



## Optimalisasi Tugas dan Fungsi Mahkamah Pelayaran dalam Menjaga Keamanan Maritim

<u>INFO PENULIS</u>	<u>INFO ARTIKEL</u>
Iman Universitas Esa Unggul <a href="mailto:linggalec@gmail.com">linggalec@gmail.com</a>  Athina Kartika Sari Universitas Esa Unggul <a href="mailto:athina.sari@esaunggul.ac.id">athina.sari@esaunggul.ac.id</a>	ISSN: 2808-1307 Vol. 5, No. 3, Desember 2025 <a href="https://jurnal.ardenjaya.com/index.php/ajsh">https://jurnal.ardenjaya.com/index.php/ajsh</a>

© 2025 Arden Jaya Publisher All rights reserved

### **Saran Penulisan Referensi:**

Iman, & Sari, A. K. (2025). Optimalisasi Tugas dan Fungsi Mahkamah Pelayaran dalam Menjaga Keamanan Maritim. *Arus Jurnal Sosial dan Humaniora*, 5(3),4719-4730.

### **Abstrak**

Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menandai restrukturisasi yudikasi maritim Nasional melalui perluasan fungsi,tugas, kewenangan Mahkamah Pelayaran. Namun,perluasan tersebut belum diatur secara rinci dan dikhawatirkan Menimbulkan tumpang tindih kewenangan (*overlapping*) dengan Peradilan Umum dan lembaga lainnya dalam menjaga keamanan laut.penelitian ini Bertujuan merumuskan bagaimana sebaiknya mekanisme integrasi sesuai Dengan konteks hukum dan kebutuhan nasional untuk mencapai optimalisasi Keamanan maritim.penelitian ini menggunakan jenis penelitian Hukum Normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Analisis Didasarkan pada Teori Tanggung Jawab Bersama (*Shared Responsibility Theory*) dan Teori Kepastian Hukum (*Legal Certainty Theory*) guna mengetahui efektivitas regulasi pasca reformasi pelayaran.

**Kata kunci:** Keamanan Maritim, Optimalisasi, Integrasi Tugas

### **Abstract**

Law Number 66 of 2024 concerning the Third Amendment to Law No. 17 of 2008 concerning Shipping marks the restructuring of the National maritime judiciary through the expansion of the functions, duties, and authorities of the Shipping Court. However, this expansion has not been regulated in detail and is feared to cause overlapping authority with the General Court and other institutions in maintaining maritime security. This study aims to formulate how the integration mechanism should be in accordance with the legal context and national needs to achieve optimization of maritime security. This study uses a type of Normative Legal research with a statutory and conceptual approach. The analysis is based on the Shared Responsibility Theory and the Legal Certainty Theory to determine the effectiveness of post-shipment reform regulations.

**Keywords:** Maritime Security, Optimization, Task Integration

## A. Pendahuluan

Sistem yudisial maritim nasional mengalami perubahan mendasar dengan diundangkannya Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 Perubahan Ketiga atas UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, 2024). Sebelumnya, kewenangan Mahkamah Pelayaran (MP) secara spesifik diatur di bawah UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan cenderung terbatas pada pemeriksaan kecelakaan kapal serta penegakan disiplin Nahkoda atau perwira kapal. Fokus yang sempit ini dinilai kurang memadai untuk menghadapi kompleksitas isu keamanan maritim di Indonesia. (Christmas et al., 2022)

Perubahan signifikan terjadi pasca implementasi Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, yang mencerminkan adanya upaya restrukturisasi yudikasi maritim nasional melalui perluasan kewenangan Mahkamah Pelayaran. Perluasan ini menempatkan Mahkamah Pelayaran dalam spektrum penegakan hukum yang lebih luas, melampaui fokus awalnya, dan bertujuan untuk mengoptimalkan keamanan maritim. Konsekuensi serius dari perluasan ini adalah perubahan dalam struktur hukum yang ada, termasuk potensi perubahan prosedur persidangan dan peningkatan kompleksitas kasus yang harus ditangani Mahkamah Pelayaran. (Putri Anggraeni et al., 2023)

Tugas, fungsi dan kewenangan Mahkamah Pelayaran pada Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 masih memerlukan pemikiran lebih lanjut. Penambahan fungsi MP saat ini melakukan pemeriksaan dan menetapkan sanksi administratif kepada nahkoda, operator, pemilik kapal dan petugas/pejabat yang terbukti melakukan kelalaian/kesalahan yang mengakibatkan kecelakaan kapal. Kondisi ini berpotensi menimbulkan permasalahan dalam penegakan hukum di bidang pelayaran yang mana fungsi tersebut ada pada kejaksaan, dan kemudian diperiksa serta diadili di peradilan umum. Memberikan Panel Ahli di Mahkamah Pelayaran kewenangan untuk menyelidiki serta membuat keputusan atas dugaan pelanggaran laut bisa menjadi solusi yang menawarkan keadilan serta kepastian hukum bagi semua pihak yang terlibat, meskipun proses hukum pengadilan normal dapat memakan biaya serta waktu yang lama. (Bama, 2025).

Selain potensi benturan dengan Peradilan Umum, pemberlakuan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 juga secara eksplisit memunculkan isu dualisme hukum antara komitmen internasional seperti UNCLOS 1982 dan regulasi domestik yaitu Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 dan isu *overlapping* dalam kewenangan Mahkamah Pelayaran itu sendiri. Untuk mencegah tarik-menarik kewenangan antar lembaga, diperlukan kejelasan batasan kewenangan serta penyusunan Prosedur Operasional Standar (SOP) yang memadai. Integrasi tugas dalam kerangka Undang - Undang Nomor 66 Tahun 2024 harus secara jelas memisahkan kewenangan yudisial Pengadilan Negeri dari kewenangan administratif/semi-yudisial Mahkamah Pelayaran terkait sanksi izin. (Siswanto, 2018)

Tidak hanya dalam aspek litigasi, Undang - Undang Nomor 66 Tahun 2024 juga memperkenalkan penambahan peran mediasi bagi Mahkamah Pelayaran, namun, mekanisme penyelesaian non-litigasi ini belum dijelaskan secara rinci. Hal ini menimbulkan kebutuhan untuk memperjelas apakah penyelesaian ini akan melibatkan mediator profesional dari lembaga non-pemerintah, ataukah akan merujuk pada Arbiter dalam kerangka penyelesaian sengketa alternatif, guna menjamin efektivitas proses mediasi (Latunrung & Nugraha, 2025).

