

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara maritim yang memiliki beribu-ribu pulau dengan area teritori laut yang sangat luas. Daratan Indonesia seluas 1.904.569 km² dan lautannya seluas 3.288.683 km² yang membentang sepanjang khatulistiwa dan terletak di antara benua Asia dan Australia serta di antara Samudera Pasifik dan Samudera Indonesia.¹ Oleh sebab itu sarana perhubungan laut menjadi hal yang sangat penting. Karena untuk menghubungkan antar kota yang satu dengan kota lainnya terlebih pulau satu dengan pulau lainnya, diperlukan suatu sistem pengangkutan untuk mencapai tujuan tersebut.

Selain itu, semua perhubungan laut membutuhkan alat pengangkut yang harus dikelola pemeriksaannya dengan teliti dan teratur agar kapal selalu terjaga keselamatannya selama di laut. Namun sampai saat ini, pengelolaan, pemberdayaan dan pemanfaatan alat transportasi perairan belum optimal dikelola oleh negara untuk kesejahteraan masyarakatnya. Kecelakaan kapal yang lima tahun belakangan ini sering terjadi mengakibatkan berkurangnya kepercayaan masyarakat terhadap transportasi laut. Dalam perhubungan laut tentu saja tidak akan terlepas dari penggunaan kapal sebagai alat pengangkutnya. Penggunaan

¹ H. M. Iwan Gayo, *ed. Buku Pintar (Seri Senior)*, cet. 28, (Jakarta: Upaya Warga Negara, 2000), hlm. 7.

kapal sebagai alat transportasi telah dikenal sejak zaman nenek moyang kita. Hal tersebut terbukti dengan adanya Kapal Pinisi yang merupakan salah satu kapal yang terkenal di seluruh dunia. Begitu banyak kapal yang melintas di perairan Indonesia baik sebagai alternatif transportasi maupun sebagai moda transportasi untuk menunjang usaha perekonomian para pelaku.

Kondisi alam Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau menjadikan Indonesia sejak zaman dahulu terkenal sebagai Negara Maritim yang memiliki armada laut, baik sebagai armada perang maupun armada niaga atau perdagangan yang cukup kuat. Hal ini dapat kita temukan pada sejarah kerajaan-kerajaan nusantara yang pernah ada dan pada umumnya terletak di tepi pantai, seperti kerajaan Sriwijaya dan kerajaan Majapahit pada awal 10 masehi berdirinya. Kejayaan kerajaan-kerajaan itu, dimungkinkan karena adanya armada laut yang kuat. Armada laut yang kuat, menjamin adanya suatu armada dagang yang besar.

Letak geografis Indonesia dapat dikatakan mempunyai kedudukan geografis di tengah-tengah jalur lalu lintas silang dunia. Dimana dengan kedudukan strategis tersebut, dipandang dari segi kesejahteraan dibidang politik, ekonomi dan sosial budaya terutama dalam sistem kelautannya sangat menguntungkan kepentingan bangsa. Namun pemerintah Indonesia belum memanfaatkan dengan baik apa yang semestinya dapat menjadi keuntungan besar bagi Indonesia.

Keamanan di wilayah perairan Indonesia tidak mendapat jaminan dari aparat yang berwenang, sehingga kejahatan di laut sangat tinggi. Bahkan perairan Indonesia juga dikenal sebagai sarang bajak laut, menyerupai wilayah perairan Karibia pada abad XVIII dan XIX. Hal ini tentu saja membuat banyak kapal

dagang asing yang berpikir ulang, bahkan cenderung enggan untuk singgah di wilayah Indonesia.²

Dalam *black's law dictionary* , disebutkan bahwa:

“Maritime law is anglo-saxon legal system covers a very broad substance, the legal instrument that consists of legal rules issued by the employer, court decisions and also in the practice habits regarding shipping/transportation of goods and people, kepelautan, harbor and all matters relating to shipping.”

