

## **KEWENANGAN YURIDIS MAHKAMAH PELAYARAN BERDASARKAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

Ade Hari Siswanto

Fakultas Hukum, Universitas Esa Unggul, Jakarta  
Jalan Arjuna Utara Nomor 9, Kebon Jeruk, Jakarta - 11510  
siswanto@harisiswantolaw.com

### **Abstract**

*This research uses a normative juridical approach to determine the existence of the Admiralty Court in Indonesia. The Admiralty Court is an Institution which is born from the mandate of Law Number 21 of 1992 on Shipping. The main duties and functions of this institution are to investigate whether there is negligence carried out by the ship's captain or ship's officer, in addition the Admiralty Court also decides on administrative sanctions for the ship's captain or ship's officer. However, related to losses suffered by third parties due to ship accidents, the Admiralty Court does not have juridical authority. So, even though the Admiralty Court has been around for a long time, the Admiralty Court is only an executive institution, so that the juridical authority is not as wide as other judicial institutions..*

**Keywords :** admiralty, admiralty court, ship, law sea

### **Abstrak**

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif untuk mengetahui eksistensi Mahkamah Pelayaran di Indonesia. Mahkamah Pelayaran merupakan Lembaga pemerintah yang lahir dari amanat Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Tugas pokok dan fungsi Lembaga ini untuk menyoediki ada tidaknya kelalaian yang dilakukan nakhoda atau perwira kapal, selain itu Mahkamah Pelayaran juga memutuskan sanksi administratif bagi nakhoda atau perwira kapal. Namun demikian, terkait kerugian yang dialami pihak ketiga akibat kecelakaan kapal, Mahkamah Pelayaran tidak mempunyai kewenangan yuridis. Sehingga, meskipun Mahkamah Pelayaran sudah ada sejak lama, namun mahkamah pelayaran hanyalah Lembaga eksekutif, sehingga kewenangan yuridis yang dimiliki tidak seluas Lembaga peradilan lainnya.

**Kata kunci :** mahkamah pelayaran, hukum laut, kapal

### **Pendahuluan**

Indonesia merupakan negara yang memiliki lautan yang luas. Berdasarkan penelitian geografis Hampir 75% wilayah Negara Kesatuan Indonesia merupakan wilayah perairan. Bahkan, Indonesia pernah disebut sebagai negara pantai pada saat berlakunya Konvensi I Jenewa 1958 tentang Laut Teritorial dan Zona Tambahan, karena pada saat itu hanya dikenal dua klasifikasi negara, yaitu negara pantai dan negara tak berpantai. Barulah melalui Konvensi PBB tentang Hukum Laut pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay (Yamaica) Indonesia disebut negara kepulauan.

Kondisi Indonesia dengan luasnya laut yang dimiliki menjadi keuntungan tersendiri bagi bangsa Indonesia, karena selain dapat mengambil kekayaan alam dari laut, wilayah

perairan merupakan jalur strategis dalam transaksi regional bahkan global. Sebagaimana menurut Mochtar Kusumaatmadja bahwa salah satu penggunaan atau pemanfaatan laut adalah sebagai pelayaran/navigasi (Mochtar, 1978). Dalam konteks pelayaran, laut dijadikan sebagai sarana ekspedisi, transportasi, dan transaksi atas pengiriman barang antar pulau bahkan antar negara.

Menurut catatan sejarah, sejak fase awal abad ke-17, Indonesia telah menjadi salah satu lalu lintas kawasan perdagangan yang penting di Asia Tenggara mengingat luasnya perairan, banyaknya kepulauan dan pelabuhan pelabuhan yang terhubung. Kondisi tersebut terus berkembang seiring zaman. Dan sekarang, menurut data yang dikutip dari website [www.kargo.co.id](http://www.kargo.co.id) ada sudah terdapat 72 pelabuhan yang beroperasi di Indonesia.

Namun demikian, masalah yang muncul kemudian ialah sarana maupun prasarana keselamatan pelayaran yang kurang mendukung transportasi laut. Selain ketertiban pelayaran dan pengoperasian sarana dan prasana yang relatif masih rendah, ternyata masih banyak juga faktor yang 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, namun dalam kenyataannya belum sepenuhnya terwujud.

Sebagaimana yang terlihat sekarang dan peristiwa yang berulang kali terjadi belakangan ini, perkembangan dunia pelayaran di Indonesia diwarnai dengan maraknya tragedi kecelakaan. Sebagaimana data kecelakaan transportasi pelayaran yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menyebutkan bahwa dari tahun 2012 hingga 2017 telah terjadi 107 peristiwa kecelakaan kapal yang menelan 931 korban meninggal/hilang dan 631 korban luka luka (Haryo, 2017). Bahkan di tahun 2018 ini, terjadi kecelakaan kapal berulang kali yang merenggut banyak korban jiwa.

Berbagai macam tragedi kecelakaan kapal yang terjadi dalam dunia pelayaran disebabkan karena banyak faktor. Menurut Dewan Maritim Indonesia (DMI) bahwa 72% dari 1.551 kasus kecelakaan laut yang terjadi di Indonesia karena kesalahan manusia (*human error*). Pernyataan dari Dewan Maritim Indonesia ini sejalan dengan hasil penelitian independen yang dilakukan oleh International Maritime Organization (IMO) di Indonesia pada 1990-2001. *Human error* sangat dominan dalam menyumbangkan terjadinya kecelakaan kapal di lautan Indonesia. Dari hasil penelitian tersebut, diperoleh kesimpulan bahwa terdapat lima pihak baik langsung maupun tidak langsung yang memberi kontribusi terjadinya kecelakaan laut dengan korban mencapai 2.684

jiwa. Kelima pihak itu adalah anak buah kapal (ABK) dan Nahkoda 80,9%, pemilik kapal (*shipowner*) 8,7%, syahbandar 1,8%, biro klasifikasi 3,1% dan pandu 5,5%.

