

**ANALISIS YURIDIS TERKAIT PERAN MAHKAMAH
PELAYARAN DALAM MENGATASI PERSOALAN
PELANGGARAN HUKUM DI BIDANG PELAYARAN**

TESIS



Oleh:

GIRI RAHARJA SUSENA

NIM : 20302400455

Konsentrasi : Hukum Pidana

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2025**

**ANALISIS YURIDIS TERKAIT PERAN MAHKAMAH
PELAYARAN DALAM MENGATASI persoalan
PELANGGARAN HUKUM DI BIDANG PELAYARAN**

TESIS



**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2025**

**ANALISIS YURIDIS TERKAIT PERAN MAHKAMAH PELAYARAN
DALAM MENGATASI persoalan PELANGGARAN HUKUM DI
BIDANG PELAYARAN**

Diajukan Untuk Penyusunan Tesis
Program Magister Hukum

Oleh:

Nama : GIRI RAHARJA SUSENA
NIM : 20302400455

Program Studi : Magister (S2) Ilmu Hukum (M.H.)

Disetujui oleh:

Pembimbing I
Tanggal,



Dr. Arpangi, S.H., M.H.
NIDN. 06-1106-6805

UNISSULA
جامعة سلطان اگونگ
Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA



Prof. Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.
NIDN. 06-2004-6701

ANALISIS YURIDIS TERKAIT PERAN MAHKAMAH PELAYARAN DALAM MENGATASI persoalan PELANGGARAN HUKUM DI BIDANG PELAYARAN

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Pengaji
Pada Tanggal 06 November 2025
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Pengaji
Ketua,
Tanggal,

Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H., M.Hum.
NIDN. 06-2105-7002

Anggota

Anggota,

Dr. Arpangi, S.H., M.H.
NIDN. 06-1106-6805

Dr. Ratih Mega Puspasari, SH, MKn.
NIDN. 06-2410-8504

Mengetahui

Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA

Prof. Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.
NIDN: 06-2004-6701

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : GIRI RAHARJA SUSENA
NIM : 20302400455

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul:

ANALISIS YURIDIS TERKAIT PERAN MAHKAMAH PELAYARAN DALAM MENGATASI persoalan PELANGGARAN HUKUM DI BIDANG PELAYARAN

Adalah benar hasil karya saya dan penuh kesadaran bahwa saya tidak melakukan tindakan plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian besar karya tulis orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Jika saya terbukti melakukan tindakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Semarang, 30 Oktober 2025
Yang Membuat Pernyataan.

(GIRI RAHARJA SUSENA)

PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : GIRI RAHARJA SUSENA
NIM : 20302400455
Program Studi : Magister Ilmu Hukum
Fakultas : Hukum

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa **Tugas Akhir/Skripsi/Tesis/Disertasi*** dengan judul:

ANALISIS YURIDIS TERKAIT PERAN MAHKAMAH PELAYARAN DALAM MENGATASI persoalan PELANGGARAN HUKUM DI BIDANG PELAYARAN

dan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-ekslusif untuk disimpan, dialihmediakan, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik Hak Cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta/Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya tanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, 30 Oktober 2025
Yang Membuat Pernyataan.



(GIRI RAHARJA SUSENA)

*Coret yang tidak perlu

ABSTRAK

Mahkamah Pelayaran merupakan lembaga yang berfungsi menegakkan hukum pelayaran guna mencegah meningkatnya pelanggaran pelayaran dan angka kecelakaan pelayaran. Kedudukan dan peran penting Mahkamah Pelayaran saat ini belum benar-benar terlihat dalam menekan pelanggaran pelayaran dan kecelakaan transportasi laut. Penelitian tesis ini bertujuan untuk menganalisis dan mengetahui persoalan terkait pengaturan peran Mahkamah Pelayaran dalam penanganan persoalan pelanggaran hukum di bidang pelayaran saat ini. Untuk menganalisis dan mengetahui kelemahan dan Solusi terkait regulasi peran Mahkamah Pelayaran dalam penanganan persoalan pelanggaran hukum di bidang pelayaran saat ini.

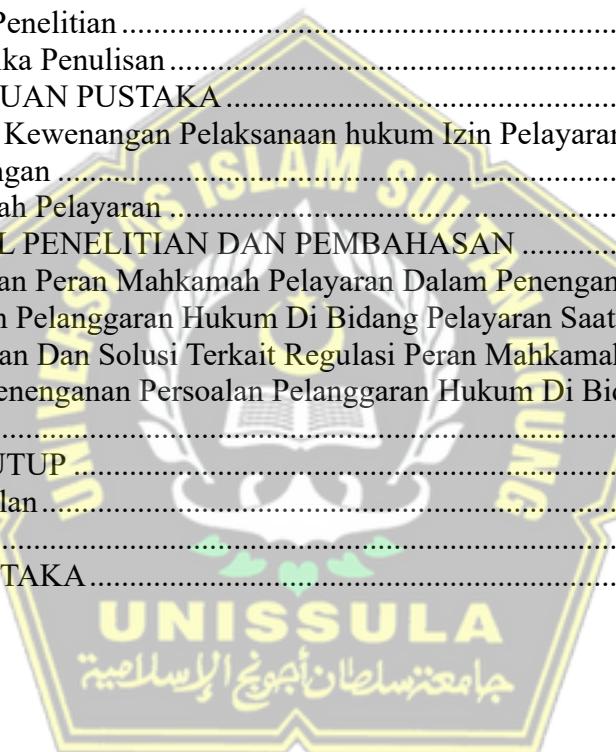
Jenis penelitian hukum yang digunakan adalah non-doktrinal. Dalam penelitian hukum non-doktrinal ini hukum dikonseptkan sebagai manifestasi makna-makna simbolik para pelaku sosial sebagaimana tampak dalam interaksi antar mereka. Bahwa realitas kehidupan yang sesungguhnya tidaklah eksis dalam alam empiris yang juga alam amatan, tidak menampak dalam wujud perilaku yang terpola dan terstruktur secara objektif (apalagi normatif) dan oleh karenanya bisa diukur untuk menghasilkan data-data yang kuantitatif.

Berdasarkan hasil penelitian dapat dipahami bahwa kelemahan yang terjadi dalam pengaturan peran Mahkamah Pelayaran dalam penanganan pelanggaran hukum pelayaran ialah ketiadaan pengaturan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 terkait kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam menjatuhkan sanksi keperdataan berupa Ganti kerugian terhadap pihak yang dirugikan atas adanya eksiden kecelakaan kapal, serta tidak diaturnya sanksi pidana baik bagi nakhoda maupun pihak administrasi Pelabuhan yang dengan sengaja atau secara tidak sengaja menggunakan dan mengizinkan penggunaan kapal yang tidak layak bagi keselamatan untuk berlayar, ketiadaan penegasan terkait kewajiban penyelesaian kasus kecelakaan kapal yang harus melalui Mahkamah Pelayaran terlebih dahulu sebelum melalui jalur hukum lainnya dalam Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal. Solusi yang dapat dilakukan ialah Pelru adanya penegasan terkait kewajiban penyelesaian kasus kecelakaan kapal yang harus melalui Mahkamah Pelayaran terlebih dahulu sebelum melalui jalur hukum lainnya dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal. Perlu diaturnya lembaga perwakilan Mahkamah Pelayaran di tingkat daerah dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

Kata Kunci: (*Mahkamah, Pelanggaran, Pelayaran, Yuridis*)

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
ABSTRAK	ii
DAFTAR ISI	iii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Permasalahan	14
C. Tujuan Penelitian	14
D. Manfaat Penelitian	15
E. Kerangka Konseptual	15
F. Kerangka Teoritik	32
G. Metode Penelitian	37
H. Sistematika Penulisan	43
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	45
A. Tinjauan Kewenangan Pelaksanaan hukum Izin Pelayaran	45
B. Kewenangan	58
C. Mahkamah Pelayaran	67
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	72
A. Pengaturan Peran Mahkamah Pelayaran Dalam Penengangan Persoalan Pelanggaran Hukum Di Bidang Pelayaran Saat Ini	72
B. Kelemahan Dan Solusi Terkait Regulasi Peran Mahkamah Pelayaran Dalam Penengangan Persoalan Pelanggaran Hukum Di Bidang Pelayaran Saat Ini	85
BAB IV PENUTUP	117
A. Kesimpulan	117
B. Saran	119
DAFTAR PUSTAKA	120



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari 17.508 pulau dan luas perairan laut yang mencapai 5,8 juta km² dan panjang garis pantai sekitar 108.000 km, yang menjadikan Indonesia memiliki pantai terpanjang kedua di seluruh dunia setelah Canada.¹ Selain itu Indonesia memiliki perairan seluas 6,4 juta km² yang terdiri dari luas laut teritorial 0,29 juta km², luas perairan pedalaman dan perairan kepulauan 3,11 juta km², dan luas ZEE Indonesia 3,00 juta km², zona Tambahan perairan 0,27 juta km², luas landas kontinen 2,8 juta km².² Posisi Indonesia sendiri terletak di antara dua samudera dan dua benua yakni Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, serta Benua Australia dan Benua Asia. Dengan wilayah yang luas dan wilayah strategis ini Indonesia memiliki berbagai macam potensi dan kekayaan alam dalam berbagai sektor seperti pertanian, perhutanan maupun kelautan yang terdiri dari sumber daya alam (“SDA”) hayati maupun non-hayati kelautan yang besar dimana SDA hayati terdiri dari hasil perikanan yang tinggi meliputi sektor perikanan tangkap, pariwisata, budidaya rumput laut, tambak garam, perlindungan ekosistem, pengembangan kawasan minapolitan dan industri

¹ Maria Maya Lestari, Jurnal Selat Oktober 2013 Vol. 1 No. 1: Potensi dan Tantangan Pengelolaan Sumber Daya Kelautan dalam Penciptaan Masyarakat Pesisir yang Siap Menjawab Perkembangan Zaman, hlm. 1

² Laporan Tahunan Kementerian Kelautan dan Perikanan 2019, hlm. 16 diakses dari <https://kkp.go.id/artikel/22215-laporan-tahunan-kkp-2019>, pada 26 September 2024 pukul 13.31

perikanan.³ Kekayaan alam yang dimiliki Indonesia ini pernah digambarkan oleh Soekarno dengan mengutip pepatah jawa “*Gemah ripah loh jinawi, tata tentrem kerta raha raja, subur kang sarwa tinandur, murah kang sarwa tinuku*” yaitu suatu susunan sosial ideal, negara yang teratur, tenteram, sejahtera, orang bekerja aman dan memiliki tanah subur serta kekayaan alam yang makmur. Setidaknya ada beberapa faktor yang mempengaruhi sikap negara-negara dalam memperhatikan sumber daya perikanan yakni semakin bertambahnya jumlah negara sebagai anggota masyarakat internasional, kemajuan teknologi yang memungkinkan dilakukannya penelitian, eksplorasi, dan eksploitasi, berkurangnya SDA di daratan, baik hayati maupun non-hayati, munculnya klaim sepihak oleh negara-negara terhadap sumberdaya kelautan yang terkandung di laut dekat wilayah daratannya, serta potensi sumberdaya kelautan yang diperkirakan akan mampu menopang kebutuhan dunia akan bahan pangan, industri, dan lainlain, untuk jangka waktu yang cukup lama.⁴ Sehingga diperlukan landasan hukum secara internasional yang nantinya bisa menjadi pedoman bagi negara-negara dalam menentukan hukum masing-masing mengenai penanganan persoalan pengelolaan sumber daya laut yang ada dalam penguasaan suatu negara, pengawasan serta penegakan hukumnya. Landasan pemanfaatan SDA laut itu kemudian dituangkan dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB) tentang Hukum Laut (*United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982

³ Triyono, dkk., 2019, Potensi Sumberdaya Kelautan dan Perikanan WPPNRI 573, Amafrad Press, Jakarta, hlm. 4

⁴ Laporan Tahunan Kementerian Kelautan dan Perikanan 2019, *op.cit*, hlm. 29.

“UNCLOS 1982”) yaitu Pasal 193 yang menyatakan: “*States have the sovereign right to exploit their natural resources pursuant to their environmental policies and in accordance with their duty to protect and preserve the marine environment.*”

Negara pada dasarnya memiliki kedaulatan untuk memanfaatkan kekayaan laut, meski demikian tetap memiliki kewajiban untuk melakukan perlindungan terhadap *lingkungan* untuk menjamin pembangunan berkelanjutan. Pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*) itu merupakan suatu proses panjang yang usaha untuk mewujudkannya harus dituangkan melalui kebijakan (*policy*), manajemen dan intervensi teknologi dengan tujuan mencegah dan menanggulangi konflik kepentingan dalam pemanfaatan SDA laut serta menjamin perlindungan lingkungan. Hal ini diperkuat oleh Chua Thia Eng yang mengemukakan:⁵

....It requires a good mix of central and local government policy, local capacity to plan and manage the coastal resources, availability of financial resources, adequate regulatory controls and law enforcement as well as a good system of monitor environmental changes. Such mix of efforts can only be achieved overtime, with patience and collaboration among the various concerned agencies and sectors, It requires adequately coordinated efforts to do things in the right way and the right time

Ratifikasi UNCLOS 1982 yang dilakukan Indonesia pun tidak terlepas dari sejarah dan semangat *negara-negara* lain yakni untuk memperjuangkan kedaulatan Indonesia atas laut, melindungi hak pemanfaatan laut itu serta wujud komitmen pemanfaatan SDA laut yang berkelanjutan. Perjuangan

⁵ Chua Thia Eng, Jurnal 2013: Coastal and ocean governance in the seas of East Asia: PEMSEA's experience, hlm. 33.

kedaulatan atas laut ini bukan tanpa dasar mengingat pada awal kemerdekaan, pengaturan mengenai kedaulatan laut Indonesia masih mengacu pada peraturan warisan kolonial Hindia-Belanda. Dimana salah satunya dalam *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie S.1939 – 442* batas laut teritorial Indonesia kala itu hanya 3 mil laut diukur dari pantai. Dampaknya adalah perairan yang terletak diantara pulau-pulau Indonesia saat itu masih merupakan wilayah internasional (laut bebas) sementara wilayah laut Indonesia dengan pengaturan ini hukum laut hanyalah seluas 100.000 km². Tentu kondisi ini menyulitkan dan tidak menguntungkan bagi Indonesia mengingat Indonesia memiliki ribuan pulau yang satu sama lainnya terpisahkan oleh laut. Berangkat dari masalah ini, maka pada awal kemerdekaan Indonesia mengupayakan penguatan aspek politik-keamanan wilayah yang dilakukan oleh perdana menteri Djuanda pada 13 Desember 1957 dengan Deklarasi Djuanda untuk mengklaim perairan yang menghubungkan pulau-pulau di Indonesia sebagai wilayah nasional. Dalam deklarasi itu dikatakan:

Bentuk geografi Indonesia sebagai suatu Negara kepulauan yang terdiri dari (beribu-ribu) pulau mempunyai sifat dan corak tersendiri. Bagi keutuhan territorial dan untuk melindungi kekayaan Negara Indonesia *semua* kepulauan serta laut terletak di antaranya harus dianggap sebagai suatu kesatuan yang bulat. Penentuan batas lautan territorial seperti termaktub dalam “*Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939*” Stbl.1939 No.442 artikel 1 ayat (1) tidak lagi sesuai dengan pertimbangan-pertimbangan tersebut di atas, karena membagi wilayah daratan Indonesia dalam bagian-bagian terpisah dengan territorialnya sendiri-sendiri. Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan itu maka Pemerintah menyatakan bahwa ‘segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar daripada wilayah

daratan Negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak daripada Negara Republik Indonesia. Lalu-lintas yang damai diperairan pedalaman ini bagi kapal-kapal asing dijamin selama dan sekedar tidak bertentangan dengan/mengganggu kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia'. Penentuan batas lautan territorial (yang lebarnya 12 mil) diukur dari garis yang menghubungkan titik-titik ujung terluar pada pulau-pulau Negara Indonesia.

Deklarasi Juanda ini merupakan satu koreksi terhadap pengaturan kewilayahan, khususnya di laut, pada zaman Hindia Belanda dan sekaligus juga tindakan politis yang dimaksudkan untuk menjamin terciptanya kesatuan wilayah teritorial Indonesia. Meskipun demikian Deklarasi Djuanda 1957 terutama berkaitan dengan konsep negara kepulauan ini sempat mendapat pertentangan, namun berkat perjuangan yang tidak mengenai lelah. Wujud komitmen negara dalam pemanfaatan SDA laut dalam kerangka pembangunan berkelanjutan ini yang harus dituangkan dalam politik hukum kelautan Indonesia. Berbicara mengenai politik hukum, Satjipto Rahardjo mengartikan politik hukum itu sendiri sebagai cara untuk mencapai tujuan tertentu dalam masyarakat.⁶ Politik hukum sendiri haruslah berlandaskan pada Pancasila dimana pada sila ke-5 Pancasila berbunyi "Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia". Yang kemudian melandasi tujuan negara Indonesia yang tercantum dalam pembukaan Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 (UUD NRI 1945) pada alinea ke-IV yang menyatakan:

...untuk membentuk suatu Pemerintah Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan

⁶ Satjipto Rahardjo, 1981, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 352.

kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Landasan pokok tentang pengelolaan sumber daya kelautan itu sendiri bila mengacu pada konstitusi berakar dari Pasal 33 ayat (3) UUD NRI 1945 yang menyatakan:

(3) Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. (4) Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.

Rumusan Pasal 33 ayat (3) dan (4) ini setidaknya menghendaki dua prinsip pokok yang ditegaskan, yakni :⁷

- a. Sumber daya alam, dalam artian bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya yang ada di wilayah negara Republik Indonesia berada di bawah penguasaan negara.
- b. Pengelolaan sumber daya alam dilakukan untuk mewujudkan kemakmuran yang sebesar-besarnya bagi seluruh rakyat Indonesia pada masa sekarang dan untuk generasi masa yang akan datang.

Pemanfaatan atau pengelolaan sumber daya alam baik di wilayah daratan maupun perairan tunduk kepada yurisdiksi nasional NKRI dan merupakan satu bagian yang tidak terpisahkan dari pembangunan nasional dalam rangka mewujudkan masyarakat adil dan makmur sebagaimana diamanatkan dalam Pembukaan UUD NRI 1945. Berakar dari Pancasila, tujuan negara Indonesia ini kemudian upaya Indonesia dalam melindungi kedaulatan maritim dan

⁷ Laporan Akhir Penyusunan Kerangka Ilmiah, *op, cit*, hlm. 53.

SDA kelautan ini diwujudkan melalui diratifikasinya UNCLOS 1982 oleh Indonesia melalui Undang- Undang nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982 (UU 17/1985). Dengan demikian konsep negara kepulauan ini mendapat pengakuan internasional ketika Indonesia meratifikasi UNCLOS 1982 yang berdampak pada bertambahnya luas wilayah lautan Indonesia menjadi 8,5 juta km² serta terbukanya kesempatan untuk menentukan batas wilayah serta kewenangan yurisdiksi di laut yang menjadikan Indonesia sebagai Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) yang mempunyai batas wilayah dan kewenangan yurisdiksi terhadap perairan pedalaman (*Internal Waters*), perairan kepulauan (*Archipelagic waters*), laut teritorial (*Territorial Sea*), Zone Ekonomi Eksklusif (ZEE) dimana Indonesia mempunyai hak berdaulat (*sovereign right*) untuk memanfaatkan sumber daya kelautan yang ada di laut, dan di dasar laut serta tanah bawahnya, laut bebas (*High Sea*) maupun landas kontinen dan dasar laut internasional yang lebih jelas.⁸ Perluasan wilayah perairan Indonesia tentu menguntungkan dari aspek ekonomi karena telah menambah lahan potensi sumberdaya alam yang sangat penting yang perlu dimanfaatkan untuk kepentingan pembangunan ekonomi nasional. Paska ratifikasi UNCLOS 1982, Indonesia merasakan pemanfaatan SDA kelautan yang relative menunjukkan keberhasilan walaupun bila dibandingkan dengan luas dan potensi yang dimiliki sebenarnya belum sebanding. Pada periode tahun 1998-an kontribusi Produk Domestik Bruto (PDB) dari sektor kelautan terhadap PDB Nasional relatif

⁸ *Ibid*, hlm. 9

masih rendah yakni sekitar \$ 2,1 miliar atau 20,06%⁶⁷ meskipun angka ini sudah mengalami peningkatan bila dibandingkan dengan tahun sebelumnya seperti pada tahun 1995 dimana kontribusi sektor kelautan terhadap PDB nasional saat itu masih sekitar 12,38%.⁹ Meskipun demikian kontribusi sector kelautan terhadap PDB nasional ini masih tertinggal bila dibandingkan dengan Negara lain seperti Tiongkok dan Jepang yang meskipun memiliki luas perairan lebih kecil, mampu memanfaatkan SDA laut hingga setengah nilai total PDB yang dimiliki.

Kekayaan laut Indonesia saat ini bila merujuk pada data yang dikeluarkan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) sangat beragam, yakni meliputi SDA terbarukan (perikanan, terumbu karang, mangrove, rumput laut, dan produk bioteknologi) maupun SDA tak terbarukan (minyak dan gas bumi, timah, bijih besi, bauksit, dan lainnya), energi kelautan (seperti pasang-surut, gelombang, angin, *Ocean Thermal Energy Conversion* (OTEC), maupun jasa-jasa lingkungan kelautan dan pulau-pulau kecil untuk pariwisata, transportasi laut, dan sumber keragaman hayati serta plasma nuftah).¹⁰ Dalam sector perikanan laut sendiri di Indonesia meliputi 37% dari spesies ikan di dunia yang beberapa diantaranya mempunyai nilai ekonomis tinggi. Lebih lanjut KKP menyebutkan bahwa potensi lestari sumber daya ikan laut Indonesia diperkirakan sebesar 12,54 juta ton per tahun yang tersebar di perairan wilayah Indonesia dan perairan ZEE Indonesia yang mana

⁹ *Loc, cit.*

¹⁰ Laporan Tahunan KKP, *op, cit*, hlm. 17

dari seluruh potensi sumberdaya tersebut, jumlah tangkapan yang diperbolehkan mencapai 10,03 juta ton per tahun atau sekitar 80 persen dari potensi lestari, dan baru dimanfaatkan sebesar 6,42 juta ton pada tahun 2017 atau baru 63,99% dari jumlah tangkapan yang diperbolehkan, sementara total produksi perikanan tangkap (di laut dan danau) adalah 6,89 juta ton.¹¹ Kegiatan penangkapan ikan sendiri juga selalu meningkat sejak tahun 1980-an. Selain sumber daya ikan laut, Indonesia juga memiliki potensi lahan perikanan budidaya mencapai 17,91 juta ha yang meliputi lahan budidaya air tawar 2.8 juta ha (15.8%), lahan budidaya air payau 2,96 juta ha (16.5%) dan lahan budidaya laut 12,12 juta ha (67.7%).¹² Potensi wilayah perairan yang besar yakni dua per tiga bagian dibandingkan wilayah darat ini tentu wajib dikelola dengan prinsip mandiri dan berkelanjutan. Hal ini dikarenakan SDA laut memiliki nilai dan arti ekonomi yang sangat signifikan, bahkan potensi SDA ini bias menjadi tulang punggung dalam proses mewujudkan eksistensi kelangsungan serta keberlanjutan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, maupun bernegara. Meskipun demikian, aktivitas pemanfaatan SDA untuk membangun perekonomian nasional ini perlu mempertimbangkan adanya pembangunan berkelanjutan demi kelangsungan hidup manusia yang diwujudkan dengan perlunya pencegahan eksplorasi dan eksplorasi besar-besaran maupun yang dilakukan dengan tindakan yang bertujuan atau memberi dampak pada penyusutan SDA dan pengrusakan lingkungan. Upaya

¹¹ Loc, cit

¹² Loc, cit.

untuk mewujudkan hal itu diperlukan adanya instrumen kebijakan yang berpihak kepada sektor kelautan. Pada tahun 2014 Badan Perencanaan Nasional (“Bappenas”) mengemukakan bahwa pada perairan yang luas terkandung sumberdaya yang besar, namun di sisi lain terdapat banyak pintu masuk yang dapat mengancam pengelolaan sumberdaya perairan yang lestari khususnya perikanan tangkap, seperti hal-hal berikut:¹³

1. Masih maraknya aktivitas *Illegal, unreported and unregulated* (IUU) *Fishing*.
2. Gejala *over fishing* atau penangkapan ikan berlebihan di beberapa perairan pantai Indonesia akibat pemanfaatan sumberdaya ikan yang umumnya masih bersifat terbuka dan belum melaksanakan pembatasan secara penuh.
3. Masih terdapat penggunaan alat tangkap yang bersifat destruktif.
4. Sistem pengawasan pemanfaatan sumber daya ikan masih lemah dan belum efektif.

