

INDENPENDENSI MAHKAMAH PELAYARAN DIHUBUNGKAN DENGAN PRINSIP NEGARA HUKUM.

Oleh : NURHAN

nurhanth@gmail.com

Abstrak

Indenpendensi Mahkamah Pelayaran jika dihubungkan dengan Prinsip Negara Hukum belum dapat dikatakan Indenpendesi karena Mahakamah pelayaran merupakan Lembaga yang berada langsung dibawah Menteri Perhubungan sehingga masih adanya intervensi terhadap proses pemeriksaan; dalam prakteknya sulit dihindarkan adanya intervensi dari pihak lain. Adanya hubungan anggota Mahkamah Pelayaran dengan penegak pihak lain mencakup hubungan yang terlalu akrab dan pribadi, seperti pengusaha pelayaran dan pejabat dilingkungan Kementean Perhubungan dapat menyulitkan Anggota Mahkamah Pelayaran dalam menjaga obyektifitasnya.

PENDAHULUAN

Indonesia adalah merupakan negara kepulauan dengan dua per tiga wilayah yang terdiri dari perairan dan wilayah perairan kepulauan Indonesia merupakan jalur utama pelayaran dunia yang tentunya lalu lintas pelayaran sangat tinggi di perairan Indeonisia hal ini tentu merupakan sesuatu yang sangat penting bagi negara Indonesia, 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.

Dengan tingginya intensitas alur pelayaran di peraiaran Indonesia tentunya tidak tertutup kemungginya akan tinggi pula angka kecelakaan pada lalu lintas laut sehingga perlunya ada aturan yang mengatur tentang pelaksanaan pemeriksaan terhadap kecelakaan pada lalu lintas pelayaran tersebut. Dalam Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, telah diatur tentang pemeriksaan kecelakaan laut pada Pasal 250 sampai dengan 255 tentang mahkamah pelayaran

Istilah Mahkamah (*Court atau Tribunal*) sesungguhnya lebih tepat digunakan oleh satu lembaga dalam bidang peradilan yang memiliki kedudukan, tugas, dan wewenang hukum yang *supreme* atau tertinggi, seperti Mahkamah Agung atau Mahkamah Konstitusi.

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

Ditinjau dari aspek kelembagaannya, Mahkamah Pelayaran berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan. Hal ini ditegaskan dalam suatu keputusan Menteri, yakni Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran disebutkan Mahkamah Pelayaran mempunyai tugas melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal serta menegakkan kode etik profesi dan kompetensi nakhoda dan/ atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal.¹

Dengan kedudukannya seperti saat ini, Mahkamah Pelayaran merupakan bagian dari Kementerian Perhubungan, atau dengan kata lain sebagai salah satu bagian dari lembaga eksekutif, tentunya Mahkamah Pelayaran sulit untuk dapat dikategorikan sebagai sebuah lembaga peradilan. Disamping tugas dan fungsinya yang sangat spesifik dan sempit, juga masih belum didukung dengan dasar hukum yang memadai.

Pengaturan tentang tugas pokok dan fungsi Mahkamah Pelayaran hingga saat ini masih tersebar dalam beberapa peraturan perundang-undangan nasional Indonesia. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tidak mengatur secara tegas tentang Mahkamah Pelayaran dalam pasal-pasal nya. Pasal 251 menyebutkan bahwa : Mahkamah Pelayaran 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.²

Kemudian Pasal 252 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.

1. Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan 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 kepalautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira atas terjadinya kecelakaan kapal; dan

¹ Pasal 2 PM 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran.

² Pasal 251 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

- b. Merekomendarikan 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.

Sebagaimana dikemukakan dalam Pasal 89 Peraturan Pemerintah nomor Nomor 51 tahun 2002 tentang Perkapalan, Mahkamah Pelayaran merupakan lembaga yang ditunjuk untuk melakukan pemeriksaan lanjutan terhadap kecelakaan kapal. Pemeriksaan lanjutan oleh Mahkamah Pelayaran dilakukan untuk mengambil keputusan tentang sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal dan menjatuhkan sanksi administratif terhadap awak kapal.

Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal merupakan pelaksanaan dari Pasal 221, Pasal 245, dan Pasal 255 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah Nomor 9 tahun 2019 terdiri dari 8 Bab dan 61 pasal. Menurut Peraturan Pemerintah ini Pasal 2 ayat (1) kecelakaan kapal meliputi kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal kandas. Lingkup berlakunya pemeriksaan kecelakaan kapal menurut Peraturan Pemerintah ini adalah semua kecelakaan kapal yang terjadi di wilayah perairan Indonesia dan kecelakaan kapal berbendera Indonesia yang terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

Kecelakaan kapal yang diperiksa menurut Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 9 tahun 2019 adalah kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam penjelasan Pasal 244 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. sedangkan ketentuan pemeriksaan terhadap kecelakaan kapal yang terjadi di perairan Indonesia merupakan upaya tanggap terhadap banyaknya kapal berbendera asing yang berada di perairan Indonesia. Karena dengan banyaknya kapal berbendera asing yang masuk ke wilayah Indonesia maka potensi terjadinya kecelakaan kapal di wilayah ini kemungkinan akan meningkat.

Atas dasar pertimbangan ini, maka ketentuan pemeriksaan kecelakaan kapal dianggap perlu diterapkan terhadap lalu lintas kapal-kapal yang memasuki atau sedang berada di perairan Indonesia, sekalipun kapal-kapal yang mengalami kecelakaan itu berbendera asing.

Pemeriksaan kecelakaan kapal meliputi pemeriksaan pendahuluan dan pemeriksaan lanjutan. Ketentuan ini sama dengan ketentuan tentang pemeriksaan kapal dalam Ordonansi Raad voor de Sheepvaart S.1934 Nomor 215. Pasal 6 Peraturan Pemerintah Nomor 9 tahun 2019 menyatakan bahwa Nakhoda yang mengetahui Kecelakaan Kapal mengalami Kecelakaan Kapal wajib (a) mengambil tindakanpenanggulangan, (b) meminta dan/atau memberikan pertolongan, (c) menyebarluaskan berita mengenai kecelakaan tersebut kepada pihak lain, dan (d) menyampaikan laporan.

Pasal 7 Peraturan Pemerintah ini mengatakan bahwa Nakhoda wajib menyampaikan laporan secara tidak tertulis melalui alat telekomunikasi pada kesempatan pertama dan secara tertulis yang ditujukan kepada (a) Syahbandar pelabuhan terdekat apabila Kecelakaan Kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia; atau (b) pejabat perwakilan Pemerintah Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila kejadian Kecelakaan Kapal berbendera Indonesia di luar wilayah perairan Indonesia dan laporan tertulis disampaikan paling lambat 3 (tiga) kali 24 (dua puluh empat) jam terhitung sejak tiba di pelabuhan terdekat. Laporan tertulis ini merupakan bukti awal pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal yang diverifikasi oleh Syahbandar pelabuhan terdekat, apabila Kecelakaan Kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia atau pejabat perwakilan Pemerintah Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang, apabila kejadian Kecelakaan Kapal berbendera Indonesia di luar wilayah perairan Indonesia.³

Atas dasar laporan kecelakaan kapal, pejabat yang memiliki kewenangan untuk melakukan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal adalah (1) Syahbandar; dan (2) pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan. Hasil pemeriksaan pendahuluan dituangkan dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan yang disampaikan secara tertulis kepada Menteri Perhubungan dengan dilampiri kesimpulan hasil pemeriksaan pendahuluan, yakni memuat pendapat mengenai sebab-sebab kecelakaan.

Pemeriksaan kecelakaan kapal yang dimaksud diatas dilakukan untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal dan/atau menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal. Dengan demikian berdasarkan hasil pemeriksaan tersebut dapat ditempuh langkah-langkah yang diperlukan guna mencegah

³ Pasal 7 Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

terjadinya kecelakaan kapal dengan sebab-sebab kecelakaan kapal yang sama. Disamping itu pula, pemeriksaan kecelakaan kapal bertujuan sebagai satu bentuk pembinaan dan pengawasan bagi tenaga profesi kepelautan.

Pemeriksaan kecelakaan kapal meliputi pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Pemeriksaan pendahuluan bertujuan mencari keterangan dan/atau bukti-bukti awal atas terjadinya kecelakaan kapal untuk selanjutnya dilanjutkan ke tahap pemeriksaan lanjutan. Pertanggungjawaban atas tenggelamnya kapal atau terjadinya kecelakaan kapal lainnya memerlukan penanganan melalui peraturan perundang-undangan atau lembaga-lembaga yang cukup lebih istimewa jika dibandingkan dengan kecelakaan transportasi darat.

Jika Menteri berpendapat bahwa ada dugaan kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal, maka dalam jangka waktu 14 hari setelah diterimanya laporan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal, Menteri melaporkan hasil pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal kepada Mahkamah Pelayaran, dalam hal ditemukan keterangan atau bukti awal mengenai dugaan kesalahan dan/atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya Kecelakaan Kapal.