Lembaga yang berwenang dalam memeriksa sebab sebab terjadinya kecelakaan adalah Mahkamah Pelayaran. Mahkamah Pelayaran lahir dari amanat Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Selain itu, Mahkamah Pelayaran berwenang untuk memberikan keputusan terhadap pihak pihak yang terkait atas terjadinya kecelakaan kapal.

Namun demikian, putusan Mahkamah Pelayaran tidak seperti Lembaga Peradilan lain yang memiliki daya eksekutorial terhadap putusan, putusan Mahkamah Pelayaran hanya terkait penanganan insiden kecelakaan kapal pada umumnya yang masih bersifat administratif dan dokumentatif dan 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 nahkoda. Akibatnya, saat terjadi kecelakaan, hakim dan jaksa yang menangani perkara tersebut tidak terlalu memahami masalah yang menjadi penyebabnya.

Dengan kata lain, Mahkamah Pelayaran hanya bisa memberikan putusan berupa sanksi kepada nahkoda namun tidak bisa memutuskan hukuman ganti rugi bagi pihak yang bersalah. Padahal terjadinya peristiwa kecelakaan kapal tersebut, membuat beberapa pihak merugi. Oleh karena itu pihak yang merasa dirugikan kalau ingin menuntut ganti rugi maka harus mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri.

Padahal, negara negara maju telah memiliki Mahkamah Pelayaran dengan yurisdiksi yang jauh lebih luas. Sebagaimana definisi mahkamah pelayaran menurut *Legal of United States* sebagai berikut

*Admiralty Courts are courts that exercise jurisdiction over all maritime contracts, torts, injuries, or offenses. Generally, admiralty courts jurisdiction embraces civil actions relating to ships and the sea. Official jurisdiction for admiralty cases in the U.S. is given to federal district courts. In U.S the federal courts are referred to as admiralty courts*

*when they exercise admiralty jurisdiction, conferred by the U.S. Constitution (art. III, § 2, cl. 1).*

Dari definisi tersebut terlihat jelas bahwa yurisdiksi Mahkamah Pelayaran di negara negara maju tidak hanya sebatas putusan yang bersifat administratif namun juga memberikan putusan terkait kontrak pelayaran, ganti rugi, maupun perbuatan melawan hukum.

1. Bagaimana kondisi Mahkamah Pelayaran sebelum dan setelah Indonesia Merdeka?
2. Bagaimana kelembagaan Mahkamah Pelayaran?
3. Bagaimana peran Mahkamah Pelayaran di Indonesia?
4. Bagaimana kewenangan Mahkamah Pelayaran terhadap kecelakaan kapal?

## **Metode Penelitian**

### **1. Metode Pendekatan**

Penelitian hukum dapat dilakukan melalui metode yuridis normatif dan metode yuridis empiris. Metode yuridis empiris dikenal juga dengan penelitian sosiolegal. Metode yuridis normatif dilakukan melalui studi pustaka yang menelaah (terutama) data sekunder yang berupa Peraturan Perundang-undangan, putusan pengadilan, perjanjian, kontrak, atau dokumen hukum lainnya, serta hasil penelitian, hasil pengkajian, dan referensi lainnya. Metode yuridis normatif dapat dilengkapi dengan wawancara, diskusi (focus group discussion), dan rapat dengar pendapat. Metode yuridis empiris atau sosiolegal adalah penelitian yang diawali dengan penelitian normatif atau penelaahan terhadap Peraturan Perundang-undangan (normatif) yang dilanjutkan dengan observasi yang mendalam serta penyebaran kuesioner untuk mendapatkan data faktor nonhukum yang terkait dan yang berpengaruh terhadap Peraturan Perundang-undangan yang diteliti.

Metode pendekatan yang dipakai dalam penelitian ini merupakan metode yuridis normatif. Dengan demikian sumber data yang digunakan pada penulisan ini adalah sumber data sekunder yakni data yang diperoleh dari bahan-bahan kepustakaan. Bahan hukum yang dipakai dari data sekunder ini yaitu bahan hukum primer, sekunder, dan tersier.

### **a. Tipe Penelitian**

Tipe penelitian dalam skripsi ini menggunakan deskriptif analisis. Sebagaimana

menurut Whitney yang dikutip oleh Moh. Nazir disebutkan bahwa metode deskriptif adalah pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat. Fokus dari penelitian ini yaitu mempelajari masalah masalah dalam masyarakat, tata acara yang berlaku dalam masyarakat serta situasi-situasi tertentu, termasuk tentang hubungan-hubungan, kegiatan-kegiatan, sikap-sikap, pandangan-pandangan, serta proses-proses yang sedang berlangsung dan pengaruh-pengaruh dari suatu fenomena (Nazhir, 2003).

### **b. Sumber dan Jenis Data**

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu sumber data sekunder. Sumber data sekunder yakni data yang diperoleh dari bahan-bahan kepustakaan. Sehingga, bahan hukum yang dipakai adalah sebagai berikut :

Bahan hukum primer yang digunakan adalah Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2004 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 76 Tahun 2017 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran.