Sebagai kerangka referensi, praktik peradilan pelayaran di sejumlah negara maju contohnya Amerika Serikat dan Jepang memberikan rasio yang berharga. Di Amerika Serikat, hukum maritim (*Admiralty Law*) terintegrasi dalam sistem peradilan federal, sementara Jepang cenderung mengedepankan efisiensi dan spesialisasi dalam kerangka hukum sipil. Perbandingan ini menggarisbawahi bahwa solusi integrasi di Indonesia harus disesuaikan dengan konteks hukum dan kebutuhan nasional untuk mencapai optimalisasi keamanan maritim yang berkelanjutan (Drs. Simela Victor Muhamad et al., 2024)

Pentingnya penelitian ini terletak pada banyaknya masalah yang muncul, mulai dari perluasan wewenang Mahkamah Pelayaran, kemungkinan tumpang tindih dengan Pengadilan Negeri, hingga mekanisme mediasi yang belum jelas. Maka sebabnya, penelitian ini mempunyai tujuan untuk menguji bagaimana peran serta kewenangan Mahkamah Pelayaran ditetapkan dan diimplementasikan berdasarkan Undang - Undang Nomor 66 Tahun 2024, serta merumuskan mekanisme integrasi tugas dan fungsi antara Mahkamah Pelayaran dengan lembaga negara lainnya, khususnya Pengadilan Negeri, guna mencapai optimalisasi keamanan maritim. Penelitian ini akan mengaplikasikan Teori Tanggung Jawab Bersama dan Teori Kepastian Hukum untuk menganalisis pembagian tanggung jawab dan menilai sejauh mana Undang - Undang Nomor 66 Tahun 2024 memberikan kejelasan hukum pasca reformasi pelayaran.

Dalam penelitian ini timbul dua permasalahan, yaitu (1) Bagaimana pembaharuan kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam menjaga keamanan laut; dan (2) Bagaimana mekanisme integrasi tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran dengan lembaga negara lainnya mencapai optimalisasi keamanan maritim.

## **B. Metodologi**

Untuk mengkaji permasalahan tersebut, kajian ini memakai dua pendekatan utama, ialah pendekatan Undang-Undang dan pendekatan konseptual. Pendekatan Undang-Undang dengan menelaah Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Peraturan Menteri Perhubungan No. 30 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran, serta peraturan terkait. Pendekatan konseptual dengan menelaah konsep-konsep dan doktrin hukum yang ada.

Sumber data di studi ini memuat bahan hukum primer serta sekunder. Bahan hukum primer mencakup Undang-Undang dan peraturan yang relevan yang menjadi objek utama penelitian. Sementara itu, bahan hukum sekunder ini mencakup literatur hukum, seperti buku hukum, jurnal hukum serta kamus hukum. Walaupun tidak memiliki kekuatan mengikat seperti bahan hukum primer, serta sekunder sangat penting untuk membantu peneliti dalam memahami dan menganalisis bahan hukum primer. Serta bahan hukum tersier merupakan bahan yang memberi panduan serta keterangan mengenai bahan hukum primer serta sekunder mencakup kamus hukum, ensiklopedia hukum, serta laporan ilmiah. Bahan-bahan ini akan dikaji dengan tujuan untuk memperdalam pemahaman pada penelitian.

Teknik mengumpulkan bahan hukum pada kajian ini dijalankan lewat studi kepustakaan. Proses ini memuat pengumpulan, klasifikasi, juga identifikasi bahan hukum berlandaskan tingkat urgensinya. Bahan hukum primer dikaji secara mendalam melalui Undang-Undang serta peraturan yang relevan, sementara bahan hukum sekunder dianalisa guna memperkuat dasar teori dan membandingkan pandangan berbagai kalangan terhadap masalah hukum yang dibahas.

Adapun Teknik analisis pada kajian ini dilakukan secara yuridis normatif dan bisa mempermudah penelitian untuk mendalami dasar-dasar atau landasan sebagai bahan kajian. Pendekatan bersifat yuridis normative, yaitu dengan mendeskripsikan serta menafsirkan norma-norma hukum serta praktik yudisial secara sistematis untuk menarik kesimpulan mengenai kewenangan integrasi tugas dan fungsi mahkamah pelayaran dan pengadilan negeri.

## **C. Hasil dan Pembahasan**

### **Peran dan kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam menjaga keamanan laut**

Dalam kondisi keselamatan dan keamanan laut Indonesia, Mahkamah Pelayaran memainkan peran yang sangat unik dan penting, berfokus pada aspek profesionalisme pelaut dan mencegah kecelakaan kapal. Meskipun bukan badan peradilan umum, ia adalah lembaga kuasi-yudisial di bawah Kementerian Perhubungan hal ini dipertegas oleh Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran, yang menyatakan Mahkamah Pelayaran memiliki fungsi melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi serta kompetensi Nakhoda atau perwira kapal pasca pemeriksaan pendahuluan. Yang diberi wewenang untuk memastikan disiplin profesi kepelautan. Salah satu tugas utamanya adalah menyelenggarakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal untuk meneliti secara menyeluruh penyebab kecelakaan dan menentukan siapa yang bertanggung jawab atas insiden tersebut.

Mahkamah Pelayaran sulit dikategorikan sebagai lembaga peradilan karena kedudukannya sebagai bagian dari lembaga eksekutif (Kementerian Perhubungan), serta karena landasan hukumnya dinilai kurang memadai dan fungsi serta tanggung jawabnya sangat spesifik dan terbatas. Mahkamah Pelayaran hanya berwenang menyelenggarakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dan menegakkan disiplin profesi Nakhoda/Perwira kapal, menjadikannya semacam "Mahkamah Kode Etik Profesi" administratif. Keterbatasan paling kritis terletak pada yurisdiksi dan sanksi; Mahkamah Pelayaran tidak berwenang mengadili kasus pidana (penyelundupan, kejahatan di laut) atau perdata (sengketa kontrak atau ganti rugi antar pihak), yang mana kasus-kasus tersebut mutlak menjadi wewenang Peradilan Umum dan Kejaksaan.

Sanksi yang dapat dijatuhkan oleh Mahkamah Pelayaran juga sangat terbatas hanya pada sanksi administratif, yaitu pencabutan atau pembekuan sertifikat keahlian pelaut, dan tidak dapat menjatuhkan hukuman penjara atau denda pidana. Pembatasan inilah yang menunjukkan bahwa Mahkamah Pelayaran berfungsi sebagai lembaga kuasi-yudisial dengan fokus yang sempit, bukan sebagai badan peradilan yang memiliki yurisdiksi universal.

Tata cara penanganan kasus kecelakaan kapal oleh Mahkamah Pelayaran bersifat yudisial-administratif dan fokus utamanya adalah menentukan adanya kesalahan profesi oleh Nakhoda dan/atau Perwira Kapal, bukan menetapkan sanksi pidana. Proses ini dimulai setelah terjadinya kecelakaan dan berakhir sebelum kasus diserahkan ke proses peradilan umum (jika ditemukan unsur pidana).

#### 1. Pemeriksaan Pendahuluan (Oleh Syahbandar/Pejabat)

Seluruh proses Mahkamah Pelayaran diawali dengan Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal yang wajib dilaksanakan segera oleh Syahbandar di pelabuhan tempat kapal berlabuh atau di pelabuhan terdekat dari lokasi kejadian. Pemeriksaan ini mencakup pengumpulan bukti fisik, dokumen kapal, kesaksian, dan data teknis terkait kelaiklautan kapal. Syahbandar bertindak sebagai penyidik awal (*initial investigator*). Hasil pemeriksaan ini kemudian dituangkan dalam Berita Acara Pemeriksaan (BAP). Jika dari BAP Syahbandar ditemukan indikasi adanya kesalahan profesi serius (kelalaian atau pelanggaran standar) yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau Perwira Kapal, Syahbandar wajib segera menyerahkan BAP tersebut kepada Mahkamah Pelayaran. Penyerahan berkas ini menjadi pintu masuk resmi bagi Mahkamah Pelayaran untuk mengambil alih penanganan kasus.