Upaya pengelolaan sumberdaya perikanan yang berkelanjutan dilakukan melalui pendekatan ekosistem yaitu mempertimbangkan lingkungan hidup ikan dan siklus perkembang biakannya yang berlandaskan pada kode etik yang sudah disepakati bersama dan dipatuhi. Kode etik pengelolaan perikanan yang bertanggung jawab (*The Code of Conduct for Responsible Fisheries/CCRF*) sendiri sudah diperkenalkan oleh FAO sejak tahun 1995 yaitu sebagai suatu kode etik dengan pendekatan pengelolaan perikanan

¹³ *Ibid*, hlm. 6.

berbasis ekosistem. Tingginya kejahatan di wilayah laut juga ditunjukan dengan tingginya angka kejahatan di Kawasan laut juga ditunjukan dengan kenyataan bahwa Kawasan laut merupakan jalur penyebaran Narkotika di Indonesia. Kepala Badan Narkotika Nasional, Komjen. Pol. Heru Winarko, menyatakan kondisi geografis Indonesia yang mayoritas berupa lautan dimanfaatkan sebagai jalur favorit bagi para sindikat untuk melakukan penyelundupan narkoba dari luar negeri. Hal ini ditunjukan dengan fakta bahwa penyelundupan narkotika ke Indonesia sendiri, 80% melewati jalur laut.¹⁴ Sementara itu jumlah pelanggaran peraturan pelayaran menurut Indonesian National Shipowners' Association (INSA) pada tahun 2919 mencapai 88 kasus.¹⁵ Pelanggaran aturan pelayaran ini merupakan Tindakan yang dapat mempermudah terjadinya kejahatan di wilayah laut akibat ketiadaan keterangan dokumen operasional pelayaran di perairan nasional.

Guna menekan angka kejahatan ini maka dibutuhkan peran serta penegakan hukum di kawasan laut dan pantai. Hal ini mengisyaratkan pentingnya peran serta Mahkamah Pelayaran dalam menekan tingginya angka pelanggaran peraturan pelayaran yang dapat berpengaruh pada terciptanya kejahatan-kejahatan di wilayah perairan Indonesia.

Kondisi transportasi laut dalam negeri baik sarana maupun prasarana keselamatan pelayaran hingga saat ini tidak mendukung tertibnya kelancaran

¹⁴Lemhannas, Penyebaran Narkotika 80% melalui Laut, diakses melalui <https://www.lemhannas.go.id/index.php/berita/berita-utama/734-kepala-bnn-penyalundupan-narkoba-80-lewat-jalur-laut>, pada 12 Mei 2025.

¹⁵INSA, INSA Prihatin, Kasus Pelanggaran Hukum di Laut Masih Tinggi, diakses melalui <http://www.dppinsa.com/assets/images/galleries/2473d983ec77ae3d9161076f681b1e2f.pdf#>, pada 20 Mei 2025.

angkutan laut di Tanah Air. Di samping ketertiban pelayanan dan pengoperasian sarana dan prasana relatif masih rendah, juga banyak faktor turut melingkupinya, seperti lemahnya kepedulian (*awareness*) dari pemilik kapal dan perusahaan dalam menerapkan sistem keselamatan yang efektif serta implementatif di lapangan, kelaiklautan kapal yang lebih berorientasi pada sertifikasi yang notabene tidak didukung dengan pemeriksaan yang seksama, juga pengawasan yang dilaksanakan oleh pemerintah terhadap pelaksanaan (*drilling*) 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 ISPS Code, namun dalam kenyataannya belum sepenuhnya terwujud. Persoalan pelanggaran izin pelayaran atau pelanggaran pelayaran secara nyata juga berperan dalam terjadinya kecelakaan kapal di kawasan perairan.¹⁶

Penanganan insiden kecelakaan kapal pada umumnya masih bersifat administratif dan dokumentatif yang tidak menyelesaikan akar permasalahan keselamatan pelayaran. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia belum memiliki Mahkamah Maritim atau *Admiralty Court* seperti di negara-negara lain. Mahkamah Pelayaran yang ada saat ini hanya dapat memberikan penindakan disiplin. Penindakan inipun hanya terbatas kepada nakhoda. Akibatnya, saat terjadi kecelakaan, hakim dan jaksa yang

¹⁶Etty R. Agoes, Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan Tentang Jurisdiksi Dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum Dan Hak Asasi Manusia RI, Jakarta, 2005, hlm. 3-5.

menangani perkara tersebut tidak terlalu memahami masalah yang menjadi penyebabnya. Hal ini jelas menunjukkan betapa pentingnya kehadiran Mahkamah Pelayaran di Indonesia.¹⁷ Keberadaan Mahkamah Pelayaran diatur dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tidak mengatur secara tegas Mahkamah Pelayaran dalam pasal-pasalnya. Pasal 93 undang-undang ini hanya menyebutkan mengenai kewenangan sebuah lembaga yang ditunjuk oleh pemerintah, yang berwenang untuk memeriksa sebab-sebab terjadinya kecelakaan. Lembaga Mahkamah Pelayaran ini ditegaskan sebagai murni lembaga pemerintah dan bukan sebuah lembaga peradilan sebagaimana diatur dalam UU Pokok Kekuasaan Kehakiman. Sebagaimana dikemukakan dalam Pasal 93 UU No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran di atas, Mahkamah Pelayaran merupakan lembaga yang ditunjuk untuk melakukan pemeriksaan lanjutan terhadap kecelakaan kapal.

Mahkamah Pelayaran hingga saat ini hanya berkedudukan di Jakarta, sementara luas lingkup yurisdiksinya mencakup seluruh Indonesia, maka Mahkamah Pelayaran dipastikan memikul beban tugas yang sangat berat. Karena dengan makin meningkatnya intensitas kegiatan pelayaran di wilayah perairan Indonesia, maka potensi untuk meningkatnya kasus kecelakaan di berbagai penjuru perairan Indonesia sangat besar. dalam pelaksanaannya Mahkamah akan terhambat oleh kompetensi yang dimilikinya. Karena meskipun namanya “Mahkamah”, akan tetapi jika dibandingkan dengan Mahkamah Maritim atau *Admiralty Court* yang ada di negara-negara lain,

¹⁷Loc, cit,

jurisdiksi dan kompetensi Mahkamah Pelayaran Indonesia bukanlah bandingan yang seimbang.¹⁸

Kedudukan dan kewenangan Mahkamah Pelayaran yang dapat dibilang masih sempit ini berakibat pada minimnya peran Mahkamah Pelayaran, hal demikian mengakibatkan fungsi penegakan hukum terhadap pelanggaran pelayaran berada pada persoalan baru, pluralnya kewenangan berbagai Lembaga penegak hukum di Kawasan laut membuat pelanggaran pelayaran yang seharusnya diselesaikan oleh Mahkamah Pelayaran, harus diselesaikan dengan jalur hukum yang plural, sehingga berimbang pada ketidak tepatan pemilihan hukum dalam persoalan penindakan kasus pelanggaran hukum pelayaran. Berdasarkan persoalan ini maka perlu kiranya dibahas perihal “OPTIMALISASI PERAN MAHKAMAH PELAYARAN DALAM MENGATASI PERSOALAN PELANGGARAN HUKUM DI BIDANG PELAYARAN”.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan peran Mahkamah Pelayaran dalam penanganan persoalan pelanggaran hukum di bidang pelayaran saat ini?
2. Bagaimana kelemahan dan Solusi terkait regulasi peran Mahkamah Pelayaran dalam penanganan persoalan pelanggaran hukum di bidang pelayaran saat ini?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian tesis ini adalah:

¹⁸Loc, cit,

- a. Untuk menganalisis dan mengetahui persoalan terkait pengaturan peran Mahkamah Pelayaran dalam penanganan persoalan pelanggaran hukum di bidang pelayaran saat ini.
- b. Untuk menganalisis dan mengetahui kelemahan dan Solusi terkait regulasi peran Mahkamah Pelayaran dalam penanganan persoalan pelanggaran hukum di bidang pelayaran saat ini.

D. Manfaat Penelitian

- a. Secara Teoritis

Secara teoritis tesis ini diharapkan mampu bermanfaat bagi pembaharuan pemikiran dan mampu menjadi bahan kajian terkait pengembangan penelitian dan ilmu hukum yang berkaitan dengan peran Mahkamah Pelayaran dalam penanganan persoalan pelanggaran hukum di bidang pelayaran.

- b. Secara Praktis

Secara praktis diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi bahan masukan untuk pemerintah guna adanya pengaturan lebih luas dan lengkap lagi terkait peran Mahkamah Pelayaran dalam penanganan persoalan pelanggaran hukum di bidang pelayaran.

E. Kerangka Konseptual

Politik hukum pelayaran nasional memiliki tujuan untuk mewujudkan tata transportasi pelayaran dan lalu lintas pelayaran yang baik dan mampu menjamin keselamatan serta mampu menjadi sarana penghubung antar pulau di Indonesia. Tujuan ini secara tegas dan formal di sebutkan dalam Pasal 3

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang
Pelayaran yang menyebutkan bahwa:

Pelayaran diselenggarakan dengan tujuan:

- a. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- b. membina jiwa kebaharian;
- c. menjunjung kedaulatan negara;
- d. menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional;
- e. menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- f. memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan
- g. meningkatkan ketahanan nasional.

Tujuan politik hukum pelayaran ini salah satunya dapat diwujudkan melalui pengawasan dan penegakan hukum pelayaran yang salah satunya dilakukan oleh Mahkamah Pelayaran. Mahkamah Pelayaran hingga saat ini hanya satu yang berada di Jakarta, sementara luas lingkup yurisdiksinya mencakup seluruh Indonesia, maka Mahkamah Pelayaran dipastikan memikul beban tugas yang sangat berat. Karena dengan makin meningkatnya intensitas kegiatan pelayaran di wilayah perairan Indonesia, maka potensi untuk meningkatnya kasus kecelakaan di berbagai penjuru perairan Indonesia sangat besar. dalam pelaksanaannya Mahkamah akan terhambat oleh kompetensi yang dimilikinya. Karena meskipun namanya “Mahkamah”, akan tetapi jika dibandingkan dengan Mahkamah Maritim atau *Admiralty Court*

yang ada di negara-negara lain, yurisdiksi dan kompetensi Mahkamah Pelayaran Indonesia bukanlah bandingan yang seimbang.¹⁹

Kedudukan dan kewenangan Mahkamah Pelayaran yang dapat dibilang masih sempit ini berakibat pada minimnya peran Mahkamah Pelayaran, hal demikian mengakibatkan fungsi penegakan hukum terhadap pelanggaran pelayaran berada pada persoalan baru, pluralnya kewenangan berbagai Lembaga penegak hukum di Kawasan laut membuat pelanggaran pelayaran yang seharusnya diselesaikan oleh Mahkamah Pelayaran, harus diselesaikan dengan jalur hukum yang plural, sehingga berimbang pada ketidak tepatan pemilihan hukum dalam persoalan penindakan kasus pelanggaran hukum pelayaran.

Penentuan judul tesis ini juga didasarkan dengan kajian dengan menggunakan kerangka konseptual yang membahas antara lain:

1. Pengertian Kewenangan

Menurut kamus besar Bahasa Indonesia, kata wewenang disamakan dengan kata kewenangan, yang diartikan sebagai hak dan kekuasaan untuk bertindak, kekuasaan membuat keputusan, memerintah dan melimpahkan tanggung jawab kepada orang/badan lain.²⁰

Philipus M. Hadjon, dalam tulisannya tentang wewenang mengemukakan bahwa "Istilah wewenang disejajarkan dengan istilah

¹⁹Loc, cit,

²⁰ Kamal Hidjaz. 2010. *Efektivitas Penyelenggaraan Kewenangan Dalam Sistem Pemerintahan Daerah Di Indonesia*. Makasar : Pustaka Refleksi. hlm. 35.

“*bevoegdheid*” dalam istilah hukum Belanda. Kedua istilah ini terdapat sedikit perbedaan yang teletak pada karakter hukumnya, yaitu istilah “*bevoegdheid*” digunakan baik dalam konsep hukum publik maupun dalam konsep hukum privat, sementara istilah wewenang atau kewenangan selalu digunakan dalam konsep hukum publik.²¹

Selanjutnya H. D Stout, sebagaimana dikonstantir oleh Ridwan H.R, menyebutkan bahwa :

*Bevoedheid is een begrip uit bestuurlijke organisatiericht, wat kan worden omschreven als het geheel van regels dat betrekking heeft op de verkrijging en uitoefening van bestuursrechtelijke bevoegheden door publiekrechtelijke rechtssubjecten in het bestuursrechtelijke rechtsverkeer (Wewenang merupakan pengertian yang berasal dari hukum organisasi pemerintahan, yang dapat dijelaskan sebagai keseluruhan atura-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang pemerintahan oleh subjek hukum publik di dalam hubungan hukum publik)*²²

Sebagai konsep hukum publik, wewenang (*bevoegdheid*) dideskripsikan sebagai kekuasaan hukum (*rechsmacht*), dimana konsep tersebut diatas, berhubungan pula dalam pembentukan *besluit* (keputusan pemerintahan) yang harus didasarkan atas suatu wewenang.²³

Dengan kata lain, keputusan pemerintahan oleh organ yang berwenang harus didasarkan pada wewenang yang secara jelas telah diatur, dimana wewenang tersebut telah ditetapkan dalam aturan hukum

²¹Philipus M. Hadjon, (I) 1997. *Pengkajian Ilmu Hukum*, Makalah Pelatihan Metode Penelitian Hukum Normatif, Surabaya : Universitas Airlangga. hlm 1

²²Ridwan HR, 2002. *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, hlm.101

²³Philipus M Hadjon , Loc. Cit,

yang terlebih dulu ada. Sebagaimana pendapat F.P.C.L. Tonnaer, menyatakan bahwa :

Overheidsbevoegdheid wordt in dit verband opgevat als het vermogen om positiefrecht vast te stellen n aldus rechtsbetrekking tussen burgers onderling en tussen overheid en te scheppen. (Kewenangan pemerintah dalam kaitan ini dianggap sebagai kemampuan untuk melaksanakan hukum positif, dan dengan begitu, dapat dirincikan hubungan hukum antara pemerintah dengan warga negara).²⁴

Menurut H.D Stout, wewenang adalah pengertian yang berasal dari hukum organisasi pemerintahan, yang dapat dijelaskan sebagai seluruh aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang-wewenang pemerintahan oleh subjek hukum publik didalam hubungan hukum publik.²⁵

Menurut Bagir Manan wewenang dalam bahasa hukum tidak sama dengan kekuasaan. Kekuasaan hanya menggambarkan hak untuk berbuat dan tidak berbuat. Wewenang sekaligus berarti hak dan kewajiban.²⁶

Kewenangan adalah merupakan hak menggunakan wewenang yang dimiliki seorang pejabat atau institusi menurut ketentuan yang berlaku, dengan demikian kewenangan juga menyangkut kompetensi tindakan hukum yang dapat dilakukan menurut kaedah-kaedah formal, jadi kewenangan merupakan kekuasaan formal yang dimiliki oleh

²⁴Ridwan HR. 2013. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada. hlm. 1

²⁵Loc, cit.

²⁶Nurmayani. 2009. *Hukum Administrasi Daerah*. Bandar Lampung : Universitas Lampung. hlm 26.

pejabat atau institusi. Kewenangan memiliki kedudukan yang penting dalam kajian hukum tata negara dan hukum administrasi negara. Begitu pentingnya kedudukan kewenangan ini, sehingga F.A.M. Stroink dan J.G. Steenbeek menyebut sebagai konsep inti dalam hukum tata negara dan hukum administrasi negara.²⁷

Berbagai pengertian mengenai wewenang sebagaimana dikemukakan diatas, walaupun dirumusakan dalam bahasa yang berbeda, namun mengandung pengertian bahwa wewenang itu memberikan dasar hukum untuk bertindak dan mengambil keputusan tertentu berdasarkan wewenang yang diberikan atau melekat padanya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dengan kata lain dapat dikatakan bahwa kewenangan itu haruslah jelas diatur secara jelas dan ditetapkan dalam peraturan perundangan-undangan yang berlaku, sebagaimana dikemukakan oleh Philipus M. Hadjon yakni, bahwa :

...minimal dasar kewenangan harus ditemukan dalam suatu undang-undang, apabila penguasa ingin meletakan kewajiban-kewajiban di atas para warga masyarakat. Dengan demikian di dalamnya terdapat suatu legitimasi yang demokratis. Melalui undang-undang, parlemen sebagai pembentuk undang-undang yang mewakili rakyat pemilihnya ikut menentukan kewajiban-kewajiban apa yang pantas bagi warga masyarakat. Dari sini, atribusi dan delegasi kewenangan harus didasarkan undang-undang formal, setidak-tidaknya apabila keputusan itu meletakan kewajiban-kewajiban pada masyarakat.²⁸

²⁷Ridwan HR. *Op.Cit*. hlm. 99.

²⁸Philipus M. Hadjon, (II) 2002. *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia* *Introduction to Indonesian Administrative Law*, Yogyakarta : Gadjah Mada University Press, hlm 130

Dalam kajian hukum administrasi, mengetahui sumber dan cara memperoleh wewenang organ pemerintahan ini penting, karena berkenaan dengan pertanggungjawaban hukum (*rechtelijke verantwording*) dalam penggunaan wewenang tersebut, seiring dengan salah satu prinsip dalam negara hukum; "*geen bevoegheid zonder verantwoordelijkheid atau there is no authority without responsibility*" (tidak ada kewenangan tanpa pertanggungjawaban)²⁹. Sumber kewenangan dapat dilihat pada konstitusi setiap negara yang memberi suatu legitimasi kepada badan-badan publik untuk dapat melakukan fungsinya.³⁰ Perwujudan dari fungsi pemerintahan sebagaimana dikemukakan diatas, itu nampak pada tindakan pemerintahan (*besturshandelingen*) yang dalam banyak hal merupakan wujud dari tindakan yang dilakukan oleh organ-organ maupun badan pemerintahan.

Dalam melaksanakan fungsinya (terutama berkaitan dengan wewenang pemerintahan), Pemerintah mendapatkan kekuasaan atau kewenangan itu bersumber dari kekuasaan yang diberikan oleh undang-undang. H.D. van Wijk Willem Konijnenbelt, menyatakan bahwa : "*Wetmatigheid van bestuur: de uitvoerende mach bezit uitsluitend die bevoegdheden welke haar uitdrukkelijk door de Grondwet of door een andere wet zijn toegekend*".(Pemerintahan menurut undang-undang:

²⁹Ridwan HR, *Op Cit*, hlm.108

³⁰Tatiek Sri Djatmiati, 2004. *Prinsip Izin Usaha Industri di Indonesia*, Tesis, Surabaya : Program Pascasarjana Universitas Airlangga, hlm 60.

pemerintah mendapatkan kekuasaan yang diberikan kepadanya oleh undang-undang atau Undang-Undang Dasar).³¹ Dalam kepustakaan hukum administrasi terdapat tiga cara utama memperoleh wewenang pemerintahan, yaitu atribusi, delegasi dan mandat.³² Mengenai atribusi, delegasi, dan mandat dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Atribusi

*Attributie; toekenning van en bestuursbevoegheiddoor een wetgever aan een bestuursorgaan, (atribusi adalah pemberian wewenang pemerintahan oleh pembuat undang-undang kepada organ pemerintahan)*³³

Atribusi dikatakan sebagai cara normal untuk memperoleh wewenang pemerintahan. Juga dikatakan bahwa atribusi juga merupakan wewenang untuk membuat keputusan (*besluit*). Rumusan lain mengatakan bahwa atribusi merupakan pembentukan wewenang tertentu dan pemberiannya kepada organ tertentu. Yang dapat membentuk wewenang adalah organ yang berwenang berdasarkan peraturan perundang-undangan. Pembentukan wewenang dan distribusi wewenang utamanya ditetapkan dalam Undang-Undang Dasar. Pembentukan

³¹Sutarmen.2007. *Kerjasama Antar Daerah Dalam Pelayanan Perizinan Dan Penegakan Hukum Penangkapan Ikan Di Wilayah Laut*, Tesis. Surabaya : Program Pascasarjana Universitas Airlangga. hlm. 112

³²Philipus M. Hadjon, *op, cit*, hlm. 2

³³Ridwan HR, *op, cit* , hlm. 104-105

wewenang pemerintahan didasarkan pada wewenang yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan.³⁴

2. Delegasi

Delegatie; overdracht van een bevoegheid van het ene bestuursorgaan aan een ander, (delegasi adalah pelimpahan wewenang pemerintahan dari suatu organ pemerintahan kepada organ pemerintahan lainnya).³⁵ Delegasi diartikan sebagai penyerahan wewenang (untuk membuat “*besluit*”) oleh pejabat pemerintahan (pejabat tun) kepada pihak lain dan wewenang tersebut menjadi tanggung jawab pihak lain tersebut.³⁶

3. Mandat

Mandat een bestuursorgaan laat zinj bevoegheid names hem uitoefen door een ander, (mandat terjadi ketika organ pemerintahan mengizinkan kewenangannya dijalankan oleh organ lain atas namanya) Mandat merupakan suatu pelimpahan wewenang kepada bawahan. Pelimpahan itu bermaksud memberi wewenang kepada bawahan untuk membuat keputusan a.n pejabat tun yang memberi mandat. Keputusan itu merupakan keputusan pejabat tun yang memberi mandat. Dengan demikian tanggung gugat dan tanggung jawab tetap pada pemberi mandat. Untuk mandat tidak perlu ada ketentuan perundang-undangan.³⁷

³⁴Philipus M Hadjon, *op, cit.*

³⁵Ridwan HR. *op, cit.*

³⁶*Loc, cit.*

³⁷*Loc, cit.*

Mengenai rumusan pengertian dari mandat, Philipus M. Hadjon menjelaskan bahwa :

Kewenangan membuat keputusan hanya dapat diperoleh dengan dua cara, yaitu atribusi atau delegasi. Oleh karena mandat merupakan suatu pelimpahan wewenang kepada bawahan. Pelimpahan ini bermaksud memberi wewenang kepada bawahan untuk membuat keputusan a.n. pejabat tun yang memberi mandat. Keputusan itu merupakan keputusan pejabat tun yang memberi mandat. Dengan demikian tanggung jawab dan tanggung gugat tetap pada pemberi mandat. Untuk mandat tidak perlu ada ketentuan peraturan perundang-undangan yang melandasinya karena mandat merupakan hal rutin dalam hubungan intim-hirarkis organisasi pemerintahan.³⁸

Untuk memperjelas kriteria delegasi yang dimaksud, Ten Berge menyatakan bahwa syarat-syarat delegasi antara lain:

- 1) Delegasi harus definitif, artinya delegans tidak dapat lagi menggunakan sendiri wewenang yang telah dilimpahkan itu.
- 2) Delegasi harus berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan, artinya delegasi hanya dimungkinkan kalau ada ketentuan untuk itu dalam peraturan perundang-undangan.
- 3) Delegasi tidak kepada bawahan, artinya dalam hubungan hirarki kepegawaian tidak diperkenankan adanya delegasi.
- 4) Kewajiban memberi keterangan (penjelasan), artinya delegans berwenang untuk meminta penjelasan tentang pelaksanaan wewenang tersebut.

³⁸Philipus M. Hadjon 1994. *Fungsi Normatif Hukum Administrasi Dalam Mewujudkan Pemerintahan Yang Bersih*, Pidato Peresmian Penerimaan Jabatan Guru Besar Dalam Ilmu Hukum Pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga. Surabaya : Fakultas Hukum Universitas Airlangga, hlm. 7

5) Peraturan kebijakan (*beleidsregel*), artinya delegans memberikan instruksi (petunjuk) tentang penggunaan wewenang tersebut.³⁹

Mengenai perbedaan antara delegasi dan mandat, Philipus M. Hadjon menyatakan sebagai berikut: "Dalam kepustakaan digunakan istilah dekonsentrasi, yaitu kemungkinan terjadinya pemberian wewenang dalam hubungan kepada bawahan. Dekonsentrasi diartikan sebagai atribusi wewenang kepada para pegawai (bawahan). Tujuan diadakannya dekonsentrasi ialah :

- 1) Adanya sejumlah besar permohonan keputusan dan dibutuhkannya keahlian khusus dalam pembuatan keputusan;
- 2) Kebutuhan akan penegakan hukum dan pengawasan;
- 3) Kebutuhan koordinasi"⁴⁰

Ruang lingkup legalitas tindak pemerintahan meliputi wewenang, prosedur, dan substansi. Wewenang dan substansi merupakan landasan bagi legalitas formal. Tidak terpenuhinya tiga komponen legalitas tersebut mengakibatkan cacat yuridis suatu tindak pemerintahan. Cacat yuridis menyangkut wewenang, prosedur dan substansi. Setiap tindak pemerintahan diisyaratkan harus bertumpu atas kewenangan yang sah.

