KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
MAHKAMAH PELAYARAN

MELESAT BERLAYAR



2025 LAPTAH
LAPORAN TAHUNAN

Sebuah Perjalanan
Menegakkan Keselamatan Pelayaran, Membangun Kesadaran Terhadap Keselamatan dan Menjaga Pelayaran Sebagai Jembatan Perdagangan yang Menghubungkan Perekonomian Indonesia

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan ke hadirat TuhanYang Maha Esa atas segala rahmat, karunia, dan penyertaan-Nya sehinggaMahkamah Pelayaran dapat melaksanakan tugas dan fungsinya secara optimal sepanjang Tahun 2025. Berbagai program, kegiatan, serta capaian kinerja yang telah dilaksanakan selama periode pelaporan merupakan wujud komitmen Mahkamah Pelayaran dalam mendukung penyelenggaraan keselamatan pelayaran serta peningkatan tata kelola pemerintahan yang efektif, akuntabel, dan berorientasi pada pelayanan publik.

Sebagai bentuk pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi, Mahkamah Pelayaran menyusun Laporan Tahunan Mahkamah Pelayaran Tahun 2025. Laporan ini memuat gambaran menyeluruh mengenai pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Mahkamah Pelayaran sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran. Selain menyajikan capaian kinerja, laporan ini juga memuat berbagai upaya penguatan kelembagaan, pengelolaan sumber daya, serta pengembangan tata kelola organisasi yang dilakukan dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas secara profesional dan berkelanjutan.

Laporan tahunan ini diharapkan dapat menjadi sumber informasi yang komprehensif bagi para pemangku kepentingan, sekaligus menjadi instrumen evaluasi dalam mengidentifikasi keberhasilan, tantangan, dan peluang perbaikan untuk meningkatkan kualitas pelaksanaan tugas Mahkamah Pelayaran pada masa yang akan datang.

Kami menyampaikan penghargaan dan terima kasih yang setinggi-tingginya kepada pimpinan Kementerian Perhubungan, kementerian dan lembaga terkait, para pemangku kepentingan sektor pelayaran, serta seluruh pegawai Mahkamah Pelayaran atas dukungan, kerja sama, dan dedikasi yang telah diberikan sepanjang Tahun 2025.

Semoga Laporan Tahunan Mahkamah Pelayaran Tahun 2025 ini dapat memberikan manfaat sebagai bahan pertimbangan dalam perumusan kebijakan, pengambilan keputusan, serta penyempurnaan penyelenggaraan tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran guna mewujudkan keselamatan pelayaran yang lebih baik dan berkelanjutan.

RINGKASAN EKSEKUTIF

Tahun 2025 menjadi momentum penting bagi Mahkamah Pelayaran dalam memperkuat peran kelembagaan dan meningkatkan kualitas pelaksanaan tugas di bidang keselamatan pelayaran. Sejalan dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Mahkamah Pelayaran terus melakukan transformasi organisasi guna mendukung pelaksanaan fungsi pemeriksaan kecelakaan kapal, penegakan disiplin dan profesionalisme pelaut, serta penguatan sistem keselamatan pelayaran nasional. Dalam mendukung penegakan hukum pelayaran, Mahkamah Pelayaran juga memperkuat sinergi dengan berbagai pemangku kepentingan, antara lain asosiasi, perusahaan pelayaran, perusahaan asuransi pelayaran, praktisi pelayaran, akademisi, dan instansi terkait. Kolaborasi tersebut diarahkan untuk meningkatkan koordinasi, pertukaran informasi, serta penguatan budaya keselamatan pelayaran.

Dalam rangka penguatan kelembagaan, Mahkamah Pelayaran melaksanakan berbagai langkah strategis, antara lain penyusunan konsep restrukturisasi organisasi, pengembangan regulasi, peningkatan kompetensi Panel Ahli, serta pengkajian model *maritime tribunal* di berbagai negara. Upaya tersebut diarahkan untuk mewujudkan organisasi yang lebih efektif, profesional, dan adaptif terhadap perkembangan sektor pelayaran.

Pada tahun 2025, Mahkamah Pelayaran menerima 24 Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) kecelakaan kapal serta 3 berkas pelimpahan tahun sebelumnya sehingga total terdapat 27 berkas yang ditangani. Dari jumlah tersebut, Mahkamah Pelayaran berhasil menyelesaikan 10 perkara melalui penerbitan Keputusan Mahkamah Pelayaran serta menyelenggarakan 20 kali sidang pemeriksaan lanjutan. Seluruh proses dilaksanakan secara objektif, transparan, dan akuntabel untuk memastikan terungkapnya penyebab kecelakaan kapal serta terwujudnya kepastian hukum di bidang pelayaran.

Dari aspek tata kelola, Mahkamah Pelayaran didukung oleh sumber daya manusia, sarana prasarana, dan sistem administrasi yang terus ditingkatkan. Pada tahun 2025, anggaran yang dapat dimanfaatkan sebesar Rp18,28 miliar dengan tingkat realisasi mencapai 100 persen. Capaian tersebut mencerminkan komitmen organisasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang efektif, akuntabel, dan berorientasi pada peningkatan keselamatan pelayaran nasional serta pelayanan publik yang berkualitas.



PROFIL KETUA MAHKAMAH PELAYARAN

CAPT. SAHATTUA P. SIMATUPANG, M.M., M.H., CGCAE



Dengan pengalaman lebih dari dua dekade di bidang transportasi laut dan pengembangan kebijakan perhubungan nasional dan internasional. Sepanjang kariernya, beliau dikenal sebagai pemimpin yang berorientasi pada hasil dengan rekam jejak dalam penerapan standar keselamatan pelayaran internasional dan nasional, penguatan tata kelola sektor transportasi laut, serta pengembangan sumber daya manusia. Kompetensinya di bidang audit dan pengawasan juga diperkuat dengan sertifikasi Certified Government Chief Audit Executive (CGCAE) serta keterlibatan aktif dalam forum internasional seperti International Maritime Organization (IMO) dan International Civil Aviation Organization (ICAO).

Saat ini beliau menjabat sebagai Ketua Mahkamah Pelayaran Kementerian Perhubungan (2025) sekaligus Dewan Pengawas Penguji Keahlian Pelaut (DPKP). Dalam peran tersebut, ia memimpin penguatan peran Mahkamah Pelayaran sebagai institusi penegakan hukum pelayaran yang profesional, independen, dan berstandar internasional. Sebelumnya, ia pernah menduduki berbagai jabatan strategis di lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Laut, Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, Ketua Sekolah Tinggi di lingkungan Kementerian Perhubungan, Kepala Unit Pelaksana Teknis Kelas Utama, serta Atase Perhubungan Republik Indonesia di Kedutaan Besar RI di London.

Dengan pengalaman operasional di laut, kepemimpinan birokrasi, serta keterlibatan aktif dalam kerja sama internasional, Capt. Sahattua P. Simatupang memiliki perspektif yang komprehensif dalam pengembangan sektor maritim. Kepemimpinannya di Mahkamah Pelayaran diharapkan dapat memperkuat sistem penegakan hukum pelayaran, meningkatkan standar keselamatan maritim, serta mendorong tata kelola transportasi laut Indonesia yang semakin profesional, modern, dan berdaya saing global

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR II
RINGKASAN EKSEKUTIF III
PROFIL KETUA MAHKAMAH PELAYARAN III
DAFTAR ISI VI
DAFTAR TABEL VIII
DAFTAR DIAGRAM IX
DAFTAR BAGAN X
BAB I 1
PENDAHULUAN 1
A. Profil Mahkamah Pelayaran 1
B. Kedudukan, Tugas Pokok dan Fungsi Mahkamah Pelayaran 2
C. Struktur Organisasi Mahkamah Pelayaran 3
D. Komposisi Pegawai Tahun 2025 6
E. Visi dan Misi Mahkamah Pelayaran 7
F. Sejarah Mahkamah Pelayaran 8
BAB II 11
KILAS KINERJA MAHKAMAH PELAYARAN 11
A. Data-data Penyelesaian Kasus Kecelakaan Kapal 15
B. Prasidang dan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal oleh Tim Panel Ahli Mahkamah Pelayaran 20
C. Pembahasan Draf Keputusan Mahkamah Pelayaran 25
D. Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran 26
E. Kegiatan Penunjang Mahkamah Pelayaran 37
BAB III 58
SUMBER DAYA MANUSIA MAHKAMAH PELAYARAN 58
A. Profil SDM Mahkamah Pelayaran 58
B. Pengelolaan SDM Mahkamah Pelayaran 63
C. Peningkatan Kapasitas SDM Mahkamah Pelayaran Pengembangan SDM Pegawai Mahkamah Pelayaran 64
D. Kegiatan Pemantapan & Diklat Pegawai Mahkamah Pelayaran 65
E. Evaluasi Panel Ahli dan Sekretaris Tim Panel Ahli Mahkamah Pelayaran 67
F. Pengawasan dan Penegakan Disiplin Pegawai Mahkamah Pelayaran 67
BAB IV 91
KEGIATAN STRATEGIS DAN PENUNJANG LAINNYA 91
A. Kegiatan Strategis 91

B. Kegiatan Penunjang 108
BAB V 115
PENYEDIAAN SARANA DAN PRASARANA 115
A. Kondisi Sarana dan Prasarana Mahkamah Pelayaran 115
B. Penguatan Sarana dan Prasarana Kantor Mahkamah Pelayaran Tahun 2025 119
C. Perbaikan dan Penataan Ruang Kerja Pegawai 120
D. Perbaikan Ruang Kerja Pejabat Struktural / Fungsional 120
E. Peningkatan Kualitas Kamar Mandi dan Fasilitas Umum 120
F. Dampak terhadap Kinerja dan Pelayanan 128
BAB VI 139
REGULASI MAHKAMAH PELAYARAN 139
A. Proses Harmonisasi dan Sinkronisasi Regulasi 140
B. Substansi Penguatan dalam RPP dan Revisi Regulasi 141
C. Dampak Strategis Percepatan Harmonisasi Regulasi 141
D. Tindak Lanjut Penyusunan RPP 142
E. Dokumentasi Kegiatan Pokja Sinergi dan Penyusunan RPP: 142
BAB VII 148
PENGELOLAAN KEUANGAN 148
A. Laporan Kegiatan Strategis Sub Koordinator Keuangan 148
B. Realisasi Keuangan 155
BAB VIII 158
PENUTUP 158
A. Kesimpulan 158
B. Saran 158

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Berkas BAPP Kecelakaan Kapal Pelimpahan berkas Kecelakaan Kapal dari tahun 2024 dan berkas Kecelakaan Kapal yang diterima tahun 2025 15
Tabel 2.2 Berkas BAPP Kecelakaan Kapal yang diputus Pada Mahkamah Pelayaran Tahun 2025 16
Tabel 2.3 Rekapitulasi Penyelesaian Berkas BAPP 17
Tabel 2.4 Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal berdasarkan tempat Pelaksanaan sidang Pada Tahun 2024/2025 23
Tabel 2.5 Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran Tentang Kecelakaan Kapal Tahun 2025 27
Tabel 3.1 Jumlah Pegawai Mahkamah Pelayaran Tahun 2025 58
Tabel 3.2 SDM ASN Menurut Status Kepegawaian dan Jenis Kelamin 62
Tabel 3.3 SDM ASN Menurut Golongan Kepangkatan dan Jenis Kelamin 63
Tabel 3.4 SDM ASN Menurut Pendidikan yang ditamatkan dan Jenis Kelamin ... 63
Tabel 3.10 Kegiatan Pemantapan dan Diklat Pegawai 66
Tabel 5.1 Jumlah dan Kondisi Sarana dan Prasarana Mahkamah Pelayaran 115
Tabel 7.1. Uraian Revisi Dipa Berdasarkan Jenis Belanja 155
Tabel 7.2 Perbandingan Anggaran Awal dan Anggaran Setelah Revisi 156
Tabel 7.3 Pagu Belanja Pegawai, & Modal Mahkamah Pelayaran TA 2025 156
Tabel 7.4 Realisasi Anggaran Mahkamah Pelayaran Tahun 2025 156
Tabel 7.5 Realisasi Belanja per 31 Desember 2025 157

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 1.1 SDM Kantor Mahkamah Pelayaran 6
Diagram 1.2 Komposisi Pegawai 2 Subbagian dan 2 Kelompok Subtansi di Mahkamah Pelayaran 7
Diagram 2.1 Jumlah BAPP Tahun 2024 dan 2025 16
Diagram 2.2 Keputusan Mahkamah Pelayaran Tahun 2025 17
Diagram 2.3 Rekapitulasi Penyelesaian berkas BAPP Tahun 2025 18
Diagram 2.1 Tingkat Jenis Kecelakaan Kapal Tahun 2020-2025 38
Diagram 2.2 Tingkat Pendidikan Awak Kapal Tahun 2020-2025 42
Grafik 2.3 Tingkat Pendidikan Awak Kapal Tahun 2020-2025 43
Diagram 2.4 Tingkat Lulusan BPSDM Awak Kapal yang Terlibat Kecelakaan Kapal Tahun 2020-2025 48
Diagram 2.5 Jenis Kapal yang Mengalami Kecelakaan Tahun 2020-2025 52
Diagram 3.1 SDM Mahkamah Pelayaran Menurut Satuan Kerja &Jenis Kelamin 60
Diagram 3.2 SDM Kantor Mahkamah Pelayaran dan Jenis Kelamin 61
Diagram 3.3 SDM ASN Menurut Eselon dan Jenis Kelamin 62
Diagram 3.4 SDM ASN Menurut Kepangkatan dan Jenis Kelamin 62
Diagram 3.5 SDM ASN Menurut Pendidikan yang ditamatkan dan Jenis Kelamin 63
Diagram 7.1 Komposisi Anggaran dan Realisasi Belanja 157

DAFTAR BAGAN

Bagan 1.1 Struktur Organisasi Mahkamah Pelayaran 3
Bagan 2.1 Konsep 1 Restrukturisasi Organisasi Eselon I 11
Bagan 2.2 Gambar Konsep 2 Restrukturisasi Organisasi Eselon I 13
Bagan 2.3 Alur Pemeriksaan Lanjutan Berkas Bapp 19
Bagan 2.4 Alur Penyampaian Keputusan Mahkamah Pelayaran 19

BAB I
PENDAHULUAN

A. Profil Mahkamah Pelayaran

Berdasarkan Pasal 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran, Mahkamah Pelayaran merupakan unit organisasi yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan. Dalam menjalankan tugasnya, Mahkamah Pelayaran berpedoman pada Undang-Undang RI Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga Undang- Undang RI Nomor 17 tentang Pelayaran.

Perubahan Undang-Undang Pelayaran membawa peran baru bagi Mahkamah Pelayaran. Tidak lagi hanya melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, tetapi juga menegakkan kode etik profesi dan pemberian sanksi administratif kepada Nakhoda dan Perwira Kapal, Mahkamah Pelayaran kini diberi amanat untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan dan pemberian sanksi administratif kepada operator, pemilik kapal, petugas/pejabat yang terbukti melakukan kesalahan dan/atau kelalaian serta melakukan mediasi dalam penyelesaian perselisihan Perjanjian Kerja Laut.

Tahun 2025 menjadi momentum penting dalam penguatan peran tersebut. Berbagai langkah strategis dilakukan, mulai dari peningkatan kualitas Panel Ahli agar memiliki kompetensi yang terstandar, persiapan seleksi Panel Ahli secara terbuka dan profesional, hingga penyesuaian regulasi sebagai tindak lanjut Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024. Di saat yang sama, Mahkamah Pelayaran juga melakukan upaya penguatan kelembagaan dengan membentuk pokja yang tugasnya mengkaji pengadilan dalam negeri dan luar negeri. Dalam negeri, Mahkamah Pelayaran berkoordinasi dengan Peradilan Perikanan dan Kementerian Ketenagakerjaan, di luar negeri Mahkamah Pelayaran menjalin kerjasama dengan negara anggota IMO seperti Singapura, Jepang, Malaysia, Arab Saudi, Belanda, Inggris, Amerika Serikat dan Republik Rakyat Tiongkok. Sebagai dampak dari pembentukan pokja tersebut, Mahkamah Pelayaran memperoleh pembelajaran tentang praktik terbaik peradilan pelayaran dunia dan menerapkannya dalam penyusunan kebijakan serta prosedur kerja yang relevan dan efektif. Di sisi lain, pembenahan lobby menjadi ruang rapat, ruang kerja dan sarana prasarana juga dilakukan agar lingkungan kerja menjadi lebih aman, nyaman, dan mendukung kinerja para pegawai.

Melalui langkah-langkah tersebut, Mahkamah Pelayaran terus bertransformasi menjadi lembaga Maritime Tribunal yang profesional, transparan, dan berkeadilan. Tujuannya untuk memastikan kepastian hukum, melindungi keselamatan pelayaran, memberikan perlakuan yang adil bagi para pelaut, serta menjaga kelestarian lingkungan maritim Indonesia.

B. Kedudukan, Tugas Pokok dan Fungsi Mahkamah Pelayaran

Mahkamah Pelayaran merupakan unit organisasi yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021 Pasal 1. Dalam pelaksanaan tugasnya, Ketua Mahkamah Pelayaran wajib menyampaikan laporan kepada Menteri Perhubungan melalui Sekretaris Jenderal mengenai hasil pelaksanaan tugas dan fungsi secara berkala atau sesuai kebutuhan sebagaimana diatur dalam Pasal 18 peraturan tersebut.

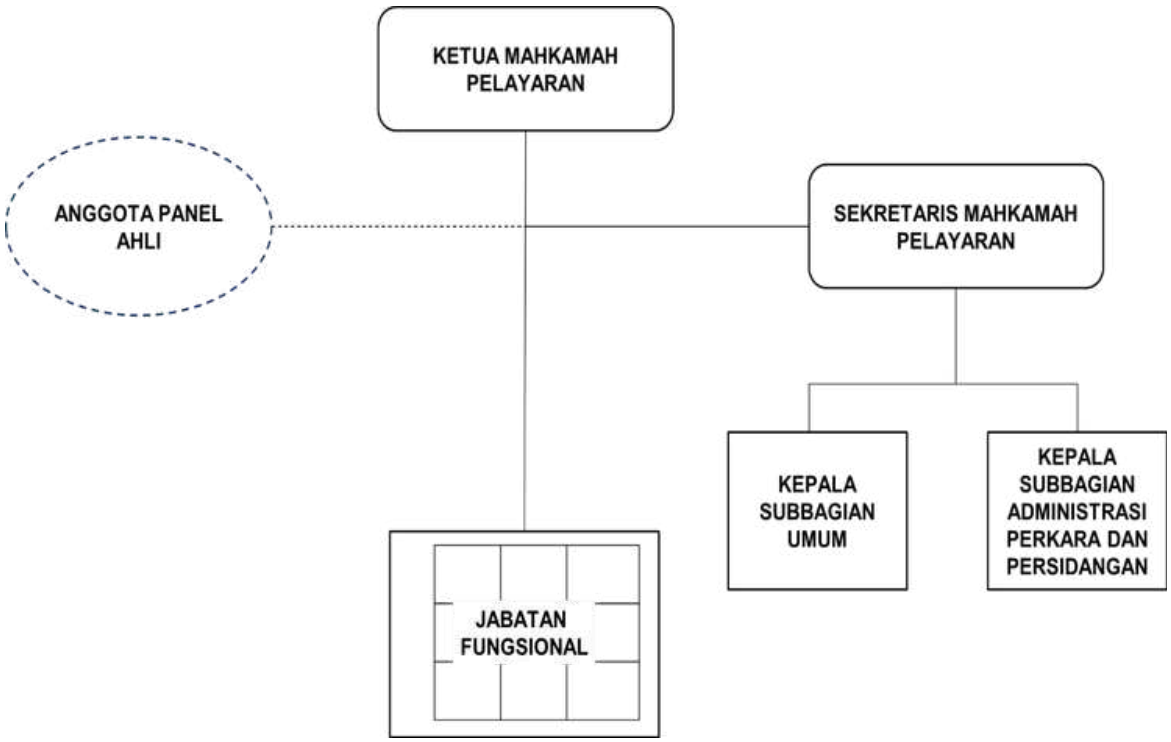
Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran serta Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Mahkamah Pelayaran memiliki fungsi strategis dalam mendukung keselamatan dan penegakan hukum di bidang pelayaran. Fungsi tersebut meliputi pelaksanaan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal, penegakan kode etik profesi serta kompetensi Nakhoda dan/atau Perwira Kapal, serta pemeriksaan terhadap operator, pemilik kapal, dan pejabat atau petugas yang memiliki keterkaitan dengan penyebab terjadinya kecelakaan kapal.

Selain itu, Mahkamah Pelayaran juga berwenang menetapkan sanksi administratif terhadap pihak yang terbukti melakukan kesalahan dan/atau kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan kapal. Dalam aspek hubungan kerja di bidang pelayaran, Mahkamah Pelayaran menjalankan fungsi mediasi dalam penyelesaian perselisihan Perjanjian Kerja Laut (PKL) guna mewujudkan kepastian hukum, perlindungan bagi awak kapal, serta terciptanya iklim kerja maritim yang adil dan profesional.

Dengan kedudukan dan fungsi tersebut, Mahkamah Pelayaran berperan sebagai lembaga strategis dalam memastikan keselamatan pelayaran, penegakan disiplin profesi pelaut, serta penyelesaian sengketa di sektor maritim secara objektif, transparan, dan akuntabel.

C. Struktur Organisasi Mahkamah Pelayaran

Bagan Struktur Organisasi Mahkamah Pelayaran sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran adalah sebagai berikut:



Bagan 1.1 Struktur Organisasi Mahkamah Pelayaran
Sesuai Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021

1. Uraian Tugas Organisasi Mahkamah Pelayaran

a. Ketua
Ketua Mahkamah Pelayaran mempunyai tugas memimpin pelaksanaan tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran.

b. Anggota Panel Ahli
Anggota Panel Ahli Mahkamah Pelayaran mempunyai tugas melaksanakan kegiatan meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan dan/atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal serta melaksanakan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, serta menyusun rekomendasi pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian terhadap penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal.

1) Anggota Panel Ahli terdiri atas Ahli Nautika Tingkat I, Ahli Teknika Tingkat I, Sarjana Hukum dan Sarjana Teknik Perkapalan;
2) jumlah Anggota Panel Ahli sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling banyak 20 (dua puluh) orang, dan saat laporan ini dibuat berjumlah 11 (sebelas) orang;
3) Anggota Panel Ahli bertanggung jawab kepada Ketua Mahkamah Pelayaran.

2. Sekretariat

Sekretariat Mahkamah Pelayaran mempunyai tugas melaksanakan pemberian dukungan administratif dan teknis Mahkamah Pelayaran. Dalam melaksanakan tugas, Sekretariat menyelenggarakan fungsi:

a. Penyiapan bahan koordinasi dan penyusunan rencana, program dan anggaran, evaluasi dan pelaporan, serta pengelolaan sistem teknologi dan informasi;
b. Pelaksanaan urusan penatausahaan pembiayaan dan penggajian, penyusunan laporan pelaksanaan anggaran dan perjalanan dinas;
c. Pelaksanaan urusan tata usaha, arsip, kepegawaian, organisasi, pengelolaan reformasi birokrasi, rumah tangga, hubungan masyarakat, kerja sama serta pengelolaan barang milik negara dan urusan perlengkapan; dan
d. Pemeriksaan kelengkapan dokumen pendukung lainnya, pelaksanaan verifikasi berkas perkara pemeriksaan kecelakaan kapal, administrasi persidangan, pemberian dukungan substantif persidangan, pengetikan dan penggandaan konsep Keputusan serta penyiapan dan koordinasi kebutuhan para Anggota Panel Ahli.

Sekretariat Mahkamah Pelayaran dipimpin oleh Sekretaris, Sekretariat Mahkamah Pelayaran terdiri atas:

a. Subbagian Umum mempunyai tugas melakukan urusan tata usaha, arsip, kepegawaian, organisasi, pengelolaan reformasi birokrasi, rumah tangga, hubungan masyarakat, Kerja sama, serta pengelolaan barang milik negara dan urusan perlengkapan;
b. Subbagian Administrasi Perkara dan Persidangan mempunyai tugas melakukan pemeriksaan dokumen berita acara pemeriksaan pendahuluan dan dokumen pendukung lainnya atau pelaksanaan verifikasi berkas perkara pemeriksaan kecelakaan kapal, administrasi persidangan, pemberian dukungan substantif persidangan, pengetikan dan penggandaan konsep Keputusan serta penyiapan dan koordinasi kebutuhan para Anggota Panel Ahli;
c. Kelompok Jabatan Fungsional di lingkungan Mahkamah Pelayaran sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Republik

Indonesia Nomor Km 34 Tahun 2025 Tentang Peta Jabatan Dan Uraian Tugas Jabatan Di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

3. Tata Kerja

a. Dalam pelaksanaan sidang Mahkamah Pelayaran, Ketua Mahkamah Pelayaran membentuk Tim Panel Ahli sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;

b. Tim Panel Ahli dibantu oleh Sekretaris Tim Panel Ahli yang bertugas mencatat pelaksanaan sidang;

c. Dalam melaksanakan tugas dan fungsi nya, Mahkamah Pelayaran harus menerapkan sistem akuntabilitas kinerja instansi pemerintah;

d. Mahkamah Pelayaran harus menyusun proses bisnis yang menggambarkan tata hubungan kerja yang efektif dan efisien antar unit organisasi di lingkungan Mahkamah Pelayaran;

e. Proses bisnis antar unit organisasi di lingkungan Mahkamah Pelayaran ditetapkan oleh Menteri;

f. Ketua menyampaikan laporan kepada Menteri Perhubungan melalui Sekretaris Jenderal mengenai hasil pelaksanaan tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran secara berkala atau sesuai dengan kebutuhan;

g. Mahkamah Pelayaran harus menyusun analisis jabatan, peta jabatan, analisis beban kerja, dan uraian tugas terhadap seluruh jabatan di lingkungan Mahkamah Pelayaran;

h. Setiap unsur di lingkungan Mahkamah Pelayaran dalam melaksanakan tugasnya harus menerapkan prinsip koordinasi, integrasi, dan sinkronisasi baik dalam lingkungan Mahkamah Pelayaran maupun dalam hubungan antar instansi pemerintah lain yang terkait

Selanjutnya, berdasarkan arahan Ketua Mahkamah Pelayaran, seluruh pegawai pemegang Jabatan Fungsional di lingkungan Mahkamah Pelayaran melaksanakan tugas fungsional yang melekat pada jabatannya sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi yang mengatur tentang jabatan fungsional.

Dalam pelaksanaannya pejabat fungsional tersebut ditugaskan secara fleksibel untuk mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi pada setiap subbagian di lingkungan Sekretariat Mahkamah Pelayaran tanpa mengesampingkan tugas pokok standar kompetensi, serta tanggung jawab fungsional yang menjadi kewenangannya.

Untuk memenuhi kewenangan dan tugas baru Mahkamah Pelayaran sesuai dengan UU 66 terkait dengan mediasi, Mahkamah Pelayaran akan menerima pendaftaran mediator yang tersertifikasi dari pendidikan dan pelatihan mediator yang terakreditasi Mahkamah Agung RI. Dalam rangka pelaksanaan mediasi sampai dengan ditetapkannya RPP & RPM.

D. Komposisi Pegawai Tahun 2025

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran, struktur organisasi Mahkamah Pelayaran saat ini didukung oleh 73 pegawai. Berdasarkan data per Desember 2025, komposisi pegawai tersebut terdiri atas:

- Pejabat Struktural sebanyak 3 orang;
- Pegawai dengan Jabatan Fungsional Umum sebanyak 30 orang;
- Pegawai dengan Jabatan Fungsional Tertentu 14 orang; dan
- Non ASN sebanyak 31 orang terdiri dari 11 Anggota Panel Ahli, 5 PPPK Paruh Waktu, 6 Orang Tenaga Outsourcing Bidang Keamanan, serta 9 PPNPN (yang mencakup 1 Sekretaris Pimpinan, 2 Humas, 5 Petugas Kebersihan, dan 1 Pramubakti).

