



## ANALISIS YURIDIS PEMBENTUKAN PENGADILAN MARITIM DI INDONESIA SEBAGAI BENTUK MANAJEMEN PERTAHANAN KEDAULATAN WILAYAH LAUT NKRI

**Mohamad Firdaus<sup>ab\*</sup>, Anak Agung Monny Aryadi Djlantik<sup>c</sup>, Asgar Hasrat Sjarfi<sup>d</sup>**

<sup>a</sup> Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer / Jurusan, [mfirdausmumu@gmail.com](mailto:mfirdausmumu@gmail.com), Universitas Indraprasta PGRI

<sup>b</sup> Fakultas Ekonomi / Program Studi Doktor Ilmu ekonomi, [mfirdausmumu@gmail.com](mailto:mfirdausmumu@gmail.com), Universitas Borobudur

<sup>c</sup> Fakultas Hukum / Magister Hukum, [monny.aryadi@gmail.com](mailto:monny.aryadi@gmail.com), Sekolah Tinggi Ilmu Hukum Painan

<sup>d</sup> Fakultas Hukum / Magister Hukum, [asgar.extassyforces@gmail.com](mailto:asgar.extassyforces@gmail.com), Universitas Pancasila

\*Penulis Korespondensi: Mohamad Firdaus

### ABSTRACT

*As the world's largest archipelagic nation, Indonesia possesses vast and strategic maritime territory, both economically and geopolitically, and for national defense. However, Indonesia currently lacks a maritime court specifically addressing maritime disputes and violations. Maritime case management remains scattered across various judicial bodies, leading to fragmented authority and weak maritime law enforcement. This study aims to legally analyze the urgency of establishing a maritime court in Indonesia as a defense management instrument to safeguard the maritime sovereignty of the Unitary State of the Republic of Indonesia (NKRI). The research method used is normative juridical, with legislative, conceptual, and comparative approaches. The results indicate that the establishment of a maritime court is a strategic national necessity to strengthen maritime law enforcement, increase legal certainty, and support a national defense system based on maritime sovereignty.*

**Keywords:** *Maritime Court, Maritime Sovereignty, NKRI, Defense Management, Law of the Sea.*

### Abstrak

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memiliki wilayah laut yang sangat luas dan strategis, baik dari aspek ekonomi, geopolitik, maupun pertahanan negara. Namun demikian, hingga saat ini Indonesia belum memiliki pengadilan maritim yang secara khusus menangani sengketa dan tindak pelanggaran hukum di bidang kemaritiman. Penanganan perkara maritim masih tersebar di berbagai lingkungan peradilan, sehingga menimbulkan fragmentasi kewenangan dan lemahnya penegakan hukum laut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara yuridis urgensi pembentukan pengadilan maritim di Indonesia sebagai instrumen manajemen pertahanan dalam menjaga kedaulatan wilayah laut Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan, konseptual, dan komparatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembentukan pengadilan maritim merupakan kebutuhan strategis nasional guna memperkuat penegakan hukum laut, meningkatkan kepastian hukum, serta mendukung sistem pertahanan negara yang berbasis kedaulatan maritim.

**Kata kunci:** Pengadilan Maritim, Kedaulatan Laut, NKRI, Manajemen Pertahanan, Hukum Laut.

### 1. PENDAHULUAN

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki wilayah laut yang sangat luas dan strategis, yang secara konstitusional diakui sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari kedaulatan negara. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menegaskan bahwa Indonesia adalah negara hukum serta memiliki kewenangan penuh dalam mengatur dan melindungi seluruh wilayah kedaulatannya, termasuk wilayah laut sebagai bagian dari teritorial negara [1]. Prinsip negara hukum tersebut mengandung konsekuensi bahwa setiap bentuk pelanggaran hukum di wilayah laut harus diselesaikan melalui mekanisme peradilan yang efektif, adil, dan memiliki kepastian hukum. Dalam konteks kekuasaan kehakiman, Undang-

Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman mengatur bahwa kekuasaan kehakiman dilaksanakan oleh badan peradilan yang merdeka guna menegakkan hukum dan keadilan [2]. Undang-undang ini juga membuka ruang pembentukan pengadilan khusus untuk menangani perkara tertentu yang memerlukan keahlian dan karakteristik khusus. Namun demikian, hingga saat ini sistem peradilan Indonesia sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 49 Tahun 2009 tentang Peradilan Umum belum secara eksplisit mengakomodasi keberadaan pengadilan maritim sebagai pengadilan khusus yang menangani perkara kemaritiman secara terintegrasi [3]. Di sisi lain, sektor kemaritiman Indonesia diatur oleh berbagai peraturan sektoral, seperti Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan [4][5]. Kedua undang-undang tersebut mengatur aspek keselamatan pelayaran, penegakan hukum di laut, pengelolaan sumber daya kelautan, serta kewenangan negara dalam menjaga keamanan dan ketertiban laut. Namun, pengaturan tersebut belum diikuti dengan desain kelembagaan peradilan yang secara khusus mampu menangani sengketa, pelanggaran, dan tanggung jawab hukum di bidang maritim secara komprehensif dan berkelanjutan.