#### 2. Pemeriksaan Lanjutan (Sidang Mahkamah Pelayaran)

Setelah menerima BAP dari Syahbandar, Mahkamah Pelayaran kemudian mengadakan Sidang Pemeriksaan Lanjutan. Sidang ini dipimpin oleh majelis yang terdiri dari unsur teknis kepelautan dan hukum. Tata caranya mirip peradilan biasa, namun lebih fokus pada aspek teknis-profesional. Dalam sidang ini, majelis akan:

- a. Memeriksa kembali bukti-bukti dan dokumen yang diserahkan Syahbandar.
- b. Memanggil dan mendengarkan kesaksian dari Nakhoda, Perwira Kapal, saksi ahli, dan pihak-pihak terkait.
- c. Menguji apakah kecelakaan terjadi karena pelanggaran standar profesi kepelautan, kelalaian, atau faktor lain yang berada di luar kendali Nakhoda.

Tujuan utama dari sidang ini adalah menetapkan tingkat kesalahan atau kelalaian profesional.

#### 3. Penetapan Keputusan Administratif dan Penyerahan ke Lembaga Lain

Berdasarkan hasil sidang, Mahkamah Pelayaran mengeluarkan Keputusan. Keputusan ini hanya memuat sanksi administratif, yaitu:

- a. Pernyataan Bebas dari Kesalahan.
- b. Peringatan tertulis.
- c. Pembekuan (pencabutan sementara) sertifikat keahlian pelaut.
- d. Pencabutan (pencabutan permanen) sertifikat keahlian pelaut.

Mahkamah Pelayaran tidak berwenang menjatuhkan sanksi pidana (denda atau kurungan). Jika dalam proses pemeriksaan lanjutan Mahkamah Pelayaran (atau dari BAP awal Syahbandar) ditemukan indikasi kuat adanya tindak pidana pelayaran (misalnya, adanya unsur kesengajaan, penyelundupan, atau pelanggaran pidana lainnya yang tidak semata-mata kelalaian profesi), maka berkas perkara terkait indikasi pidana tersebut wajib diserahkan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Kejaksaan untuk diproses lebih lanjut sesuai dengan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP). Dengan demikian, peran Mahkamah Pelayaran berakhir pada penegakan disiplin profesi, sebelum kewenangan penegakan hukum pidana diambil alih oleh lembaga peradilan umum. (Jauhari, 2024)

Secara umum, alur kerja Mahkamah Pelayaran berdasarkan UU 66/2024, sebagai berikut:

1. Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri (Perhubungan) (Pasal 273 ayat (1))
2. Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 250 memiliki fungsi melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal (Pasal 251)
3. Mahkamah Pelayaran berwenang melakukan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan Kapal bagi Kapal berbendera Indonesia yang terjadi di wilayah Perairan Indonesia ataupun di luar Perairan Indonesia dan Kapal asing yang terjadi di wilayah Perairan Indonesia. (Pasal 251A)
4. Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 251 huruf a, Mahkamah Pelayaran bertugas meneliti sebab kecelakaan kapal dan sanksi administratif (Pasal 253),

5. Untuk menjamin terselenggaranya Pelayaran, Menteri melaksanakan tugas pengawasan dan penegakan peraturan perundang-undangan di bidang Pelayaran (Pasal 276),
6. Pelaksanaan tugas penegakan peraturan perundang-undangan di bidang Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276, dalam rangka penyidikan dilaksanakan oleh pejabat penyidik pegawai negeri sipil (Pasal 278)

Peran Mahkamah Pelayaran dalam menjaga keamanan laut menjadi semakin vital dan komprehensif setelah diperkuat oleh Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024. Secara mendasar, Mahkamah Pelayaran berfungsi sebagai panel ahli di bawah Menteri yang bertugas melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, sebagaimana diatur dalam Pasal 273 ayat (1). Perluasan kewenangan terpenting dari Undang-Undang baru ini adalah pelebaran jangkauan akuntabilitas. Mahkamah Pelayaran kini tidak hanya menentukan kesalahan Nakhoda dan/atau perwira kapal dalam penerapan standar profesi, tetapi juga mencakup operator dan/atau pemilik kapal, serta petugas/pejabat yang terbukti melakukan kelalaian yang menyebabkan kecelakaan (Pasal 273 ayat (2)).

Perluasan ini menunjukkan komitmen untuk menuntut tanggung jawab secara holistik, dari level operasional hingga manajerial dan kepemilikan. Konsekuensinya, Menteri dapat menjatuhkan sanksi administratif berdasarkan hasil pemeriksaan Mahkamah Pelayaran. Sanksi ini dapat berupa pencabutan atau pembekuan sertifikat keahlian pelaut bagi Nakhoda/Perwira, dan sanksi yang ditetapkan sesuai perundang-undangan bagi operator, pemilik kapal, dan pejabat terkait (Pasal 274). Dengan demikian, Mahkamah Pelayaran berfungsi sebagai garda terdepan dalam penegakan disiplin dan standar keamanan, menjadikan keputusannya sebagai langkah preventif untuk memastikan tanggung jawab penuh atas keselamatan maritim. Untuk mewujudkan gagasan ini, diperlukan pembenahan pada landasan hukum, kelembagaan, dan kualitas SDM di lingkungan Mahkamah Pelayaran (Nurhan, 2021).

Perluasan kewenangan ini mengubah peran fundamental Mahkamah Pelayaran dalam fungsi penegakan hukum laut. Semula Mahkamah Pelayaran mempunyai kewenangan penuh untuk menegakkan hukum di wilayah yurisdiksinya. Setelah UU Nomor 66 Tahun 2024 peran Mahkamah Pelayaran diperkuat dan diperluas fokusnya menjadi otoritas quasi-yudikatif independen yang bertugas melakukan pemeriksaan lanjutan dan menjatuhkan sanksi administratif (disiplin profesi) terhadap Nakhoda dan/atau Perwira Kapal. Peran ini secara tegas tidak tumpang tindih dengan fungsi Penyidikan Tindak Pidana Pelayaran yang dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) maupun Pengawasan Operasional di lapangan oleh Syahbandar/KPLP.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 (UU No. 66/2024), fungsi penyidik dan pengawas dalam sistem pelayaran Indonesia diatur secara komprehensif dalam bab Keselamatan dan Keamanan Pelayaran serta Penegakan Hukum Pelayaran. Kewenangan ini krusial karena Berita Acara Pemeriksaan (BAP) pendahuluan yang disusun menjadi landasan bagi Mahkamah Pelayaran untuk menggelar sidang pemeriksaan lanjutan terhadap Nakhoda atau Perwira Kapal yang diduga lalai.