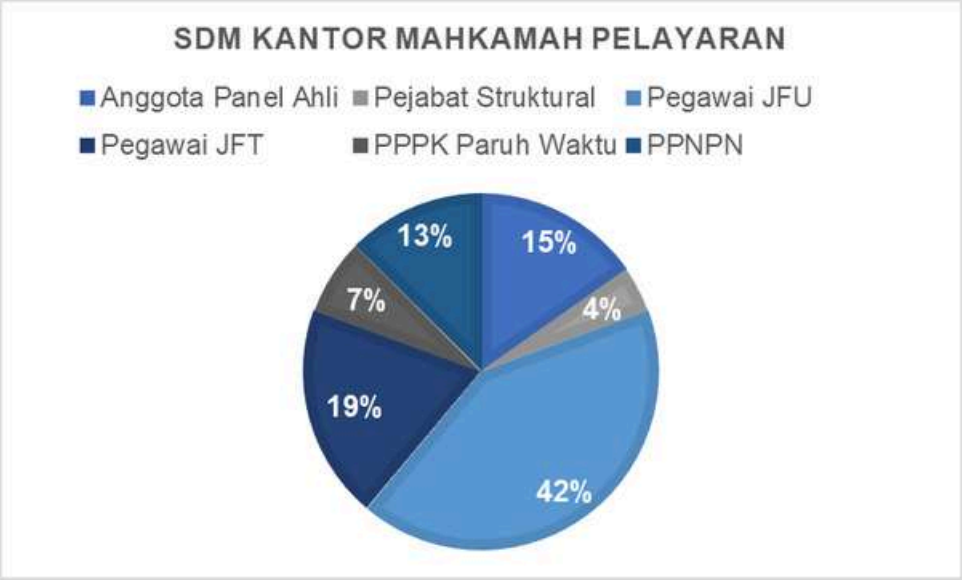
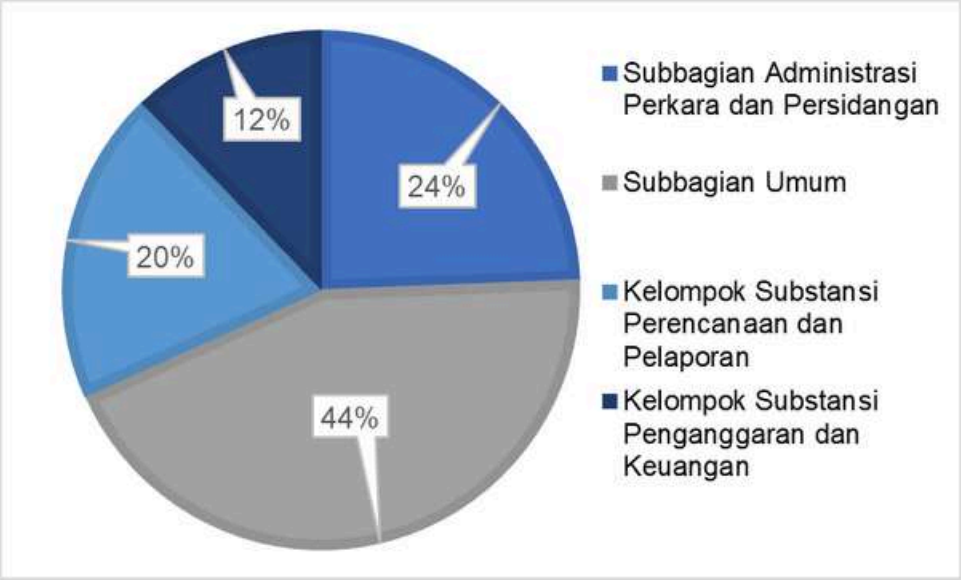


Diagram 1.1 SDM Kantor Mahkamah Pelayaran

Mahkamah Pelayaran terdiri dari 2 Subbagian dan 2 Kelompok Substansi. Berdasarkan data per Desember 2025, pegawai Mahkamah Pelayaran relatif tersebar cukup merata di masing-masing bagian dan subbagian, dengan komposisi pegawai sebagai berikut:

- 1 orang sebagai Ketua;
- 1 orang sebagai Sekretaris Mahkamah Pelayaran;
- 10 pegawai menempati Subbagian Administrasi Perkara dan Persidangan;
- 18 pegawai menempati Subbagian Umum;
- 8 pegawai menempati Kelompok Substansi Perencanaan dan Pelaporan; dan
- 5 pegawai menempati Kelompok Substansi Penganggaran dan Keuangan.



Sumber : Data Kepegawaian Desember 2025

Diagram 1.2 Komposisi Pegawai 2 Subbagian dan 2 Kelompok Substansi di Mahkamah Pelayaran

E. Visi dan Misi Mahkamah Pelayaran

Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga yang menjalankan tugas melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, selaku organisasi dibawah Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan dalam menjalankan tugasnya mempunyai visi dan misi sebagai berikut:

1. Visi Mahkamah Pelayaran

   Terwujudnya penegakan hukum pelayaran yang profesional, berdaulat, berwibawa, dan berkeadilan melalui tata kelola pemerintahan yang akuntabel, independen secara fungsional, dan berbasis teknologi informasi, selaras dengan standar dan praktik terbaik internasional (international best practices), guna mendukung peningkatan keselamatan pelayaran dalam mewujudkan Transportasi Maju menuju Indonesia Emas 2045.

2. Misi Mahkamah Pelayaran

   a. Memperkuat kelembagaan kemandirian fungsional melalui penyempurnaan regulasi teknis Mahkamah Pelayaran guna mewujudkan tata kelola pemerintahan yang efektif, berintegritas, dan adaptif;

b. Meningkatkan profesionalisme, integritas, dan kompetensi sumber daya manusia Mahkamah Pelayaran, khususnya ASN yang berbasis merit dan Anggota Panel Ahli yang berbasis standar internasional;
c. Mengembangkan dan mengintegrasikan pemanfaatan teknologi informasi dalam proses pemeriksaan lanjutan, pengelolaan data kecelakaan kapal, dan layanan administrasi guna meningkatkan transparansi, akuntabilitas, serta kualitas pelayanan publik;
d. Memperkuat koordinasi, sinergi, dan kolaborasi lintas instansi serta kemitraan strategis dengan pemangku kepentingan nasional dan internasional dalam penanganan kecelakaan dan/atau pelanggaran pelayaran serta penegakan hukum pelayaran.
e. Meningkatkan efektivitas komunikasi publik, sosialisasi, dan pengelolaan pengetahuan untuk memperkuat pemahaman, kepercayaan, dan partisipasi masyarakat terhadap peran Mahkamah Pelayaran dalam sistem keselamatan pelayaran nasional.
f. Pengembangan kelembagaan melalui ekstensifikasi lembaga Mahkamah Pelayaran sebagai bagian dari lembaga Yudikatif dalam bentuk pengadilan khusus;
g. Mengoptimalkan pengelolaan sarana dan prasarana, prioritas dan manajemen risiko secara efisien, akuntabel, dan berbasis strategis guna menjamin keberlanjutan pelaksanaan tugas Mahkamah Pelayaran.

F. Sejarah Mahkamah Pelayaran

Sejarah Mahkamah Pelayaran tidak dapat dipisahkan dari perkembangan sistem hukum maritim di Indonesia. Pada masa pemerintahan Hindia Belanda, ketika jalur pelayaran Nusantara dipadati kapal-kapal dagang yang mengangkut rempah-rempah dan hasil bumi menuju Eropa, kecelakaan kapal menjadi persoalan yang kerap terjadi. Untuk menangani peristiwa tersebut secara lebih sistematis, pada tahun 1927 pemerintah kolonial membentuk Scheepvaartraad, sebuah dewan yang bertugas melakukan penyelidikan terhadap kecelakaan kapal dan pelanggaran dalam kegiatan pelayaran. Lembaga ini menjadi embrio bagi terbentuknya sistem peradilan maritim di Indonesia.

Perkembangan selanjutnya terjadi pada 1 April 1938, ketika pemerintah kolonial mendirikan Raad voor de Scheepvaart di Batavia. Lembaga ini memiliki kewenangan yang lebih kuat sebagai pengadilan khusus di bidang pelayaran yang tidak hanya melakukan penyelidikan, tetapi juga memeriksa perkara dan menjatuhkan sanksi hukum atas kecelakaan laut. Pembentukan lembaga ini didukung oleh berbagai perangkat hukum pelayaran modern pada masa itu, yang menegaskan bahwa keselamatan pelayaran merupakan tanggung jawab hukum yang harus dipertanggungjawabkan secara profesional.

Setelah Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia tahun 1945, berbagai institusi kolonial mengalami penataan ulang. Sistem peradilan pelayaran tidak dihapus, melainkan diwarisi dan dikembangkan menjadi bagian dari sistem hukum nasional. Dalam proses tersebut, Raad voor de Scheepvaart bertransformasi menjadi Mahkamah Pelayaran, yang tetap menjalankan fungsi pemeriksaan kecelakaan kapal, penegakan disiplin profesi pelaut, serta penegakan hukum keselamatan pelayaran. Transformasi ini menandai peralihan dari lembaga kolonial menjadi institusi nasional yang berperan menjaga keselamatan pelayaran Indonesia.

Tonggak penting berikutnya terjadi pada tahun 1957, ketika Mahkamah Pelayaran secara resmi berada di bawah Departemen Perhubungan Republik Indonesia (kini Kementerian Perhubungan). Sejak saat itu, Mahkamah Pelayaran berperan sebagai bagian integral dari sistem maritim nasional yang mandiri, dengan tugas mengusut kecelakaan kapal, menegakkan disiplin profesi pelaut, serta menjaga keselamatan transportasi laut. Keberadaan lembaga ini memastikan bahwa setiap kecelakaan pelayaran diperiksa secara objektif dan akuntabel demi mencegah terulangnya peristiwa serupa.

Perkembangan sistem hukum pelayaran nasional semakin diperkuat dengan lahirnya Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Undang-Undang ini menegaskan peran Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga yang berwenang melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal, menentukan adanya kelalaian dalam pelayaran, serta memberikan rekomendasi sanksi administratif terhadap profesi pelaut. Seiring meningkatnya kompleksitas sektor pelayaran, pada tahun 1996 Mahkamah Pelayaran menempati gedung baru di kawasan Kelapa Gading, Jakarta Utara, sebagai simbol penguatan kelembagaan dan profesionalisme dalam penanganan perkara kecelakaan kapal.

Penguatan peran tersebut kembali ditegaskan melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang memperjelas fungsi Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga yang memeriksa kecelakaan kapal, menegakkan kode etik Nakhoda dan perwira kapal, serta memberikan rekomendasi sanksi administratif kepada Menteri Perhubungan. Dalam perkembangannya, Indonesia juga menjadi bagian dari komunitas maritim global melalui keanggotaan dalam International Maritime Organization (IMO), sehingga standar internasional seperti SOLAS, MARPOL, STCW, dan Maritime Labour Convention (MLC) 2006 menjadi rujukan penting dalam praktik keselamatan pelayaran nasional.

Memasuki era modern, transformasi Mahkamah Pelayaran semakin dipercepat dengan terbitnya Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Regulasi ini memperluas kewenangan Mahkamah Pelayaran tidak hanya dalam pemeriksaan kecelakaan kapal, tetapi juga dalam penegakan kode

etik dan kompetensi Nakhoda dan/atau Perwira Kapal, pemeriksaan terhadap operator dan pemilik kapal, pemberian rekomendasi sanksi administratif, serta mediasi sengketa Perjanjian Kerja Laut. Dengan mandat tersebut, Mahkamah Pelayaran diarahkan menjadi maritime tribunal atau lembaga adjudikasi khusus di bidang pelayaran.

Seiring dengan perubahan tersebut, Mahkamah Pelayaran terus melakukan modernisasi melalui penguatan kelembagaan, pemanfaatan teknologi informasi dalam proses persidangan dan administrasi, serta peningkatan kapasitas Panel Ahli. Upaya ini bertujuan untuk memastikan bahwa proses penegakan hukum pelayaran berjalan lebih transparan, profesional, dan responsif terhadap perkembangan industri maritim.

Perjalanan panjang Mahkamah Pelayaran—dari lembaga penyelidikan kolonial hingga menjadi institusi hukum maritim modern—menunjukkan komitmen berkelanjutan dalam menjaga keselamatan jiwa di laut, melindungi harta benda, serta menjaga kelestarian lingkungan maritim. Dalam konteks Indonesia sebagai negarakepulauan terbesar di dunia, Mahkamah Pelayaran memegang peran strategissebagai salah satu pilar penegakan hukum maritim yang mendukung terwujudnya sistem transportasi laut yang aman, tertib, dan berkeadilan.

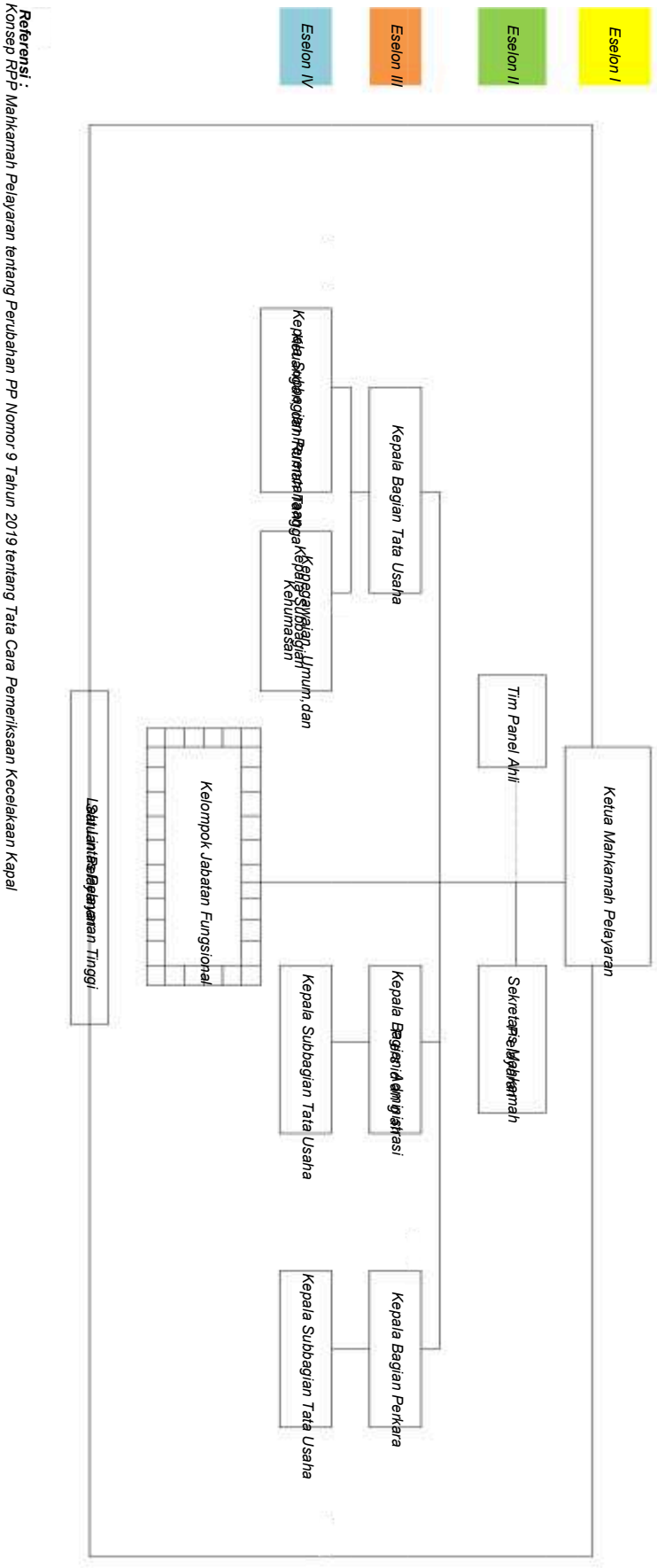
BABII
KILAS KINERJA MAHKAMAH PELAYARAN

Seiring dengan disahkannya Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, telah dilakukan penguatan kerangka regulasi sekaligus penambahan fungsi Mahkamah Pelayaran dalam sistem penyelenggaraan pelayaran nasional. Ketentuan ini menegaskan kembali kedudukan Mahkamah Pelayaran sebagai bagian integral dari sistem penegakan hukum di sektor pelayaran, serta memperluas cakupan tugas dan kewenangannya dalam rangka menjawab dinamika perkembangan sektor maritim yang semakin kompleks, strategis, dan berbasis tata kelola risiko. Dalam konteks tersebut, Mahkamah Pelayaran dituntut untuk meningkatkan kinerja kelembagaan secara terukur, akuntabel, dan berorientasi pada peningkatan kualitas pelayanan publik di bidang pelayaran.

Sejalan dengan hal tersebut, Mahkamah Pelayaran yang saat ini berkedudukan sebagai unit organisasi setingkat Eselon II direncanakan untuk ditingkatkan menjadi unit organisasi setingkat Eselon I. Peningkatan status kelembagaan ini merupakan langkah kebijakan yang didasarkan pada kebutuhan penguatan kapasitas organisasi, baik dari aspek kewenangan struktural, fungsi koordinatif, maupun efektivitas pelaksanaan tugas dan fungsi. Dengan status Eselon I, Mahkamah Pelayaran diharapkan memiliki otoritas yang lebih memadai dalam perumusan kebijakan teknis, penguatan koordinasi lintas unit kerja, serta optimalisasi pelaksanaan fungsi dalam kerangka tata kelola pemerintahan yang baik (good governance), termasuk pelaksanaan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, mediasi sengketa perjanjian kerja laut, serta pemberian sanksi administratif secara profesional, objektif, dan akuntabel.

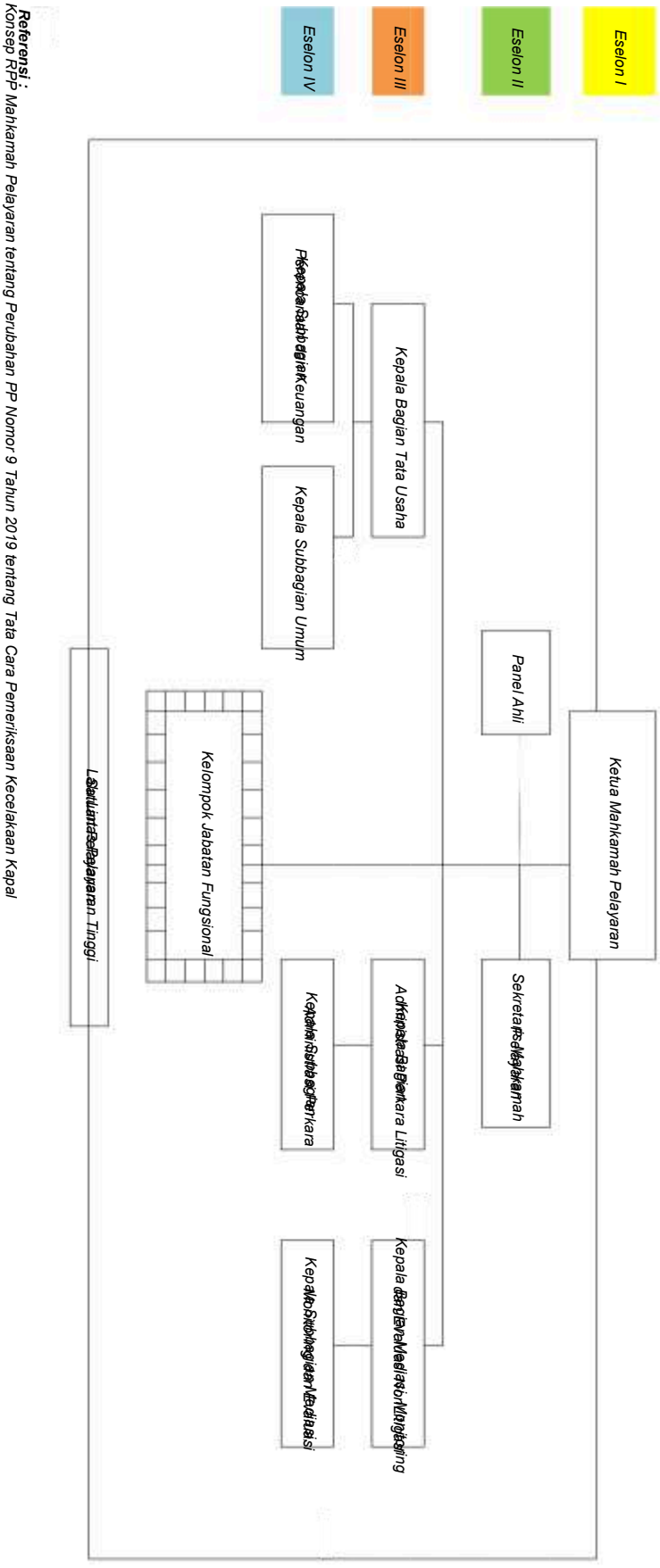
Di sisi lain, peningkatan status menjadi unit Eselon I juga akan berdampak pada penguatan dukungan sumber daya organisasi, meliputi sumber daya manusia, sarana dan prasarana, serta sistem pendukung berbasis teknologi informasi. Penguatan ini menjadi krusial dalam rangka menjawab tantangan ke depan, termasuk kebutuhan akan digitalisasi layanan, peningkatan standar keselamatan pelayaran, perlindungan tenaga kerja maritim, serta harmonisasi regulasi nasional dengan ketentuan dan praktik internasional. Dengan demikian, peningkatan status Mahkamah Pelayaran menjadi unit organisasi setingkat Eselon I merupakan langkah strategis yang tidak hanya bersifat administratif, namun juga substantif dalam rangka memperkuat peran dan fungsi kelembagaan dalam sistem penegakan hukum pelayaran serta mendukung terwujudnya tata kelola pelayaran nasional yang efektif, terintegrasi, dan berdaya saing.

Bagan 2.1 Konsep 1 Restrukturisasi Organisasi Eselon I



Referensi :
Konsep RPP Mahkamah Pelayaran tentang Perubahan PP Nomor 9 Tahun 2019 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal

Bagan 2.2 Konsep 2 Restrukturisasi Organisasi Eselon I



Referensi :
Konsep RPP Mahkamah Pelayaran tentang Perubahan PP Nomor 9 Tahun 2019 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal

Mahkamah Pelayaran merupakan lembaga khusus di bidang pelayaran dengan kewenangan untuk memeriksa, menilai, dan memutus secara independen perkara kecelakaan kapal serta pelanggaran tertentu di bidang pelayaran, khususnya yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran, profesionalisme dan disiplin pelaut, serta tanggung jawab hukum penyelenggara pelayaran. Dalam kerangka Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, Mahkamah Pelayaran ditegaskan sebagai bagian integral dari sistem keselamatan dan penegakan hukum pelayaran nasional yang menjalankan fungsi yudikatif bersifat kuasi yudisial, yakni kewenangan lembaga non-peradilan untuk melaksanakan proses pemeriksaan dan pengambilan keputusan administratif melalui mekanisme yang menyerupai peradilan. Melalui fungsi tersebut, Mahkamah Pelayaran berperan memastikan implementasi hukum pelayaran berlangsung secara efektif, spesifik, dan berbasis keahlian teknis pelayaran, mempercepat penyelesaian pelanggaran administratif, menjaga kode etik dan profesionalisme pelaut serta industri pelayaran, serta memperkuat kepastian hukum dan pencegahan kecelakaan melalui putusan yang bersifat korektif dan preventif.

Di samping menjalankan fungsi penegakan hukum administratif, Mahkamah Pelayaran juga memiliki peran strategis dalam mendukung penegakan hukum pidana di bidang pelayaran yang berlandaskan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) dan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP). Melalui pemeriksaan lanjutan atas pelanggaran pelayaran dan kecelakaan kapal serta penilaian profesional yang berbasis fakta teknis dan operasional, Mahkamah Pelayaran memberikan rujukan teknis, rekomendasi, dan konstruksi fakta yang krusial bagi proses penyidikan, penuntutan, dan pemeriksaan perkara di peradilan pidana, tanpa mengurangi atau menggantikan kewenangan pengadilan umum. Peran pendukung tersebut menempatkan Mahkamah Pelayaran sebagai penghubung antara rezim hukum pidana umum dan karakteristik teknis serta kompleksitas sektor pelayaran, sehingga penegakan hukum pelayaran dapat dilaksanakan secara lebih akurat, efektif, dan berkeadilan, sekaligus menegaskan urgensi penyempurnaan kerangka hukum pidana maritim nasional pada masa mendatang.

Pada tahun 2025, Mahkamah Pelayaran merencanakan jumlah target dan indikator kinerja sebagai tolok ukur keberhasilan pencapaian kinerja organisasi. Dari layanan dan kegiatan yang direncanakan, Mahkamah Pelayaran diamanatkan alokasi anggaran pagu awal sebesar Rp.23,481,309,000,- kemudian dilakukan pemblokiran terhadap pagu awal Mahkamah Pelayaran sebesar Rp. 5,201,312,00 maka Pagu Anggaran yang dapat dimanfaatkan sebesar Rp. 18.279,997,000,- dan berhasil direalisasikan sesuai data pada Aplikasi SAKTI sebesar Rp. 18,279,955,998,00- atau 100% per tanggal 31 Desember 2025. Pemanfaatan anggaran tersebut guna mencapai kinerja yang telah direncanakan Mahkamah Pelayaran. Terdapat 2 (dua) Sasaran Strategis Mahkamah Pelayaran yaitu:

- Sasaran Strategis 1 (satu) adalah Meningkatnya kinerja Dukungan Peningkatan Keselamatan Transportasi



- Sasaran dua (dua) Meningkatnya Kinerja Dukungan Manajemen di lingkungan Sekretariat Jenderal

Infografis terkait data-data dan peristiwa penting yang menjadi tugas pokok dan fungsi Mahkamah Pelayaran adalah sebagai berikut :

A. Data-data Penyelesaian Kasus Kecelakaan Kapal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, pada Bab I Pasal 18 ayat (2) bahwa selain melaporkan hasil pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal kepada Menteri Perhubungan, Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri melaporkan hasil Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal kepada Mahkamah Pelayaran dalam hal ditemukan keterangan atau bukti awal mengenai dugaan kesalahan dan/atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya Kecelakaan Kapal.

Adapun Pelimpahan berkas BAPP tahun 2024 adalah 3 berkas. Berkas BAPP yang diterima tahun 2025 adalah 24 berkas. Terdapat 27 Berkas BAPP untuk di proses penyelesaiannya dengan rincian sebagaimana Tabel 2.1. dan Grafik 2.1, yang terdiri dari:

- 8 (Delapan) kapal tenggelam;
- 2 (Dua) kasus kapal terbakar;
- 12 (Dua Belas) kasus kapal tubrukan;
- 4 (Empat) kasus kapal kandas.

Tabel 2.1 Berkas BAPP Kecelakaan Kapal Pelimpahan berkas Kecelakaan Kapal dari tahun 2024 dan berkas Kecelakaan Kapal yang diterima tahun 2025

No.	Uraian	BAPP Tahun 2024	BAPP Tahun 2025	Dikembalikan	Total
1	Tenggelam	1	7	0	8
2	Terbakar	0	2	0	2
3	Tubrukan	1	12	0	13
4	Kandas	1	3	0	4
5	Jumlah	3	24	0	27

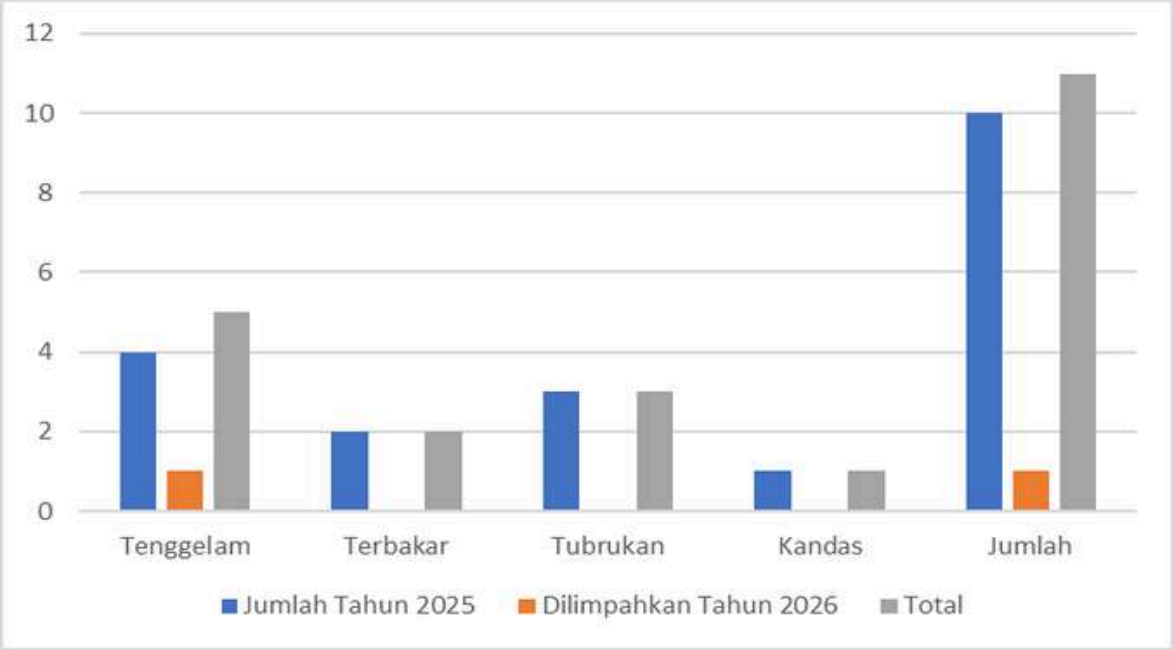


Diagram 2.1 Jumlah BAPP Tahun 2024 dan 2025

Selama tahun 2025MahkamahPelayaran telah menyelesaikan berkas perkara Kecelakaan Kapal sebanyak 10 (Sepuluh) Keputusan Mahkamah Pelayaran terdiri dari: 4 (empat)kasuskapal tenggelam, 2 (dua) kasus terbakar, 3 (tiga) kasus kapal tubrukandan1(satu) kasus kapal kandas. Selanjutnya 1 Berkas BAPP KecelakaanKapaldilimpahkan Tahun 2026, dengan rincian sebagaimana Tabel 1.2 danGrafik1.2dibawah.