Kewenangan itu diperoleh melalui tiga sumber, yaitu: atribusi, delegasi dan mandat. Kewenangan atribusi lazimnya digariskan melalui pembagian kekuasaan negara oleh Undang-Undang Dasar atau

³⁹Philipus M Hadjon (I) , *Op Cit*, hlm. 5

⁴⁰*Ibid*, hlm. 7

ditetapkan oleh Undang-Undang, kewenangan delegasi dan mandat adalah kewenangan yang berasal dari pelimpahan.

Asas umum prosedur bertumpu atas tiga landasan utama hukum administrasi, yaitu: asas negara hukum, asas demokrasi dan asas instrumental. Asas negara hukum dalam prosedur utamanya berkaitan dengan perlindungan hak-hak dasar, misalnya hak untuk tidak menyerahkan dokumen yang sifatnya *privacy*, hak untuk tidak menyebutkan namanya atau identitas lainnya sehubungan dengan keberatan yang diajukan terhadap suatu permohonan pihak lain atau atas suatu rancangan tindak pemerintahan. Asas demokrasi dalam prosedur berkenaan dengan asas keterbukaan dalam penyelenggaraan pemerintahan. Asas keterbukaan mewajibkan pemerintah untuk secara aktif memberikan informasi kepada masyarakat tentang suatu permohonan atau suatu rencana tindak pemerintahan dan mewajibkan untuk memberikan penjelasan kepada masyarakat atas hal yang diminta. Keterbukaan pemerintahan memungkinkan peranserta masyarakat dalam pengambilan keputusan. Untuk itu dibutuhkan suatu sarana peranserta misalnya: sarana keberatan, sarana dengar pendapat, komisi pertimbangan (penasihat) dan lain-lain. Disamping itu asas keterbukaan mewajibkan pemerintah untuk mengumumkan setiap keputusan pemerintahan.

Asas instrumental meliputi asas efisiensi (*doelmatigheid*: daya guna) dan asas efektivitas (*doeltreffenheid*: hasil guna). Dewasa ini

mungkin masih banyak prosedur di bidang pemerintahan di Indonesia yang masih belum berdaya guna dan berhasil guna. Dalam hubungan itu deregulasi di bidang pemerintahan khususnya menyangkut prosedur pemerintahan masih sangat dibutuhkan.

Kekuasan pemerintahan yang berisi wewenang pengaturan dan pengendalian kehidupan masyarakat, dibatasi secara substansial. Aspek substansial menyangkut “apa” dan “untuk apa”. Cacat substansial menyangkut “apa” merupakan tindakan sewenang-wenang; cacat substansial menyangkut “untuk apa” merupakan tindakan penyalahgunaan wewenang.

2. Pengertian Penegakan Hukum

Penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan. Jadi penegakan hukum pada hakikatnya adalah proses perwujudan ide-ide.

Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman pelaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep hukum yang diharapkan rakyat menjadi

kenyataan. Penegakan hukum merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal.⁴¹

Joseph Goldstein membedakan penegakan hukum pidana menjadi 3 bagian yaitu:⁴²

- a. *Total enforcement*, yakni ruang lingkup penegakan hukum pidana sebagaimana yang dirumuskan oleh hukum pidana substantif (*substantive law of crime*). Penegakan hukum pidana secara total ini tidak mungkin dilakukan sebab para penegak hukum dibatasi secara ketat oleh hukum acara pidana yang antara lain mencakup aturanaturan penangkapan, penahanan, penggeledahan, penyitaan dan pemeriksaan pendahuluan. Disamping itu mungkin terjadi hukum pidana substantif sendiri memberikan batasan-batasan. Misalnya dibutuhkan aduan terlebih dahulu sebagai syarat penuntutan pada delik-delik aduan (*klacht delicten*). Ruang lingkup yang dibatasi ini disebut sebagai *area of no enforcement*.
- b. *Full enforcement*, setelah ruang lingkup penegakan hukum pidana yang bersifat total tersebut dikurangi *area of no enforcement* dalam penegakan hukum ini para penegak hukum diharapkan penegakan hukum secara maksimal.
- c. *Actual enforcement*, menurut Joseph Goldstein *full enforcement* ini dianggap *not a realistic expectation*, sebab adanya keterbatasan-

⁴¹ Dellyana,Shant.1988,*Konsep Penegakan Hukum*. Yogyakarta: Liberty hal 37

⁴² *Ibid*, hlm. 39.

keterbatasan dalam bentuk waktu, personil, alat-alat investigasi, dana dan sebagainya, yang kesemuanya mengakibatkan keharusan dilakukannya *discretion* dan sisanya inilah yang disebut dengan *actual enforcement*.

Sebagai suatu proses yang bersifat sistemik, maka penegakan hukum pidana menampakkan diri sebagai penerapan hukum pidana (*criminal law application*) yang melibatkan pelbagai sub sistem struktural berupa aparat kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan pemasyarakatan. Termasuk didalamnya tentu saja lembaga penasehat hukum. Dalam hal ini penerapan hukum haruslah dipandang dari 3 dimensi:

- a. penerapan hukum dipandang sebagai sistem normatif (*normative system*) yaitu penerapan keseluruhan aturan hukum yang menggambarkan nilai-nilai sosial yang didukung oleh sanksi pidana.
- b. penerapan hukum dipandang sebagai sistem administratif (*administrative system*) yang mencakup interaksi antara pelbagai aparatur penegak hukum yang merupakan sub sistem peradilan diatas.
- c. penerapan hukum pidana merupakan sistem sosial (*social system*), dalam arti bahwa dalam mendefinisikan tindak pidana harus pula diperhitungkan pelbagai perspektif pemikiran yang ada dalam lapisan masyarakat.

3. Pengertian Pelanggaran Hukum

Menurut Andi Hamzah menyatakan bahwa pembagian delik atas Kejahatan dan Pelanggaran di dalam WvS Belanda 1886 dan WvS (KUHP) Indonesia 1918 itu menimbulkan perbedaan secara teoritis. Kejahatan sering disebut sebagai delik hukum, artinya sebelum hal itu diatur dalam undangundang, sudah dipandang sebagai seharusnya dipidana, sedangkan Pelanggaran sering disebut sebagai delik undang-undang, artinya dipandang sebagai delik karena tercantum dalam undang-undang.⁴³ Lebih lanjut Andi Hamzah menjelaskan bahwa mengenai jenis pidana, tidak ada perbedaan mendasar antara Kejahatan dan Pelanggaran. Hanya pada Pelanggaran tidak pernah diancam pidana.⁴⁴

Lamintang, dalam bukunya dasar-dasar hukum pidana di Indonesia menyatakan bahwa Orang pada umumnya baru mengetahui bahwa tindakan tersebut merupakan pelanggaran yang bersifat melawan hukum sehingga dapat dihukum yaitu setelah tindakan tersebut dinyatakan dilarang dalam undang-undang.⁴⁵

4. Pengatiran Mengenai Kedudukan Mahkamah Pelayaran

Setelah Proklamasi Kemerdekaan 17 Agustus 1945, pengaturan pelayaran di wilayah perairan Indonesia masih diatur dengan Ordonansi

⁴³ Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana (Edisi Revisi)*, Rineka Cipta, Jakarta, 2008, hlm.106

⁴⁴ *Loc, cit.*

⁴⁵ Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011, hlm. 210.

Pelayaran Indonesia (Indische Scheepvaartswet Staatsblad 1936-700).

Pengaturan ini menjadi payung bagi sejumlah peraturan perundangundangan nasional yang mengatur pelayaran, meskipun di dalamnya tidak ada ketentuan rinci mengenai Mahkamah Pelayaran.

Pengaturan tentang tugas pokok dan fungsi Mahkamah Pelayaran hingga saat ini masih tersebar dalam beberapa peraturan perundangundangan nasional Indonesia. Beberapa peraturan yang memuat pengaturan tentang Mahkamah Pelayaran dapat disebutkan, antara lain:

- a. UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran;
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal;
- c. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2004 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
- d. PP No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan.

5. Pengertian Izin Operasional Kapal

SIUPAL adalah kepanjangan dari Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut yang merupakan sebuah surat izin yang nantinya diberikan kepada perusahaan pelayaran. Tujuannya adalah untuk memberikan nyaman dalam berbisnis, karena pada dasarnya semua kegiatan usaha baik dalam skala kecil maupun skala besar haruslah memiliki surat izin perusahaan agar dapat beroperasi dengan baik sesuai

dengan peraturan yang berlaku dan juga dapat mengurangi hal-hal yang tidak diinginkan. Perusahaan Pelayaran atau perusahaan angkutan laut sangat wajib memiliki SIUPAL setelah dapat memenuhi persyaratan serta modal minimum dasar yang dimiliki oleh perusahaan. SIUPAL wajib dimiliki karena sebagai dasar untuk ketertiban perizinan dalam berbisnis di wilayah maritim negara Indonesia dengan baik. Selain itu manfaat dari SIUPAL ini yaitu dapat memudahkan perusahaan pelayaran karena dapat dijadikan sebagai jaminan apabila hendak meminjam modal kepada bank. Perusahaan angkutan laut nasional adalah merupakan perusahaan angkutan laut yang dibuat berdasarkan hukum di Indonesia. Serta dapat melakukan kegiatan angkutan laut baik di wilayah perairan maupun dari dan juga ke pelabuhan luar negeri.⁴⁶

F. Kerangka Teoritis

Tesis ini menggunakan beberapa teori sebagai pisau analisis dalam pembahasan permasalahan yang ada, beberapa teori tersebut terdiri dari:

1. Teori Sistem Hukum

Lawrence M. Friedman menyatakan bahwa hukum itu terdiri dari

komponen struktur, substansi dan kultur.⁴⁷

- a) Komponen struktur yaitu kelembagaan yang diciptakan oleh sistem hukum itu dengan berbagai macam fungsi dalam rangka mendukung bekerjanya sistem tersebut. Komponen ini

⁴⁶<https://dunianotaris.com/bagaimana-cara-membuat-izin-usaha-perusahaan-angkutan-laut-siupal.php>, Bagaimana Cara Membuat SIUPAL, Diakses pada 21 April 2020.

⁴⁷ Esni Warassih, *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*, (Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2011), hlm. 28.

dimungkinkan melihat bagaimana sistem hukum itu memberikan pelayanan terhadap penggarapan bahan-bahan hukum secara teratur.

- b) Komponen substantif, yaitu sebagai output dari sistem hukum, berupa peraturan-peraturan, keputusan-keputusan yang digunakan baik oleh pihak yang mengatur maupun yang diatur.
- c) Komponen kultur, yaitu terdiri dari nilai-nilai, sikap-sikap, persepsi, *custom, ways of doing, ways of thinking, opinion* yang mempengaruhi bekerjanya hukum oleh Lawrence M. Friedman disebut sebagai kultur hukum. Kultur hukum inilah yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan antara peraturan hukum dengan tingkah laku hukum seluruh warga masyarakat.

Teori ini digunakan untuk menganalisis kelemahan-kelemahan yang terdapat dalam pelaksanaan peran Mahkamah Laut dalam mengatasi pelanggaran hukum di bidang pelayaran.

2. Teori Birokrasi Hukum Sebagai Applied Theory

Max Weber menciptakan model tipe ideal birokrasi yang menjelaskan bahwa suatu birokrasi atau administrasi mempunyai suatu bentuk yang pasti dimana semua fungsi dijalankan dalam cara-cara yang rasional. Tipe ideal itu menurutnya bisa dipergunakan untuk membandingkan birokrasi antara organisasi yang satu dengan

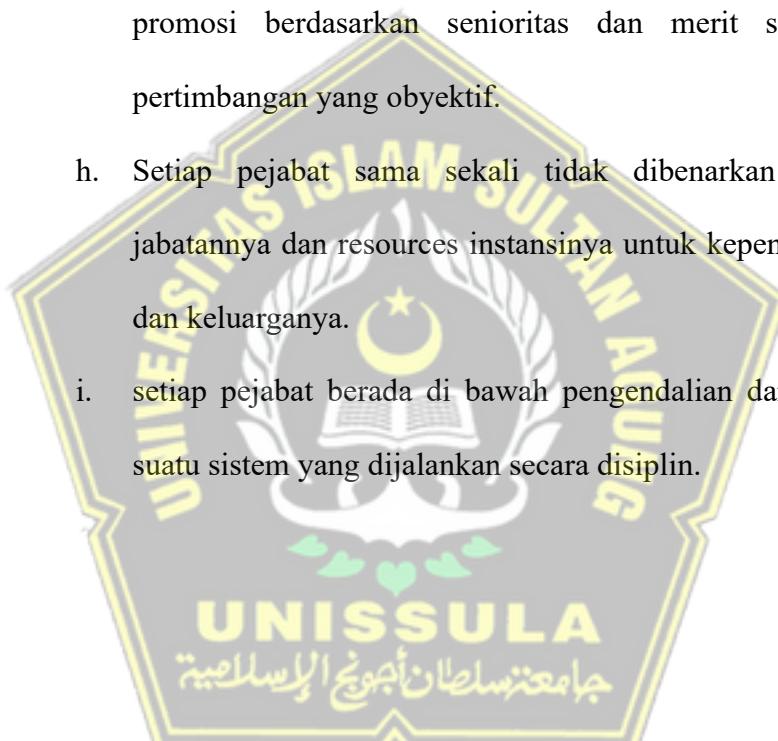
organisasi yang lain.⁴⁸ Menurut Max Weber bahwa tipe ideal birokrasi yang rasional tersebut dilakukan dalam cara-cara sebagai berikut:⁴⁹

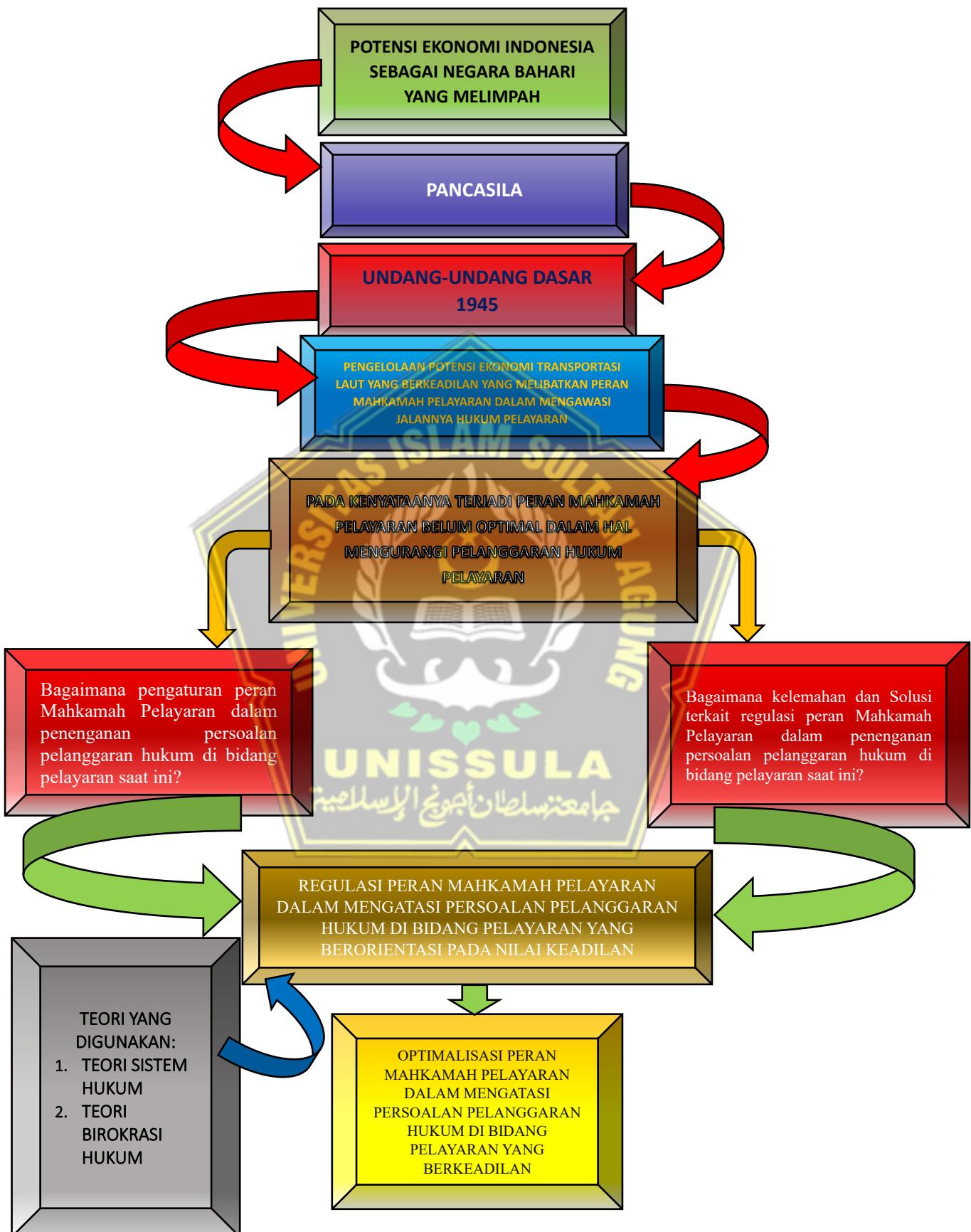
- a. Individu pejabat secara personal bebas, akan tetapi dibatasi oleh jabatannya manakala ia menjalankan tugas-tugas atau kepentingan individual dalam jabatannya. Pejabat tidak bebas menggunakan jabatannya untuk keperluan dan kepentingan pribadinya termasuk keluarganya.
- b. Jabatan-jabatan itu disusun dalam tingkatan hierarki dari atas ke bawah dan ke samping. Konsekuensinya ada jabatan atasan dan bawahan, dan ada pula yang menyandang kekuasaan lebih besar dan ada yang lebih kecil.
- c. Tugas dan fungsi masing-masing jabatan dalam hierarki itu secara spesifik berbeda satu sama lainnya.
- d. Keempat, setiap pejabat mempunyai kontrak jabatan yang harus dijalankan. Uraian tugas (*job description*) masing-masing pejabat merupakan domain yang menjadi wewenang dan tanggung jawab yang harus dijalankan sesuai dengan kontrak.
- e. Setiap pejabat diseleksi atas dasar kualifikasi profesionalitasnya, idealnya hal tersebut dilakukan melalui ujian yang kompetitif.

⁴⁸ Agus Pramusinto dan Erwan Agus Purwanto, *Reformasi Birokrasi, Kepemimpinan, dan Pelayanan Publik*, Gava Media, Yogyakarta, 2009, hlm.110.

⁴⁹ Miftah Thoha, *Perspektif Perilaku Birokrasi*, Rajawali Press, Jakarta, 1991. hlm.75.

- f. Setiap pejabat mempunyai gaji termasuk hak untuk menerima pensiun sesuai dengan tingkatan hierarki jabatan yang disandangnya. Setiap pejabat bisa memutuskan untuk keluar dari pekerjaannya dan jabatannya sesuai dengan keinginannya dan kontraknya bisa diakhiri dalam keadaan tertentu.
- g. Terdapat struktur pengembangan karier yang jelas dengan promosi berdasarkan senioritas dan merit sesuai dengan pertimbangan yang obyektif.
- h. Setiap pejabat sama sekali tidak dibenarkan menjalankan jabatannya dan resources instansinya untuk kepentingan pribadi dan keluarganya.
- i. setiap pejabat berada di bawah pengendalian dan pengawasan suatu sistem yang dijalankan secara disiplin.





G. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian hukum yang digunakan adalah non-doktrinal.

Dalam penelitian hukum non-doktrinal ini hukum dikonsepkan sebagai manifestasi makna-makna simbolik para pelaku sosial sebagaimana tampak dalam interaksi antar mereka. Bahwa realitas kehidupan yang sesungguhnya tidaklah eksis dalam alam empiris yang juga alam amatan, tidak menampak dalam wujud perilaku yang terpola dan terstruktur secara objektif (apalagi normatif) dan oleh karenanya bisa diukur untuk menghasilkan data-data yang kuantitatif. Realitas kehidupan itu sesungguhnya hanya eksis dalam alam makna yang menampak dalam bentuk simbol-simbol yang hanya bisa dimengerti sesudah ditafsir. Realitas yang demikian itu tidaklah dapat dengan mudah “ditangkap” lewat pengamatan dan pengukuran dari luar. Realitas-realitas tersebut hanya mungkin “ditangkap” melalui pengalaman dan penghayatan-penghayatan internal yang membawa gambaran pemahaman yang lengkap.⁵⁰

Karena realitas (hukum) adalah bagian dari alam makna/ simbolis yang hanya dapat dipahami lewat pengalaman internal para subjek pelaku maka apa yang akan tertangkap dan teridentifikasi sebagai masalah tidak lain daripada apa yang dijumpai oleh para subjek pelaku

⁵⁰Soetandyo Wignjosoebroto, *Hukum, Paradigma, Metode, dan Dinamika Masalahnya*, HUMA,Jakarta,2002, hlm.198.

lewat partisipasi, pengalaman dan penghayatan mereka dalam kehidupan yang dijalani. Maka, masalah yang akan terlihat oleh subjek-subjek pengamat (bukan pelaku) yang non-partisipan, betapapun tinggi keahliannya dan betapapun besar kewenangannya di dalam hal pengendalian sistem, hasil yang mereka peroleh lewat pengamatan itu tidak akan (selalu) sama dengan apa yang terpersepsi dan teridentifikasi oleh subjek-subjek pelaku yang berpartisipasi dalam aksi-aksi dan interaksi-interaksi setempat.⁵¹

2. Jenis Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan yang dipergunakan dalam penelitian hukum kualitatif ini adalah metode pendekatan yuridis sosio-legal, yaitu suatu pendekatan dengan mencari informasi melalui wawancara secara langsung dengan informan secara empiris terlebih dahulu dan kemudian dilanjutkan dengan mengadakan penelitian data sekunder yang terdapat pada studi kepustakaan melalui langkah teoritik.⁵² Serta menggali informasi terkait persoalan yang dibahas secara historis dan filosofis terkait nilai dasar dan sejarah terjadinya persoalan hukum yang hendak dibahas.

⁵¹ Loc.Cit.

⁵² Ibid, hlm. 7

3. Jenis Dan Sumber Data

a. Data Primer

Adalah keterangan atau informasi yang diperoleh secara langsung melalui penelitian di lapangan. Data primer ini dilakukan dengan cara mengadakan wawancara mendalam yakni suatu cara untuk memperoleh informasi dengan bertanya secara langsung kepada pihak informan. Wawancara ini dilakukan untuk memperoleh informasi atau keterangan yang berhubungan dengan masalah yang diteliti. Dalam hal penyusunan regulasi perihal peran Mahkamah Pelayaran dalam penanganan persoalan pelanggaran hukum pelayaran maka setidaknya terdapat beberapa instansi pemerintahan yang akan dijadikan informan antara lain : Kementerian Perhubungan, Mahkamah Pelayaran, Kalangan Akademisi, serta Lembaga Swadaya Masyarakat yang konsen dalam persoalan hukum pelayaran.

b. Data Sekunder

Adalah keterangan atau informasi yang diperoleh dari literatur yang berhubungan dengan obyek penelitian tersebut seperti buku, peraturan perundang-undangan maupun dokumen-dokumen dari instansi yang bersangkutan. Studi kepustakaan/data sekunder terdiri dari:

1) Bahan Hukum Primer

Landasan yuridis yang berkaitan dengan persoalan tindak pidana pencabulan pada dasarnya terangkum dalam peraturan perundang-undangan yang terbagi dalam beberapa tingkatan. Adapun bahan hukum yang dimaksud yaitu :

- a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b) Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Hak Asasi Manusia;
- c) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan; dan
- d) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

2) Bahan Hukum Sekunder

- a) Kepustakaan, buku serta literatur;
- b) Karya Ilmiah;
- c) Referensi-Referensi yang relevan.

3) Bahan Hukum Tersier

- a) Kamus hukum; dan
- b) Ensiklopedia.