Terjemahannya :

“Hukum maritim adalah sistem hukum *anglo-saxon* meliputi substansi yang sangat luas, yaitu perangkat hukum yang terdiri dari kaidah-kaidah hukum yang dikeluarkan oleh pengusaha, Keputusan-Keputusan pengadilan dan juga kebiasaan dalam praktik mengenai pelayaran/pengangkutan barang dan orang, kepelautan, kepelabuhan dan segala hal yang berhubungan dengan pelayaran.”

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia sudah saatnya kita meletakkan pembangunan nasional berbasis maritim sebagai rasa syukur kepada Sang Pencipta atas anugerah Tanah Air berbentuk kepulauan dengan 2/3 wilayahnya

² Baharudin Lopa, *Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan*, (Bandung : Alumni, 1984), hlm. 6.

adalah laut dan berada di posisi silang. Pembangunan yang terjadi di Indonesia sebagaimana negara-negara besar lainnya di dunia, dimulai dari daerah pesisir pantai. Roda perekonomian bergerak dari laut, karena laut merupakan sarana transportasi yang murah dan dapat menjangkau wilayah-wilayah terpencil dengan mudah.

Salah satu faktor penting dalam pelayaran adalah kapal. Karena semua pelayaran pengangkutan, baik pengangkutan barang ataupun penumpang pasti membutuhkan kapal sebagai pendukungnya. Selain dikarenakan daya muat yang lebih besar dibandingkan dengan perahu tradisional, kapal juga memiliki perlengkapan dan peralatan yang jauh lebih baik daripada perahu tradisional. Sehingga keamanan dan kenyamanan pelayaran lebih terjamin.

Menurut Pasal 309 KUHD, disebutkan bahwa :

“Kapal adalah semua perahu, dengan nama apapun juga. Kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal ini dianggap meliputi segala alat perlengkapannya. Sedangkan yang dimaksud dengan alat perlengkapan kapal adalah segala benda yang bukan suatu bagian daripada kapal itu sendiri, namun diperuntukkan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal itu.”

Dalam satu dasawarsa terakhir ini kecelakaan pelayaran tidak pernah berkurang. Bahkan, sebab kecelakaan laut tersebut seperti berulang-ulang. Penyebab dari kecelakaan antara lain adalah cuaca buruk, kelebihan beban atau kapal yang tidak memenuhi syarat kelaikan kapal. Dalam pelayaran di Indonesia,

setidaknya terdapat dua penyebab kecelakaan. Pertama, kondisi armada pelayaran itu sendiri. Kapal-kapal yang digunakan sebagai alat transportasi laut dibuat tanpa adanya standar keselamatan yang baik. Selain itu, armada kapal di Indonesia merupakan kapal bekas yang dibeli dari negara lain. Perawatannya pun juga dilakukan di bawah standar. Umumnya, umur kapal bekas yang dipakai dalam pelayaran di Indonesia biasanya telah tua dan tidak laik jalan lagi. Faktor-faktor ini masuk ke dalam kategori faktor internal, artinya bahwa penyebab kecelakaan disadari oleh keadaan kapal tersebut.

Penyebab kedua adalah operasional dari penggunaan kapal-kapal tersebut. Penyebab ini muncul karena lemahnya pengawasan terhadap standar keselamatan pelayaran. Penyebab kedua ini masuk ke dalam faktor eksternal, artinya bahwa kecelakaan kapal disadari oleh faktor-faktor di luar kapal yang berpengaruh kepada keselamatan dan keamanan kapal. Namun biasanya pada kasus-kasus kecelakaan kapal di Indonesia akhirnya muncul akibat terbesar dari kecelakaan, yakni kelebihan beban akibat dari kurangnya pengawasan dari pihak yang berwenang untuk melakukan hal tersebut.