Tabel 2.2 Berkas BAPPKecelakaanKapal yang diputus Pada Mahkamah Pelayaran Tahun2025

No.	Uraian	JumlahTahun2025	Dilimpahkan Tahun 2026	Total
1	Tenggelam	4	1	5
2	Terbakar	2	-	2
3	Tubrukan	3	-	3
4	Kandas	1	-	1
5	Jumlah	10	1	11

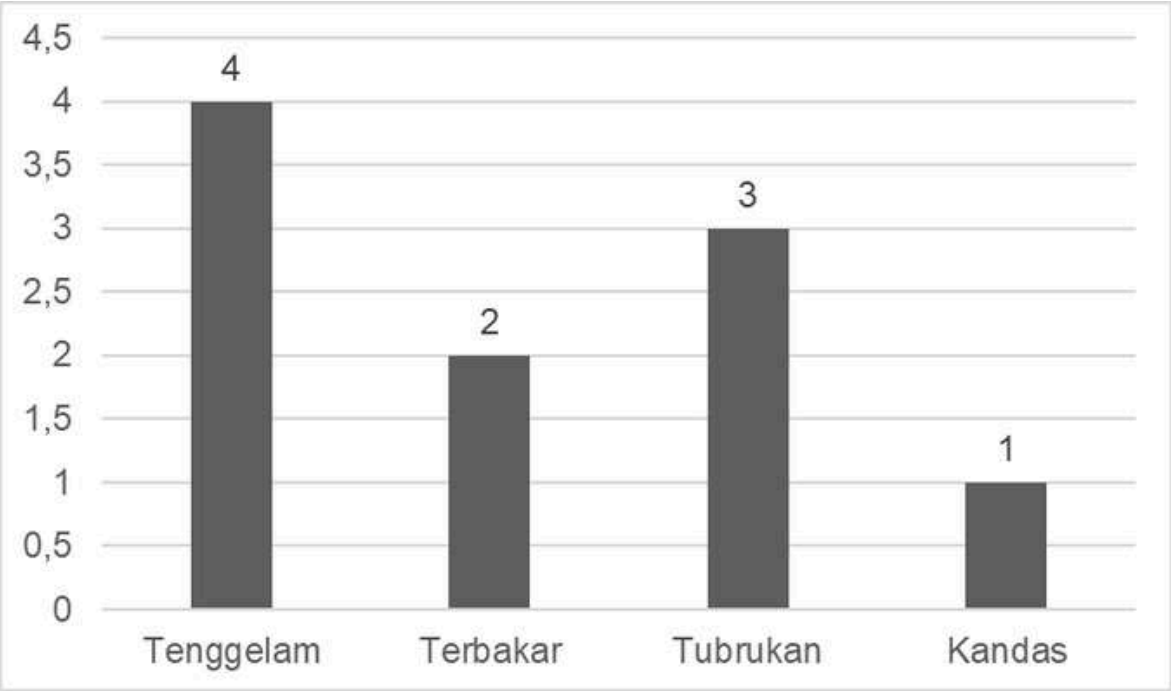


Diagram 2.2 Keputusan Mahkamah Pelayaran Tahun 2025

Rekapitulasi penyelesaian berkas BAPP seperti rincian pada Tabel 1.2 dengan persentase 89% BAPP tahun 2024 dan 11% BAPP tahun 2023 seperti Tabel 1.3 di bawah ini.

Tabel 2.3 Rekapitulasi Penyelesaian Berkas BAPP

No	Uraian	Jumlah	Keterangan
1	Pelimpahan BAPP Tahun 2024	3	Sebanyak 3 berkas pelimpahan BAPP tahun 2024
2	BAPP yang diterima pada tahun 2025	24	1 berkas akan di diselesaikan pada tahun 2026
	TotalBAPP	**27**	**-**

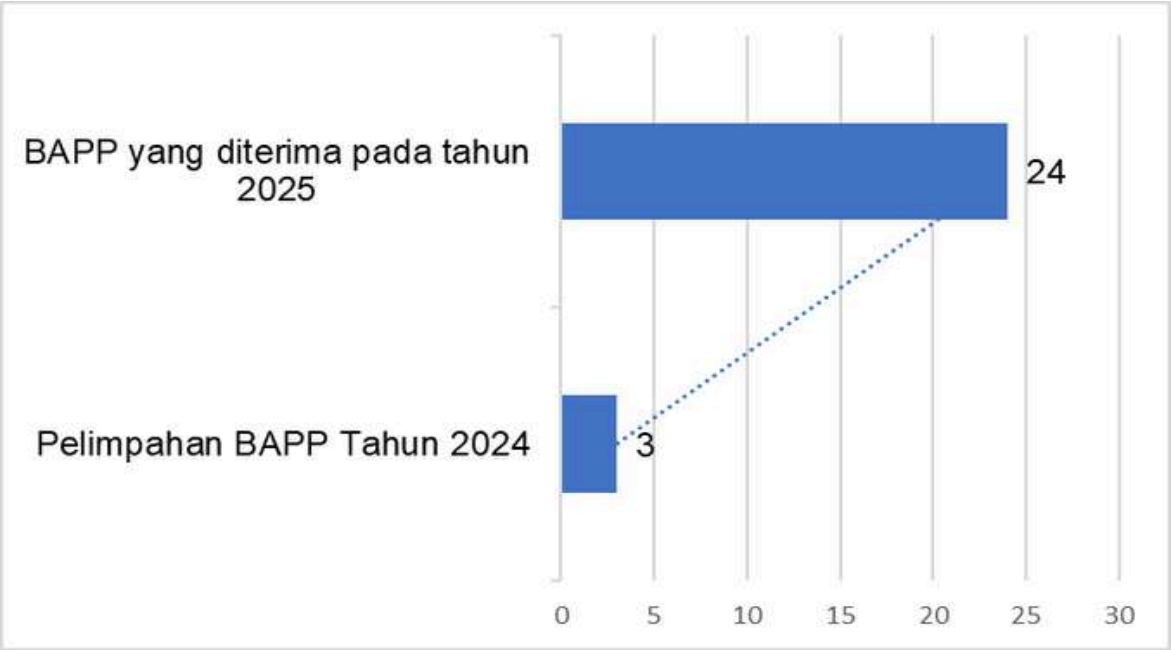


Diagram 2.3 Rekapitulasi Penyelesaian berkas BAPP Tahun 2025

1. Tahapan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal:
   a. Berkas BAPP diterima Mahkamah Pelayaran;
   b. SK Ketua Mahkamah Pelayaran tentang Penunjukan Pembentukan Tim Panel Ahli;
   c. Pelaksanaan Prasidang;
   d. Gelar Perkara;
   e. Pemanggilan Terduga, Saksi dan Ahli;
   f. Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal;
      1) Sidang I;
      2) Sidang II (jika diperlukan).
   g. Pembahasan Konsep Keputusan Mahkamah Pelayaran;
   h. Paparan Hasil Pemeriksaan Lanjutan dan Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran;
   i. Penyampaian rekomendasi Ketua Mahkamah Pelayaran kepada Menteri Perhubungan;
   j. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melakukan eksekusi keputusan setelah di tetapkan oleh Menteri Perhubungan.

Alur Pemeriksaan lanjutan sebagaimana Bagan 1.1 dan Alur penyampaian keputusan sebagaimana Bagan 1.2.

Bagan 2.3 Alur Pemeriksaan Lanjutan Berkas Bapp



Bagan 2.4 Alur Penyampaian Keputusan Mahkamah Pelayaran



B. Prasidang dan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal oleh Tim Panel Ahli Mahkamah Pelayaran

1. Prasidang



Sebelum sidang pemeriksaan lanjutan dilaksanakan, Mahkamah Pelayaran terlebih dahulu mengadakan prasidang sebagai tahap persiapan, yang bertujuan untuk memastikan bahwa proses pemeriksaan lanjutan dapat berjalan secara terarah, objektif, dan efisien. Pada tahap ini, Panel Ahli melakukan penelaahan menyeluruh terhadap Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan, termasuk mencermati fakta-fakta yang belum tergali secara optimal, perbedaan keterangan, atau aspek teknis yang masih memerlukan pendalaman. Selain itu, dilakukan evaluasi terhadap kelengkapan administrasi perkara, seperti laporan kecelakaan kapal, berita acara pemeriksaan awal, dokumen kapal, sertifikat kompetensi pelaut, rekaman komunikasi, serta dokumen pendukung lainnya.



Dalam prasidang juga ditetapkan ruang lingkup pemeriksaan lanjutan agar pembahasan tetap fokus pada pokok permasalahan yang belum tuntas dan menetapkan layak atau tidak layak BAPP disidangkan. Panel Ahli juga menentukan pihak-pihak yang akan dipanggil, termasuk nakhoda, perwira, saksi, atau ahli yang relevan, serta menetapkan agenda dan jadwal sidang lanjutan. Apabila diperlukan, prasidang juga dapat menentukan tahapan pengumpulan alat bukti tambahan guna memperkuat proses pembuktian.



Output dari prasidang adalah tersusunnya rencana pemeriksaan lanjutan yang jelas dan terstruktur, meliputi penetapan agenda sidang, daftar saksi dan ahli yang akan diperiksa, daftar dokumen yang harus dilengkapi, serta kepastian kesiapan administratif seluruh pihak. Dengan adanya prasidang, sidang pemeriksaan lanjutan dapat berlangsung lebih efektif, mendalam, dan mampu menghasilkan kesimpulan yang komprehensif mengenai penyebab kecelakaan serta tanggung jawab profesional pelaut.

2. Sidang



Pada tahun 2025, berkas BAPP yang disidangkan sebanyak 10 berkas, sedangkan untuk pelaksanaan sidang selama tahun 2025 adalah sebanyak 20 sidang dengan rincian di daerah sebanyak 1 kali diselenggarakan di tempat KSOP Utama Surabaya dan 19 kali diselenggarakan di kantor Mahkamah Pelayaran.



Sidang berjalan secara sistematis, Nakhoda dan perwira dipanggil untuk memberikan penjelasan lanjutan keterangan yang ada dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan terutama pada aspek yang sebelumnya belum jelas atau terdapat perbedaan keterangan. Saksi-saksi diperiksa kembali untuk memastikan konsistensi kronologi.



Dokumen kapal seperti log book, laporan kecelakaan, sertifikat kompetensi, dokumen muatan, hingga rekaman komunikasi navigasi ditelaah lebih rinci. Jika terdapat persoalan teknis—misalnya terkait prosedur navigasi, kondisi mesin, atau penerapan standar keselamatan—majelis dapat menghadirkan ahli untuk memberikan pandangan profesional yang objektif.



Tujuan utama sidang pemeriksaan lanjutan ini adalah memastikan bahwa seluruh fakta telah tergali secara menyeluruh dan tidak ada aspek penting yang terlewat. Majelis berupaya membedakan secara jelas antara faktor alam, faktor teknis, dan faktor manusia (human error), serta menilai apakah tindakan yang diambil oleh nakhoda dan perwira sudah sesuai dengan standar profesi pelaut dan ketentuan keselamatan pelayaran. Dengan pendalaman ini, Mahkamah Pelayaran ingin memperoleh keyakinan yang kuat sebelum merumuskan kesimpulan akhir.



Output dari sidang pemeriksaan lanjutan adalah tersusunnya rangkaian fakta yang lebih lengkap, analisis yang lebih tajam mengenai penyebab kecelakaan, serta penilaian yang jelas mengenai ada atau tidaknya kelalaian atau pelanggaran profesional. Hasil ini menjadi dasar utama dalam penyusunan putusan Mahkamah Pelayaran, termasuk kemungkinan penjatuhan sanksi administratif dan penyampaian rekomendasi perbaikan sistem keselamatan. Dengan demikian, sidang pemeriksaan lanjutan tidak hanya bertujuan menentukan tanggung jawab, tetapi juga memastikan pembelajaran dari setiap kecelakaan demi meningkatkan keselamatan pelayaran ke depan.

Tabel 2.4 Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal berdasarkan tempat pelaksanaan sidang Pada Tahun 2024/2025

No	Kasus	Sidang Pertama Dan Tempat Sidang	Sidang Lanjutan, Sidang Keputusan Dan Tempat Sidang
1.	Tenggelamnya KM Jaya Lestari VII pada tanggal 20 November 2024 pukul 21:00 WIB di Perairan Selat Pulau Rukau Sandam Laut, Kab. Karimun	Sidang ke tanggal 02 Juni 2024, di Kantor Mahkamah Pelayaran, Jakarta	Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran tanggal 20 Januari 2025 di Kantor Mahkamah Pelayaran, Jakarta.
2.	Tubrukan TK Sentana Jaya dengan Medelin Spirit dan Assist TB Paris 22 di Menubruk Jembatan Desa P6 Perairan Lalan Musi Banyuasin, Provinsi Sumatera Selatan pada tanggal 12 Agustus 2024 pukul 20.50 WIB	Sidang tgl 14 yang ditunda s.d. 16 Januari 2025 di Kantor Mahkamah Pelayaran, Jakarta	Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran tanggal 18 Februari 2025 di Kantor Mahkamah Pelayaran, Jakarta.
3.	Tubrukan MV SDM Taicang dengan Gloria Sentosa, MT Alexandria dan TK. Sumber Kapuas 212, di Perairan Zona Labuh 4 Alur Pelayaran Barat Surabaya, pada tanggal 10 November 2024	Sidang ke I Sidang II MT tanggal 12, dan 13 Maret 2025 di Kantor Mahkamah Pelayaran, Jakarta	tanggal 16 April 2025 di Kantor Mahkamah Pelayaran tgl 15 Mei 2025 di Kantor Mahkamah Pelayaran, Jakarta.
4.	Tenggelamnya KM Bahtera Mega di Timur Pulau Karamian, pada tanggal 10 Desember 2024, Pukul 01.10 LT	Sidang tanggal 19, 20 dan 21 Februari 2025 di Kantor Mahkamah Pelayaran	Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran tanggal 19 Maret 2025 di Kantor Mahkamah Pelayaran, Jakarta
5.	Kandasnya KMP Jagantara di Perairan s.d	Sidang ke I tgl 5 6 Maret	Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah

No	Kasus	Sidang Pertama Dan Tempat Sidang	Sidang Lanjutan, Sidang Keputusan Dan Tempat Sidang
	Pulau Kandang Lunik 2025 di Kantor pelayaran tgl 21 Maret dan Kandang Balak	Mahkamah Pelayaran	2025 di Kantor Mahkamah Pelayaran.
6.	Tenggelamnya KM Kuala Mas di Perairan Tenau Kupang pada tanggal 21 Desember 2024	Sidang ke I Sidang ke II tanggal 13 Juni 2025 di Kantor Mahkamah Pelayaran Mahkamah Pelayaran	Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran tanggal 07 Juli 2025 Kantor Mahkamah Pelayaran.
7.	TERBAKARNYA KLM. Ocean Pure 1 di Sekitar Pulau Yefmat Seputaran Perairan Waigeo Barat Kantor Raja Ampat pada tanggal 31 Desember 2024 pukul 16.40 WIT	Sidang ke I Sidang ke II tanggal 18 Juni 2025 di Kantor Mahkamah Pelayaran Mahkamah Pelayaran	Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran tanggal 15 Juli 2025 Kantor Mahkamah Pelayaran.
8.	Tenggelamnya MT. Silver Sincere di Perairan Berakit, Karang Singa pada tanggal, Minggu 12 Januari 2025 pukul 15.45 LT	Sidang ke I Sidang ke II tanggal 19 Juni 2025 di Kantor Mahkamah Pelayaran Mahkamah Pelayaran	Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran tanggal 23 Juli 2025 Kantor Mahkamah Pelayaran.
9.	Tubrukan KM Tilongkabila (Menabrak Tebing) Tanjung Batusori di Perairan Selat Buton Tanggal 27 Juli 2025 Pukul 22.48 LT Pada Koordinat 05º.20’6”S -122º.38’.7”E	Sidang ke I Tanggal 16 Agustus 2025 di Kantor Mahkamah Pelayaran	Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran tanggal 25 September 2025

No	Kasus	Sidang Pertama Dan Tempat Sidang	Sidang Lanjutan, Sidang Keputusan Dan Tempat Sidang
10.	Terbakarnya MT ELISABET SATU pada tanggal 22 koordinat 08°31 106 LS / 115" 37'08"BT Sebelah Timur Laut Gili Tepekong, pada tanggal 07 Agustus 2024	Sidang ke I dan Keputusan September Pelayaran 2025 di Kantor Mahkamah Pelayaran	Pembacaan Mahkamah tanggal 11 November 2025
11.	Tenggelam KMP Tunu Pratama Jaya di Perairan Selat bali tanggal 02 Juli 2025	Sidang ke tanggal 30 September s.d. 1 Oktober 2025 di Kantor Mahkamah Pelayaran	I Sidang ke II tanggal 19 November 2025 di Kantor Mahkamah Pelayaran. Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran Tahun 2026

C. Pembahasan Draf Keputusan Mahkamah Pelayaran



Pembahasan draf keputusan secara internal dalam suasana yang lebih tenang dan tertutup, para anggota majelis mulai menelaah kembali seluruh rangkaian fakta yang terungkap selama persidangan-mulai dari keterangan nakhoda dan perwira, kesaksian para saksi, hingga dokumen dan bukti teknis yang telah diperiksa secara mendalam.



fakta tersebut disusun kembali dalam alur yang utuh. Panel Ahli mendiskusikan apakah kronologi kejadian sudah konsisten, apakah terdapat pertentangan keterangan yang perlu ditimbang ulang, serta bagaimana posisi setiap bukti dalam menjelaskan penyebab kecelakaan kapal. Mereka membedakan secara cermat antara faktor alam, faktor teknis kapal, dan faktor manusia. Pada titik ini, pembahasan tidak lagi sekadar mengulang apa yang telah didengar, tetapi menganalisisnya secara objektif untuk memastikan tidak ada aspek penting yang terlewat.



Tujuan utama pembahasan setelah sidang pemeriksaan lanjutan adalah memperoleh keyakinan kolektif majelis mengenai penyebab kecelakaan serta menilai secara profesional ada atau tidaknya kelalaian nakhoda atau perwira kapal. Majelis mempertimbangkan apakah tindakan yang diambil saat kejadian sudah sesuai dengan standar keselamatan pelayaran, prosedur operasional, dan kompetensi yang dipersyaratkan bagi seorang pelaut. Proses ini juga menjadi ruang untuk merumuskan pertimbangan yang adil dan proporsional apabila terdapat pelanggaran.



Hasil pembahasan tersebut berupape rumusan kesimpulan yang komprehensif dan terstruktur. Di dalamnya tercantum analisis penyebab utama dan faktor pendukung kecelakaan, penilaian terhadap tanggung jawab profesional, serta dasar pertimbangan untuk penetapan sanksi administratif jika diperlukan. Selain itu, majelis juga merumuskan rekomendasi perbaikan keselamatan pelayaran yang ditujukan kepada pihak-pihak terkait agar kejadian serupa tidak terulang. Dengan demikian, tahap pembahasan ini menjadi fondasi lahirnya keputusan Mahkamah Pelayaran yang tidak hanya memberikan kepastian administratif, tetapi juga berkontribusi pada peningkatan sistem keselamatan pelayaran secara keseluruhan.

D. Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran

Hasil dari Pembahasan draf keputusan Mahkamah Pelayaran yang dilaksanakan oleh Tim Panel Ahli yang berjumlah 11 (sebelas) orang Panel Ahli yang terdiri dari:

1. Capt. Bambang Suharto, S.E., M.M., M.Mar
2. Capt. Muhammad Ghazali, S.H., M.H., M.Mar
3. Capt. Suhidman, M.Mar
4. Elfis, M.Mar
5. Iryanto Laisa, M.Mar.E
6. Adi Karsyaf, S.H., M.H
7. Amung Rakhmat, S.H.
8. Yanuar Prayoga Warsadi, S.H
9. Andi Ike Rismayanti, S.T

10. David Febianto, S.T
11. Dr. Ir. Pratomo Setyohadi, M.Sc

Hasil keputusan dan rekomendasi berdasarkan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal adalah Keputusan Mahkamah Pelayaran tentang kecelakaan kapal sebanyak 10 (Sepuluh) keputusan. Keputusan Mahkamah Pelayaran tentang kecelakaan kapal tersebut ditetapkan pada sidang pembacaan keputusan di Kantor Mahkamah Pelayaran. Mahkamah Pelayaran tidak dapat gegabah dalam memutus sebuah perkara. Sebab setidaknya ada tiga hal yang harus terpenuhi, yakni ikhtisar kejadian kecelakaan kapal, hasil pembuktian yang diperoleh dalam pelaksanaan sidang pemeriksaan lanjutan, dan pendapat Mahkamah Pelayaran, yang memuat tentang kondisi kapal, dokumen kapal, dan awak kapal pada saat kejadian kecelakaan kapal. Keputusan Mahkamah Pelayaran disampaikan kepada Menteri Perhubungan di tembuskan kepada Sekretariat Jenderal, Inspektorat Jenderal, Kepala Badan Kebijakan Transportasi (KBKT), Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, KPLP Syahbandar. Hasil keputusan Mahkamah Pelayaran ditindaklanjuti oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan disampaikan ke Mahkamah Pelayaran dan di laporkan kepada Biro Perencanaan sebagai penilaian IKU Mahkamah Pelayaran yang merupakan penilaian Kinerja Sekretariat Jenderal. Adapun hasil keputusan dan rekomendasi berdasarkan sidang pembacaan keputusan tahun 2025 adalah sebagaimana dapat di lihat pada Tabel 2.5.

Tabel 2.5 Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran Tentang Kecelakaan Kapal Tahun 2025

NO	BERKAS	MASA WAKTU PENYELESAIAN BAPP	HASIL KEPUTUSAN
1.	TenggelamnyaKM Jaya LestariVII pada tanggal02 Juni 2024,pukul 21:00 WIBdi Perairan Selat Pulau Rukau SandamLaut,Kab. Karimun	108 hari kerja Mendenga dari tanggal SK	Terbukti Menghukum Terduga Nakhoda KM Jaya Lestari VII Saudara Syamsuardi lahir di rengat tanggal 21 Desember 1974, memiliki SKK 60 Mil Nomor AL.406/16/06/PHB/PLS/2005 yang diterbitkan oleh Kepala Kantor Pulau Sambu tanggal 16 Juni 2005
2.	Tubrukan TK SentanaJayayang ditundaMedelin Spirit dandiAssist TB Paris22	127 hari kerja dari tanggal SK.	1. Menghukum Terduga I Nakhoda TB Medelin Spirit, Saudara Khomsyah Alief, lahir di Surabaya tanggal 16 Mei 1982, memiliki Sertifikat

NO	BERKAS	MASA WAKTU PENYELESAIAN BAPP	HASIL KEPUTUSAN
	Menubruk Jembatan Desa P6 Perairan Sei Lalan Musi Banyuasin, Provinsi Sumatera Selatan pada tanggal 12 Agustus 2024 pukul 20.50 WIB		Keahlian Pelaut ANT-IV Manajemen, Nomor: 6201022833M40317, tanggal 11 Oktober 2017 yang dikeluarkan oleh Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang, dengan mencabut sementara Sertifikat Keahlian tersebut untuk bertugas sebagai Nakhoda Niaga, selama jangka waktu 7 (tujuh) bulan. 2. Menghukum Terduga II Nakhoda TB Paris 22, Saudara Marlion, lahir di Aceh tanggal 11 September 1982, memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut ANT-IV Manajemen, Nomor: 6200108252M40524, tanggal 25 Maret 2024 yang dikeluarkan Kepala Sub Direktorat Kepelautan, Direktorat Jenderal Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dengan mencabut sementara Sertifikat Keahlian tersebut untuk bertugas sebagai Nakhoda Niaga, selama jangka waktu 11 (sebelas) bulan.
3.	Tubrukan MV SDM Taicang dengan MT Gloria Sentosa, MT Alexandria dan TK.	54 hari kerja dari tanggal SK	1. Membebaskan Terduga I Nakhoda MV SDM Taicang Saudara Zhang Hongshan, lahir di Shandong, tanggal

NO	BERKAS	MASA WAKTU PENYELESAIAN BAPP	HASIL KEPUTUSAN
	Sumber Kapuas 212, di Perairan Zona Labuh 4 Alur Pelayaran Barat Surabaya, pada tanggal 10 November 2024		07 Mei 1974, memiliki Certificate of Competency For Seafarers of The People's Republic of China, Regulation II/2.IV/2, Nomor : AEA111202400443, tanggal 29 Januari 2024, berlaku sampai dengan tanggal 29 Januari 2029, diterbitkan di China, oleh Shandong Maritime Safety Administration the People's Republic of China, License of Competence To Merchant Marine Officer, atas nama Hongshan Zhang, Endorsement of capacity Master, Regulation II/2, Nomor: 1403441, tanggal 1 Juli 2024, berlaku sampai dengan tanggal 29 Januari 2029, diterbitkan di Liberia, Maritime Liberia Authority, The Republic of Liberia. 2. Menghukum Terduga II KKM MV SDM Taicang Saudara Zhang Husheng, lahir di Shandong, tanggal 28 Desember 1971, memiliki Certificate of Competency For Seafarers of The People's Republic of China, Regulation III/2, Nomor: AEA211202304971, tanggal 22 Desember 2023, berlaku sampai dengan tanggal 22 Desember 2028, diterbitkan di China, oleh Shandong Maritime Safety

NO	BERKAS	MASA WAKTU PENYELESAIAN BAPP	HASIL KEPUTUSAN
			AdministrationthePeople's Republic of China,License of Competence To Merchant Marine Officer, atas nama HushengZhang, Endorsement of capacity Chief Engineer,Regulation III/2, Nomor: 1381642, tanggal 7 Maret 2024, berlaku sampai dengan tanggal 22 Desember2028, diterbitkan di Liberia, oleh Liberia MaritimeAuthority, The Republic of Liberia, dengan sanksi mencabut sementara Sertifikat Keahlian Pelaut tersebut untuk bertugas sebagai Perwira Kapal di kapal-kapal niaga selamajangka waktu 1 (satu)bulan,dan pelaksanaannya dilakukan sesuai peraturan perundang undanganyang berlaku. Memerintahkan Sertifikat Keahlian Pelaut (Certificate of Competency).
4.	Tenggelamnya KM Bahtera Mega di Timur Pulau Karamian, pada tanggal 10 Desember 2024, Pukul 01.10 LT	28 hari kerja dari tanggal SK	Membebaskan Terduga KM Bahtera Mega Nakhoda Saudara Tri Hernanto memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut ANT I Manajemen Nomor : 6200505320N10214
5.	Kandasnya KMP Jagantara di Perairan Pulau Kandang Lunik dan Kandang Balak	26 hari kerja dari tanggal SK	1. Menghukum Terduga I Mualim III KMP Jagantara, Saudara Ahmad Kusmindarto, lahir di Pati tanggal 02 Mei 1991, memiliki Sertifikat Keahlian

NO	BERKAS	MASA WAKTU PENYELESAIAN BAPP	HASIL KEPUTUSAN
			Pelaut ANT-III, Nomor: 6202006472N30316, tanggal 07 September 2016 yang dikeluarkan oleh Direktur Kepala Sub Direktorat Kepelautan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dengan mencabut sementara Sertifikat Keahlian tersebut untuk bertugas sebagai Perwira Niaga kapal-kapal selama jangka waktu 1 (satu) bulan. 2. Membebaskan Terduga II Nakhoda KMP Jagantara, Saudara Yi Riska Budiala, lahir di Tasikmalaya tanggal 20 April 1977, memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut ANT-II, Nomor: 6200520757N20118, tanggal 07 November 2018 yang dikeluarkan oleh Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran(STIP) Jakarta.
6.	Tenggelamnya KM Kuala Mas di Perairan Tenau Kupang pada tanggal 21 Desember 2024	43 hari sejak tanggal SK diterbitkan.	Menghukum Terduga Nakhoda KM Kuala Mas, Saudara Patahuddin, lahir di Kalumpang,tanggal25 Desember 1963, memiliki Sertifikat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I, Nomor: 6200028704N10214, diterbitkan di Jakarta, oleh Kementerian Perhubungan, tanggal 03 Januari 2024, ditandatangani oleh