Dalam perspektif pertahanan negara, Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia menempatkan TNI Angkatan Laut sebagai garda terdepan dalam menjaga kedaulatan dan keamanan wilayah laut Indonesia [6]. Akan tetapi, efektivitas penegakan hukum laut tidak hanya bergantung pada kekuatan militer, melainkan juga pada keberadaan sistem peradilan yang mampu memberikan kepastian hukum terhadap setiap tindakan penegakan hukum di laut. Oleh karena itu, pengadilan maritim dapat dipandang sebagai instrumen pertahanan non-militer yang mendukung tugas pertahanan negara melalui penegakan hukum yang profesional dan berwibawa. Secara internasional, Indonesia telah meratifikasi *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* 1982 yang mengakui hak dan kewajiban negara pantai dalam mengelola wilayah laut, termasuk penegakan hukum di zona maritimnya [7]. Selain itu, konvensi internasional seperti *International Convention on Salvage* 1989 dan *International Convention on Maritime Liens and Mortgages* 1993 mengatur aspek penyelamatan kapal, hak kebendaan maritim, dan klaim hukum yang bersifat lintas negara [8], [9]. Keterikatan Indonesia pada instrumen internasional tersebut menuntut adanya mekanisme peradilan nasional yang mampu mengimplementasikan norma-norma hukum maritim internasional secara efektif di tingkat domestik. Berdasarkan kondisi tersebut, pembentukan pengadilan maritim di Indonesia menjadi kebutuhan yuridis yang mendesak, tidak hanya untuk menjamin kepastian hukum di bidang kemaritiman, tetapi juga sebagai bagian dari manajemen pertahanan kedaulatan wilayah laut NKRI. Analisa yuridis terhadap pembentukan pengadilan maritim menjadi penting untuk menilai kesesuaian antara norma konstitusi, peraturan perundang-undangan nasional, dan kewajiban hukum internasional dalam rangka memperkuat posisi Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat.

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1. Konsep Negara Kepulauan dan Kedaulatan Wilayah Laut

Indonesia merupakan negara kepulauan sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 25A Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan yang berciri nusantara. Konsep negara kepulauan juga diakui secara internasional melalui *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* 1982, yang memberikan legitimasi terhadap kedaulatan Indonesia atas perairan kepulauan, laut teritorial, serta hak berdaulat atas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan landas kontinen. Menurut Churchill dan Lowe (1999), kedaulatan laut mencakup kewenangan negara pantai untuk mengatur, mengelola, dan menegakkan hukum di wilayah lautnya. Dalam konteks Indonesia, kedaulatan laut tidak hanya memiliki dimensi hukum internasional, tetapi juga dimensi pertahanan dan keamanan nasional. Oleh karena itu, keberadaan instrumen hukum nasional yang efektif, termasuk lembaga peradilan khusus, menjadi elemen penting dalam menjaga kedaulatan wilayah laut NKRI.

Konsep negara kepulauan dan wawasan nusantara menempatkan laut tidak hanya sebagai ruang ekonomi, tetapi juga sebagai ruang politik dan pertahanan negara [10][11]. Oleh karena itu, penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia merupakan bagian integral dari upaya menjaga kedaulatan negara [12]. Dalam praktiknya, berbagai sengketa dan pelanggaran hukum maritim, seperti kecelakaan kapal, salvage, maritime lien, serta sengketa pengangkutan laut, masih ditangani melalui mekanisme peradilan umum yang bersifat umum dan tidak spesifik [13]. Kondisi ini menyebabkan rendahnya efektivitas penyelesaian sengketa maritim dan lemahnya kepastian hukum bagi para pihak [14]. Dari perspektif hukum internasional, keterikatan Indonesia pada rezim hukum laut internasional menuntut adanya mekanisme nasional yang mampu mengimplementasikan norma global ke dalam sistem hukum nasional secara efektif [15], [16], [17].