#### 1. Kewenangan Pengawas dan Penyidik Sipil (Syahbandar)

Kewenangan Syahbandar sebagai pejabat tertinggi di pelabuhan dan sebagai Pengawas Kelaiklautan Kapal diperkuat dan diatur secara rinci, terutama pada bagian Pasal 207 hingga Pasal 209 (merujuk pada perubahan UU No. 17/2008). Dalam konteks penyidikan tindak pidana pelayaran, Syahbandar secara spesifik diberikan kewenangan sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS). Pasal 207 (diasumsikan sebagai pasal yang mengatur kewenangan penyidikan Syahbandar) memberikan kewenangan luas kepada Syahbandar untuk:

- a. Melakukan pemeriksaan menyeluruh terhadap kapal dan dokumennya.
- b. Menahan (menunda penerbitan) Surat Persetujuan Berlayar (SPB) jika ditemukan pelanggaran keselamatan, yang merupakan tindakan pencegahan utama.
- c. Melaksanakan tugas sebagai PPNS untuk melakukan penyidikan terhadap tindak pidana pelayaran yang terjadi di wilayah kerjanya.

#### 2. Kewenangan Pengawas dan Penegak Hukum (KPLP)

Fungsi pengawasan yang lebih luas di perairan diselenggarakan oleh Menteri Perhubungan, yang dalam pelaksanaannya didelegasikan kepada Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP). Penegasan peran KPLP sebagai pengawas tunggal di laut ditegaskan melalui perubahan dalam Bab XVII (tentang Penjagaan Laut dan Pantai) dan substansi Pasal 277 UU No. 66/2024. Pasal 277 (atau pasal-pasal di sekitarnya yang mengatur fungsi pengawasan) menegaskan bahwa Menteri menyelenggarakan fungsi pengawasan, termasuk:

- a. Pengawasan atas pelaksanaan ketentuan di bidang Keselamatan dan Keamanan Pelayaran (yang dilakukan oleh KPLP).

b. Pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan maritim.

c. Pelaksana tugas penjagaan dan penegakan hukum di laut.

Selain fungsi pengawasan, KPLP juga diberikan kewenangan penyidikan. Berdasarkan Bab XVII yang telah direvisi, penjaga laut dan pantai (aparatus KPLP) secara eksplisit diberi kewenangan untuk melakukan penyidikan (sebagai PPNS) terhadap pelanggaran di bidang pelayaran, termasuk menghentikan dan memeriksa kapal di laut. (Siregar et al., 2025)

Sementara pergeseran ini dikhawatirkan dapat menimbulkan masalah dalam penegakan hukum pelayaran, dimana fungsi pemeriksaan dan pengadilan kasus pelanggaran telah dilaksanakan pada kejaksaan dan peradilan umum diatur oleh beberapa Undang-Undang, yaitu: (Mokorimban et al., 2024)

a. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2004 Tentang Kejaksaan Republik Indonesia, yang telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2021. Fungsi dan Wewenang Kejaksaan (di Bidang Pidana): Kejaksaan adalah lembaga negara yang melaksanakan kekuasaan negara di bidang penuntutan.

b. Pasal 30 ayat (1) UU Nomor 16 Tahun 2004 jo. UU Nomor 11 Tahun 2021, menyebutkan tugas dan wewenang Kejaksaan di bidang pidana, yaitu:

1) Melakukan penuntutan.

2) Melaksanakan penetapan hakim dan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap (eksekusi).

3) Melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan putusan pidana bersyarat, putusan pidana pengawasan, dan keputusan lepas bersyarat.

c. Peran Beralih ke Kejaksaan: Kejaksaan mengambil peran sentral dalam proses hukum pidana setelah tahap penyidikan oleh Kepolisian (atau penyidik lain). Kejaksaanlah yang menentukan apakah suatu perkara pidana memiliki cukup bukti untuk diajukan ke pengadilan (*Dominus Litis* - pengendali perkara) dan melakukan penuntutan di sidang pengadilan.

d. Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman

Peradilan Umum adalah salah satu lingkungan peradilan di bawah Mahkamah Agung yang bertugas dan berwenang memeriksa, mengadili, dan memutus perkara pidana dan perdata bagi rakyat pencari keadilan pada umumnya.

a. Pasal 2 Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009: "Penyelenggaraan kekuasaan kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan yang berada di bawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usaha negara, dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi."

b. Pasal 5 Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009: "Hakim wajib menggali, mengikuti, dan memahami nilai-nilai hukum dan rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat."

c. Peran di Peradilan Umum: Pengadilan (yaitu Pengadilan Negeri, Pengadilan Tinggi, dan Mahkamah Agung) memiliki fungsi untuk mengadili perkara pidana yang dilimpahkan oleh Jaksa Penuntut Umum (JPU) dan menjatuhkan putusan.

1. Undang-Undang Tentang Kitab Hukum Acara Pidana Proses Beralihnya Kasus: KUHP mengatur tahapan penanganan kasus pidana, yang menegaskan peralihan fungsi:

a. Pasal 14: Tugas Penuntut Umum (Jaksa) adalah melakukan penuntutan.

b. Pasal 137: Penuntut Umum berwenang melakukan penuntutan terhadap siapapun yang didakwa melakukan suatu tindak pidana.

c. Pasal 140: Penuntut Umum membuat surat dakwaan setelah menerima berkas dari penyidik. Surat dakwaan ini menjadi dasar pemeriksaan di Peradilan Umum.

Peran dan tugas Mahkamah Pelayaran lainnya yang diperluas, pasca Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, mengenai penambahan fungsi Mediasi untuk penyelesaian sengketa non-litigasi. Namun, mekanisme mediasi ini belum dijelaskan secara rinci, sehingga menimbulkan kebutuhan untuk memperjelas apakah penyelesaiannya akan melibatkan mediator profesional yang diatur pada PERMA Nomor 1 Tahun 2016 Tentang Prosedur Mediasi di Pengadilan atau merujuk pada Arbiter dalam kerangka penyelesaian sengketa alternatif.

Perluasan akuntabilitas ini secara teoretis memperkuat posisi Mahkamah Pelayaran dan sejalan dengan Teori Tanggungjawab Bersama (*Shared Responsibility Theory*) karena menuntut pertanggungjawaban holistik, mulai dari level operasional hingga manajerial di darat. Meskipun demikian, perluasan ini juga berpotensi menimbulkan tumpang tindih kewenangan (*overlapping*) dengan Kejaksaan atau Peradilan Umum, yang pada gilirannya memunculkan isu ketidakpastian hukum. Menyoroti hal tersebut, urgensi pembentukan pengadilan maritim untuk mencapai

spesialisasi yudikasi yang efisien serta mengatasi dualisme hukum antara sanksi administratif dan pidana. (Putri Anggraeni et al. (2023)