NO	BERKAS	MASA WAKTU PENYELESAIAN BAPP	HASIL KEPUTUSAN
			Direktur BP3IP Jakarta, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, dengan sanksi mencabut sementara Sertifikat Keahlian Pelaut tersebut untuk bertugas sebagai Nakhoda di kapal-kapal niaga selama jangka waktu 5 (lima) bulan
7	TERBAKARNYA KLM. Ocean Pure 1 di Sekitar Pulau Yefmat Seputaran Perairan Waigeo Barat Raja Ampat pada tanggal 31 Desember 2024 pukul 16.40 WIT	50 hari kerja dari tanggal SK	Menghukum Terduga Nakhoda KLM Ocean Pure 1 Saudara Ismail Tatali lahir di Makatara tanggal 20 Agustus 1976 memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut ANT IV Manajemen Nomor : 6200266862M40122 diterbitkan di Jakarta tanggal 5 Agustus 2022 oleh Direktur STIP Jakarta an. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, dengan Peringatan;
8.	Tenggelamnya MT. Silver Sincere di Perairan Berakit, Karang Singa pada tanggal, Minggu 12 Januari 2025 pukul 15.45 LT	58 hari kerja dari tanggal SK	Membebaskan Terduga Nakhoda MT Silver Sincere, Saudara Muhammad Isnaini, lahir di Tarakan tanggal 29 September 1974, memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut ANT-II Nomor: 6200026075N20216, tanggal 06 November 2020 yang dikeluarkan oleh Direktur Balai Besar Pendidikan Penyegaran Dan Peningkatan Ilmu

NO	BERKAS	MASA WAKTU PENYELESAIAN BAPP	HASIL KEPUTUSAN
			Pelayaran (BP3IP) Jakarta.
9.	Tubrukan KM Tilongkabila (Menabrak Tebing) Tanjung Batusori di Perairan Selat Buton Tanggal 27 Juli 2025 Pukul 22.48 LT Pada Koordinat 05º.20'6"S - 122º.38'.7"E	23 hari kerja dari tanggal SK	1. Menghukum Terduga I Nakhoda KM Tilongkabila, Saudara Slamet Santoso, lahir di Surabaya, tanggal 10 September 1968, memiliki Sertifikat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I, Nomor: 6200034058N10317, diterbitkan di Jakarta, oleh Kementerian Perhubungan, tanggal tanggal 08 Agustus 2017, ditandatangani oleh Direktur PIP Semarang, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, dengan mencabut sementara Sertifikat Keahlian Pelaut tersebut untuk bertugas sebagai Nakhoda di kapal-kapal niaga selama jangka waktu 3 (tiga) bulan. 2. Membebaskan Terduga II Mualim IV KM Tilongkabila, Saudari Hana Afrilia Rachmawati, lahir di Jakarta, tanggal 27 April 2000, memiliki Sertifikat Pelaut Ahli Nautika Tingkat III, Nomor: 6211935618N30522, diterbitkan di Jakarta, oleh Kementerian Perhubungan, tanggal 19 April 2022, ditandatangani oleh Direktur

NO	BERKAS	MASA WAKTU PENYELESAIAN BAPP	HASIL KEPUTUSAN
			Poltekpel Surabaya, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan a.n. Direktur Jenderal PerhubunganLaut.
10	Terbakarnya MT ELISABET SATU pada koordinat 08°31 106 LS / 115" 37'08"BT Sebelah Timur Laut Gili Tepekong, pada tanggal 07 Agustus 2024	56 hari kerja dari tanggal SK	1. Menghukum / Membebaskan Terduga I Nakhoda MT Elisabet Satu Saudara Muhammad Haris Al Razak lahir di Jakarta tanggal 08 September 1993, memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut ANT II Nomor: 6202108281287N22422 diterbitkan di Jakarta pada tanggal 16 Desember 2022 oleh Direktur POLTEKPEL Banten a.n Direktur Jenderal Perhubungan Laut, dengan/dalam jangka waktu 7(Tujuh) bulan 2. Menghukum/Membebaskan Terduga II KKM MT Elisabet Satu Saudara Freddy Felky lahir di Jakarta tanggal 31 Oktober 1990 memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut ATT II Nomor: 6201312329T20120 diterbitkan di Jakarta pada tanggal 20 November 2020 oleh Direktur STIP Jakarta a.n Direktur Jenderal Perhubungan Laut, dengan/dalam jangka waktu 9 (Sembilan) bulan;

Dokumentasi Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran Tentang Kecelakaan Kapal Tahun 2025

1. Tenggelamnya KM Jaya Lestari VII.



Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran tentang Tenggelamnya KM Jaya Lestari VII pada tanggal 02 Juni 2024, pukul 21:00 WIB di Perairan Selat Pulau Rukau Sandam Laut, Kab. Karimun, pada hari Kamis, tanggal 20 Januari 2025, di Kantor Mahkamah Pelayaran

2. Tubrukan TK Sentana Jaya yang ditunda Medelin Spirit dan di Assist TB Paris 22.



SidangPembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran tentang Tubrukan TK Sentana Jaya yang ditunda Medelin Spirit dan di Assist TB Paris 22 Menubruk Jembatan Desa P6 Perairan Sei Lalan Musi Banyuasin, Provinsi Sumatera Selatan pada tanggal 12 Agustus 2024 pukul 20.50 WIB, pada tanggal 18 Februari 2025, di Kantor Mahkamah Pelayaran.

3. Tubrukan MV SDM Taicang dengan MT Gloria Sentosa, MT Alexandria dan TK. Sumber Kapuas 212.



Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran tentang Tubrukan MV SDM Taicang dengan MT Gloria Sentosa, MT Alexandria dan TK. Sumber Kapuas 212, di Perairan Zona Labuh 4 Alur Pelayaran Barat Surabaya, pada tanggal 10 November 2024 pada hari Kamis, tanggal 15 Mei 2025, di Kantor Mahkamah Pelayaran.

4. Tenggelamnya KM Bahtera Mega



Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran Tenggelamnya KM Bahtera Mega di Timur Pulau Karamian, pada tanggal 10 Desember 2024, Pukul 01.10 LT pada tanggal 19 Maret 2025.

5.Kandasnya KMP Jagantara



Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran tentang Kandasnya KMP Jagantara di Perairan Pulau Kandang Lunik dan Kandang Balak pada hari Jum'at, tanggal 21 Maret 2025, di Kantor Mahkamah Pelayaran

6. Tenggelamnya KM Kuala Mas



Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran Tenggelamnya KM Kuala Mas di Perairan Tenau Kupang pada tanggal 21 Desember 2024, pada hari Senin, tanggal 07 Juli 2025, di Kantor Mahkamah Pelayaran

7. Terbakarnya KLM. Ocean Pure 1



Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran Terbakarnya KLM. Ocean Pure 1 di Sekitar Pulau Yefmat Seputaran Perairan Waigeo Barat Raja Ampat pada tanggal 31 Desember 2024 pukul 16.40 WIT, pada hari Selasa, tanggal 15 Juli 2025, di Kantor Mahkamah Pelayaran.

8. Tenggelamnya MT. Silver Sincere



Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran Tenggelamnya MT. Silver Sincere di Perairan Berakit, Karang Singa pada tanggal, Minggu 12 Januari 2025 pukul 15.45 LT, pada hari Rabu, tanggal 23 Juli 2025, di Kantor Mahkamah Pelayaran.

9. Tubrukan KM Tilongkabila



Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran Tubrukan KM Tilongkabila (Menabrak Tebing) Tanjung Batusori di Perairan Selat Buton Tanggal 27 Juli 2025 Pukul 22.48 LT Pada Koordinat 05º.20'6"S -122º.38'.7" E, pada hari Kamis, tanggal 25 September 2025, di Kantor Mahkamah Pelayaran.

10. Terbakarnya MT Elisabet Satu



Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran Terbakarnya MT ELISABET SATU pada koordinat 08°31 106 LS / 115" 37'08"BT Sebelah Timur Laut Gili Tepekong, pada tanggal 07 Agustus 2024 pada hari Selasa dan Senin, tanggal 11 November 2025, di Kantor Mahkamah Pelayaran.

E.Kegiatan Penunjang Mahkamah Pelayaran

1. Verifikasi dan Penelitian Informasi Data Awal Kecelakaan Kapal



Mahkamah Pelayaran melakukan kegiatan Data Awal Kecelakaan Kapal adalah berdasarkan kumpulan data yang didapat dari berita di media elektronik pada lokasi antara lain : Kantor Kesyahbandaran Utama (KSU), Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Kantor Pelabuhan (Kanpel), atau Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (KUPP) pada tanggal 9 s.d 31 Januari 2025, kecelakaan kapal Tenggelamnya KM Bahtera Mega pada tanggal 10 Desember 2024 di perairan timur Pulau Karamian menjadi perhatian serius dalam evaluasi keselamatan pelayaran. Kapal berbendera Indonesia dengan jenis General Cargo ini mengalami kebocoran yang menyebabkan tenggelamnya kapal. Berdasarkan hasil pencarian data awal, dugaan utama penyebab kecelakaan adalah kelalaian dalam pengawasan dan perencanaan muatan, yang menyebabkan kondisi kapal dalam posisi hogging saat berlayar.



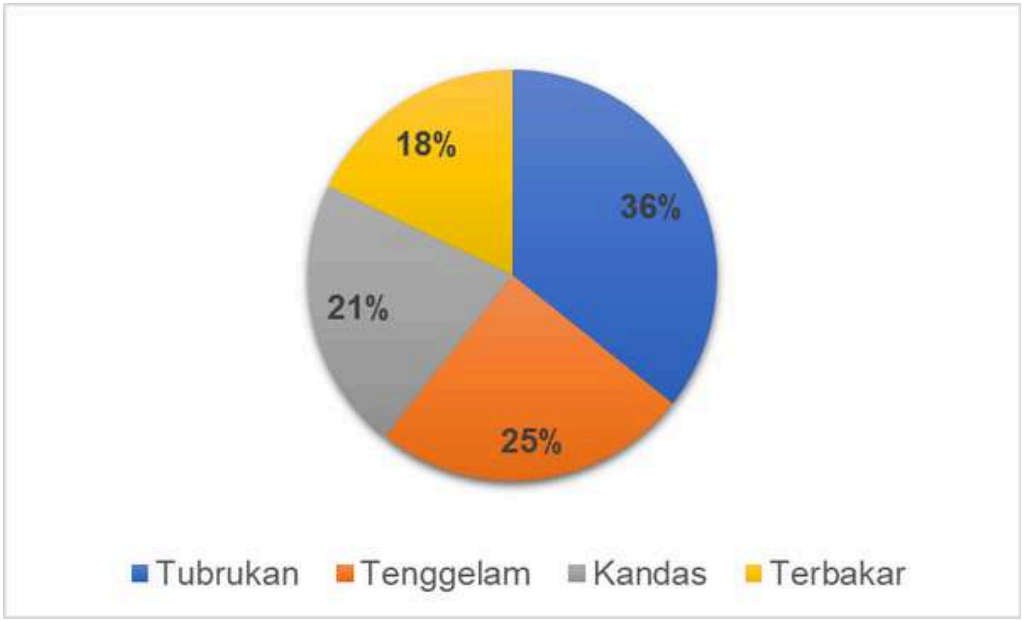
Berdasarkan hasil pencarian data awal, faktor utama yang menyebabkan tenggelamnya KM Bahtera Mega adalah kelalaian dalam pengawasan dan perencanaan muatan yang mengakibatkan kondisi kapal dalam posisi hogging saat berlayar. Cuaca buruk juga memperburuk situasi sehingga kapal tidak dapat bertahan lama dan akhirnya tenggelam.

2. Evaluasi Data Kecelakaan Kapal Tahun 2020-2025

a. Tingkat Jenis Kecelakaan Kapal Tahun 2020-2025

1) Latar Belakang

Sepanjang periode 2020–2025, Mahkamah Pelayaran mencatat 111 kasus kecelakaan kapal yang diperiksa secara lanjutan. Insiden tersebut dikelompokkan menjadi empat jenis utama:
a) Tubrukan: 40 kasus
b) Tenggelam: 28 kasus
c) Kandas: 24 kasus



d) Terbakar: 20 kasus

Diagram 2.1 Tingkat Jenis Kecelakaan Kapal Tahun 2020-2025

Data ini menggambarkan bahwa tabrakan merupakan jenis kejadian yang paling sering terjadi, diikuti oleh tenggelam, kandas, dan kebakaran.

2) Analisa

a) Tubrukan

Kecelakaan kapal jenis tubrukan merupakan jenis kejadian paling dominan dalam periode 2020–2025. Insiden ini umumnya terjadi akibat kegagalan dalam pengendalian navigasi dan pengambilan keputusan di atas kapal, baik secara individual maupun sistemik. Penyebab utama tubrukan meliputi:

- Faktor manusia (*human error*), seperti kurangnya kewaspadaan, kelelahan awak kapal, salah pengambilan keputusan, serta kegagalan menerapkan COLREG secara konsisten.
- Kegagalan komunikasi dan koordinasi navigasi, baik antar kapal maupun antara kapal dengan Vessel Traffic Service (VTS), khususnya di alur pelayaran padat, perairan sempit, dan area pelabuhan.
- Penggunaan atau pemahaman alat navigasi yang tidak optimal, termasuk radar, AIS, dan ECDIS, yang menyebabkan salah interpretasi posisi, jarak, dan arah gerak kapal lain.
- Kondisi lingkungan dan cuaca terbatas, seperti hujan lebat, kabut, jarak pandang rendah, arus kuat, dan gelombang tinggi, yang meningkatkan risiko tabrakan apabila tidak diimbangi dengan pengurangan kecepatan dan penguatan pengamatan.
- Kepadatan lalu lintas pelayaran, terutama di jalur strategis, selat, dan perairan pelabuhan, yang memperbesar potensi konflik lintasan kapal apabila manajemen lalu lintas dan disiplin bernavigasi tidak optimal.

Secara umum, kecelakaan tubrukan terjadi akibat interaksi kompleks antara faktor manusia, teknis, dan lingkungan, dengan dominasi faktor kelalaian navigasi dan pengambilan keputusan di anjungan kapal.

b) Tenggelam

Kapal tenggelam sering kali disebabkan oleh kombinasi beberapa faktor, bukan hanya satu sebab tunggal. Penyebab umumnya meliputi:

- Kelebihan muatan dan distribusi muatan yang tidak tepat, yang menyebabkan kapal kehilangan stabilitas sehingga mudah terbalik atau bocor.
- Cuaca buruk dan gelombang tinggi, terutama badai dan ombak besar, dapat mengakibatkan kerusakan lambung atau kebocoran air masuk.

- Perawatan teknis yang tidak memadai seperti kebocoran struktur kapal atau kerusakan pada sistem utama kapal, yang diperparah oleh kondisi cuaca buruk.
- Prosedur operasi dan pemeriksaan stabilitas yang kurang ketat, termasuk kegagalan pemeriksaan pelabuhan dan perencanaan muatan oleh kru.

Secara umum, faktor manusia (misalnya kesalahan perhitungan stabilitas dan muatan), kondisi teknis kapal, dan kondisi alam berinteraksi sehingga meningkatkan risiko tenggelam.

c) Kandas

Kecelakaan kandas umumnya terjadi ketika kapal menyentuh dasar laut, terumbu karang, atau tanah dangkal sehingga kehilangan daya dorong efektif untuk melanjutkan pelayaran. Faktor penyebabnya antara lain:

- Navigasi yang tidak akurat, baik akibat kesalahan perencanaan rute maupun penggunaan peralatan navigasi yang kurang memadai oleh crew.
- Cuaca ekstrem atau arus laut kuat yang mendorong kapal keluar dari jalur aman, khususnya saat jangkar gagal menahan kapal.
- Masalah mesin atau sistem kendali kapal yang menyebabkan kapal kehilangan tenaga atau kemampuan manuver sehingga kandas di perairan dangkal.

Insiden kandas sering juga melibatkan kesalahan perhitungan kedalaman dan kurangnya pembaruan informasi kedalaman serta gangguan alat bantu navigasi.

d) Terbakar

Kecelakaan kapal yang menyebabkan kebakaran merupakan salah satu insiden dengan potensi fatalitas tinggi. Penyebab umum termasuk:

- Kegagalan sistem proteksi atau pencegahan kebakaran, termasuk ventilasi, detektor, dan sistem pemadam yang tidak memadai.
- Non-compliance terhadap prosedur keselamatan kerja, terutama saat perbaikan atau perawatan mesin yang melibatkan bahan bakar atau sumber panas aktif.
- Korsleting listrik atau kerusakan mesin, yang dapat memicu percikan api di area tangki bahan bakar atau ruang mesin.

Banyak insiden kebakaran yang terjadi karena prosedur dan budaya keselamatan yang kurang kuat serta rendahnya kesadaran terhadap pemeliharaan sistem proteksi kebakaran.

3) Evaluasi

Secara keseluruhan, evaluasi atas analisis penyebab tiap jenis kecelakaan kapal Tahun 2020–2025 menunjukkan bahwa upaya pencegahan kecelakaan tidak cukup hanya berfokus pada aspek teknis, tetapi harus diarahkan pada pendekatan sistem keselamatan terpadu, meliputi:

a) peningkatan kompetensi dan disiplin awak kapal,
b) penguatan budaya keselamatan dan kepatuhan regulasi,
c) perbaikan sistem pemeliharaan dan kelaiklautan kapal, serta
d) penguatan pengawasan dan manajemen risiko pelayaran.

b. Tingkat Usia & Pendidikan Awak Kapal

1) Latar Belakang

Analisis tingkat pendidikan awak kapal yang terlibat dalam kecelakaan tahun 2020–2025 menunjukkan bahwa kecelakaan pelayaran tidak terpusat pada satu tingkat sertifikasi tertentu, melainkan tersebar pada berbagai jenjang pendidikan dan kompetensi kepelautan.

Awak Kapal dengan sertifikasi ANT-IV dan ANT-III tercatat paling dominan. Hal ini mencerminkan tingginya keterlibatan perwira pada level operasional dan manajerial menengah, yang secara fungsional memiliki peran langsung dalam kegiatan navigasi, pengawasan jaga, dan pengambilan keputusan taktis di atas kapal. Tingginya proporsi pada jenjang ini lebih mencerminkan struktur umum awak kapal di lapangan, bukan indikasi rendahnya kualitas pendidikan.

Keterlibatan Awak Kapal dengan sertifikasi tingkat tinggi seperti ANT-Idan ATT-I relatif lebih rendah. Kondisi ini menunjukkan bahwa perwirapada level manajemen puncak cenderung lebih berperan dalam fungsipengawasan dan perencanaan, sehingga keterlibatan langsung dalaminsiden operasional relatif terbatas.

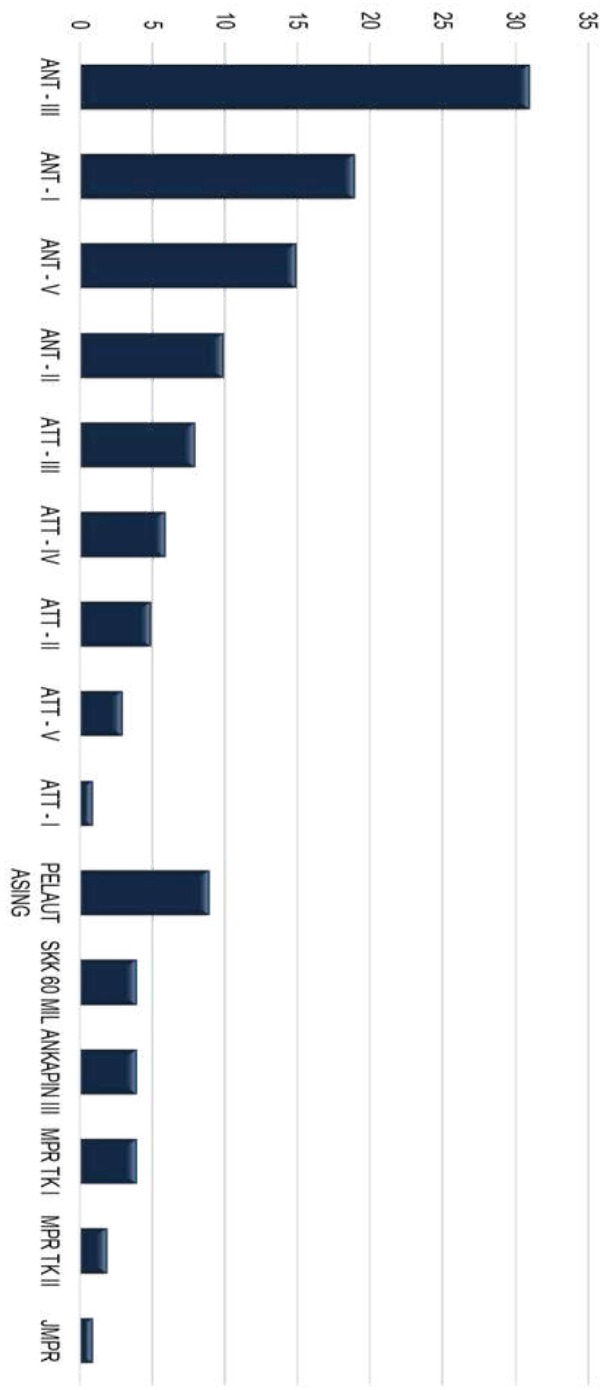
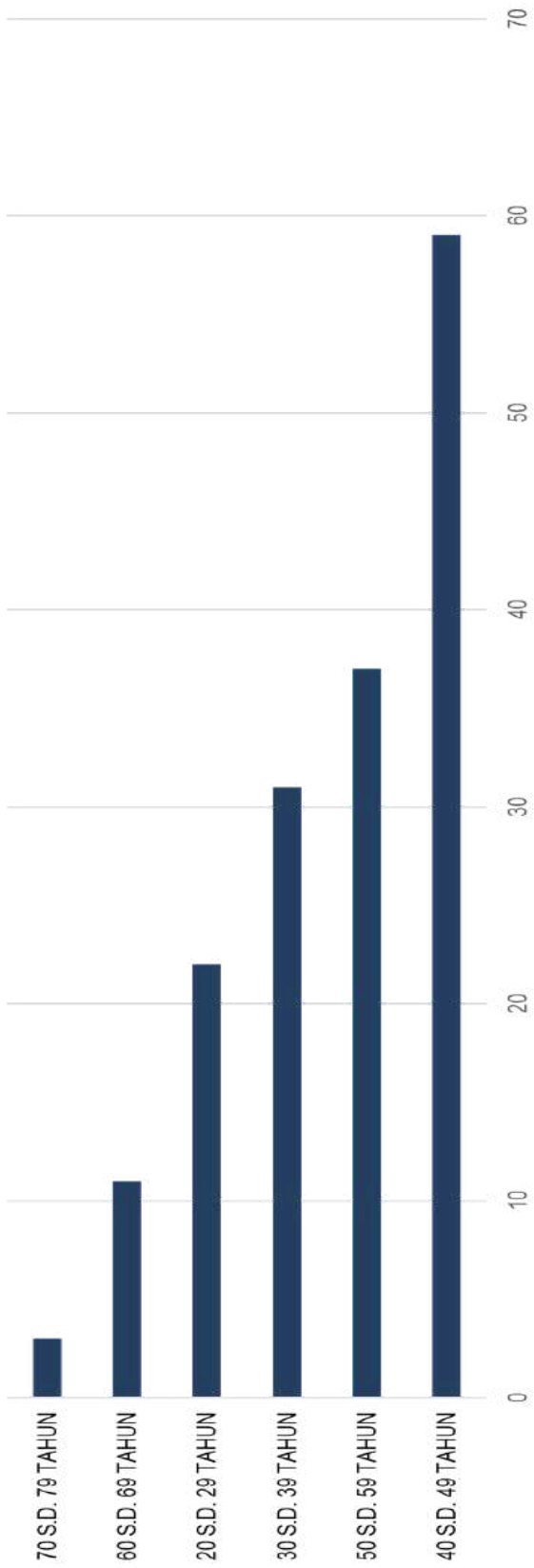


Diagram 2.2 Tingkat PendidikanAwak Kapal Tahun 2020-2025

Menurut ketentuan *Marine Labour Convention* (MLC) kategori usia produktif adalah usia 18–60 tahun. Dari rentang usia tersebut ditemukan 22 perwira usia 20 s.d. 29 tahun, 31 perwira usia 30 s.d. 39 tahun,59 perwira usia 40 s.d. 49 tahun, 37 perwira usia 50 s.d. 59 tahun,11 perwira usia 60 s.d. 69 tahun dan 3 perwira usia 70 s.d. 79 tahun.



Grafik 2.3 Tingkat Usia Awak Kapal Tahun 2020-2025

2) Analisa

a) Analisa Tingkat Pendidikan Awak Kapal

Analisis tingkat pendidikan awak kapal yang terlibat dalam kecelakaan pelayaran Tahun 2020–2025 menunjukkan bahwa kejadian kecelakaan tidak terkonsentrasi pada satu tingkat sertifikasi tertentu, melainkan tersebar pada berbagai jenjang pendidikan dan kompetensi kepelautan. Hal ini menegaskan bahwa tingkat pendidikan formal atau sertifikasi semata bukan faktor tunggal penentu terjadinya kecelakaan.

Dominasi awak kapal dengan sertifikasi ANT-IV dan ANT-III mencerminkan posisi mereka sebagai perwira pada level operasional dan manajerial menengah yang memiliki keterlibatan langsung dalam kegiatan navigasi, pengawasan jaga, serta pengambilan keputusan taktis sehari-hari di atas kapal. Tingginya keterlibatan pada jenjang ini lebih menggambarkan struktur umum dan proporsi awak kapal aktif di lapangan, bukan indikasi adanya kelemahan pada kualitas pendidikan atau kompetensi profesional.

Sebaliknya, keterlibatan awak kapal dengan sertifikasi tingkat tinggi seperti ANT-I dan ATT-I relatif lebih rendah. Kondisi ini menunjukkan bahwa perwira pada level manajemen puncak cenderung berperan dalam fungsi pengawasan, perencanaan, dan pengendalian, sehingga frekuensi keterlibatan langsung dalam insiden operasional menjadi lebih terbatas.

Secara keseluruhan, analisis tingkat pendidikan mengindikasikan

bahwa kecelakaan pelayaran lebih dipengaruhi oleh faktor operasional, sistem kerja, kepatuhan terhadap prosedur keselamatan, dan budaya keselamatan, dibandingkan perbedaan tingkat pendidikan atau sertifikasi awak kapal.

b) Analisa Tingkat Usia Awak Kapal

Berdasarkan ketentuan MLC, kategori usia produktif awak kapal berada pada rentang 18–60 tahun. Dari hasil pemeriksaan lanjutan, keterlibatan awak kapal dalam kecelakaan didominasi oleh kelompok usia produktif, khususnya usia 40–49 tahun dan 50–59 tahun.

Tingginya keterlibatan awak kapal pada kelompok usia 30–39 tahun dan 40–49 tahun perlu dipahami dalam konteks bahwa kelompok usia tersebut merupakan kelompok dominan dalam struktur tenaga kerja pelayaran, yang secara aktif menduduki posisi operasional dan

pengawasan. Oleh karena itu, keterlibatan yang tinggi pada kelompok usia ini lebih mencerminkan tingkat paparan terhadap risiko operasional, bukan karakteristik usia itu sendiri.

Sementara itu, keterlibatan awak kapal pada usia 20–29 tahun relatif lebih rendah, yang dapat dikaitkan dengan jumlah perwira aktif yang masih terbatas serta posisi jabatan yang umumnya belum berada pada level pengambil keputusan utama. Pada kelompok usia ini, risiko lebih terkait dengan fase adaptasi dan pembentukan pengalaman kerja.

Keterlibatan awak kapal pada usia 60 tahun ke atas tercatat paling sedikit. Kondisi ini lebih mencerminkan keterbatasan jumlah pelaut aktif pada usia tersebut, mengingat usia di atas 60 tahun secara umum telah melewati batas usia produktif menurut ketentuan nasional dan internasional.

Secara keseluruhan, analisis tingkat usia menunjukkan bahwa kecelakaan pelayaran tidak dipengaruhi oleh usia tertentu secara dominan, melainkan lebih berkaitan dengan peran operasional, beban kerja, dan sistem manajemen keselamatan di atas kapal.

3) Evaluasi

Berdasarkan hasil analisis tingkat pendidikan dan usia awak kapal yang terlibat dalam kecelakaan pelayaran Tahun 2020–2025, dapat disimpulkan bahwa kecelakaan pelayaran tidak dipengaruhi secara dominan oleh satu tingkat pendidikan atau kelompok usia tertentu, melainkan lebih berkaitan dengan faktor operasional, sistem kerja, dan efektivitas penerapan manajemen keselamatan di atas kapal. Oleh karena itu, evaluasi ke depan perlu difokuskan pada aspek pencegahan yang bersifat sistemik dan berkelanjutan.

a) Penguatan Kompetensi Operasional Berbasis Jabatan, Bukan Jenjang Sertifikasi Semata.