Mahkamah Pelayaran mempunyai tugas melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal serta menegakkan kode etik profesi dan kompetensi nakhoda dan/ atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal. Mahkamah Pelayaran berfungsi sebagai (a) Pelaksanaan kegiatan meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nakhoda atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal, (b) Pelaksanaan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, (c) penyusunan rekomendasi pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nakhoda atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal, (d) pemberian dukungan administratif dan teknis Mahkamah Pelayaran, dan (e) penyusunan evaluasi dan pelaporan kegiatan di lingkungan Mahkamah Pelayaran.⁴

⁴ Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran.

Pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dilakukan oleh Mahkamah Pelayaran yang anggota-anggotanya terdiri orang-orang ahli dibidang hukum dan kepelautan. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan penilaian yang objektif atas ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nahkoda atau pemimpin kapal atas terjadinya kecelakaan kapal. Dalam hal terdapat kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan, maka Mahkamah Pelayaran merekomendasikan kepada Menteri Perhubungan secara tertulis berupa pengenaan sanksi administratif kepada Nakhoda dan/atau Perwira Kapal. Selain merekomendasikan pengenaan sanksi administratif kepada Nakhoda atau Perwira Kapal, Mahkamah Pelayaran dapat menyampaikan kepada Menteri tentang rekomendasi mengenai pengenaan sanksi kepada pemilik atau operator yang tidak melaksanakan kewajiban untuk menghadirkan Nakhoda atau anak buah kapal yang ditetapkan sebagai Terduga atau Saksi selain itu Mahkamah Pelayaran dapat juga membuat 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.

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, penegakan hukum atas kecelakaan kapal dipandang perlu dilakukan oleh Mahkamah Pelayaran yang independen sehingga putusan-putusannya benar-benar mencerminkan rasa keadilan bagi masyarakat khususnya para pelaut, peradilan yang tidak independen cenderung akan melahirkan putusan yang tidak adil dan membuka cela untuk praktek korupsi dan kolusi bagi aparat dilingkungan pelaku pelayaran.

METODE

Metode pendekatan yang digunakan adalah metode pendekatan yuridis normatif, yaitu peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas, dengan menganalisis dan menyajikan fakta secara sistematis sehingga dapat lebih mudah untuk memahami dan disimpulkan, untuk menggambarkan dan melaporkan secara rinci, sistematis dan menyeluruh mengenai segala sesuatu yang berkaitan dengan **Indenpendensi Mahkamah Pelayaran dihubungkan dengan Prinsip Negara Hukum.**

PEMBAHASAN

Indepndensi Mahkamah Pelayaran dihubungkan dengan Prinsip Negara Hukum.

Indonesia adalah Negara hukum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 ayat (3) Amandemen Ketiga Undang-Undang Dasar Tahun 1945. Undang-Undang Dasar 1945 merupakan hukum dasar yang tertulis. Selain Undang-Undang Dasar 1945, berlaku juga hukum dasar yang tidak tertulis, yang sama-sama menjadi aturan-aturan dasar yang timbul dan terpelihara dalam praktek penyelenggaraan Negara. sebagai Negara hukum, maka pelaksanaan kekuasaan Negara harus berdasarkan konstitusi dan peraturan perundang-undangan.

Salah satu ciri dari Negara hukum adalah adanya pemisahan yang tegas antara kekuasaan-kekuasaan Negara, atau yang lebih dikenal dengan "*Trias Politica*". Teori mengenai pemisahan kekuasaan dilatar belakangi pemikiran bahwa kekuasaan-kekuasaan pada sebuah pemerintahan yang berdaulat tidak dapat diserahkan kepada orang yang sama dan harus dipisahkan menjadi 2 (dua) atau lebih, pemisahan kekuasaan yang tegas dan jelas untuk mencegah penyalahgunaan kekuasaan oleh pihak yang berkuasa.

Negara Indonesia yang menganut konsepsi Negara hukum mengenal pembagian kekuasaan Negara dalam tiga bagian, yaitu kekuasaan eksekutif, kekuasaan legislatif dan kekuasaan yudikatif. Hal ini sejalan dengan teori klasik dari Montesquieu yang dikenal dengan teori *Trias Politica*, yaitu pemisahan kekuasaan (*Separation of Power*).⁵

Dalam uraiannya, Montesquieu membagi kekuasaan dalam pemerintahan menjadi 3 (tiga) cabang yang menurutnya haruslah terpisah satu sama lain, yaitu kekuasaan legislatif (kekuasaan untuk membuat undang-undang); kekuasaan eksekutif (kekuasaan untuk melaksanakan undang-undang, tetapi oleh Montesquieu diutamakan di bidang politik luar negeri); dan kekuasaan yudikatif (kekuasaan mengadili atas pelanggaran undang-undang). Hal ini adalah untuk mewujudkan 3 (tiga) jenis lembaga Negara yang saling lepas (*independent*) dan berada dalam peringkat yang sejajar satu sama lain.⁶