Penguatan peran dan tugas Mahkamah Pelayaran melalui Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 menjawab tantangan keterbatasan kewenangan Mahkamah Pelayaran yang sebelumnya hanya fokus pada kesalahan pelaut, kini Mahkamah Pelayaran dapat menuntut akuntabilitas dari operator, pemilik kapal, dan pejabat terkait. Perluasan ini secara spesifik sesuai dengan Teori Tanggung Jawab Bersama (*Shared Responsibility Theory*), yang menuntut penegakan hukum secara holistik pada seluruh rantai komando, dari level operasional hingga manajerial, sehingga memastikan tanggung jawab keamanan maritim ditanggung bersama. Meskipun demikian, penguatan peran ini secara fundamental bertentangan dengan Teori Kepastian Hukum (*Legal Certainty Theory*), karena perluasan kewenangan ke ranah korporasi berpotensi menimbulkan tumpang tindih kewenangan (*overlapping*) dengan Peradilan Umum (yang menangani pidana korporasi) dan memunculkan isu dualisme hukum yang serius. Pertentangan ini diperkuat oleh fakta bahwa kedudukan Mahkamah Pelayaran yang berada di bawah lembaga eksekutif bertentangan dengan prinsip negara hukum dan prinsip kekuasaan kehakiman yang merdeka, (Nurhan, 2021), yang berarti keputusan Mahkamah Pelayaran, meskipun diperluas, tetap tidak memiliki kekuatan yudisial penuh dan menimbulkan ketidakpastian hukum dalam proses penuntutan pidana. Untuk mengatasi tumpang tindih ini, Mahkamah Pelayaran wajib mengadopsi model Integrasi Kelembagaan yang didukung oleh prinsip Check and Balances dan Transparansi (Good Governance). Dalam model ini, Mahkamah Pelayaran berperan sebagai Integrator Data Akuntabilitas, dimana temuannya berfungsi sebagai bukti ahli yang kredibel guna memperkuat proses pidana oleh Kejaksaan, sejalan dengan transformasi Mahkamah Pelayaran yang merupakan bagian integral dalam menjaga keamanan maritim.

### **Mekanisme Integrasi Tugas dan Fungsi Mahkamah Pelayaran**

Pengaturan mengenai tugas pokok dan fungsi Mahkamah Pelayaran (MP) saat ini tersebar di berbagai peraturan perundang-undangan nasional Indonesia. Uniknya, Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak mengatur Mahkamah Pelayaran secara tegas dalam pasal-pasalannya. Meskipun demikian, Pasal 251 menetapkan bahwa fungsi Mahkamah Pelayaran adalah melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi serta kompetensi Nakhoda dan/atau perwira kapal, setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan. Dari segi kewenangan, Mahkamah Pelayaran berhak memeriksa tubrukan yang terjadi antara kapal niaga dengan kapal niaga, kapal niaga dengan kapal negara, dan kapal niaga dengan kapal perang.

Lebih lanjut, dalam rangka melaksanakan ketentuan Pasal 221 (pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar), Pasal 245 (jenis-jenis kecelakaan kapal), dan Pasal 255 (pengaturan tugas, fungsi, dan kewenangan) dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Pemerintah menetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal. Peraturan Pemerintah tersebut mendefinisikan Mahkamah Pelayaran sebagai Panel Ahli yang bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan dan bertugas melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.

Mahkamah Pelayaran memegang peran sentral dalam optimalisasi keamanan maritim, khususnya dengan penetapan tugasnya pada pemeriksaan lanjutan kecelakaan Kapal (Pasal 273 ayat (1)) dalam Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024. Integrasi tugas Mahkamah Pelayaran dimulai dari hubungan hierarkis dengan regulator, yaitu Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Setelah menetapkan adanya kelalaian, Mahkamah Pelayaran wajib menyampaikan hasil pemeriksaan kepada Menteri (Pasal 273 ayat (3)). Menteri kemudian berwenang menjatuhkan sanksi administratif, termasuk pencabutan atau pembekuan sertifikat keahlian pelaut (Pasal 274 ayat (2)) bagi Nakhoda/Perwira. Keterpaduan ini memastikan bahwa penetapan akuntabilitas oleh Mahkamah Pelayaran segera ditindaklanjuti dengan tindakan eksekutorial oleh regulator, menjamin pelaut yang terbukti lalai segera dikeluarkan dari operasional pelayaran.

Mekanisme integrasi juga diperluas menysasar entitas bisnis, di mana Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 secara eksplisit memasukkan operator dan/atau pemilik Kapal sebagai objek pemeriksaan (Pasal 273 ayat (2) huruf b). Integrasi fungsional di sini melibatkan unit-unit Kementerian Perhubungan (Kemenhub) yang mengelola perizinan usaha pelayaran. Jika Mahkamah Pelayaran merekomendasikan sanksi berat, Kemenhub akan mengeksekusi sanksi berupa pembekuan atau pencabutan Izin Usaha (Pasal 274 ayat (3)). Hal ini menjamin akuntabilitas keamanan maritim tidak hanya ditanggung oleh individu di kapal, tetapi juga korporasi di darat.

Selain itu, Mahkamah Pelayaran wajib bersinergi dengan lembaga penegakan hukum dan pencegahan insiden diantaranya:

1. Kepolisian Negara Republik Indonesia, dimana berdasarkan pasal 13 dan 14 huruf g Undang-undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, bahwa kepolisian berwenang melakukan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya. Fungsi kepolisian, menurut UU No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian, adalah menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) adalah lembaga pemerintah yang bertanggung jawab atas keamanan negara dan memiliki wewenang untuk melakukan penyelidikan dan penyidikan di seluruh wilayah Indonesia. Salah satu bagian penting dari Kepolisian Republik, Direktorat Kepolisian Perairan (Ditpolair) bertanggung jawab untuk menjaga keamanan, menegakkan hukum, dan menyediakan layanan kepada masyarakat di wilayah perairan. Berdasarkan Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010, Ditpolair bertanggung jawab untuk menjalankan tugas kepolisian perairan, termasuk patroli, penanganan tindak pidana, dan pencarian dan penyelamatan di perairan. (Hutapea et al., 2025)
2. Pejabat Pegawai Negeri Sipil (PPNS), dimana berdasarkan pasal 6 ayat (1) huruf b KUHP, yang dimaksud dengan penyidik adalah pejabat kepolisian dan penyidik pegawai negeri sipil yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang. Selain itu Wewenang penyidik pegawai negeri sipil dalam melakukan penyidikan tindak pidana di wilayah perairan laut juga secara tegas dinyatakan dalam berbagai peraturan perundang-undangan yang mengatur baik mengenai wilayah perairan laut Indonesia maupun mengenai tindak pidana tertentu di wilayah perairan laut. (Umbara, 2018)
3. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) merupakan Lembaga nonstruktural yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden serta bertugas melaksanakan investigasi Kecelakaan Transportasi secara independen. Dalam melaksanakan investigasi Kecelakaan Transportasi, KNKT memiliki tugas dan fungsi antara lain: (*KNKT Lembaga Nonstruktural Yang Independen*, n.d.)
  - a. bersifat mandiri/independen, objektif, dan profesional;
  - b. bertanggung jawab atas objektivitas dan kebenaran hasil investigasi Kecelakaan Transportasi;
  - c. menaati ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
4. Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam Pasal 59 ayat (3) UU Kelautan. Bakamla adalah lembaga pemerintah non-kementerian yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden melalui koordinasi menteri terkait, bertugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia dengan melaksanakan fungsi sebagai berikut: (Kesuma Ayu et al., 2023)
  - a. Menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.
  - b. Menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.
  - c. Melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.
5. BASARNAS sangat penting untuk menjaga keselamatan dan keamanan warga, terutama dalam keadaan darurat seperti bencana alam dan kecelakaan. Kedudukan hukum BASARNAS ditentukan oleh undang-undangnya dan peran strategisnya dalam pemerintahan. Dalam situasi seperti ini, sangat penting untuk memahami cara BASARNAS beroperasi, fungsi dan tanggung jawabnya, serta bagaimana ia berhubungan dengan lembaga lain dalam struktur kelembagaan negara. BASARNAS didirikan oleh Undang-Undang Pencarian dan Pertolongan Nomor 29 Tahun 2014, yang memberikan dasar hukum bagi keberadaannya. BASARNAS adalah lembaga non-kementerian yang berfungsi di bawah koordinasi Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) dan bertanggung jawab untuk melakukan pencarian dan pertolongan. Dalam pelaksanaan tugasnya, BASARNAS berperan sebagai pengendali dan pelaksana operasional dalam situasi darurat, serta berfungsi untuk mengkoordinasikan berbagai sumber daya yang tersedia, baik dari instansi pemerintah, lembaga non-pemerintah, maupun Masyarakat. (Basarnas, 2024)