4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah sebagai berikut:

a. Studi Pustaka

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini pertama akan dilakukan studi pustaka dengan melakukan kajian hukum secara normatif dalam proses analisis penyusunan kebijakan terkait peran Mahkamah Pelayaran dalam mengatasi pelanggaran hukum pelayaran.

b. Observasi

Setelah dilakukan studi pustaka pada penelitian ini kemudian dilakukan observasi dilapangan untuk mendapatkan beberapa informasi terkait terkait persoalan ketidakadilan pelaksanaan perlindungan lingkungan di kawasan laut. Informasi yang akan diperoleh dari hasil observasi antara lain: ruang (tempat), pelaku, kegiatan, objek, perbuatan, kejadian atau peristiwa, waktu, dan persepsi.

c. Wawancara Mendalam

Setelah melakukan studi pustaka dan observasi langsung di lapangan kemudian peneliti akan melakukan wawancara mendalam dimana dalam proses wawancara ini akan terjadi proses interaksi dialog antara peneliti dengan para informan. Wawancara merupakan instrumen utama untuk memperoleh data lapangan berdasarkan hasil wawancara dari *key informant*

(informan utama). Informan utama ditentukan berdasarkan sampel atau *purposive sampling* sesuai dengan kebutuhan penelitian ini.

5. Metode Analisis Data

Data yang diperoleh dalam penelitian ini selanjutnya dipilih dan disusun secara sistematis untuk selanjutnya dianalisis dan dipaparkan dengan menggunakan metode analisis kualitatif.⁵³ Logika berpikir yang digunakan dalam penelitian ini adalah logika berpikir deduktif, di mana penelitian ini berangkat dari hal (kaidah/norma/teori/aturan hukum) yang bersifat umum kepada hal-hal yang bersifat khusus (*particular*). Prinsip dasarnya adalah:⁵⁴

segala yang dipandang benar pada semua peristiwa dalam satu kelas/jenis, berlaku pula sebagai hal yang benar pada semua peristiwa yang terjadi pada hal yang khusus, asal hal yang khusus ini benar-benar merupakan bagian/unsur dari hal yang umum itu”.

Penelitian ini ditulis dengan menggunakan logika berpikir deduktif yang selalu menempatkan kaidah hukum dalam berbagai peraturan perundangan, prinsip-prinsip hukum, serta ajaran dan doktrin hukum sebagai premis mayor (umum), dan fakta hukum atau peristiwa hukum sebagai premis minor (khusus).⁵⁵

⁵³Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010, hlm. 183.

⁵⁴Soetrisno dan SRDm Rita Hanafie, *Filsafat Ilmu dan Metodologi Penelitian*, ANDI, Yogyakarta, 2007, hlm. 153.

⁵⁵Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Op.Cit*, hlm. 122.

Proses analisis data dalam penelitian ini dilakukan secara kualitatif dengan menjalankan prosedur berikut, yaitu: a) Membuat catatan-catatan dari hasil pengumpulan data, melakukan *coding*, agar sumber datanya tetap dapat ditelusuri. b) Mengumpulkan, membagi secara rinci, mengklasifikasikan data sesuai dengan permasalahan penelitian, menafsirkan, mencari makna, dan menemukan pola beserta hubungan-hubungan antara masing-masing kategori data sehingga dapat ditemukan model baru yang menjadi tujuan penelitian.

Selanjutnya setelah dilakukan pengelolaan data, hal berikut yang dilakukan adalah melakukan validasi data. Adapun validasi data digunakan untuk menetapkan keabsahan data. Langkah yang diperlukan adalah melaksanakan teknik pemeriksaan yang didasarkan pada derajat kepercayaan (*credibility*), peralihan (*transferability*), ketergantungan (*dependability*) dan kepastian (*confirmability*).

H. Sistematika Penulisan

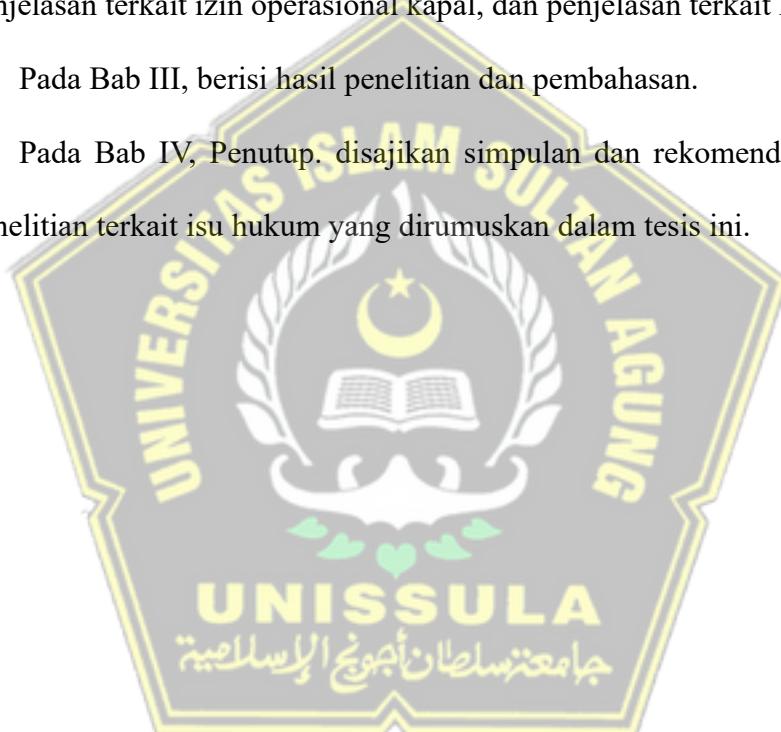
BAB I : Pendahuluan. Pada bab ini diuraikan tentang latar belakang masalah yang menguraikan adanya problematika filosofis, yuridis, teoritis dan sosiologis, sehingga muncul isu hukum yang dikaji dan mengapa penting sebagai hasil dari penelitian untuk menjawab persoalan hukum tersebut. Dalam Bab ini juga diuraikan tujuan dan manfaat dilakukannya penelitian. Selain itu untuk memberikan kemurnian penelitian maka juga diuraikan terkait oriinalitas penelitian, kerangka pemikiran dan metode penelitian yang

digunakan dalam penelitian ini. Pada Bab I diakhiri dengan paparan tentang Sistematika Penelitian.

Bab II adalah berisi tinjauan pustaka yang akan menjabarkan variable judul tesis ini. Adapun sub-sub yang dibahas dalam bab II ini ialah penjelasan terkait rekonstruksi, penjelasan terkait system, penjelasan terkait kewenangan, penjelasan terkait penegakan hukum, penjelasan terkait pelanggaran, penjelasan terkait izin operasional kapal, dan penjelasan terkait keadilan.

Pada Bab III, berisi hasil penelitian dan pembahasan.

Pada Bab IV, Penutup, disajikan simpulan dan rekomendasi dari hasil penelitian terkait isu hukum yang dirumuskan dalam tesis ini.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Kewenangan Pelaksanaan hukum Izin Pelayaran

1. Pengertian Kewenangan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata wewenang disamakan dengan kata kewenangan, yang diartikan sebagai hak dan kekuasaan untuk bertindak, kekuasaan membuat keputusan, memerintah dan melimpahkan tanggung jawab kepada orang/badan lain.⁵⁶ Menurut H.D Stout, wewenang adalah pengertian yang berasal dari hukum organisasi pemerintahan yang dapat dijelaskan sebagai seluruh aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang-wewenang pemerintahan oleh subjek hukum publik di dalam hubungan hukum publik.⁵⁷ Menurut Bagir Manan wewenang dalam bahasa hukum tidak sama dengan kekuasaan. Kekuasaan hanya menggambarkan hak untuk berbuat dan tidak berbuat. Wewenang sekaligus berarti hak dan kewajiban.⁵⁸

Kewenangan merupakan hak untuk menggunakan wewenang yang dimiliki seorang pejabat atau institusi menurut ketentuan yang berlaku. Dengan demikian kewenangan juga menyangkut kompetensi tindakan hukum yang dapat dilakukan menurut kaidah-kaidah formal, jadi

⁵⁶ Kamal Hidjaz, *Efektivitas Penyelenggaraan Kewenangan Dalam Sistem Pemerintahan Daerah di Indonesia*, Pustaka Refleksi, Makasar, 2010, hlm.35

⁵⁷ Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2013), hlm.71

⁵⁸ Nurmayani, *Hukum Administrasi Daerah*, (Bandarlampung: Universitas Lampung, 2009), hlm. 26

kewenangan merupakan kekuasaan formal yang dimiliki oleh pejabat atau institusi. Kewenangan memiliki kedudukan yang penting dalam kajian hukum tata negara dan hukum administrasi negara. Begitu pentingnya kedudukan kewenangan ini, sehingga F.A.M. Stroink dan J.G. Steenbeek menyebut sebagai konsep inti dalam hukum tata negara dan hukum administrasi negara.⁵⁹

Kewenangan atau *Authority* dalam bahasa Inggris dan *bevoegdheid* dalam bahasa Belanda. Dalam *Black's Law Dictionary* *authority* diartikan sebagai: “*Legal power a right to command or to act; the right and power of public officers to require obedience to their orders lawfully issued in scope of their public duties* atau (kewenangan atau wewenang adalah kekuasaan hukum, hak untuk memerintah atau bertindak; hak atau kekuasaan pejabat publik untuk mematuhi aturan hukum dalam lingkup melaksanakan kewajiban publik).”⁶⁰

Berdasarkan definisi kewenangan menurut para ahli di atas, penulis berpendapat bahwa kewenangan merupakan suatu hak yang dimiliki oleh seorang pejabat atau institusi yang bertindak menjalankan kewenangannya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

⁵⁹ Ridwan HR, *Op. Cit*, hlm. 99

⁶⁰ Nur Basuki Minarno, *Penyalahgunaan Wewenang Dalam Pengelolaan Keuangan Daerah*, (Surabaya: Laksbang Mediatama, 2010), hlm. 65

2. Sumber Kewenangan

Indroharto mengemukakan bahwa wewenang diperoleh secara atribusi, delegasi, dan mandat. Wewenang yang diperoleh secara atribusi yaitu pemberian wewenang pemerintahan yang baru oleh suatu ketentuan dalam peraturan perundang-undangan. Jadi, disini dilahirkan/diciptakan suatu wewenang pemerintah yang baru. Pada delegasi terjadilah pelimpahan suatu wewenang yang telah ada oleh Badan atau Jabatan TUN yang telah memperoleh suatu wewenang pemerintahan secara atributif kepada Badan atau Jabatan TUN lainnya. Jadi, suatu delegasi selalu didahului oleh adanya sesuatu atribusi wewenang. Pada mandat, disitu tidak terjadi suatu pemberian wewenang baru maupun pelimpahan wewenang dari Badan atau Jabatan TUN yang satu kepada yang lain.⁶¹

Sedangkan Philipus M. Hadjon mengatakan bahwa setiap tindakan pemerintahan disyaratkan harus bertumpu atas kewenangan yang sah. Kewenangan itu diperoleh melalui tiga sumber, yaitu atribusi, delegasi, dan mandat. Kewenangan atribusi lazimnya digariskan melalui pembagian kekuasaan negara oleh undang-undang dasar, sedangkan kewenangan delegasi dan mandat adalah kewenangan yang berasal dari pelimpahan.

⁶¹ Indroharto, *Usaha Memahami Undang-undang tentang Peradilan Tata Usaha Negara*, (Jakarta: Pustaka Harapan, 1993), hlm. 68

Kemudian Philipus M Hadjon pada dasarnya membuat perbedaan antara delegasi dan mandat. Dalam hal delegasi mengenai prosedur pelimpahannya berasal dari suatu organ pemerintahan kepada organ pemerintahan yang lainnya dengan peraturan perundang-undangan, dengan tanggung jawab dan tanggung gugat beralih ke delegataris. Pemberi delegasi tidak dapat menggunakan wewenang itu lagi, kecuali setelah ada pencabutan dengan berpegang dengan asas "*contrarius actus*". Artinya, setiap perubahan, pencabutan suatu peraturan pelaksanaan perundang-undangan, dilakukan oleh pejabat yang menetapkan peraturan dimaksud dan dilakukan dengan peraturan yang sederajad atau yang lebih tinggi. Dalam hal mandat, prosedur pelimpahan dalam rangka hubungan atasan bawahan yang bersifat rutin. Adapun tanggung jawab dan tanggung gugat tetap pada pemberi mandat. Setiap saat pemberi mandat dapat menggunakan sendiri wewenang yang dilimpahkan itu.⁶²

Bagir Manan, menyatakan dalam Hukum Tata Negara, kekuasaan menggambarkan hak untuk berbuat atau tidak berbuat. Wewenang mengandung arti hak dan kewajiban. Hak berisi kebebasan untuk melakukan atau tidak melakukan tindakan tertentu atau menuntut pihak lain untuk melakukan tindakan tertentu. Kewajiban memuat keharusan untuk melakukan atau tidak melakukan tindakan tertentu Dalam hukum administrasi negara wewenang pemerintahan yang bersumber dari

⁶² Ridwan HR, *Op. Cit*, hlm.108-109

peraturan perundang-undangan diperoleh melalui cara-cara yaitu atribusi, delegasi dan mandat⁶³.

Atribusi terjadinya pemberian wewenang pemerintahan yang baru oleh suatu ketentuan dalam peraturan perundang-undangan. Atribusi kewenangan dalam peraturan perundang-undangan adalah pemberian kewenangan membentuk peraturan perundang-undangan yang pada puncaknya diberikan oleh UUD NRI 1945 atau Undang- undang kepada suatu lembaga negara atau pemerintah. Kewenangan tersebut melekat terus menerus dan dapat dilaksanakan atas prakarsa sendiri setiap diperlukan. Disini dilahirkan atau diciptakan suatu wewenang baru. Legislator yang kompeten untuk memberikan atribusi wewenang pemerintahan dibedakan menjadi: *Pertama, original legislator*, dalam hal ini di tingkat pusat adalah MPR sebagai pembentuk Undang-undang Dasar dan DPR bersama Pemerintah sebagai yang melahirkan suatu undang-undang. Dalam kaitannya dengan kepentingan daerah, oleh konstitusi diatur dengan melibatkan DPD. Di tingkat daerah yaitu DPRD dan pemerintah daerah yang menghasilkan Peraturan Daerah.

Dalam Pasal 22 ayat (1), UUD NRI 1945 memberikan kewenangan kepada Presiden untuk membentuk Peraturan Pemerintah Pengganti UU jika terjadi kepentingan yang memaksa. *Kedua, delegated legislator*, dalam hal ini seperti Presiden yang berdasarkan suatu

⁶³ Bagir Manan, *Wewenang Provinsi, Kabupaten, dan Kota dalam Rangka Otonomi Daerah*, (Bandung: Fakultas Hukum Unpad, 2000), hlm. 1-2

undang-undang mengeluarkan peraturan pemerintah, yaitu diciptakan wewenang-wewenang pemerintahan kepada badan atau jabatan tata usaha negara tertentu.

Pada delegasi, terjadilah pelimpahan suatu wewenang yang telah ada oleh badan atau jabatan tata usaha negara yang telah memperoleh wewenang pemerintahan secara atributif kepada badan atau jabatan tata usaha negara lainnya. Jadi suatu delegasi selalu didahului oleh adanya suatu atribusi wewenang.⁶⁴ Misal, dalam Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 Tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara Pasal 93 ayat (1), pejabat struktural eselon I diangkat dan diberhentikan oleh Presiden atas usul Menteri yang bersangkutan. Ayat (2) menjelaskan bahwa pejabat struktural eselon II ke bawah diangkat dan diberhentikan oleh Menteri yang bersangkutan. Dan ayat (3) menyatakan bahwa pejabat struktural eselon III ke bawah dapat diangkat dan diberhentikan oleh Pejabat yang diberi pelimpahan wewenang oleh Menteri yang bersangkutan⁶⁵.

Pengertian mandat dalam asas-asas Hukum Administrasi Negara, berbeda dengan pengertian mandataris dalam konstruksi mandataris menurut penjelasan UUD 1945 sebelum perubahan. Dalam Hukum Administrasi Negara mandat diartikan sebagai perintah untuk melaksanakan atasan, kewenangan dapat sewaktu-waktu dilaksanakan

⁶⁴ *Ibid*, hlm.104-105

⁶⁵ *Ibid*.

oleh pemberi mandat, dan tidak terjadi peralihan tanggung jawab.

Berdasarkan uraian tersebut, apabila wewenang yang diperoleh organ pemerintahan secara atribusi itu bersifat asli yang berasal dari peraturan perundang-undangan, yaitu dari redaksi pasal-pasal tertentu dalam peraturan perundang-undangan. Penerima dapat menciptakan wewenang baru atau memperluas wewenang yang sudah ada dengan tanggung jawab intern dan ekstern pelaksanaan wewenang yang diatribusikan sepenuhnya berada pada penerima wewenang (atributaris).⁶⁶

3. Pengertian Pelaksanaan Hukum Izin Pelayaran

Pelaksanaan hukum izin pelayaran merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan. Jadi pelaksanaan hukum izin pelayaran pada hakikatnya adalah proses perwujudan ide-ide. Pelaksanaan hukum izin pelayaran adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsi norma-hukum secara nyata sebagai pedoman pelaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

Selain itu, pelaksanaan hukum izin pelayaran adalah suatu usaha untuk menanggulangi kejahatan secara rasional, memenuhi rasa keadilan dan berdaya guna. Dalam rangka menanggulangi kejahatan terhadap berbagai sarana sebagai reaksi yang dapat diberikan kepada

⁶⁶ *Ibid*, hlm. 109

pelaku kejahatan, berupa sarana pidana maupun non hukum pidana, yang dapat diintegrasikan satu dengan yang lainnya. Apabila sarana pidana dipanggil untuk menanggulangi kejahatan, berarti akan dilaksanakan politik hukum pidana, yakni mengadakan pemilihan untuk mencapai hasil perundang-undangan pidana yang sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu waktu dan untuk masa-masa yang akan datang.⁶⁷ Pelaksanaan hukum izin pelayaran secara konkret adalah berlakunya hukum positif dalam praktik sebagaimana seharusnya patut dipatuhi. Oleh karena itu, memberikan keadilan dalam suatu perkara berarti memutuskan hukum *in concreto* dalam mempertahankan dan menjamin ditaatinya hukum materiil dengan menggunakan cara prosedural yang ditetapkan oleh hukum formal.⁶⁸ Pelaksanaan hukum izin pelayaran dapat menjamin keadilan, kepastian hukum, ketertiban dan perlindungan hukum pada era modernisasi dan globalisasi saat ini dapat terlaksana, apabila berbagai dimensi kehidupan hukum selalu menjaga keselarasan, keseimbangan dan keserasian antara moralitas sipil yang didasarkan oleh nilai-nilai *actual* di dalam masyarakat beradab.

Pelaksanaan hukum izin pelayaran sendiri harus diartikan dalam kerangka tiga konsep, yaitu sebagai berikut⁶⁹ :

⁶⁷ Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Hukum Pidana*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2002), hlm. 109

⁶⁸ Shant Dellyana, *Konsep Pelaksanaan hukum izin pelayaran*, (Yogyakarta: Liberty, 1988), hlm. 33

⁶⁹ Mardjono Reksodipuro, *Kriminologi dan Sistem Peradilan Pidana Kumpulan Karangan Buku Kedua*, (Jakarta: Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum Lembaga Kriminologi Universitas Indonesia, 1997)

- a. Konsep pelaksanaan hukum izin pelayaran yang bersifat total (*total enforcement concept*) yang menuntut agar semua nilai yang ada di belakang norma hukum tersebut ditegakkan tanpa terkecuali.
- b. Konsep pelaksanaan hukum izin pelayaran yang bersifat penuh (*full enforcement concept*) yang menyadari bahwa konsep total perlu dibatasi dengan hukum acara dan sebagainya demi perlindungan kepentingan individual.
- c. Konsep pelaksanaan hukum izin pelayaran *actual (actual enforcement concept)* yang muncul setelah diyakini adanya diskresi dalam pelaksanaan hukum izin pelayaran karena keterbatasan-keterbatasan, baik yang berkaitan dengan sarana prasarana, kualitas sumber daya manusianya, kualitas perundang-undangannya dan kurangnya partisipasi masyarakat.

Negara Indonesia adalah negara hukum (*recht staats*), maka setiap orang yang melakukan tindak pidana harus mempertanggungjawabkan perbuatannya melalui proses hukum. Hakikatnya pelaksanaan hukum izin pelayaran mewujudkan nilai-nilai atau kaidah-kaidah yang memuat keadilan dan kebenaran. Pelaksanaan hukum izin pelayaran bukan hanya menjadi tugas dari para penegak hukum yang sudah di kenal secara konvensional, tetapi menjadi tugas dari setiap orang. Meskipun demikian, dalam kaitannya dengan hukum publik pemerintahlah yang bertanggung jawab.

Sejalan dengan Pasal 1 ayat (3) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang secara tegas menyatakan bahwa Negara Indonesia adalah Negara Hukum. Dengan demikian pembangunan nasional di bidang hukum ditujukan agar masyarakat memperoleh kepastian, ketertiban dan perlindungan hukum yang berintikan kebenaran dan keadilan serta memberikan rasa aman dan tenram. Pelaksanaan hukum izin pelayaran dibedakan menjadi dua, yaitu:⁷⁰

- a. Dalam arti luas, proses pelaksanaan hukum izin pelayaran melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normatif atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum. Dalam arti sempit, pelaksanaan hukum izin pelayaran hanya diartikan sebagai upaya aparatur pelaksanaan hukum izin pelayaran tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum berjalan sebagaimana seharusnya.
- b. Dalam arti sempit, pelaksanaan hukum izin pelayaran yang mencakup pada nilai-nilai keadilan yang di dalamnya terkandung bunyi aturan formal maupun nilai-nilai keadilan yang ada dalam bermasyarakat. Dalam arti sempit, pelaksanaan hukum izin

⁷⁰ *Ibid*, hlm. 34

pelayaran itu hanya menyangkut penegakan peraturan yang formal dan tertulis.

Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Indonesia memiliki kelemahan guna menunjang berjalannya tujuan dari pelaksanaan hukum izin pelayaran tersebut. Kelemahan-kelemahan yang mempengaruhi pelaksanaan hukum izin pelayaran di Indonesia:⁷¹

a. Kelemahan Hukum

Yang dimaksud dengan hukum adalah segala sesuatu yang menimbulkan aturan-aturan yang mempunyai kekuatan yang bersifat memaksa, yaitu apabila dilanggar akan mendapatkan sanksi yang tegas dan nyata⁷². Sumber lain menyebutkan bahwa hukum adalah seperangkat norma atau kaidah yang berfungsi mengatur tingkah laku manusia dengan tujuan untuk ketentraman masyarakat.⁷³

Praktik penyelenggaraan hukum di lapangan ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan, hal ini disebabkan oleh konsepsi keadilan merupakan suatu rumusan yang bersifat abstrak, sedangkan kepastian hukum merupakan suatu prosedur yang telah ditentukan secara normatif.

b. Kelemahan Kebudayaan

⁷¹ Soerjono Soekanto, *Kelemahan-Kelemahan yang Mempengaruhi Pelaksanaan hukum izin pelayaran*, (Jakarta: Raja Grafindo, 1983), hlm.15

⁷² Yulies Tina Masriani, *PengantarHukum Indonesia*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2004), hlm.13

⁷³ *Ibid*, hlm. 13.

Kebudayaan memiliki fungsi yang sangat besar bagi masyarakat dan manusia. Masyarakat memiliki kebutuhan dalam bidang materiil dan spiritual. Untuk memenuhi kebutuhannya sebagian besar dipenuhi kebudayaan yang bersumber pada masyarakat itu sendiri. Tapi kemampuan manusia sangat terbatas, dengan demikian kemampuan kebudayaan yang merupakan hasil ciptaannya juga terbatas dalam memenuhi segala kebutuhan.⁷⁴ Berdasarkan konsep kebudayaan sehari-hari, orang begitu sering membicarakan soal kebudayaan. Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang sangat besar bagi manusia dan masyarakat, yaitu mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya kalau mereka berhubungan dengan orang lain. Dengan demikian, kebudayaan adalah suatu garis pokok tentang perikelakuan yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan, dan apa yang dilarang.

c. Kelemahan Sarana

Tanpa adanya sarana dan fasilitas tertentu, maka tidak mungkin pelaksanaan hukum izin pelayaran akan berlangsung dengan lancar. Sarana atau fasilitas tersebut antara lain mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik,

⁷⁴ Soerjono Soekanto, *Sosiologi Sebagai Suatu Pengantar*, (Jakarta: Rajawali Persada, 1990), hlm. 178

peralatan yang memadai, keuangan yang cukup dan seterusnya.