Bahan hukum sekunder yang digunakan antara lain buku-buku mengenai hukum pelayaran, artikel internet, berita, majalah, dan jurnal.

Bahan hukum tersier antara lain adalah kamus hukum, kamus bahasa inggris serta ensiklopedia.

### **c. Metode Analisa Data**

Metode Analisa data dalam penelitian ini adalah kualitatif. Yaitu penelitian dengan data yang dikumpulkan bukan berbentuk angka, melainkan data tersebut diambil dari dokumen resmi, dokumen pribadi, undang-undang, hasil wawancara, catatan, dan sebagainya. Dengan demikian, tujuan dari penelitian ini yaitu ingin menggambarkan realita secara empirik di balik fenomena secara tuntas. Sehingga, analisa data kualitatif dalam penelitian ini yaitu dengan cara mencocokkan antara realita empiric dengan teori yang

berlaku dengan menggunakan metode dekriptif (Lexy, 2004).

### **Hasil yang Diharapkan**

Adapun penelitian ini diharapkan sebagai pengejawantahan dari pelaksanaan salah satu Tri Dharma Perguruan Tinggi yaitu penelitian. Selain itu, untuk memberikan pandangan dan pengetahuan kepada masyarakat mengenai tugas pokok dan fungsi Mahkamah Pelayaran sebagai Lembaga pemerintah yang diamanahkan untuk menyelidiki sebab sebab kecelakaan kapal dan menjatuhkan putusan sanksi administratif.

### **Hasil dan Pembahasan**

#### **Sejarah Mahkamah Pelayaran di Indonesia pada Masa Hindia Belanda**

Secara letak geografis, Indonesia merupakan negara yang memiliki perairan yang luas. Hampir 75 % wilayah Indonesia adalah perairan.

Luasnya perairan yang dimiliki Indonesia dan banyaknya pelabuhan membuat Indonesia diperhitungkan dalam lalu lintas perdagangan internasional. Banyak rute perdagangan internasional kala itu melalui jalur nusantara.

Termasuk Belanda, pada mulanya adalah seperti negara lain yang melakukan ekspedisi. Kemudian, karena melihat kekayaan alam berlimpah yang dimiliki Indonesia, Belanda kian melancarkan ekspansinya. Hal ini ditandai dengan masuknya kapal-kapal ekspedisi Belanda datang ke kepulauan nusantara dan mendirikan Vereenigde Oost Indische Compagnie (VOC) di Batavia pada tahun 1602. Dalam perkembangan selanjutnya, kedudukan VOC digantikan oleh Pemerintah Kolonial Hindia Belanda (Nederlandsch Indie) yang mulai menata rute-rute pelayaran di kepulauan nusantara terutama setelah tahun 1864.

Lalu lintas perdagangan yang semakin kompleks kala itu, membuat Belanda membentuk dewan tata tertib untuk pelayaran yang disebut *Raad van Tucht* yang ditetapkan berdasarkan Ordonansi Nomor 119 Tahun 1873. Lembaga ini mempunyai tugas dan fungsi sebagai berikut:

a. Menetapkan ketentuan-ketentuan rumah tangga dan tata tertib di kapal-kapal Hindia Belanda;

b. Melakukan pemeriksaan terhadap sebab-sebab kecelakaan kapal, jika terdapat dugaan dan disertai dengan alasan kuat bahwa peristiwa atau bencana atas suatu kapal terjadi karena kelalaian atau kesalahan nakhoda atau perwira kapal yang terkait.

Selain itu, pada masa Hindia Belanda terdapat beberapa peraturan terkait keselamatan pelayaran dan perkapalan. Terdapat sekitar tiga peraturan yang mengatur tentang pelayaran, yaitu sebagai berikut:

- a. SOLAS 1929, ditetapkan sebagai ketentuan Scheppen Ordonantie/Scheppen Verordening (SO/SV 1935) atau yang dikenal dengan ordonansi dan peraturan kapal 1935 yang merupakan ketentuan internasional mengenai keselamatan kapal.
- b. Wetboek van Koophandel (WvK) atau Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Buku II, diberlakukan pada tahun 1931 yang mengatur tentang keperluan pengaturan pengangkutan laut pada umumnya,
- c. Indische Sheepsvaart Wet, atau Undang-Undang Pelayaran Hindia Belanda 1936 yang mengatur tentang kepentingan pelayaran.

Dengan berlakunya sejumlah peraturan di bidang pelayaran dan perkapalan tersebut, maka *Raad van Tucht* pun dianggap perlu untuk disesuaikan dan lebih disempurnakan. Oleh karena itu pada tahun 1934 dibentuk *Raad Voor de Scheepvaart* (Mahkamah Pelayaran) dengan landasan *Ordonansi op den Raad Voor de Scheepvaart, Staatsblad* 215 Tahun 1934, yang mulai berlaku efektif pada tanggal 1 April 1938 (*Staatsblad* Nomor 2 Tahun 1938).

Berdasarkan Pasal 1 Ordonansi tersebut, Mahkamah Pelayaran (*Raad Voor de Scheepvaart*) memiliki yurisdiksi antara lain 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).
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.
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.

Keberadaan *Raad Voor de Scheepvaart* didasarkan atas ordonansi 1938 tersebut ditunjukkan sebagai lembaga pemeriksa kecelakaan pelayaran dan sekaligus juga sebagai sebuah pengadilan khusus pelayaran.