Temuan kelalaian yang mengarah ke tindak pidana wajib diintegrasikan dengan Penyidik (Polri/PPNS) dan Kejaksaan. Hasil pemeriksaan Mahkamah Pelayaran dapat berfungsi sebagai petunjuk awal yang memperkuat proses peradilan pidana, mewujudkan dualisme penegakan hukum yang komprehensif. Di sisi pencegahan, Mahkamah Pelayaran berintegrasi dengan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) melalui pertukaran data laporan kecelakaan. Sementara KNKT mencari penyebab sistemik, temuan Mahkamah Pelayaran tentang kelalaian

profesional melengkapi analisis tersebut, menghasilkan rekomendasi perbaikan sistem yang lebih mendalam. Sebaliknya, temuan KNKT mengenai kegagalan sistemik (misalnya cacat desain atau peralatan) dapat menjadi dasar pertimbangan Mahkamah Pelayaran untuk menentukan bobot kesalahan Nakhoda atau Perwira. (Mokorimban et al., 2024)

Pertukaran timbal balik ini memastikan langkah pencegahan dan akuntabilitas saling memperkuat. Integrasi juga melibatkan aspek pengawasan internal dan strategis. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 memungkinkan Mahkamah Pelayaran memeriksa petugas/pejabat yang lalai (Pasal 273 ayat (2) huruf c) dan merekomendasikan hukuman disiplin (Pasal 274 ayat (4)). Hukuman disiplin ini diurus oleh Badan Kepegawaian Negara atau unit internal Kemenhub, menjamin pengawasan birokrasi. Secara strategis, Mahkamah Pelayaran berintegrasi dengan Badan Keamanan Laut (Bakamla). Data historis dan analisis pola kelalaian dari Mahkamah Pelayaran digunakan Bakamla untuk mengoptimalkan rute patroli dan pengawasan di wilayah rawan kecelakaan.

Seluruh rangkaian mekanisme integrasi ini, yang harus didukung oleh Peraturan Menteri dan SOP yang ketat, menciptakan siklus akuntabilitas dan perbaikan berkelanjutan, menjadikan temuan Mahkamah Pelayaran sebagai fasilitator utama untuk optimalisasi keamanan maritim nasional. Integrasi ini dimulai dari tahap penanganan awal, di mana Mahkamah Pelayaran bekerja sama dengan Syahbandar (*Port Authority*) dan Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (Basarnas). Syahbandar bertanggung jawab atas pemeriksaan pendahuluan dan pengamanan barang bukti (seperti *Voyage Data Recorder (VDR)* dan *log book*), data yang menjadi bahan mentah yang sah untuk diolah oleh Mahkamah Pelayaran. Informasi kronologis dari Basarnas terkait operasi SAR memberikan konteks kritis bagi Mahkamah Pelayaran untuk menilai apakah kelalaian profesional Nakhoda/Perwira menjadi faktor dominan, ataukah ada faktor *force majeure* yang lebih besar.

Keterpaduan dengan Kemenhub diwujudkan dalam alur administrasi yang ketat. Mahkamah Pelayaran wajib segera menyerahkan putusan kepada Menteri (Pasal 273 ayat (3)), dan Kemenhub harus cepat menindaklanjuti dengan pembekuan atau pencabutan sertifikat keahlian pelaut. Proses eksekusi yang cepat ini adalah kunci optimalisasi keamanan. Perluasan objek pemeriksaan hingga operator dan/atau pemilik Kapal menuntut integrasi vertikal dengan aspek perizinan usaha. Ketika Mahkamah Pelayaran merekomendasikan sanksi berat (misalnya Pencabutan Izin Usaha), Mahkamah Pelayaran berintegrasi dengan Direktorat Perhubungan Laut dan Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) atau lembaga perizinan terkait lainnya untuk memastikan sanksi korporasi dapat dieksekusi tanpa penundaan. Sanksi korporasi ini menciptakan insentif kuat bagi pemilik kapal untuk berinvestasi pada kapal yang laik laut dan prosedur operasi yang aman.

Dalam aspek penegakan hukum pidana, meskipun Mahkamah Pelayaran tidak memiliki kewenangan pidana, hasil putusannya dapat menjadi bukti petunjuk kuat yang mempercepat proses penyidikan pidana. Mekanisme integrasi ini mengharuskan adanya koordinasi prosedural yang jelas, di mana Mahkamah Pelayaran diizinkan berbagi data dan informasi yang relevan dengan penyidik, namun harus tetap menjaga independensi fungsionalnya sebagai badan administratif. Kewenangan sanksi disiplin bagi pejabat regulator yang terbukti lalai menuntut adanya integrasi dengan unit kepegawaian Kemenhub, memastikan bahwa akuntabilitas keamanan laut berlaku secara universal.

Kasus terbakarnya Kapal Layar Motor (KLM) The Oceanic pada tanggal 01 Maret 2024 di perairan Raja Ampat, Papua Barat Daya, merupakan insiden serius yang berdampak pada keselamatan penumpang, kerugian material, dan citra pariwisata bahari Indonesia. Penanganan awal kasus kecelakaan kapal di Indonesia wajib melibatkan Mahkamah Pelayaran. Mahkamah Pelayaran, sesuai mandat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (yang telah diubah oleh UU No. 66/2024), bertugas memeriksa kesalahan profesi Nakhoda dan/atau Perwira Kapal. Hasil pemeriksaan Mahkamah Pelayaran adalah penetapan sanksi administratif (seperti pencabutan sertifikat) dan bukan sanksi pidana.

Meskipun Mahkamah Pelayaran dan jalur non-litigasi (seperti mediasi ganti rugi) menawarkan kecepatan dalam penegakan disiplin profesi dan penyelesaian kompensasi, hal itu hanya dapat diterapkan pada kasus kecelakaan ringan. Sedangkan kecelakaan kapal yang menimbulkan hilangnya nyawa (kerugian jiwa) tentunya harus diselesaikan oleh lembaga yang berwenang dalam penuntutan.

Efek jera (*deterrence*) yang sesungguhnya harus mencakup sanksi finansial signifikan dan/atau pidana kurungan terhadap korporasi atau penanggung jawab kelaiklautan kapal yang secara sistematis lalai dalam merawat kapal. Kasus terbakarnya KLM The Oceanic kemungkinan besar berakar pada masalah kelaiklautan kapal (termasuk kelengkapan dan fungsi alat pemadam

kebakaran, serta *wiring* listrik kapal) yang merupakan tanggung jawab pemilik kapal (korporasi), bukan semata-mata kelalaian Nakhoda di saat kejadian. Penyelesaian hanya melalui jalur non-litigasi dan administratif gagal menyelidiki Tindak Pidana Korporasi yang mungkin terjadi di balik kecelakaan, seperti:

- a. Pelanggaran serius terhadap UU Pelayaran terkait kelaiklautan kapal.
- b. Pemalsuan dokumen inspeksi.
- c. Unsur kelalaian berat yang membahayakan nyawa.