Tingginya keterlibatan perwira dengan sertifikasi ANT-III dan ANT-IV menunjukkan perlunya peningkatan kompetensi yang lebih spesifik pada fungsi operasional dan pengambilan keputusan taktis, khususnya pada:

- manajemen jaga navigasi,
- komunikasi anjungan,
- pengendalian risiko operasional, dan
- penerapan prosedur keselamatan dalam kondisi darurat.

Evaluasi ke depan perlu mengarahkan program peningkatan kompetensi yang berbasis peran dan tanggung jawab di atas kapal, bukan hanya pemenuhan jenjang sertifikasi formal.

b) Penguatan Sistem Pembinaan Awak Kapal pada Usia Produktif.

Dominasi keterlibatan awak kapal pada usia 30–59 tahun menunjukkan bahwa kelompok usia produktif memiliki tingkat paparan risiko tertinggi karena keterlibatan aktif dalam operasi kapal. Evaluasi ke depan perlu difokuskan pada:

- penguatan budaya keselamatan kerja (safety culture),
- pengendalian kelelahan (fatigue management),
- peningkatan kepatuhan terhadap prosedur operasi standar (SOP).

Pendekatan pembinaan tidak lagi difokuskan pada usia muda atau senior semata, tetapi pada seluruh rentang usia produktif yang aktif menjalankan fungsi operasional.

c) Pendekatan Berjenjang Berdasarkan Fase Karier Pelaut.

Meskipun tidak ditemukan korelasi langsung antara usia dan kecelakaan, evaluasi ke depan perlu mempertimbangkan fase karier pelaut, antara lain:

- usia awal karier: penguatan pendampingan, supervisi, dan pembiasaan prosedur keselamatan;
- usia menengah dan berpengalaman: peningkatan kewaspadaan terhadap complacency dan rutinitas kerja;
- usia senior: penyesuaian beban kerja, pengawasan kesehatan, dan optimalisasi peran pengawasan.

Pendekatan ini bertujuan memastikan bahwa pengalaman tidak menurunkan kewaspadaan terhadap risiko keselamatan.

d) Peningkatan Efektivitas Manajemen Keselamatan dan Pengawasan.

Data menunjukkan bahwa kecelakaan terjadi pada berbagai tingkat pendidikan dan usia, sehingga evaluasi ke depan perlu diarahkan pada:

- peningkatan efektivitas Safety Management System (SMS),
- penguatan fungsi pengawasan internal perusahaan pelayaran,
- konsistensi penerapan prosedur keselamatan di seluruh tingkatan awak kapal.

Dengan demikian, keselamatan tidak bergantung pada individu semata, tetapi pada sistem yang berjalan secara konsisten.

e) Optimalisasi Peran Hasil Pemeriksaan Lanjutan Mahkamah Pelayaran

Hasil pemeriksaan lanjutan Mahkamah Pelayaran perlu dimanfaatkan secara lebih strategis sebagai:

- dasar penyusunan rekomendasi pencegahan kecelakaan,
- bahan evaluasi kebijakan pembinaan SDM kepelautan,
- referensi perbaikan regulasi dan pedoman teknis keselamatan pelayaran.

Evaluasi ke depan perlu mendorong agar hasil pemeriksaan tidak hanya bersifat korektif, tetapi juga preventif dan edukatif bagi seluruh pemangku kepentingan.

c. Daftar Perwira Kapal dari Lulusan BPSDM Perhubungan

1) Latar Belakang

Berdasarkan hasil pemeriksaan lanjutan Mahkamah Pelayaran terhadap kecelakaan kapal Tahun 2020–2025, diketahui bahwa sebagian awak kapal yang terlibat merupakan lulusan satuan pendidikan di bawah BPSDM Perhubungan. Distribusi keterlibatan tersebut berasal dari berbagai institusi pendidikan kepelautan, yang mencerminkan keragaman latar belakang pendidikan awak kapal di lapangan.

Lulusan BP3IP Jakarta tercatat sebagai yang paling banyak terlibat, yaitu sebanyak 31 orang, diikuti oleh lulusan Politeknik Pelayaran Surabaya sebanyak 20 orang, serta STIP Jakarta sebanyak 11 orang. Selanjutnya, lulusan PIP Semarang berjumlah 10 orang, Politeknik Pelayaran Banten sebanyak 9 orang, dan Politeknik Pelayaran Barombong sebanyak 6 orang. Sementara itu, keterlibatan lulusan BPPTL Jakarta tercatat 5 orang, PIP Makassar sebanyak 4 orang, dan Politeknik Pelayaran Malahayati sebanyak 3 orang.

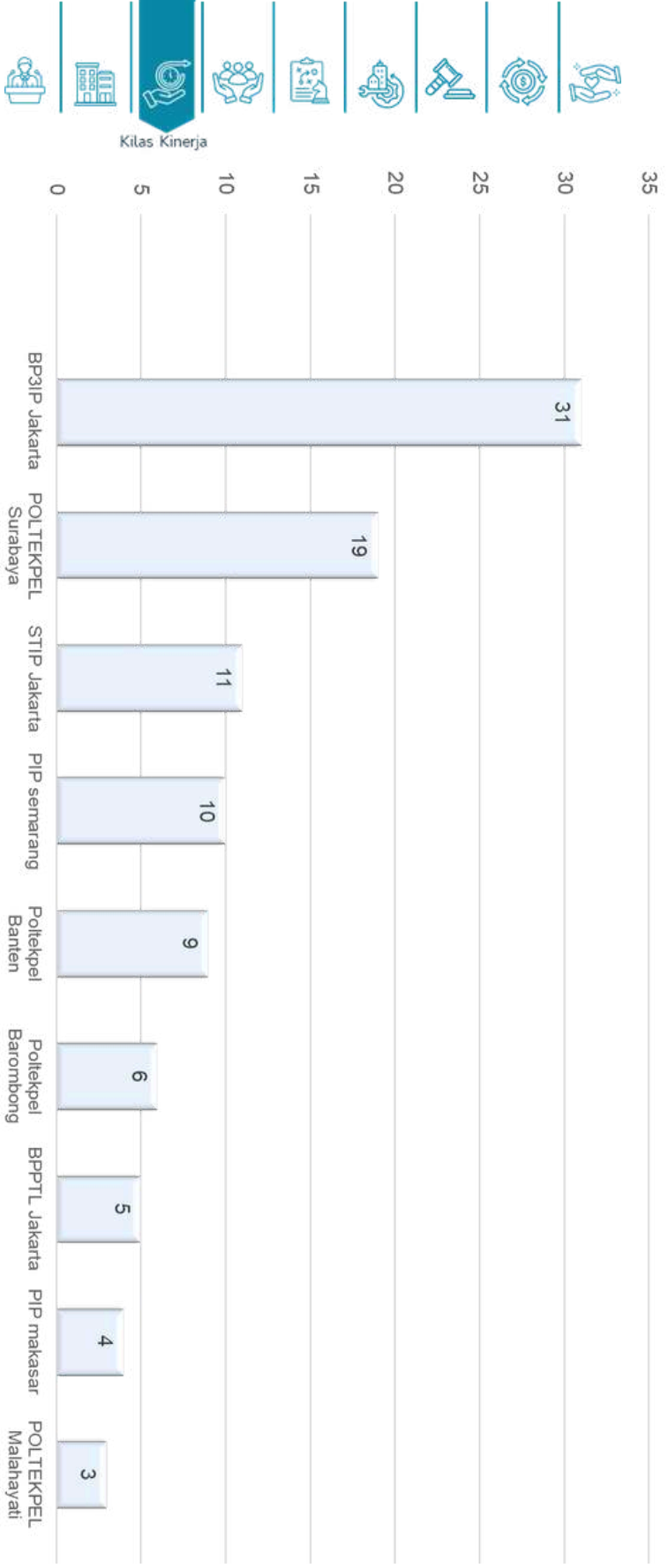


Diagram 2.4 Tingkat Lulusan BPSDM Awak Kapal yang Terlibat Kecelakaan Kapal Tahun 2020-2025

2) Analisa

Keterlibatan awak kapal dalam kecelakaan pelayaran perlu dipahami sebagai hasil dari kesinambungan antara proses pendidikan, pembentukan kompetensi, dan transisi ke dunia kerja, bukan semata-mata faktor individu. Dari perspektif sekolah pelayaran, terdapat beberapa faktor utama yang berpotensi memengaruhi keterlibatan lulusan dalam kecelakaan kapal.

a) Kesenjangan antara Pembelajaran Akademik dan Kompleksitas Operasional.

Sekolah pelayaran pada umumnya telah memenuhi standar kurikulum nasional dan STCW. Namun, dalam praktiknya, kondisi operasional di lapangan sering kali jauh lebih kompleks dibandingkan skenario pembelajaran. Tantangan seperti:

- Kepadatan lalu lintas,
- Tekanan waktu operasional,
- Cuaca ekstrem,
- Keterbatasan fasilitas navigasi, tidak selalu sepenuhnya terepresentasi dalam proses pembelajaran.

Akibatnya, lulusan—terutama pada jenjang operasional—masih membutuhkan fase adaptasi yang kuat sebelum mampu mengelola risiko secara optimal.

b) Keterbatasan Jam Latih Berbasis Skenario Risiko Tinggi.

Dari sisi institusi pendidikan, pembelajaran praktik dan simulator umumnya berfokus pada:

- Prosedur standar,
- Operasi normal (normal operation),
- Penanganan keadaan darurat yang bersifat umum.

Sementara itu, kecelakaan kapal sering terjadi pada kondisi tidak normal (*abnormal operation*) yang memerlukan:

- Pengambilan keputusan cepat,
- Manajemen beban kerja,
- Koordinasi lintas fungsi di anjungan dan kamar mesin.

Keterbatasan eksposur terhadap skenario risiko tinggi ini dapat memengaruhi kesiapan lulusan ketika menghadapi situasi nyata di kapal.

c) Pembentukan *non-technical Skills* yang Belum Merata.

Aspek teknis sering kali lebih dominan dibandingkan pembentukan non-technical skills, seperti:

- Situational awareness,
- Bridge Resource Management (BRM),
- Engine Room Resource Management (ERM),
- Komunikasi dan kepemimpinan.

Padahal, banyak kecelakaan kapal yang disebabkan bukan oleh ketidakmampuan teknis, melainkan oleh kegagalan koordinasi, komunikasi, dan pengambilan keputusan kolektif. Ketidakseimbangan ini berpotensi berkontribusi terhadap keterlibatan lulusan dalam insiden.

d) Transisi dari Lingkungan Pendidikan ke Budaya Keselamatan di Kapal.

Sekolah pelayaran berperan besar dalam membentuk sikap awal keselamatan. Namun, setelah lulus, awak kapal akan masuk ke lingkungan kerja dengan:

- Budaya keselamatan yang bervariasi antar perusahaan,
- Tekanan operasional dan ekonomi,
- Praktik kerja yang tidak selalu ideal.

Apabila sekolah belum secara kuat membekali lulusan dengan safety keputusan profesional (professional judgment dan assertiveness), lulusan berisiko mengikuti praktik kerja yang tidak aman di lapangan.

e) Dominasi Lulusan Sekolah Besar dan Dampak Statistik.

Dari sudut pandang sekolah pelayaran, tingginya keterlibatan lulusan dari institusi tertentu lebih mencerminkan:

- Besarnya jumlah lulusan aktif,
- Tingginya tingkat penyerapan kerja,
- Konsentrasi lulusan pada jabatan operasional.

Hal ini bukan kelemahan pendidikan, melainkan konsekuensi dari peran strategis sekolah tersebut sebagai pemasok utama SDM pelayaran nasional, sehingga secara statistik lebih terekspos pada risiko kecelakaan.

f) Keterbatasan Mekanisme Umpan Balik Pasca-Kecelakaan.

Dari perspektif pendidikan, masih terbatas mekanisme sistematis yang menghubungkan:

- Temuan Mahkamah Pelayaran,
- Hasil investigasi kecelakaan,
- Penyempurnaan kurikulum dan metode pengajaran.

Tanpa umpan balik yang terstruktur, pelajaran dari kecelakaan belum sepenuhnya terintegrasi dalam proses pendidikan pelaut.

3) Evaluasi

Berdasarkan analisis keterlibatan awak kapal dalam kecelakaan pelayaran, terdapat beberapa aspek kunci yang perlu dibenahi secara berkelanjutan oleh sekolah pelayaran untuk meningkatkan kontribusi pendidikan terhadap keselamatan pelayaran.

a) Penguatan Pembelajaran Berbasis Risiko Nyata

Sekolah pelayaran perlu meningkatkan pembelajaran yang berorientasi pada kasus kecelakaan aktual, khususnya temuan Mahkamah Pelayaran. Materi pembelajaran tidak hanya menekankan prosedur ideal, tetapi juga mengkaji kondisi kegagalan, kesalahan keputusan, dan dinamika tekanan operasional yang sering terjadi di lapangan.

b) Peningkatan Kualitas Latihan Skenario Abnormal

Latihan simulator dan praktik lapangan perlu lebih banyak difokuskan pada skenario tidak normal, seperti cuaca ekstrem, kepadatan lalu lintas, kegagalan alat navigasi, dan keterbatasan sumber daya. Pendekatan ini penting untuk membentuk kemampuan adaptasi, manajemen risiko, dan pengambilan keputusan cepat pada lulusan.

c) Penguatan Kompetensi Non-Teknis (*Non-Technical Skills*)

Evaluasi menunjukkan perlunya penyeimbangan antara kompetensi teknis dan non-teknis. Sekolah pelayaran perlu memperkuat pendidikan Bridge/Engine Resource Management, komunikasi efektif, kepemimpinan, dan situational awareness, sebagai kompetensi inti yang terbukti krusial dalam pencegahan kecelakaan.

d) Pembinaan Sikap Profesional dan Budaya Keselamatan

Pembentukan karakter keselamatan perlu diperkuat sejak masa pendidikan, termasuk untuk menyampaikan kondisi tidak aman, disiplin terhadap prosedur, dan etika keselamatan. Hal ini penting agar lulusan tidak mudah terpengaruh oleh praktik kerja yang menyimpang di lapangan.

e) Penyempurnaan Mekanisme Umpan Balik dari Kasus Kecelakaan
Diperlukan sistem yang lebih terstruktur untuk mengintegrasikan hasil investigasi kecelakaan dan putusan Mahkamah Pelayaran ke dalam evaluasi kurikulum, metode pengajaran, dan materi ajar. Pembelajaran dari kecelakaan harus menjadi bagian dari siklus peningkatan mutu pendidikan.

Sekolah pelayaran perlu memperkuat kerja sama dengan perusahaan pelayaran, otoritas pelabuhan, dan regulator untuk memastikan kesinambungan antara pendidikan, praktik kerja laut, dan pembinaan keselamatan pasca-lulus.

d. Jenis Kapal yang Mengalami Kecelakaan Tahun 2020-2025

1) Latar Belakang

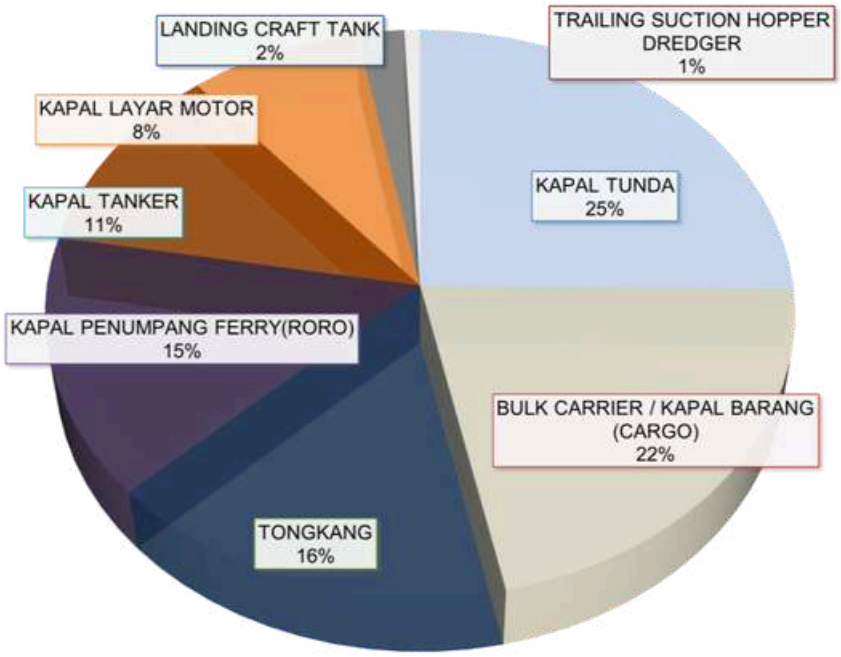


Diagram 2.5 Jenis Kapal yang Mengalami Kecelakaan Tahun 2020-2025

Selama periode tahun 2020–2025, tercatat sebanyak 135 kejadian kecelakaan kapal berdasarkan jenis kapal yang terlibat dalam pemeriksaan lanjutan. Data menunjukkan bahwa kecelakaan terjadi pada berbagai tipe kapal dengan karakteristik operasi yang berbeda-beda.

Jenis kapal yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah kapal tunda sebanyak 34 kejadian. Tingginya angka ini berkaitan dengan intensitas operasi kapal tunda yang tinggi, khususnya di wilayah pelabuhan, alur sempit, serta aktivitas manuver kapal lain, sehingga memiliki tingkat risiko operasional yang relatif lebih besar.

Selanjutnya, bulk carrier/kapal barang (cargo) mencatat 29 kejadian, mencerminkan tingginya frekuensi pelayaran kapal kargo dalam mendukung distribusi logistik nasional. serta operasi di berbagai kondisi perairan turut memengaruhi tingkat risiko kecelakaan pada jenis kapal ini.

Tongkang menempati urutan berikutnya dengan 22 kejadian. Operasi tongkang yang sering dikombinasikan dengan kapal tunda, keterbatasan sistem propulsi mandiri, serta ketergantungan pada kondisi cuaca dan arus, menjadi faktor yang meningkatkan potensi kecelakaan.

Kecelakaan pada kapal penumpang ferry (Ro-Ro) tercatat sebanyak 20 kejadian. Mengingat fungsi kapal ini sebagai angkutan publik, setiap insiden memiliki dampak signifikan terhadap keselamatan penumpang dan pelayanan transportasi, sehingga memerlukan perhatian khusus dalam aspek keselamatan operasional dan pemeliharaan.

Kapal tanker mengalami 16 kejadian, yang meskipun jumlahnya lebih rendah dibandingkan kapal kargo, memiliki tingkat risiko konsekuensi yang tinggi karena membawa muatan berbahaya dan mudah terbakar.

Sementara itu, kapal layar motor tercatat sebanyak 11 kejadian, yang umumnya beroperasi pada skala regional dengan keterbatasan teknologi dan fasilitas keselamatan dibandingkan kapal niaga modern.

Jenis kapal dengan keterlibatan kecelakaan paling rendah adalah Landing Craft Tank (LCT) sebanyak 3 kejadian dan Trailing Suction Hopper Dredger (TSHD) sebanyak 1 kejadian, yang umumnya

beroperasi pada rute dan wilayah kerja yang lebih terbatas serta dengan pola operasi khusus.

2) Analisa

a) Kapal Tunda

Kapal tunda merupakan jenis kapal dengan tingkat keterlibatan kecelakaan tertinggi, yang secara umum disebabkan oleh:

- Risiko manuver tinggi, terutama saat assist sandar, lepas sandar, dan penarikan kapal besar di perairan sempit.
- Kegagalan komunikasi dan koordinasi antara kapal tunda dan kapal yang ditunda, termasuk perintah yang tidak jelas atau terlambat.
- Tegangan tali tunda (towline failure) dan perubahan gaya tarik mendadak.
- Faktor manusia, seperti kelelahan awak akibat jam kerja tinggi dan tekanan operasional di pelabuhan.

b) *Bulk Carrier/* Kapal Barang (*Cargo*)

Kecelakaan pada kapal kargo umumnya berkaitan dengan:

- Masalah stabilitas dan distribusi muatan, terutama akibat shifting cargo atau kesalahan perhitungan muatan.
- Kegagalan struktur atau perawatan lambung, khususnya pada kapal tua.
- Kelelahan awak kapal akibat pelayaran jarak jauh dan jaga berkelanjutan.
- Navigational error, terutama di perairan terbatas dan saat cuaca buruk.

IMO mencatat bahwa *bulk carrier* rentan terhadap kecelakaan serius akibat kombinasi faktor teknis dan manajemen keselamatan.

c) Tongkang

Penyebab umum kecelakaan tongkang antara lain:

- Keterbatasan kemampuan manuver, karena bergantung pada kapal tunda.
- Kerentanan terhadap cuaca buruk dan gelombang tinggi, khususnya pada perairan terbuka.
- Kondisi struktur dan freeboard rendah, yang meningkatkan risiko kemasukan air.

- Pengawasan keselamatan yang kurang optimal, terutama pada operasi domestik.

Data IMO menunjukkan bahwa kecelakaan tongkang sering terjadi akibat *underestimation* terhadap risiko cuaca dan kondisi laut.

d) Kapal Penumpang *Ferry* (Ro-Ro)

Kapal ferry Ro-Ro memiliki karakteristik risiko khusus, antara lain:

- Masalah stabilitas, terutama akibat pergerakan kendaraan dan muatan di dek kendaraan.
- Kegagalan prosedur pintu rampa (bow/stern door) yang menyebabkan masuknya air.
- Tekanan jadwal operasional, yang dapat mendorong pengambilan keputusan berisiko.
- Human error dalam navigasi dan pengawasan, terutama di lintasan padat.

IMO menegaskan bahwa kecelakaan Ro-Ro sering dipicu oleh kombinasi stabilitas, prosedur keselamatan, dan disiplin operasiona

e) Kapal Tanker

Meskipun jumlah kejadiannya lebih sedikit, kecelakaan tanker memiliki potensi dampak tinggi. Penyebab umum meliputi:

- Kegagalan sistem keselamatan dan prosedur penanganan muatan berbahaya.
- Human error dalam operasi bongkar muat dan navigasi.
- Kebakaran dan ledakan, akibat korsleting, gas mudah terbakar, atau kegagalan ventilasi.
- Kesalahan manuver di perairan terbatas.

Menurut IMO, kecelakaan tanker sangat erat dengan kepatuhan prosedur keselamatan dan budaya safety management.

f) Kapal Layar Motor

Kecelakaan kapal layar motor umumnya dipicu oleh:

- Keterbatasan teknologi navigasi dan peralatan keselamatan.
- Kondisi kapal dan mesin yang kurang terawat.
- Kompetensi awak kapal yang bervariasi, terutama pada pelayaran tradisional.
- Kerentanan terhadap cuaca ekstrem.

IMO mencatat bahwa kapal non-konvensional lebih rentan akibat kombinasi keterbatasan teknis dan manajemen risiko.

g) Landing *Craft Tank* (LCT)

Penyebab umum kecelakaan LCT meliputi:

- Masalah stabilitas saat bongkar muat di pantai terbuka.
- Operasi di perairan dangkal dan tidak terlindung.
- Cuaca dan gelombang yang memengaruhi ramp dan struktur depan.

Risiko LCT umumnya berasal dari operasi amfibi dan lingkungan kerja terbuka.

h) Trailing *Suction Hopper Dredger* (THSD)

Kecelakaan pada TSHD relatif jarang dan biasanya disebabkan oleh:

- Kesalahan operasional khusus dredging, seperti pengisian muatan berlebih.
- Kegagalan sistem teknis khusus, bukan navigasi umum.
- Kesalahan prosedur kerja.

IMO menilai bahwa kecelakaan TSHD lebih bersifat *specialized operational risk*.

3) Evaluasi

Berdasarkan data jenis kapal yang mengalami kecelakaan dan pola penyebab umum menurut praktik internasional, perbaikan keselamatan pelayaran ke depan perlu difokuskan pada pendekatan berbasis karakteristik risiko tiap jenis kapal**,** dengan penekanan pada faktor manusia, operasional, dan sistem keselamatan.

a) Penguatan Kompetensi Awak Kapal Sesuai Profil Risiko Kapal

Pembinaan awak kapal perlu lebih spesifik terhadap jenis kapal yang dioperasikan. Kapal tunda, tongkang, dan Ro-Ro memerlukan penguatan kompetensi manuver, komunikasi, dan pengambilan keputusan cepat, sementara kapal kargo dan tanker memerlukan pendalaman stabilitas, manajemen muatan, dan kepatuhan prosedur keselamatan.

b) Peningkatan Standar Operasional di Area Risiko Tinggi

Kecelakaan banyak terjadi pada operasi berisiko tinggi seperti pelabuhan, perairan sempit, bongkar muat, dan kondisi cuaca buruk. Ke depan, perlu penegakan SOP yang lebih ketat terkait pembatasan operasi, kecepatan, dan kelayakan berlayar pada kondisi lingkungan tidak aman.

c) Penguatan Aspek non-Teknis dan Budaya Keselamatan

Evaluasi menunjukkan dominasi faktor manusia lintas jenis kapal. Oleh karena itu, peningkatan keselamatan tidak cukup melalui aspek teknis, tetapi juga melalui penguatan budaya keselamatan, komunikasi efektif, *Bridge/Engine Resource Management*, dan kepemimpinan di atas kapal.

d) Peningkatan Kelaiklautan dan Pemeliharaan Kapal

Jenis kapal dengan tingkat kecelakaan tinggi umumnya memiliki intensitas operasi besar. Perbaikan ke depan perlu difokuskan pada konsistensi perawatan, inspeksi berkala, serta kepatuhan terhadap standar kelaiklautan, khususnya untuk kapal kargo, tongkang, kapal layar motor, dan kapal tua.

e) Pendekatan Khusus untuk Kapal Penumpang dan Kapal Berisiko Tinggi

Untuk kapal Ro-Ro dan tanker, setiap kecelakaan berpotensi menimbulkan dampak besar. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan *zero tolerance* terhadap pelanggaran keselamatan, penguatan audit internal, serta latihan darurat yang lebih rutin dan realistis.

f) Pemanfaatan Data Kecelakaan sebagai Dasar Pembinaan

Data kecelakaan perlu dimanfaatkan secara aktif sebagai bahan pembelajaran, baik untuk awak kapal, perusahaan pelayaran, maupun institusi penjaminan mutu. Temuan kecelakaan harus diterjemahkan menjadi perbaikan SOP, kurikulum pelatihan, dan pengawasan operasional.

BAB III
SUMBER DAYA MANUSIA MAHKAMAH PELAYARAN

A. Profil SDM Mahkamah Pelayaran

Sumber Daya Manusia merupakan komponen penting dalam mendukung berjalannya organisasi. Pada akhir tahun 2025, Mahkamah Pelayaran tercatat memiliki 73 pegawai. Profil SDM Mahkamah Pelayaran menyajikan data kepegawaian yang dapat dimanfaatkan sebagai dasar pengambilan keputusan oleh pimpinan. Dalam laporan ini, ditampilkan data SDM yang dikelompokkan berdasarkan berbagai kriteria, antara lain satuan kerja, status kepegawaian, jabatan (tingkat eselon dan fungsional tertentu), golongan kepangkatan, latar belakang pendidikan, usia, jenis kelamin, serta partisipasi dalam tugas belajar maupun pendidikan dan pelatihan. Pengelompokan tersebut bertujuan untuk memudahkan pemahaman terkait kondisi SDM di lingkungan Mahkamah Pelayaran. Sumber data dalam laporan tahunan ini berasal dari tabel rekap data terpilah Mahkamah Pelayaran Tahun 2025. Adapun jumlah pegawai Mahkamah Pelayaran dapat dilihat pada Tabel 3.1 berikut.

Tabel 3.1 Jumlah Pegawai Mahkamah Pelayaran Tahun 2025

NO	JENIS	JUMLAH
1.	PNS	27
2.	CPNS	10
3.	PPPK	5
4.	PPPK Paruh Waktu	5
5.	Panel Ahli	11
6.	PPNPN:	
	a. Sekretaris Pimpinan	1
	b. Humas	2
	c. Petugas Kebersihan	5
	d. Pramubakti	1
7.	Outsourcing Bidang Keamanan	6
	Jumlah	73

Sumber : Data Unit Kepegawaian tanggal 31 Desember 2025

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021 tentang Organisasi Tata Kerja Mahkamah Pelayaran, struktur organisasi Mahkamah Pelayaran mengalami perubahan dari yang semula 4 Subbagian menjadi 2 subbagian dengan 2 kelompok substansi sebagai akibat dari penyetaraan jabatan sehingga terjadi perampingan struktur organisasi. Per desember 2025, Mahkamah Pelayaran memiliki 73 pegawai yang terdiri dari 3 Pejabat Struktural, 14 pegawai dengan Jabatan Fungsional Tertentu, 25 pegawai

dengan Jabatan Fungsional Umum, 5 PPPK Paruh Waktu, serta 31 pegawai Non ASN.

