri dari buku, jurnal, artikel, dan hasil penelitian lainnya.

b Sumber data

Data sekunder yang dipergunakan pada penelitian tesis ini terdiri dari (tiga) bahan hukum, yaitu:[22]

1) Bahan hukum Primer:

Bahan-bahan hukum primer adalah berupa peraturan perundang-undangan nasional terkait dengan pokok penelitian, yaitu yang mengacu kepada norma-norma hukum.

[21] Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum,* Prenada, Jakarta, 2004, Hlm. 93.
[22] Ibid, Hlm . 97

2) Bahan hukum sekunder:

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis bahan hukum primer, seperti: tulisan para ahli, surat kabar, majalah, media online, buku-buku yang berkaitan, dan lain sebagainya.

3) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang merupakan pelengkap yang sifatnya memberikan petunjuk atau penjelasan tambahan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum tersier yang terdapat dalam penelitian misalnya kamus hukum, kamus besar bahasa Indonesia.

4. Teknik pengumpulan data

Adapun teknik pengumpulan data yang diharapkan penulis ialah memalui studi kepustakaan (*library research).* Yang dimaksud studi kepustakaan meliputi bahan kepustakaan berupa bahan atau data sekunder. Studi kepustakaan dilakukan yaitu dengan mempelajari buku-buku yang terkait, yaitu berupa peraturan perundang-undangan, dokumen-dokumen dan hasil penelitian yang ada relevansi kuat dengan masalah yang diteliti serta juga informasi yang berasal dari media online maupun internet.

5. Teknik Analisa data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan deskriptif analisis secara kualitatif. Penelitian dengan teknik deskriptif analisis secara kualitatif ini mengelola keseluruhan data yang terkumpul baik dan dianalisis dengan cara menyusun data secara sistematis, digolongkan dalam pola dan tema, dikategorisasikan dan diklasifikasikan, dihubungkan antara yang satu dengan yang lain, dilakukan interprestasi untuk memahami makna data, serta dilakukan penafsiran dan perspektif dan pengetahuan peneliti setelah memahami keseruhan kualitas data.

Adapun teknik analisa data dilakukan melalui inventarisasi peraturan perundang-undangan dan regulasi yang terkait dengan permasalahan ini, dan analisis, yaitu memperhatikan praktek pelaksanaan terhadap penafsiran hukum yang dilakukan berdasarkan asas-asas dan norma hukum yang berlaku.

G. Orisinalitas Penelitian

Pudia Hwai Willy Wibowo, penggunaan putusan Mahkamah Pelayaran sebagai bahan pertimbangan hakim dalam memutus perkara tindak pidana kelalaian menyebabkan matinya orang lain (studi kasus: kasus kecelakaan KM. Senopati Nusantara, Nakhoda Wiratno Tjendanawasih). Program studi ilmu hukum kekhususan hukum acara Depok Januari 2010.

Mahkamah Pelayaran merupakan lembaga quasi yudisial yang melaksanakan fungsi yudisial (mengadili) dalam hal terjadinya kecelakaan

kapal, Walaupun tidak termasuk peradilan yang secara limitatif diatur dalam undang- Undang tentang kekuasaan kehakiman. Permasalahan muncul saat pihak yang diperiksa dan dijatuhi sanksi oleh Mahkamah Pelayaran ternyata diproses Kembali Secara pidana dan kemudian dalam penjatuhan sanksi pidananya, hakim juga menggunakan putusan Mahkamah Pelayaran sebagai bahan pertimbangannya dalam menjatuhkan putusan. Walaupun begitu ternyata dua kali pemrosesan tidak melanggar asas *ne bis in idem* dengan tidak terpenuhi dua syarat keberlakuannya, serta penggunaan putusan Mahkamah Pelayaran tidak akan melanggar asas *non-Self incrimination* tergantung dari cara penggunaannya.