Kemudian, lembaga *Raad Voor de Scheepvaart* ini dilanjutkan pada masa sesudah kemerdekaan, hanya saja namanya berubah menjadi Mahkamah Pelayaran, dengan tugas dan fungsi yang relatif hampir sama.

Dengan demikian, sejak zaman Hindia Belanda sudah terdapat Mahkamah Pelayaran (dengan nama yang berbeda). Oleh karena itu, Mahkamah Pelayaran bukanlah hal yang baru di Indonesia. Lembaga ini sudah ada sejak lama bahkan sebelum Indonesia merdeka. Sejak zaman Hindia Belanda, sudah dibentuk

### **Mahkamah Pelayaran setelah Indonesia Merdeka**

Pasca Indonesia merdeka pada tahun 1945, pengaturan terhadap pelayaran di wilayah perairan Indonesia masih berdasarkan Ordonansi Pelayaran Indonesia (*Indische Scheepvaartswet Staatsblad 1936-700*). Meskipun dalam peraturan tersebut tidak dijelaskan Mahkamah Pelayaran secara terperinci, namun tetap menjadi payung hukum terhadap peraturan pelayaran dan perkapalan di Indonesia.

Beberapa dekade pasca kemerdekaan, regulasi tentang tugas pokok dan fungsi Mahkamah Pelayaran semakin baik, namun regulasi tersebut masih tersebar dalam sejumlah peraturan perundang-undangan Indonesia. Beberapa peraturan yang dimaksud secara berturut turut antara lain:

1. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran;

Ketentuan yang digariskan oleh Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tidak mengatur secara tegas Mahkamah Pelayaran dalam pasal-pasalinya. 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.

2. Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal;

Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal merupakan pelaksanaan dari Pasal 93 UU No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran. Selain merupakan turunan dari UU No. 21 Tahun 1992, peraturan ini juga merupakan upaya pembaruan terhadap ketentuan-ketentuan yang telah ada sebelumnya akan tetapi terpisahkan dalam beberapa peraturan, antara lain:

a. Ordonansi Kapal Tahun 1935;

b. Stb. 1947 Nomor 66 yang mengatur mengenai tentang perubahan atau penyempurnaan tugas dan wewenang, pemeriksaan dalam sidang dan pembela atau kuasa tersangkut, dan pemeriksaan kembali.

3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2004 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2004 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal ini pada dasarnya tidak mengubah secara substansial kewenangan Mahkamah Pelayaran, akan tetapi hanya mengubah beberapa ketentuan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, khususnya menyangkut organisasi Mahkamah Pelayaran. Ketentuan yang diubah adalah Pasal 23, Pasal 24, Pasal 28, dan penambahan Pasal 57A yang berkaitan dengan masa pensiun personel Mahkamah Pelayaran.

4. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan.

Pasal ini mengatur tentang aspek hukum perkapalan di Indonesia. Sebagaimana yang dimaksud pada Pasal 1 angka 1 bahwa Perkapalan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pemenuhan persyaratan kelaya-lautan dan segala faktor yang memengaruhinya sejak kapal dirancang-bangun sampai dengan kapal tidak digunakan lagi.

5. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 76 Tahun 2017 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran

Tujuan dibentuk peraturan ini ialah untuk melakukan penataan kembali Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran, selain itu untuk menunjang pelaksanaan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal serta menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda dan/atau Perwira Kapal yang lebih berdaya guna dan berhasil guna.

Berdasarkan Pasal 2 Peraturan ini menyebutkan bahwa Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 mempunyai tugas melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.

Tugas dan fungsi tersebut dijelaskan pada ayat 3, antara lain disebutkan :

- a. penyiapan koordinasi dan penyusunan rencana, program dan anggaran, pengelolaan data, evaluasi kegiatan, serta pengelolaan sistem teknologi dan informasi;
- b. penyiapan penatausahaan pembiayaan dan penggajian, penyusunan laporan pelaksanaan anggaran, pengelolaan Barang Milik Negara (BMN), serta urusan perlengkapan;
- c. penyiapan pengelolaan kepegawaian, penataan organisasi, pengelolaan tata usaha, kerumahtanggaan, hubungan masyarakat, pengelolaan Reformasi Birokrasi;
- d. pelaksanaan verifikasi berkas perkara pemeriksaan kecelakaan kapal, administrasi persidangan, pemberian dukungan substantif persidangan, pengetikan dan penggandaan konsep putusan;
- e. penelitian sebab kecelakaan kapal dan penentuan ada atau tidak adanya kesalahan dan/atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda atau Pemimpin Kapal dan/atau Perwira Kapal atas terjadinya kecelakaan kapal; dan
- f. penjatuhan sanksi administratif kepada Nakhoda atau Pemimpin Kapal dan/atau Perwira Kapal yang memiliki sertifikat keahlian pelaut yang dikeluarkan oleh Pemerintah Republik Indonesia yang melakukan kesalahan dan/atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan.

