

Article history: Submitted 19 October 2023; Accepted 27 June 2024; Available online 18 October 2024.

How to cite: Krisnady Kesumadiksa, Glen Thomas Walangitan and Rezaldy, 'Urgensi Pembentukan Pengadilan Maritim Bagi Industri Maritim di Indonesia' (2024) 7 Media Iuris.

Urgensi Pembentukan Pengadilan Maritim Bagi Industri Maritim di Indonesia

Krisnady Kesumadiksa¹, Glen Thomas Walangitan² dan Rezaldy³

¹ Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada, Indonesia. E-mail: krisnadykesumadiksa@mail.ugm.ac.id

² Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada, Indonesia. E-mail: glenthomaswalangitan@mail.ugm.ac.id

³ Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada, Indonesia. E-mail: rezaldy1999@mail.ugm.ac.id

Keywords:

Abstract

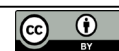
Maritime Claim; Admiralty Court; Maritime Industry. This research aims to analyze the urgency of establishing a maritime court and its contribution to the maritime industry in Indonesia. The research method used is normative research with a statue approach, study case approach and conceptual approach. The results of this research show that the absence of a Maritime Court in Indonesia means that legal issues in the maritime sector cannot be resolved effectively because it takes a long time, so the presence of a Maritime Court in Indonesia will make a big contribution, especially legal certainty in the maritime sector, where all forms of violations and losses resulting from ship operations can be resolved effectively, especially regarding shipping claims. As is the case, the Dutch Maritime Court (Maritime Chamber) has an important role in resolving maritime claims as a result of the operation of a ship by issuing a ship detention order. Meanwhile in England, the Maritime Court (Admiralty Court) also has the authority to issue a ship detention order so that if the ship owner goes to court to resolve maritime claims or allow the ship to be executed, the proceeds will be used to cover any losses arising from the operation of the ship.

Kata Kunci:

Abstrak

Klaim Pelayaran; Peradilan Maritim; Industri Maritim. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis urgensi pembentukan pengadilan maritim dan kontribusinya terhadap industri maritim di Indonesia. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian normatif dengan menggunakan pendekatan pendekatan peraturan perundang-undangan, pendekatan kasus dan pendekatan konseptual. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ketiadaan Pengadilan Maritim di Indonesia mengakibatkan persoalan hukum di sektor kemaritiman tidak dapat diselesaikan dengan efektif karena memerlukan waktu yang lama, sehingga kehadiran Pengadilan Maritim di Indonesia akan memberikan kontribusi yang besar, khususnya kepastian hukum di sektor kemaritiman, dimana segala bentuk pelanggaran dan kerugian akibat pengoprasian kapal dapat diselesaikan secara efektif, khususnya mengenai klaim pelayaran. Seperti halnya di Pengadilan Maritim Belanda (Maritime Chamber) memiliki peranan yang penting dalam menyelesaikan persoalan klaim pelayaran sebagai akibat dari pengoprasian kapal dengan mengeluarkan perintah penahanan kapal. Sementara di Inggris, Pengadilan Maritim (Admiralty Court) juga berwenang untuk mengeluarkan perintah penahanan kapal agar pemilik kapal menghadap ke pengadilan untuk menyelesaikan persoalan klaim maritim atau merelakan kapalnya dieksekusi, hasilnya akan digunakan untuk menutupi segala kerugian yang timbul dari pengoprasian kapal.

Copyright © 2024 Krisnady Kesumadiksa, Glen Thomas Walangitan dan Rezaldy.
Published in Media Iuris. Published by Universitas Airlangga, Magister Ilmu Hukum.



Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri atas lebih dari 17.504 pulau dengan luas wilayah laut sekitar 5,8 juta km² yang terdiri 2.012.392 km² Perairan Pedalaman, 0,3 juta km² Laut Teritorial, dan 2,7 juta km² Zona Ekonomi

Eksklusif (ZEE). Dengan kondisi geografis seperti itu menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang sangat berpotensi.¹ Pembangunan sektor kelautan di Indonesia memiliki peranan yang penting dalam pencapaian kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat Indonesia secara merata. Sebagai Negara Kepulauan yang memiliki laut yang luas dan garis pantai yang panjang, sektor maritim dan kelautan menjadi sangat strategis bagi Indonesia ditinjau dari aspek ekonomi dan lingkungan, sosial-budaya, hukum dan keamanan. Berdasarkan data yang dipaparkan oleh Wakil Ketua Umum Kamar Dagang dan Industri Indonesia Bidang Kelautan dan Perikanan Yugi Prayanto, potensi nilai ekonomi dari 11 sektor maritim Indonesia mencapai US\$ 1,5 triliun per tahun atau 1,5 kali produk domestik bruto (PDB). Lebih lanjut, beliau menjelaskan bahwa potensi tersebut diperoleh dari beberapa sektor kemaritiman diantaranya potensi perikanan, pariwisata, energi, jasa kelautan, industri perkapalan, dan lain-lain.²

Indonesia sebagai negara hukum yang memiliki potensi industri kemaritiman yang besar, harus didukung dengan instrumen hukum maritim yang komprehensif dalam mengakomodasi segala persoalan hukum tentang kemaritiman seperti klaim pelayaran (maritime claim). Ketentuan pasal 223 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran), mengatur klaim pelayaran meliputi hak keperdataan atas penahanan kapal (arrest of ship) yang timbul karena kerugian, korban jiwa atau luka parah di darat dan laut yang diakibatkan oleh pengoperasian kapal, kerusakan lingkungan, Kerusakan kapal atau barang muatan akibat kegiatan operasi salvage atau perjanjian tentang salvage, kerugian atau kerusakan barang termasuk peti atau koper yang diangkut di atas kapal dan lain-lain.³

Nyatanya sampai hari ini penegakan hukum dalam hal terjadinya pelanggaran yang menimbulkan kerugian kepada pihak tertentu, sebagai akibat dari pengoperasian

¹ Ridwan Lasabuda, 'Pembangunan Wilayah Pesisir dan Lautan Dalam Perspektif Negara Kepulauan Republik Indonesia' (2013) 1 Jurnal Ilmiah Platax 92 <<https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/platax/article/view/1251>>.

² Ridho Syukra, 'Potensi Ekonomi Maritim Indonesia Capai US\$ 1,5 Triliun Per Tahun' (*Investor.id*, 2021) <<https://investor.id/business/247620/potensi-ekonomi-maritim-indonesia-capai-us-15-triliun-per-tahun>> diakses 15 Maret 2022.

³ Penjelasan Pasal 223 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

kapal belum efektif. Hal ini disebabkan belum diaturnya peraturan pelaksana mengenai tata cara penahanan kapal di Pelabuhan terkait klaim pelayaran. Akibatnya para pihak yang dirugikan tersebut tidak mendapat jaminan perlindungan yang komprehensif. Disamping itu, ketiadaan peraturan pelaksana ini juga akan mempengaruhi mekanisme hukum, sehingga akan mengakibatkan penyelesaian sengketa tidak dapat dilaksanakan secara pasti, menimbulkan kesewenang-wenangan, pelanggaran ketertiban, dan pengabaian terhadap keadilan yang akan berdampak bagi para pihak terutama bagi perkembangan industri kemaritiman di Indonesia.⁴

Segala persoalan hukum di Indonesia khususnya pada sektor industri kemaritiman umumnya akan diselesaikan melalui prosedur pidana dan/atau perdata, dimana hal ini tentu sangatlah tidak efektif karena memerlukan waktu yang lama dan biaya yang besar, sementara dalam industri kemaritiman sangat sarat dengan waktu. Hal ini seperti yang terjadi dengan kapal *MV Mathu Bhum* di Pelabuhan Belawan yang ditahan karena diduga melakukan penyeludupan minyak kelapa sawit (*CPO/Palm Oil*). Penahanan tersebut berujung pada penuntutan secara pidana terhadap Nahkoda Kapal *MV Mathu Bhum* pada tanggal 4 Agustus 2022.⁵ Penahanan kapal tersebut juga mengakibatkan kerugian kepada para eksportir lokal yang terdiri dari produsen komoditas perkebunan seperti sayur-sayuran, buah-buahan, karet, dan komoditas lainnya yang rentan busuk. Pasalnya, komoditas tersebut menjadi busuk dan menjadi tidak layak ekspor, sehingga Asosiasi Pengusaha Indonesia (APINDO) mencatat kerugian yang dialami adalah sebesar Rp. 153.000.000.000 (seratus lima puluh tiga miliar rupiah). Kerugian ini ditambah dengan buruknya citra Indonesia dalam bidang ekspor impor dalam pergaulan internasional, serta kekecewaan para importir yang telah membayar komoditas ekspor tersebut, sehingga berujung pada pembatalan kontrak ekspor impor terhadap 211 unit *container*

⁴ Ampuan Situmeang and Taufik Polim, 'Perlindungan Hukum Kreditur dan Debitur Dalam Pelayaran di Indonesia' (2019) 4 *Journal of Law and Policy Transformation* 36 <<http://journal.uib.ac.id/index.php/jlpt/article/view/411>>.