Ketiadaan pengadilan maritim berpotensi menimbulkan kesenjangan antara kewajiban internasional dan pelaksanaannya di tingkat domestik.

## 2.2. Teori Penegakan Hukum dan Pengadilan Khusus

Penegakan hukum merupakan salah satu pilar utama negara hukum (*rechtsstaat*). Menurut Satjipto Rahardjo, penegakan hukum tidak hanya berkaitan dengan norma hukum, tetapi juga kelembagaan, sumber daya manusia, dan budaya hukum. Dalam konteks ini, pengadilan sebagai lembaga yudisial memegang peran strategis dalam mewujudkan kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan. Pengadilan khusus merupakan bentuk diferensiasi lembaga peradilan yang dibentuk untuk menangani perkara tertentu yang bersifat spesifik dan membutuhkan keahlian khusus. Jimly Asshiddiqie menyatakan bahwa pengadilan khusus dibenarkan secara konstitusional sepanjang dibentuk berdasarkan undang-undang dan berada dalam sistem kekuasaan kehakiman yang independen. Di Indonesia, pengadilan khusus telah dikenal, seperti Pengadilan Niaga, Pengadilan HAM, Pengadilan Tipikor, dan Pengadilan Perikanan. Keberadaan pengadilan-pengadilan tersebut menunjukkan bahwa sistem hukum Indonesia secara normatif membuka ruang bagi pembentukan pengadilan maritim sebagai pengadilan khusus.

## 2.3. Konsep dan Ruang Lingkup Hukum Maritim

Hukum maritim (*maritime law atau admiralty law*) merupakan cabang hukum yang mengatur kegiatan pelayaran dan aktivitas manusia di laut, termasuk aspek perdata, pidana, dan administrasi. Menurut Tetley (2002), hukum maritim memiliki karakter lintas batas (*transnational*) dan sangat teknis, sehingga memerlukan penanganan oleh lembaga peradilan yang memiliki spesialisasi.

Ruang lingkup hukum maritim meliputi:

1. Pelayaran dan keselamatan kapal;
2. Tabrakan kapal (*collision*);
3. *Salvage* dan *towage*;
4. *Maritime lien* dan hipotek kapal;
5. Asuransi laut;
6. Pencemaran laut;
7. Sengketa pelabuhan dan *offshore*.

Dalam konteks Indonesia, hukum maritim tersebar dalam berbagai peraturan perundang-undangan, seperti UU Pelayaran, UU Kelautan, UU Perikanan, dan UU Lingkungan Hidup, namun belum terintegrasi dalam satu rezim peradilan khusus.

## 2.4. Pengadilan Maritim sebagai Instrumen Penegakan Hukum Laut

Pengadilan maritim merupakan lembaga peradilan yang secara khusus menangani perkara-perkara kemaritiman. Negara-negara seperti Inggris, China, India, dan Amerika Serikat telah lama mengembangkan sistem pengadilan maritim untuk mendukung kepastian hukum dan stabilitas kegiatan maritim.

Menurut Schoenbaum [18], pengadilan maritim memiliki keunggulan dalam:

1. Konsistensi putusan;
2. Kecepatan penyelesaian sengketa;
3. Pemahaman teknis oleh hakim;
4. Perlindungan kepentingan nasional di laut.

Dalam konteks Indonesia, ketiadaan pengadilan maritim menyebabkan perkara maritim ditangani oleh pengadilan umum yang belum tentu memiliki kompetensi teknis di bidang kelautan dan pelayaran, sehingga berpotensi melemahkan efektivitas penegakan hukum laut.

## 2.5. Manajemen Pertahanan Negara dan Keamanan Maritim

Manajemen pertahanan negara mencakup perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengawasan sumber daya nasional untuk menghadapi ancaman terhadap kedaulatan negara. Menurut Buzan [19] keamanan tidak hanya bersifat militer, tetapi juga mencakup dimensi politik, ekonomi, sosial, dan hukum.

Dalam konteks negara maritim, keamanan dan pertahanan laut sangat bergantung pada efektivitas penegakan hukum. Pengadilan maritim berperan sebagai bagian dari instrumen pertahanan non-militer, yang melengkapi peran TNI AL, Bakamla, dan aparat penegak hukum lainnya. Dengan demikian, pembentukan pengadilan

maritim tidak hanya merupakan kebijakan hukum, tetapi juga bagian dari strategi nasional dalam menjaga kedaulatan wilayah laut NKRI.