Kesejajaran dan independensi ketiga jenis lembaga Negara ini diperlukan agar ketiga lembaga Negara ini bisa saling mengawasi dan saling mengontrol berdasarkan prinsip *check and balances*. Teori ini kemudian dikembangkan oleh C. F Strong dalam bukunya yang berjudul: "*Modern Political Constitution*". Ide pemisahan kekuasaan tersebut, menurut Montesquieu dimaksudkan untuk memelihara kebebasan politik, yang

⁵ Soerjono Soekanto, *Perspektif Teoritis Studi Hukum dalam Masyarakat*, Rajawali Press, Jakarta, 1985, hlm. 7.

⁶ *Ibid*, hlm. 7.

tidak akan terwujud kecuali bila terdapat keamanan masyarakat dalam negeri. Montesquieu menekankan bahwa 1 (satu) orang/lembaga akan cenderung untuk mendominasi kekuasaan dan merusak keamanan masyarakat tersebut bila kekuasaan terpusat padanya.⁷

Beberapa faktor yang mempengaruhi independensi ini dapat dilihat dari faktor-faktor yang berpengaruh baik secara langsung maupun tidak langsung, baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama terhadap proses penyelenggaraan pemerintahan. Faktor-faktor tersebut dibedakan menjadi 2 (dua) faktor yakni faktor internal dan faktor eksternal yakni:

1. Faktor Internal

Faktor yang mempengaruhi menyangkut kemandirian dalam menjalankan tugas dan wewenang, yang datangnya dari dalam diri seseorang itu sendiri. Jadi faktor internal disini adalah segala hal yang berkaitan dengan sumber daya manusia itu sendiri, yaitu mulai dari rekrutmen/seleksi, Pendidikan dan kesejahteraan. Faktor ini berpengaruh, karena terhadap independensi seseorang

2. Faktor Eksternal

Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap proses penyelenggaraan peradilan yang datangnya dari luar dari seseorang, terutama berkaitan dengan sistem peradilan atau sistem penegakan hukumnya. Adapun faktor eksternal yang berpengaruh mencakup; peraturan perundang-undangan yang mengatur wewenang dan tugasnya. Kedudukan Anggota Mahkamah pelayaran sebagai pegawai negeri sipil yang berinduk kepada Kementerian perhubungan.

Adanya intervensi terhadap proses pemeriksaan; dalam prakteknya sulit dihindarkan adanya intervensi dari pihak lain. Adanya hubungan anggota Mahkamah Pelayaran dengan penegak pihak lain mencakup hubungan yang terlalu akrab dan pribadi, seperti pengusaha pelayaran dan pejabat dilingkungan Kementrian Perhubungan dapat menyulitkan Anggota Mahkamah Pelayaran dalam menjaga obyektifitasnya.

Adanya berbagai tekanan yang dialami oleh Anggota Mahkamah Pelayaran dapat berupa tekanan mental, fisik, ekonomi dan sebagainya. Adanya faktor kesadaran hukum mencakup kesadaran hukum masyarakat, pencari keadilan dan penegak hukum.

⁷ *Ibid*, hlm. 7.

Dan faktor sistem pemerintahan mencakup konfigurasi politik dari pemerintah yang berkuasa, memaknai sistem peradilan.

Ditinjau dari aspek kelembagaannya, Mahkamah Pelayaran berada di bawah naungan kementerian Perhubungan. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 1 angka (2) Peraturan pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 yang menyatakan bahwa Mahkamah Pelayaran adalah suatu badan Mahkamah Pelayaran adalah panel Ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal. Dan selanjutnya ditegaskan pada pada Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran disebutkan Mahkamah Pelayaran mempunyai tugas melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal serta menegakkan kode etik profesi dan kompetensi nakhoda dan/ atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal.

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

Disamping tugas dan fungsinya yang sangat spesifik dan sempit, juga masih belum didukung dengan dasar hukum yang memadai. Namun demikian, upaya untuk memperluas kewenangan Mahkamah Pelayaran tampaknya sudah mulai dilakukan. Hal ini tampak dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyebutkan tentang “Mahkamah Pelayaran yang bersifat independen” dengan kompetensi dan yurisdiksi yang diperluas, yaitu 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”.