Jumlah ASN Mahkamah Pelayaran setiap waktunya mengalami perubahan, hal ini disebabkan oleh penambahan dan pengurangan jumlah ASN. Adapun penambahan jumlah ASN dapat terjadi apabila terdapat proses penerimaan CPNS dan mutasi pegawai dari instansi luar ke lingkungan Mahkamah Pelayaran. Sedangkan pengurangan jumlah ASN disebabkan oleh pemberhentian dan pensiun ASN (pegawai memasuki masa purnabakti). Berikut ini disajikan jumlah dan persentase pegawai Mahkamah Pelayaran berdasarkan data terpilah Mahkamah Pelayaran menurut satuan kerja setingkat direktorat dan jenis kelamin pada tabel di bawah ini sesuai format dari Pusat Data dan Teknologi Informasi (Pusdatin) Kementerian Perhubungan.

Berikut ini disajikan jumlah dan persentase pegawai Mahkamah Pelayaran berdasarkan data terpilah Mahkamah Pelayaran dengan kriteria tertentu dan jenis kelamin (*gender*) pada tabel di bawah ini sesuai format dari Pusat Data dan Teknologi Informasi (Pusdatin) Kementerian Perhubungan.

Mahkamah Pelayaran didukung oleh sumber daya manusia sebanyak 65 (enam puluh lima) orang, yang terdiri atas 3 (tiga) orang Pejabat Struktural, 14 (empat belas) orang Pejabat Fungsional Tertentu, 30 (tiga puluh) orang Pegawai Fungsional Umum, serta 11 (sebelas) orang Anggota Panel Ahli. Komposisi sumber daya manusia Mahkamah Pelayaran disajikan dalam tabel dan grafik data terpilah sebagai berikut:

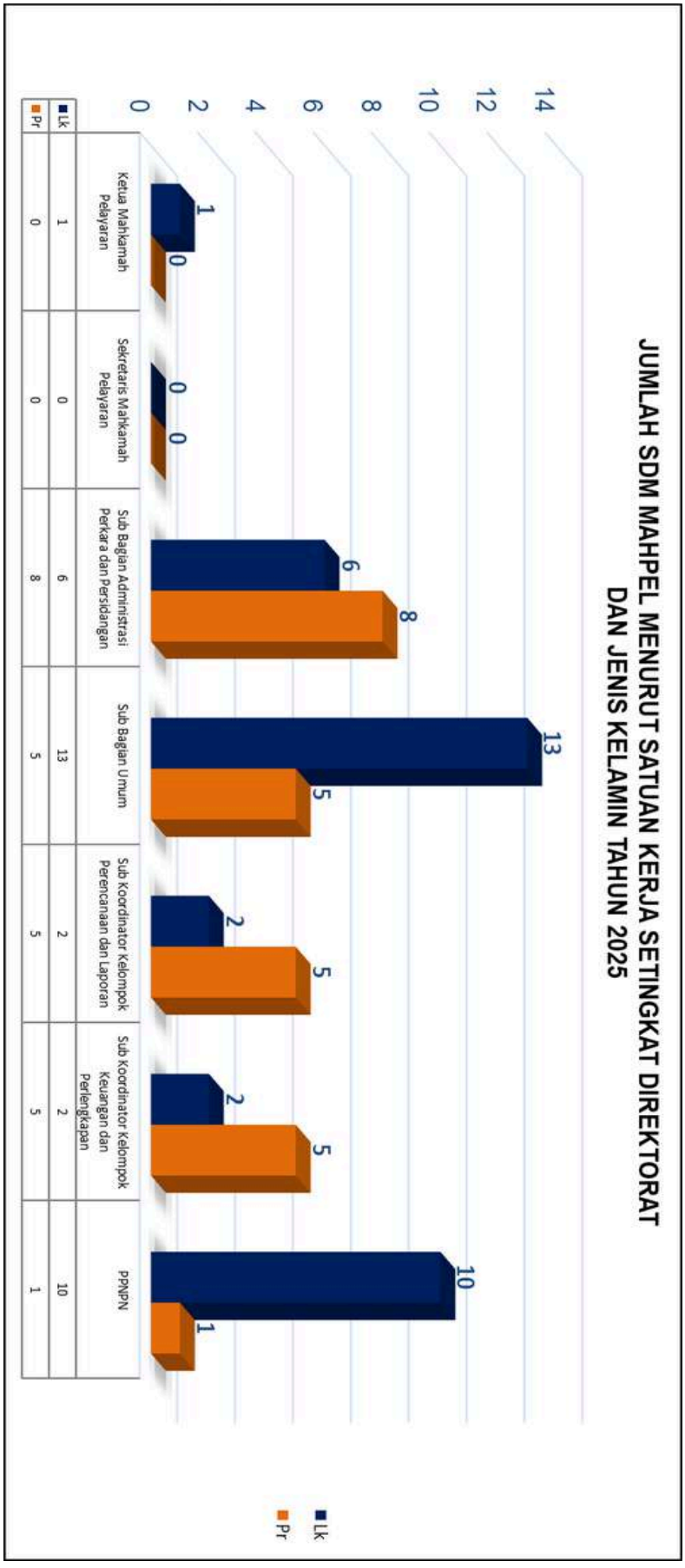


Diagram 3.1 SDM Mahkamah Pelayaran Menurut Satuan Kerja &Jenis Kelamin

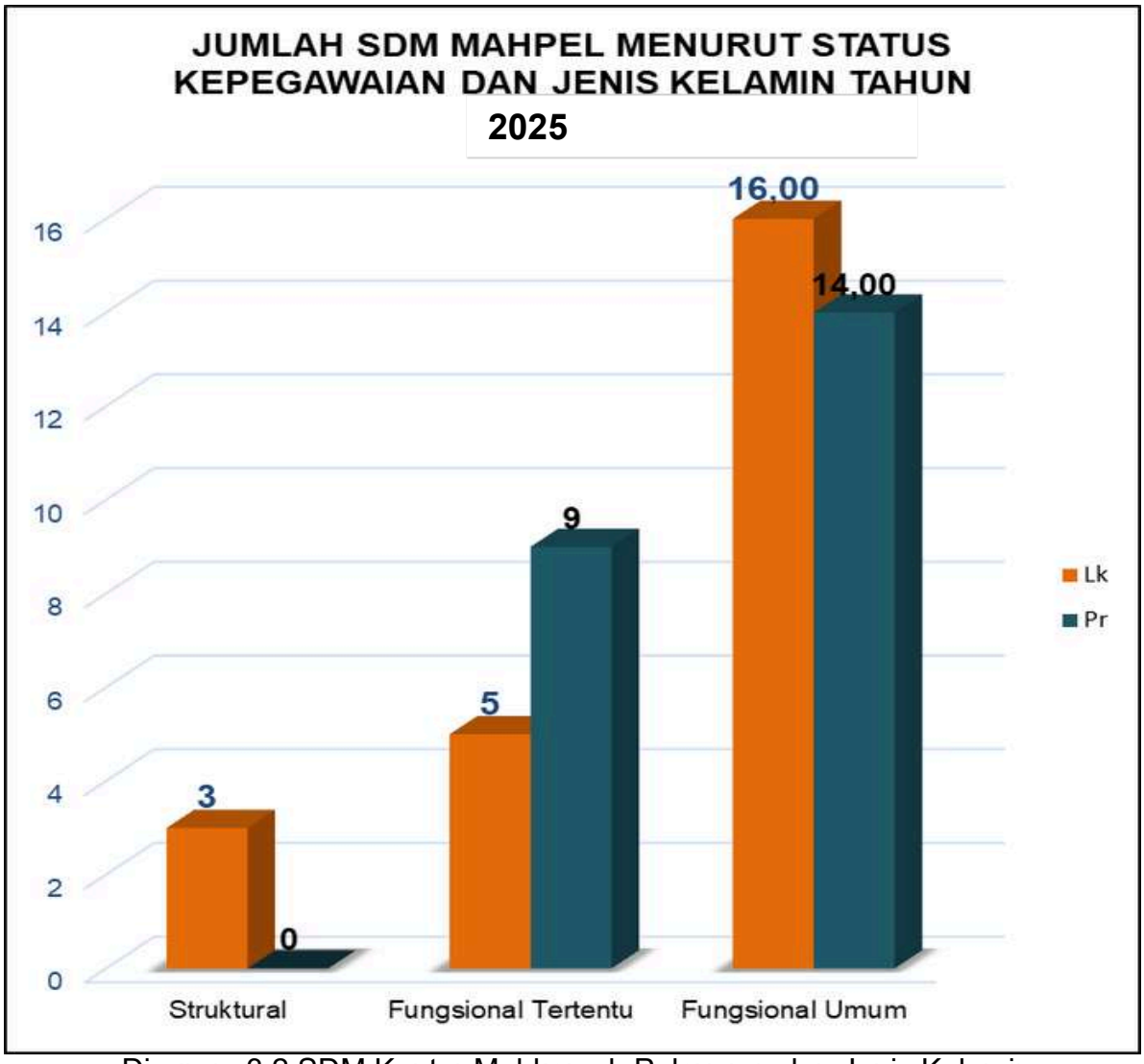


Diagram 3.2 SDM Kantor Mahkamah Pelayaran dan Jenis Kelamin

Tabel 3.2 SDM ASN Menurut Status Kepegawaian dan Jenis Kelamin

No	Status Kepegawaian	Jumlah Pegawaian			Persentase Komposisi Pegawai			Persentase Parisipasi Pegawai		
		Lk	Pr	Lk+Pr	Lk	Pr	Lk+Pr	Lk	Pr	Lk+Pr
I	Struktural									
1.1	Eselon II	1	0	1	100,00	0,00	100,00	33,33	0,00	33,33
1.2	Eselon III	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3	Eselon IV	2	0	2	100,00	0,00	100,00	66,67	0,00	66,67
	Sub Total	**3**	**0**	**3**	**100,00**	**0,00**	**100,00**	**12,50**	**0,00**	**6,38**
II	Fungsional Tertentu									
2.1	Perencana Ahli Muda	0	1	1	0,00	100,00	100,00	0,00	11,11	7,14
2.2	Perencana Ahli Pertama	1	1	2	50,00	50,00	100,00	20,00	11,11	14,29
2.3	Analis Hukum Ahli Pertama	0	3	3	0,00	100,00	100,00	0,00	33,33	21,43
2.4	Pranata Komputer Ahli Pertama	1	0	1	100,00	0,00	100,00	20,00	0,00	7,14
2.5	Terampil Pranata Pranata Komputer	0	1	1	0,00	100,00	100,00	0,00	11,11	7,14
2.6	Ahli Pertama Sumber Daya Manusia Aparatur	1	0	1	100,00	0,00	100,00	20,00	0,00	7,14
2.7	Pranata Sumber Daya Manusia Aparatur Terampil	0	1	1	0,00	100,00	100,00	0,00	11,11	7,14
2.8	Pengelolaan Keuangan APBN Ahli Pertama	1	0	1	100,00	0,00	100,00	20,00	0,00	7,14
2.9	Penata Laksana Barang Terampil	0	1	1	0,00	100,00	100,00	0,00	11,11	7,14
2.10	Pranata Keuangan APBN Terampil	0	1	1	0,00	100,00	100,00	0,00	11,11	7,14
2.11	Pranata Hubungan Masyarakat Ahli Pertama	1	0	1	100,00	0,00	100,00	20,00	0,00	7,14
	Sub Total	**5**	**9**	**14**	**35,71**	**64,29**	**100,00**	**20,83**	**39,13**	**29,79**
III	Fungsional Umum									
3.1	Fungsional Umum	15,00	12,00	27,00	55,56	44,44	100,00	62,50	52,17	57,45
3.2	Sekretaris Panel Ahli	1,00	2,00	3,00	33,33	66,67	100,00	4,17	8,70	6,38
	Sub Total	16,00	14,00	30,00	53,33	46,67	100,00	66,67	60,87	63,83
	JUMLAH	**24**	**23**	**47**	**51,06**	**48,94**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**



Diagram 3.3 SDM ASN MenurutEselon dan Jenis Kelamin

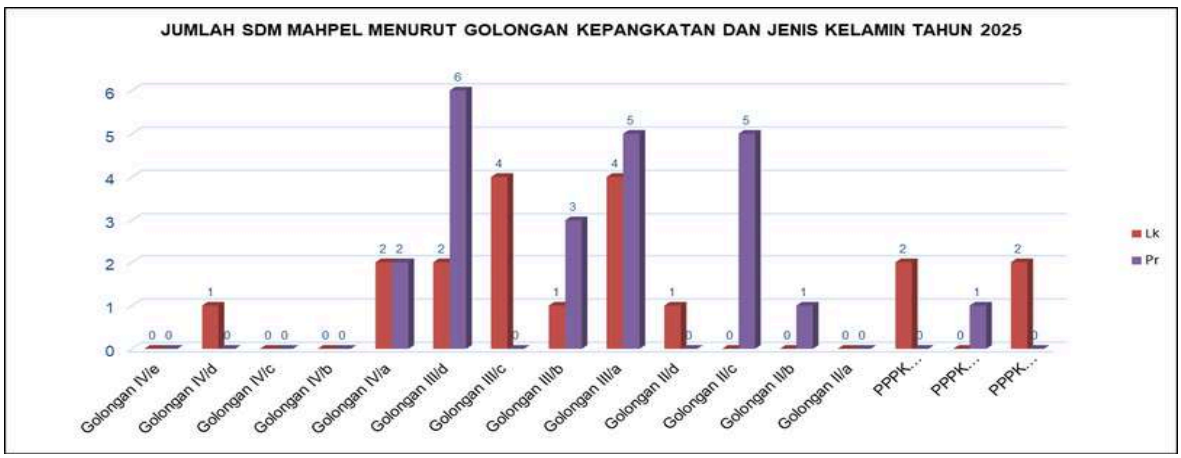


Diagram 3.4 SDM ASN Menurut Kepangkatan dan Jenis Kelamin

Tabel 3.3 SDM ASN Menurut Golongan Kepangkatan dan Jenis Kelamin

No	Status Kepegawaian	Jumlah Pegawaian			Persentase Komposisi Pegawai			Persentase Parisipasi Pegawai		
		Lk	Pr	Lk+Pr	Lk	Pr	Lk+Pr	Lk	Pr	Lk+Pr
1	Golongan IV/e	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Golongan IV/d	1	0	1	100,00	0,00	100,00	5,26	0,00	2,38
3	Golongan IV/c	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4	Golongan IV/b	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5	Golongan IV/a	2	2	4	50,00	50,00	100,00	10,53	8,70	9,52
6	Golongan III/d	2	6	8	25,00	75,00	100,00	10,53	26,09	19,05
7	Golongan III/c	4	0	4	100,00	0,00	100,00	21,05	0,00	9,52
8	Golongan III/b	1	3	4	25,00	75,00	100,00	5,26	13,04	9,52
9	Golongan III/a	4	5	9	44,44	55,56	100,00	21,05	21,74	21,43
10	Golongan II/d	1	0	1	100,00	0,00	100,00	5,26	0,00	2,38
11	Golongan II/c	0	5	5	0,00	100,00	100,00	0,00	21,74	11,90
12	Golongan II/b	0	1	1	0,00	100,00	100,00	0,00	4,35	2,38
13	Golongan II/a	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
14	PPPK Golongan IX	2	0	2	100,00	0,00	100,00	10,53	0,00	4,76
15	PPPK GolonganVII	0	1	1	0,00	100,00	100,00	0,00	4,35	2,38
16	PPPK Golongan V	2	0	2	100,00	0,00	100,00	10,53	0,00	4,76
	JUMLAH	**19**	**23**	**42**	**45,24**	**54,76**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**

Tabel 3.4 SDM ASN Menurut Pendidikanyangditamatkan dan Jenis Kelamin

No	Pendidikan yang ditamatkan	Jumlah Pegawaian			Persentase Komposisi Pegawai			Persentase Parisipasi Pegawai		
		Lk	Pr	Lk+Pr	Lk	Pr	Lk+Pr	Lk	Pr	Lk+Pr
1	SLTA atau kurang	7	0	7	100,00	0,00	100,00	29,17	0,00	14,89
2	D.1-D.3	1	8	9	11,11	88,89	100,00	4,17	34,78	19,15
3	D.4/S.1	10	11	21	47,62	52,38	100,00	41,67	47,83	44,68
4	S.2	6	4	10	60,00	40,00	100,00	25,00	17,39	21,28
5	S.3	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	JUMLAH	**24**	**23**	**47**	**51,06**	**48,94**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**

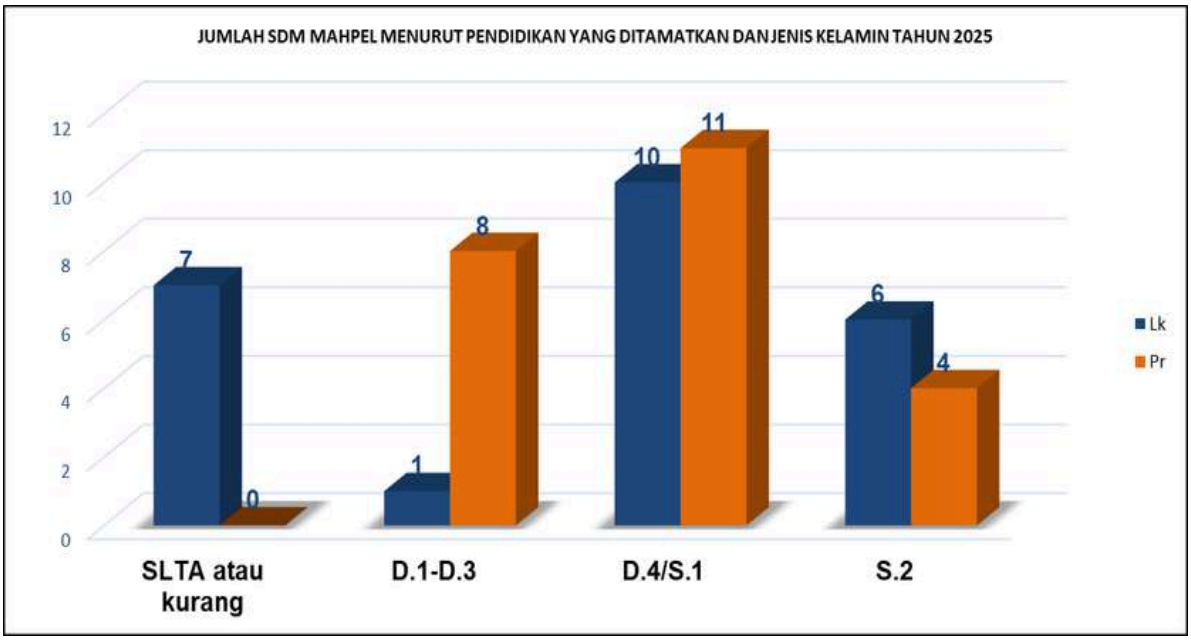


Diagram 3.5 SDM ASN Menurut Pendidikan yang ditamatkan dan Jenis Kelamin

B. Pengelolaan SDM Mahkamah Pelayaran

Pengelolaan sumber daya manusia merupakan aspek penting dalam suatu organisasi, sehingga seluruh fungsinya perlu dilaksanakan secara optimal guna

mendukung pencapaian tujuan organisasi dan kelembagaan. Melalui pengelolaan dan penataan SDM yang baik, diharapkan kekurangan sumber daya manusia yang dihadapi Mahkamah Pelayaran dapat diatasi, baik melalui seleksi penerimaan Formasi CPNS maupun melalui perpindahan (mutasi) pegawai.

Pada Tahun 2025, Mahkamah Pelayaran melaksanakan pengelolaan kepegawaian yang mencakup penerimaan pegawai, mutasi, pengusulan penghargaan, kenaikan pangkat, kenaikan gaji berkala, serta perencanaan kebutuhan sumber daya manusia. Dalam hal penerimaan pegawai, Mahkamah Pelayaran menerima 10 (sepuluh) orang Calon Pegawai Negeri Sipil (CPNS). Selanjutnya, terdapat 3 orang pegawai Mahkamah Pelayaran yang mutasi ke unit kerja lain, yaitu atas nama Sdr. Suprihatin Hasto Hardo Utomo, A.Md. ke Terminal Tipe A Tirtonadi, Sdri. Indah Sri Wigati ke Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas I Jawa Tengah, serta Sdr. Surya Darma Wijaya, A.Md. ke Biro SDMO Kantor Pusat Kementerian Perhubungan.

Pada aspek penghargaan, Mahkamah Pelayaran mengajukan usulan penerimaan tanda kehormatan bagi pegawai untuk Tahun 2026. Dalam aspek pengembangan karier, kenaikan pangkat diusulkan dengan ketentuan terhitung mulai tanggal 1 Februari 2025 atas nama Sdr. Surya Darma Wijaya, A.Md. dan Sdri. Jasmine Bella Devita, S.H. Selanjutnya, terhitung mulai tanggal 1 April 2025 atas nama Sdri. Nurasna, S.E., serta terhitung mulai tanggal 1 Oktober 2025 atas nama Sdri. Sumairi, S.T.

Selain itu, Mahkamah Pelayaran juga mengusulkan Kenaikan Gaji Berkala (KGB) bagi 14 (empat belas) orang Pegawai Negeri Sipil dan 1 (satu) orang Pegawai Pemerintah dengan Perjanjian Kerja (PPPK). Dalam rangka pemenuhan kebutuhan organisasi, Mahkamah Pelayaran juga mengajukan usulan formasi kebutuhan SDM jabatan fungsional Arsiparis, yang terdiri atas 3 (tiga) orang Arsiparis Terampil dan 3 (tiga) orang Arsiparis Ahli Pertama.

Disamping itu, unit kepegawaian juga melakukan rapat dengan Biro SDMO berkaitan kegiatan Penyusunan Data Base Kepegawaian, E-Kinerja, Penyusunan Peta Pegawai, Penyusunan Analisa Jabatan, Analisa Beban Kerja, Standar Kompetensi Pegawai, serta penyusunan Formasi di Lingkungan Sekretariat Mahkamah Pelayaran. Sedangkan rekrutmen Anggota Panel Ahli yang baru tahun 2024 mengusulkan sejumlah 9 orang sedang tahap proses koordinasi.

C. Peningkatan Kapasitas SDM Mahkamah Pelayaran Pengembangan SDM Pegawai Mahkamah Pelayaran

Dalam rangka meningkatkan kinerja sumber daya manusia (SDM) di lingkungan Mahkamah Pelayaran, Subbagian Umum khususnya Bagian Kepegawaian melaksanakan berbagai kegiatan pengembangan pegawai yang mencakup aspek peningkatan kompetensi, penilaian kinerja, serta pembinaan

kebersamaan. Salah satu kegiatan yang dilaksanakan adalah Penilaian 360 Derajat yang bertujuan memberikan pemahaman menyeluruh mengenai mekanisme evaluasi perilaku dan kinerja pegawai secara objektif dan komprehensif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang kepegawaian. Kegiatan tersebut dilaksanakan pada tanggal 18 November 2025 di Ruang Mataram Lounge dan diikuti oleh seluruh pegawai Mahkamah Pelayaran mulai pukul 09.00 WIB sampai dengan selesai.

Selain itu, sebagai bagian dari upaya menjaga kebugaran dan memperkuat sinergi antarpegawai, Mahkamah Pelayaran juga melaksanakan kegiatan olahraga bersama berupa tenis dan padel yang diikuti oleh Ketua Mahkamah Pelayaran, Anggota Panel Ahli, serta seluruh pegawai Mahkamah Pelayaran. Kegiatan olahraga bersama tersebut dilaksanakan rutin mulai bulan Juli s.d. Desember 2025 di Lapangan Tenis Mahkamah Pelayaran dan di Lapangan Padel di luar Mahkamah Pelayaran.

D. Kegiatan Pemantapan & Diklat Pegawai Mahkamah Pelayaran

Dalam rangka meningkatkan nilai Indeks Profesionalitas ASN di lingkungan Mahkamah Pelayaran, seluruh pegawai didorong untuk mengikuti pendidikan dan pelatihan secara non klasikal/daring secara mandiri. Setiap ASN Mahkamah Pelayaran diwajibkan mengikuti pelatihan sesuai dengan tugas dan fungsinya, baik yang diselenggarakan oleh Kementerian Perhubungan maupun oleh instansi di luar Kementerian Perhubungan, dengan mempertimbangkan keterbatasan pemanggilan diklat dari PPSDM Aparatur Perhubungan. Pelaksanaan pelatihan mandiri dapat disesuaikan dengan jam kerja masing-masing pegawai, dengan ketentuan minimal pemenuhan pelatihan sebesar 20 (dua puluh) jam pelajaran dalam 1 (satu) tahun.

Selain pelatihan mandiri, Mahkamah Pelayaran juga melaksanakan pemantapan kompetensi pegawai melalui pendidikan dan pelatihan yang diselenggarakan oleh Pusat Pengembangan SDM Aparatur Perhubungan Kementerian Perhubungan. Adapun kegiatan pendidikan dan pelatihan yang diikuti sepanjang tahun 2025 adalah sebagai berikut:

1. Mengikuti Pelatihan Kepemimpinan Administrator Kementerian Perhubungan Tahun 2025 yang dilaksanakan pada tanggal 28 Juli s.d. 3 Desember 2025**,** atas nama Bapak Taufan Isharmawan, S.H., M.M.Tr.
2. Melaksanakan Pelatihan Dasar Calon Pegawai Negeri Sipil (Latsar CPNS) Kementerian Perhubungan dari bulan Agustus s.d. Desember 2025, yang diikuti oleh 10 (sepuluh) orang CPNS Mahkamah Pelayaran.
3. Mengikuti Pelatihan *Effective Coaching and Monitoring* (ECM) yang dilaksanakan dalam dua angkatan, dengan rincian:
   a. Angkatan I, atas nama Sdri. Sri Indah Aprianti, S.E., M.M.Tr., yang meliputi *self learning* pada tanggal 27 Oktober s.d. 10 November 2025,

pembelajaran tatap muka klasikal pada tanggal 17 s.d. 19 November 2025, serta *action learning* secara *asynchronous* dan mandiri pada tanggal 20 November s.d. 3 Desember 2025.

b. Angkatan II, atas nama Sdri. Susila Wardani, S.E., M.Ak., yang meliputi *self learning* daring pada tanggal 27 Oktober s.d. 10 November 2025, pembelajaran tatap muka klasikal pada tanggal 1 s.d. 3 Desember 2025, serta *action learning* pada tanggal 4 s.d. 17 Desember 2025.

4. Mengikuti Orientasi PPPK Kementerian Perhubungan Tahun 2025 yang meliputi pembelajaran mandiri (MOOC) pada tanggal 6 s.d. 11 Oktober 2025 dan distance learning on campus pada tanggal 13 s.d. 17 Oktober 2025 yang diikuti oleh Sdr. Rendy Januar, S.Sos. dan Sdri. Ai Latifah, A.Md.
5. Mengikuti Pelatihan Jarak Jauh (PJJ) PPSPM pada tanggal 29 September s.d. 6 Oktober 2025, atas nama Sdr. Faizal Robyyulloh, S.Kom.

Tabel 3.10 Kegiatan Pemantapan dan Diklat Pegawai

No	Diklat	Penyelenggara	Tanggal Kegiatan	Nama Peserta
1	Mengikuti Pelatihan Kepemimpinan Administrator Kementerian Perhubungan Tahun 2025	Pusat Pengembangan SDM Aparatur Perhubungan Kementerian Perhubungan	28 Juli s.d. 3 Desember 2025	Taufan Isharmawan, S.H., M.M.Tr.
2	Pelatihan Dasar Calon Pegawai Negeri Sipil (Latsar CPNS) Kementerian Perhubungan	Pusat Pengembangan SDM Aparatur Perhubungan Kementerian Perhubungan	Agustus s.d Desember 2025	10 orang CPNS Mahkamah Pelayaran
3	Pelatihan *Effective Coaching and Monitoring* (ECM) Angkatan I	Pusat Pengembangan SDM Aparatur Perhubungan Kementerian Perhubungan	27 Oktober s.d. 10 November 2025	Sri Indah Aprianti, S.E., M.M.Tr.,
4.	Pelatihan *Effective Coaching and Monitoring* (ECM) Angkatan II	Pusat Pengembangan SDM Aparatur Perhubungan Kementerian Perhubungan	27 Oktober s.d. 10 November 2025	Susila Wardani, S.E., M.Ak.,

No	Diklat	Penyelenggara	Tanggal Kegiatan	Nama Peserta
5	Orientasi PPPK Kementerian Perhubungan Tahun 2025	Pusat Pengembangan SDM Aparatur Perhubungan Kementerian Perhubungan	6s.d17 Oktober 2025	Rendy Januar, S.Sos. dan Ai Latifah, A.Md.
5	Pelatihan Jarak Jauh (PJJ) PPSPM	Pusat Pengembangan SDM Aparatur Perhubungan Kementerian Perhubungan	29 Sept s.d. 6 Oktober 2025	Faizal Robyyulloh, S.Kom.