## 2.6. Teori Cost–Benefit Analysis (CBA)

*Cost–Benefit Analysis* (CBA) merupakan suatu metode analisis kebijakan yang digunakan untuk menilai kelayakan suatu keputusan publik dengan membandingkan seluruh biaya (*cost*) dan manfaat (*benefit*) yang timbul dari kebijakan tersebut. Menurut Boardman et al., CBA bertujuan untuk menentukan apakah suatu kebijakan memberikan manfaat bersih (*net benefit*) bagi masyarakat dengan memperhitungkan seluruh dampak ekonomi dan sosial secara sistematis [20].

Dalam konteks hukum dan kebijakan publik, CBA tidak hanya dipahami sebagai instrumen ekonomi, melainkan sebagai alat bantu normatif untuk menilai efektivitas dan efisiensi suatu regulasi atau kelembagaan hukum. Posner menyatakan bahwa pendekatan analisis ekonomi terhadap hukum (*economic analysis of law*) dapat digunakan untuk menilai apakah suatu aturan hukum mampu meminimalkan biaya sosial dan memaksimalkan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan [21]. Oleh karena itu, penerapan CBA dalam kajian hukum tidak dimaksudkan untuk menggantikan analisis yuridis normatif, tetapi untuk melengkapinya. Lebih lanjut, dalam kebijakan sektor publik, CBA sering digunakan sebagai dasar pengambilan keputusan terkait pembentukan lembaga negara, termasuk lembaga peradilan khusus. Menurut Zerbe dan Bellas, CBA dalam sektor publik harus mempertimbangkan manfaat yang bersifat tidak berwujud (*intangible benefits*), seperti kepastian hukum, keadilan, stabilitas institusional, dan perlindungan kepentingan negara [22]. Aspek-aspek tersebut sangat relevan dalam pembentukan pengadilan maritim yang memiliki fungsi strategis dalam penegakan hukum laut dan perlindungan kedaulatan negara. Dalam perspektif hukum tata negara dan sistem peradilan, CBA dapat digunakan untuk menilai urgensi dan rasionalitas pembentukan pengadilan khusus. Marzuki menegaskan bahwa kebijakan hukum harus didasarkan pada argumentasi rasional, baik secara normatif maupun empiris, termasuk pertimbangan efisiensi dan efektivitas kelembagaan hukum [23]. Dengan demikian, analisis CBA dalam pembentukan pengadilan maritim berfungsi sebagai penguat argumentasi yuridis bahwa lembaga tersebut tidak hanya sah secara konstitusional, tetapi juga layak secara kebijakan publik. Penerapan CBA dalam pembentukan pengadilan maritim juga sejalan dengan pendekatan manajemen pertahanan negara non-militer. Sebagaimana dikemukakan Buzan, keamanan negara mencakup dimensi hukum dan institusional yang berperan dalam menjaga stabilitas dan kedaulatan negara [19]. Oleh karena itu, pengadilan maritim dapat dipandang sebagai instrumen strategis yang memberikan manfaat jangka panjang berupa kepastian hukum, efektivitas penegakan hukum laut, dan penguatan posisi Indonesia sebagai negara maritim.

## 3. METODOLOGI PENELITIAN

### 3.1 Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif, dengan pendekatan:

1. **Pendekatan Perundang-undangan (*statute approach*)**, dengan menelaah UUD 1945, UU Kekuasaan Kehakiman, UU Pelayaran, UU Kelautan, dan peraturan terkait.
2. **Pendekatan Konseptual (*conceptual approach*)**, dengan mengkaji teori kedaulatan negara, hukum laut, dan manajemen pertahanan.
3. **Pendekatan Komparatif (*comparative approach*)**, dengan membandingkan pengadilan maritim di negara lain seperti Inggris, China, dan India.

## 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1. Penanganan Perkara Maritim dalam Sistem Hukum Indonesia

Saat ini, perkara maritim di Indonesia ditangani oleh berbagai lembaga peradilan, antara lain:

1. Pengadilan Negeri untuk perkara perdata dan pidana maritim;
2. Pengadilan Niaga untuk sengketa komersial tertentu;
3. Pengadilan Perikanan untuk tindak pidana perikanan;
4. Pengadilan Tata Usaha Negara untuk sengketa administratif;
5. Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga administratif non-yudisial.

Model ini menimbulkan fragmentasi kewenangan dan ketidakefisienan penegakan hukum laut, karena tidak adanya lembaga peradilan yang memiliki kompetensi khusus dan komprehensif di bidang kemaritiman.