Kalau hal-hal itu tidak tepenuhi, maka mustahil pelaksanaan hukum izin pelayaran akan mencapai tujuannya.⁷⁵ Suatu masalah yang erat hubungannya dengan sarana dan fasilitas adalah soal efektivitas dari sanksi negatif yang diancamkan terhadap peristiwa-peristiwa tertentu. Tujuan dari adanya sanksi-sanksi tersebut adalah agar dapat mempunyai efek yang menakutkan terhadap pelanggar-pelanggar potensial maupun yang pernah dijatuhi hukuman karena pernah melanggar. Sanksi negatif yang relatif berat atau diperberat saja, bukan merupakan sarana yang efektif untuk dapat menegendalikan kejahatan maupun penyimpangan lain. Tapi, sarana ekonomis ataupun biaya daripada pelaksanaan sanksi-sanksi negatif diperhitungkan, dengan berpegang dengan cara yang lebih efektif dan efisien sehingga biaya dapat ditekan di dalam program-program pemberantasan kejahatan jangka panjang.

d. Kelemahan Penegak Hukum

Fungsi hukum, mentalitas atau kepribadian petugas penegak hukum memainkan peranan penting, kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas petugas kurang baik, ada masalah. Oleh karena itu, salah satu kunci keberhasilan dalam pelaksanaan hukum izin pelayaran adalah mentalitas atau kepribadian penegak hukum.

⁷⁵ *Ibid*, hlm. 37

e. Kelemahan Masyarakat

Penegak hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Setiap warga masyarakat atau kelompok sedikit banyaknya mempunyai kesadaran hukum, persoalan yang timbul adalah taraf kepatuhan hukum, yaitu kepatuhan hukum yang tinggi, sedang, atau kurang. Adanya derajat kepatuhan hukum masyarakat terhadap hukum, merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum yang bersangkutan.

B. Kewenangan

Menurut kamus besar Bahasa Indonesia, kata wewenang disamakan dengan kata kewenangan, yang diartikan sebagai hak dan kekuasaan untuk bertindak, kekuasaan membuat keputusan, memerintah dan melimpahkan tanggung jawab kepada orang/badan lain.⁷⁶

Philipus M. Hadjon, dalam tulisannya tentang wewenang mengemukakan bahwa "Istilah wewenang disejajarkan dengan istilah "bevoegdheid" dalam istilah hukum Belanda. Kedua istilah ini terdapat sedikit perbedaan yang teletak pada karakter hukumnya, yaitu istilah "bevoegdheid" digunakan baik dalam konsep hukum publik maupun dalam konsep hukum privat, sementara istilah wewenang atau kewenangan selalu digunakan dalam konsep hukum publik.⁷⁷

⁷⁶ Kamal Hidjaz. 2010. *Efektivitas Penyelenggaraan Kewenangan Dalam Sistem Pemerintahan Daerah Di Indonesia*. Makasar : Pustaka Refleksi. hlm. 35.

⁷⁷ Philipus M. Hadjon, (I) 1997. *Pengkajian Ilmu Hukum*, Makalah Pelatihan Metode Penelitian Hukum Normatif, Surabaya : Universitas Airlangga. hlm 1

Selanjutnya H. D Stout, sebagaimana dikonstantir oleh Ridwan H.R, menyebutkan bahwa :

Bevoedheid is een begrip uit bestuurlijke organisatierecht, wat kan worden omschreven als het geheel van regels dat betrekking heeft op de verkrijging en uitoefening van bestuursrechtelijke bevoegheden door publiekrechtelijke rechtssubjecten in het bestuursrechtelijke rechtsverkeer (Wewenang merupakan pengertian yang berasal dari hukum organisasi pemerintahan, yang dapat dijelaskan sebagai keseluruhan aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang pemerintahan oleh subjek hukum publik di dalam hubungan hukum publik)⁷⁸

Sebagai konsep hukum publik, wewenang (*bevoegdheid*) dideskripsikan sebagai kekuasaan hukum (*rechsmacht*), dimana konsep tersebut diatas, berhubungan pula dalam pembentukan *besluit* (keputusan pemerintahan) yang harus didasarkan atas suatu wewenang.⁷⁹

Dengan kata lain, keputusan pemerintahan oleh organ yang berwenang harus didasarkan pada wewenang yang secara jelas telah diatur, dimana wewenang tersebut telah ditetapkan dalam aturan hukum yang terlebih dulu ada. Sebagaimana pendapat F.P.C.L. Tonnaer, menyatakan bahwa :

Overheidsbevoegdheid wordt in dit verband opgevat als het vermogen om positiefrecht vast te stellen n al dus rechtsbetrekking tussen burgers onderling en tussen overheid en te scheppen. (Kewenangan pemerintah dalam kaitan ini dianggap sebagai kemampuan untuk melaksanakan hukum positif, dan dengan begitu, dapat dirincikan hubungan hukum antara pemerintah dengan warga negara).⁸⁰

Menurut H.D Stout, wewenang adalah pengertian yang berasal dari hukum organisasi pemerintahan, yang dapat dijelaskan sebagai seluruh

⁷⁸Ridwan HR, 2002. *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, hlm.101

⁷⁹Philipus M Hadjon , *Loc. Cit*,

⁸⁰Ridwan HR. 2013. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada. hlm.

aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang-wewenang pemerintahan oleh subjek hukum publik didalam hubungan hukum publik.⁸¹

Menurut Bagir Manan wewenang dalam bahasa hukum tidak sama dengan kekuasaan. Kekuasaan hanya menggambarkan hak untuk berbuat dan tidak berbuat. Wewenang sekaligus berarti hak dan kewajiban.⁸²

Kewenangan adalah merupakan hak menggunakan wewenang yang dimiliki seorang pejabat atau institusi menurut ketentuan yang berlaku, dengan demikian kewenangan juga menyangkut kompetensi tindakan hukum yang dapat dilakukan menurut kaedah-kaedah formal, jadi kewenangan merupakan kekuasaan formal yang dimiliki oleh pejabat atau institusi. Kewenangan memiliki kedudukan yang penting dalam kajian hukum tata negara dan hukum administrasi negara. Begitu pentingnya kedudukan kewenangan ini, sehingga F.A.M. Stroink dan J.G. Steenbeek menyebut sebagai konsep inti dalam hukum tata negara dan hukum administrasi negara.⁸³

Berbagai pengertian mengenai wewenang sebagaimana dikemukakan diatas, walaupun dirumusakan dalam bahasa yang berbeda, namun mengandung pengertian bahwa wewenang itu memberikan dasar hukum untuk bertindak dan mengambil keputusan tertentu berdasarkan wewenang

⁸¹ *Loc, cit.*

⁸² Nurmayani. 2009. *Hukum Administrasi Daerah.* Bandar Lampung : Universitas Lampung. hlm 26.

⁸³ Ridwan HR. *Op.Cit.* hlm. 99.

yang diberikan atau melekat padanya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dengan kata lain dapat dikatakan bahwa kewenangan itu haruslah jelas diatur secara jelas dan ditetapkan dalam peraturan perundangan-undangan yang berlaku, sebagaimana dikemukakan oleh Philipus M. Hadjon yakni, bahwa :

...minimal dasar kewenangan harus ditemukan dalam suatu undang-undang, apabila penguasa ingin meletakan kewajiban-kewajiban di atas para warga masyarakat. Dengan demikian di dalamnya terdapat suatu legitimasi yang demokratis. Melalui undang-undang, parlemen sebagai pembentuk undang-undang yang mewakili rakyat pemilihnya ikut menentukan kewajiban-kewajiban apa yang pantas bagi warga masyarakat. Dari sini, atribusi dan delegasi kewenangan harus didasarkan undang-undang formal, setidak-tidaknya apabila keputusan itu meletakan kewajiban-kewajiban pada masyarakat.⁸⁴

Dalam kajian hukum administrasi, mengetahui sumber dan cara memperoleh wewenang organ pemerintahan ini penting, karena berkenaan dengan pertanggungjawaban hukum (*rechtelijke verantwording*) dalam penggunaan wewenang tersebut, seiring dengan salah satu prinsip dalam negara hukum; "*geen bevoegheid zonder verantwoordelijkheid atau there is no authority without responsibility*" (tidak ada kewenangan tanpa pertanggungjawaban)".⁸⁵ Sumber kewenangan dapat dilihat pada konstitusi setiap negara yang memberi suatu legitimasi kepada badan-badan publik untuk dapat melakukan fungsinya.⁸⁶ Perwujudan dari fungsi pemerintahan

⁸⁴Philipus M. Hadjon, (II) 2002. *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia* *Introduction to Indonesian Administrative Law*, Yogyakarta : Gadjah Mada University Press, hlm 130

⁸⁵Ridwan HR, *Op Cit*, hlm.108

⁸⁶Tatiek Sri Djatmiati, 2004. *Prinsip Izin Usaha Industri di Indonesia*, Tesis, Surabaya : Program Pascasarjana Universitas Airlangga, hlm 60.

sebagaimana dikemukakan diatas, itu nampak pada tindakan pemerintahan (*bestuurshandelingen*) yang dalam banyak hal merupakan wujud dari tindakan yang dilakukan oleh organ-organ maupun badan pemerintahan.

Dalam melaksanakan fungsinya (terutama berkaitan dengan wewenang pemerintahan), Pemerintah mendapatkan kekuasaan atau kewenangan itu bersumber dari kekuasaan yang diberikan oleh undang-undang. H.D. van Wijk Willem Konijnenbelt, menyatakan bahwa : “*Wetmatigheid van bestuur: de uitvoerende mach bezit uitsluitend die bevoegdheden welke haar uitdrukkelijk door de Grondwet of door een andere wet zijn toegekend*”. (Pemerintahan menurut undang-undang: pemerintah mendapatkan kekuasaan yang diberikan kepadanya oleh undang-undang atau Undang-Undang Dasar).⁸⁷ Dalam kepustakaan hukum administrasi terdapat tiga cara utama memperoleh wewenang pemerintahan, yaitu atribusi, delegasi dan mandat.⁸⁸ Mengenai atribusi, delegasi, dan mandat dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Atribusi

*Attributie; toekenning van en bestuursbevoegheiddoor een wetgever aan een bestuursorgaan, (atribusi adalah pemberian wewenang pemerintahan oleh pembuat undang-undang kepada organ pemerintahan)*⁸⁹

⁸⁷Sutarmen.2007. *Kerjasama Antar Daerah Dalam Pelayanan Perizinan Dan Penegakan Hukum Penangkapan Ikan Di Wilayah Laut*, Tesis. Surabaya : Program Pascasarjana Universitas Airlangga. hlm. 112

⁸⁸Philipus M. Hadjon, *op, cit*, hlm. 2

⁸⁹Ridwan HR, *op, cit* , hlm. 104-105

Artibusi dikatakan sebagai cara normal untuk memperoleh wewenang pemerintahan. Juga dikatakan bahwa atribusi juga merupakan wewenang untuk membuat keputusan (*besluit*). Rumusan lain mengatakan bahwa atribusi merupakan pembentukan wewenang tertentu dan pemberiannya kepada organ tertentu. Yang dapat membentuk wewenang adalah organ yang berwenang berdasarkan peraturan perundang-undangan. Pembentukan wewenang dan distribusi wewenang utamanya ditetapkan dalam Undang-Undang Dasar. Pembentukan wewenang pemerintahan didasarkan pada wewenang yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan.⁹⁰

2. Delegasi

Delegatie; overdracht van een bevoegheid van het ene bestuursorgaan aan een ander, (delegasi adalah pelimpahan wewenang pemerintahan dari suatu organ pemerintahan kepada organ pemerintahan lainnya).⁹¹ Delegasi diartikan sebagai penyerahan wewenang (untuk membuat “*besluit*”) oleh pejabat pemerintahan (pejabat tun) kepada pihak lain dan wewenang tersebut menjadi tanggung jawab pihak lain tersebut⁹²

3. Mandat

Mandat een bestuursorgaan laat zinj bevoegheid names hem uitoefeen door een ander, (mandat terjadi ketika organ pemerintahan

⁹⁰Philipus M Hadjon, *op, cit.*

⁹¹Ridwan HR. *op, cit.*

⁹²*Loc, cit.*

mengizinkan kewenangannya dijalankan oleh organ lain atas namanya)

Mandat merupakan suatu pelimpahan wewenang kepada bawahan.

Pelimpahan itu bermaksud memberi wewenang kepada bawahan untuk membuat keputusan a.n pejabat tun yang memberi mandat. Keputusan itu merupakan keputusan pejabat tun yang memberi mandat. Dengan demikian tanggung gugat dan tanggung jawab tetap pada pemberi mandat. Untuk mandat tidak perlu ada ketentuan perundang-undangan.⁹³

Mengenai rumusan pengertian dari mandat, Philipus M. Hadjon menjelaskan bahwa :

Kewenangan membuat keputusan hanya dapat diperoleh dengan dua cara, yaitu atribusi atau delegasi. Oleh karena mandat merupakan suatu pelimpahan wewenang kepada bawahan. Pelimpahan ini bermaksud memberi wewenang kepada bawahan untuk membuat keputusan a.n. pejabat tun yang memberi mandat. Keputusan itu merupakan keputusan pejabat tun yang memberi mandat. Dengan demikian tanggung jawab dan tanggung gugat tetap pada pemberi mandat. Untuk mandat tidak perlu ada ketentuan peraturan perundang-undangan yang melandasinya karena mandat merupakan hal rutin dalam hubungan intim-hirarkis organisasi pemerintahan.⁹⁴

Untuk memperjelas kriteria delegasi yang dimaksud, Ten Berge menyatakan bahwa syarat-syarat delegasi antara lain:

- 6) Delegasi harus definitif, artinya delegans tidak dapat lagi menggunakan sendiri wewenang yang telah dilimpahkan itu.

⁹³*Loc, cit.*

⁹⁴Philipus M. Hadjon 1994. *Fungsi Normatif Hukum Administrasi Dalam Mewujudkan Pemerintahan Yang Bersih*, Pidato Peresmian Penerimaan Jabatan Guru Besar Dalam Ilmu Hukum Pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga. Surabaya : Fakultas Hukum Universitas Airlangga, hlm. 7

- 7) Delegasi harus berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan, artinya delegasi hanya dimungkinkan kalau ada ketentuan untuk itu dalam peraturan perundang-undangan.
- 8) Delegasi tidak kepada bawahan, artinya dalam hubungan hirarki kepegawaian tidak diperkenankan adanya delegasi.
- 9) Kewajiban memberi keterangan (penjelasan), artinya delegans berwenang untuk meminta penjelasan tentang pelaksanaan wewenang tersebut.
- 10) Peraturan kebijakan (*beleidsregel*), artinya delegans memberikan instruksi (petunjuk) tentang penggunaan wewenang tersebut.⁹⁵

Mengenai perbedaan antara delegasi dan mandat, Philipus M. Hadjon menyatakan sebagai berikut:"Dalam kepustakaan digunakan istilah dekonsentrasi, yaitu kemungkinan terjadinya pemberian wewenang dalam hubungan kepada bawahan. Dekonsentrasi diartikan sebagai atribusi wewenang kepada para pegawai (bawahan). Tujuan diadakannya dekonsentrasi ialah :

- 4) Adanya sejumlah besar permohonan keputusan dan dibutuhkannya keahlian khusus dalam pembuatan keputusan;
- 5) Kebutuhan akan penegakan hukum dan pengawasan;
- 6) Kebutuhan koordinasi"⁹⁶

Ruang lingkup legalitas tindak pemerintahan meliputi wewenang, prosedur, dan substansi. Wewenang dan substansi merupakan landasan bagi

⁹⁵Philipus M Hadjon (I) , *Op Cit*, hlm. 5

⁹⁶*Ibid*, hlm. 7

legalitas formal. Tidak terpenuhinya tiga komponen legalitas tersebut mengakibatkan cacat yuridis suatu tindak pemerintahan. Cacat yuridis menyangkut wewenang, prosedur dan substansi. Setiap tindak pemerintahan diisyaratkan harus bertumpu atas kewenangan yang sah. Kewenangan itu diperoleh melalui tiga sumber, yaitu: atribusi, delegasi dan mandat. Kewenangan atribusi lazimnya digariskan melalui pembagian kekuasaan negara oleh Undang-Undang Dasar atau ditetapkan oleh Undang-Undang, kewenangan delegasi dan mandat adalah kewenangan yang berasal dari pelimpahan.

Asas umum prosedur bertumpu atas tiga landasan utama hukum administrasi, yaitu: asas negara hukum, asas demokrasi dan asas instrumental. Asas negara hukum dalam prosedur utamanya berkaitan dengan perlindungan hak-hak dasar, misalnya hak untuk tidak menyerahkan dokumen yang sifatnya *privacy*, hak untuk tidak menyebutkan namanya atau identitas lainnya sehubungan dengan keberatan yang diajukan terhadap suatu permohonan pihak lain atau atas suatu rancangan tindak pemerintahan. Asas demokrasi dalam prosedur berkenaan dengan asas keterbukaan dalam penyelenggaraan pemerintahan. Asas keterbukaan mewajibkan pemerintah untuk secara aktif memberikan informasi kepada masyarakat tentang suatu permohonan atau suatu rencana tindak pemerintahan dan mewajibkan untuk memberikan penjelasan kepada masyarakat atas hal yang diminta. Keterbukaan pemerintahan memungkinkan peranserta masyarakat dalam pengambilan keputusan. Untuk itu dibutuhkan suatu sarana peranserta

misalnya: sarana keberatan, sarana dengar pendapat, komisi pertimbangan (penasihat) dan lain-lain. Disamping itu asas keterbukaan mewajibkan pemerintah untuk mengumumkan setiap keputusan pemerintahan.

Asas instrumental meliputi asas efisiensi (*doelmatigheid*: daya guna) dan asas efektivitas (*doeltreffenheid*: hasil guna). Dewasa ini mungkin masih banyak prosedur di bidang pemerintahan di Indonesia yang masih belum berdaya guna dan berhasil guna. Dalam hubungan itu deregulasi di bidang pemerintahan khususnya menyangkut prosedur pemerintahan masih sangat dibutuhkan.

Kekuasan pemerintahan yang berisi wewenang pengaturan dan pengendalian kehidupan masyarakat, dibatasi secara substansial. Aspek substansial menyangkut “apa” dan “untuk apa”. Cacat substansial menyangkut “apa” merupakan tindakan sewenang-wenang; cacat substansial menyangkut “untuk apa” merupakan tindakan penyalahgunaan wewenang.

C. Mahkamah Pelayaran

Keberadaan Mahkamah Pelayaran di Indonesia tidak terlepas dari peran Pemerintah Hindia Belanda semasa masih berkuasa di Indonesia. Mahkamah Pelayaran untuk pertama kalinya dibentuk berdasarkan Ordonantie op den Raad voor de Scheepvaart (Staatsblad 1934 No. 215) yang mulai berlaku pada tanggal 1 April 1938. Kedudukan Mahkamah pada masa Hindia Belanda ada dalam lingkungan Departemen van Marine. Mengingat Mahkamah Pelayaran hingga saat ini hanya satu yang berada di Jakarta, sementara luas lingkup yurisdiksinya mencakup seluruh Indonesia, maka Mahkamah Pelayaran

dipastikan memikul beban tugas yang sangat berat. Karena dengan makin meningkatnya intensitas kegiatan pelayaran di wilayah perairan Indonesia, maka potensi untuk meningkatnya kasus kecelakaan di berbagai penjuru perairan Indonesia sangat besar.

Sebagaimana telah disebutkan di atas, pengaturan tentang Mahkamah Pelayaran (*Raad voor de Scheepvaart*) pada masa Hindia Belanda terdapat dalam Ordonansi tentang Mahkamah Pelayaran (*Ordonantie op de Raad Voor de Scheepvaart*) dalam Staatsblad No. 215 Tahun 1934 yang kemudian diubah dengan Staatsblad 1947-66 Tahun 1947. Di dalam Ordonansi ini diatur tentang tugas, susunan dan tata cara persidangan dari Mahkamah Pelayaran secara rinci. Menurut Pasal 1 Ordonansi tersebut, Mahkamah Pelayaran (*Raad Voor de Scheepvaart*) memiliki yurisdiksi untuk:

- 1) Mengadakan pemeriksaan dan mengambil keputusan atas hal-hal yang tercantum dalam Pasal 25 ayat (4), (7), (8) dan (11) Ordonansi Kapal (S. 1935 No. 66). Ketentuan dimaksud adalah:
 - a. Ayat (4): “Direktur Jenderal Perhubungan Laut dapat, jika terjadi bencana kapal yang berat, mengundang Mahkamah Pelayaran untuk mengadakan pemeriksaan tentang sebab-sebab terjadinya bencana itu, juga tentang kesalahan orang-orang yang bersangkutan, dan jika perlu tentang kecakapan orang yang bersangkutan”.
 - b. Ayat (7): “Jika bagi Mahkamah pelayaran dalam pemeriksaan ternyata bahwa bencana disebabkan karena tiundakan atau kelalian dari nakhoda atau seorang Perwira kapal, maka Mahkamah Pelayaran dapat memberi hukuman disiplin kepadanya dengan hukuman teguran atau mencabut wewenang untuk kapal Indonesia yang berlayar di perairan luar selama waktu tertentu, tidak lebih dari 2 tahun”.
 - c. Ayat (8): “Jika telah mengadakan pemeriksaan Mahkamah Pelayaran berpendapat, bahwa Nakhoda atau Perwira kapal yang kecakapannya diragukan, tidak cakap, maka Mahkamah

Pelayaran dengan keputusan yang disertai dengan alasan yang kuat dapat menyatakan yang bersangkutan tidak berwenang untuk tugas dalam satu atau lebih jabatan tertentu di kapal Indonesia yang berlayar di perairan luar”.

- d. Ayat (11) “Berdasarkan fakta-fakta yang diketahui kemudian atau keadaan-keadaan khusus atas usulan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, juga permohonan yang berkepentingan atau pengusaha pelayaran pada siapa ia terkahir bekerja, oleh Mahkamah Pelayaran dapat dikembalikan wewenang yang dicabut kepada yang berkepentingan berdasarkan ketentuan dalam ayat (8), jika Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa ia cakap kembali untuk memenuhi tugas-tugas jabatannya”.

2) Memutuskan mengenai hal-hal yang diatur dalam Pasal 373a KUH Dagang, yang yaitu dalam hal seorang nakhoda melakukan sesuatu kesalahan terhadap kapal, muatan atau penumpang. Pasal 373a KUHD menyatakan sebagai berikut:

”Nakhoda yang tidak dengan suatu cara telah bersikap tidak pantas terhadap kapal, muatan dan para penumpang, dengan keputusan Mahkamah Pelayaran dapat dicabut wewenangnya untuk berlayar sebagai nakhoda kapal Indonesia, selama waktu tertentu yang tidak lebih dari 2 tahun”.

Perlu dijelaskan bahwa ketentuan yang dimaksud oleh pasal tersebut adalah bahwa pengaduan harus dilakukan oleh Pengusaha Kapal atau penumpang yang bersangkutan, yang harus dimasukkan dalam jangka waktu 3 minggu setelah tibanya kapal di tempat pertama sesudah terjadinya perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh Nakhoda atau Perwira Kapal.

3) Melakukan pemeriksaan dan atau mengambil keputusan dalam semua hal yang oleh undang-undang dibebankan kepadanya. Mahkamah tidak dapat mengambil keputusan lain selain mengenai hal yang telah

ditetapkan menurut peraturan yang berlaku dan menjadi tugasnya untuk memeriksa atau mengerjakannya.

Selanjutnya juga dikemukakan dalam Pasal 25 ayat (5) Ordonansi Kapal-Kapal 1935 tersebut bahwa: "Mahkamah Pelayaran wajib memenuhi undangan Direktur Jenderal Perhubungan Laut" Dengan ketentuan tersebut, Mahkamah Pelayaran dalam menjalankan tugasnya semata-mata hanya atas undangan yang disampaikan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Namun, hasil pemeriksaannya tidak dilaporkan atau dipertanggungjawabkan kepada Direktur Jenderal, melainkan kepada Menteri Perhubungan.

Adapun susunan keanggotaan Mahkamah Pelayaran menurut Ordonansi Mahkamah Pelayaran S. 1934-215 adalah sebagai berikut:

- a. Seorang Perwira Tinggi Angkatan Laut atau Nakhoda Pelayaran Besar Niaga/Negara bertindak sebagai Ketua merangkap anggota;
- b. Tiga orang nakhoda Pelayaran Besar Niaga/Negara atau Perwira Menengah Angkatan Laut sebagai Anggota;
- c. Seorang Sarjana Hukum sebagai Anggota;
- d. Seorang ahli Mesin Kapal Kepala atau Perwira Menengah Teknik Angkatan Laut sebagai Anggota Luar Biasa;
- e. Seorang Sarjana Hukum sebagai Sekretaris.