E. Evaluasi Panel Ahli dan Sekretaris Tim Panel Ahli Mahkamah Pelayaran

Kegiatan Evaluasi Kinerja Panel Ahli Mahkamah Pelayaran bertujuanuntuk menilai dan memastikan kinerja Anggota Panel Ahli secara objektif sebagaidasar peningkatan kualitas dan profesionalisme dalam pelaksanaan tugas dan fungsinya. Pada periode pelaksanaan tahun 2025, kegiatan evaluasi kinerjaPanel Ahli masih berada pada tahap proses evaluasi yang dilaksanakan melaluirapat internal pembahasan persiapan pelaksanaan seleksi terbuka Panel AhliTahun 2026.

Tahapan evaluasi dilaksanakan melalui rapat internal yang diselenggarakan pada tanggal 10 Desember 2025 pukul 11.00 WIB s.d. selesai, bertempat di Ruang Rapat Lantai 2 Kantor Mahkamah Pelayaran. Rapat tersebut dihadiri oleh Ketua Mahkamah Pelayaran, Kepala Subbagian Umum, Kepala Subbagian Administrasi Perkara dan Persidangan, serta Bagian Kepegawaian.

Dalam rapat tersebut dibahas evaluasi kinerja Anggota Panel Ahli yang sedang menjabat, mekanisme dan kriteria seleksi terbuka Panel Ahli Tahun 2026, serta kebutuhan jumlah dan kompetensi Panel Ahli sesuai dengan kebutuhan organisasi. Output kegiatan ini diharapkan berupa tersusunnya hasil evaluasi kinerja Panel Ahli serta rekomendasi pelaksanaan seleksi terbuka Panel Ahli Tahun 2026 sebagai dasar penetapan Anggota Panel Ahli pada periode berikutnya, guna mendukung peningkatan kualitas layanan dan kinerja Mahkamah Pelayaran.

F. Pengawasan dan Penegakan Disiplin Pegawai Mahkamah Pelayaran

Dalam rangka meningkatkan kinerja dan kedisiplinan pegawai, Mahkamah Pelayaran melaksanakan kegiatan pengawasan dan penegakan disiplin secara berkelanjutan. Pengawasan dilakukan melalui pemantauan kehadiran pegawai

dengan menggunakan sistem absensi biometrik (sidik jari) yang terintegrasi dengan identitas pegawai sesuai penetapan oleh unit kepegawaian. Selain itu, setiap pegawai diwajibkan melakukan pengisian absensi elektronik melalui aplikasi Skema Raja sebagai bagian dari pengendalian kehadiran dan kinerja.

Upaya penegakan disiplin juga dilaksanakan melalui kewajiban mengikuti apel pagi bagi seluruh pegawai yang dilaksanakan secara rutin setiap awal bulan. Sepanjang Tahun 2025, Mahkamah Pelayaran secara konsisten melaksanakan kegiatan pembinaan pegawai melalui apel dan upacara kedinasan yang dirangkaikan dengan pemberian apresiasi kepada pegawai terbaik di setiap bulannya.

Apel Pagi Mahkamah Pelayaran yang diikuti oleh seluruh pegawai juga dimanfaatkan sebagai sarana pemberian penghargaan *The Best Employee of The Month*, seperti pada periode Juli 2025 kepada Bapak Capt. Suhidman, M. Mar., M.M. (Anggota Panel Ahli) dan Sdr. Yuniarto (Staf), pada periode Agustus 2025 kepada Bapak Yanuar Prayoga Warsadi, S.H., M.H. (Anggota Panel Ahli) dan Sdri. Ai Latifah, A.Md. (Staf), pada periode September 2025 kepada Bapak Dr. Ir. Pratomo Setyohadi, M.Sc. (Anggota Panel Ahli) dan Ibu Risma Yetti Idris, S.E., M.M. (Staf), pada periode Oktober 2025 kepada Ibu Andi Ike Rismayanti, S.T. (Anggota Panel Ahli) dan Sdr. Ahmad Mahfur (Pegawai Operasional).

Selanjutnya, kegiatan pembinaan juga dilanjutkan dengan pelaksanaan Upacara Bendera dalam rangka Peringatan Hari Ulang Tahun (HUT) Korps Pegawai Republik Indonesia (KORPRI) ke-54 Tahun 2025 yang dilaksanakan di halaman Kantor Mahkamah Pelayaran pada hari Senin, 1 Desember 2025, pukul 08.00WIB sampai dengan selesai, yang sekaligus dirangkaikan dengan pemberian penghargaan *The Best Employee of The Month* periode November 2025kepada Bapak Capt. Bambang Suharto, S.E., M.M., M.Mar. (Anggota Panel Ahli)dan Sdr. Ade Abdurrahman (Staf). Kegiatan ini tidak hanya berfungsi sebagai saranapengawasan kedisiplinan, tetapi juga sebagai media penyampaian arahan, evaluasi, serta penguatan komitmen pegawai terhadap pelaksanaan tugas dan fungsiMahkamah Pelayaran.

BAB IV
KEGIATAN STRATEGIS DAN PENUNJANG LAINNYA

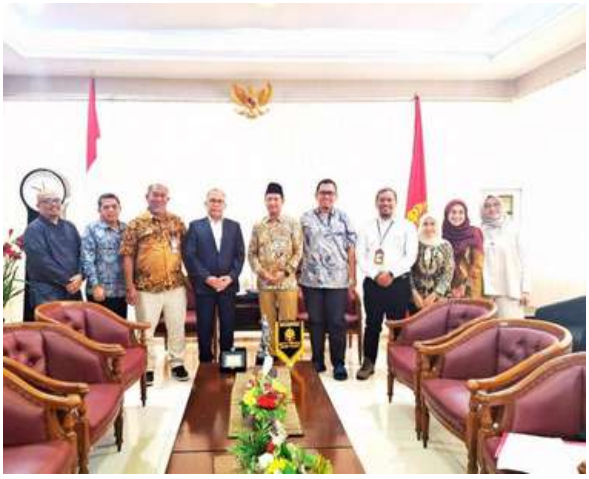
A. Kegiatan Strategis

1. Sinergi Bidang Hukum Pelayaran dengan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro



Ketua Mahkamah Pelayaran Kementerian Perhubungan RI Capt. Sahattua P. Simatupang, M.M., M.H., CGCAE., beserta tim sinergi melakukan kunjungan ke Fakultas Hukum Universitas Diponegoro pada tanggal 27 November 2025 dalam rangka memperkenalkan peran Mahkamah Pelayaran sebagai bagian penting dari penegakan hukum pelayaran di Indonesia. Langkah ini juga menjadi momen untuk membangun ruang kolaborasi dengan civitas akademika, khususnya dalam peningkatan kompetensi di bidang hukum pelayaran bagi para mahasiswa sebagai calon penerus bangsa. Melalui audiensi ini, Mahkamah Pelayaran berharap dapat membuka sinergi yang lebih kuat antara dunia praktik dan dunia akademik agar pembelajaran, pemahaman, dan ngembangan hukum pelayaran dapat Mahkamah Pelayaran menyampaikan terima kasih kepada Dekan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro beserta jajaran atas sambutan hangat dan ruang diskusi yang konstruktif. Semoga kerja sama ini dapat memberikan manfaat luas bagi peningkatan kualitas SDM hukum pelayaran UNDIP Semarang.

2. Sinergi Mahkamah Pelayaran & Fakultas Hukum Universitas Indonesia



Pada tanggal 26 September 2025, Mahkamah Pelayaran bersama Fakultas Hukum Universitas Indonesia melaksanakan pertemuan dalam rangka menjalin sinergi melalui kerja sama penelitian dan pengembangan program magang di bidang hukum pelayaran. Kegiatan ini bertujuan untuk memperkuat kolaborasi antara praktisi dan akademisi, meningkatkan kualitas kajian hukum pelayaran, serta memberikan kesempatan bagi mahasiswa untuk memperoleh pengalaman praktis yang

relevan dengan dinamika penyelesaian sengketa dan regulasi di sektor pelayaran.

3. Pelaksanaan Sinergi ke Singapura (MPA & *Supreme Court of Singapore*) untuk membuka dan membangun hubungan kerjasama lebihlanjut



Dalam rangka peningkatan kapasitas kelembagaan serta penguatan kualitas penegakan hukum di bidang pelayaran, Mahkamah Pelayaran telah melaksanakan kegiatan benchmarking melalui kegiatan sinergi ke *Maritime and Port Authority* (MPA) dan *Supreme Court of Singapore* pada tanggal 28 Oktober 2025. Sinergi ini bertujuan untuk melakukan diskusi teknis dan pertukaran pengalaman terkait *best practices* penegakan hukum pelayaran, khususnya dalam aspek penanganan kecelakaan pelayaran, mekanisme investigasi, proses adjudikasi, serta penyelesaian perkara maritim yang dilaksanakan secara profesional, independen, dan akuntabel.

Melalui pertemuan dengan *Maritime and Port Authority* (MPA), delegasi Mahkamah Pelayaran memperoleh pemahaman komprehensif mengenai tata kelola keselamatan pelayaran di Singapura, termasuk peran otoritas maritim dalam pencegahan kecelakaan, sistem pengawasan dan kepatuhan keselamatan, serta koordinasi antar lembaga dalam penanganan insiden pelayaran. Sementara itu, sinergi ke Supreme Court of Singapore memberikan wawasan strategis mengenai praktik peradilan maritim, khususnya dalam proses pemeriksaan perkara pelayaran, standar pembuktian, independensi lembaga peradilan, serta integrasi antara kerangka hukum nasional dan konvensi internasional di bidang maritim.



Sebagai hasil dari rangkaian diskusi tersebut, Mahkamah Pelayaran memperoleh referensi praktik terbaik (*best practices*) yang dapat dijadikan bahan pembelajaran dan perbandingan (*benchmarking)* dalam penguatan proses investigasi, pemeriksaan, dan pengambilan putusan perkara pelayaran di Indonesia. Dampak langsung dari kegiatan ini adalah meningkatnya kapasitas, wawasan, dan perspektif kelembagaan Mahkamah Pelayaran dalam menerapkan hukum maritim

secara lebih profesional, transparan, dan berorientasi pada keselamatan pelayaran.

Sebagai tindak lanjut dari sinergi tersebut, delegasi Mahkamah Pelayaran juga mengunjungi Pelabuhan HarbourFront, Singapura, untuk mempelajari secara langsung praktik terbaik dalam pengelolaan dan pelayanan kepelabuhanan. Kunjungan ini difokuskan pada pemahaman terhadap tata kelola operasional pelabuhan, penerapan standar keselamatan dan keamanan, serta sistem rambu, penandaan, dan informasi operasional yang mendukung kelancaran serta keselamatan kegiatan pelayaran. Melalui observasi lapangan ini, Mahkamah Pelayaran memperoleh referensi empiris mengenai integrasi antara kebijakan keselamatan pelayaran, manajemen pelabuhan, dan kepatuhan terhadap ketentuan hukum maritim, yang diharapkan dapat memperkaya perspektif dalam penanganan perkara serta perumusan rekomendasi keselamatan pelayaran secara komprehensif.

Sebagai penutup rangkaian sinergi di Singapura, delegasi Mahkamah Pelayaran melaksanakan *courtesy call* dengan Duta Besar Luar Biasa dan Berkuasa Penuh Republik Indonesia untuk Singapura, H.E. Suryopratomo. Pertemuan tersebut dimanfaatkan untuk menyampaikan maksud, tujuan, serta rangkaian agenda sinergi antara Mahkamah Pelayaran dengan penegak hukum pelayaran di Singapura. Selain itu, dilakukan koordinasi dan komunikasi terkait tindak lanjut hasil sinergi, khususnya dalam rangka penguatan kerja sama internasional, pertukaran informasi, serta peningkatan kapasitas kelembagaan Mahkamah Pelayaran di bidang penegakan hukum pelayaran, dengan dukungan dan fasilitasi Perwakilan Republik Indonesia di Singapura.

Selain rangkaian sinergi tersebut, delegasi Mahkamah Pelayaran juga menghadiri *SEA Transportation and Logistics Exhibition Forum* yang diselenggarakan di The Sands Expo, Singapura. Dalam forum ini, delegasi melakukan pertemuan dan diskusi dengan pelaku industri transportasi dan logistik dari Indonesia serta menghadiri sesi panel diskusi yang melibatkan Atase Perdagangan. Partisipasi dalam kegiatan ini dimanfaatkan untuk memperoleh wawasan terkini mengenai perkembangan sektor transportasi dan logistik di kawasan, memahami dinamika industri maritim dan logistik global, serta memperluas jejaring strategis yang relevan dengan tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran dalam mendukung penegakan hukum dan keselamatan pelayaran.

Secara keseluruhan, kegiatan sinergi ini memberikan kontribusi signifikan dalam penguatan kapasitas kelembagaan Mahkamah Pelayaran, peningkatan kualitas sumber daya manusia, serta perluasan perspektif internasional dalam penanganan perkara pelayaran. Hasil kunjungan diharapkan dapat menjadi dasar bagi penyempurnaan kebijakan, prosedur,

dan praktik kerja Mahkamah Pelayaran guna mewujudkan penegakan hukum pelayaran yang profesional, akuntabel, dan berorientasi pada keselamatan serta keadilan maritim.

4. Pelaksanaan Sinergi ke Jepang (*Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism* (MLIT)) untuk membuka dan membangun hubungan kerjasama lebih lanjut



Pada tanggal 05 sampai dengan 08 November 2025 Delegasi Mahkamah Pelayaran Republik Indonesia telah melaksanakan sinergi ke *Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism* (MLIT) Jepang. Sinergi kerja ini bertujuan untuk mempelajari dan membandingkan praktik terbaik (*best practices*) Jepang dalam penyelenggaraan keselamatan pelayaran, penegakan hukum maritim, serta mekanisme penanganan kecelakaan kapal, sekaligus memperkuat kerja sama internasional dan diplomasi kelembagaan di bidang hukum pelayaran.

Melalui rangkaian pertemuan teknis dengan MLIT Jepang, delegasi Mahkamah Pelayaran memperoleh pemahaman yang mendalam mengenai kerangka regulasi pelayaran Jepang, sistem pengawasan keselamatan kapal, mekanisme investigasi kecelakaan pelayaran, serta koordinasi antar lembaga dalam penegakan hukum maritim. Diskusi ini memberikan referensi strategis terkait penerapan standar keselamatan pelayaran yang berbasis pada konvensi internasional, integrasi kebijakan keselamatan dengan teknologi, serta tata kelola kelembagaan yang mendukung efektivitas penanganan perkara pelayaran.

Sinergi ini berhasil mencapai tujuan strategis berupa penguatan diplomasi hukum pelayaran, pertukaran pengetahuan dan praktik terbaik dalam keselamatan dan penegakan hukum pelayaran, serta terbangunnya komitmen kerja sama kelembagaan antara Mahkamah Pelayaran Republik Indonesia dan MLIT Jepang. Komitmen tersebut diperkuat dengan adanya dukungan institusional dari MLIT Jepang serta fasilitasi dan pendampingan berkelanjutan dari Kedutaan Besar Republik Indonesia (KBRI) Tokyo, yang menjadi landasan penting bagi peningkatan kapasitas Mahkamah Pelayaran di masa mendatang.



mekanisme kapal bahan pembelajaran dan perbandingan dalam penyempurnaan kebijakan, prosedur, dan regulasi pelayaran nasional. Referensi tersebut diharapkan dapat mendukung penguatan kapasitas kelembagaan Mahkamah Pelayaran, peningkatan profesionalisme sumber daya manusia, serta pengembangan regulasi pelayaran nasional yang selaras dengan standar dan praktik internasional.

Sebagai hasil dari sinergi ini, Mahkamah Pelayaran memperoleh referensi regulasi, kebijakan, dan penanganan kecelakaan yang dapat dijadikan

Sebagai bagian dari rangkaian sinergi tersebut, delegasi Mahkamah Pelayaran Republik Indonesia juga melaksanakan *courtesy call* ke Kedutaan Besar Republik Indonesia (KBRI) Tokyo dan melakukan pertemuan dengan Kuasa Usaha Ad Interim (KUAI) KBRI Tokyo, Yth. Ibu Maria Renata Hutagalung. Pertemuan ini dimanfaatkan untuk menyampaikan dan menjelaskan maksud serta tujuan sinergi Mahkamah Pelayaran ke Jepang, khususnya terkait kegiatan teknis dan diplomasi kelembagaan dengan MLIT Jepang.

Selain itu, dilakukan koordinasi terkait tindak lanjut hasil sinergi, termasuk peluang penguatan kerja sama, pertukaran informasi, serta dukungan diplomatik KBRI Tokyo dalam rangka peningkatan kapasitas kelembagaan Mahkamah Pelayaran. Dukungan tersebut diharapkan dapat mendorong keberlanjutan kerja sama internasional, memperkuat posisi Mahkamah Pelayaran dalam jejaring hukum maritim global, serta mendukung pengembangan dan penegakan hukum pelayaran nasional yang profesional, akuntabel, dan berorientasi pada keselamatan.

Secara keseluruhan, sinergi ke MLIT Jepang memberikan kontribusi strategis bagi penguatan kapasitas dan kredibilitas Mahkamah Pelayaran, perluasan perspektif internasional dalam penegakan hukum pelayaran, serta penyelarasan kebijakan dan regulasi nasional dengan standar internasional. Hasil sinergi ini diharapkan menjadi pijakan penting dalam upaya berkelanjutan Mahkamah Pelayaran untuk mewujudkan sistem penegakan hukum pelayaran yang modern, efektif, dan berkeadilan.

5. **Pelaksanaan Sinergi Ke Republik Rakyat Tiongkok (*Maritim Safety Administration (MSA) Shanghai,* dan *ShanghaiMaritimCourt*) untuk membuka dan membangun hubungan kerjasama lebih lanjut**

Dalam rangka peningkatan kapasitas kelembagaan, penguatan diplomasi hukum pelayaran, serta pengembangan penegakan hukum maritim yang selaras dengan praktik internasional, Mahkamah Pelayaran Republik Indonesia telah melaksanakan sinergi ke Maritime Safety Administration (MSA), Shanghai Maritime Court, serta Kantor Konsulat Jenderal Republik Indonesia (KJRI) di Shanghai, yang didampingi oleh staf KJRI Shanghai, pada tanggal 15 sampai dengan 18 Desember 2025.



Kegiatan sinergi ini bertujuan untuk mempelajari praktik terbaik Republik Rakyat Tiongkok dalam bidang keselamatan dan penegakan hukum pelayaran, memperkuat hubungan dan kemitraan kelembagaan, serta membuka peluang kerja sama antar instansi di bidang hukum dan keselamatan pelayaran.
Melalui rangkaian pertemuan tersebut, Mahkamah Pelayaran memperoleh peningkatan pemahaman yang signifikan mengenai sistem keselamatan pelayaran, mekanisme penanganan kecelakaan kapal, serta peran peradilan maritim dalam mendukung kepastian hukum dan keselamatan pelayaran di Tiongkok.

Pertemuan teknis dengan *Maritime Safety* Administration (MSA) dan *Shanghai Maritime Court,* yang difasilitasi oleh KJRI Shanghai, menghasilkan komitmen dukungan berupa penyediaan informasi strategis terkait kerangka regulasi, tata cara persidangan maritim, serta mekanisme penanganan kecelakaan kapal. Informasi dan referensi tersebut menjadi bahan pembelajaran yang bernilai dalam rangka penguatan hukum maritim Indonesia serta peningkatan kapasitas Mahkamah Pelayaran dalam menjalankan tugas investigasi, pemeriksaan, dan pemberian rekomendasi keselamatan pelayaran.



Dalam rangkaian sinergi ini, delegasi Mahkamah Pelayaran juga melaksanakan diskusi substantif dengan Shanghai Maritime Court yang difokuskan pada analisis kebijakan serta proses perumusan dan penyusunan rancangan peraturan pemerintah di bidang hukum dan keselamatan pelayaran. Diskusi tersebut mencakup pembahasan mengenai

prinsip-prinsip *good regulatory practices*, mekanisme harmonisasi peraturan, serta peran strategis peradilan maritim dalam menjamin konsistensi, kepastian hukum, dan efektivitas penerapan regulasi. Melalui pertukaran pandangan ini, Mahkamah Pelayaran memperoleh referensi penting mengenai pendekatan kebijakan dan kerangka regulasi yang diterapkan di Republik Rakyat Tiongkok, yang diharapkan dapat menjadi masukan substantif dalam penyusunan dan penyempurnaan regulasi nasional di Indonesia.

Secara strategis, hasil sinergi ini mendukung penguatan kerja sama maritim internasional, mempererat komunikasi dan koordinasi kelembagaan dengan MSA dan *Shanghai Maritime Court*, serta memperkuat sinergi dengan KJRI Shanghai dalam rangka perlindungan kepentingan Indonesia di bidang pelayaran. Dampak nyata dari kegiatan ini antara lain adalah meningkatnya efektivitas penanganan isu-isu maritim yang melibatkan kapal dan kepentingan Indonesia di wilayah Republik Rakyat Tiongkok, serta terbangunnya jalur komunikasi kelembagaan yang lebih solid dan berkelanjutan.

Sebagai tindak lanjut kebijakan, hasil *benchmarking* ini diharapkan dapat diimplementasikan oleh Mahkamah Pelayaran dalam proses penyusunan usulan Rancangan Peraturan Pemerintah (RPP), Rancangan Peraturan Menteri (RPM), dan Rancangan Standar Operasional Prosedur (RSOP) sebagai pelaksanaan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024. Dalam konteks ini, penyusunan regulasi dan pedoman teknis diharapkan mampu

terbagi mengakomodasi ketentuan-ketentuan universal dan praktik internasional yang telah diterapkan di Republik Rakyat Tiongkok, guna mewujudkan penegakan hukum pelayaran yang lebih inklusif, komprehensif, dan berdaya saing global.

Sebagai penutup rangkaian sinergi di Shanghai, delegasi Mahkamah Pelayaran melaksanakan *courtesy call* dengan Konsul Jenderal Republik Indonesia di Shanghai. Pertemuan ini dimanfaatkan untuk menyampaikan maksud dan tujuan kedatangan delegasi, termasuk rangkaian kegiatan teknis dan diskusi dengan *Maritime Safety Administration* (MSA) dan *Shanghai Maritime Court*. Selain itu, dilakukan koordinasi terkait tindak lanjut hasil sinergi, khususnya dalam rangka penguatan kerja sama, pertukaran informasi, serta dukungan diplomatik yang berkelanjutan. Melalui pertemuan ini, diharapkan KJRI Shanghai dapat mengoordinasikan lebih lanjut dengan Kedutaan Besar Republik Indonesia di Beijing, guna memastikan kesinambungan komunikasi, sinergi kelembagaan, serta dukungan optimal terhadap kepentingan Indonesia di bidang hukum dan keselamatan pelayaran.

6. *Pertemuan* Audiensi antara Mahkamah Pelayaran dengan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP)



Kegiatan Pertemuan antara Mahkamah Pelayaran dengan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) diselenggarakan pada hari selasa, 21 Oktober 2025, hadir dari Mahkamah Pelayaran : Capt. Sahattua Simatupang,MM,MH,CGCAE, Beberapa Panel Ahli dan staf Mahkamah Pelayaran.dan dari KKP hadir antara lain : Mahfudiyah selaku Kepala Biro Hukum KKP dan beberapa Pejabat Struktural antara lain Direktur Kepelabuhan Perikanan, Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap, Kepala Sub Direktorat Kesyahbandaran, Kepala Subdirektorat Kapal Perikanan dan Penangkapan serta TimJa Hukum dari KKP.



Pertemuan ini bertujuan memperkuat koordinasi pelaksanaan tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran dalam aspek hukum pelayaran pada sektor kelautan dan perikanan, khususnya terkait keselamatan pelayaran dan penanganan kecelakaan kapal perikanan. Mahkamah Pelayaran menyampaikan peran dan kewenangannya sesuai Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, termasuk pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal serta penegakan disiplin nakhoda dan perwira kapal. Pembahasan menghasilkan kesepahaman mengenai perlunya harmonisasi regulasi, kejelasan mekanisme penanganan kecelakaan kapal perikanan, serta penguatan koordinasi antara Mahkamah Pelayaran, KKP, dan Kementerian Perhubungan. Kerja sama formal dinilai penting untuk mendukung efektivitas penegakan hukum keselamatan pelayaran dan meningkatkan kepatuhan pelaku usaha pelayaran di sektor kelautan dan perikanan. Terdapat irisan kewenangan yang kuat antara Mahkamah Pelayaran dan KKP dalam penegakan hukum keselamatan pelayaran kapal perikanan. Benchmarking ini juga memperkuat kesamaan pemahaman serta menjadi dasar penguatan koordinasi dan kerja sama teknis antar instansi. Hasil pertemuan ini akan ditindaklanjuti melalui pembentukan kelompok kerja teknis lintas instansi berdasarkan MoU KKP-

Kemenhub untuk menyusun mekanisme rujukan, pembagian kewenangan, dan pemberian sanksi dalam penanganan kecelakaan kapal.

7. Audiensi antara Mahkamah Pelayaran dan Kementerian Ketenagakerjaan (Kemenaker).



Dalam upaya memperkuat perlindungan bagi pelaut dan pekerja di bidang pelayaran, Tim dari Mahkamah Pelayaran yang di pimpin oleh Capt. Sahattua P. Simatupang, M.M., M.H., CGCAE., berkunjung ke Kementerian Ketenagakerjaan RI pada hari Kamis, 23 Oktober 2025 pukul 13.00 - 15.30 WIB, bertempat di ruang rapat Sekretaris Jenderal Kementerian Ketenagakerjaan (KEMNAKER) untuk melakukan audiensi dan diterima oleh Sekretaris Jenderal Kemenaker Bapak Dr. Cris Kuntadi beserta jajarannya, bersinergi untuk membahas implementasi dan harmonisasi ketentuan Perjanjian Kerja Laut sesuai dengan peraturan nasional dan standar internasional. Kolaborasi ini menjadi langkah penting dalam dan ketenagakerjaan, agar sekaligus awak kapal mendapatkan kepastian hukum, keadilan, dan perlindungan yang layak. Melalui kegiatan ini diharapkan tercapainya outcome berupa meningkatnya kepastian hukum dan efektivitas penanganan sengketa Perjanjian Kerja Laut secara terstruktur dan terkoordinasi. Dampaknya bagi Mahkamah Pelayaran adalah penguatan peran kelembagaan sebagai pusat penyelesaian sengketa hukum pelayaran, peningkatan kualitas pelayanan hukum kepada Awak Kapal, serta terwujudnya sistem penyelesaian sengketa yang lebih cepat, adil, dan mendukung keselamatan kerja serta stabilitas sektor pelayaran.



8. Kegiatan Sinergi Tim Mahkamah Pelayaran ke Pengadilan Negeri di Jakarta Pusat



Dalam rangka memperkuat koordinasi dengan lembaga peradilan dan aparat penegak hukum guna menyusun regulasi dan pedoman beracara dilaksanakan pada hari jumat, 20 Juni 2025, pukul 09.30 WIB s.d selesai, bertempat di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, Kegiatan rapat di pimpin oleh Ibu Lita Saras Seruni (Hakim Adhoc PHI) dan Bp. Adi Karsyaf, S.H., M.H., dengan peserta rapat antara lain: Plt. Sekretaris Mahkamah Pelayaran, Panel Ahli Mahkamah Pelayaran, Sekretaris Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, Panitera Muda Hukum, Panitera Muda Niaga, Panitera Muda Pidana, Kepala Bagian Umum, Kepala Subbagian Kepegawaian, Kepala Subbagian Perencanaan Teknologi Informasi dan Pelaporan, Hakim Perdata Umum, Pidana Umum dan Khusus Niaga, Hakim Perdata Umum, Pidana Umum dan Khusus Hubungan Industrial, Staf Bagian Perkara dan Persidangan. Kegiatan audiensi dan studi banding ini dilaksanakan untuk memperoleh pemahaman mengenai penanganan perkara maritim pada peradilan nasional sekaligus memperkuat peran dan kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam sistem penegakan hukum maritim. Kegiatan ini menghasilkan kesepahaman tentang perlunya kejelasan kedudukan hukum, mekanisme pemeriksaan perkara, serta penguatan pedoman dan koordinasi lintas instansi agar pelaksanaan tugas Mahkamah Pelayaran selaras dengan praktik peradilan nasional.