Selain faktor-faktor di atas, banyak juga kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*) ataupun disebabkan oleh faktor alam. Indonesia merupakan negara yang memiliki kondisi geografis dan teritorial yang kurang baik di musim-musim tertentu. Tingginya gelombang dan pusaran-pusaran air di tengah laut tidak hanya menguntungkan bagi transportasi laut, tetapi juga menyimpan banyak misteri dan fenomena. Oleh sebab itu, dibutuhkan awak kapal yang cakap dalam menjalankan kapal-kapal di wilayah perairan Indonesia.

Kecelakaan yang saat ini banyak terjadi di Indonesia merupakan perpaduan dari faktor kesalahan manusia dan faktor alam.

Dalam hubungan kerja di bidang transportasi laut, kita mengenal adanya 3 (tiga) kelompok orang, yaitu : pengusaha kapal atau perusahaan pelayaran, nakhoda dan anak buah kapal, baik sebagai perwira kapal ataupun klasi. Tiap-tiap orang yang terlibat bekerja dalam kapal harus bekerja sama dengan baik agar tujuan dari pelayaran itu terpenuhi. Ketiga pihak yang terlibat tersebut, umumnya terikat oleh suatu perjanjian tertentu, dan harus memiliki izin tertentu untuk dapat bekerja sama dalam sebuah usaha pelayaran.

Ini tentu saja dimaksudkan agar tiap-tiap pihak dapat bekerja dengan penuh tanggung jawab, sesuai dengan apa yang telah tertuang dalam surat izin ataupun perjanjian tersebut. Sehingga apabila terjadi suatu masalah dalam pelayaran, maka akan dengan langsung dapat diketahui dan diantisipasi, sehingga tidak menyebabkan terjadinya masalah yang lebih besar.

Kecelakaan dalam pelayaran harus menjadi tanggung jawab seluruh pihak yang terkait dalam praktek pelayaran. Salah satu pihak yang turut bertanggung jawab dalam kecelakaan yang terjadi pada suatu kapal adalah Nakhoda dari kapal tersebut. Dalam KUHD (KUHD) disebutkan dalam pasal 341 bahwa Nakhoda adalah pemimpin kapal. Sehingga sebagai pemimpin kapal, diharapkan Nakhoda dapat memenuhi pertanggung jawabannya seperti yang disyaratkan oleh undang-undang.³

³ Andrea Nathaly Sitompul, "Pertanggungjawaban Nakhoda dan Pengangkut Terhadap Peristiwa Kecelakaan Kapal (Tinjauan KEPUTUSAN Mahkamah Pelayaran No. 973/051/XII/MP-08)", (Skripsi Sarjana fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta: 2010), hlm. 6-8.

Bagaimanapun kecakapan seluruh awak kapal dalam menempuh suatu pelayaran, resiko akan terjadinya kecelakaan kapal ditengah laut tetap ada. Sehingga dibutuhkan pengawasan yang baik dan ketat atas sistem transportasi laut.

Seiring dengan meningkatnya lalu lintas di laut, maka disadari atau tidak jumlah kecelakaan kapal di laut turut meningkat. Pada tahun 2010 kecelakaan kapal di Indonesia telah mencapai angka yang signifikan, yakni mencapai 19 kasus. Kecelakaan kapal tersebut di atas pada umumnya disebabkan oleh *human error* dan mengakibatkan kerugian materiil maupun jatuhnya korban jiwa manusia yang tidak sedikit pula.

Jumlah kecelakaan kapal berdasarkan hasil Keputusan Mahkamah Pelayaran pada tahun 2008 sampai 2012 sebagai berikut pada tahun 2008 tercatat 35 peristiwa kecelakaan, tahun 2009 sebanyak 33 kecelakaan, tahun 2010 sebanyak 19 kecelakaan, tahun 2011 sebanyak 21 kecelakaan dan tahun 2012 sebanyak 34 kecelakaan. Setiap tahunnya memiliki rata-rata peningkatan kecelakaan sebanyak 1%. Jenis kecelakaan yang rata-rata terjadi adalah tenggelam 37%, kandas 13%, tubrukan 15%, kebakaran 18%, dan lain-lain 17%.⁴