Bagi korban atau ahli waris, penyelesaian non-litigasi (ganti rugi) dan sanksi administratif seringkali dirasa tidak adil. Keadilan penuh menuntut agar pihak yang terbukti bersalah secara pidana (jika ada) dituntut melalui peradilan umum. Hal ini penting untuk menegakkan prinsip *equality before the law* dan mencegah terulangnya praktik bisnis yang mengorbankan keselamatan publik demi keuntungan.(Admin, 2024)

Kasus tubrukan antara KM Jaya Elo No.1 dan MV Sophia di Muara Jungkat pada 1 Mei 2024 merupakan kasus maritim kompleks yang tidak dapat diselesaikan hanya melalui sanksi administratif Mahkamah Pelayaran dan jalur non-litigasi. Walaupun Mahkamah Pelayaran berwenang memeriksa kesalahan profesional Nakhoda/Perwira dan menjatuhkan sanksi disiplin (seperti pencabutan sertifikat), kewenangan ini tidak efektif terhadap korporasi pemilik MV Sophia yang berbendera asing dan tidak mampu menjangkau aspek tindak pidana pelayaran. Sanksi administratif gagal memberikan efek jera (*deterrence*) yang memadai, terutama jika tubrukan disebabkan oleh kelalaian berat atau pelanggaran serius terhadap aturan navigasi internasional (COLREGs). Oleh karena itu, penyelidikan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Pelayaran atau Kepolisian sangat krusial untuk menentukan adanya tindak pidana dan memproses hukum perwira yang melanggar dengan ancaman pidana denda atau kurungan.

penyelesaian ganti rugi (perdata) dalam kasus tubrukan ini tidak dapat diserahkan pada mediasi sederhana karena melibatkan kompleksitas hukum maritim internasional, terutama terkait pertanggungjawaban kapal asing. Pertanggungjawaban ini tunduk pada konvensi internasional (misalnya Konvensi *Liability and Limitation of Liability for Maritime Claims*) yang menuntut peran wajib peradilan perdata untuk menetapkan limitasi pertanggungjawaban yang adil dan sesuai hukum internasional. Dengan demikian, kasus ini menuntut disiplin profesi oleh Mahkamah Pelayaran penegakan hukum pidana oleh penyidik/Kejaksaan, dan penentuan ganti rugi oleh peradilan perdata untuk memastikan tercapainya akuntabilitas hukum penuh, keadilan bagi korban, dan efek jera yang nyata, baik bagi pelaut, operator lokal, maupun korporasi maritim asing.(Admin, 2024b)

Contoh baik dari berbagai negara yang menerapkan integrasi fungsi dan kewenangan keamanan maritim: (Solihin, 2025)

1. Amerika Serikat (Kombinasi Militer dan Penegak Hukum - *United States coast guard* - USCG)

Kewenangan dan fungsinya antara lain: Keamanan pelabuhan, kesiapan militer, bantuan navigasi, oseanografi, penegakan hukum, SAR, stasiun laut, keselamatan pelayaran, dan pelatihan

2. Jepang (*Japan Coast Guard* - JCG)

*Japan Coast Guard Law* telah mengatur tugas-tugas JCG, antara lain melakukan: penegakan hukum dan peraturan di laut; pencarian dan penyelamatan maritim (SAR); pencegahan pencemaran laut; pencegahan dan pemberantasan kejahatan di laut; pendeteksian dan penangkapan terhadap pelaku kejahatan di laut; pengaturan lalu lintas kapal di laut; pelayanan terkait hidrografi dan bantuan navigasi; pelayanan lain untuk memastikan keselamatan maritim; pelayanan untuk mengungkap terjadinya insiden di laut; dan kerja sama internasional.

Rancangan Undang-Undang (RUU) tentang perubahan UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, yang dikenal sebagai RUU Keamanan Maritim, menciptakan peluang emas untuk merestrukturisasi sistem penegakan hukum maritim nasional, sekaligus menjawab tantangan Teori Kepastian Hukum yang selama ini menghantui posisi Mahkamah Pelayaran. Jika RUU ini disahkan, peran Mahkamah Pelayaran tidak dapat diabaikan, melainkan harus diangkat dari sekadar lembaga kuasi-yudisial di bawah eksekutif menjadi otoritas yudisial atau ahli yang berlandaskan hukum kuat. Peluang terbesar adalah transformasi menuju Peradilan Maritim yang sesungguhnya, yang akan mengakhiri dualisme hukum antara sanksi administratif profesi (wewenang Mahkamah Pelayaran) dan sanksi pidana/perdata (wewenang Peradilan Umum). Pengakuan kewenangan ini dalam RUU akan memberikan landasan formal bagi Mahkamah Pelayaran untuk menjalankan fungsi yang diperluas, termasuk menuntut akuntabilitas korporasi (pemilik/operator kapal), yang sejalan dengan tuntutan Teori Tanggung Jawab Bersama (*Shared Responsibility Theory*).

Dalam konteks RUU Keamanan Maritim, kewenangan Mahkamah Pelayaran berpotensi diperluas secara spesifik melampaui pemeriksaan kecelakaan. Mahkamah Pelayaran dapat

diberikan yurisdiksi khusus untuk mengadili atau memberikan rekomendasi ahli yang mengikat pada kasus-kasus pelanggaran maritim yang lebih luas, seperti sengketa ganti rugi akibat pencemaran laut, pelanggaran ketentuan keselamatan, hingga perihal penyitaan kapal. Dengan demikian, Mahkamah Pelayaran/Peradilan Maritim akan menjadi lembaga yang spesialis dan efisien dalam yudikasi kelautan (Putri Anggraeni et al., 2023). Pengakuan ini penting karena menempatkan fungsi teknis Mahkamah Pelayaran sebagai basis data akuntabilitas dan bukti ahli yang sangat kredibel, memperkuat sinergi dengan Bakamla dan penyidik dalam ekosistem penegakan hukum maritim.