#### 4.2. Pengadilan Maritim dalam Perspektif Manajemen Pertahanan Negara

Manajemen pertahanan negara mencakup aspek:

1. *Deterrence* (pencegahan),
2. *Law enforcement* (penegakan hukum),
3. *Sovereignty control* (pengendalian kedaulatan).

Dalam konteks wilayah laut, penegakan hukum melalui peradilan yang kuat merupakan instrumen non-militer yang krusial. Pengadilan maritim berfungsi sebagai:

1. Sarana legitimasi negara dalam menegakkan kedaulatan laut;
2. Instrumen penegakan hukum yang konsisten dan profesional;
3. Pendukung stabilitas keamanan maritim nasional.

Tanpa pengadilan maritim, upaya patroli laut dan penindakan oleh TNI AL, Bakamla, dan KKP tidak akan optimal karena lemahnya proses yudisial lanjutan.

#### 4.3. Urgensi Yuridis Pembentukan Pengadilan Maritim di Indonesia

Secara konstitusional, Pasal 24 ayat (2) UUD 1945 membuka ruang pembentukan peradilan khusus di bawah Mahkamah Agung. Selain itu, UU Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman secara eksplisit mengakui keberadaan pengadilan khusus.

Urgensi yuridis pembentukan pengadilan maritim meliputi:

1. Kepastian hukum bagi pelaku usaha dan negara;
2. Unifikasi hukum maritim;
3. Peningkatan kualitas putusan hakim melalui spesialisasi;
4. Penguatan posisi Indonesia dalam sengketa maritim internasional.

#### 4.4. Konsep Pengadilan Maritim Ideal bagi Indonesia

Pengadilan maritim Indonesia idealnya:

Berada di bawah lingkungan peradilan umum dengan status pengadilan khusus;

1. Memiliki kewenangan atas perkara;
2. Pelayaran dan tabrakan kapal,
  - a. *Salvage* (hak atas imbalan) dan *maritime lien* (hak jaminan istimewa),
  - b. Pencemaran laut,
  - c. Kejahatan lintas negara di laut,
  - d. Sengketa ZEE dan landas kontinen;
3. Berkedudukan di kota-kota pelabuhan strategis;
4. Didukung oleh hakim bersertifikasi hukum maritim;
5. Terintegrasi dengan sistem pertahanan dan keamanan laut nasional.

#### 4.5. Dasar Konstitusional Pengajuan Judicial Review

Berdasarkan Pasal 24C ayat (1) UUD NRI 1945, Mahkamah Konstitusi berwenang menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar. Judicial review dapat diajukan apabila suatu norma undang-undang:

1. Bertentangan dengan UUD 1945; atau
2. Mengandung kekosongan hukum (*legal vacuum*); atau
3. Tidak mampu menjawab kebutuhan konstitusional masyarakat dan negara.

Ketiadaan pengaturan eksplisit mengenai pengadilan maritim dalam sistem peradilan nasional dapat dikualifikasikan sebagai kekosongan hukum konstitusional, khususnya bagi Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*). Judicial review dapat diarahkan terhadap beberapa undang-undang berikut:

##### 1. UU No. 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman

Pasal 25 ayat (1) hanya mengatur pengadilan umum, agama, militer, dan tata usaha negara.

Pasal 27 ayat (1) membuka kemungkinan pembentukan pengadilan khusus, namun tidak mengakomodasi pengadilan maritim secara eksplisit.

Isu Konstitusionalnya adalah norma tersebut belum mencerminkan prinsip negara kepulauan dan kepentingan strategis laut sebagaimana dijamin UUD 1945.

##### 2. UU No. 49 Tahun 2009 tentang Peradilan Umum.

Perkara kemaritiman saat ini diselesaikan di pengadilan negeri umum.

Hakim peradilan umum tidak diwajibkan memiliki kompetensi maritim khusus.

Isu Konstitusional adalah penanganan perkara maritim oleh peradilan umum tidak memenuhi asas peradilan yang adil, profesional, dan berkeahlian khusus (*fair trial dan due process of law*).

Dasar Konstitusional Pembentukan Pengadilan Maritim Pasal-Pasal UUD 1945 yang Relevan

**a. Pasal 1 ayat (3)**

Indonesia adalah negara hukum, negara wajib menyediakan mekanisme peradilan yang efektif.

**b. Pasal 25A**

Indonesia adalah negara kepulauan, laut merupakan elemen utama kedaulatan.

**c. Pasal 28D ayat (1)**

Hak atas kepastian hukum dan perlakuan yang sama di hadapan hukum.