Human error sangat dominan dalam kecelakaan kapal di Indonesia. Hal ini dibuktikan dari hasil penelitian oleh Mahkamah Pelayaran dimana terdapat lima pihak baik langsung maupun tidak langsung yang memberikan kontribusi terjadinya kecelakaan kapal di Indonesia, yaitu Anak Buah Kapal (ABK) dan

⁴ Ricky Gunawan, "Prosedur Pemeriksaan kecelakaan Kapal di Mahkamah Pelayaran dan Analisa Terhadap KEPUTUSAN Mahkamah Pelayaran dalam Kasus Tubrukan Antara MT. Laju Prakarsa-III Dengan KMP. Nusa Jaya" (Skripsi Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta: 2006), hlm. 5.

Nakhoda sebesar 80,9% pemilik kapal (shipowner) 8,7%, syahbandar 1,8%, biro klasifikasi 3,1% dan pandu 5,5%.⁵

Kondisi transportasi laut di Indonesia baik sarana maupun prasarana keselamatan pelayaran juga tidak mendukung tertibnya lalu lintas perkapalan di Tanah Air. Kecelakaan kapal yang marak terjadi semakin menunjukkan tidak ditaatinya peraturan mengenai pelayaran dalam negeri maupun konvensi pelayaran internasional, terutama UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan konvensi-konvensi dari IMO, oleh perusahaan pelayaran nasional di dalam negeri.

Mengingat pentingnya lalu lintas perkapalan maka UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengamanatkan agar setiap kecelakaan kapal yang terjadi dilakukan pemeriksaan kode etik profesi Nakhoda dan/atau awak kapal lainnya oleh pejabat yang berwenang yaitu Syahbandar dan Mahkamah Pelayaran. Pertanggungjawaban atas tenggelamnya kapal atau terjadinya kecelakaan kapal memerlukan penanganan melalui lembaga yang cukup istimewa.⁶

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 terjadinya kecelakaan kapal dengan sebab-sebab kecelakaan kapal yang sama. Disamping itu pula,

⁵ Ibid, hlm. 6.

⁶ Komite Nasional Keselamatan Transportasi, (On-line), tersedia di http://dephub.go.id/knkt/ntsc_maritime/maritime.htm (10 Juni 2013).

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.

Lembaga istimewa yang berkompeten menangani kecelakaan kapal atau pelayaran di Indonesia sebagaimana disinggung di atas adalah Mahkamah 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 mampu memberikan penindakan disiplin terhadap kode etik seorang Nakhoda.

Keberadaan Mahkamah Pelayaran di Indonesia tidak terlepas dari peran Pemerintah Hindia Belanda semasa masih berkuasa di Indonesia. Mahkamah Pelayaran untuk pertama kalinya dibentuk berdasarkan *Ordonnantie op den Raad voor de Scheepvaart* (*Staatsblad* 1934 No. 215) yang mulai berlaku pada tanggal 1 April 1938. Kedudukan Mahkamah pada masa Hindia Belanda ada dalam lingkungan Departemen *van Marine*.

Mengingat Mahkamah Pelayaran hingga saat ini hanya satu yang berada di Jakarta, sementara luas lingkup yurisdiksinya mencakup seluruh Indonesia, maka Mahkamah Pelayaran dipastikan memikul beban tugas yang sangat berat. Karena dengan makin meningkatnya intensitas kegiatan pelayaran di wilayah perairan Indonesia, maka potensi untuk meningkatnya kasus kecelakaan di berbagai penjuru perairan Indonesia sangat besar.⁷

Mahkamah Pelayaran sebagai suatu badan peradilan khusus yang menangani kecelakaan dan bencana di laut, akan memberikan penilaian yang obyektif atas ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal.

Mahkamah Pelayaran dapat pula melakukan pemeriksaan kecelakaan atau bencana kapal berbendera asing selama kecelakaan atau bencana kapal tersebut berada di wilayah Republik Indonesia. Hukum acara dalam tahapan pemeriksaan lanjutan (hukum acara) di Mahkamah Pelayaran memiliki karakteristik yang berbeda dengan hukum acara di peradilan yang sebenarnya.