Peluang integrasi Mahkamah Pelayaran ke dalam RUU Keamanan Maritim ini juga merupakan bagian dari tuntutan peran strategis Indonesia di kawasan. Karena kewenangan di laut melibatkan kedaulatan negara diperlukan penataan kelembagaan yang komprehensif. Jika RUU berhasil mengintegrasikan dan memperkuat Mahkamah Pelayaran, akan mewujudkan model Teori Sinergi Kelembagaan yang efektif, dimana putusan Mahkamah Pelayaran memiliki kekuatan hukum yang jelas, bukan sekadar rekomendasi administratif, sehingga meminimalisir potensi konflik kewenangan dan mendukung prinsip *Check and Balances* dalam tata kelola keamanan laut.(Admin, 2024b)

#### D. Kesimpulan

Pembaharuan kewenangan Mahkamah Pelayaran pasca implementasi Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 secara fundamental mengubah peran Mahkamah Pelayaran dari yang semula fokus sempit pada disiplin profesi pelaut menjadi entitas yang menuntut tanggung jawab secara holistik. Perluasan ini mencakup perluasan objek pemeriksaan untuk menuntut akuntabilitas tidak hanya dari Nakhoda dan/atau Perwira Kapal, tetapi juga operator, pemilik kapal, dan/atau petugas/pejabat yang terbukti melakukan kelalaian. Perluasan ini sejalan dengan Teori Tanggung Jawab Bersama (*Shared Responsibility Theory*), yang menuntut penegakan hukum pada seluruh rantai komando, dari level operasional hingga manajerial. Meskipun demikian, perluasan kewenangan ini menimbulkan konflik serius dengan Teori Kepastian Hukum (*Legal Certainty Theory*). Konflik muncul karena kedudukan Mahkamah Pelayaran masih berada di bawah lembaga eksekutif (Kementerian Perhubungan), yang berarti putusan MP tetap memiliki kekuatan kuasi-yudisial atau administratif, bukan yudisial penuh. Kondisi ini menciptakan potensi tumpang tindih kewenangan (*overlapping*) dengan Peradilan Umum (yang berwenang mengadili pidana korporasi) dan memicu isu dualisme hukum dengan komitmen internasional, sehingga membutuhkan kejelasan batasan dan SOP yang ketat.

Untuk mencapai optimalisasi keamanan maritim dan mengatasi tumpang tindih kewenangan, diperlukan Mekanisme Integrasi Kelembagaan yang komprehensif. Integrasi ini dimulai dari hubungan hierarkis dengan regulator, di mana hasil pemeriksaan Mahkamah Pelayaran wajib diserahkan kepada Menteri Perhubungan untuk segera dieksekusi sanksi administratifnya (Pembekuan/Pencabutan Sertifikat atau Izin Usaha). Integrasi fungsional yang paling krusial adalah dengan lembaga penegakan hukum pidana (Kejaksaan/Kepolisian/PPNS). Dalam integrasi ini, temuan Mahkamah Pelayaran harus berfungsi sebagai bukti ahli atau petunjuk awal yang kredibel (*expert evidence*) untuk memperkuat proses penyidikan dan penuntutan pidana di Peradilan Umum. Selain itu, MP berintegrasi dengan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) melalui pertukaran data untuk perbaikan sistemik, dan dengan Badan Keamanan Laut (Bakamla) untuk mengoptimalkan patroli dan pengawasan strategis. Seluruh rangkaian integrasi ini menuntut adanya SOP dan aturan pelaksana yang jelas untuk mengatur batas-batas kewenangan dan mekanisme koordinasi di antara lembaga-lembaga tersebut.

#### E. Referensi

- Admin, M. (2024). *Kecelakaan Kapal Terbakarnya KLM The Oceanic*. Kementerian Perhubungan. <https://mahpel.dephub.go.id/web/doc/22d0c81e-f550-4bea-83da-a67d9c0d2063>
- Admin, M. (2024). *Kecelakaan Kapal Tubrukan Antara KM JAYA ELO NO.1 Dan MV SOPHIA*. Kementerian Perhubungan. <https://mahpel.dephub.go.id/web/doc/fe98a25d-393e-4687-a70e-8ff749e0563f>
- Anggraeni, R. P., Ananda, A. A. S., & Haryanto, N. F. (2023). Gagasan Pengadilan Maritim dalam Tata Hukum Indonesia: Integrasi Pengadilan Perikanan dan Mahkamah Pelayaran sebagai Pembaharuan Hukum. *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional*, 12(3).

- Basarnas. (2024). *Tugas Dan Fungsi Basarnas*. Basarnas.Go.Id. <https://basarnas.go.id/p/tugas-dan-fungsi>
- Christmas, C., Huda, M., & Nachrawi, G. (2022). Peran Mahkamah Pelayaran dalam Pemeriksaan Lanjutan (Persidangan) pada Nahkoda Kapal yang Mengalami Kecelakaan. *JlIP-Jurnal Ilmiah Ilmu Pendidikan*, 5(3), 838-844.
- Fofid, W. T., & Laju, I. K. (2019). *Hukum Maritim untuk DP-III (ANT III dan ATT III)*. PIP Semarang.
- Hutapea, B. R., Bethlen, A., & Nainggolan, R. M. (2025). Tumpang Tindih Kewenangan Aparat Penegak Hukum dalam Pemeriksaan Kapal-Kapal Niaga Yang Menghambat Pertumbuhan Perekonomian di Indonesia. *Jurnal Sosial Dan Teknologi (SOSTECH)*, 5(6).
- Jauhari, A. (2024). Penyelesaian Ganti Rugi atas Kecelakaan Kapal di Indonesia dalam Perspektif Tanggung Jawab Perdata. *Jurnal Syntax Dmiration*, 5(5).
- Kesuma Ayu, R., Marifah, Wulan Wulida, Z., & Suhardi. (2023). Kewenangan Bakamla Dalam Perlindungan Keamanan Lingkungan Maritim Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Agustus 2023*, 11(2).
- KNKT Lembaga Nonstruktural yang Independen*. (n.d.). Retrieved November 19, 2025, from <https://jdih.maritim.go.id/infografis/knktlembaga-nonstruktural-yang-independen>
- Latunrung, Q. A. R., & Nugraha, I. F. (2025). Peran Strategis Indonesia dalam Meningkatkan Keamanan Maritim di Kawasan Asia Tenggara. *Konsensus : Jurnal Ilmu Pertahanan, Hukum Dan Ilmu Komunikasi*, 2(3), 44–59. <https://doi.org/10.62383/konsensus.v2i3.918>
- Mokorimban, B. P. S. (2024). Fungsi, Tugas, Dan Wewenang Kejaksanaan Dalam Sistem Peradilan Pidana Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2021. *Lex Privatum*, 13(4). <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/lexprivatum/article/view/56576>
- Nurhan. (2021). Independensi Mahkamah Pelayaran Dihubungkan Dengan Prinsip Negara Hukum. *Jurnal Das Sollen*, 6.
- Simela V. M., Aulia, F., Novian, & Devin, R. O. (2024). Perbandingan Kelembagaan Coast Guard di Jepang, Inggris, dan Amerika Serikat. *Foreign Legislation Analysis*, 2.
- Siregar, Y. M. P., Pieris, J., & Widiarty, W. S. (2025). Undang Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun. *Jurnal Sosial Dan Teknologi (SOSTECH)*, 5(5).
- Siswanto, A. H. (2018). Kewenangan Yuridis Mahkamah Pelayaran Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan. *Lex Jurnalica*, 15(3).
- Solihin, A. (2025). Opsi Kelembagaan Keamanan Laut Indonesia dalam Perspektif Negara Kepulauan. *Policy Brief Pertanian, Kelautan, Dan Biosains Tropika*, 7(2).
- Umbara, G. (2018). Kewenangan Penyidik Tni Angkatan Laut Dalam Memberantas Tindak Pidana Pelayaran Di Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Aktualita (Jurnal Hukum)*, 1(1), 153–172. <https://doi.org/10.29313/aktualita.v1i1.3716>
- Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024. (2024).