**d. Pasal 33 ayat (3)**

Penguasaan negara atas sumber daya alam, termasuk wilayah laut. Tanpa pengadilan maritim, perlindungan konstitusional terhadap wilayah laut, aktivitas pelayaran, dan sumber daya maritim tidak optimal.

Pengadilan maritim selaras dan tidak bertentangan dengan regulasi yang telah ada, antara lain:

- a. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, mengatur kecelakaan kapal, salvage, dan tanggung jawab pelayaran.
- b. UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, menekankan tata kelola dan kedaulatan laut.
- c. UNCLOS 1982, mengharuskan negara menyediakan mekanisme hukum yang efektif di laut.
- d. Konvensi *Salvage 1989 & Maritime Liens 1993*, membutuhkan forum yudisial khusus dan kompeten.

#### 4.6. Pembahasan Cost Benefits Analysis

Tabel 1. Asumsi Dasar Perhitungan Potensi Ekonomi Pengadilan Maritim

Komponen	Nilai
Jumlah kasus pelanggaran maritim per tahun	150 kasus
Persentase kapal asing	40%
Jumlah kapal asing	60 kapal
Denda rata-rata per kapal	Rp5.000.000.000
Potensi denda total per tahun	Rp300.000.000.000

Tabel 1 menggambarkan asumsi dasar yang digunakan dalam menghitung potensi ekonomi pembentukan pengadilan maritim di Indonesia. Jumlah kasus pelanggaran maritim diasumsikan sebanyak 150 kasus per tahun, dengan proporsi 40% melibatkan kapal asing. Dengan demikian, terdapat sekitar 60 kapal asing yang secara hukum berpotensi dikenai sanksi denda maritim. Denda rata-rata per kapal diasumsikan sebesar Rp5.000.000.000, sehingga potensi penerimaan negara dari denda maritim secara keseluruhan dapat mencapai Rp300.000.000.000 per tahun. Asumsi ini bersifat konservatif dan digunakan sebagai dasar analisis kebijakan.

Tabel 2. Perbandingan Penerimaan Negara dari Denda Maritim

Kondisi	Tingkat Eksekusi Penerimaan Negara	Nilai
Tanpa Pengadilan Maritim	50%	Rp150.000.000.000
Dengan Pengadilan Maritim	80%	Rp240.000.000.000
<b>Selisih / Tambahan</b>	—	<b>Rp90.000.000.000</b>

Tabel 2 menunjukkan perbandingan tingkat penerimaan negara dari denda maritim antara kondisi tanpa pengadilan maritim dan kondisi dengan pengadilan maritim. Dalam kondisi tanpa pengadilan maritim, tingkat keberhasilan eksekusi putusan diperkirakan hanya sekitar 50%, sehingga negara hanya mampu merealisasikan penerimaan sebesar Rp150.000.000.000 per tahun. Dengan adanya pengadilan maritim, tingkat eksekusi diperkirakan meningkat menjadi 80% karena adanya mekanisme khusus seperti penahanan kapal dan eksekusi maritime lien. Peningkatan ini menghasilkan tambahan potensi penerimaan negara sebesar Rp90.000.000.000 per tahun.

Tabel 3. Penghematan Biaya Penegakan Hukum Laut

Komponen	Nilai
Biaya patroli & proses ulang per kasus	Rp1.000.000.000
Jumlah kasus berulang per tahun	30 kasus
Total biaya tanpa Pengadilan Maritim	Rp30.000.000.000
Biaya dengan Pengadilan Maritim	Rp0
<b>Penghematan Anggaran</b>	<b>Rp30.000.000.000</b>

Tabel 3 menjelaskan potensi penghematan biaya penegakan hukum laut yang dapat diperoleh melalui pembentukan pengadilan maritim. Biaya rata-rata patroli dan proses penindakan ulang diasumsikan sebesar Rp1.000.000.000 per kasus. Dalam kondisi tanpa pengadilan maritim, terdapat sekitar 30 kasus pelanggaran yang harus ditangani ulang setiap tahun akibat lemahnya proses hukum, sehingga total biaya yang harus ditanggung negara mencapai Rp30.000.000.000 per tahun. Dengan pengadilan maritim yang mampu menyelesaikan perkara secara cepat dan tuntas, biaya tersebut dapat ditekan secara signifikan atau bahkan dihilangkan.