Meskipun dalam kaitan pemeriksaannya Mahkamah Pelayaran masih tetap merupakan sebuah “Mahkamah Kode Etik Profesi”. Hal ini tampak dalam kaitan dengan keputusan Mahkamah, yaitu: “menjatuhkan sanksi administratif kepada Nahkoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal yang memiliki sertifikat keahlian Pelaut yang dikeluarkan oleh Pemerintah yang melakukan kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan”.

Pada dasarnya Laporan-laporan yang diterima oleh Mahkamah Pelayaran berkaitan dengna 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.

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, karena 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.

Saat ini memang sudah berkembang wacana untuk mengubah nama Mahkamah Pelayaran menjadi “Peradilan Maritim”. Jika nama ini yang dipakai, kemungkinan untuk lebih memperluas yurisdiksi dan kompetensi Mahkamah pelayaran lebih terbuka. Karena dengan nama “Peradilan Maritim”, kesan yang tampak adalah sebuah lembaga peradilan yang memiliki fungsi dan wewenang yang lebih luas, yakni tidak hanya memeriksa dan mengadili Nakhoda dan/atau Perwira kapal yang dianggap telah melanggar profesi kepelautan, akan tetapi juga sebagai sebuah lembaga otonom yang bertugas menegakkan hukum dan keadilan di bidang maritim. Hal ini kemungkinan akan lebih mendekati terbentuknya sebuah “*Admiralty Court*” sebagaimana yang ada di negara-negara lain yang sudah terlebih dahulu mengembangkan bentuk peradilan ini.

Visi dan misi Mahkamah Pelayaran adalah terwujudnya penyelenggaraan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal secara cepat, tepat dan adil berdasarkan kaidah hukum yang berlaku untuk meningkatkan keselamatan pelayaran, sedangkan misi

Mahkamah Pelayaran adalah menyelenggarakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal oleh tenaga ahli dan professional dalam bidangnya secara kualitatif sebagai pembinaan hukum dan penegakan hukum perkapalan dan pelayaran serta tenaga profesi kepelautan agar angkutan laut di Indonesia dapat terselenggara dengan aman, selamat, lancar dan tertib.

Untuk mewujudkan gagasan tersebut, memang bukan sesuatu yang tidak mungkin. Akan tetapi perlu dilakukan berbagai upaya pembenahan di dalam lingkungan Mahkamah Pelayaran itu sendiri, baik berkaitan dengan landasan hukum, kelembagaannya, dan juga kualitas SDM-nya.

KESIMPULAN

Indenpendensi Mahkamah Pelayaran jika dihubungkan dengan Prinsip Negara Hukum belum dapat dikatakan Indenpendesi karena Mahakamah pelayaran merupakan Lembaga yang berada langsung dibawah Menteri Perhubungan sehingga masih adanya intervensi terhadap proses pemeriksaan; dalam prakteknya sulit dihindarkan adanya intervensi dari pihak lain. Adanya hubungan anggota Mahkamah Pelayaran dengan penegak pihak lain mencakup hubungan yang terlalu akrab dan pribadi, seperti pengusaha pelayaran dan pejabat dilingkungan Kementean Perhubungan dapat menyulitkan Anggota Mahkamah Pelayaran dalam menjaga obyektifitasnya. Adanya berbagai tekanan yang dialami oleh Anggota Mahkamah Pelayaran dapat berupa tekanan mental, fisik, ekonomi dan sebagainya. Adanya faktor kesadaran hukum mencakup kesadaran hukum masyarakat, pencari keadilan dan penegak hukum. Dan faktor sistem pemerintahan mencakup konfigurasi politik dari pemerintah yang berkuasa, memaknai sistem peradilan.

DAFTAR KEPUSTAKA

Buku

- Ahmad Rifai, *Penemuan Hukum Oleh Hakim Dalam Presfektif Hukum Progresif*, Sinar Grafika, Jakarta, 2011
- Etty R. Agoes, *Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan Tentang Yurisdiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia RI, Jakarta, 2005.
- Jimly Asshidiqqie, *Konstitusi & Konstitusionalisme Indonesia*, Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Agung, Jakarta, 2006.
- , *Pengantar Ilmu Hukum Tata Negara*, Konstitusi Press, Jakarta, 2006.

Ni'Matul Huda, *Hukum Tata Negara Indonesia*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013.
Soerjono Soekanto, *Perspektif Teoritis Studi Hukum dalam Masyarakat*, Rajawali Press, Jakarta,
1985
Patrialis Akbar, *Lembaga Negara Menurut UUD NRI Tahun 1945*, Sinar Grafika, Jakarta,
2013

Undang-Undang

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Amandemen ke-tiga
Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021, Tentang Organisasi dan Ttata
kerja Mahkamah Pelayaran