Dalam Pasal 2 Ordonansi yang bersangkutan juga dikemukakan bahwa untuk mengisi jabatan-jabatan tersebut dapat pula diangkat perwira purnawirawan atau pensiunan pegawai dalam pangkat atau keahlian yang sama apabila tidak terdapat tenaga-tenaga yang masih dalam dinas aktif.

Dalam hal Ketua atau Sekretaris berhalangan dalam menjalankan tugasnya, Mahkamah Pelayaran memilih salah seorang anggota untuk menjadi Ketua atau Sekretaris. Pengangkatan dan pemberhentian Ketua, para Anggota dan Sekretaris Mahkamah Pelayaran ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Selama beberapa waktu, Ketua, anggota dan Sekretaris Mahkamah Pelayaran terdiri dari Nakhoda Pelayaran Besar Niaga dan ahli hukum dari kalangan sipil. Tata cara persidangan Mahkamah Pelayaran diatur secara rinci dalam Ordonansi. Berkaitan dengan sidang-sidangnya, menurut Pasal 3, Mahkamah bersidang di Jakarta setiap kali ada keperluan dan dipimpin oleh Ketua, yang para anggotanya dipanggil pada waktunya oleh Sekretaris. Setelah menerima undangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (4) Ordonansi Kapal 1935, atau pengaduan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 373a KUHD, Mahkamah Pelayaran segera bersidang dan mengadakan pemeriksaan.

Sidang Mahkamah terbuka untuk umum, kecuali jika diputuskan, dengan alasan yang disebutkan dalam surat keputusan, sidang dilakukan secara tertutup baik sebagian ataupun seluruhnya. Selanjutnya juga ditetapkan bahwa keputusan Mahkamah Pelayaran diambil di dalam sidang yang terbuka, dan harus memuat alasan-alasan yang menjadi landasannya. Keputusan Mahkamah serta pelaksanaannya dinyatakan sebagai tidak terikat kepada cara dan bentuk lain selain yang ditetapkan dalam ordonansi. Juga bila dianggap perlu berdasarkan alasan apapun, Mahkamah dapat, membentuk sebuah komisi dari kalangan mereka untuk melakukan penyelidikan setempat. Komisi ini terdiri dari tiga orang.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Peran Mahkamah Pelayaran Dalam Penanganan Persoalan Pelanggaran Hukum Di Bidang Pelayaran Saat Ini

Setelah Proklamasi Kemerdekaan 17 Agustus 1945, pengaturan pelayaran di wilayah perairan Indonesia masih diatur dengan Ordonansi Pelayaran Indonesia (Indische Scheepvaartswet Staatsblad 1936-700). Pengaturan ini menjadi payung bagi sejumlah peraturan perundangundangan nasional yang mengatur pelayaran, meskipun di dalamnya tidak ada ketentuan rinci mengenai Mahkamah Pelayaran. Pengaturan tentang tugas pokok dan fungsi Mahkamah Pelayaran hingga saat ini masih tersebar dalam beberapa peraturan perundangundangan nasional Indonesia. Beberapa peraturan yang memuat pengaturan tentang Mahkamah Pelayaran dapat disebutkan, antara lain:

1. UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;

Menurut Pasal 1 ayat (58) UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran “Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal”. Pasal 250 UU No. 21 Tahun 1992 tentang

Pelayaran sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa:

- (1) Mahkamah Pelayaran dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri.
- (2) Mahkamah Pelayaran memiliki susunan organisasi dan tata kerja yang ditetapkan dengan Peraturan Menteri.

Pasal 251 UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa “Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 250 memiliki fungsi untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar.”. Pasal 252 UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa “Mahkamah Pelayaran berwenang memeriksa tubrukan yang terjadi antara kapal niaga dengan kapal niaga, kapal niaga dengan kapal negara, dan kapal niaga dengan kapal perang”. Pasal 253 UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa:

- (1) Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 251 Mahkamah Pelayaran bertugas:

- a. 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; dan
- b. merekomendasikan kepada Menteri mengenai pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal.

(2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b berupa:

- a. peringatan; atau
- b. pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut.

Pasal 254 UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa:

- (1) Dalam pemeriksaan lanjutan Mahkamah Pelayaran dapat menghadirkan pejabat pemerintah di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dan pihak terkait lainnya.
- (2) Dalam pemeriksaan lanjutan, pemilik, atau operator kapal wajib menghadirkan Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal.
- (3) Pemilik, atau operator kapal yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dikenakan sanksi berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan izin; atau
 - c. pencabutan izin.

Pasal 255 UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa “Ketentuan lebih lanjut mengenai fungsi, kewenangan, dan tugas Mahkamah Pelayaran serta tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Pemerintah”.

2. Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal

Pasal 1 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa “Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan Kecelakaan Kapal”.

Pasal 18 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa:

- (1) Mahkamah Pelayaran melakukan pemeriksaan kelengkapan dcikumen berita acara pemeriksaan pendahuluan dan dokumen pendukung lainnya yang disampaikan Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri.
- (2) Dalam hal dokumen berita acara pemeriksaan pendahuluan dan dokumen pendukung lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) belum lengkap, Mahkamah Pelayaran meminta Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri untuk dilengkapi.

Pasal 19 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019

Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa:

- (1) Ketua Mahkamah Pelayaran membentuk Tim panel Ahli dalam jangka waktu paling lambat 7 (tujuh) hari kerja terhitung sejak diterimanya berita acara pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal dan dokumen pendukung pemeriksaan lanjutan Kecelakaan Kapal secara lengkap.
- (2) Pembentukan Tim Panel Ahli sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan menunjuk ketua dan anggota Tim Panel Ahli sesuai keahlian yang dibutuhkan dalam pemeriksaan lanjutan Kecelakaan Kapal.

Pasal 20 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019

Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa:

- (1) Jumlah keanggotaan Tim Panel Ahli harus ganjil dan paling sedikit 5 (lima) orang, terdiri atas:
 - a. 1 (satu) orang ahli nautika tingkat I sebagai ketua;
 - b. 1 (satu) orang ahli nautika tingkat I;
 - c. 1 (satu) orang ahli teknika tingkat I;
 - d. 1 (satu) orang sarjana teknik perkapanan; dan
 - e. 1 (satu) orang sarjana hukum.
- (2) Dalam hal tertentu, ketua Mahkamah Pelayaran dapat menentukan jumlah atau susunan keanggotaan Tim Panel Ahli yang bedumlah ganjil paling sedikit 3 (tiga) orang disesuaikan dengan bobot jenis Kecelakaan Kapal serta salah satunya sarjana hukum.

Pasal 21 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang

Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019

Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa “Dalam

hal ketua atau anggota Tim Panel Ahli berhalangan dalam

melaksanakan sidang, ketua Mahkamah Pelayaran menunjuk ketua atau anggota Tim Panel Ahli pengganti sesuai dengan keahliannya”.

Pasal 22 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa:

- (1) Tim Panel Ahli sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1) dibantu oleh sekretaris Tim Panel Ahli yang bertugas mencatat pelaksanaan sidang.
- (2) Sekretaris Tim Panel Ahli sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditunjuk oleh ketua Mahkamah Pelayaran dari unsur sekretariat Mahkamah Pelayaran yang berkualifikasi sadana hukum.

Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa “Tim Panel Ahli harus melaksanakan sidang pertama paling lambat 20 (dua puluh) hari keda terhitung sejak dibentuk oleh ketua Mahkamah Pelayaran”.

Pasal 24 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa “Pelaksanaan sidang dilangsungkan di tempat kedudukan Mahkamah Pelayaran atau di luar tempat kedudukan Mahkamah Pelayaran”.

Pasal 25 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa:

- (1) Mahkamah Pelayaran memanggil Terduga, Saksi, dan Ahli untuk didengar keterangannya dalam pelaksanaan sidang pemeriksaan lanjutan Kecelakaan Kapal.
- (2) Surat panggilan kepada Terduga, Saksi, dan Ahli sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus sudah diterima oleh yang bersangkutan dalam jangka waktu paling lambat 7 (tujuh) hari kerja sebelum hari sidang.
- (3) Dalam pelaksanaan sidang pemeriksaan lanjutan Kecelakaan Kapal, Terduga, Saksi, dan Ahli wajib hadir untuk memberikan keterangan yang diperlukan.
- (4) Tim Panel Ahli melalui Mahkamah Pelayaran dapat memanggil dan meminta keterangan dari Terduga, Saksi, dan Ahli untuk melakukan pemeriksaan di lapangan atau hal lain yang dianggap perlu.

Pasal 26 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa:

Dalam hal Saksi dan/atau Ahli tidak dapat hadir dalam pelaksanaan sidang karena alasan yang dapat dipertanggungjawabkan, Tim Panel Ahli dapat meminta bantuan Syahbandar untuk meminta kepada saksi dan/atau Ahli memberikan keterangan secara tertulis.

Pasal 27 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa:

- (1) Tim Panel Ahli memeriksa berdasarkan data fakta dalam dokumen pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal dan alat bukti atau surat dokumen lainnya yang kebenarannya dapat dipertanggungjawabkan secara hukum.
- (2) Tim Panel Ahli menilai alat bukti yang disampaikan bersama dokumen berita acara pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal dan dokumen pendukung lainnya yang diajukan dalam pelaksanaan sidang dengan memperhatikan kesesuaian antara alat bukti yang satu dengan alat bukti yang lainnya.

Pasal 28 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa:

Alat bukti sebagaimana dimaksud dalam pasal 27 berupa:

- a. surat atau tulisan;
- b. keterangan Terduga;
- c. keterangan Saksi;
- d. keterangan Ahli;
- e. keterangan para pihak;
- f. petunjuk atau gambar; dan/atau
- g. informasi yang diucapkan, dikirimkan, diterima, atau disimpan dengan alat optik atau yang serupa dengan itu.

Pasal 29 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa:

Dalam pemeriksaan lanjutan Kecelakaan Kapal, Tim panel Ahli melalui ketua Mahkamah pelayaran dapat menghadirkan pejabat pemerintah di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dan pihak terkait lainnya sebagai Saksi dan/atau Ahli.

Pasal 30 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019

Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa:

- (1) Dalam pemeriksaan lanjutan Kecelakaan Kapal, pemilik atau operator kapal wajib menghadirkan Nakhoda dan/atau anak buah kapal yang ditetapkan sebagai Terduga dan/atau Saksi.
- (2) Dalam hal pemilik atau operator kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dapat menghadirkan Terduga dan/atau Saksi dalam pelaksanaan sidang, maka pelaksanaan sidang tetap dilaksanakan.

Pasal 31 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019

Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa:

Hasil pelaksanaan sidang oleh Tim Panel Ahli dalam pemeriksaan lanjutan Kecelakaan Kapal merupakan Keputusan Mahkamah Pelayaran paling sedikit memuat:

- a. ikhtisar kejadian Kecelakaan Kapal;
- b. hasil pembuktian yang diperoleh dalam pelaksanaan sidang;
- c. pendapat Mahkamah Pelayaran mengenai:
 1. kapal, dokumen kapal, dan awak kapal;
 2. keadaan cuaca;
 3. muatan/penumpang;
 4. navigasi dan olah gerak;
 5. sebab Kecelakaan Kapal;
 6. upaya penyelamatan; dan
 7. kesalahan dan/atau kelalaian.
- d. sanksi administratif kepada Nakhoda dan/atau perwira Kapal sepanjang Nakhoda dan/atau Perwira Kapal terbukti melakukan kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan.

Pasal 32 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019

Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa:

- (1) Pengambilan Keputusan Mahkamah pelayaran berupa pengenaan sanksi administratif harus dihadiri oleh seluruh Tim Panel Ahli.
- (2) Dalam pemungutan suara mengenai pengambilan Keputusan Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diawali dari anggota Tim panel Ahli dan diakhiri oleh ketua Tim Panel Ahli.
- (3) Bagi anggota Tim Panel Ahli yang berbeda pendapat dengan hasil pelaksanaan sidang, wajib menyampaikan perbedaan pendapat dan dirnasukkan dalam Keputusan Mahkamah Pelayaran.

Pasal 33 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019

Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa:

- (1) Pengambilan Keputusan Mahkamah Pelayaran berdasarkan alat bukti, hukum internasional, dan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran.
- (2) Keputusan Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dituangkan dalam bentuk tertulis dan ditandatangani oleh ketua Tim Panel Ahli, anggota Tim Panel Ahli, dan sekretaris Tim Panel Ahli.

Pasal 34 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019

Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal menyebutkan bahwa:

- (1) Berdasarkan Keputusan Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33, Mahkamah Pelayaran merekomendasikan kepada Menteri secara tertulis berupa pengenaan sanksi administratif kepada Nakhoda dan/atau Perwira Kapal.

(2) Selain merekomendasikan pengenaan sanksi administratif kepada Nakhoda dan/atau Perwira Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Mahkamah Pelayaran dapat menyampaikan kepada Menteri:

- rekомендasi mengenai pengenaan sanksi kepada pemilik atau operator yang tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30; dan/atau.
- laporan tertulis apabila berdasarkan bukti awal diduga telah terjadi pelanggaran ketentuan peraturan perundang-undangan oleh pejabat pemerintah atau pihak lain yang secara langsung atau tidak langsung berkaitan dengan sebab terjadinya Kecelakaan Kapal.

Pasal 35 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal menyebutkan bahwa:

- Menteri setelah menerima rekomendasi Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (1) menetapkan pengenaan sanksi administratif.
- Penetapan pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bersifat final.
- Dengan pertimbangan tertentu, Menteri dapat mengenakan sanksi administratif di luar sanksi administratif yang direkomendasikan Mahkamah Pelayaran.

Negara Indonesia sebagai negara kepulauan dengan dua per tiga wilayah yang terdiri dari perairan, aspek pelayaran tentunya merupakan hal yang sangat penting bagi Indonesia. Wilayah perairan kepulauan Indonesia pun merupakan jalur utama pelayaran dunia, sehingga memerlukan penanganan secara khusus, terutama dari segi pengaturan secara hukum, sehingga aktivitas pelayaran dapat berjalan sesuai dengan standar dan komitmen internasional serta kepentingan nasional. Dalam kenyataannya, pelayaran nasional masih dibelit berbagai masalah. Banyak faktor

melingkupinya, seperti lemahnya kepedulian (awareness) dari pemilik kapal dan perusahaan dalam menerapkan sistem keselamatan yang efektif serta implementatif di lapangan. Kelaiklautan kapal hanya berorientasi pada sertifikasi yang notabene hanya macan kertas saja. Sementara pengawasan dari pemerintah terhadap pelaksanaan dan pemenuhan persyaratan-persyaratan keselamatan pelayaran tidak konsisten. Saut Gurning, ahli maritim dari ITS mengemukakan bahwa kisruhnya manajemen pelayaran di Indonesia selama ini ini diakibatkan oleh fokus strategi bisnis yang mengandalkan rendahnya biaya, namun tidak memperhatikan kepentingan penumpang dan pengguna jasa kapal. Mayoritas kapal yang beroperasi di perairan Indonesia sampai saat ini adalah kapal-kapal tua dengan umur di atas 8,5 tahun. Kapal-kapal “uzur” itu pun dikelola oleh sumber daya manusia yang profesionalismenya rendah. Menurut konsep dasar keselamatan pelayaran, kapal yang hendak berlayar harus berada dalam keadaan laik laut (seaworthy). Artinya, kapal yang bersangkutan secara teknis telah diperiksa dan dianggap layak untuk menghadapi berbagai resiko dan kejadian secara wajar dalam pelayaran. Kapal tersebut juga layak menerima muatan dan mengangkutnya serta dalam keadaan yang mampu melindungi keselamatan muatan, penumpang, dan anak buah kapal (ABK)-nya. Oleh karena itu, pemerintah perlu membuat mekanisme pengawasan track record kecelakaan bagi perusahaan pelayaran yang lalai mengindahkan aturan keselamatan dengan konsekuensi pada perizinan perusahaan tersebut. Untuk menjamin kelaiklautan kapal, kesulitan kapitalisasi perusahaan pelayaran dalam

meremajakan dan memelihara armada kapal perlu didukung oleh aksesibilitas pendanaan. Laporan-laporan kecelakaan pelayaran didominasi oleh permasalahan teknis (terbalik dan tabrakan) akibat aktivitas operasi yang tidak reliable. Di kapal-kapal itu alat-alat keselamatan tidak dipelihara sehingga menurut penelitian pada umumnya tiga dari empat alat keselamatan tidak berfungsi. Kondisi kapal seperti ini terutama pada kapal yang melayani pelayaran penumpang dan penyeberangan. Sementara itu, penanganan insiden kecelakaan kapal masih bersifat administratif dan dokumentatif yang tidak menyelesaikan akar permasalahan keselamatan pelayaran. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, negeri ini juga belum memiliki “Mahkamah Maritim” seperti di negara-negara lain. Akibatnya, saat terjadi kecelakaan kasus perkara kecelakaan kapal diajukan ke Peradilan Umum. Namun karena baik Hakim maupun Jaksa yang menangani perkara demikian tidak terlalu memahami masalah yang menjadi penyebabnya, maka keputusan pengadilan mengenai masalah hukum yang timbul dari kecelakaan kapal sering dianggap tidak memuaskan.⁹⁷

Keadaan demikian jelas menunjukkan betapa perlunya peran serta Mahkamah Pelayaran. Peran Mahkamah Pelayaran dalam menekan angka pelanggaran dan kelekaan pelayaran saat ini pada perkembangannya masih belum optimal. Pada tahun 2001-2005 Mahkamah Pelayaran sudah memutus perkara kecelakaan sebanyak 155 perkara. Di tahun 2022-2014 memutus

⁹⁷Kompas, “Potret Buram Transportasi Republik”, 11 Desember 2004, www.kompas.com, 12 Mei 2025.

sebanyak 170 perkara. Tahun 2025 Mahkamah Pelayaran sudah menerima perkara sebanyak 19 perkara, empat diantaranya sudah diputus.⁹⁸ Sekalipun angka perkara yang masuk di Mahkamah Pelayaran pada tahun 2025 mencapai 19 perkara namun dalam kenyatannya, angka kecelakaan akibat kelalaian pihak penyedia jasa kapal pada tahun 2025 juga terus meningkat, seperti tenggelamnya KMP Tunu Pratama Jaya di Selat Bali pada 2 Juli 2025 dan terbakarnya KMP Barcelona V di perairan Minahasa Utara pada 20 Juli 2025. Data awal menunjukkan bahwa terjadi peningkatan jumlah kecelakaan kapal di Indonesia pada Januari-Juli 2025 menjadi tujuh peristiwa, lebih banyak dari periode yang sama tahun sebelumnya.⁹⁹

B. Kelemahan Dan Solusi Terkait Regulasi Peran Mahkamah Pelayaran Dalam Penanganan Persoalan Pelanggaran Hukum Di Bidang Pelayaran Saat Ini

1. Kelemahan Terkait Regulasi Peran Mahkamah Pelayaran Dalam Penanganan Persoalan Pelanggaran Hukum Di Bidang Pelayaran Saat Ini

a. Kelemahan Substansi Hukum

Kelemahan substansi hukum berupa ketiadaan pengaturan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 terkait kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam

⁹⁸ Wawancara dengan Bapak Ferry Anggoro Hendianto selaku Kepala Perhubungan Laut di Kota Cirebon pada 12 Juni 2025.

⁹⁹*Loc, cit.*

menyatuhkan sanksi keperdataan berupa Ganti kerugian terhadap pihak yang dirugikan atas adanya eksiden kecelakaan kapal, serta tidak diaturnya sanksi pidana baik bagi nakhoda maupun pihak administrasi Pelabuhan yang dengan sengaja atau secara tidak sengaja menggunakan dan mengizinkan penggunaan kapal yang tidak layak bagi keselamatan untuk berlayar. Mahkamah Pelayaran hanya berwenang memberikan sanksi administrative kepada nakhoda kapal serta memberikan teguran tertulis kepada Administratur Pelabuhan.¹⁰⁰

Kelemahan substansi berikutnya Adalah ketiadaan penegasan terkait kewajiban penyelesaian kasus kecelakaan kapal yang harus melalui Mahkamah Pelayaran terlebih dahulu sebelum melalui jalur hukum lainnya dalam Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal. Hal ini mengakibatkan adanya pluralisme lembaga penegak hukum dan kewenangan penegakan hukum pelayaran. Sehingga kasus kecelakaan kapal kerap diambil alih oleh pihak Kepolisian atau Kejaksaan serta Syahbandar dimana penyelesaian diselesaikan melalui jalur sistem peradilan pidana

¹⁰⁰*Loc, cit.*

dan perdata sehingga kedudukan Mahkamah Pelayaran tidak pernah dilibatkan secara baik.¹⁰¹

b. Kelemahan Struktur Hukum

Memberdayakan lembaga pemeriksa kecelakaan kapal yang ada saat ini, yaitu Mahkamah Pelayaran, juga bukan masalah mudah. Mengingat statusnya dan kewenangannya saat ini Mahkamah Pelayaran masih jauh dari harapan menjadi sebuah Mahkamah/Peradilan Maritim, adanya kelemahan substansi hukum membuat Mahkamah Pelayaran hanya dapat memberikan penindakan disiplin, tindakan ini pun hanya terhadap nakhoda, sementara untuk pihak seperti Administratur Pelabuhan hanya dalam bentuk surat saja karena penindakan terhadap pejabat tersebut merupakan kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Persoalan struktur hukum berikutnya menurut Ferry ialah:¹⁰²

Seorang nakhoda yang kapalnya mengalami kecelakaan, kerap ditemukan di lapangan dilakukan pemeriksaan menyangkut unsur pidana terlebih dahulu, dikhawatirkan akan terjadi putusan berbeda dengan putusan di Mahkamah Pelayaran. Sebab pemeriksaan lanjutan pada perkara kecelakaan di Mahkamah Pelayaran, dilakukan menyeluruh menyangkut keselamatan pelayaran, mulai dari kapal dibangun, dioperasikan, di pelabuhan sampai pada saat terjadinya kecelakaan. Para saksi pun mulai dari pemilik kapal, awak kapal, pejabat pemerintah terkait keselamatan pelayaran dan keadaan alam saat itu. Sehingga suatu kecelakaan bisa terjadi karena banyak faktor yang bisa membuat nakhoda atau perwira kapal tidak bersalah. Jika

¹⁰¹Loc, cit.

¹⁰²Loc, cit.

sudah dilakukan persidangan di peradilan umum terlebih dahulu, dan putusannya bersalah, bisa saja di Mahkamah Pelayaran berdasarkan pemeriksaan tidak bersalah. Sehingga kedudukan nakhoda kapal yang kerap tidak terbukti bersalah, karena telah menjalani proses hukum melalui peradilan umum tetap dinyatakan bersalah, walau pemeriksaan hukum yang dilakukan tidak dengan pendekatan hukum pelayaran layaknya yang dilakukan oleh Mahkamah Pelayaran.

Keadaan demikian jelas akan mengakibatkan ketidakpastian hukum bagi perlindungan bagi nakhoda kapal dalam menjalankan tugasnya yang penuh resiko keselamatan di lapangan. Max Weber menciptakan model tipe ideal birokrasi yang menjelaskan bahwa suatu birokrasi atau administrasi mempunyai suatu bentuk yang pasti dimana semua fungsi dijalankan dalam cara-cara yang rasional. Tipe ideal itu menurutnya bisa dipergunakan untuk membandingkan birokrasi antara organisasi yang satu dengan organisasi yang lain.¹⁰³ Menurut Max Weber bahwa tipe ideal birokrasi yang rasional tersebut dilakukan dalam cara-cara sebagai berikut:¹⁰⁴

- 1) Individu pejabat secara personal bebas, akan tetapi dibatasi oleh jabatannya manakala ia menjalankan tugas-tugas atau kepentingan individual dalam jabatannya. Pejabat tidak bebas menggunakan jabatannya untuk keperluan dan kepentingan pribadinya termasuk keluarganya.

¹⁰³ Agus Pramusinto dan Erwan Agus Purwanto, *Reformasi Birokrasi, Kepemimpinan, dan Pelayanan Publik*, Gava Media, Yogyakarta, 2009, hlm.110.

¹⁰⁴ Miftah Thoha, *Perspektif Perilaku Birokrasi*, Rajawali Press, Jakarta, 1991. hlm.75.