Bila hal ini dikaitkan dengan Undang-undang No. 8 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, Keputusan oleh Mahkamah Pelayaran merupakan suatu alat bukti yang sah. Karena dapat dimasukkan dalam kategori alat bukti, yaitu alat bukti surat (Pasal 184 KUHAP), sehingga dapat dipergunakan di muka pengadilan.

⁷ Etty R. Agoes, "*Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan tentang Yurisdiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran*", (Jakarta: Laporan Akhir dari Badan Hukum dan HAM, 2005), hlm. 8.

Di dalam kecelakaan kapal, jika didalam penyelidikan ditemukan adanya dugaan kelalaian atau kesalahan yang bersifat prosedural/administratif menyangkut perizinan kapal dan administratif lainnya, maka pihak yang dapat dimintai pertanggung jawaban adalah pengusaha kapal atau perusahaan pelayaran (*vicarious liability*), dimana suatu pihak dimintai pertanggung jawaban atas kesalahan yang bukan secara langsung dilakukan oleh terdakwa.

Sedangkan jika ditemukan dugaan adanya kelalaian pada saat beroperasinya kapal tersebut sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan, maka pihak yang dapat dipertanggung jawabkan atas kecelakaan tersebut adalah Nakhoda kapal dan/atau awak kapal (*strict liability*) karena terdakwa langsung dimintai pertanggung jawaban atas kesalahan yang diperbuat.⁸

Berkaitan dengan hal-hal sebagaimana diuraikan di atas, dan juga mengingat beban tugas Mahkamah Pelayaran di masa datang akan lebih berat lagi, maka diperlukan suatu telaahan mengenai berbagai aspek yang berkaitan dengan peran, tugas dan fungsi, yurisdiksi serta kompetensi Mahkamah Pelayaran dalam menyelesaikan berbagai kasus yang terjadi dalam kaitan kecelakaan kapal di wilayah perairan yang menjadi yurisdiksi Republik Indonesia.

Tidak hanya itu, Keputusan yang dihasilkan Mahkamah Pelayaran sifatnya administratif, sekaligus final, dan mengikat. Keistimewaan inilah yang melatarbelakangi Penulis untuk menulis skripsi dengan judul “Tinjauan Hukum

⁸ I. Tajudin, “*Tinjauan Terhadap KEPUTUSAN Mahkamah Pelayaran Dan Pertanggungjawaban Pidana Dalam Kecelakaan Kapal Pelayaran Dihubungkan Dengan Undang-Undang No. 8 Tahun 1981 Tentang KUHP*”, (Skripsi Sarjana Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Bandung: 2009), hlm. 16.

Mengenai Kekuatan Mengikat Atas Keputusan Mahkamah Pelayaran Dalam Memeriksa dan Mengadili Kecelakaan Kapal”.

B. Perumusan Masalah

Sehubungan dengan kenyataan – kenyataan yang ada tersebut diatas, maka penulis akan mengemukakan permasalahan tentang :

1. Bagaimana kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam memeriksa dan mengadili kasus kecelakaan kapal ?
2. Bagaimana kekuatan hukum mengikatnya Keputusan yang dihasilkan oleh Mahkamah Pelayaran dalam memeriksa dan memutus kasus kecelakaan kapal ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan khusus dari skripsi ini bagi penulis adalah dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk meraih gelar kesarjanaan pada tingkat Perguruan Tinggi, dalam hal ini strata 1 dalam bidang hukum Program kekhususan Hukum Bisnis Internasional pada Fakultas Hukum Universitas Esa Unggul (FH UEU).

Disamping itu, secara umum penulisan skripsi ini juga bertujuan agar para pembaca dapat memperoleh :

1. Pemahaman yang komprehensif terhadap kompetensi Mahkamah Pelayaran yaitu tugas, fungsi, dan kewenangan Mahkamah Pelayaran itu sendiri dimana kedudukan Mahkamah Pelayaran berada di bawah

Dirjen Perhubungan, tidak dibawah peradilan umum yang biasa diketahui;

2. Pemahaman mengetahui bagaimana prosedur sidang (hukum acara) beserta kekuatan Keputusan yang dihasilkan Mahkamah Pelayaran, mengingat kekuatan Keputusannya hanya bersifat administratif, final, dan mengikat, sehingga bisa mengetahui upaya hukum yang dapat dilakukan apabila tidak puas dengan Keputusan Mahkamah Pelayaran tersebut.

D. Definisi Operasional

Untuk lebih memudahkan memahami judul skripsi ini dan untuk menghindari kesalahpahaman terhadap judul skripsi ini maka penulis membatasi istilah pokok yang terkandung dalam judul skripsi ini, yaitu:

1. Pemeriksaan kecelakaan Kapal adalah kegiatan penyelidikan atau pengusutan suatu peristiwa kecelakaan kapal yang dilakukan oleh pejabat Pemerintah yang berwenang untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal.⁹
2. Tersangkut adalah Nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal yang diduga melakukan kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang menyebabkan kecelakaan kapal.¹⁰

⁹ Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Pasal 1 ayat (1).

¹⁰ *Ibid*, Pasal 1 ayat (2).

3. Terhukum adalah tersangkut yang dijatuhi sanksi administratif berdasarkan hasil Keputusan Sidang Majelis Mahkamah Pelayaran.¹¹
4. Perwira Kapal adalah para mualim, masinis, dan perwira radio kapal.¹²
5. Saksi Ahli adalah orang yang memiliki keahlian di bidang tertentu yang memberikan keterangan sesuai dengan keahliannya dalam pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal untuk membuat terang suatu peristiwa kecelakaan kapal.¹³
6. Penasehat Asli adalah orang yang karena keahliannya ditunjuk oleh tersangkut untuk mendampingi tersangkut selama berlangsungnya pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.¹⁴
7. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabu, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.¹⁵
8. Nakhoda Kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin umum diatas kapal dan mempunyai wewenang dan

¹¹ *Ibid*, Pasal 1 ayat (3).

¹² *Ibid*, Pasal 1 ayat (4).

¹³ *Ibid*, Pasal 1 ayat (6).

¹⁴ *Ibid*, Ps. 1 ayat (7)

¹⁵ Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan, Pasal 1 ayat (1).

tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.¹⁶

E. Metode Penelitian

Dalam penyusunan skripsi ini, metode penelitian yang dipakai adalah dengan pendekatan normatif empiris yaitu dengan melakukan penelitian dari bahan pustaka, studi dokumen dan langsung datang ke lapangan untuk wawancara atau melakukan observasi (pengamatan).

1. Tipe penelitian

Tipe penelitian yang penulis gunakan dalam penulisan skripsi ini, yaitu :

Metode penelitian hukum normatif empiris, yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mencari data-data melalui bahan pustaka, studi dokumen dan langsung datang ke lapangan untuk wawancara atau melakukan observasi (pengamatan). Tujuannya adalah untuk mencari kebenaran teoritis tentang masalah yang diteliti.

2. Sifat penelitian

Penelitian ini disusun secara sistematis dan disajikan dalam bentuk deskriptif analitis, yaitu penelitian yang menggambarkan tentang kompetensi dan dasar hukum mengenai lembaga Mahkamah Pelayaran. Ini dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti

¹⁶ Undang-undang Nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran, Pasal 1 ayat (12).

mungkin yang dapat membantu dalam memperkuat teori-teori mengenai lembaga Mahkamah Pelayaran.

3. Jenis data

Dalam penelitian ini data yang penulis gunakan sebagai bahan penulisan adalah data sekunder.

Data sekunder adalah data yang di peroleh dari bahan pustaka atau literatur yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder dan tersier.

Bahan-bahan yang digunakan terdiri dari:

- a. Bahan primer, yaitu bahan-bahan penelitian yang berupa ketentuan-ketentuan yang utama. Dalam penelitian karya tulis ini bahan hukum yang digunakan oleh penulis yaitu Kitab Undang – Undang Hukum Dagang, Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan tempat terdapatnya ketentuan-ketentuan utama ditemukan. Bahan-bahan hukum sekunder yang penulis gunakan terdiri dari buku-buku, majalah, koran, artikel dan media internet yang membahas mengenai tugas, fungsi, dan kewenangan Mahkamah pelayaran serta proses hukum acara, Keputusan, dan kekuatan mengikat Keputusannya dalam pemeriksaan kecelakaan kapal di Mahkamah Pelayaran.

- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberi petunjuk penjelasan dan pemahaman terhadap bahan-bahan primer dan sekunder seperti kamus besar bahasa Indonesia dan ensiklopedia.¹⁷

4. Analisis data

Analisis data yang penulis lakukan dalam skripsi ini, yaitu menggunakan analisis secara kualitatif. Analisis secara kualitatif bertujuan untuk menemukan jawaban yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah yaitu dengan melakukan analisis terhadap peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang Lembaga Mahkamah Pelayaran dan wawancara terhadap pihak-pihak yang berkaitan dalam hal pemeriksaan kecelakaan kapal (hukum acara).

F. Sistematika Penulisan

Dalam setiap penulisan karya ilmiah mengandung di dalamnya sistematika penulisan yang berguna untuk membantu penulis mengembangkan tulisan tanpa keluar dari ide pokok penulisan tersebut. Adapun sistematika penulisan karya ilmiah ini adalah sebagai berikut :

¹⁷ Soerjono Soekanto, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press, 2000), hal. 12.

Bab I : Pendahuluan

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, definisi operasional, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II : Tinjauan Tentang Pelayaran dan Pengangkutan Laut

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang pengertian pelayaran, jenis-jenis angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, kelaiklautan kapal, kecelakaan kapal, peran serta masyarakat, pengangkutan laut di Indonesia, penyelenggara dan pengusaha angkutan laut, pencarteran kapal, pengangkutan barang dan pengangkutan orang.

Bab III : Tinjauan Tentang Mahkamah Pelayaran

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang sejarah lahirnya Mahkamah Pelayaran, struktur organisasi Mahkamah Pelayaran, tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran serta kedudukan Mahkamah Pelayaran dalam sistem Peradilan Indonesia dan Departemen Perhubungan.

Bab IV : Tinjauan Mengenai Kekuatan Mengikat Atas Keputusan Mahkamah Pelayaran Dalam Memeriksa dan Mengadili Kecelakaan Kapal

Bab ini terdiri dari tiga sub bab. Dalam sub bab pertama, penulis akan menjelaskan mengenai kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam hal mengadili kasus kecelakaan kapal, objek perkara yang diperiksa dan diadili di Mahkamah Pelayaran dan pihak-pihak yang dapat diadili di Mahkamah Pelayaran. Dalam sub bab kedua, penulis akan menjelaskan proses beracara dalam Mahkamah Pelayaran yang terdiri dari pemeriksaan pendahuluan dan pemeriksaan lanjutan. Pada sub bab ketiga, penulis akan menjelaskan mengenai Keputusan Majelis Hakim Mahkamah Pelayaran, sistematika isi Keputusan, sanksi dan eksekusi, Keputusan dapat digunakan sebagai alat bukti surat dalam proses penyelesaian perkara pidana maupun perdata, Keputusan Mahkamah Pelayaran dijadikan objek gugatan dalam Pengadilan Tata Usaha Negara, serta menjelaskan kekuatan Keputusan yang dijatuhkan oleh Mahkamah Pelayaran.

Bab V : Penutup

Merupakan bab penutup yang terdiri dari kesimpulan dan saran.