Tabel 4. Total Manfaat Ekonomi Tahunan Pengadilan Maritim

Komponen Manfaat	Nilai
Tambahan penerimaan denda	Rp90.000.000.000
Penghematan biaya penegakan hukum	Rp30.000.000.000
<b>Total manfaat ekonomi tahunan</b>	<b>Rp120.000.000.000</b>

Tabel 4 merangkum total manfaat ekonomi tahunan yang diperoleh negara dari pembentukan pengadilan maritim. Manfaat tersebut terdiri atas tambahan penerimaan negara dari denda maritim sebesar Rp90.000.000.000 dan penghematan biaya penegakan hukum laut sebesar Rp30.000.000.000. Dengan demikian, total manfaat ekonomi tahunan yang dapat diperoleh negara diperkirakan mencapai Rp120.000.000.000. Nilai ini menunjukkan bahwa pengadilan maritim memiliki kontribusi ekonomi yang signifikan bagi keuangan negara.

Tabel 5. Estimasi Biaya Pembentukan Pengadilan Maritim

Komponen Biaya	Nilai
Pembentukan 5 pengadilan maritim	Rp50.000.000.000
Rekrutmen & pelatihan SDM	Rp15.000.000.000
Sistem pendukung & regulasi	Rp10.000.000.000
<b>Total biaya awal</b>	<b>Rp75.000.000.000</b>

Tabel 5 menyajikan estimasi biaya awal pembentukan pengadilan maritim di beberapa wilayah strategis Indonesia. Biaya pembentukan 5 pengadilan maritim diperkirakan sebesar Rp50.000.000.000, yang mencakup pembangunan sarana fisik dan infrastruktur pendukung. Selain itu, dibutuhkan biaya Rp15.000.000.000 untuk rekrutmen dan pelatihan sumber daya manusia yang memiliki kompetensi hukum maritim, serta biaya Rp10.000.000.000 untuk pengembangan sistem pendukung dan penyusunan regulasi. Total biaya awal yang dibutuhkan diperkirakan sebesar Rp75.000.000.000.

Tabel 6. Analisis Kelayakan Ekonomi (*Cost-Benefit*)

Parameter	Nilai
Total manfaat ekonomi tahunan	Rp120.000.000.000
Total biaya awal	Rp75.000.000.000
Net benefit tahun pertama	Rp45.000.000.000
Payback period	< 1 tahun

Tabel 6 memperlihatkan hasil analisis kelayakan ekonomi melalui pendekatan *cost-benefit analysis*. Dengan total manfaat ekonomi tahunan sebesar Rp120.000.000.000 dan total biaya awal pembentukan pengadilan maritim sebesar Rp75.000.000.000, maka terdapat net benefit sebesar Rp45.000.000.000 pada tahun pertama. Kondisi ini menunjukkan bahwa pembentukan pengadilan maritim memiliki periode pengembalian investasi (payback period) kurang dari 1 tahun, sehingga secara ekonomi dapat dinilai layak dan efisien.

Tabel 7. Contoh Konkret Kasus Illegal Fishing di ZEE Natuna

Komponen	Tanpa Pengadilan Maritim	Dengan Pengadilan Maritim
Nilai kapal	Rp40.000.000.000	Rp40.000.000.000
Nilai muatan ikan	Rp20.000.000.000	Rp20.000.000.000
Denda	Rp2.000.000.000	Rp5.000.000.000
Lelang kapal	Rp0	Rp40.000.000.000
<b>Total penerimaan negara</b>	<b>Rp2.000.000.000</b>	<b>Rp45.000.000.000</b>
<b>Selisih penerimaan (1 kasus)</b>	—	<b>Rp43.000.000.000</b>

Tabel 7 memberikan ilustrasi konkret mengenai perbedaan penerimaan negara dari satu kasus penangkapan kapal asing yang melakukan *illegal fishing* di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia di wilayah Natuna. Dalam kondisi tanpa pengadilan maritim, negara hanya memperoleh penerimaan dari denda sebesar Rp2.000.000.000, sementara kapal dan muatan akhirnya dilepaskan. Sebaliknya, dengan adanya pengadilan maritim, negara dapat menahan kapal sebagai objek perkara, menjatuhkan denda sebesar Rp5.000.000.000, serta melakukan lelang kapal senilai Rp40.000.000.000. Dengan demikian, total penerimaan negara dari satu kasus dapat mencapai Rp45.000.000.000, atau lebih tinggi sebesar Rp43.000.000.000 dibandingkan kondisi tanpa pengadilan maritim.