Weku F. Karuntu, implementasi hukum terhadap kewajiban ganti rugi perusahaan kapal atas barang dalam insiden kecelakaan kapal pengangkut: perspektif hukum perlindungan Konsumen. Hasil penelitian menunjukkan bahwa, pertama, Kewajiban ganti rugi perusahaan perkapalan pengangkut barang sesuai dengan Undang-undang nomor 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen. Dalam Perspektif hukum perlindungan konsumen, perusahaan pengangkutan barang Bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh pengirim atau pihak ketiga Akibat kelalaian dalam pelaksanaan layanan pengangkutan. Tanggung jawab ini Mencakup kerusakan atau keterlambatan pengiriman barang. Kedua, dalam kasus Kecelakaan kapal pengangkut barang, pihak yang dirugikan dapat mengajukan Klaim resmi dan tertulis kepada perusahaan pengangkut dengan melampirkan Dokumen-dokumen yang sah. Penyelesaian klaim biasanya dilakukan berdasarkan Asas kekeluargaan dan

musyawarah, namun juga dapat meliputi perbaikan terhadap Barang-barang yang rusak sebagai bentuk pembayaran ganti rugi.

Ade Hari Siswanto, kewenangan yuridis Mahkamah Pelayaran berdasarkan peraturan perundang-undangan. Mahkamah Pelayaran merupakan lembaga pemerintah yang lahir dari amanat undang-undang nomor 21 tahun 1992 tentang pelayaran. Tugas pokok dan fungsi lembaga ini untuk menyelidiki ada tidaknya kelalaian yang dilakukan Nakhoda atau perwira kapal, selain itu Mahkamah Pelayaran juga memutuskan sanksi administratif bagi Nakhoda atau perwira kapal. Namun demikian, terkait kerugian yang dialami pihak ketiga akibat kecelakaan kapal, Mahkamah Pelayaran tidak mempunyai kewenangan yuridis. Sehingga, meskipun Mahkamah Pelayaran sudah ada sejak lama, namun Mahkamah Pelayaran hanyalah lembaga eksekutif, sehingga kewenangan yuridis yang dimilikinya tidak seluas kewenangan lembaga peradilan lainnya.

Oleh sebab itu, penelitian dalam tesis ini mengandung unsur kebaruan *(novelty)* atau *state of the art*, dengan fokus pada analisis Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga quasi-peradilan yang diharapkan memiliki kepastian hukum.

H. Sistematika Penulisan

Hasil penelitian hukum ini disusun dan disajikan dalam tesis ini yang terdiri dalam 5 (lima) bab, yang tiap-tiap bab akan dirinci lagi menjadi beberapa sub bab, sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini merupakan pendahuluan yang menguraikan penjelasan yang melatarbelakangi. Bab I terdiri dari beberapa, yaitu latar belakang, rumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian, kerangka teoritis dan konsep, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini merupakan bab tinjauan Pustaka, yang menguraikan landasan teori, landasan konseptual dan teori-teori yang akan digunakan juga uraian kata perkata dari variabel judul.

BAB III PERANAN MAHKAMAH PELAYARAN DALAM MENANGANI KECELAKAAN KAPAL SEBAGAI LEMBAGA PERADILAN DI INDONESIA YANG BERKEPASTIAN HUKUM

Pada bab ini akan membahas dari rumusan masalah yang pertama yaitu, bagaimana Kedudukan Mahkamah Pelayaran Dalam Menangani Kecelakaan Kapal Sebagai Lembaga Peradilan Di Indonesia Yang Berkepastian Hukum.

BAB IV PENGATURAN MAHKAMAH PELAYARAN MENJADI LEMBAGA PERADILAN MARITIM

Pada bab ini yang merupakan pembahasan rumusan masalah yang kedua yaitu Bagaimana Regulasi Pelayaran dalam Perspektif Kepastian Hukum.

BAB V PENUTUP

Bab ini terdiri dari kesimpulan dan saran penulis dari hasil pembahasan dan penelitian yang telah dilakukan serta saran yang perlu untuk mendukung kesimpulan atas permasalahan yang diteliti.