#### **Mahkamah Pelayaran dalam Kelembagaan**

Secara kelembagaan, Mahkamah Pelayaran berada di bawah naungan Departemen Perhubungan. Sebagaimana ditegaskan dalam suatu keputusan Menteri, yakni Surat

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: PM/U/1974 tanggal 6 Agustus 1974 yang menyebutkan dalam Pasal 1 bahwa:

"Bahwa Mahkamah Pelayaran adalah suatu badan peradilan administratif di lingkungan Departemen Perhubungan yang berdiri sendiri sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku"

Namun demikian peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai lembaga peradilan yang berlaku, yakni UU No. 4 tahun 2004 tentang Kekuasaan Kehakiman, hanya mengakui 4 (empat) lembaga peradilan di Indonesia, yakni:

1. Peradilan Umum;
2. Peradilan Agama;
3. Peradilan Militer; dan
4. Peradilan Agama.

Berdasarkan ketentuan Pasal 2 UU No. 4 tahun 2004 menyatakan sebagai berikut:

"Penyelenggaraan kekuasaan kehakiman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 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."

Kedudukan Mahkamah Pelayaran yang merupakan bagian dari Departemen Perhubungan, atau dengan kata lain sebagai salah satu bagian dari lembaga eksekutif, tentunya menjadikan Mahkamah Pelayaran sulit untuk dapat dikategorikan sebagai sebuah lembaga peradilan. Selain itu, tugas dan fungsinya yang sangat spesifik dan sempit, serta belum didukung dengan konstruksi hukum yang memadai.

Mahkamah Pelayaran memiliki komposisi yang tidak jauh berbeda dengan Lembaga pemerintah yang lainnya. Berdasarkan Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 76 Tahun 2017 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran dijelaskan bahwa Organisasi Mahkamah Pelayaran terdiri atas:

- a. Ketua;
- b. Anggota;
- c. Sekretariat;
- d. Sekretaris Pengganti; dan
- e. Kelompok Jabatan Fungsional.

Selain itu, berdasarkan ketentuan Pasal 23 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2004 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dijelaskan tentang susunan Mahkamah Pelayaran adalah sebagai berikut:

- a. Mahkamah Pelayaran dipimpin oleh seorang Ketua.
- b. Untuk dapat diangkat sebagai Ketua Mahkamah Pelayaran, seorang calon harus: (1) memenuhi persyaratan sebagai Anggota Mahkamah Pelayaran; (2) memenuhi persyaratan untuk menduduki jabatan struktural sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan yang berlaku bagi Pegawai Negeri Sipil

Selanjutnya Pasal 24 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2004 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dijelaskan bahwa jumlah anggota Mahkamah Pelayaran sebanyak-banyaknya adalah 15 (lima belas) orang yang mempunyai kualifikasi pendidikan sebagai berikut :

- a. Sarjana Hukum;
- b. Ahli Nautika Tingkat II;
- c. Ahli Teknik Tingkat II; atau
- d. Sarjana Teknik Perkapalan.

Sejumlah syarat yang harus dipenuhi bagi anggota Mahkamah Pelayaran menurut Pasal 28 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2004 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal adalah sebagai berikut :

- a. bertaqwa kepada Tuhan Yang Maha Esa;
- b. setia kepada Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945;
- c. memiliki masa kerja sebagai Pegawai Negeri Sipil sekurang-kurangnya 12 (dua belas) tahun;
- d. memiliki kualifikasi pendidikan sebagai Sarjana Hukum, Ahli Nautika Tingkat II, Ahli Teknik Tingkat II atau Sarjana Teknik Perkapalan.

### **Peran dan Fungsi Mahkamah Pelayaran di Indonesia**

Mahkamah Pelayaran menjadi Lembaga yang ditunjuk pemerintah untuk menangani kecelakaan kapal di perairan Indonesia.

Berdasarkan Pasal 93 Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 dijelaskan bahwa:

1. Terhadap setiap kecelakaan kapal diadakan pemeriksaan oleh pejabat pemerintah yang berwenang untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan.
2. Terhadap hasil pemeriksaan tersebut pada ayat (1) dapat diadakan pemeriksaan lanjutan untuk diambil keputusan oleh lembaga yang ditunjuk untuk itu.
3. Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Menurut ketentuan tersebut pemerintah menunjuk Lembaga untuk memeriksa dan memutus terhadap peristiwa kecelakaan kapal. Berdasarkan Penjelasan Pasal 93 ayat (2) dinyatakan,

“Yang dimaksud dengan lembaga dalam ayat ini adalah lembaga pemerintah, bukan lembaga peradilan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1970 tentang Pokok-pokok Kekuasaan Kehakiman. Lembaga tersebut berwenang melakukan pemeriksaan lanjutan untuk mengambil keputusan atas kecelakaan kapal :

- a. kapal tenggelam;
- b. kapal terbakar;
- c. kapal tubrukan yang mengakibatkan kerusakan berat;
- d. kecelakaan kapal yang menyebabkan terancamnya jiwa manusia dan kerugian harta benda;
- e. kapal kandas dan rusak berat. Lembaga dimaksud bertugas terbatas pada menjatuhkan sanksi berupa hukuman administratif yang berkaitan dengan profesi kepelautan, yang pada saat Undang-undang ini ditetapkan disebut Mahkamah Pelayaran.

Dari ketentuan tersebut diketahui bahwa Mahkamah Pelayaran bukanlah Lembaga peradilan, melainkan hanya Lembaga pemerintah. Oleh karena itu, Mahkamah Pelayaran tidak memiliki kekuatan eksekutorial seperti Lembaga peradilan lain. Pada penjelasan Pasal 93 ayat (2) butir e tersebut dijelaskan bahwa putusan terbatas pada penjatuhan sanksi hukuman administratif.

Penyebab kecelakaan kapal cukup beragam, sebagaimana faktor faktor berikut ini yang menyebabkan kecelakaan kapal, antara lain: (1) kesalahan manusia (human error), (2)

kerusakan permesinan kapal, (3) faktor eksternal dan internal, misalnya kejadian kebakaran dan tubrukan, (4) faktor alam atau cuaca, (5) gabungan dari seluruh penyebab tersebut. Pada umumnya, musibah yang mungkin terjadi pada kapal adalah akibat: (1) bertubrukan (collision) dengan kapal lain, (2) kandas (stranded / grounded), (3) tenggelam akibat cuaca buruk (bad weather), (4) terbakar (fire), (5) kerusakan mesin (engine black out/breakdown), dan (6) kapal bersenggolan dengan kapal lainnya (Thamrin, 2015).

### **Kewenangan Yuridis Mahkamah Pelayaran**

Ketika terjadi kecelakaan kapal, maka akan dilakukan pemeriksaan pendahuluan yang dilakukan oleh Syahbandar dan pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri. Pemeriksaan ini didasarkan atas adanya laporan kecelakaan kapal.

Berdasarkan Pasal 8 ayat (1) dan (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dijelaskan bahwa :

“Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dilaksanakan atas dasar laporan kecelakaan kapal.”

“Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan oleh:

- a. Syahbandar, setelah menerima laporan kecelakaan kapal dari pelapor.
- b. Pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri, setelah Menteri menerima laporan kecelakaan kapal dari Pimpinan Perwakilan Republik Indonesia dan/atau dari pejabat Pemerintah negara setempat yang berwenang.”

Setelah laporan kecelakaan rampung maka laporan tersebut diserahkan kepada Menteri. Menteri akan menentukan ada atau tidaknya dugaan kelalaian yang dilakukan oleh nakhoda atau perwira kapal. Selanjutnya, laporan tersebut akan diserahkan kepada Mahkamah Pelayaran untuk diputuskan. Sebagaimana Pasal 15 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal menyatakan,

“Apabila berdasarkan hasil pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal. Menteri berpendapat adanya dugaan kesalahan dan/atau kelalaian dalam menerapkan standar

profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal, maka selambat-lambatnya dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari sejak diterimanya hasil pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal, Menteri meminta Mahkamah Pelayaran melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.”

Keputusan-keputusan Mahkamah Pelayaran yang dihasilkan dari rangkaian proses persidangannya umumnya memuat tentang aspek-aspek teknis kapal, antara lain:

- a. Kapal, surat kapal dan pengawakan kapal;
- b. Keadaan cuaca;
- c. Penumpang dan/atau muatan kapal;
- d. Sarat dan stabilitas kapal;
- e. Navigasi dan olah gerak;
- f. Sebab kecelakaan kapal;
- g. Upaya penyelamatan
- h. Kesalahan dan/atau kelalaian.

Akan tetapi, terjadinya peristiwa kecelakaan kapal yang sebagaimana diketahui, disamping aspek teknis nautis juga terdapat aspek lain yang tidak kalah pentingnya, yakni aspek perdata dan/atau pidana.

Beberapa aspek tersebut, jika melihat aturan tentang yurisdiksi Mahkamah Pelayaran, maka bukan bidang yang menjadi tanggung jawab dari Mahkamah ini, akan tetapi merupakan yurisdiksi lembaga peradilan umum.

Misalnya, dalam suatu tragedi kecelakaan kapal yang memang murni kesalahan nakhoda, di dalam kapal tersebut terdapat banyak muatan barang impor, maka ada pihak yang dirugikan disini. Contoh selanjutnya, kecelakaan kapal yang terbukti ada unsur kesengajaan dari Nakhoda atau pemimpin kapal sehingga menimbulkan korban jiwa, maka dalam kasus ini berkas perkara diserahkan kepada pihak kepolisian, yang akan menyelidik dan menyidik perkara serta memeriksa Nakhoda/pemimpin kapal atas dasar persangkaan melakukan tindak pidana.

Disisi lain, dalam kaitan dengan kerugian yang ditimbulkan, maka keputusan tentang ganti rugi bagi pihak-pihak yang dirugikan akan diputuskan oleh pengadilan. Dalam kedua hal tersebut, Mahkamah Pelayaran tidak lagi memiliki peranan.

Pada faktanya, bagi pihak yang merasa dirugikan (pemilik kapal, operator kapal,

pemilik muatan kapal, dan penumpang kapal) dengan adanya suatu peristiwa kecelakaan kapal, tentunya keputusan-keputusan yang sifatnya administratif seperti menjatuhkan skorsing terhadap Nakhoda atau pemimpin kapal, bukan sesuatu yang penting. Mereka menilai yang terpenting adalah bagaimana agar kerugian yang ditimbulkan oleh peristiwa itu dapat diberikan kompensasi atau ganti rugi. Kerugian demikian tidak selalu identik dengan hilang atau rusaknya muatan kapal (*loss atau damage*) dan kerusakan/ kehilangan kapal, akan tetapi juga kerugian yang timbul berkaitan dengan kelambatan (*delay*) pengiriman barang/muatan, atau juga kerugian ekonomi (*economic damages*) yang tidak terkait langsung dengan kapal, seperti pencemaran laut oleh bahan-bahan yang berasal dari kapal, seperti bahan bakar kapal atau kerusakan lingkungan. Para nelayan, pengusaha pe-hotelan dan pengelola wisata bahari yang tidak dapat melakukan aktivitasnya karena perairan tempat mereka beraktivitas tercemar jelas akan mengalami kerugian. Mereka tidak akan tertarik dengan masalah-masalah teknis nautis, yang terpenting adalah bagaimana memperoleh kompensasi yang pantas atas kerugian ekonomi yang dideritanya.

Dalam melakukan pemeriksaan lanjutan, Mahkamah Pelayaran hanya bertugas untuk meneliti sebab terjadinya kecelakaan kapal dan menentukan ada tidaknya kesalahan nakhoda atau perwira kapal untuk penjatuhan sanksi administrative. Berdasarkan ketentuan Pasal 18 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dinyatakan,

Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, Mahkamah Pelayaran bertugas:

- a. meneliti sebab-sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan oleh Nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal;
- b. menjatuhkansanksi administratif kepada Nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal yang memiliki sertifikat keahlian Pelaut yang dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia yang melakukan kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan.

Selain itu, sanksi administratif sebagaimana Pasal 19 yaitu Sanksi administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf b dapat berupa:

- a. peringatan;
- b. pencabutan sementara sertifikat keahlian Pelaut untuk bertugas dalam jabatan tertentu di kapal, untuk waktu paling lama 2 (dua) tahun.

Dalam ketentuan tersebut, terlihat jelas kalau sanksi yang dapat dijatuhkan Mahkamah Pelayaran hanyalah sanksi administratif terhadap nakhoda atau perwira kapal. Mahkamah Pelayaran tidak berwenang memutuskan ganti rugi terhadap pihak-pihak yang dirugikan. Oleh karena itu, pihak yang dirugikan hanya dapat menuntut ke Pengadilan Negeri seperti gugatan pada umumnya. Dengan demikian, Mahkamah Pelayaran memiliki kewenangan yuridis yang jauh lebih sempit dibandingkan Lembaga Pengadilan lainnya.

### **Permasalahan Mahkamah Pelayaran**

Sekarang ini, Mahkamah Pelayaran hanya ada satu, yaitu berkedudukan terpusat di Jakarta. Ekseksinya adalah akan banyak kendala yang timbul dalam penanganan perkara-perkara yang menjadi kompetensinya.

Penyelesaian perkara tragedi kecelakaan kapal yang terpusat di Mahkamah pelayaran Jakarta, akan menimbulkan konsekuensi logis, yaitu sebagaimana yang dirangkum dari laporan akhir tim analisis evaluasi peraturan perundang-undangan tentang yurisdiksi dan kompetensi mahkamah pelayaran yang disusun oleh Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum Dan Hak Asasi Manusia RI Jakarta, disebutkan beberapa permasalahan, antara lain:

- a. Birokrasi akan memperlambatnya penyelesaian perkara yang datang dari daerah-daerah ke Mahkamah pelayaran, karena harus terlebih dahulu disampaikan ke Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, baru ke tangan Mahkamah Pelayaran.
- b. Kesulitan untuk menghadirkan pihak-pihak yang terkait dengan peristiwa kecelakaan kapal di Mahkamah Pelayaran, karena pemeriksaan dilakukan di tempat yang relatif jauh dari tempat kejadian perkara (TKP) sehingga akan menimbulkan kendala

untuk memperoleh cukup bukti yang diperlukan.

- c. Jumlah dan kualitas Hakim Mahkamah Pelayaran masih belum sebanding dengan luasnya lingkup tugas Mahkamah Pelayaran, sehingga perkara yang sudah masuk pun belum tentu dapat ditangani dalam waktu segera. Dengan demikian dapat dipastikan akan terjadi penumpukan perkara, sehingga sejumlah kasus kemungkinan baru dibuka setelah bertahun-tahun terjadi.

Upaya ke arah metode "jemput bola" memang sudah dirintis oleh Mahkamah Pelayaran, dengan menggelar sidang di daerah. Sebagai contoh, Mahkamah Pelayaran mendatangkan Tim Maklumat dari Jakarta untuk menggelar sidang di Padangbai, Karangasem, Bali, guna mengungkap sebab-sebab tenggelamnya Kapal Motor Penyeberangan (KMP) Wimala Dharma (WD) di perairan Selat Lombok 7 September 2003. Ini agak berbeda dengan kasus tenggelamnyakapal di Selat Bali (Ketapang-Gilimanuk) tahun 1995, yang sidangnya dilaksanakan di Jakarta.

Akan tetapi, untuk lebih mengefektifkan mekanisme persidangan di daerah ini pun seharusnya dilakukan pembenahan mekanisme kerja Mahkamah, antara lain dengan membentuk kepaniteraan Mahkamah Pelayaran di setiap Provinsi, yakni di setiap Kantor Administrator Pelabuhan. Kepaniteraan daerah ini bertugas untuk melakukan pemeriksaan pendahuluan dan melengkapi buktibukti sebagai persiapan persidangan di daerah. Dengan cara ini, kemungkinan penanganan perkara-perkara kecelakaan kapal akan lebih cepat, karena berkas-berkas perkara tidak selalu harus dikirim ke Jakarta dan melalui jalur birokrasi yang kadang-kadang berbelit-belit.

## **Kesimpulan**

Mahkamah Pelayaran merupakan Lembaga pemerintah yang memiliki tugas pokok dan fungsi untuk menyelidiki sebab sebab kecelakaan kapal. Dari penyelidikan tersebut, Mahkamah Pelayaran akan memutuskan ada tidaknya kelalaian yang dilakukan nakhoda atau perwira kapal. Kalau dinyatakan lalai, maka Mahkamah Pelayaran dapat menjatuhkan sanksi administratif kepada Nakhoda atau perwira kapal. Sanksi administratif yang dimaksud dapat berupa peringatan atau

pencabutan sementara sertifikat keahlian pelaut.

Namun demikian, kewenangan yuridis Mahkamah Pelayaran yang digariskan undang-undang teramat sempit sekali. Hal ini dikarenakan Mahkamah Pelayaran hanya berwenang menjatuhkan putusan administratif. Terhadap kerugian yang dialami pihak ketiga Mahkamah Pelayaran tidak berwenang memutuskan ganti rugi. Hal ini justru berbanding terbalik dengan Mahkamah Pelayaran di luar negeri (disebut *admiralty court*) yang juga berwenang untuk memutuskan ganti rugi, wanprestasi maupun perbuatan melawan hukum sebagaimana lembaga peradilan pada umumnya.

Mahkamah pelayaran dalam hal ini perlu memiliki yurisdiksi yang mencakup semua permasalahan hukum yang ditimbulkan dari tragedikecelakaan kapal, namun jangan sampai hanya terbatas pada persoalan yang sifatnya administratif terhadap profesi kepelautan (nakhoda, perwira laut) melainkan juga mencakup seluruh masalah-masalah hukum di bidang keperdataan, ekonomi, pidana, lingkungan dan juga administrasi.

Konsep mahkamah pelayaran yang memiliki yurisdiksi yang luas ini dianggap sangat mendesak, karena saat ini dunia peradilan di Indonesia sedang menjalani proses pembaruan, khususnya berkenaan dengan perbaikan kinerja dan manajemen lembaga peradilan yang sudah ada. Rencana beberapa kalangan untuk membentuk pengadilan pengadilan khusus terus berjalan, seperti rencana pembentukan Pengadilan Lingkungan, Pengadilan Pencuri Kayu, Pengadilan Perindustrian, Pengadilan Profesi Kedokteran, Pengadilan Hubungan

Selain itu, persoalan lain yang tak kalah penting adalah dengan semakin pesatnya kemajuan teknologi, serta semakin kompleksnya persoalan-persoalan hukum, terutama di bidang-bidang yang sangat spesifik seperti korupsi, lingkungan hidup, tata niaga, pajak, profesi kedokteran, perikanan, pelayaran dan lain-lain, dibutuhkan suatu lembaga peradilan yang lebih profesional yang didukung oleh SDM yang benar-benar menguasai persoalan-persoalan khusus tersebut.

Perkembangan dunia pelayaran harus direspon dengan baik oleh pemerintah. Regulasi yang mengatur tentang Mahkamah

Pelayaran belum memberikan kewenangan yuridis yang luas. Mahkamah Pelayaran dipandang hanya sebatas Lembaga yang ditunjuk pemerintah untuk menyelidiki tragedi kecelakaan kapal. Namun dalam memberikan putusan, Mahkamah Pelayaran dibatasi hanya untuk pemberian sanksi administratif. Yurisdiksi yang tidak luas ini membuat pihak yang merasa dirugikan harus kembali mengajukan tuntutan kepada Pengadilan Negeri. Selain itu sekarang ini hanya terdapat satu Mahkamah Pelayaran yang terdapat di Jakarta, kondisi ini berbanding terbalik dengan luasnya perairan Indonesia dan maraknya kasus kecelakaan kapal yang terjadi.

Maka dengan demikian, Pemerintah harus segera merevisi segala peraturan terkait Mahkamah Pelayaran agar perkembangan hukum dalam dunia Pelayaran di Indonesia kian baik. Selain itu, pemberian Yurisdiksi yang lebih luas kepada Mahkamah Pelayaran adalah suatu keniscayaan, karena terjadinya tragedi kapal bukan hanya aspek administratif saja yang diperhatikan, melainkan kerugian bagi para pihak juga harus diselesaikan. Ditambah lagi, perlu adanya pembentukan Mahkamah Pelayaran di daerah, sehingga tidak hanya terpusat di Jakarta.

### **Daftar Pustaka**

- Agoes, Ety. (2005). *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.
- Anwar, Khaidir. (2015). *Hukum Laut Internasional Dalam Perkembangan*, Bandar Lampung, : Justice Publisher.
- <https://definitions.uslegal.com/a/admiralty-court-maritime-court/>, diakses pada 5 September 2018.
- <https://www.kargo.co.id/artikel/daftar-lengkap-nama-pelabuhan-di-indonesia/>, diakses pada 5 September 2018.
- Mochtar Kusumaatmadja. (1978). *Bungai Rampai Hukum Laut*. Bandung : Binacipta.
- Moleong, Lexy J. (2004). *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung : Remaja Rosda Karya.
- Nazir, Moh. (2003). *Metode Penelitian*. Jakarta : PT. Ghalia Indonesia.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 76 Tahun 2017 Tentang *Organisasi Dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran*.
- Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 Tentang *Perkapalan*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang *Pemeriksaan Kecelakaan Kapal*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2004 Tentang *Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal*.
- Satmiko, Haryo. (2017). *Capaian Kinerja Investigasi Keselamatan Transportasi Tahun 2017*. Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran, Departemen Perhubungan.
- Thamrin, HM. (2015). Manajemen Keselamatan Maritim Dan Upaya Pencegahan Kecelakaan Kapal Ke Titik Nol (Zero Accident). *Jurnal Ilmiah WIDYA Volume 3 Nomor 2*.
- Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang *Pelayaran*.