- 2) Jabatan-jabatan itu disusun dalam tingkatan hierarki dari atas ke bawah dan ke samping. Konsekuensinya ada jabatan atasan dan bawahan, dan ada pula yang menyandang kekuasaan lebih besar dan ada yang lebih kecil.
- 3) Tugas dan fungsi masing-masing jabatan dalam hierarki itu secara spesifik berbeda satu sama lainnya.
- 4) Keempat, setiap pejabat mempunyai kontrak jabatan yang harus dijalankan. Uraian tugas (*job description*) masing-masing pejabat merupakan domain yang menjadi wewenang dan tanggung jawab yang harus dijalankan sesuai dengan kontrak.
- 5) Setiap pejabat diseleksi atas dasar kualifikasi profesionalitasnya, idealnya hal tersebut dilakukan melalui ujian yang kompetitif.
- 6) Setiap pejabat mempunyai gaji termasuk hak untuk menerima pensiun sesuai dengan tingkatan hierarki jabatan yang disandangnya. Setiap pejabat bisa memutuskan untuk keluar dari pekerjaannya dan jabatannya sesuai dengan keinginannya dan kontraknya bisa diakhiri dalam keadaan tertentu.
- 7) Terdapat struktur pengembangan karier yang jelas dengan promosi berdasarkan senioritas dan merit sesuai dengan pertimbangan yang obyektif.

- 8) Setiap pejabat sama sekali tidak dibenarkan menjalankan jabatannya dan resources instansinya untuk kepentingan pribadi dan keluarganya.
- 9) Setiap pejabat berada di bawah pengendalian dan pengawasan suatu sistem yang dijalankan secara disiplin.

Walaupun nakhoda kapal memiliki tanggungjawab terkait dengan keselamatan penumpang, namun hal itu berkaitan dengan keahlian nakhoda dalam pengoperasian kapal dan tata cara pengoperasian kapal dengan standart keselamatan yang ada. Sementara adanya kerusakan mesin kapal, kurangnya fasilitas keselamatan kapal, serta persoalan usia kapal yang tidak layak digunakan lagi, merupakan tanggungjawab pemilik kapal dan juga secara administratif pengawasan kelayakan kondisi kapal berada di bawah tanggungjawab kepala pelabuhan. Dituntutnya nakhoda kapal bilamana kecelakaan kapal yang kerap diakibatkan oleh kelayakan kapal merupakan tuntutan hukum yang melebihi tanggungjawab nakhoda, hal ini jelas menyimpang dari prinsip kewenangan di atas berupa prinsip tugas dan fungsi masing-masing jabatan dalam hierarki itu secara spesifik berbeda satu sama lainnya. Sehingga jelas bahwa pemeriksaan perkara kecelakaan kapal seharusnya melalui Mahkamah Pelayaran. Keadaan demikian jelas menjadi akar terjadinya benturan antar lembaga penegak hukum di wilayah kelautan,

dimana diketahui bahwa selain Mahkamah Pelayaran, penegak hukum di wilayah laut dan pantai juga terdiri dari:

1) Badan Keamanan Laut

a) Pengertian Badan Keamanan Laut

Badan Keamanan Laut lahir berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan yang kemudian secara teknis diatur melalui Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 Tentang Badan Keamanan Laut.

Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla RI atau Bakamla) adalah badan yang bertugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Bakamla merupakan lembaga pemerintah nonkementerian yang bertanggung jawab kepada Presiden melalui Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan.

Secara histori latar belakang dibentuknya Badan Keamanan Laut ini diharapkan dapat mengakomodir dan mengintegrasikan seluruh instansi atau lembaga yang memiliki kewenangan di laut agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan. Badan Keamanan Laut sebagai bentuk revitalisasi dari Badan Koordinasi Keamanan Laut atau disingkat dengan Bakorkamla. Bakorkamla saat itu dianggap kurang efektif karena pembentukan hanya

melalui peraturan presiden, selain daripada itu Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 Tentang Bakorkamla tidak memuat kewenangan dari Bakorkamla itu sendiri.

Pembentukan Bakamla ini mengganti Bakorkamla dan diharapkan menandakan era baru sinergitas operasi keamanan laut yang didukung dengan sistem peringatan dini dan unit penindakan hukum yang terpadu. Menurut ketua tim kerja RUU Kelautan, Djasarmen Purba, Bakamla bertanggung jawab langsung kepada Presiden sebagai komando terhadap semua urusan kelautan diberbagai wilayah di Indonesia. Jadi misalkan terdapat illegal fishing bisa langsung dapat diatasi. Selain itu, Bakamla terdiri dari beberapa instansi yang saling terintegrasi dengan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Imigrasi, Kementerian Dalam Negeri (Kemendagri), Kementerian Luar Negeri (Kemenlu), Kementerian Hukum dan HAM (Kemenkumham) dan Kementerian Pertahanan (Kemhan). Dengan begitu setiap pelanggaran yang ditemukan Bakamla di wilayah kelautan Indonesia akan diserahkan ke posnya masing-masing. Misalkan terjadi penangkapan imigran maka Bakamla akan menyerahkannya ke bagian Imigrasi.

b) Tugas dan Fungsi Badan Keamanan Laut

Tugas pokok Bakamla adalah melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia. Dalam melaksanakan tugas, Badan Keamanan Laut menyelenggarakan fungsi:

- 1) Menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- 2) Menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- 3) Melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- 4) Menyinergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait;
- 5) Memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait;
- 6) Memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; dan
- 7) Melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.

2) Polisi Perairan

Polisi adalah anggota badan pemerintahan yang bertugas memelihara keamanan dan ketertiban umum. Namun, kata polis dapat merujuk kepada salah satu dari tiga hal yaitu orang, institusi (lembaga), atau fungsi. Polisi yang bermakna institusi biasa kita sebut dengan kepolisian. Contohnya Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Polri, dan Kepolisian Daerah atau Polda (Yulihastin, 2008: 3).

Berdasarkan Peraturan Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Daerah Pasal 1 angka 1 ditentukan bahwa: Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) adalah alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri.

Dalam melaksanakan tugasnya, Organisasi Polri disusun secara berjenjang dari tingkat pusat sampai ke Wilayah. Organisasi Polri yang berada di tingkat pusat disebut Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia (Mabes Polri) yang dipimpin oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia (Kapolri) sedang organisasi Polri yang berada di

tingkat ke Wilayah disebut Kepolisian Daerah (Polda) yang dipimpin oleh Kepala Polisi Daerah (Kapolda). Dalam Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010 Pasal 1 angka 3 dijelaskan bahwa Polda adalah pelaksana tugas dan wewenang Polri di Wilayah Provinsi yang berada di bawah Kapolri. Polda dalam melaksanakan tugas pokoknya khususnya dalam hal pelaksanaan kepolisian perairan dibantu oleh subbagian pelaksana tugas pokok yaitu Direktorat Polisi Air (DirPolair).

Direktorat Kepolisian Perairan (DirPolair) adalah bagian integral Polri yang mengemban tugas di wilayah perairan dalam rangka memelihara Kamtibmas, menegakkan hukum, memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan masyarakat, sebagai upaya terciptanya keamanan dalam negeri¹⁰⁵. Berdasarkan Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010 Pasal 6 huruf f ditentukan bahwa Kepolisian Daerah (Polda) menyelenggarakan fungsi: Pelaksanaan kepolisian perairan, yang meliputi kegiatan patroli termasuk penanganan pertama tindak pidana, pencarian dan penyelamatan kecelakaan/Search and Rescue (SAR) di wilayah perairan, pembinaan masyarakat pantai

¹⁰⁵ (<http://wikimapia.org/16971843/id/MAKO-DIT-POLAIR-POLDADIY>, diakses tanggal 13 Oktober 2020).

atau perairan dalam rangka pencegahan kejahatan dan pemeliharaan keamanan di wilayah perairan. Ditpolair yang merupakan unsur pelaksana tugas pokok dari Kepala Polisi Daerah (Kapolda), memiliki tugas untuk menjalankan tugas di bidang perairan yang diselenggarakan oleh Polda, seperti yang diatur dalam Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010 Pasal 6 huruf (f). Direktur Polisi Air (Dirpolair) yang dipimpin oleh Direktorat Polisi Air (Dirpolair) yang bertanggungjawab kepada Kapolda, dan dalam pelaksanaan sehari-hari, Ditpolair berada di bawah kendali Wakil Kepala Polisi Daerah (Wakapolda). Dalam melaksanakan tugasnya, Dirpolair dibantu oleh Wakil Direktur Polisi Air (Wadirpolair) yang bertanggungjawab kepada Dirpolair.

Berdasarkan Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010 Pasal 204 ditentukan bahwa:

Ditpolair terdiri dari:

- a) Subbagian Perencanaan dan Administrasi (Subbagrenmin).
- b) Bagian Pembinaan Operasional (Bagbinopsnal).
- c) Subdirektorat Pelaksanaan hukum izin pelayaran (Subditgakkum).
- d) Satuan Patroli Daerah (Satrolda).

- e) Subdirektorat Fasilitas, Pemeliharaan dan Perbaikan dan
- f) Kapal.

Ditpolair juga menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- a) Pemeliharaan dan perbaikan fasilitas serta sarana kapal di lingkungan Polda.
- b) Pelaksanaan patroli, pengawalan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah perairan, dan Binmas pantai di daerah hukum Polda.
- c) Pemberian bantuan SAR di laut/ perairan.
- d) Pelaksanaan transportasi kepolisian di perairan.
- e) Pengumpulan dan pengolahan data serta penyajian informasi dan dokumentasi program kegiatan Ditpolair. (Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010 Pasal 202 ayat (3)).

Polisi perairan merupakan salah satu instansi dengan satuan tugas patroli di laut. Sesuai dengan UU No. 2 tahun 2002, tugas Polri secara umum (Buana, 2017) adalah adalah:

- a) Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
- b) Menegakkan hukum; dan
- c) Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada

Masyarakat

Polisi Perairan bertugas membina dan menyelenggarakan fungsi Kepolisian Perairan tingkat Pusat dalam rangka melayani, melindungi, mengayomi, serta memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat dan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah perairan Indonesia (POLAIR, 2017). Kemudian fungsi utama dari Polisi Perairan adalah pelaksanaan hukum izin pelayaran, yaitu pembinaan kekuatan Polri maupun potensi masyarakat dalam rangka keamanan dan ketertiban masyarakat yang Bersama-sama kekuatan sosial lainnya memikul tugas dan tanggung jawab mengamankan dan menyukseskan pembangunan nasional dan meningkatkan kesejahteraan bangsa.

Fungsi lainnya adalah fungsi organik meliputi dua hal yaitu fungsi organik operasional dan fungsi organik pembinaan. Fungsi organik operasional meliputi operasional kepolisian baik rutin maupun khusus, sedangkan fungsi organik di bidang pembinaan meliputi bidang penelitian dan pengembangan, perencanaan dan pengorganisasian sampai ke tingkat pengawasan dan pengendalian. Adapun fungsi lainnya yaitu fungsi teknis meliputi unsur-unsur penggerak operasional kepolisian yang terdiri dari intelijen dan pengamanan, samapta, lalu lintas dan bimbingan masyarakat.

Disamping itu juga fungsi teknis yang lebih bersifat administratif yaitu masalah personel, pendidikan dan logistik. Fungsi teknis juga meliputi fungsi-fungsi yang bersifat sosial, antara lain bidang sejarah, psikoologi kedokteran dan interpol. Sedangkan fungsi khusus kepolisian meliputi bidang keuangan, pembinaan sistem informasi, komunikasi dan elektronika, penerangan, hukum, pembinaan mental dan SAR (Search and Rescue). Polisi Perairan dipimpin oleh seorang direktur dan bertanggung jawab kepada Kapolri (Jaya, 2008: 75).

3) Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL)

Tentara Nasional Indonesia yang disebut TNI berperan sebagai alat negara di bidang pertahanan yang dalam menjalankan tugasnya berdasarkan kebijakan dan keputusan politik negara. Adapun tugas pokok TNI adalah menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah Negara berdasarkan Pancasila dan UUD 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia. Susunan Tentara Nasional Indonesia memiliki 3 daerah atau matra (wilayah) yang vital yang harus dijaga dan dilindungi yakni wilayah darat, wilayah laut dan wilayah udara yang dari wilayah-wilayah tersebut di komando dengan angkatan yang memiliki tugas masing-masing.

TNI AL merupakan salah satu instansi yang memiliki satuan tugas patroli di laut. Keberadaan patroli TNI AL di laut dijustifikasi oleh Pasal 9 UU No. 34 tahun 2004. Dimana Tugas pokok TNI AL adalah:

- a) Melaksanakan tugas TNI mitra laut di bidang pertahanan
- b) Menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum internasional yang telah diratifikasi.
- c) Pelaksanaan tugas diplomai angkatan laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan pemeritah.
- d) Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan mitra laut.
- e) Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.

TNI AL juga memiliki dua fungsi dasar yaitu pengendalian laut dan proyeksi kekuatan. Pengendalian laut bertujuan untuk menjamin kepentingan nasional di laut serta lewat laut, dan bertujuan agar mampu secara optimal memanfaatkan potensi laut yang dimilikinya untuk kepentingan bangsa sendiri serta mampu mencegah atau menghambat pemanfaatan oleh bangsa lain yang dapat merugikan kepentingan bangsa sendiri. Sementara itu, proyeksi kekuatan terbagi dalam dua bagian yaitu Proyeksi

kekuatan sebagai bagian dari pengendalian laut. Proyeksi ini adalah penggunaan dari kapal-kapal TNI AL dan pasukan marinir untuk memastikan pengendalian dan terpeliharanya keamanan di laut Indonesia dan daerah penting lainnya. Serta Proyeksi kekuatan untuk mendukung kampanye kekuatan darat dan udara. Dalam ruang lingkup yang lebih luas ini meliputi operasi amfibi, penggunaan pesawat angkut udara, bantuan tembakan kapal terhadap sasaran di darat, dalam mendukung kampanye udara dan darat (Jaya, 2008: 71).

Selain tugas pokok dan fungsi di atas, TNI AL juga memiliki tiga peran strategis yang diantaranya adalah sebagai berikut (Samudera, 2010).

a) Peran Militer (*Military Role*).

Bila dilihat dari definisi *use of the sea* salah satu dari ketiga peran tersebut yang utama adalah *military role* dimana hal tersebut berkaitan erat dengan perang dan operasi tempur. Kemudian negara yang menyatakan dirinya memiliki *military role* harus memiliki kekuatan tempur dan kemampuan dalam menghadapi situasi tempur.

Selanjutnya angkatan laut harus memiliki kemampuan sebagai *sea control* dan *sea denial*. Peran ini dilaksanakan dalam rangka menegakkan



kedaulatan negara di laut dengan cara pertahanan negara dan penangkalan, menyiapkan kekuatan untuk persiapan perang, menangkal setiap ancaman militer melalui laut, dan menjaga stabilitas keamanan kawasan maritim. Dalam upaya pertahanan negara dan penangkalan ini dilaksanakan kegiatan ataupun operasi untuk melindungi segenap aktifitas negara dalam eksplorasi dan eksploitasi laut, melindungi kehidupan, kepentingan dan kekayaan laut nasional baik dari ancaman luar maupun dalam negeri, menyiapkan sistem pertahanan laut yang handal, membangun kekuatan tempur laut yang siap untuk perang, membangun pangkalan pangkalan dan fasilitas labuh bagi kapal-kapal.

Dalam *military role* penggunaan kekuatan tergantung kondisi geografi dan intensitas konflik bersenjata yang dihadapi. Penggunaan kekuatan tersebut diarahkan untuk menghadapi setiap agresi militer melalui laut, mencegah musuh untuk menggunakan laut untuk kepentingannya, mengendalikan laut untuk kepentingan nasional, mengamankan dan melindungi penggunaan laut bagi lalu lintas manusia dan barang yang melalui laut,

menggunakan laut untuk proyeksi kekuatan ke darat, serta mendukung operasi pemeliharaan perdamaian Persatuan Bangsa Bangsa.

b) Peran Konstabulari (*Constabulary Role*).

Constabulary role ini berkaitan erat dengan jangkauan *force laws and treaties* yang meliputi wilayah nasional dan kepentingan nasional.

Pelaksanaannya adalah menegakkan hukum di laut, melindungi sumber daya dan kekayaan laut nasional, memelihara ketertiban di laut, serta mendukung pembangunan bangsa dalam memberikan kontribusi terhadap stabilitas dan pembangunan nasional.

Constabulary role ini dilaksanakan di seluruh perairan laut yurisdiksi nasional yang secara umum

untuk memelihara ketertiban di laut. Dalam melaksanakan tugas penegakan dan hukum di laut,

peran ini diselenggarakan secara mandiri atau gabungan dengan komponen kekuatan laut lainnya dengan cara menggelar operasi laut di kawasan strategis dan operasi laut sehari-hari. Menegakkan hukum dan memelihara ketertiban di laut dilaksanakan dalam upaya melindungi pemanfaatan kekayaan laut secara legal, mencegah penyelundupan

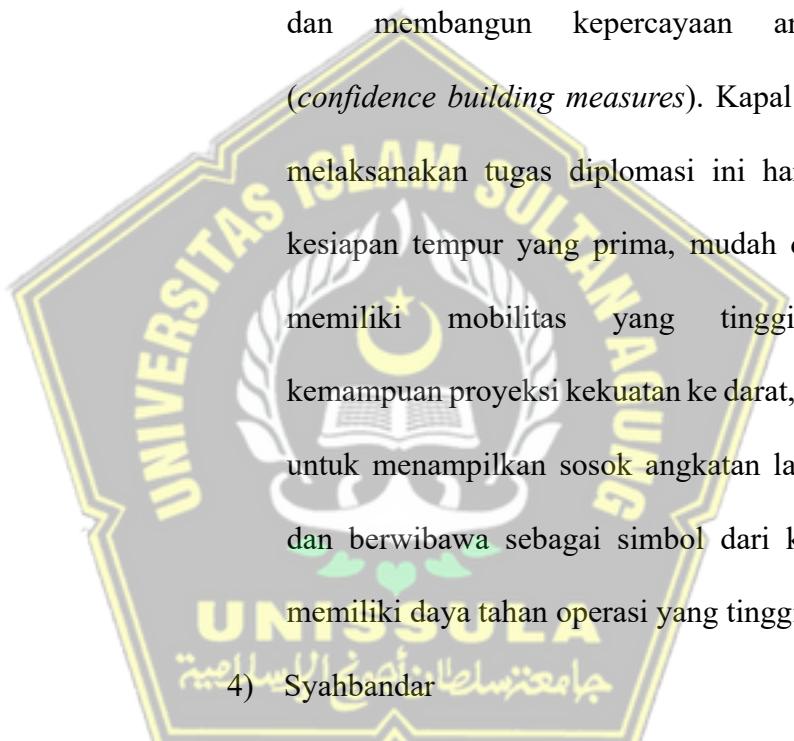
dan imigran gelap serta mencegah pelanggaran-pelanggaran di laut lainnya. Sedangkan untuk keamanan jalur lintas laut internasional, diselenggarakan dalam rangka mendukung dan melaksanakan Konvensi Persatuan Bangsa Bangsa tentang Hukum Laut Internasional di wilayah laut yurisdiksi nasional.

c) Peran Diplomasi (*Diplomacy Role*).

Peran ini mencakup mulai dari *naval presence* walaupun tidak semua angkatan laut harus dan bisa memiliki opsi ini dan kemampuan latent (*latent naval capabilities*). Peran ini sering disebut sebagai “unjuk kekuatan angkatan laut” yang telah menjadi peran tradisional angkatan laut. Diplomasi merupakan dukungan terhadap kebijakan luar negeri pemerintah yang dirancang untuk mempengaruhi kepemimpinan negara lain dalam keadaan damai atau pada situasi perang. Secara tradisional, angkatan laut menunjukkan kehadirannya di laut dengan melaksanakan kunjungan ke luar negeri menggunakan kapal -kapal perang milik TNI AL. Hal ini bertujuan untuk mengingatkan dan menunjukkan kemampuan dan kekuatan TNI AL di laut. Di samping itu untuk

mempengaruhi pandangan negara-negara yang dikunjungi terhadap kebesaran bangsa dan mempromosikannya di dunia internasional.

Kehadiran di laut itu tidak didasarkan atas adanya ancaman, namun lebih merupakan sebagai duta bangsa yang berperan untuk membentuk opini dan membangun kepercayaan antar negara (*confidence building measures*). Kapal perang yang melaksanakan tugas diplomasi ini harus memiliki kesiapan tempur yang prima, mudah dikendalikan, memiliki mobilitas yang tinggi, memiliki kemampuan proyeksi kekuatan ke darat, serta mampu untuk menampilkan sosok angkatan laut yang kuat dan berwibawa sebagai simbol dari kekuatan dan memiliki daya tahan operasi yang tinggi.



Pelabuhan pada hakekatnya merupakan suatu mata rantai dalam penyelenggaraan angkutan ke/dari pedalaman yang menghubungkan berbagai sarana angkutan dengan sarana angkutan laut. Dengan demikian pelabuhan tidak hanya berfungsi sebagai titik terminal tetapi juga sebagai pusat kegiatan transit. Jumlah pelabuhan yang demikian banyak

(kurang lebih 200 pelabuhan) tersebar di seluruh pelosok nusantara yang begitu luas dalam jarak-jarak yang relatif pendek antara pelabuhan yang satu dengan yang lainnya dengan tingkat fasilitas teknis yang berbeda-beda.¹⁰⁶

Keselamatan pelayaran di laut menyangkut berbagai kepentingan umum, dimana keselamatan penumpang serta segala harta bendanya harus dapat dipertanggungjawabkan, maka diperlukan pengawasan dan pembinaan bagi maksud tersebut yang dilakukan oleh suatu lembaga pemerintah yang disebut dengan kesyahbandaran yang dipimpin oleh seorang syahbandar.¹⁰⁷ Berdasarkan Pasal 1 butir (56) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang dimaksud syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundangan

¹⁰⁶ Hussyen Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku II*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hlm.235

¹⁰⁷ Adi Sumardiman, *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Pengaturan Skema Pemisah Lalu Lintas Pelayaran, Pengayoman / Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan HAM RI*, Jakarta,1999, hlm. 64

undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Fungsi, tugas dan kewajiban syahbandar diatur di dalam Pasal 207 sampai Pasal 225 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

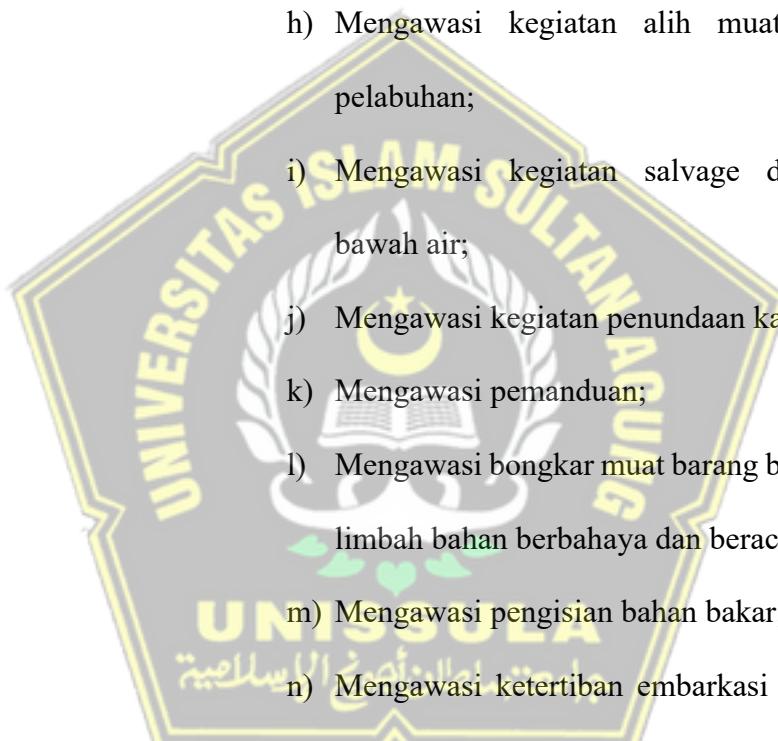
Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa “Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan

pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan pelaksanaan hukum izin pelayaran di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan”.