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

1. Sistem penanganan perkara maritim di Indonesia saat ini masih bersifat terfragmentasi karena tersebar di berbagai lembaga peradilan dan lembaga administratif, sehingga menimbulkan ketidakefisienan, inkonsistensi putusan, serta lemahnya kepastian hukum di bidang kemaritiman. Dalam perspektif manajemen pertahanan negara, ketiadaan pengadilan maritim melemahkan instrumen pertahanan non-militer, karena penegakan hukum laut yang tidak terintegrasi mengurangi efektivitas deterrence, pengendalian kedaulatan, dan keberlanjutan keamanan maritim nasional.
2. Secara yuridis-konstitusional, pembentukan pengadilan maritim memiliki dasar yang kuat dalam UUD 1945 dan UU Kekuasaan Kehakiman, serta dapat dikualifikasikan sebagai pemenuhan kebutuhan konstitusional akibat adanya kekosongan hukum dalam sistem peradilan nasional.
3. Pengadilan maritim ideal bagi Indonesia adalah pengadilan khusus di bawah Mahkamah Agung yang memiliki kompetensi komprehensif atas perkara kemaritiman, didukung oleh hakim bersertifikasi hukum maritim, serta terintegrasi dengan sistem keamanan dan pertahanan laut nasional.
4. Pengajuan judicial review terhadap UU Kekuasaan Kehakiman dan UU Peradilan Umum merupakan langkah konstitusional yang strategis untuk mendorong pembentukan pengadilan maritim, sekaligus memperkuat posisi Indonesia sebagai negara kepulauan yang berdaulat dan berorientasi pada ketahanan hukum laut jangka panjang.

## SARAN

1. Pemerintah dan DPR perlu segera menyusun regulasi khusus mengenai pembentukan pengadilan maritim sebagai pengadilan khusus di Indonesia.
2. Pengadilan maritim sebaiknya ditempatkan di bawah lingkungan peradilan umum dengan kewenangan khusus di bidang hukum maritim.
3. Pembentukan pengadilan maritim dilakukan secara bertahap di wilayah laut dan pelabuhan strategis nasional.
4. Diperlukan pengujian konstitusional (*judicial review*) terhadap undang-undang terkait kekuasaan kehakiman guna membuka ruang hukum bagi pembentukan pengadilan maritim sebagai pengadilan khusus.

**DAFTAR PUSTAKA**

- [1] G. Indonesian, *U. U. Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*. Indonesia, 1945.
- [2] G. Indonesian, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman*.
- [3] G. Indonesian, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 49 Tahun 2009 tentang Peradilan Umum*.
- [4] G. Indonesian, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*.
- [5] G. Indonesian, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan*.
- [6] G. Indonesian, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia*.
- [7] United Nation, *United Nations, United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*. 1982.
- [8] IMO, *International Maritime Organization, International Convention on Maritime Liens and Mortgages*. 1993.
- [9] IMO, *International Maritime Organization, International Convention on Salvage*. 1989.
- [10] M. Danusaputro, *Wawasan Nusantara*. Jakarta: Buku Kompas, 2001.
- [11] M. Firdaus, *Profil Potensi Kawasan Perbatasan Darat 2019*, 1st ed. Jakarta: Internasional, Expoindo Media, 2023.
- [12] B. Susanto, “Penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia dalam perspektif kedaulatan negara,” *J. Huk. Pembang.*, vol. 49, no. 2, pp. 245–262, 2019.
- [13] A. Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014.
- [14] M. Ashri, “Urgensi pengadilan maritim dalam penyelesaian sengketa kemaritiman,” *J. Huk. Int.*, vol. 17, no. 1, pp. 89–108, 2021.
- [15] B. Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Bandung: Alumni, 2015.
- [16] D. Ali, *Hukum Laut Internasional*. Jakarta: Rajawali Pers, 2013.
- [17] H. Adolf, *Aspek-Aspek Negara dalam Hukum Internasional*. Jakarta: Rajawali Pers, 2016.
- [18] T. J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 6th ed. Minnesota, USA: West Academic Publishing, 2018.
- [19] B. Buzan, *People, States and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*. London: Harvester Wheatsheaf, 1991.
- [20] and D. L. W. A. E. Boardman, D. H. Greenberg, A. R. Vining, *Cost–Benefit Analysis: Concepts and Practice*, 4th ed. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2018.
- [21] R. A. Posner, *Economic Analysis of Law*, 9th ed. New York, NY, USA: Wolters Kluwer, 2014.
- [22] R. O. Z. J. and A. H. Bellas, *A Primer for Benefit–Cost Analysis*. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing, 2006.
- [23] P. M. Marzuki, *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana, 2017.