⁵ Reza Efendi, 'Kronologi Penangkapan Kapal Muat 34 Kontainer Bahan Minyak Goreng di Perairan' (*Liputan 6*, 2022 <<https://www.liputan6.com/regional/read/4956515/kronologi-penangkapan-kapal-muat-34-kontainer-bahan-minyak-goreng-di-perairan-belawan>> diakses 24 Maret 2022.

dari total 402 unit yang hendak diekspor.⁶

Ketiadaan peraturan mengenai mekanisme penahanan kapal dan pengadilan maritim yang memiliki kompetensi khusus dalam penyelesaian sengketa seperti klaim maritim juga menjadi salah-satu masalah utama dalam penegakan hukum pada sektor kemaritiman di Indonesia. Apabila berkaca dengan negara-negara maritim seperti Belanda dan Inggris, mereka memiliki sistem hukum yang lebih komprehensif khususnya dalam penyelesaian sengketa klaim maritim. Di Belanda, kehadiran *Maritime Chamber* (Pengadilan Maritim) memiliki peranan penting khususnya dalam mengeluarkan perintah penahan kapal untuk memberikan jaminan atas berlangsungnya proses pemeriksaan klaim pelayaran, dimana hal ini diatur secara khusus dalam *Book 8 Dutch Civil Code about Transportation Law* (DCC).⁷ Begitupun juga dengan Inggris memiliki *Admiralty Court* (Pengadilan Maritim) yang berwenang mengadili segala sengketa klaim pelayaran, yang diatur secara khusus dalam *Senior Court Act 1981* (SCA).⁸

Adanya pengadilan maritim di Belanda dan Inggris, membuktikan bahwa penyelesaian sengketa klaim pelayaran menjadi lebih efektif. Secara khusus dapat dilihat dalam data yang dikeluarkan oleh *Courts and Tribunals Judiciary* Inggris pada bulan Maret 2023, Kepaniteraan Pengadilan Maritim dapat menangani lebih dari 84% perkara yang didaftarkan ke *Admiralty Court*, yang terdiri dari 57 kasus mengenai *personal injury*, 12 kasus mengenai *collision* dan 16 kasus lainnya. Hal ini berdampak pada menurunnya jumlah kasus yang disidangkan oleh *Admiralty Judge* terhitung sejak tahun 2019 - 2022. Pada rentang bulan Oktober 2021 sampai dengan September 2022, dari total 22 perkara yang didaftarkan, hanya 7 perkara yang disidangkan secara formal oleh *Admiralty Judge*; 15 perkara lainnya diperiksa oleh *Admiralty Registrar*. Hal ini berarti bahwa *Admiralty*

⁶ Nanda Fahriza Batubara, 'Terungkap! Ada 342 Ton Karet yang Tertahan di MV Mathu Bhum' (*Bisnis.com*, 2022) <<https://sumatra.bisnis.com/read/20220619/534/1545422/terungkap-ada-342-ton-karet-yang-tertahan-di-kapal-mv-mathu-bhum>> diakses 24 Maret 2023; Reza Efendi, 'Jeritan Hati Pengusaha Negara Kapal MV Mathu Bhum Ditahan, 156 Ton Kubis Busuk Rugi Rp 2,4 M' (*Liputan 6*, 2022) <<https://www.liputan6.com/regional/read/5038775/jeritan-hati-pengusaha-gegara-kapal-mv-mathu-bhum-ditahan-156-ton-kubis-busuk-rugi-rp-24-m>> diakses 24 Maret 2023.

⁷ Xandra Kramer dan Georgia Antonopoulou, 'Commercialising Litigation: The Case of the Netherlands Commercial Court' (2022) *Social Science Research Network*, 3 <https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4320020> diakses 17 Oktober 2023.

⁸ W. Senior, 'THE MACE of the ADMIRALTY COURT, The Mariner's Mirror' (1924) 10 *Archaeological Journal* 49-52.

Court Inggris memberikan penyelesaian sengketa diluar pengadilan yang sederhana, cepat dan biaya ringan.⁹

Indonesia sendiri sebenarnya memiliki dua instansi yang menangani permasalahan kemaritiman, yaitu Mahkamah Pelayaran dan Pengadilan Perikanan. Secara substansial, kewenangan Mahkamah Pelayaran hanya untuk melakukan pemeriksaan terhadap kapal yang karam dan memberikan sanksi disiplin kepada nakhoda atau perwira kapal dalam hal terjadi kecelakaan kapal. bila kejadian tersebut disebabkan olehnya atau pencabutan izin kapal untuk berlayar selama waktu tertentu (*Staatsblad* 215 Tahun 1934).¹⁰ Sementara, Pengadilan Perikanan hanya berwenang untuk melakukan pemeriksaan dan memutus perkara tindak pidana di bidang perikanan, hal ini diatur secara khusus dalam pasal 71 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Sedangkan untuk sengketa klaim pelayaran seperti wanprestasi dan perbuatan melawan hukum diselesaikan melalui peradilan perdata, begitupun dengan tindak pidananya diselesaikan melalui peradilan pidana pada pengadilan negeri.

Sebagaimana yang telah dijelaskan diatas, terkait dengan sengketa klaim pelayaran dibutuhkan peradilan khusus yakni pengadilan maritim yang memiliki kompetensi khusus serta dapat menyelesaikan sengketa dengan waktu yang relatif lebih cepat dan biaya ringan. Oleh karena itu, dalam penelitian ini penulis mengkaji secara mendalam terkait urgensi pembentukan pengadilan maritim dan kontribusinya terhadap industri kemaritiman di Indonesia. Berdasarkan pendahuluan tersebut, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: a.) Bagaimana pengaturan dan penerapan pengadilan maritim dalam menyelesaikan klaim pelayaran di Negara Inggris dan Belanda. b.) Bagaimana urgensi pembentukan Pengadilan Maritim dan kontribusinya terhadap industri maritim di Indonesia?.

⁹ Courts and Tribunals Judiciary, 'The Commercial Court Report 2021-2022' (United Kingdom 2023) <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2023/04/14.244_JO_Commercial_Court_Report_WEB.pdf>.

¹⁰ Ghalib Alghani Lusarno, 'Maritime Tribunal as Quasi-Judicial Body in Indonesia' (2022) 23 Jurnal Penelitian Transportasi Laut 55 <<https://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/jurnallaut/article/view/1746>>.

Metode Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian yuridis normatif, yang mengkaji permasalahan hukum terkait urgensi pembentukan Pengadilan Maritim di Indonesia. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan peraturan perundang-undangan (*statue approach*), pendekatan kasus (*study case approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan peraturan perundang-undangan digunakan untuk menelaah peraturan perundang-undangan yang relevan dengan topik yang dikaji, pendekatan kasus digunakan untuk menelaah putusan pengadilan yang relevan, serta pendekatan konseptual digunakan untuk memetakan konsep yang relevan dengan masalah yang dihadapi guna membangun argumentasi hukum dengan melihat konsep-konsep hukum yang melatarbelakangi masalah yang dihadapi. Berdasarkan pendekatan-pendekatan tersebut, akan diperoleh suatu kerangka hukum untuk menjawab isu hukum terkait urgensi pembentukan pengadilan maritim di Indonesia.

Tidak Memadainya Pengaturan Penyelesaian Klaim Pelayaran di Indonesia

Berdasarkan riset yang dilakukan oleh penulis, terdapat kekosongan hukum dalam ketentuan kemaritiman di Indonesia, khususnya mengenai penanganan klaim pelayaran melalui penahanan kapal. Padahal, keberadaan hukum yang pasti dan iklim bisnis serta investasi yang kondusif merupakan salah satu katalis kesuksesan berkembangnya sebuah industri, dalam hal ini sektor kemaritiman.¹¹ Kegagalan pemerintah dalam menyediakan hal tersebut akan sangat berpengaruh pada masa depan industri maritim di Indonesia. Dalam hal ini, apabila merujuk pada teori sistem hukum yang dikemukakan oleh Lawrence M. Friedman, aturan penanganan klaim pelayaran melalui mekanisme penahanan kapal di Indonesia masih memiliki substansi, struktur dan kultur hukum yang buruk.¹²

¹¹ Krisnady Kesumadiksa dan Rezaldy, 'The Implementation of Green Investment Under Presidential Decree Number 112 Year 2022' (2023) 1 Journal of Interdisciplinary Legal Issues 119 <<https://jurnal.ugm.ac.id/v3/JILI/article/view/7760>> diakses 16 October 2024.

¹² Farida Pahlevi, 'Pemberantasan Korupsi Di Indonesia Perspektif Legal System Lawrence M. Friedman' (2022) 1 El-Dusturie <<https://jurnal.iaiponorogo.ac.id/index.php/eldusturie/article/view/23-42>>.

Secara substansi, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran) mengatur mengenai penahanan kapal dalam Pasal 223, menyatakan bahwa penahanan terhadap kapal yang berkaitan dengan klaim pelayaran dapat dilakukan tanpa melalui proses gugatan. Selanjutnya, teknis penahanan tersebut akan diatur lebih lanjut pada peraturan menteri.¹³ Namun, sampai pada saat tulisan ini dibuat, belum terdapat peraturan menteri yang mengatur mengenai hal tersebut. Artinya, penahanan atas kapal yang berkaitan dengan klaim pelayaran belum dapat dilaksanakan.

Hal ini berarti bahwa apabila terdapat pihak yang hendak menuntut kerugian dalam klaim pelayaran, pihak tersebut tidak dapat melaksanakan isi ketentuan Pasal 223 UU Pelayaran untuk menahan kapal tanpa proses gugatan. Para pihak hanya dapat menempuh jalur keperdataan di pengadilan negeri, melalui pengajuan gugatan pada umumnya. Untuk menahan kapal yang diduga merugikan, para pihak harus mengajukan permohonan sita jaminan (*conservatoir beslag*) dalam gugatan tersebut, untuk kemudian diperiksa oleh pengadilan negeri terlebih dahulu sebelum dikabulkan.¹⁴ Pemeriksaan ini tentunya akan membutuhkan waktu yang lama, serta tanpa adanya jaminan bahwa permohonan *conservatoir beslag* akan dikabulkan. Hal ini berbeda dengan mekanisme yang diterapkan di negara Inggris dan Belanda, yang memungkinkan dilakukannya penahanan kapal terlebih dahulu sebelum proses persidangan mulai. Hal ini adalah cara yang lebih efektif, karena terdapat jaminan terlebih dahulu bagi penggugat yang mengalami kerugian, sehingga penggugat tidak mengalami kerugian yang lebih banyak lagi.

Berdasarkan strukturnya, belum terdapat instansi atau badan khusus yang berwenang untuk menangani klaim pelayaran di Indonesia, seperti yang dicontohkan di negara Inggris dan Belanda. Indonesia saat ini memiliki 2 (dua) instansi yang saling bersinggungan dengan penegakan hukum di bidang kemaritiman, yaitu Mahkamah Pelayaran dan Pengadilan Perikanan. Meskipun keduanya bergerak di bidang kemaritiman, kedua instansi tersebut tidak berwenang untuk menangani mengenai klaim pelayaran dan penahanan kapal. Mahkamah Pelayaran hanya berwenang untuk

¹³ Immanuel A Indrawan, 'Ship Arrest in Indonesia and Cross-Border Maritime Dispute' (2017) 14 Indonesian Journal of International Law <<https://scholarhub.ui.ac.id/ijil/vol14/iss4/2>>.

¹⁴ Ibid.

memberikan besaran denda atas kapal-kapal yang diduga melanggar ketentuan mengenai kelaiklautan kapal dan kecelakaan kapal, di bawah arahan Kementerian Perhubungan.¹⁵ Lebih lanjut, Pengadilan Perikanan hanya berwenang menangani perkara pidana yang berkaitan dengan tindak pidana perikanan, seperti *Illegal, Unreported & Unregulated Fishing (IUU Fishing)*.¹⁶ Dikarenakan keduanya tidak menangani klaim pelayaran dan penahanan kapal dalam ranah keperdataan, maka secara struktur, belum terdapat instansi yang berwenang untuk menangani klaim pelayaran sebagaimana diatur dalam Pasal 223 UU Pelayaran.

Sebagai akibat dari tidak adanya substansi dan struktur mengenai penanganan klaim pelayaran dan penahanan kapal, kultur hukum yang timbul kemudian adalah terjadinya kesalahan tindakan (*misconduct*) dalam penegakan hukum oleh aparat penegak hukum apabila terjadi kasus yang bersinggungan dengan klaim pelayaran. Hal ini berakibat pada tidak terakomodirnya kerugian pihak yang berkepentingan dengan baik dan benar. Perlu dipahami juga bahwa secara prinsip, industri maritim adalah industri yang sarat akan jangka waktu. Dengan demikian, keterlambatan pelaksanaan kewajiban dalam industri maritim, seperti pengangkutan barang dan orang, yang disebabkan oleh *misconduct* yang dilakukan oleh aparat penegak hukum, dapat berdampak pada kerugian potensial yang akan dialami oleh para pihak dalam industri kemaritiman.¹⁷ Dengan tidak pastinya penegakan hukum maritim di Indonesia, investor potensial atau pelaku usaha yang tertarik pada bidang kemaritiman menjadi ragu untuk berusaha atau berinvestasi di Indonesia.

Berdasarkan uraian tersebut, penulis merasa perlu untuk kemudian menjabarkan bagaimana pengaturan secara substansi, struktur dan kultur hukum kemaritiman yang terdapat pada negara Inggris dan Belanda. Hal ini bertujuan untuk memberikan gambaran bagaimana seharusnya penyelesaian klaim pelayaran dilaksanakan secara

¹⁵ Dhimas Rudy Hartanto, Abdul Rivai Ras dan Surya Wiranto, 'Transformasi Mahkamah Pelayaran Menjadi Pengadilan Maritim Guna Mewujudkan Keamanan Maritim' (2021) 7 Jurnal Keamanan Maritim <<https://jurnalprodi.idu.ac.id/index.php/KM/article/view/1014>>.

¹⁶ Khopiatuziadah, 'Evaluasi Pengadilan Perikanan Dalam Penegakan Hukum Di Bidang Perikanan Dalam Rangka Perubahan Kedua Undang-Undang Tentang Perikanan' (2017) 14 Jurnal Legislasi Indonesia.

¹⁷ I Ketut Dharma Putra Yoga dan Krisnady Kesumadiksa, 'Maritime Law Subject in Indonesian Law Faculty Curriculum: Supporting Indonesia's Maritime Industry Development' (2022) 5 Media Luris 67 <<https://e-journal.unair.ac.id/MI/article/view/38322>>.

efektif. Penjabaran ini juga memiliki tujuan untuk memberikan gambaran bagaimana sejatinya pengadilan maritim beroperasi dan fungsinya terhadap penyelesaian klaim pelayaran pada masing-masing negara. Penjabaran mengenai hal ini dapat dilihat pada bagian selanjutnya.

Pengaturan Penyelesaian Klaim Pelayaran di Negara Inggris dan Belanda

1. Pengaturan Pengadilan Maritim Dalam Menyelesaikan Klaim Maritim di Inggris

1.1. Klaim Pelayaran di Inggris

Definisi klaim pelayaran di Inggris tidak dilakukan secara deskriptif, namun didefinisikan dengan tindakan yang tercakup dalam aturan hukumnya. Definisi klaim pelayaran di Inggris dapat dilihat pada *Rule 61.1(2) Civil Procedures and Rules (CPR)*, dimana klaim pelayaran adalah klaim yang berada di bawah yurisdiksi pengadilan maritim (*Admiralty Court*), sebagaimana tercantum dalam ketentuan *Section 20 Senior Court Act 1981 (SCA 1981)*. Lebih lanjut, ketentuan tersebut mengatur bahwa yang dimaksud dengan klaim pelayaran adalah klaim-klaim yang berkaitan dengan: (1) kepemilikan dan/atau penguasaan kapal, diatur pada Pasal 21 ayat (2) Jo. Pasal 20 ayat (2) huruf a,b,c dan s SCA 1981. (2) hak piutang kapal (*maritime liens*), diatur pada Pasal 21 ayat (3) SCA 1981. (3) kerugian akibat pengoperasian kapal, diatur pada Pasal 21 ayat (4) Jo. Pasal 20 ayat (2) huruf e s.d. r SCA 1981.¹⁸

Klaim kepemilikan dan/atau penguasaan kapal berkaitan dengan kepemilikan dan/atau penguasaan kapal, termasuk kepemilikan saham kapal, Sengketa antara pemilik kapal tentang penggunaan atau penghasilan kapal, hipotik dan tagihan kapal, penyitaan, penghukuman atau pengembalian kapal atau barang-barang yang sedang diangkut. Klaim hak piutang kapal (*maritime liens*) berkaitan dengan Tabrakan kapal (*collision*), Penyelamatan kapal (*salvage*), Gaji awak kapal dan nahkoda, Pembayaran nahkoda. Klaim kerugian akibat pengoperasian kapal berkaitan dengan kerugian yang disebabkan oleh pengoperasian kapal, hilangnya nyawa dan/atau cedera akibat kelalaian atau default dalam pengoperasian kapal, kehilangan atau kerusakan barang

¹⁸ Ainhoa Campas Velasco, et. al., *Maritime Law* (Yvonne Baatz ed, 4th edn, Informa law Routledge 2018).

yang dibawa oleh kapal, Klaim berdasarkan perjanjian mengenai pengangkutan barang, penggunaan kapal atau penyewaan kapal, Klaim tentang penyelamatan kapal (*salvage*), Klaim tentang penderekan kapal (*towage*), Klaim tentang kepemilikan kapal (*pilotage*), Klaim tentang barang atau material suplai pengoperasian kapal, Klaim tentang konstruksi, perbaikan atau perlengkapan kapal, termasuk mengenai biaya atau iuran dermaga kapal, Klaim yang diajukan oleh nahkoda atau awak kapal atas upahnya, Klaim yang diajukan oleh nahkoda, pengirim, penyewa atau agen mengenai pembayaran atas rekening kapal.

1.2. Penahanan Kapal di Inggris

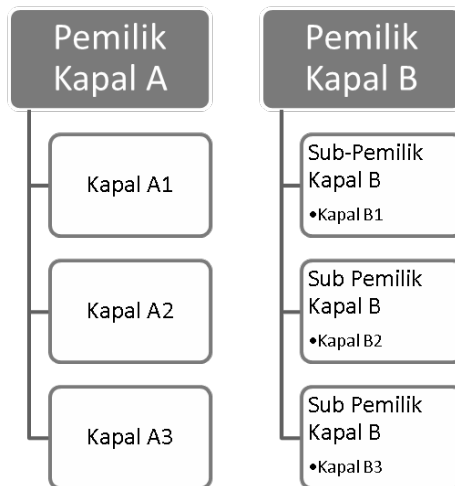
Secara umum, klaim pelayaran merupakan yurisdiksi yang dimiliki oleh *England and Wales High Court* (EWHC) dalam melaksanakan tugasnya sebagai *Admiralty Court*. Apabila dipersamakan dengan sistem pengadilan di Indonesia, ia memiliki kedudukan yang sama dengan Pengadilan Negeri, dimana yurisdiksi admiralty court setara dengan yurisdiksi pengadilan niaga dan pengadilan hubungan industrial.¹⁹ Dalam rezim hukum maritim Inggris, dikenal 2 (dua) bentuk klaim; *in personam* dan *in rem*. Klaim *in personam*, seperti klaim pada umumnya, merupakan klaim yang diajukan terhadap seseorang, yakni pemilik kapal. Bentuk klaim ini sejatinya tidak hanya berlaku pada yurisdiksi kemaritiman yang dimiliki oleh EWHC, tetapi juga berlaku untuk semua yurisdiksi, seperti hukum keluarga, hukum pidana, hukum perdata, dsb. Selanjutnya, klaim *in rem* adalah klaim yang diajukan terhadap kapal. bentuk klaim ini menggambarkan bahwa sebuah kapal seolah-olah adalah subjek hukum yang terpisah dari pemiliknya. Pemberian status subjek hukum terhadap kapal memiliki alasan tersendiri; untuk menghindari situasi dimana kapal yang menyebabkan kerugian bagi seseorang atau kapal lain lepas begitu saja tanpa sempat dimintakan pertanggungjawaban. Hal ini juga berfungsi sebagai jaminan bagi pemilik kapal untuk hadir dalam persidangan dan mempertanggungjawabkan kerusakan akibat pengoperasian kapal miliknya atau di bawah kendalinya; klaim *in rem* memungkinkan adanya penahanan kapal terlebih dahulu sebelum pemeriksaan klaim pelayaran di pengadilan. Proses ini kemudian memberikan

¹⁹ Courts and Tribunals Judiciary 'High Court' (*Judiciary.uk*, 2023) <<https://www.judiciary.uk/courts-and-tribunals/high-court/>> diakses 25 September 2023.

2 (dua) pilihan bagi pemilik atau penguasa kapal; membiarkan kapalnya dieksekusi oleh pengadilan sebagai bentuk ganti kerugian penggugat atau menyelesaikan sengketanya di pengadilan, untuk kemudian ditetapkan besaran klaim kerugian.²⁰

Klaim *in rem* dapat diajukan terhadap semua bentuk klaim pelayaran, sebagaimana yang telah disampaikan pada bagian sebelumnya. Namun, khusus untuk klaim mengenai kerugian yang disebabkan oleh pengoperasian kapal, terdapat beberapa kondisi yang harus dipenuhi oleh penggugat sebelum mengajukan gugatan. Kondisi pertama adalah gugatan tersebut harus ditujukan kepada kapal yang menimbulkan kerugian (*relevant ships*). Gugatan tersebut juga dapat diajukan terhadap kapal lain yang berada di bawah kepemilikan yang sama dengan kepemilikan *relevant ships*; dikenal sebagai *sister ships*. Gugatan atas *sister ships* dapat dilakukan hanya terhadap kapal di bawah *beneficial owner* yang sama secara *linear*; tidak dimungkinkan untuk menahan kapal milik pihak lain, meskipun berada di bawah naungan yang sama. Untuk kondisi yang terakhir, *relevant person* dapat berasal dari pemilik kapal yang sah atau orang yang menguasai kapal pada saat terjadinya kerugian yang dimaksud.²¹

Grafik 1. Skema kepemilikan *sister ships* yang dimungkinkan untuk dilakukan gugatan klaim pelayaran adalah skema yang berada di sebelah kiri.



Sumber: Yvonne Baats, *Maritime Law 4th Edition* (2018).

²⁰ Velasco (n 18); ---, 'In Rem' (*Thomson Reuters Practical Law*, 2023) <[https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/8-520-2353?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&firstPage=true](https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/8-520-2353?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&firstPage=true)> diakses 25 September 2023.

²¹ Ibid; Brian Perrott and others, *Enforcement Pack* (2nd edn, Prepared by HFW & 7KBW 2018).

1.3. Penyelesaian Klaim Pelayaran di Inggris

Tata cara pengajuan klaim pelayaran di Inggris, khususnya *in rem*, diatur dalam Part 61 *Civil Procedure Rules* (CPR) dan *Practice Direction 61* (PD 61) sebagai aturan teknisnya. Mula-mula, penggugat mengajukan formulir gugatan (*form*) yang harus diselesaikan oleh pengadilan dalam kurun waktu 12 bulan.²² Penggugat diperbolehkan hanya mendeskripsikan dirinya dan tergugat dalam form – “pemilik kapal HM Surya Jaya” – tanpa menyebutkan nama terang.²³ Pengajuan klaim dengan form tersebut juga harus mencantumkan mengenai pihak-pihak terkait yang sekiranya terlibat dalam proses pengajuan gugatan, untuk kemudian dikirimkan surat penetapan kepada pihak-pihak tersebut (*acknowledgement of service*). Hal ini berkaitan dengan posisi *relevant ships* pada saat gugatan diajukan, sebagaimana diatur dalam Part 61.3(6) CPR, seperti berada pada kreditor pemegang jaminan kapal, syahbandar pelabuhan tempat kapal berada (*admiralty marshal*), serta pihak ketiga yang berkepentingan.²⁴ Gugatan lengkap (*particulars of claim*) harus diajukan dalam kurun waktu 75 hari setelah *form* diajukan penggugat. Segera setelah *form* diajukan, pengadilan mengeluarkan Surat Perintah Penahanan (*arrest warrant*) atas *relevant ships*, yang selanjutnya dilakukan penahanan kapal (*ship arrest*) oleh *admiralty marshal*, segera setelah kapal yang bersangkutan bersandar di pelabuhan Inggris. Konsekuensi dari adanya *ship arrest* adalah kapal tersebut tidak dapat berlayar tanpa seizin pengadilan. Pemilik kapal harus memberikan jaminan agar dapat melepaskan kapalnya dari penahanan, dimana jaminan tersebut nantinya akan digunakan untuk membayar kerugian penggugat.²⁵

Apabila ternyata pemilik kapal tidak memberikan jaminan, maka kasusnya akan diproses oleh kepaniteraan. Kasus ini kemudian akan diputuskan antara 2 hal – apakah akan diselesaikan di pengadilan maritim atau di *transfer* ke pengadilan lain. Apabila diselesaikan di pengadilan maritim, maka kasus tersebut dapat diselesaikan di

²² IY Legal, ‘A Summary of Ship Arrest in the UK and in English Law Based Jurisdictions’ (2015) <<https://www.iylegal.com/a-summary-of-ship-arrest-in-the-uk-and-in-english-law-based-jurisdictions>> diakses 25 September 2023.

²³ Stanley Onyebuchi Okoli, ‘Arrest of Ships: Impact of the Law on Maritime Claimants’ (Master thesis, Lund University 2010); Velasco (n 18).

²⁴ ‘4 – PROCEDURE IN AN ADMIRALTY CLAIM IN REM’ (*Law Explorer*, 2015) <<https://lawexplores.com/4-procedure-in-an-admiralty-claim-in-rem/>> diakses 25 September 2023.

²⁵ Indrawan (n 13).

kepaniteraannya atau dihadapan hakim maritime (*Admiralty Judges*). Penentuan penyelesaian ini ditentukan berdasarkan besaran klaim. Klasifikasi ini menentukan instansi yang menyelesaikan perkara tersebut. Kasus yang memiliki klaim kerugian dibawah 1 Juta Euro - klaim terkait *loss of life or personal injury* - akan langsung diselesaikan oleh Kepaniteraan Pengadilan Maritim. Dengan demikian, kasus dengan nilai lebih dari 1 Juta Euro akan diselesaikan oleh *Admiralty Judges* untuk disidangkan pada forum formal.²⁶

2. Pengaturan dan Penerapan Pengadilan Maritim Dalam Menyelesaikan Klaim Maritim di Belanda

2.1. Klaim Pelayaran di Belanda

Terdapat beberapa kategori klaim pelayaran di Belanda. Kategori pertama adalah *Marine Casualty* atau kecelakaan kapal, yaitu suatu peristiwa yang dialami kapal yang dapat mengancam kapal atau orang yang berupa kapal tenggelam, terbakar, tubrukan dan kandas.²⁷ kategori ini mengatur mengenai *Collision, Pollution, Salvage, General Average, Wreck Removal* berdasarkan hukum maritim Belanda. Yang pertama, *Collision*. Belanda adalah pihak dalam the *Collision Convention 1910 (seagoing vessels)* dan *Geneva Convention 1960 (inland waterway navigation)*. Ketentuan-ketentuan Konvensi tersebut dapat diterapkan secara langsung dan telah dimasukkan ke dalam *Dutch Civil Code (DCC)*, Pemilik kapal yang melakukan kesalahan diwajibkan untuk mengganti kerugian (Pasal 8:544 DCC). Mahkamah Agung Belanda telah memberikan definisi yang luas untuk istilah "*fault of the vessel*" (Pasal 3 dan 4 *Collision Convention 1910/ Pasal 8:542 DCC*). Aturan-aturan yang berkaitan dengan kasus-kasus tabrakan ganda (*collision*) juga berlaku untuk kasus-kasus tabrakan tunggal (*allision*), yaitu ketika kerusakan disebabkan oleh sebuah kapal tanpa adanya tabrakan antara dua kapal (Pasal 8:541 DCC).

Kedua *Pollution*. Belanda merupakan pihak dalam *CLC plus Protocol 1992* serta *IFC plus Protocol 2003, Bunker Oil Pollution Convention 2001, the European Agreement concerning*

²⁶ Okoli (n 23).

²⁷ Nirmala Many, Muhammad Reza Syariffudin Zaki dan Cecilia Elisabeth Agatha, 'Marine Casualty Caused by Ever Judger in Balikpapan Bay: Human Error or Technical Factors?', Proceedings of the 1st UMGESHIC International Seminar on Health, Social Science and Humanities (UMGESHIC-ISHSSH 2020) (Atlantis Press 2021) <<https://www.atlantis-press.com/article/125961896>> diakses 17 Oktober 2023.

the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN), dan *the revised Convention for Rhine Navigation*. Selain itu, penerapan EU Directive No 2005/35 tentang polusi yang bersumber dari kapal dan penerapan hukuman untuk pelanggaran terkait, yaitu *the Act on the Prevention of Pollution by vessels* dan *the Water Act* dapat berlaku. Ketiga *Salvage*. Belanda adalah pihak dalam *the Salvage Convention 1989*, yang ketentuannya juga telah dimasukkan ke dalam DCC. Berdasarkan KUHD Belanda, remunerasi penyelamatan harus dibayarkan secara eksklusif oleh pemilik kapal (Pasal 8:563 ayat (3) KUHD). Namun, para pihak diizinkan untuk membuat perjanjian yang menyimpang, misalnya, berdasarkan *Lloyd's Open Form (LOF)*.²⁸

Keempat, *General Average*. Hukum Belanda hanya berisi peraturan yang sangat singkat tentang *general average*, termasuk definisi, pihak-pihak yang relevan untuk tujuan rata-rata umum, batas waktu dan ketentuan tentang konfirmasi penyesuaian. Sehubungan dengan penyesuaian, *the York-Antwerp Rules 1994* dan *the Rhine Rules IVR 1979* dimasukkan ke dalam DCC melalui referensi (Pasal 8:613 Jo. 8:1022 DCC). Namun, para pihak dapat secara kontraktual menyetujui penerapan aturan yang menyesuaikan dengan kehendak para pihak. Yang kelima, *Wreck Removal*. Belanda adalah pihak dalam *the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007*. Konvensi ini telah diimplementasikan dalam hukum Belanda melalui *the Maritime Accident Response Act*, yang memberikan kewenangan kepada Belanda untuk memerintahkan pemilik dari kapal laut terdaftar yang karam atau terdampar di Zona Ekonomi Eksklusif Belanda dan menimbulkan bahaya bagi pelayaran, untuk menyingkirkan kapal tersebut atau memerintahkan agar kapal tersebut dipindahkan (Pasal 10 dan 13 Undang-Undang Penanganan Kecelakaan Maritim). Untuk kapal-kapal yang karam di perairan pedalaman, Negara Belanda memiliki kewenangan yang sama berdasarkan Pasal 10 *Wrecks Act*.

Klaim pelayaran yang kedua yaitu *Cargo Claims*, yaitu klaim pelayaran yang Berkaitan dengan pengangkutan barang di bawah *bills of lading (B/L)*, Belanda adalah pihak dari *the Hague-Visby Rules (HVR)* termasuk Protokol-SDR, yang ketentuannya juga telah dimasukkan ke dalam Buku 8 DCC. Sehubungan dengan kerusakan kargo

²⁸ Simon Baughen, *Shipping Law* (Routledge 2023) 301.

selama pengangkutan melalui jalur perairan, *the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway* (CMNI) berlaku. DCC juga memuat peraturan untuk charter, waktu dan pelayaran, termasuk ketentuan tentang tanggung jawab, waktu singgah, *demurrage*, dll. Namun, peraturan ini tidak berlaku secara wajib. Pada prinsipnya, ketentuan yang disepakati secara kontraktual lah yang berlaku.

Terdapat beberapa prinsip yang harus diperhatikan dalam *cargo claims* terhadap pengangkut yaitu, Hak gugat, hanya pemegang B/L yang sah, yang memiliki hak untuk menggugat kerugian sekalipun pemegang B/L tidak mengalami kerugian sekalipun (Pasal 8:441 ayat (1) DCC). Kemudian terkait pengangkut yang dapat digugat. Jika B/L telah diterbitkan, lebih dari 1 subjek dapat menjadi pengangkut berdasarkan b/l tersebut (Pasal 8:461 DCC). Termasuk orang yang menandatangani B/L, orang yang diwakilkan dalam penandatanganan B/L, dan orang yang menerbitkan B/L. orang-orang tersebut dapat digugat berdasarkan *cargo claims*. Tenggang waktu dalam hal seseorang memiliki hak untuk menggugat *cargo claims* adalah 1 (satu) tahun dari tanggal barang telah dikirim atau seharusnya telah dikirim (Pasal 8:1711 DCC). Tenggang waktu tersebut dapat diperpanjang berdasarkan perjanjian para pihak. Hukum belanda mengatur Pembatasan Tanggung Jawab (*limits of liability*) untuk mengganti kerugian senilai 666.67 SDR per paket/unit atau 2 SDR/kg dari kerusakan barang, menggunakan nilai tertinggi (Pasal 8:388 ayat (1) DCC). Hukum Belanda juga memungkinkan pemilik benda untuk melakukan gugatan perbuatan melawan hukum (*tort*) terhadap pengangkut. Kecuali terhadap *cargo claims* berdasarkan B/L, hanya pemegang B/L yang sah yang dapat mengajukan gugatan.

Klaim pelayaran yang ketiga adalah *Passenger Claims*, yang merupakan Tanggung jawab pemilik kapal terhadap penumpang yang diatur oleh *the Athens Convention* (yang telah dimuat pada *EC Regulation 392/2009*). Ketentuan tersebut telah dimasukkan ke dalam DCC. Terdapat Reservasi yang dibuat sehubungan dengan pembatasan tanggung jawab atas kematian dan cedera (sesuai dengan bagian 2.2 Pedoman IMO).

2.2. Penahanan Kapal di belanda

Belanda merupakan pihak pada *Arrest Convention* 1952, Kapal berbendera negara anggota konvensi dapat ditahan untuk klaim pelayaran (Pasal 1 angka (1) *Arrest*

Convention 1952). Kapal lain dapat ditahan berdasarkan apapun terhadap pemilik kapal atau terhadap sebuah kapal. “*Sister Ship*” dapat ditahan, *sister ship* merupakan kapal yang dimiliki oleh pemilik yang sama (Pasal 3 ayat 1 *Arrest Convention 1952*), skemanya sama dengan yang ada di negara Inggris.²⁹ Pasal 3 ayat 4 *Arrest Convention 1952* juga terhadap klaim pelayaran terhadap *bareboat charter* atau. Kapal tertentu tersebut yang menimbulkan klaim pelayaran dapat ditahan, meskipun pemilik kapal bukanlah debitur dari klaim pelayaran yang dimkasud (Pasal 8:360 DCC). Kapal yang dikuasai berdasarkan *bareboat charter* dapat ditahan berdasarkan klaim pelayaran. *Sister ship* dapat ditahan karena sengketa hipotik berdasarkan hukum Belanda (Pasal 10 *Arrest Convention 1952*).

Penahanan Kapal dapat dilakukan dalam beberapa jam. Permohonan penahanan kapal harus mencantumkan kreditur dan debitur, yang didukung dengan dokumen. Biasanya tidak diperlukan “*counter security*” dari pemohon penahanan. Pada prinsipnya, pengadilan akan menentukan setelah permohonan diperiksa secara *review marginal* tanpa mendengarkan debitur. Setelah pengadilan mengabulkan permohonan penahanan, *bailiff* akan melakukan penahanan kapal. Debitur dari sengketa tersebut dapat meminta pengadilan melalui “*summary proceedings*” untuk mengangkat penahanan jika tidak sesuai dengan peraturan. Hukum Belanda mengatur *strict liability* untuk penahan yang salah. Penahanan tersebut baru dapat dicabut setelah sengketa diselesaikan atau dalam hal debitur memberikan jaminan alternatif yang sepadan. Hal ini biasanya dilakukan dengan memberikan jaminan bank dari bank terkemuka di Belanda atau surat perjanjian dari *P&I Clubs* yang bereputasi baik. Penahanan kemudian dapat dicabut tanpa campur tangan pengadilan melalui panggilan telepon sederhana kepada *Bailiff*.³⁰

Penahanan dokumen selain identitas kapal, yaitu akun bank dan dokumen pihak ketiga (dokumen aset yang dimiliki oleh debitur tetapi dikuasai oleh pihak lain), juga dimungkinkan dan relatif mudah berdasarkan hukum Belanda.

²⁹ Vincent Pool dan Jolien Kruit, *The International Comparative Legal Guide to: Shipping Law* (Global Legal Group Ltd 2019) 180.

³⁰ Peter van der Valden, ‘Ship Arrest in the Netherlands’ in Felipe Arizon (ed), *Ship Arrest in Practice* (13th edn, Shiparrested.com network 2022).

2.3. Penyelesaian Klaim Pelayaran di Belanda

Penyelesaian klaim pelayaran di Belanda secara eksklusif diselesaikan pada *District Court of Rotterdam Maritime Chamber* (Kamar Maritim Pengadilan Negeri Rotterdam) untuk tingkat pertama dan *Court of Appeal of The Hague* (Pengadilan Banding *the Hague*) untuk tingkat banding. Ketentuan tersebut berlaku sejak tanggal 1 Januari 2017 dengan berlakunya perubahan Pasal 625 *Dutch Code of Civil Procedure* (DCCP).³¹ Lahirnya Pengadilan yang khusus yang memeriksa perkara klaim pelayaran mengakibatkan jumlah kasus maritim yang ditangani oleh *Rotterdam District Court* semakin meningkat. Terbukti dari jumlah persidangan yang berlangsung, terdapat 27 persidangan pada tahun 2018; jumlah itu menjadi 38 pada tahun 2019. Selain itu, puluhan pemeriksaan dan permohonan penahanan kapal ditangani setiap tahun. Kendati demikian, jumlahnya masih belum seberapa jika dibandingkan dengan di London. Terdapat 3000 hingga 3500 sidang arbitrase yang disidangkan di sana setiap tahunnya selain banyak kasus yang diajukan ke *Admiralty Court* di London. Hal ini karena banyak perjanjian memiliki klausul standar yang menyatakan penyelesaian sengketa harus dilakukan di London, seringkali melalui arbitrase. Artinya, dua pihak dari Belanda harus pergi ke London padahal kasus ini bisa saja ditangani di Rotterdam. Mereka bebas memilih, tapi mereka harus mempertimbangkannya saat membuat Perjanjian.³²

Maritime Chamber dalam rangka menjaga kualitas putusan didukung dengan hakim-hakim yang cukup terampil agar dapat merespons perkembangan hukum dan perkembangan kasus. *Maritime Chamber* terdiri dari setidaknya 4 (empat) hakim pengadilan niaga dan 4 (empat) *legal assistants* yang memiliki keahlian dibidang maritim. Para hakim diharapkan berkomitmen untuk bekerja dalam jangka waktu setidaknya 6 (tahun). Para hakim juga harus mengikuti pelatihan khusus selama dua tahun pertama dan para hakim diharapkan mengambil bagian dalam kongres internasional. Selain hakim pengadilan niaga, *Maritime Chamber* juga terdiri dari seorang hakim perdata,

³¹ Pool dan Kruit, (n 29) 181.

³² Rotterdam. Maritime Capital of Europe, 'Rotterdam's Maritime Chamber is ready for international action' (2020) <<https://rotterdammaritimecapital.com/insight/rotterdams-maritime-chamber-is-ready-for-international-action>> diakses tanggal 1 Agustus 2023.

dua orang hakim sidang sela dan dua orang hakim pengadilan negeri ditambah *legal assistants* untuk mendukung para hakim tersebut.³³

Persidangan klaim pelayaran dimulai dengan *writ of summons* (surat pemanggilan). Surat pemanggilan untuk memulai proses hukum di Belanda dapat disampaikan kepada pihak mana pun di dalam atau di luar Belanda. Penyelesaian sengketa pada lingkungan EU dilakukan sesuai dengan *the EC Service Regulation 1393/2007*. Penyelesaian sengketa di luar EU diatur oleh *the Hague Service Convention 1965* untuk Negara-negara Anggota Konvensi tersebut. Jika *EC Regulations* maupun *The Hague Convention* tidak dapat diterapkan, maka secara umum penyelesaian sengketa diatur oleh Pasal 54, 55 dan 56 DCCP. Surat pemanggilan harus memuat pengajuan tuntutan. Harus memuat antara lain uraian tentang tuntutan dan jumlah yang dituntut, sifat sengketa, gambaran fakta-fakta yang bersangkutan, dasar hukum tuntutan dan dasar-dasar tuntutan, dalil-dalil yang diajukan tergugat, jika apapun, dan tawaran untuk memberikan bukti yang mendukung klaim tersebut.³⁴

Terdakwa menjawab dengan pernyataan pembelaan tertulis yang setelah itu pengadilan dapat memerintahkan para pihak untuk hadir secara pribadi untuk memberikan informasi atau mencoba mencapai penyelesaian. Apabila tidak tercapai penyelesaian, maka dapat dijatuhkan putusan atau penggugat dapat melanjutkan dengan pernyataan jawaban tertulis dan tergugat memberikan tanggapan dengan pernyataan jawaban tertulis. Tergantung pada kompleksitas kasusnya, salah satu pihak atau kedua belah pihak dapat meminta sidang lisan. Waktu suatu persidangan sangat bergantung pada kompleksitas kasus dan jumlah pernyataan yang dipertukarkan. Keputusan dapat disampaikan dalam waktu enam sampai 12 bulan setelah surat perintah dikeluarkan. Keterlambatan proses pengadilan dapat terjadi ketika bukti (dokumen, saksi) harus diperoleh dari negara-negara di luar Belanda, khususnya dari negara-negara yang tidak berbahasa Inggris atau Jerman.³⁵

³³ Ibid.

³⁴ Valden (n 30) 269.

³⁵ Pool dan Kruit (n 29) 182.

Rationale Terbentuknya Pengadilan Maritim di Indonesia

Kehadiran Peradilan Maritim di Indonesia tentu akan memberikan jaminan perlindungan hukum yang lebih komprehensif, khususnya dalam hal penegakan hukum di bidang maritim. Salah satu kasus yang mendasari penulis mengangkat topik ini adalah kasus penahanan kapal Mathu Bhum, dimana dalam kasus tersebut *MV Mathu Bhum* ditahan oleh TNI AL karena berdasarkan informasi intelijen diduga memuat *RBD Palm Olein* yang merupakan jenis barang yang dilarang sementara oleh Pemerintah untuk diekspor ke Malaysia.³⁶ Sementara di lain sisi, ternyata diketahui bahwa kapal tersebut juga mengangkut beberapa komoditas lain seperti kol yang awalnya akan dikirim ke Taiwan. Namun, karena adanya penahanan ini yang selama kurang lebih 3 (tiga) bulan, seluruh muatan kol yang ada dalam enam container *MV Mathu Bhum* menjadi busuk. Sehingga, para petani yang sekaligus menjadi pemasok, dan para eksportir yang menggunakan jasa pengangkutan tersebut mengalami kerugian secara materil sebesar 2,4 Miliar.³⁷

Pengadilan Negeri Medan dalam putusan Putusan Nomor: 1548/Pid.B/2022/PN.Mdn memutuskan bahwa terdakwa, *Weeranan Rodsawatchuchoke*, telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana, dimana terdakwa selaku Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut dan menjatuhkan pidana denda sebesar Rp. 200.000.000 (dua ratus juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tersebut tidak dibayarkan maka diganti dengan pidana kurungan selama 1 (satu) tahun.³⁸ Menurut penulis, putusan tersebut tentu tidaklah memberikan solusi penyelesaian ganti kerugian akan segala kerugian yang diderita oleh petani, pemasok, dan eksportir yang menggunakan jasa pengangkutan pada kapal tersebut.

Apabila dilihat dari perspektif hukum perdata, pihak yang menderita kerugian dapat mengajukan upaya hukum berupa gugatan perbuatan melawan hukum

³⁶ Goklas Wisely, Kapal MV Mathu Bhum Ditahan, 156 Ton Kol Membusuk, Pengusaha Rugi' (*detikSumut*, 2022) <<https://www.detik.com/sumut/bisnis/d-6226637/kapal-mv-mathu-bhum-ditahan-156-ton-kol-membusuk-pengusaha-rugi>> diakses 17 Oktober 2023.

³⁷ S. Erfan Nurali, 'Perkembangan Proses Hukum MV. Mathu Bhum' (Indosiber, 2022) <<https://indosiber.id/2022/08/06/perkembangan-proses-hukum-mv-mathu-bhum/>> diakses 17 Oktober 2023.

³⁸ Putusan Pengadilan Negeri Medan Tingkat I Nomor:1548/Pid.B/2022/PN.Mdn.

(*onrechtmatige daad*) ke Pengadilan negeri atas kelalaian dari pihak Perkapalan (*beneficial ownership*).³⁹ Hal ini sebagaimana yang diatur dalam pasal 1365 KUH Perdata yang berbunyi “Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut”. Namun, yang perlu menjadi sebuah pertimbangan adalah untuk memperoleh suatu kepastian hukum atas suatu Putusan Pengadilan (*incraht*) diperlukan waktu yang lama serta biaya yang besar khususnya apabila perkara tersebut dibawa sampai tahap Kasasi dan/atau Peninjauan Kembali (PK). Hal ini tentunya sangat tidak sesuai dengan sifat dari industri kemaritiman, sebagaimana yang telah dijelaskan pada bagian sebelumnya.

Hukum acara di Indonesia menganut sebuah prinsip bahwa proses persidangan dilakukan secara cepat, dengan proses sederhana dan tidak berbelit-belit, serta biaya yang relatif murah (asas sederhana, cepat, dan biaya ringan).⁴⁰ Oleh karena itu, kehadiran Pengadilan Maritim dan pengaturan klaim pelayaran yang lebih komprehensif seperti di Inggris yang telah dibahas sebelumnya (klaim *in rem & in personam*) menjadi suatu poin penting untuk memenuhi prinsip tersebut. Sebagai perumpamaan, apabila kasus *MV Mathu Bhum* diselesaikan dengan mekanisme hukum Belanda dan Inggris, para konsumen jasa angkutan kapal (seperti petani, distributor, dan eksportir) yang mengalami kerugian dapat mengajukan gugatan klaim Pelayaran terhadap kapal *MV Mathu Bhum* kepada Pengadilan Maritim (*Admiralty Court* di Inggris dan *Maritime Chamber* di Belanda). Selanjutnya, Pengadilan Maritim akan mengeluarkan surat perintah penahanan (*arrest warrant*) disertai dengan pemberitahuan kepada pihak pemilik kapal dan syahbandar (*beneficial ownership*) bahwa kapal tersebut dalam penahanan dan diminta untuk menghadap ke Pengadilan Maritim guna menyelesaikan klaim tersebut. Agar penahanan kapal yang sedang beroperasi tidak memakan waktu yang lama, maka pemilik kapal dapat mengajukan pengangkatan penahanan kapal dengan cara memberikan jaminan (dalam bentuk uang ataupun kapal pengganti (*sister ship*) yang

³⁹ Sedyo Prayogo, ‘Penerapan Batas-Batas Wanprestasi dan Perbuatan Melawan Hukum Dalam Perjalanan’ (2016) III Jurnal Pembaharuan Hukum 280-287.

⁴⁰ Sudikno Mertokusumo, *Pengantar Hukum Acara Perdata Indonesia* (Liberty 2017) 78.

sedang tidak beroperasi). Hadirnya mekanisme penahanan kapal tersebut di Indonesia diharapkan dapat menjamin hak konsumen serta menanggulangi kerugian bagi pihak ketiga yang memanfaatkan jasa angkutan kapal akibat penahanan tersebut.

Dengan adanya Pengadilan Maritim yang didukung dengan peraturan penahanan kapal serta hakim-hakim yang kompeten di bidang kemaritiman maka diharapkan penyelesaian klaim pelayaran mampu meningkatkan minat konsumen untuk menggunakan jasa perkapalan (angkutan laut). Mengingat, Dari sudut pandang investor, berdasarkan teori dominan investor ketika berencana berinvestasi mempertimbangkan dua hal utama, yaitu kepastian dan efisiensi. Kepastian merupakan komponen yang berkaitan dengan kebijakan hukum suatu negara dalam hal ini berkaitan langsung dengan aturan hukum yang komprehensif.⁴¹

Hal ini tentu menjadi penting, mengingat rencana Indonesia kedepan terhadap industri maritim nasional. Presiden Joko Widodo mendeklarasikan rencana agar Indonesia menjadi “Poros Maritim Dunia” sejak tahun 2014 di *Asia East Summit*, Nay Pyi Taw, Myanmar.⁴² Sebagai bentuk dari keseriusan deklarasi tersebut, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/BAPPENAS mempublikasikan *Indonesia Vision 2045* pada tahun 2019. Dokumen tersebut berisi rencana-rencana strategis yang hendak dicapai oleh Indonesia pada tahun 2045, dengan visi pembangunan manusia serta penguasaan IPTEK, pembangunan ekonomi berkelanjutan, pemerataan pembangunan, serta pemantapan ketahanan nasional dan tata kelola pemerintahan. Khusus mengenai pembangunan ekonomi berkelanjutan, sektor kemaritiman menjadi salah satu pembangunan perekonomian yang diprioritaskan.⁴³

Pembangunan perekonomian maritim, menurut *Indonesia Vision 2045*, dilakukan melalui 3 (tiga) cara, dengan meningkatkan dan mengembangkan ekonomi maritim,

⁴¹ Rezaldy dan Krisnady (n 11).

⁴² Poltak Partogi Nainggolan, ‘Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya’ (2015) 6 *Politica* 167; Emir Yanwardhana, ‘Mimpi Besar Jokowi: Indonesia Jadi Poros Maritim Dunia!’ (*CNBC Indonesia*, 2021) <<https://www.cnbcindonesia.com/news/20210923121459-4-278570/mimpi-besar-jokowi-indonesia-jadi-poros-maritim-dunia>> diakses 28 September 2023; PDSI KOMINFO, ‘Jadi Poros Maritim Dunia, Presiden: Perlu Kerja Nyata!’ <<http://content/detail/37136/jadi-poros-maritim-dunia-presiden-perlu-kerja-nyata/0/berita>> diakses 28 September 2023.

⁴³ Tim Penyusun Visi Indonesia 2045, ‘Visi Indonesia 2045’ (*Background Study* Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas 2019).

meningkatkan kekuatan maritim serta memperkuat budaya maritim. *Prime mover* yang dijadikan andalan dalam mengembangkan ekonomi maritim meliputi pengembangan transportasi laut, industri maritim dan jasa maritim, pariwisata bahari, serta perikanan. Rencana-rencana ini bertujuan untuk meningkatkan nilai Produk Domestik Bruto (PDB) dari sektor kemaritiman Indonesia sebanyak 12,5% dari total PDB nasional pada tahun 2045. Meskipun demikian, target tersebut hendak dilakukan secara bertahap; 8,4% pada tahun 2025, 10,5% pada tahun 2035 dan 12,5% pada tahun 2045.⁴⁴

Untuk memahami realisasi dari target-target tersebut, *Indonesia Vision 2045* juga menjabarkan target spesifik yang harus dicapai pada setiap tahun targetnya. Pada target tahun 2025, Indonesia menargetkan bahwa setidaknya terdapat tambahan pembangunan pelabuhan umum sebanyak 25 unit untuk memfasilitasi operasional tol laut (*sea toll*), meningkatnya jumlah angkutan antar wilayah Indonesia, serta peningkatan produktivitas kemaritiman di Indonesia Timur.⁴⁵ Berdasarkan data yang telah dikumpulkan, target tersebut terbukti telah tercapai. Dilansir dari konferensi pers yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia pada tahun 2019, sebanyak 24 unit pelabuhan umum tambahan telah berhasil di bangun untuk menunjang pengoperasian *sea toll*.⁴⁶ Jumlah angkutan laut antar pulau di Indonesia juga telah meningkat, dibuktikan dengan dengan meningkatnya penumpang angkutan laut dalam negeri sebesar 18,55% dan barang angkutan laut sebesar 6,37% pada periode bulan Januari - April 2023.⁴⁷

Produktivitas kemaritiman di Indonesia timur juga disinyalir meningkat, karena menurut peta trayek yang ditampilkan pada Sistem Informasi Gerai Maritim milik Kementerian Perdagangan Republik Indonesia, lebih dari 40 pelabuhan yang terdapat

⁴⁴ Kementerian Perindustrian, 'Industri Perkapalan Wujudkan RI Jadi Poros Maritim Dunia' (*Siaran Pers*, 2022) <<https://kemenperin.go.id/artikel/23597/Industri-Perkapalan-Wujudkan-RI-Jadi-Poros-Maritim-Dunia>> diakses 28 September 2023.

⁴⁵ Tim Penyusun Visi Indonesia 2045 (n 43).

⁴⁶ Admin Portal, 'Dirjen Hubla Paparkan Capaian 5 Tahun Kinerja Sektor Perhubungan Laut' (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2019) <<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4296/dirjen-hubla-paparkan-capaian-5-tahun-kinerja-sektor-perhubungan-laut-2>> diakses 28 September 2023.

⁴⁷ Badan Pusat Statistik, 'Perkembangan Pariwisata Dan Transportasi Nasional April 2023' (Badan Pusat Statistik 2023) Statistic 40/06/Th.XXVI, 5 Juni 2023.

di Indonesia timur masuk ke dalam pelabuhan tujuan tol laut, terhubung dengan Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya.⁴⁸ Ketercapaian PDB sektor kemaritiman di Indonesia juga berkembang dengan pesat. Berdasarkan kajian sementara ekonomi maritim yang dilakukan oleh Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN) beserta Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenkomarves), estimasi PDB sektor kemaritiman di Indonesia pada tahun 2020 telah mencapai Rp 1,212 Triliun atau sekitar 11,31% dari PDB nasional. Meskipun jumlah ini baru estimasi dan belum ditetapkan sebagai jumlah pasti PDB kemaritiman nasional, hal ini menggambarkan bahwa sektor kemaritiman Indonesia berhasil melampaui target awal yang hendak dicapai, yaitu sebesar 8,4% dari PDB nasional.⁴⁹ Berdasarkan uraian tersebut, tren industri maritim di Indonesia telah berkembang dengan pesat, sehingga penulis berpendapat perlu untuk membentuk pengadilan maritim, guna mempertahankan pencapaian target tersebut di masa yang akan datang.

Kesimpulan

Urgensi pembentukan Pengadilan Maritim di Indonesia dapat dilihat dari 3 (tiga) aspek, yaitu: **Pertama Substansi**, Peraturan Perundang-undangan di Indonesia belum mengatur mengenai proses penahanan kapal. Kekosongan tersebut mengakibatkan proses penahanan kapal di Indonesia masih menggunakan prosedur sita jaminan yang proses pemeriksaannya memakan waktu yang lama ditambah lagi dengan belum adanya mekanisme pengangkatan penahanan kapal, sehingga kapal dapat terus ditahan selama proses persidangan belum selesai.

Kedua Struktur, di Indonesia terdapat 2 (dua) instansi yang bersinggungan dengan penegakan hukum di bidang kemaritiman yaitu Mahkamah Pelayaran dan Pengadilan Perikanan. Keadaan tersebut menunjukkan bahwa dari aspek struktur belum terdapat instansi yang berwenang untuk menangani klaim pelayaran secara khusus di

⁴⁸ 'Sistem Informasi Gerai Maritim Kementerian Perdagangan RI' <<http://geraimaritim.kemendag.go.id/>> diakses 28 September 2023.

⁴⁹ PDSI KOMINFO, 'Peringati Hari Maritim Nasional 2022, Menko Luhut Optimis Indonesia Bisa Menjadi Pusat Peradaban Maritim Dunia' (Website Resmi Kementerian Komunikasi dan Informatika RI) <http://content/detail/44473/peringati-hari-maritim-nasional-2022-menko-luhut-optimis-indonesia-bisa-menjadi-pusat-peradaban-maritim-dunia/0/artikel_gpr> diakses 28 September 2023.

Indonesia ditambah lagi dengan tidak adanya pengadilan maritim, hakim yang memiliki kompetensi untuk memeriksa klaim pelayaran juga belum ada.

Ketiga Budaya, segala bentuk pelanggaran dalam hal pengoprasian kapal umumnya diselesaikan dengan mekanisme pidana, sehingga kerugian yang timbul pada pihak pengguna jasa perkapalan untuk mendapat ganti kerugian belum terakomodir seperti yang terjadi pada kasus kapal *MV Mathu Bhum*. Dengan adanya Pengadilan Maritim, maka diharapkan akan lebih menjamin adanya kepastian hukum bagi para pihak yang menderita kerugian akibat pengoprasian kapal.

Acknowledgments

-

Disclosure Statement

Tidak ada potensi konflik kepentingan yang dilaporkan oleh penulis.

Funding

-

Daftar Bacaan

'4 – PROCEDURE IN AN ADMIRALTY CLAIM IN REM' (*Law Explorer*, 2015) <<https://lawexplores.com/4-procedure-in-an-admiralty-claim-in-rem/>> accessed 25 September 2023.

'Sistem Informasi Gerai Maritim Kementerian Perdagangan RI' <<http://geraimaritim.kemendag.go.id/>>.

Admin Portal, 'Dirjen Hubla Paparkan Capaian 5 Tahun Kinerja Sektor Perhubungan Laut' (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2019) <<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4296/dirjen-hubla-paparkan-capaian-5-tahun-kinerja-sektor-perhubungan-laut-2>>.

Baatz Y and others, *Maritime Law* (Yvonne Baatz ed, Informa Law from Routledge 2017) <<https://www.taylorfrancis.com/books/9781351669603>>.

Badan Pusat Statistik, 'Perkembangan Pariwisata Dan Transportasi Nasional April 2023'

(Badan Pusat Statistik 2023) Statistic 40/06/Th.XXVI, 5 Juni 2023.

Batubara NF, 'Terungkap! Ada 342 Ton Karet yang Tertahan di MV Mathu Bhum' (Bisnis.com, 2022) <<https://sumatra.bisnis.com/read/20220619/534/1545422/terungkap-ada-342-ton-karet-yang-tertahan-di-kapal-mv-mathu-bhum>>.

Baughen S, *Shipping Law* (Routledge 2023).

British Practice Direction 61.

Courts and Tribunals Judiciary, 'The Commercial Court Report 2021-2022' (United Kingdom 2023) <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2023/04/14.244_JO_Commercial_Court_Report_WEB.pdf>.

Courts and Tribunals Judiciary 'High Court' (Judiciary.uk, 2023) <<https://www.judiciary.uk/courts-and-tribunals/high-court/>>.

Dutch Civil Code.

Dutch Civil Procedures and Rules.

Efendi R, 'Jeritan Hati Pengusaha Gegara Kapal MV Mathu Bhum Ditahan, 156 Ton Kubis Busuk Rugi Rp 2,4 M' (*Liputan 6*, 2022) <<https://www.liputan6.com/regional/read/5038775/jeritan-hati-pengusaha-gegara-kapal-mv-mathu-bhum-ditahan-156-ton-kubis-busuk-rugi-rp-24-m>>.

Efendi R, 'Kronologi Penangkapan Kapal Muat 34 Kontainer Bahan Minyak Goreng Di Perairan' (*Liputan 6*, 2022) <<https://www.liputan6.com/regional/read/4956515/kronologi-penangkapan-kapal-muat-34-kontainer-bahan-minyak-goreng-di-perairan-belawan>> accessed 24 March 2022.

Fadliansyah ME, 'Inggris Bukan Lagi Poros Maritim Dunia' (GATRA.com, 2019) <<https://www.gatra.com/news-443189-internasional-inggris-bukan-lagi-poros-maritim-dunia.html>>.

Hartanto DR, Ras AR and Wiranto S, 'Transformasi Mahkamah Pelayaran Menjadi Pengadilan Maritim Guna Mewujudkan Keamanan Maritim' (2021) 7 *Jurnal Keamanan Maritim* <<https://jurnalprodi.idu.ac.id/index.php/KM/article/view/1014>>.

'In Rem' (*Thomson Reuters Practical Law*, 2023) <[https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/8-520-2353?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&firstPage=true](https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/8-520-2353?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&firstPage=true)> accessed 25 September 2023.

Indrawan IA, 'Ship Arrest in Indonesia and Cross-Border Maritime Dispute' (2017) 14

Indonesian Journal of International Law <<https://scholarhub.ui.ac.id/ijil/vol14/iss4/2>>.

IY Legal, 'A Summary of Ship Arrest in the UK and in English Law Based Jurisdictions' (2015) <<https://www.iylegal.com/a-summary-of-ship-arrest-in-the-uk-and-in-english-law-based-jurisdictions>> accessed 25 September 2023.

Kementerian Perindustrian, 'Industri Perkapalan Wujudkan RI Jadi Poros Maritim Dunia' (Siaran Pers, 2022) <<https://kemenperin.go.id/artikel/23597/Industri-Perkapalan-Wujudkan-RI-Jadi-Poros-Maritim-Dunia>>.

Kesumadiksa K and Rezaldy, 'The Implementation of Green Investment Under Presidential Decree Number 112 Year 2022' (2023) 1 Journal of Interdisciplinary Legal Issues 119 <<https://jurnal.ugm.ac.id/v3/JILI/article/view/7760>> accessed 16 October 2024.

Khopiatuziadah, 'Evaluasi Pengadilan Perikanan Dalam Penegakan Hukum Di Bidang Perikanan Dalam Rangka Perubahan Kedua Undang-Undang Tentang Perikanan' (2017) 14 Jurnal Legislasi Indonesia.

Kramer XE and Antonopoulou G, 'Commercialising Litigation: The Case of the Netherlands Commercial Court' [2023] SSRN Electronic Journal <<https://www.ssrn.com/abstract=4320020>>.

Lasabuda R, 'Pembangunan Wilayah Pesisir Dan Lautan Dalam Perspektif Negara Kepulauan Republik Indonesia' (2013) 1 Jurnal Ilmiah Platax 92 <<https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/platax/article/view/1251>>.

Lusarno GA, 'Maritime Tribunal as Quasi-Judicial Body in Indonesia' (2022) 23 Jurnal Penelitian Transportasi Laut 55 <<https://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/jurnallaut/article/view/1746>>.

Many N, Zaki MRS and Agatha CE, 'Marine Casualty Caused by Ever Judger in Balikpapan Bay: Human Error or Technical Factors?', *Proceedings of the 1st UMGESHIC International Seminar on Health, Social Science and Humanities (UMGESHIC-ISHSSH 2020)* (Atlantis Press 2021) <<https://www.atlantis-press.com/article/125961896>>.

Mertokusumo S, *Pengantar Hukum Acara Perdata Indonesia* (Liberty 2017).

Nainggolan PP, 'Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya' (2015) 6 Politica.

Nurali S.E., 'Perkembangan Proses Hukum MV. Mathu Bhum' (Indosiber, 2022) <<https://indosiber.id/2022/08/06/perkembangan-proses-hukum-mv-mathu-bhum/>>.

- Okoli SO, 'Arrest of Ships: Impact of the Law on Maritime Claimants' (Lund University 2010).
- Pahlevi F, 'Pemberantasan Korupsi Di Indonesia Perspektif Legal System Lawrence M. Freidmen' (2022) 1 *El-Dusturie* <<https://jurnal.iainponorogo.ac.id/index.php/eldusturie/article/view/23-42>>.
- PDSI KOMINFO, 'Jadi Poros Maritim Dunia, Presiden: Perlu Kerja Nyata!' <<http://content/detail/37136/jadi-poros-maritim-dunia-presiden-perlu-kerja-nyata/0/berita>>.
- PDSI KOMINFO, 'Peringati Hari Maritim Nasional 2022, Menko Luhut Optimis Indonesia Bisa Menjadi Pusat Peradaban Maritim Dunia' (Website Resmi Kementerian Komunikasi dan Informatika RI) <http://content/detail/44473/peringati-hari-maritim-nasional-2022-menko-luhut-optimis-indonesia-bisa-menjadi-pusat-peradaban-maritim-dunia/0/artikel_gpr>.
- Perrott B and others, *Enforcement Pack* (2nd edn, Prepared by HFW & 7KBW 2018).
- Prayogo S, 'Penerapan Batas-Batas Wanprestasi Dan Perbuatan Melawan Hukum Dalam Perjalanan' (2016) III *Jurnal Pembaharuan Hukum*.
- Pool V and Kruit J, *The International Comparative Legal Guide to: Shipping Law* (Global Legal Group Ltd 2019).
- Rotterdam. Maritime Capital of Europe, 'Rotterdam's Maritime Chamber is ready for international action' (2020) <<https://rotterdammaritimecapital.com/insight/rotterdams-maritime-chamber-is-ready-for-international-action>>.
- Situmeang A and Polim T, 'Perlindungan Hukum Kreditur Dan Debitur Dalam Pelayaran Di Indonesia' (2019) 4 *Journal of Law and Policy Transformation* 36 <<http://journal.uib.ac.id/index.php/jlpt/article/view/411>>.
- Senior Court Act 1981*.
- Senior W., 'THE MACE of the ADMIRALTY COURT, The Mariner's Mirror' (1924) 10 *Archaeological Journal*.
- Syukra R, 'Potensi Ekonomi Maritim Indonesia Capai US\$ 1,5 Triliun Per Tahun' (*investor.id*, 2021) <<https://investor.id/business/247620/potensi-ekonomi-maritim-indonesia-capai-us-15-triliun-per-tahun>> accessed 15 March 2022.
- Tim Penyusun Visi Indonesia 2045, 'Visi Indonesia 2045' (*Background Study* Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas 2019).

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Anotasi 4849).

Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992).

Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 118, Anotasi 4433).

Valden Pvd, 'Ship Arrest in the Netherlands' in Felipe Arizon (ed), *Ship Arrest in Practice* (13th edn, Shiparrested.com network 2022).

Velasco AC, et. al., *Maritime Law* (Yvonne Baatz ed, 4th edn, Informa law Routledge 2018).

Wisely G, Kapal MV Mathu Bhum Ditahan, 156 Ton Kol Membusuk, Pengusaha Rugi' (detikSumut, 2022) <<https://www.detik.com/sumut/bisnis/d-6226637/kapal-mv-mathu-bhum-ditahan-156-ton-kol-membusuk-pengusaha-rugi>>.

Yanwardhana E, 'Mimpi Besar Jokowi: Indonesia Jadi Poros Maritim Dunia!' (CNBC Indonesia, 2021) <<https://www.cnbcindonesia.com/news/20210923121459-4-278570/mimpi-besar-jokowi-indonesia-jadi-poros-maritim-dunia>>.

Yoga IKDP and Kesumadiksa K, 'Maritime Law Subject in Indonesian Law Faculty Curriculum: Supporting Indonesia's Maritime Industry Development' (2022) 5 *Media Iuris* 67 <<https://e-journal.unair.ac.id/MI/article/view/38322>>.