Dari rumusan tersebut dapat disimpulkan bahwa fungsi syahbandar mencakup keselamatan dan keamanan pelayaran dimana syahbandarlah yang melakukan pelaksanaan, pengawasan dan pelaksanaan hukum izin pelayaran di pelabuhan termasuk membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan. Adanya fungsi syahbandar dalam menjaga keselamatan dan keamanan di pelabuhan maka syahbandar memiliki tugas-tugas sebagaimana yang dinyatakan di dalam Pasal 208 ayat (1) Undang-

Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yakni :

- f) Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- g) Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran;
- h) Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
- i) Mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air;
- j) Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
- k) Mengawasi pemanduan;
- l) Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun;
- m) Mengawasi pengisian bahan bakar;
- n) Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
- o) Mengawasi pengerukan dan reklamasi;
- p) Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
- q) Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;



- r) Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
- s) Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Selain memiliki fungsi dan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 dan Pasal 208, syahbandar juga memiliki kewenangan sebagaimana yang dirumuskan di dalam Pasal 209 yakni:

- a) Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan;
- b) Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal;
- c) Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
- d) Melakukan pemeriksaan kapal;
- e) Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
- f) Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- g) Menahan kapal atas perintah pengadilan; dan
- h) Melaksanakan sijil awak kapal.

KUHD tidak memuat secara eksplisit mengenai definisi dan tanggungjawab syahbandar. Namun, pelaksanaan, pengawasan dan pelaksanaan hukum izin pelayaran di pelabuhan oleh syahbandar secara

tidak langsung dapat dilihat di dalam pasal-pasal mengenai tanggungjawab nakhoda diantaranya Pasal 348 dan 349 KUHD dimana nakhoda berusaha agar diselenggarakan buku harian kapal dimana semua hal yang penting yang terjadi dalam perjalanan dicatat dengan teliti. Hal ini merupakan fungsi nakhoda yakni melakukan pengawasan di bidang angkutan di perairan. Pasal 352 KUHD menyatakan bahwa nakhoda wajib dalam 48 jam setelah tibanya di pelabuhan darurat atau pelabuhan tujuan akhir menunjukkan atau menyuruh menunjukkan buku harian kapal kepada pegawai pendaftaran anak buah kapal dan minta agar buku itu ditandatangani oleh pegawai tersebut sebagai tanda telah dilihatnya. Di dalam pasal ini yang dimaksud sebagai pegawai pendaftaran anak buah kapal ialah syahbandar yang memiliki tugas dalam menjalankan fungsinya untuk melaksanakan keselamatan dan keamanan di bidang angkutan perairan.

5) Penjaga Pantai

Organisasi dunia yang mengatur tentang kegiatan yang terjadi di laut yaitu International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus

perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) yang menangani masalah kemaritiman, terutama pelayaran Internasional. IMO menetapkan standar Internasional untuk keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan bagi industri pelayaran internasional. Berperan menciptakan kerangka regulasi bagi industri pelayaran secara adil dan efektif, serta dapat diadopsi dan diimplementasikan secara universal.



IMO awalnya bernama IMCO (*Intergovernmental Maritime Consultative Organization*), didirikan berdasarkan konvensi pembentukannya pada 6 Maret 1948 di Jenewa dan mulai resmi pada 17 Maret 1958. Sidang pertama IMO digelar pada tahun 1959. Sejak 1 Mei 1982, nama IMCO diubah menjadi *International Maritime Organization* (IMO). Sekretariat IMO bermakas di London, United Kingdom. IMO menekankan pentingnya peran Instansi Sipil untuk menjaga keamanan maritim.

Meskipun Angkatan Laut secara universal mempunyai peran konstabulari, namun ada tuntutan yang kuat terhadap peran instansi sipil. Hal tersebut selaras dengan berbagai aturan di bidang keamanan dan keselamatan maritim seperti UNCLOS 1982

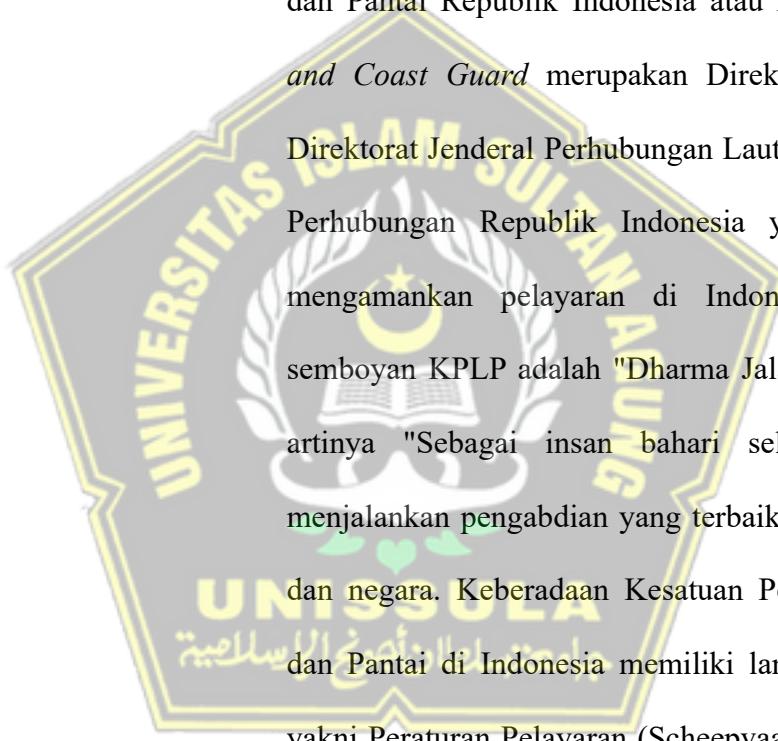
mengarah pada institusi sipil yang secara luas dikenal sebagai *Coast Guard* atau dalam bahasa Indonesia dikenal dengan Penjaga Laut dan Pantai.

Perkembangan dunia Internasional yang sangat dinamis, faktanya tidak semua negara menamakan institusi sipil yang menangani keamanan maritimnya sebagai *Coast Guard*, namun sangat jelas ada perbedaan fungsi antara *Coast Guard* dengan institusi lain seperti Polisi Perairan, Bea dan Cukai dan lain sebagainya. Salah satu cirinya adalah institusi tersebut merupakan wakil negara sekaligus pengembangan fungsi-fungsi pemerintahan di laut sebagaimana diamanatkan oleh hukum nasional dan internasional. Fungsi-fungsi dimaksud di antaranya mencakup pertolongan di laut, pengaturan navigasi, wahana laut, penanganan polusi laut, keamanan maritim dan perlindungan sumber daya laut¹⁰⁸ Di Asia Pasifik, beberapa negara telah mempunyai *Coast Guard*, baik yang menggunakan nama tersebut maupun tidak. Seperti India dengan *Indian Coast Guard*, Malaysia dengan *Maritime Enforcement*

¹⁰⁸ Alman Helvasali, *Coast Guard Dan Managemen Keamanan Maritime*, <http://www.fkpmaritim.org/coast-guard-dan-manajemen-keamanan-maritim/> (diakses tgl 17 Oktober 2020),

Agency, Filipina dengan *Philippine Coast Guard* dan Jepang dengan *Japan Coast Guard*. Adapun negara-negara lain belum mempunyai organisasi tersebut atau setidaknya fungsi-fungsi *Coast Guard* tersebar pada sejumlah instansi yang berbeda-beda.

(KPLP) merupakan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Republik Indonesia atau *Indonesia Sea and Coast Guard* merupakan Direktorat dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang bertugas mengamankan pelayaran di Indonesia. Adapun semboyan KPLP adalah "Dharma Jala Praja Tama" artinya "Sebagai insan bahari selalu berusaha menjalankan pengabdian yang terbaik untuk bangsa dan negara. Keberadaan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai di Indonesia memiliki landasan hukum yakni Peraturan Pelayaran (Scheepvaart Reglement) LN.1882 No.115 junto LN.1911 No.399 (Kepolisian di Laut). Undang-Undang Pelayaran (Scheepvaart Ordonantie) 1936 (Stb.1936 No.700), Peraturan Pelayaran 1936 pasal 4, dan Ordonansi Laut



Teritorial dan Lingkungan Maritime 1939 Pasal 13.¹⁰⁹

Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) adalah lembaga yang melaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.

c. Kelemahan Kultur Hukum

Kelemahan kultur hukum berupa kedudukan Mahkamah Pelayaran yang berada dipusat dan tidak memiliki lembaga sebagai perwakilan Mahkamah Pelayaran di setiap daerah. Dapat diketahui bersama pula bahwa di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, kedudukan Mahkamah Pelayaran hanya berada di dalam pemerintahan pusat. Hal ini jelas akan mempersulit daya jangkau peran Mahkamah Pelayaran dalam menjalankan fungsinya. Untuk menjalankan fungsinya

¹⁰⁹Winarno, *Analisis Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)/Indonesia Sea and Coast Guard Guna Pelaksanaan hukum izin pelayaran Pelayaran Di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Tanjung Mas Semarang (Tinjauan Yuridis Undang-Undang No 17 Tentang Pelayaran)*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Vol 1, No 1, Mei, hlm. 39.

secara efektif, Mahkamah Pelayaran membutuhkan Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkualitas dan memiliki pemahaman mendalam terhadap prosedur pemeriksaan kecelakaan kapal serta regulasi nasional dan internasional serta lembaga perwakilan di daerah sebagai upaya optimal dalam menjangkau persoalan pelayaran di berbagai daerah di Indonesia. Dalam kenyatannya Mahkamah Pelayaran hanya berkedudukan di pusat sehingga dalam menjalankan perannya, Mahkamah Pelayaran hanya menunggu adanya perkara yang masuk kepadanya, tidak secara aktif turun secara langsung pada perkara-perkara pelayaran di berbagai daerah.¹¹⁰

2. Solusi Dalam Persoalan Regulasi Peran Mahkamah Pelayaran Dalam Penanganan Persoalan Pelanggaran Hukum Di Bidang Pelayaran Saat Ini

Persoalan ketidakpastian kedudukan Mahkamah Pelayaran dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019. Persoalan kurang optimalnya peran Mahkamah Pelayaran dalam penanganan kasus pelanggaran pelayaran yang mengakibatkan kecelakaan pelayaran yang semakin tinggi, menjadi landasan perlunya

¹¹⁰ Wawancara dengan Bapak Ferry Anggoro Hendianto selaku Kepala Perhubungan Laut di Kota Cirebon pada 12 Juni 2025.

solusi akan persoalan ini. Langkah solusi yang dapat dilakukan ialah dengan:

- a. Perlu diaturnya kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam menjatuhkan sanksi keperdataan berupa Ganti kerugian terhadap pihak yang dirugikan atas adanya eksiden kecelakaan kapal, serta sanksi pidana baik bagi nakhoda maupun pihak administrasi Pelabuhan yang dengan sengaja atau secara tidak sengaja menggunakan dan mengizinkan penggunaan kapal yang tidak layak bagi keselamatan untuk berlayar dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
- b. Pelru adanya penegasan terkait kewajiban penyelesaian kasus kecelakaan kapal yang harus melalui Mahkamah Pelayaran terlebih dahulu sebelum melalui jalur hukum lainnya dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
- c. Perlu diaturnya lembaga perwakilan Mahkamah Pelayaran di tingkat daerah dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Peran Mahkamah Pelayaran dalam penanganan persoalan pelanggaran hukum di bidang pelayaran saat ini diatur dalam Pasal 250 hingga Pasal 254 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pasal 18 hingga Pasal 34 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelaigan Kapal.
2. Kelemahan yang terjadi dalam pengaturan peran Mahkamah Pelayaran dalam penanganan pelanggaran hukum pelayaran ialah ketiadaan pengaturan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 terkait kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam menjatuhkan sanksi keperdataan berupa Ganti kerugian terhadap pihak yang dirugikan atas adanya eksiden kecelakaan kapal, serta tidak diaturnya sanksi pidana baik bagi nakhoda maupun pihak administrasi Pelabuhan yang dengan sengaja atau secara tidak sengaja menggunakan dan mengizinkan penggunaan kapal yang tidak layak bagi keselamatan untuk berlayar, ketiadaan penegasan terkait kewajiban penyelesaian kasus kecelakaan kapal yang harus melalui Mahkamah Pelayaran terlebih dahulu sebelum melalui jalur hukum lainnya dalam Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang

Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal. Solusi yang dapat dilakukan ialah perlu diaturnya kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam menjatuhkan sanksi keperdataan berupa Ganti kerugian terhadap pihak yang dirugikan atas adanya eksiden kecelakaan kapal, serta sanksi pidana baik bagi nakhoda maupun pihak administrasi Pelabuhan yang dengan sengaja atau secara tidak sengaja menggunakan dan mengizinkan penggunaan kapal yang tidak layak bagi keselamatan untuk berlayar dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal. Pelru adanya penegasan terkait kewajiban penyelesaian kasus kecelakaan kapal yang harus melalui Mahkamah Pelayaran terlebih dahulu sebelum melalui jalur hukum lainnya dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal. Perlu diaturnya lembaga perwakilan Mahkamah Pelayaran di tingkat daerah dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

B. Saran

1. Bagi pemerintah perlu menegaskan terkait kewajiban penyelesaian kasus kecelakaan kapal yang harus melalui Mahkamah Pelayaran terlebih dahulu sebelum melalui jalur hukum lainnya dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
2. Bagi masyarakat perlu adanya sosialisasi terkait peran dan kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam persoalan pelanggaran hukum di bidang pelayaran.



DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

A. Garner, Bryan.1999. *Black' Law Dictionary*. ST. Paul Minn: West Group.

Arief Sidharta, Bernard. 1999. *Refleksi Tentang Struktur Ilmu Hukum: Sebuah penelitian tentang fundasi ke filsafatan dan sifat keilmuan Ilmu Hukum sebagai landasan pengembangan Ilmu Hukum Nasional Indonesia*. Bandung: Mandar Maju.

Ali, Achmad.2002. *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis Dan Sosiologis)*. Jakarta: Penerbit Toko Gunung Agung.

Ashsofa, Burhan. 2004. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta.

Asshiddie, Jimly dan Ali Safa'at. 2012. *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*. Jakarta: Konstitusi Press.

Asikin, Zainal. 2012. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Basuki Minarno, Nur. 2010. *Penyalahgunaan Wewenang Dalam Pengelolaan Keuangan Daerah*. Surabaya: Laksbang Mediatama.

Buzan, Berry dkk, 1998, *Security A New Framework for Analysis*, USA: Lynne Rienner Publisher Inc

Chazawi, Adami. 2005. *Hukum Pidana Materiil dan Formil Korupsi di Indonesia*. Malang: Bayumedia Publishing.

David Scott Greenway, Hugh.2016. *The Anwatched Ship at Sea: The Coast Guard and Home Land Security*. World Policy Journal. Vol. 20. No. 2. North Carolina : Duke University Press.

Dellyana, Shant.1988. *Konsep Pelaksanaan hukum izin pelayaran*. Yogyakarta: Liberty.

Djatmiati, Tatiek Sri. 2004. *Prinsip Izin Usaha Industri di Indonesia*. Disertasi. Surabaya : Program Pascasarjana Universitas Airlangga.

Farida Indrari, Maria.2007. *Ilmu Perundang-Undangan Jenis Fungsi dan Materi Muatan*. Yogyakarta: Kanisius.

Guba, E.G. dan Y. S. Lincoln. *Kontroversi Paradigmatik. Kontradiksi dan Arus Perpaduan Baru*. dalam Norman K. Denzin dan Y. S. Lincoln. *Tha Sage*

Handbook Of Qualitative Research Edisi Ketiga. dialihbahasakan oleh Dariyatno.2011. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Hadjon, Philipus M. 1994. *Fungsi Normatif Hukum Administrasi Dalam Mewujudkan Pemerintahan Yang Bersih.* Pidato Peresmian Penerimaan Jabatan Guru Besar Dalam Ilmu Hukum Pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga. Surabaya: Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

Hadjon, Philipus M. (II) 2002. *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia Introduction to Indonesian Administrative Law.* Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

----- 1997. *Pengkajian Ilmu Hukum.* Makalah Pelatihan Metode Penelitian Hukum Normatif. Surabaya: Universitas Airlangga.

----- 2002. *Pengantar Hukum Administrasi IndonesiaIntroduction to Indonesian Administrative Law.* Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Hadjon, Philipus M (I). 1997. *Pengkajian Ilmu Hukum.* Makalah Pelatihan Metode Penelitian Hukum Normatif. Surabaya: Universitas Airlangga.

Handbook of Public Policy Analysis: Theory. Politics. and Methods. CRC Press (Taylor and French Group).

Harahap, M. Yahya. 2005. *Pembahasan Permasalahan Dan Penerapan KUHAP. Penyidikan.dan Penuntutan.* cet VII Jakarta : Sinar Grafika.

Harun, M. Husein. 1991. *Penyidik dan penuntut dalam proses pidana.* Jakarta : PT Rineka Cipta.

Hasibuan. Malayu S.P. 2014. *Manajemen Dasar. Pengertian. dan Masalah.* Jakarta: PT Bumi Aksara.

Hidjaz, Kamal. 2010. *Efektivitas Penyelenggaraan Kewenangan Dalam Sistem Pemerintahan Daerah Di Indonesia.* Makasar: Pustaka Refleksi.

HR. Ridwan 2013. *Hukum Administrasi Negara.* Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

HR. Ridwan. 2002. *Hukum Administrasi Negara.* Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Husen, Harun M.. 1990. *Kejahatan dan Penegakan Hukum Di Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta.

Indiahono. 2002. *Public Disobedience: Telaah Penolakan Publik Terhadap Kebijakan Pemerintah*. Yogyakarta: Gava Media.

Indroharto.1993. *Usaha Memahami Undang-undang tentang Peradilan Tata Usaha Negara*. Jakarta: Pustaka Harapan.

J. Chambliss, William dan Robert B. Seidman dalam Esni Warassih.2011. *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*. UNDIP Press. Semarang.

Keraf, Gorys. 2001. *Argumentasi dan Narasi*. Jakarta: Gramedia.

Kusuma, Mahmud. 2009. *Menyelami Semangat Hukum Progresif. Terapi Paradigma Bagi Lemahnya Hukum Indonesia*. Yogyakarta.: AntonyLib.

Klein, Natalie. Joana Mossop. and Donald R. Rothwell.2009. *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*. Routledge. Oxon.

L. Tanya, Bernard. dkk. 2010. *Teori Hukum Strategi Tertib Manusia Lintas Ruang dan Generasi*. Yogyakarta: Genta Publishing.

M.Husen, Harun. 1990. *Kejahatan dan Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta.

Mahmud Marzuki, Peter.2008. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Kencana.

Manan, Bagir. 2000. *Wewenang Provinsi. Kabupaten. dan Kota dalam Rangka Otonomi Daerah*. Bandung: Fakultas Hukum Unpad.

Marzuki, Peter Mahmud. 2007. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Prenada Media Group.

Mertokusumo, Sudikno. 2003. *Mengenal Hukum Sebagai Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty.

-----, 2012. *Teori Hukum*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka.

Moeljatno. 1993. *Asas-asas Hukum Pidana*. Surabaya: Putra Harsa.

N. Dunn, William.2000. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gajah Mada UniversityPress.

Nawawi, H. 1995. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Nawawi Arief, Barda.2002. *Kebijakan Hukum Pidana*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.

Nurmayani. 2009. *Hukum Administrasi Daerah*. Bandar Lampung: Universitas Lampung.

Parsons, Wayne. 2006. *Public Policy: Pengantar Teori dan Praktik Analisis Kebijakan*. Jakarta: Kencana.

POLRI, Mabes. 1990. *Himpunan Bujuklak. Bujuklap. Bujukmin Proses Penyidikan Tindak Pidana*. Jakarta: Mabes POLRI.

Praja, Juhaya S. 2011. *Teori Hukum dan Aplikasinya*. Bandung: Pustaka Setia.

R. Soesilo. 1980. *Taktik dan Teknik Penyidikan Perkara Kriminal*. Bogor: Politea.

Rahardjo, Satjipto. 2006. *Membedah Hukum Progresif*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas .

Rahardjo, Satjipto. 2012. *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

----- 2006. *Hukum Progresif Sebagai Dasar Pembangunan Ilmu Hukum Indonesia. Menggagas Hukum Progresif Indonesia*. Semarang : Pustaka Pelajar.

Rahardjo (II), Satjipto. 2006. *Hukum Progresif Sebagai Dasar Pembangunan Ilmu Hukum Indonesia. Menggagas Hukum Progresif Indonesia*. Semarang: Pustaka Pelajar.

Rato, Dominikus.2010. *Filsafat Hukum Mencari: Memahami Dan Memahami Hukum*. Yogyakarta: Laksbang Pressindo.

Reksodipuro, Mardjono.1997. *Kriminologi dan Sistem Peradilan Pidana Kumpulan Karangan Buku Kedua*. Jakarta: Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum Lembaga Kriminologi Universitas Indonesia.

Salman, Otje dan Anton F.Susanto. 2005. *Teori Hukum*. Bandung: Refika Aditama.

Samanto, Ahmad Y. 2015. *Atlantis Nusantara. Berbagai Temuan Spektakuler Yang Semakin Meyakini Keberadaannya*. Jakarta: Sembilan Cahaya Abadi.

Saptomo, Ade.2009. *Hukum & Kearifan Lokal* Jakarta: Grasindo.

Sidharta, Bernard Arief. 1999. *Refleksi Tentang Struktur Ilmu Hukum: Sebuah penelitian tentang fundasi ke filsafatan dan sifat keilmuan Ilmu Hukum sebagai landasan pengembangan Ilmu Hukum Nasional Indonesia*. Bandung: Mandar Maju.

Seidman, Robert.1979. *Law and Development: A General Model*. dalam Satjipto Rahardjo. *Hukum dan Masyarakat*. Bandung: Angkasa.

Soehartono, Irawan. 1999. *Metode Penelitian Sosial Suatu Teknik Penelitian Bidang Kesejahteraan Sosial Lainnya*. Bandung : Remaja Rosda Karya.

Soekanto, Soerjono. 1983. *Kelemahan-kelemahan Yang Mempengaruhi Pelaksanaan hukum izin pelayaran*. Jakarta: UI Pres.

Soekanto, Soerjono. 2012. *Kelemahan-Kelemahan yang Mempengaruhi Pelaksanaan hukum izin pelayaran*. Jakarta: PT Rajawali Pers.

Soekanto, Soerjono.1990. *Sosiologi Sebagai Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Persada.

-----, 2012. *Kelemahan-Kelemahan yang Mempengaruhi Pelaksanaan hukum izin pelayaran*. Jakarta : PT Rajawali Pers.

Soemarto, R.M Gatot P. 1999. *Pelaksanaan hukum izin pelayaran Lingkungan*. Jakarta: Citra Aditya Bakti.

Sudjito. 2012. *Hukum Dalam Pelangi Kehidupan*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.

Sunggono, Bambang. 2006. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: PT Grafindo Persada.

Sutarman. 2007. *Kerjasama Antar Daerah Dalam Pelayanan Perizinan Dan Pelaksanaan hukum izin pelayaran Penangkapan Ikan Di Wilayah Laut*. Disertasi. Surabaya: Program Pascasarjana Universitas Airlangga.

Sri Djatmiati, Tatiek. 2004. *Prinsip Izin Usaha Industri di Indonesia*. Disertasi. Surabaya: Program Pascasarjana Universitas Airlangga.

Suteki dan Galang Taufani. 2018. *Metodologi Penelitian Hukum (Filsafat. Teori dan Praktik)* Depok: Rajawali Pers.

Syahrani, Riduan.1999. *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*. Bandung: Penerbit Citra Aditya Bakti.

Tina Masriani, Yulies.2004. *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.

Thoha, Miftah. 1991. *Perspektif Perilaku Birokrasi*. Jakarta: Rajawali Press

Umar, Hussyen. 2001. *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku II*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.

Wibowo, Tri Budi Santoso (Trans), 2005. *Public Policy, Pengantar Teori dan Praktek Analisis Kebijakan*. Jakarta: Kencana

Winarno, Budi.2014. *Dinamika Isu-Isu Global Kontemporer*. Yogyakarta: Center of Academic Publishing Service.

Winarno, Budi. 2007. *Kebijakan Publik: Teori dan Proses Edisi Revisi*. Yogyakarta: Media Presindo.

Winarno, Budi. 2002. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Medpress.

Wigenjosoebroto, Soetandoyo. 2003. *Teori apakah itu*. Makalah Kuliah Program Doktor UNDIP Semarang.

Wijayanti, Irene Diana Sari. 2008. *Manajemen*. Yogyakarta: Mitra Cendekia.

B. Kamus

Edward, Paul dan Lewis Mulfard Adams. 1965. *Webster World University Dictionary*. Washington DC : Publishers Company Ins.

Tumianto, Didik dan Nurhasnah, 2007. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*,
Jakarta : CV. Bina Sarana Pustaka

C. Peraturan Perundang-undangan

- a) UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- b) UU Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana
- c) UU Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia
- d) UU Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia
- e) UU Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana yang diubah dengan UU Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas UU Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan
- f) UU Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia
- g) UU Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil sebagaimana yang diubah dengan UU Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas UU Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil
- h) UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- i) UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan
- j) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal