



# KEWENANGAN IDEAL MAHKAMAH PELAYARAN DALAM MENYELESAIKAN KECELAKAAN KAPAL UNTUK MEWUJUDKAN KEADILAN

Sarif Sarwono<sup>1\*</sup>, Ismail<sup>2</sup>, Dewi Iryani<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup>Universitas Bung Karno, Jakarta, Indonesia

sarifsuharti@gmail.com<sup>1\*</sup>, ubkismail@gmail.com<sup>2</sup>, iryani.dewi@yahoo.co.id<sup>3</sup>



## Abstract

The Shipping Court (Mahkamah Pelayaran) is a judicial body under the Ministry of Transportation (Kementerian Perhubungan) authorized to examine and rule on ship accidents, particularly concerning aspects of maritime safety and the responsibility of the shipmaster or officers, by issuing administrative sanctions. The regulations governing the function, authority, and duties of the Shipping Court are stipulated in Law Number 66 of 2024 concerning the third amendment to Law Number 17 of 2008, specifically in Articles 251 to 253 of the Shipping Law. Article 251 of the Shipping Law concerns the function of the Shipping Court; Article 252 concerns the authority to examine collisions between merchant ships, merchant ships and state-owned ships, and merchant ships and warships; and Article 253 outlines the duties of the Shipping Court, which include investigating the cause of a ship accident, determining the existence of procedural error or negligence on the part of the shipmaster or ship officer, examining the negligence of the operator, ship owner, or officers that led to the accident, and recommending administrative sanctions to the Minister. The method used in this research is normative legal research, conducted to obtain the necessary data related to the problem. The data utilized is secondary data, consisting of primary, secondary, and tertiary legal materials. Additionally, primary data is used to support the secondary data. Data analysis is performed using the qualitative juridical analysis method. The results of this study indicate that the current authority of the Shipping Court remains administrative and is not yet able to address the need for a more comprehensive sense of justice for victims, ship owners, or damaged third parties. This is significant because every ship accident involves not only technical navigation issues but also economic, environmental, and social losses. Although Law Number 66 of 2024 provides stronger administrative sanctions, it does not change the position of the Shipping Court as a quasi-judicial institution. Therefore, a restructuring of its authority toward a more integrative approach is needed so that the decisions of the Shipping Court can be recognized as part of the judicial process and serve as considerations for judges in the General Courts (Pengadilan Umum). This integrative process can be achieved by appointing the expert panel of the Shipping Court as ad hoc judges in the General Courts. This would allow the General Court's decisions to enhance and strengthen their quality through accurate and appropriate maritime technical considerations, given the expert panel's specialized background, experience, and expertise in shipping, thereby creating harmony between the decisions of the Shipping Court and the General Courts and reducing contradictions and strengthening legal certainty.

**Keywords:** Shipping Court, Ship Accident, Authority

---

✉ Alamat korespondensi:

Universitas Bung Karno, Jakarta, Indonesia  
sarifsuharti@gmail.com

## I. PENDAHULUAN

Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan terbesar di dunia memiliki lebih dari 17.000 pulau, yang menjadikannya salah satu negara dengan aktivitas pelayaran terbesar di dunia. Pelayanan sektor maritim memiliki peran yang sangat vital dalam perekonomian negara, mulai dari perdagangan internasional, transportasi barang, hingga wisata bahari. Namun, seiring dengan meningkatnya volume pelayaran, kasus-kasus kecelakaan kapal menjadi salah satu permasalahan yang sering terjadi. Sebagai contoh, dalam beberapa tahun terakhir, Indonesia tercatat memiliki sejumlah kecelakaan kapal yang berdampak besar terhadap korban serta kerugian ekonomi. Kecelakaan kapal dapat berupa tabrakan, kebakaran, tenggelam, atau kecelakaan akibat cuaca buruk (Suhartini, 2023).

Data yang diperoleh dari Kementerian Perhubungan menunjukkan bahwa setiap tahunnya, Indonesia mengalami puluhan kecelakaan kapal yang melibatkan berbagai jenis kapal, baik kapal penumpang maupun kapal barang. Data ini menunjukkan pentingnya sistem hukum yang mampu menyelesaikan kasus-kasus tersebut dengan cepat dan adil. Dalam hal ini, Mahkamah Pelayaran berperan sebagai lembaga yang bertanggung jawab dalam menangani sengketa terkait kecelakaan kapal dan memastikan keadilan bagi korban dan pihak yang terlibat (Kemenhub, 2023).

Berdasarkan data kecelakaan kapal tahun 2023 menunjukkan bahwa jumlah kecelakaan kapal yang terjadi sebanyak 93 kejadian, dengan penyebab utama adalah faktor alam (54,8%), diikuti oleh faktor teknis (33,3%), dan manusia (11,8%). Jenis kecelakaan yang paling sering terjadi adalah kapal tenggelam (37,6%), diikuti oleh kebakaran (17,2%), tabrakan (23,6%), dan kandas (21,5%). Data ini menunjukkan bahwa meskipun faktor alam mendominasi sebagai penyebab kecelakaan, faktor teknis juga memainkan peran signifikan. Kecelakaan tenggelam menjadi masalah utama, yang memerlukan perhatian lebih terhadap pemeliharaan kapal dan mitigasi risiko cuaca ekstrem (LKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2023).

Dari data kecelakaan kapal Jan-Sept 2024 menunjukkan adanya sedikit peningkatan dalam jumlah kecelakaan kapal, yakni sebanyak 98 kejadian (LKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2024). Penyebab kecelakaan pada periode ini lebih didominasi oleh faktor teknis (44,89%) dibandingkan dengan faktor alam (48,97%) dan manusia (6,12%). Jenis kecelakaan juga menunjukkan perbedaan distribusi, dengan kapal tenggelam menurun menjadi 28,42%, sementara kecelakaan kandas mengalami peningkatan signifikan menjadi 33,32%. Peningkatan kecelakaan teknis dan kandas ini menunjukkan perlunya peningkatan perhatian pada pemeliharaan kapal, kesiapan awak kapal dalam menghadapi kondisi teknis, dan kesiapan operasional dalam lintasan pelayaran.

Perbandingan kecelakaan kapal dari tahun 2018 hingga 2024 menunjukkan fluktuasi dalam jumlah kejadian kecelakaan kapal, dengan beberapa tahun mengalami penurunan dan sebagian lainnya mengalami peningkatan. Pada tahun 2018, jumlah kecelakaan kapal mencapai 121 kejadian, yang merupakan angka tertinggi dalam periode tersebut. Angka ini kemudian turun signifikan pada tahun 2019 menjadi 82 kejadian, menunjukkan adanya perbaikan dalam pengelolaan keselamatan kapal. Namun, pada tahun 2020, jumlah kecelakaan kembali meningkat menjadi 87 kejadian, yang menunjukkan adanya tantangan dalam pemeliharaan keselamatan kapal. Pada tahun 2021 dan 2022, angka kecelakaan kembali meningkat, masing-masing mencapai 100 dan 108 kejadian, yang mencerminkan adanya ketidakstabilan dalam aspek keselamatan kapal, meskipun ada upaya untuk memperbaiki prosedur keselamatan. Pada tahun 2023, jumlah kecelakaan turun menjadi 93 kejadian, menunjukkan sedikit perbaikan, tetapi tetap lebih tinggi dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Sementara itu, data 2024 (Januari–September) menunjukkan angka kecelakaan sebanyak 98 kejadian, yang sedikit lebih tinggi dibandingkan tahun sebelumnya. Meskipun ada beberapa fluktuasi, data ini menekankan pentingnya penguatan kebijakan keselamatan dan perawatan kapal secara lebih konsisten untuk mengurangi angka kecelakaan kapal yang masih tinggi.

Keselamatan kapal merupakan aspek yang sangat penting dalam dunia pelayaran, khususnya di lintasan penyeberangan transportasi laut, yang melibatkan berbagai elemen dalam operasional kapal. Berdasarkan data statistik kecelakaan kapal yang tercatat dari tahun 2018 hingga 2024, terdapat fluktuasi jumlah kecelakaan kapal, dengan penurunan yang signifikan pada tahun 2019 dan 2020, namun tetap menunjukkan angka yang cukup tinggi hingga tahun 2024. Kecelakaan kapal yang disebabkan oleh faktor alam, teknis, dan manusia menunjukkan bahwa manajemen keselamatan yang baik, termasuk dalam hal penerapan ISM Code, sangat diperlukan untuk mencegah risiko kecelakaan. ISM Code (*International Safety Management Code*) adalah standar internasional yang bertujuan

untuk memastikan bahwa kapal beroperasi dengan aman dan memenuhi persyaratan keselamatan yang ketat.

Keberadaan Mahkamah Pelayaran di Indonesia diatur dalam beberapa peraturan, namun implementasi kewenangannya masih terbatas. Sebagai lembaga peradilan khusus yang menangani perkara-perkara maritim, Mahkamah Pelayaran berfungsi untuk mengadili berbagai sengketa yang terjadi akibat kecelakaan kapal, baik di perairan nasional maupun internasional. Namun, meskipun peranannya sangat penting, Mahkamah Pelayaran seringkali menghadapi tantangan besar, terutama dalam hal yurisdiksi dan kewenangan yang terbatas dalam menangani kasus yang melibatkan pihak internasional (Iskandar, 2024).

Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan, dengan tugas utama melakukan pemeriksaan lanjutan terhadap kecelakaan kapal. Keberadaan Mahkamah Pelayaran sudah ada sejak zaman Hindia Belanda berdasarkan Staatsblad No. 215 tahun 1934, yang berada di bawah departemen Van Marine. Saat ini, berdasarkan Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 250, Mahkamah Pelayaran berada di bawah Kementerian Perhubungan, dan tugasnya terbatas hanya pada pelaksanaan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, dengan wewenang memberikan rekomendasi kepada Menteri Perhubungan untuk pengenaan sanksi administratif kepada nakhoda dan perwira kapal. Terbatasnya kewenangan Mahkamah Pelayaran saat ini menyebabkan penyelesaian sengketa terkait pengangkutan, kontrak, asuransi, perdata maritim, dan pidana pelayaran yang tercantum dalam Undang-Undang Pelayaran nomor 17 Tahun 2008 Pasal 284 hingga 336 harus diselesaikan di pengadilan umum. Proses ini memakan waktu lama dan biaya yang tinggi.

Salah satu tantangan besar dalam penyelesaian sengketa kecelakaan kapal adalah pengaturan kewenangan yang mencakup hukum nasional dan internasional. Indonesia adalah negara yang terikat dalam berbagai perjanjian internasional mengenai pelayaran, seperti *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* dan konvensi internasional lainnya yang mengatur tentang tanggung jawab pelayaran dan kecelakaan kapal. Oleh karena itu, kewenangan Mahkamah Pelayaran harus mencakup kemampuan untuk menegakkan aturan internasional ini (UNCLOS, 1982).

Berdasarkan data yang tersedia, dapat dilihat bahwa permasalahan hukum maritim di Indonesia tidak hanya berfokus pada aspek hukum nasional, tetapi juga pada integrasi dengan hukum internasional. Dalam hal ini, Mahkamah Pelayaran (2023) perlu memiliki kewenangan yang lebih luas, termasuk dalam hal menerima kasus yang melibatkan kapal asing atau permasalahan yang diatur oleh konvensi internasional. Peraturan perundang-undangan di Indonesia perlu direvisi agar Mahkamah Pelayaran dapat berfungsi secara optimal dalam menghadapi tantangan tersebut.

Penting untuk diketahui bahwa sistem hukum maritim di Indonesia masih membutuhkan penyempurnaan dalam hal prosedur penyelesaian sengketa yang melibatkan kecelakaan kapal. Salah satu langkah yang dapat diambil adalah memperkuat kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam hal penyelesaian klaim ganti rugi, baik bagi korban kecelakaan kapal maupun untuk pihak yang dianggap bertanggung jawab. Kewenangan ini juga termasuk dalam hal penyelesaian perkara yang melibatkan kerugian yang disebabkan oleh kesalahan operasional kapal atau kecelakaan yang tidak dapat dihindari (Jauhari, 2024).

Penyusunan peraturan yang mendukung kewenangan Mahkamah Pelayaran menjadi kunci untuk meningkatkan efektivitas lembaga ini dalam menyelesaikan kecelakaan kapal. Dengan adanya peraturan yang jelas dan tegas mengenai kewenangan Mahkamah Pelayaran, proses penyelesaian sengketa dapat berjalan lebih efisien dan adil. Terlebih, Indonesia harus mengakomodasi peraturan internasional yang berlaku agar penegakan hukum maritim dapat dilakukan dengan seimbang antara hukum domestik dan internasional (Kemenkumham, 2023).

Melihat praktik terbaik di negara-negara maju, misalnya di Eropa dan Amerika Serikat, pengadilan khusus untuk hukum maritim telah diterapkan untuk mengatasi permasalahan yang sangat teknis dan kompleks. Negara-negara ini memiliki pengadilan yang khusus menangani sengketa maritim, sehingga Mahkamah Pelayaran Indonesia perlu melakukan reformasi struktural untuk meningkatkan kapasitas dan efektivitasnya dalam menangani kecelakaan kapal. Reformasi ini juga harus melibatkan peningkatan pelatihan bagi hakim dan staf yang bertugas di Mahkamah Pelayaran (Othman, 2022).

Tidak hanya dari sisi perusahaan pelayaran atau pihak yang dianggap bersalah, perlindungan hukum bagi korban kecelakaan kapal juga menjadi hal yang sangat penting. Mahkamah Pelayaran

harus memastikan bahwa hak-hak korban, baik penumpang, kru kapal, maupun pihak ketiga yang terdampak, terlindungi dengan baik. Hal ini mencakup pemberian ganti rugi yang sesuai dengan peraturan yang berlaku dan memastikan bahwa proses hukum berjalan dengan transparan dan adil (Suwandi, 2024).

Pada akhirnya, tujuan utama dari kewenangan Mahkamah Pelayaran adalah untuk mewujudkan keadilan, baik bagi pihak yang dirugikan maupun pihak yang bertanggung jawab dalam kecelakaan kapal. Dengan kewenangan yang lebih jelas dan sistem yang lebih terstruktur, Mahkamah Pelayaran diharapkan dapat menjadi lembaga yang dapat diandalkan dalam memberikan solusi hukum yang adil. Penegakan hukum yang tegas dan adil akan memberikan rasa aman dan kepercayaan kepada seluruh pihak yang terlibat dalam kegiatan pelayaran di Indonesia (Kemenhub, 2023).

Setiap kecelakaan kapal memiliki tantangan yang memerlukan penanganan yang cepat dan adil, sebagai contoh beberapa kecelakaan kapal dengan nomor Keputusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/14/IX/MP.2022 tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Jala Karya Sukses Abadi dan Kapal Motor Sanjaya Fisherindo di sekitar perairan Laut Banda, Maluku, yang terjadi pada 18 Januari 2021 pada titik koordinat  $06^{\circ} 46,708' S / 125^{\circ} 26,908' T$ , Mahkamah Pelayaran memiliki kewenangan untuk menilai penyebab dari kecelakaan tersebut dan menentukan pihak mana yang bertanggung jawab atas kerugian materiil yang timbul. Dalam menangani kasus ini, Mahkamah Pelayaran harus memastikan penyelesaian yang cepat dan adil, serta menerapkan tindakan pencegahan yang lebih baik di masa depan agar kejadian serupa tidak terulang. Setiap kecelakaan kapal, baik itu tubrukan, kebakaran, kandas maupun tenggelam, memiliki tantangan dan keunikan tersendiri, yang memerlukan evaluasi mendalam untuk menjaga keselamatan pelayaran dan mencegah kerugian lebih lanjut.

Kecelakaan kapal dengan nomor Keputusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/1/19/MP.2024 tentang kecelakaan kapal terbakar dan tenggelamnya Kapal Motor The Oceanic yang terjadi pada tanggal 1 Maret 2024 pukul 12.00 WIT di tenggara Pulau Arborek, Kabupaten Raja Ampat, yang terjadi pada koordinat  $00^{\circ} 35' 10,4'' S / 130^{\circ} 32' 10,2'' T$ , peristiwa tersebut memerlukan kewenangan Mahkamah Pelayaran untuk menyelidiki penyebab kebakaran serta menentukan peran pihak-pihak terkait dalam kejadian tersebut. Keputusan ini juga memastikan bahwa langkah-langkah mitigasi risiko akan diperbaiki agar kejadian serupa tidak terulang di masa depan. Dalam hal ini, Mahkamah Pelayaran harus memastikan bahwa keputusan yang diambil tidak hanya mencakup aspek tanggung jawab pihak yang terlibat, tetapi juga memberikan jaminan bahwa langkah-langkah mitigasi risiko akan diperbaiki agar kejadian serupa tidak terulang.

Berdasarkan Keputusan dari Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/1/20/MP/2024 tentang kecelakaan kapal tenggelamnya TB Marguna I yang terjadi pada tanggal 1 Februari 2024 sekitar pukul 21.35 WIB di perairan Tanjung Uncang Batam pada koordinat  $01^{\circ} 03.256' U / 106^{\circ} 54.254' T$ , Dalam kasus ini Mahkamah Pelayaran harus dapat menilai dengan objektif apa yang menyebabkan tenggelamnya kapal tersebut. Dalam hal ini, keputusan yang dikeluarkan oleh Mahkamah Pelayaran perlu memperhatikan hasil investigasi yang mendalam, serta bagaimana kerugian akibat kecelakaan tersebut akan diselesaikan, baik dalam hal ganti rugi bagi korban maupun untuk pihak yang bertanggung jawab. Kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam memastikan proses hukum yang transparan dan adil bagi seluruh pihak yang terlibat sangat penting untuk menjaga kepercayaan terhadap masyarakat terhadap sistem peradilan pelayaran di Indonesia.

Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 yang merupakan perubahan ketiga atas Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah memberikan beberapa perubahan penting, salah satunya mengatur tentang fungsi dari Mahkamah Pelayaran dalam menangani masalah pelayaran, termasuk kecelakaan kapal. Namun, dalam peraturan tersebut, fungsi Mahkamah Pelayaran hanya diatur secara terbatas pada aspek teknis dan administratif pelayaran, seperti yang tertuang dalam Pasal 251. Hal ini menimbulkan kekosongan hukum dalam penanganan kasus kecelakaan kapal yang melibatkan banyak pihak, terutama bagi korban yang terdampak, karena tidak ada kejelasan mengenai perlindungan hukum yang memadai bagi mereka.

Padahal, dalam setiap kecelakaan kapal, para penumpang yang menjadi korban sering kali harus menyelesaikan masalah secara pribadi, tanpa ada wadah atau mekanisme yang jelas untuk memperjuangkan hak-hak mereka. Kondisi ini menimbulkan ketidakadilan, karena penumpang yang terdampak tidak mendapatkan perlindungan yang optimal dari sistem hukum pelayaran yang ada. Akibatnya, hak-hak mereka sering kali terabaikan, dan proses penyelesaian tuntutan menjadi tidak

efisien dan tidak transparan, sementara pihak yang bertanggung jawab atas kecelakaan kapal tetap sulit untuk dikenakan sanksi yang seimbang dan kurangnya sinkronisasi antara putusan Mahkamah Pelayaran dengan Putusan Pengadilan Umum menimbulkan perbedaan pandangan antara hasil pemeriksaan mahkamah pelayaran dengan putusan Pengadilan Umum yang menimbulkan pertanyaan tentang efektifitas dan otoritas mahkamah pelayaran dalam hukum nasional. Seperti kasus tubrukan kapal kapal motor Jaya Karya Sukses Abadi dengan kapal motor Sanjaya Fisherindo. Oleh karena itu, sangat penting untuk meninjau kembali kewenangan atau fungsi dari Mahkamah Pelayaran dalam Undang-Undang Perubahan ketiga Nomor 66 Tahun 2024. Penambahan kewenangan ideal Mahkamah Pelayaran dalam menangani kasus kecelakaan kapal, perlu dipertimbangkan agar dapat memastikan perlindungan hukum yang lebih baik bagi para korban. Dengan memperluas peran Mahkamah Pelayaran, diharapkan sistem peradilan pelayaran dapat lebih adil dan efektif dalam menyelesaikan kasus kecelakaan kapal, serta memastikan bahwa hak-hak korban yang terdampak dapat terlindungi dengan baik.

Kecelakaan kapal di perairan Indonesia kerap kali menjadi persoalan kompleks yang melibatkan berbagai pihak, baik itu penyelenggara pelayaran, otoritas pelabuhan, perusahaan pelayaran, maupun keluarga korban. Dalam hal ini, penyelesaian hukum atas kecelakaan kapal membutuhkan sistem peradilan yang tidak hanya memahami aspek teknis pelayaran, tetapi juga mampu memberikan keadilan yang transparan dan adil bagi semua pihak yang terlibat. Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga yang bertugas mengawasi, menilai, dan memutuskan sengketa di bidang pelayaran, memiliki peran yang sangat krusial dalam mewujudkan keadilan tersebut. Namun, untuk mencapai tujuan tersebut, Mahkamah Pelayaran harus memiliki kewenangan yang tepat dan ideal, agar dapat memutuskan secara efektif dan adil terhadap kasus kecelakaan kapal.

Dalam era perdagangan global yang semakin berkembang, intensitas pelayaran di perairan Indonesia juga meningkat, baik oleh kapal-kapal berbendera Indonesia maupun kapal-kapal asing. Hal ini menyebabkan potensi kecelakaan di laut semakin tinggi, sehingga Mahkamah Pelayaran memegang peranan penting dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan terhadap kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi serta kompetensi nakhoda dan perwira kapal setelah pemeriksaan pendahuluan dilakukan oleh Syahbandar. Tugas Mahkamah Pelayaran adalah menyelidiki penyebab kecelakaan dan memberikan rekomendasi hukuman atau sanksi administratif kepada nakhoda atau perwira kapal yang terbukti bersalah atau lalai dalam melaksanakan tugasnya, misalnya dengan mencabut sertifikat kompetensi atau profesi kepelautan selama dua tahun sesuai dengan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 373a (Umbara, 2015).

Namun, meskipun angka kecelakaan kapal cukup tinggi, penanganan insiden oleh Mahkamah Pelayaran masih bersifat administratif dan dokumentatif, yang tidak menyelesaikan akar permasalahan keselamatan pelayaran. Mengingat Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia, masih sangat terasa kebutuhan akan kewenangan ideal Mahkamah pelayaran atau pengadilan maritim (*Admiralty Court*) seperti yang ada di negara-negara maritim lainnya, seperti Belanda, Inggris, Jepang, dan lainnya. Saat ini, Mahkamah Pelayaran hanya mampu memberikan penindakan disiplin atau administratif terhadap nakhoda atau perwira kapal yang lalai, namun tidak dapat menangani masalah hukum yang lebih kompleks yang timbul akibat kecelakaan kapal.

Peran Mahkamah Pelayaran semakin berkurang seiring meningkatnya jumlah kecelakaan kapal, karena Mahkamah Pelayaran hanya berfungsi sebagai panelis ahli. Hal ini disoroti oleh Presiden Joko Widodo dalam pidato pelantikan yang menyebutkan bahwa Indonesia sudah terlalu lama memunggungi laut. Meskipun nama "Mahkamah" mengandung arti peradilan atau tribunal, lembaga ini tidak memiliki kewenangan untuk memutuskan perkara yang berkaitan dengan aspek perdata, pidana pelayaran, atau sengketa lainnya yang timbul akibat kecelakaan kapal. Sistem ini berbeda dengan Mahkamah Maritim atau Admiralty Court yang ada di negara-negara maritim maju seperti Inggris, yang memiliki kewenangan untuk menangani berbagai masalah hukum terkait maritim, mulai dari kontrak maritim, kerugian, cedera, hingga kejahatan maritim. Oleh karena itu, mengingat beban tugas Mahkamah Pelayaran yang semakin berat di masa depan, diperlukan analisis lebih mendalam mengenai tugas, fungsi, kewenangan, dan kompetensi Mahkamah Pelayaran. Hal ini sangat penting agar Mahkamah Pelayaran dapat memiliki kewenangan lebih luas dan ideal dalam menangani berbagai kasus yang terjadi di laut yang berkaitan dengan kegiatan kemaritiman. Dengan adanya penambahan kewenangan maka pengadilan khusus maritim yang efektif dan efisien, berbagai persoalan hukum kemaritiman dapat diselesaikan dengan lebih tepat dan cepat.

Saat ini, Mahkamah Pelayaran dipimpin oleh seorang Ketua yang berstatus Aparatur Sipil Negara (ASN) aktif dengan jabatan struktural Pimpinan Tinggi Pratama (Eselon II.A), didukung oleh anggota tim panel ahli, sekretaris, dan lebih dari 70 staf. Mahkamah Pelayaran juga didukung oleh anggaran yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Meskipun demikian, dalam Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 dan Peraturan Pemerintah No. 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, tim yang disebut sebagai panel ahli ini hanya berfungsi untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, yang lebih dikenal sebagai tim diskusi panel yang terdiri dari beberapa ahli yang memimpin forum diskusi. Fungsi ini, meskipun penting, ternyata sangat membatasi kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam menangani berbagai masalah hukum yang lebih kompleks.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 76 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran, Pasal 6 menyebutkan bahwa anggota yang dimaksud dalam Pasal 4 ayat 1 (b) selanjutnya disebut sebagai Hakim Mahkamah Pelayaran. Hal ini juga ditegaskan dalam Instruksi Menteri Perhubungan No. 5 Tahun 2017, yang menyebutkan bahwa tim yang melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal adalah Majelis Hakim yang dibentuk oleh Ketua. Perbedaan penyebutan antara "Tim Panel Ahli" dan "Hakim Mahkamah Pelayaran" ternyata memiliki dampak signifikan terhadap status ASN yang diberi penugasan sebagai anggota tim panel ahli, terutama dalam hal promosi jabatan dan kenaikan pangkat bagi ASN tersebut.

Perbedaan terminologi ini berdampak pada struktur dan wewenang Mahkamah Pelayaran, yang dapat mempengaruhi efektivitas serta hasil putusan yang dihasilkan. Dalam beberapa kasus, ketidakjelasan mengenai kewenangan dan status tim panel ahli ini juga mengarah pada kelemahan dalam proses penyelesaian perkara, yang berdampak pada kepastian hukum dan keadilan bagi pihak-pihak yang terlibat dalam kecelakaan kapal.

Untuk itu, kewenangan ideal (*dass solen*) Mahkamah Pelayaran adalah agar panel ahli dimintai keterangan sebagai saksi ahli dalam sidang atau adanya panel ahli dari Mahkamah Pelayaran dijadikan Hakim Ad Hoc di Pengadilan Negeri untuk menangani kasus-kasus kecelakaan di bidang pelayaran. Dengan demikian, hasil putusan akan lebih mencerminkan rasa keadilan bagi masyarakat karena proses peradilannya dapat terintegrasi dengan pengadilan umum dan dapat mempercepat penyelesaian perkara dan memberikan kepastian hukum bagi para pihak. Selanjutnya, keputusan administratif yang dikeluarkan oleh Mahkamah Pelayaran yang bersifat final, seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri perhubungan No. 30 Tahun 2022, namun agar lebih bermilai keadilan, sebaiknya dibuatkan mekanisme banding administrasi yang dikelola oleh Kementerian Perhubungan. Langkah ini akan memastikan transparansi dan keadilan bagi para pihak pihak yang terlibat dalam penyelesaian kasus kecelakaan kapal.

Meskipun Mahkamah Pelayaran tidak boleh mencaplok kewenangan yang dimiliki oleh Pengadilan Negeri, lembaga ini masih dapat memberikan rekomendasi dalam hal penyelesaian sengketa, misalnya melalui mediasi atau rekomendasi ganti rugi. Pendekatan ini dapat menjadi alternatif yang lebih efektif dan efisien, memberikan solusi yang lebih cepat, dan sesuai dengan prinsip keadilan yang diharapkan oleh masyarakat maritim. Idealnya, kewenangan Mahkamah Pelayaran harus meliputi tidak hanya aspek hukum yang berlaku, tetapi juga pemahaman yang mendalam terhadap masalah teknis pelayaran dan keselamatan kapal. Dalam menghadapi kompleksitas permasalahan kecelakaan kapal, Mahkamah Pelayaran perlu diberikan ruang untuk berkolaborasi dengan instansi terkait seperti Kementerian Perikanan dan Kelautan dan lembaga penyelidikan kecelakaan laut, serta memperhatikan kepentingan korban dan keluarga mereka. Dengan kewenangan yang tepat, Mahkamah Pelayaran dapat memberikan keputusan yang tidak hanya mengutamakan aspek hukum, tetapi juga memenuhi prinsip keadilan bagi seluruh pihak yang terlibat, sehingga kewenangan Mahkamah Pelayaran dari das sein menuju das sollen merupakan langkah penting untuk membangun sistem hukum pelayaran yang berkeadilan.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis problem hukum dalam kewenangan mahkamah pelayaran, serta mengkaji sejauh mana Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 yang merupakan perubahan ketiga atas Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sesuai dengan nilai-nilai keadilan yang berjudul "Kewenangan Ideal Mahkamah Pelayaran Dalam Menyelesaikan Kecelakaan Kapal Untuk Mewujudkan Keadilan". Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kebijakan yang lebih kepada

para pihak yang terlibat dalam kecelakaan kapal, sehingga mempunyai nilai keadilan dan meningkatkan kepercayaan kepada masyarakat

## II. METODE PENELITIAN

Metode penelitian hukum normatif (*Normative Legal Research*) adalah suatu prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatifnya (Ibrahim, 2007). Penelitian ini bersifat kualitatif berkaitan dengan menganalisa suatu penelitian yang terdapat permasalahan dengan mengumpulkan data-data sebagai bahan penelitian. Sumber bahan hukum yang digunakan dalam suatu penelitian dapat berwujud data yang diperoleh melalui bahan-bahan kepustakaan dan/atau secara langsung dari masyarakat. Data yang diperoleh langsung dari masyarakat dinamakan data primer, sedangkan data yang diperoleh melalui bahan kepustakaan dan dokumentasi disebut data sekunder (Soemitro, 1990).

## III. HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Kewenangan Mahkamah Pelayaran Dalam Menyelesaikan Kecelakaan Kapal Dalam Undang-Undang Pelayaran Saat Ini

Indonesia sebagai negara anggota IMO wajib melaksanakan seluruh konvensi internasional seperti SOLAS, MARPOL, dan STCW untuk meningkatkan standar pelayaran nasional. Namun berbagai faktor teknis dan non-teknis masih menimbulkan tantangan, sehingga kecelakaan kapal tetap menjadi persoalan serius yang mengancam keselamatan jiwa dan menimbulkan kerugian material (Umar, 2001). Untuk menangani hal ini, Indonesia memiliki Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga khusus yang menangani kecelakaan kapal antara kapal niaga, kapal negara, dan kapal perang, meskipun dalam PP Nomor 9 Tahun 2019 diatur bahwa kecelakaan antara kapal niaga dengan kapal perang diperiksa oleh TNI Angkatan Laut.

Mahkamah Pelayaran memiliki landasan hukum dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 yang telah diperbarui melalui UU Nomor 66 Tahun 2024. Kewenangannya meliputi pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, penegakan kode etik profesi, dan pemeriksaan tubrukan kapal. Tanggung jawabnya mencakup meneliti penyebab kecelakaan, menentukan ada tidaknya kesalahan nakhoda atau perwira kapal, meneliti peran operator dan pemilik kapal, serta merekomendasikan sanksi administratif kepada Menteri Perhubungan berupa peringatan atau pencabutan sementara sertifikat keahlian pelaut maksimal dua tahun.

Kedudukan Mahkamah Pelayaran di bawah Kementerian Perhubungan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 2021 menimbulkan tantangan tersendiri. Sebagai lembaga administratif yang berfungsi seperti panel ahli, kewenangannya terbatas dan keputusannya bersifat rekomendatif. Hal ini menimbulkan ketidakpuasan karena belum mampu memberikan penyelesaian yang adil dan menyeluruh, terutama karena pihak-pihak lain seperti pemilik kapal, Syahbandar, petugas pandu, dan operator kapal sering tidak tersentuh putusan.

Regulasi yang ada saat ini lebih fokus pada kesalahan awak kapal tanpa mengakomodasi peran pihak lain yang mempengaruhi kecelakaan. Aspek hak korban dan keluarga korban juga belum diatur dengan baik. Kewenangan Mahkamah Pelayaran bersifat atributif langsung dari undang-undang, namun ruang lingkupnya sangat terbatas hanya pada persoalan administratif, tidak menyentuh aspek pidana atau perdata seperti kerugian material, santunan korban, atau kerusakan lingkungan.

Keterbatasan ini menyebabkan perkara perdata maritim harus diselesaikan melalui pengadilan umum yang memakan waktu lama dan biaya besar, sehingga pelaku industri maritim lebih memilih penyelesaian di luar pengadilan. Padahal dengan nama "Mahkamah", seharusnya lembaga ini memiliki kedudukan dan kewenangan yang lebih supreme, bukan sekadar berada di bawah Kementerian Perhubungan dengan tugas terbatas.

Terdapat banyak ketentuan pidana pelayaran dalam KUHP dan UU Pelayaran yang seharusnya dapat ditangani lebih efektif. Namun saat ini, putusan Mahkamah Pelayaran belum menjangkau para pihak yang berkontribusi menyebabkan kecelakaan, aspek perdata seperti kerugian material dan santunan korban, serta aspek pidana seperti kerusakan lingkungan dan kematian. Sanksi administratif yang dijatuhan juga sangat bergantung pada tingkat kerugian yang ditimbulkan, mulai dari peringatan hingga pencabutan sertifikat maksimal 24 bulan.

Berdasarkan perspektif teori keadilan John Stuart Mill yang menekankan manfaat luas bagi masyarakat, kewenangan Mahkamah Pelayaran saat ini belum mencapai keadilan substantif karena hanya memberikan sanksi kepada nakhoda atau perwira kapal tanpa menjangkau pihak-pihak lain yang turut bertanggung jawab. Oleh karena itu, diperlukan reformasi institusi melalui perubahan regulasi untuk menambah kewenangan Mahkamah Pelayaran agar mencakup semua pihak terkait kecelakaan kapal, meningkatkan transparansi, dan memberikan kepastian hukum serta perlindungan hukum yang ideal berdasarkan keadilan substantif, bukan sekadar formalitas hukum.

## **B. Kewenangan Yang Ideal Mahkamah Pelayaran Dalam Menyelesaikan Kecelakaan Kapal Untuk Mewujudkan Keadilan.**

Mahkamah Pelayaran, yang dalam bahasa Indonesia berarti tempat memutuskan hukum dan berasal dari kata Arab "*hakama*" yang berarti menetapkan, memerlukan rekonstruksi kewenangan agar dapat menyelesaikan kasus kecelakaan kapal secara lebih ideal dan menyeluruh. Kondisi saat ini menunjukkan bahwa kewenangan Mahkamah Pelayaran yang terbatas hanya pada pemeriksaan lanjutan dan sanksi administratif belum mampu menjawab kompleksitas persoalan hukum dalam kecelakaan kapal yang melibatkan banyak pihak dengan kepentingan berbeda.

Konsep kewenangan ideal yang dibutuhkan adalah kewenangan yang mencakup ranah pengadilan secara menyeluruh, tidak hanya terhadap nakhoda atau perwira, tetapi juga terhadap pihak-pihak lain seperti pemilik kapal, operator kapal, syahbandar, biro klasifikasi, dan petugas pandu yang memiliki peran penting dalam menjamin keselamatan pelayaran. Perluasan lingkup kewenangan ini akan menjadikan Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga maritim yang fungsional, bukan sekadar panel ahli, melainkan pengadilan khusus dengan kewenangan penuh menangani perkara maritim, sejalan dengan praktik di negara-negara maritim lain.

Prinsip keadilan dan kepastian hukum menjadi dasar perumusan kewenangan ideal tersebut. Menurut teori negara hukum, keadilan tidak boleh parsial, melainkan proporsional bagi semua pihak sesuai tingkat tanggung jawab dan peran mereka dalam kecelakaan. Mahkamah Pelayaran perlu ditempatkan sebagai lembaga independen di luar struktur administratif kementerian agar dapat mengambil keputusan objektif tanpa intervensi birokratis, dengan mekanisme penyelesaian yang cepat, transparan, dan efisien sesuai karakteristik sektor maritim yang dinamis. Penguatan ini akan memperkuat posisi Indonesia sebagai negara maritim dan menunjukkan komitmen dalam menegakkan hukum internasional.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa regulasi nasional tentang kewenangan Mahkamah Pelayaran saat ini belum berbasis nilai keadilan, sehingga perlu penyesuaian dan peningkatan peran untuk mendukung Indonesia sebagai poros maritim dunia. Optimalisasi dapat dilakukan dengan membangun kesamaan persepsi dengan lembaga lain yang memiliki kewenangan melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal, agar pemeriksaan didahului di Mahkamah Pelayaran untuk menemukan sebab-sebab kecelakaan, kemudian dilanjutkan oleh instansi lain. Kesepakatan bersama ini dimaksudkan agar kewenangan masing-masing pihak saling mendukung dan tidak saling bertentangan antara Pengadilan Umum dengan Mahkamah Pelayaran.

Mengacu pada teori negara hukum yang mencakup perlindungan hak asasi manusia, pembagian kekuasaan, pemerintahan berdasarkan undang-undang, dan peradilan tata usaha negara, serta sesuai dengan UUD 1945 yang menyatakan Indonesia sebagai negara hukum, penelitian ini bermaksud merekonstruksi Mahkamah Pelayaran yang telah ada sejak zaman Belanda dan berkedudukan di bawah Kementerian Perhubungan agar memiliki kewenangan ideal dalam menyelesaikan kasus kecelakaan kapal untuk menciptakan keadilan.

Teori keadilan, khususnya keadilan distributif dan prosedural Aristoteles, menjadi landasan penting. Keadilan distributif berfokus pada pembagian hak dan kewajiban yang adil berdasarkan jasa dan kemampuan yang disumbangkan, sementara keadilan prosedural mengutamakan prosedur transparan dan objektif. Mahkamah Pelayaran yang hanya memberikan sanksi administratif kepada pelaut tidak mencerminkan keadilan menyeluruh karena kecelakaan kapal merupakan rangkaian faktor kompleks yang melibatkan banyak pihak. Pembagian tanggung jawab yang adil akan membuat putusan Mahkamah Pelayaran bernilai keadilan substantif, tidak hanya administratif, sehingga memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi keselamatan dan kepastian hukum di bidang pelayaran.

Untuk mewujudkan konsep hukum yang dicita-citakan dalam penyelesaian kecelakaan kapal, diperlukan beberapa reformasi sistem. Pertama, integrasi Mahkamah Pelayaran dengan sistem

peradilan umum melalui penugasan panel ahli sebagai hakim ad hoc di pengadilan umum, sehingga tercipta kombinasi antara perspektif yuridis murni dengan keahlian teknis maritim. Kedua, sanksi yang lebih tegas dan komprehensif, termasuk kewenangan merekomendasikan kerugian ekonomi berdasarkan perhitungan teknis yang dapat menjadi pedoman pengadilan umum dalam menjatuhkan ganti rugi. Ketiga, mekanisme banding administratif kepada Menteri Perhubungan untuk memberikan perlindungan dan kepastian hukum bagi para pihak yang terlibat. Keempat, proses yang lebih terbuka dan terakses melalui perluasan jangkauan wilayah operasional dengan membuka Mahkamah Pelayaran di provinsi dengan pelabuhan besar.

Teori kewenangan Philipus M. Hadjon menekankan bahwa lembaga hanya dapat bertindak berdasarkan kewenangan yang diberikan peraturan perundang-undangan secara atributif, delegatif, atau mandat. Mahkamah Pelayaran yang saat ini berkedudukan di bawah Kementerian Perhubungan memiliki kewenangan terbatas yang hanya mengatur sanksi administratif terhadap pelaut. Perubahan struktur dan kewenangan sangat diperlukan agar dapat menangani berbagai masalah hukum kompleks dalam pelayaran, termasuk kerugian harta benda, korban jiwa, dan kerusakan lingkungan.

Keberadaan Mahkamah Pelayaran yang berdasarkan peraturan dari zaman Hindia Belanda semakin meredup. Dalam *Ordonansi Raad Voor de Scheepvaart* Tahun 1934, Mahkamah Pelayaran memiliki kewenangan lebih luas, namun dalam perkembangannya, terutama dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan PP Nomor 9 Tahun 2019, kewenangannya semakin terbatas hanya pada pemeriksaan lanjutan dan rekomendasi sanksi administratif. Banyak aspek kecelakaan kapal seperti kerugian harta benda, korban jiwa, kerusakan lingkungan, dan sengketa perdagangan maritim tidak ditangani secara optimal.

Penulis merekomendasikan rekonstruksi Mahkamah Pelayaran dengan memberikan kewenangan lebih ideal yang mencakup yurisdiksi atas sengketa maritim, kecelakaan kapal, dan masalah lingkungan maritim. Panel ahli Mahkamah Pelayaran perlu dijadikan hakim *ad hoc* yang memiliki keahlian dan pengalaman di bidang maritim, nautik, dan teknik, yang dapat ditugaskan ke Pengadilan Umum untuk mengadili kasus pidana maupun perdata akibat kecelakaan kapal. Dengan adanya hakim *ad hoc* ini, kualitas putusan pengadilan umum akan diperkuat melalui pertimbangan teknis maritim yang tepat dan akurat, sehingga meningkatkan efisiensi penyelesaian sengketa dan memastikan keadilan tercapai secara lebih merata bagi semua pihak yang terlibat dalam kasus kecelakaan kapal.

#### IV. KESIMPULAN

Kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam menyelesaikan kecelakaan kapal saat ini hanya terbatas pada pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan pemberian rekomendasi sanksi administratif kepada Menteri Perhubungan. Hal ini tercermin dalam Undang Undang nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan ketiga atas undang undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dalam pasal 251 sampai pasal 253 serta Peraturan Pemerintah No. 9 Tahun 2019 tentang pemeriksaan kecelakaan kapal, yang menegaskan bahwa Mahkamah Pelayaran tidak memiliki kewenangan untuk mengadili perkara secara langsung, melainkan hanya memberikan sanksi administratif. Dengan demikian, kewenangan yang ada saat ini masih terbatas dan tidak mencakup aspek yang lebih luas terkait dengan kerusakan lingkungan, harta benda, serta korban jiwa akibat kecelakaan kapal.

Kewenangan yang ideal Mahkamah Pelayaran untuk mewujudkan keadilan adalah dengan menjadikan panel ahli Mahkamah Pelayaran dapat bertugas sebagai hakim *ad hoc* dipengadilan umum untuk perkara maritim atau kasus kecelakaan kapal sehingga putusan pengadilan umum dapat menciptakan dan memperkuat kualitas putusan peradilan umum melalui pertimbangan teknis maritim yang tepat dan akurat, mengingat panel ahli Mahkamah Pelayaran memiliki latar belakang, pengalaman dan keahlian khusus dibidang pelayaran. Dengan demikian akan tercipta harmonisasi antara putusan Mahkamah Pelayaran dan putusan peradilan umum sehingga potensi kontradiksi dapat diminimalisasi sekaligus memperkuat kepastian hukum. Selain itu mekanisme ini dapat meningkatkan efisiensi dalam proses hukum dengan mengurangi kesenjangan pengetahuan teknis antara administrasi dan yudisial. Penempatan panel ahli Mahkamah Pelayaran sebagai hakim *ad hoc* dipengadilan umum merupakan solusi yang ideal karena di satu sisi tetap mempertahankan struktur kelembagaan Mahkamah Pelayaran dibawah Kementerian Perhubungan tetapi disisi lain memperluas kontribusi dalam penegakan hukum maritim nasional sehingga proses peradilan dalam kasus kecelakaan kapal diharapkan dapat berlangsung professional, transparan dan berkeadilan.

## REFERENSI

- Citra Umbara: Umbara, C. (2015). *KUHD* (Cet. ke-9). Bandung: Citra Umbara
- Iskandar, A. (2024): Iskandar, A. (2024). Maritime Law and the Role of Courts in Handling Ship Accidents. *International Journal of Maritime Law*, 40(1), 120–134. Retrieved from <https://www.researchgate.net>
- Jauhari, R. (2024): Jauhari, R. (2024). Peran Mahkamah Pelayaran dalam Penyelesaian Sengketa Maritim di Indonesia. *Jurnal Hukum Laut*, 18(1), 50–65. Retrieved from <https://jurnalhukumlaut.id>
- Jhony Ibrahim (Buku): Ibrahim, J. (2007). *Teori dan metode penelitian normatif*. Banyumedia Publishing.
- Kementerian Hukum dan HAM (Rancangan Revisi): Kementerian Hukum dan HAM Republik Indonesia. (2023). *Rancangan revisi Undang-Undang Pelayaran dan sistem peradilan maritim Indonesia*. Retrieved from <https://www.kemenkumham.go.id>
- Kementerian Perhubungan (Laporan Statistik Kecelakaan): Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023). *Laporan statistik kecelakaan pelayaran 2023*. Retrieved from <https://www.dephub.go.id>
- Kementerian Perhubungan (Laporan Tahunan Keamanan): Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023). *Laporan tahunan keamanan dan kecelakaan pelayaran di Indonesia*. Retrieved from <https://www.dephub.go.id>
- Keputusan Mahkamah Pelayaran (KM The Oceanic): Mahkamah Pelayaran Republik Indonesia. (2024). *Keputusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/1/19/MP.2024 tentang kecelakaan kapal terbakar dan tenggelamnya KM The Oceanic pada tanggal 1 Maret 2024 pukul 12.00 WIT di tenggara Pulau Arborek, Kabupaten Raja Ampat, yang terjadi pada koordinat 00° 35' 10,4" S / 130° 32' 10,2" T*.
- Keputusan Mahkamah Pelayaran (TB Marguna I): Mahkamah Pelayaran Republik Indonesia. (2024). *Keputusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/1/20/MP/2024 tentang kecelakaan kapal tenggelamnya TB Marguna I pada tanggal 1 Februari 2024 sekitar pukul 21.35 WIB di perairan Tanjung Uncang Batam pada koordinat 01° 03.256' U / 106° 54.254' T*. [Tidak diterbitkan].
- Keputusan Mahkamah Pelayaran (KM Jala Karya Sukses Abadi dan KM Sanjaya Fisherindo): Mahkamah Pelayaran Republik Indonesia. (2022). *Keputusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/14/IX/MP.2022 tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Jala Karya Sukses Abadi dan KM Sanjaya Fisherindo di sekitar perairan Laut Banda, Maluku*.
- Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) 2023: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2023). *Laporan kinerja instansi pemerintah (LKIP) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2023*.
- Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) 2024: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2024). *Laporan kinerja instansi pemerintah (LKIP) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2024*.
- Mahkamah Pelayaran (Peraturan dan Kebijakan): Mahkamah Pelayaran Republik Indonesia. (2023). *Peraturan dan kebijakan maritim Indonesia*. Retrieved from <https://www.mahkamahpelayaran.go.id>
- M Hussyn Umar (Buku): Umar, M. H. (2001). *Hukum maritim dan masalah-masalah pelayaran di Indonesia* (Buku 2). Sinar Grafika.
- Othman, A. (2022): Othman, A. (2022). International Best Practices in Maritime Accident Courts. *Journal of International Maritime Law*, 29(3), 56–73. Retrieved from <https://www.jiml.com>
- Peraturan Menteri No. 30 Tahun 2022: Peraturan Menteri No. 30 Tahun 2022 tentang Penyelesaian Sengketa Administratif.
- Ronny Hanitijo Soemitro (Buku): Soemitro, R. H. (1990). *Metodologi penelitian hukum dan jurimetri*. Ghalia Indonesia.
- Suhartini, E. (2023): Suhartini, E. (2023). Mahkamah Pelayaran di Indonesia dan Tantangan Hukum Maritim. *Jurnal Hukum Maritim*, 15(2), 200–215. Retrieved from <https://jurnalhukummaritim.com>

Suwandi, H. (2024): Suwandi, H. (2024). Perlindungan Hukum bagi Korban Kecelakaan Kapal di Indonesia. *Jurnal Perlindungan Hukum*, 12(2), 40–55. Retrieved from <https://jurnalperlidungan.id>

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008: Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.  
United Nations (UNCLOS): United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*. United Nations. Retrieved from [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)