Dampak dari kegiatan ini adalah meningkatnya keseragaman pemahaman antarinstansi, penguatan peran Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga kuasi-yudisial, serta terwujudnya kepastian hukum dan efektivitas penanganan perkara maritim. Sebagai tindak lanjut, Mahkamah Pelayaran akan menyusun regulasi dan pedoman beracara, memperkuat koordinasi dengan lembaga

peradilan dan aparat penegak hukum, serta melakukan pendalaman kajian teknis penanganan perkara maritim secara berkelanjutan.

9. Kegiatan Sinergi Tim Mahkamah Pelayaran ke Pengadilan Negeri di Jakarta Utara



Dalam rangka memperkuat peran Mahkamah Pelayaran dalam sistem penegakan hukum maritim dan penyelarasan kewenangan, Tim Mahkamah Pelayaran Panel di pimpin Panel Ahli Bapak Yanuar Prayoga Warsadi,S.H., Andi Ike Rismayanti, Taufan Isharmawan, S.H., M.MTr (Plt.Sesmahpel), Nurasna, SE (Plt.Kasubag Umum Mahpel) berkunjung ke Pengadilan Negeri di Jakarta pada hari selasa, 01 Juli 2025, pukul 09.30 WIB s.d selesai, rapat di buka oleh Warsita, S.H., (Adhoc), dari Pengadilan Negeri Jakarta Utara dengan beserta jajaran Sdr.Yustisa Anas, SE, MH (Plt. Sekretaris), (Adhoc) PN Pengadilan Negeri Jakarta Utara, Ahli Hakim Agung Prof. Dr. Surya Jaya, S.H., M.Hum, (Adhoc) Hakim Ad Hoc Pengadilan Tipikor pada PN Jakarta Pusat, Kepala Kepaniteraan Khusus, Kepala Kepaniteraan Perdata, serta Kepala Kepaniteraan Pidana. Kegiatan ini merupakan bagian dari upaya memperkuat peran Mahkamah Pelayaran dalam sistem penegakan hukum maritim melalui penyelarasan kewenangan. Mekanisme kerja, dan kebijakan pendukung. Kegiatan ini menghasilkan kesepahaman mengenai pentingnya penguatan kedudukan hukum dan kejelasan kewenangan Mahkamah Pelayaran, termasuk penegasan nomenklatur, mekanisme pemeriksaan perkara, serta optimalisasi peran Panel Ahli agar selaras dengan praktik peradilan khusus dan memperkuat sinergi antar instansi. Audiensi pertemuan ini menegaskan bahwa Mahkamah Pelayaran memiliki peran strategis sebagai lembaga kuasi-yudisial yang masih memerlukan penguatan dasar hukum dan harmonisasi dengan sistem peradilan nasional. Sebagai tindak lanjut, Mahkamah Pelayaran akan melanjutkan penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah (RPP), melakukan kajian penegasan kewenangan, serta



meningkatkan koordinasi dan kerja sama dengan Pengadilan Negeri dan aparat penegak hukum guna mewujudkan mekanisme penanganan perkara maritim yang terintegrasi, konsisten, dan berkelanjutan.

10. Focus Group Discussion (FGD) Penyusunan Rancangan Renstra Sekretariat Jenderal dan Biro Perencanaan Tahun 2025-2029



Kegiatan *Focus Group Discussion* (FGD) Penyusunan Rancangan Renstra Sekretariat Jenderal dan Biro Perencanaan Tahun 2025-2029, hari kamis tanggal 30 Oktober 2025 di Ramada by Wyndham Yogyakarta yang di pimpin oleh Kepala Biro Perencanaan/ Kabag Rencana. Bertujuan Menyusun Renstra Sekjen, outputnya Rancangan naskah teknokratif dan draf renstra Sekretariat Jenderal Perhubungan periode 2025-2029.

11. Sinergi Mahkamah Pelayaran ke Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang



Mahkamah Pelayaran Kementerian Perhubungan RI melaksanakan kegiatan team teaching dan audiensi bersama PIP Semarang pada 12 November 2025. Kegiatan ini menjadi langkah nyata dalam memperkuat kompetensi selamatan pelayaran, sekaligus memastikan materi pendidikan dan pelatihan berjalan selaras dengan kebutuhan di lapangan. Kegiatan sinergi Mahkamah Pelayaran ke Politeknik IlmuPelayaran (PIP) Semarang membahas kompetensi keselamatan Pelayaran, materi Pendidikan dan pelatihan membahas kerja sama penguatan kompetensi keselamatan pelayaran dan materi pendidikan serta pelatihan, dengan hasil terjalin kesepahaman awal antara Mahkamah Pelayaran dan PIP, Semarang. Mahkamah Pelayaran juga Mendukung peningkatan kualitas SDM pelayaran. Melalui kolaborasi ini, Mahkamah Pelayaran berharap terbangun sinergi yang semakin erat antara lembaga pendidikan pelayaran dan Mahkamah layaran, khususnya dalam pemahaman proses pemeriksaan kecelakaan kapal sebagai gian dari pembelajaran bagi para taruna. Terima kasih kepada keluarga besar PIP Semarang atas sambutan hangat dan ruang

diskusi yang produktif. Semoga kerja sama ini terus memberi manfaat bagi peningkatan kualitas SDM layaran.

12. Pembelajaran Praktik Diklat Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Bagi ASN Di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut



Mahkamah Pelayaran Kementerian Perhubungan RI bersama BP2TL Jakarta kembali melaksanakan Pembelajaran Praktik Diklat Pemeriksaan Kecelakaan Kapal bagi para ASN di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Kegiatan ini menjadi ruang belajar yang hangat, interaktif, dan penuh semangat kolaborasi untuk memperkuat kompetensi para peserta dalam penegakan hukum pelayaran. Para peserta menerima materi komprehensif mengenai kewenangan Mahkamah Pelayaran pasca perubahan ketiga UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, termasuk kewenangan memeriksa dan memberikan sanksi kepada Operator, Pemilik Kapal, Petugas, dan Pejabat yang terkait ecelakaan kapal. Selain itu, peserta juga mempelajari rujukan hukum nasional serta Konvensi Internasional yang menjadi dasar dalam pemeriksaan. Pemahaman ini diharapkan menjadi bekal penting bagi para peserta Diklat pemeriksa kecelakaan kapal dalam melakukan pemeriksaan pendahuluan, sehingga proses pemeriksaan lanjutan oleh Panel Ahli dapat berjalan lebih efektif dan tepat sasaran. Dengan arahan dan materi dari:• Capt. Sahattua P. Simatupang, M.M., M.H., CGCAE – Ketua Mahkamah Pelayaran, • Capt. Suhidman, M.Mar., M.M. – Anggota Panel Ahli, • Amung Rakhmat, S.H. – Anggota Panel Ahli, serta partisipasi aktif peserta, kegiatan ini berlangsung penuh antusias dan memperkaya pemahaman bersama. Terima kasih kepada seluruh peserta, narasumber, dan pihak yang terlibat. Semoga ilmu hari ini menjadi energi untuk terus menghadirkan pelayanan publik yang profesional, berintegritas, dan humanis. Mari kita terus bersinergi, belajar, dan menjaga keselamatan pelayaran Indonesia.

13. Hari Anti Korupsi Sedunia (Hakordia) Kementerian Perhubungan



Peliputan kegiatan Ketua Mahkamah Pelayaran mehadiri acara Hari Anti Korupsi Sedunia (Hakordia) Kementerian Perhubungan, bertempat di Ruang Mataram kantor pusat Kemenhub pada tanggal 4 Desember 2025. Kegiatan ini bertujuan untuk kehadiran Ketua Mahkamah Pelayaran pada peringatan Hari Anti Korupsi Sedunia (Hakordia) di lingkungan Kementerian Perhubungan. Hasil kegiatan adalah tersedianya dokumentasi kegiatan sebagai bahan informasi dan publikasi. Dampaknya bagi Mahkamah Pelayaran adalah mendukung penguatan citra kelembagaan serta komitmen terhadap nilai integritas dan pencegahan korupsi.

14. Pelatihan Sertifikasi Mediator Angkatan XII CLE Fakultas Hukum Universitas Indonesia



Mengikuti Pelatihan sertifikasi mediator angkatan XII yang diselenggarakan CLE- Fakultas Hukum Universitas Indonesia secara online yang diselenggarakan tanggal 01 s.d 21 Desember 2025, dari Mahkamah Pelayaran diikuti oleh Bapak Capt. Sahattua P Simatupang, MM, MH, CGCAE , Diklat ini akan memperkuat kapasitas kelembagaan Mahkamah Pelayaran dalam menyelesaikan sengketa melalui mediasi yang dan mengimplementasikan kebijakan penyelesaian sengketa non-litigasi yang transparan, akuntabel, dan berorientasi pada hasil pasca revisi ketiga Undang-Undang Pelayaran Nomor 66 tahun 2024. Kompetensi mediasi ini diharapkan menjadi dasar dalam penyusunan dan penyempurnaan Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri Perhubungan, serta Standar Operasional Prosedur Mahkamah Pelayaran, agar selaras dengan prinsip efisiensi, kepastian waktu, dan kualitas layanan.

15. Pembahasan Rencana Kerjasama Dalam Pengembangan Program Kekhususan, Program Studi, Bahan Praktek, Bahan Ajar Terkait Hukum Pelayaran dan Sertifikasi Profesi



Kegiatan pembahasan rencana Kerjasama dalam pengembangan program kekhususan, program studi, bahan praktek, bahan ajar terkait hukum Pelayaran dan sertifikasi profesi dengan sekolah-sekolah Pelayaran pada tanggal 03 Desember 2025 di *mataram lounge* Mahkamah Pelayaran,
Kegiatan ini dilaksanakan untuk membahas rencana kerja sama dalam pengembangan program kekhususan, program studi, bahan praktik, bahan ajar hukum pelayaran, serta sertifikasi profesi bersama sekolah-sekolah pelayaran dengan hasil tercapainya kesepahaman awal mengenai arah kerja sama pengembangan pendidikan dan sertifikasi di bidang hukum pelayaran sebagai dasar tindak lanjut ke tahap berikutnya

16. Rapat RPM Tentang Satuan Poin Pelanggaran Dari Jenis Pelanggaran Administrative Dibidang Transportasi Laut



Kegiatan Undangan Rapat RPM tentang satuan poin pelanggaran dari jenis pelanggaran *administrative* dibidang transportasi laut pada tanggal 11 dan 18 Desember 2025 di ruang rapat biro hukum gedung cipta Kemenhub, kegiatan ini bertujuan membahas dan menyusun ketentuan satuan poin pelanggaran untuk jenis pelanggaran administratif di bidang transportasi laut sebagai bagian dari penyusunan Rancangan Peraturan Menteri (RPM). Hasil rapat tercapainya kesepakatan awal mengenai klasifikasi dan pembobotan satuan poin pelanggaran administratif di bidang transportasi laut, kedepannya Menjadi dasar penerapan penegakan hukum administratif yang lebih jelas, terukur, dan konsisten di sektor transportasi laut.

17. Peningkatan Pelayanan Maritim Melalui SDM Unggul PT Pelindo Jasa Maritim

Mahkamah Pelayaran Kementerian Perhubungan RI turut hadir dalam penyerahan Penghargaan Kinerja Pegawai Terbaik Tahun 2025 PT Pelindo Jasa Maritim yang diselenggarakan di PO Hotel Semarang pada tanggal 12

November 2025. Kehadiran Mahkamah Pelayaran dalam kegiatan ini merupakan wujud dukungan terhadap upaya peningkatan kualitas sumber daya manusia di bidang jasa pemanduan kapal sebagai bagian penting dari sistem keselamatan pelayaran nasional.

Dalam kegiatan tersebut, Ketua Mahkamah Pelayaran, Capt. Sahattua P. Simatupang, M.M., M.H., CGCAE, memberikan sambutan pembuka (opening speech) yang menekankan pentingnya profesionalisme, integritas, serta peningkatan kompetensi sumber daya manusia sebagai fondasi utama dalam mewujudkan pelayanan pemanduan kapal yang aman, andal, dan berorientasi pada keselamatan. Beliau juga menyampaikan bahwa kualitas pelayanan pemanduan memiliki korelasi langsung dengan tingkat risiko kecelakaan kapal di pelabuhan, sehingga perlu didukung oleh motivasi kerja yang tinggi dan budaya keselamatan yang kuat.

Selain itu, Mahkamah Pelayaran berperan aktif melalui kontribusi keilmuan para Anggota Panel Ahli sebagai narasumber. Capt. Bambang Suharto, M.M., M.Mar., menyampaikan materi mengenai pentingnya peningkatan motivasi kerja dalam pelayanan pemanduan kapal sebagai salah satu indikator utama dalam penilaian Pandu Unggul di lingkungan PT Pelindo Jasa Maritim.

18. Sosialisasi III Code (Triple I Code) sebagai Penguatan Implementasi Standar Keselamatan Pelayaran Internasional



Mahkamah Pelayaran Kementerian Perhubungan Republik Indonesia pada tanggal 10 Oktober 2025 menyelenggarakan kegiatan Sosialisasi III Code (Implementation of IMO Instruments Code) sebagai langkah strategis dalam memperkuat penerapan standar keselamatan pelayaran, keamanan kapal, dan perlindungan lingkungan laut sesuai ketentuan International Maritime Organization (IMO). Kegiatan yang disampaikan oleh Ketua Mahkamah Pelayaran, Capt. Sahattua P. Simatupang, M.M., M.H., CGCAE, ini bertujuan memberikan pemahaman komprehensif kepada seluruh pegawai mengenai III Code sebagai kerangka dasar audit maritim internasional yang memastikan setiap negara anggota melaksanakan kewajibannya terhadap konvensi IMO yang telah diratifikasi.

Dalam sosialisasi tersebut disampaikan bahwa negara memiliki tanggung jawab utama sebagai Flag State, Coastal State, dan Port State dalam

menjamin keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut. III Code menjadi instrumen penting dalam sistem implementasi dan pengawasan melalui penguatan regulasi nasional, pelaksanaan inspeksi dan audit, serta kewajiban pelaporan kecelakaan kapal kepada IMO secara transparan dan akuntabel. Selain itu, prinsip perbaikan berkelanjutan ditekankan melalui peningkatan kualitas sumber daya manusia, pelaksanaan audit internal, serta penguatan tata kelola kelembagaan yang profesional dan berintegritas.

Melalui kegiatan ini, Mahkamah Pelayaran meneguhkan komitmen Indonesia dalam menjalankan kewajiban internasional di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Penerapan III Code diharapkan dapat memperkuat sistem pengawasan nasional, meningkatkan kualitas pelayanan pelayaran, serta memastikan setiap kapal yang beroperasi memenuhi standar laik laut dan sesuai hukum internasional. Upaya ini menjadi bagian dari kontribusi Mahkamah Pelayaran dalam mewujudkan laut Indonesia yang selamat, bersih, dan berkelanjutan serta mendukung posisi Indonesia sebagai negara maritim yang bertanggung jawab di tingkat global.

19. Webinar DPP INSA Ensuring Regulations and Seafarers Rights to Advance Martime Work Force



Mahkamah Pelayaran Kementerian Perhubungan Republik Indonesia turut berpartisipasi sebagai narasumber dalam kegiatan INSA Talks / Webinar DPP INSA yang diselenggarakan oleh Indonesian National Shipowners' Association (INSA) pada Rabu, 8 Oktober 2025. Kegiatan ini menjadi tema *"Ensuring Regulation and Seafarers Rights to Advance Martime Work Force."* ruang dialog strategis antara regulator, pelaku industri, dan komunitas pelaut untuk menyamakan persepsi pasca terbitnya Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 yang menegaskan kembali posisi pelaut sebagai profesi istimewa dengan pengaturan hukum khusus dalam sistem hukum pelayaran nasional.

Kegiatan ini menghadirkan sejumlah narasumber, yaitu Indra Dwisatria D. Pusponogoro selaku Ketua Kelompok Kerja Advokasi Hukum dan Asuransi DPP INSA, Capt. Sahattua P. Simatupang, M.M., M.H., CGCAE selaku Ketua Mahkamah Pelayaran, serta Hasan Sadili selaku Kepala Subdirektorat Kepelautan Kementerian Perhubungan, dengan moderator Capt. Ade Gunawan dari Bidang Pendidikan SDM Maritim DPP INSA. Diskusi menyoroti isu strategis terkait dualisme regulasi ketenagakerjaan di sektor

pelayaran, implementasi UU Nomor 66 Tahun 2024 dan SEMA Nomor 2 Tahun 2024, serta peran Mahkamah Pelayaran dalam penyelesaian perselisihan Perjanjian Kerja Laut (PKL) sebagai bagian dari perlindungan hak-hak pelaut Indonesia.

Dalam kesempatan tersebut, Ketua Mahkamah Pelayaran menegaskan pentingnya pemahaman tenaga kerja kepelautan terhadap rujukan hukum pelayaran yang berlaku di Indonesia guna mewujudkan kepastian hukum dan perlindungan hak pelaut secara berkeadilan. Mahkamah Pelayaran diposisikan sebagai lembaga yang memiliki peran strategis dalam fungsi mediasi dan penyelesaian sengketa PKL, sekaligus sebagai pilar penegakan hukum pelayaran yang menjamin keseimbangan antara kepentingan industri dan perlindungan tenaga kerja maritim. Melalui kegiatan ini, diharapkan terbangun keselarasan regulasi, penguatan perlindungan hak pelaut, serta peningkatan kualitas sumber daya manusia maritim sebagai fondasi kemajuan sektor pelayaran nasional.

B. Kegiatan Penunjang

1. Kunjungan Belajar Mahasiswa/ Mahasiswi Dari Universitas Sahid



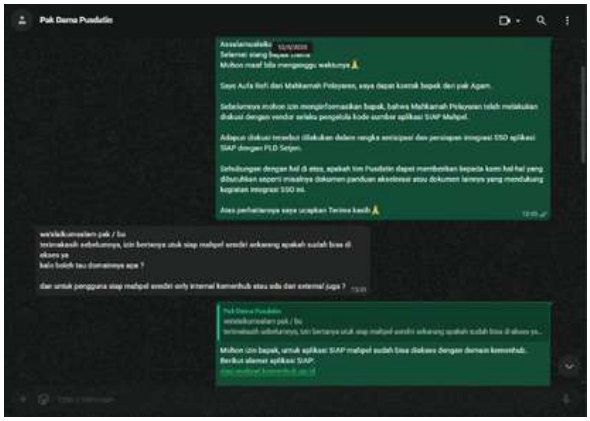
Kegiatan Kunjungan belajar mahasiswa dari Universitas Sahid pada tanggal 16 November 2025 di *Mataram lounge* Mahkamah Pelayaran, dengan tujuan Memberikan pemahaman langsung kepada mahasiswa Universitas Sahid mengenai peran, fungsi, dan kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam penegakan hukum pelayaran. Mahasiswa memperoleh wawasan praktis pemahaman terkait proses dan mekanisme pemeriksaan kecelakaan kapal serta tugas Mahkamah Pelayaran. Mahasiswa mendapatkan pemahaman bidang hukum pelayaran serta mendukung penguatan literasi dan regenerasi sumber daya manusia di sektor pelayaran.

2. Kunjungan Belajar Mahasiswa/ Mahasiswi Dari Universitas Satya Negara Indonesia (UNSI)



Kegiatan Kunjungan belajar mahasiswa dari Universitas Satya Negara Indonesia pada tanggal 22 Desember 2025 di *Mataram lounge* Mahkamah Pelayaran; Mahasiswa Universitas Satya Negara Indonesia memperoleh pemahaman mengenai peran dan tugas Mahkamah Pelayaran dalam pelayanan hukum
Kegiatan ini meningkatkan pengetahuan dan minat mahasiswa terhadap bidang hukum pelayaran serta mendukung penguatan literasi hukum pelayaran di lingkungan akademik.

3. Koordinasi Dengan PIC Pusat Data Dan Teknologi Informasi Terkait Integrasi SSO Aplikasi Sistem Administrasi Persidangan (SIAP) Dengan Portal Layanan Data Sekretariat Jenderal (Digital Office) Kementerian Perhubungan



Kegiatan TIK berupa koordinasi dengan PIC Pusat Data dan Teknologi Informasi terkait Integrasi SSO aplikasi Sistem Administrasi Persidangan (SIAP) dengan Portal Layanan Data Sekretariat jenderal (*Digital Office*) Kementerian Perhubungan pada tanggal 5 Desember 2025, dengan hasil tercapainya hasil beberapa kesepakatan dan arahan terkait integrasi SSO Apliaksi SIAP Mahkamah Pelayaran dengan dampak terintegrasinya aplikasi SIAP Mahkamah Pelayaran dengan Portal layanan data atau digital office Sekretetariat Jenderal.

4. Sosialisasi Pengaktivasian & Penggunaan COREtax Administration System Mahkamah Pelayaran – Kementerian Perhubungan RI



Melaksanakan Kegiatan Sosialisasi Pengaktivasian dan Penggunaan *Coretax* di *Mataram Lounge,* Kantor Mahkamah Pelayaran pada tanggal 8 Desember 2025 pada pukul 09.00 s.d selesai., PIC: Susila Wardani dan Adinda Yuliartika. Kegiatan untuk sosialisasi ini bertujuan memberikan pemahaman mengenai pengaktivasian dan penggunaan Coretax. Hasil kegiatan adalah meningkatnya pemahaman pegawai dalam mengoperasikan Coretax untuk mendukung administrasi perpajakan. Dampaknya bagi Mahkamah Pelayaran adalah terwujudnya pelaksanaan kewajiban perpajakan yang lebih tertib, akurat, dan sesuai ketentuan.

5. Sosialisasi Penilaian 360 Derajat di Lingkungan Mahkamah Pelayaran

Mahkamah Pelayaran terus berkomitmen menghadirkan lingkungan kerja yang profesional, transparan, dan berorientasi pada peningkatan kualitas SDM. Pada 18 November 2025, kami menyelenggarakan Sosialisasi Penilaian 360 Derajat sebagai langkah penguatan pengelolaan kinerja ASN di lingkungan Mahkamah Pelayaran. Kegiatan yang berlangsung di ruang Mataram Lounge Mahkamah Pelayaran, Jakarta Utara, ini memberikan pemahaman menyeluruh mengenai mekanisme Penilaian 360 Derajat, sebuah metode evaluasi yang menilai perilaku dan kinerja pegawai secara objektif dan komprehensif, sesuai amanat regulasi nasional. Melalui pendekatan ini, Ketua Mahkamah Pelayaran Capt. Sahattua P. Simatupang, M.M., M.H., CGCAE., menekankan agar setiap pegawai dapat mengetahui kekuatan dan area pengembangan diri, mendukung manajemen talenta, meningkatkan akuntabilitas penilaian kinerja, serta emperkuat budaya kerja yang lebih kolaboratif dan partisipatif. Dengan semangat transformasi dan pelayanan terbaik, Mahkamah Pelayaran terus bergerak untuk menghadirkan tata kelola SDM yang adaptif dan berintegritas demi mendukung kemajuan sektor transportasi laut Indonesia

Mahkamah Pelayaran Kementerian Perhubungan Republik Indonesia menerima undangan dari Fakultas Hukum Universitas Indonesia untuk melaksanakan pertemuan dalam rangka membahas kerja sama penelitian dan program magang mahasiswa di bidang hukum pelayaran.Pertemuan ini akan menjadi forum diskusi strategis untuk merumuskan langkah bersama dalam pengembangan ilmu pengetahuan, praktik hukum, serta peningkatan kualitas SDM di bidang pelayaran.Mahkamah Pelayaran berkomitmen untuk

terus membuka ruang kolaborasi dengan dunia akademik demi terciptanya sistem hukum pelayaran yang kuat, adil, dan bermanfaat bagi masyarakat maritim Indonesia.

6. Membangun Kemandirian dari perkarangan Kantor dalam rangka mendukung program pemerintah dengan cara beternak ayam petelur



Secara keseluruhan, optimalisasi sarana dan prasarana kantor pada Tahun 2025 merupakan bagian integral dari strategi penguatan kelembagaan Mahkamah Pelayaran menuju institusi yang modern, akuntabel, dan siap menjalankan peran yang semakin strategis dalam sistem penegakan hukum pelayaran nasional.

Dalam rangka mendukung Program Presiden untuk memperkuat ketahanan pangan, Mahkamah Pelayaran melaksanakan kegiatan pemeliharaan ayam petelur sebagai bentuk pemanfaatan lahan kantor secara produktif dan berkelanjutan. Kegiatan ini bertujuan untuk meningkatkan ketersediaan sumber pangan internal yang sehat dan bergizi, sekaligus mendukung pemenuhan kebutuhan gizi pegawai. Hasil kegiatan ini diharapkan dapat memberikan manfaat nyata berupa tambahan sumber pangan, efisiensi pengeluaran.





Hasil dari kegiatan ini dimanfaatkan sebagai tambahan sumber pangan asupan protein hewani bagi pegawai sehingga berkontribusi pada peningkatan kesehatan, stamina, dan produktivitas kerja serta menjadi contoh penerapan program ketahanan pangan di lingkungan

instansi pemerintah. Selain itu, program ini mendorong terbentuknya budaya kerja yang peduli terhadap kemandirian pangan, dan pengelolaan lingkungan secara optimal di lingkungan Mahkamah Pelayaran.

7. **Meningkatkan Literasi Keuangan Pegawai melalui Sosialisasi Kesadarandan PemahamanInstrumenInvestasi BankMandiri**



Dalam rangka meningkatkan literasi keuangan dan mendorong pengelolaan keuangan pribadi yang lebih bijaksana, Mahkamah Pelayaran menyelenggarakan kegiatan Sosialisasi Kesadaran dan Pemahaman Instrumen Investasi pada 8 Agustus 2025, 11 Agustus 2025 dan 8 September 2025, seluruhnya bertempat di Mataram Lounge Mahkamah Pelayaran.

Kegiatan ini bertujuan untuk memberikan pemahaman kepada pegawai mengenai berbagai instrumen investasi yang legal dan diawasi oleh otoritas berwenang, termasuk karakteristik, potensi keuntungan, risiko, serta prinsip-prinsip dasar dalam pengelolaan dan perencanaan keuangan. Melalui kegiatan sosialisasi ini, pegawai diharapkan dapat meningkatkan kecakapan finansial, mengambil keputusan investasi secara lebih bijaksana dan terukur, serta memiliki kesadaran yang lebih baik terhadap pentingnya perencanaan keuangan jangka panjang guna mendukung kesejahteraan pribadi dan keluarga.

8. **Penyusunan dan Penyampaian RKBMN TA 2027 sebagai Upaya Perencanaan KebutuhanBarang yangEfektifdanAkuntabel**

Dalam rangka mendukung perencanaan kebutuhan barang yang efektif, efisien, dan selaras dengan arah pengembangan organisasi, Mahkamah Pelayaran telah menyusun dan menyampaikan Rencana Kebutuhan Barang Milik Negara (RKBMN) Tahun Anggaran 2027 kepada Biro Umum Kementerian Perhubungan pada 3 Oktober 2025. Penyusunan RKBMN dilakukan melalui identifikasi dan inventarisasi kebutuhan sarana dan prasarana yang diperlukan untuk mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi, dengan memperhatikan kondisi barang yang tersedia, tingkat pemanfaatan, serta proyeksi kebutuhan di masa mendatang. Dalam dokumen perencanaan tersebut, Mahkamah Pelayaran turut mempertimbangkan rencana penguatan kelembagaan dan organisasi yang diarahkan untuk peningkatan status organisasi menjadi Unit Eselon I, sehingga diperlukan dukungan sarana, prasarana, dan fasilitas kerja yang lebih memadai guna menunjang pelaksanaan tugas dan fungsi yang semakin strategis. Penyampaian RKBMN ini merupakan bagian dari proses perencanaan yang sistematis dan akuntabel untuk memastikan kesiapan sumber daya organisasi dalam mendukung pencapaian kinerja serta

pengembangan kelembagaan Mahkamah Pelayaran di masa yang akan datang.

9. Meningkatkan Literasi Keuangan Pegawai melalui Sosialisasi Kesadarandan PemahamanInstrumenInvestasi Pegadaian



Mahkamah Pelayaran menyelenggarakan Sosialisasi Kesadaran dan Pemahaman Instrumen Investasi Pegadaian sebagai upaya meningkatkan literasi keuangan pegawai. Kegiatan ini bertujuan memperkuat pemahaman mengenai pentingnya perencanaan keuangan, pengelolaan aset, serta pemanfaatan instrumen investasi yang aman dan sesuai dengan profil risiko. Melalui pemaparan narasumber dari PT Pegadaian, peserta memperoleh informasi mengenai investasi emas, manfaat diversifikasi aset, serta kewaspadaan terhadap investasi ilegal. Kegiatan ini diharapkan mendorong pegawai mengambil keputusan keuangan yang lebih bijaksana, meningkatkan kesejahteraan, membangun ketahanan finansial, serta mendukung terciptanya sumber daya manusia yang profesional, produktif, dan berkualitas.

10. PelatihanEffectiveCoachingandMonitoring



Mahkamah Pelayaran mengikutsertakan Ibu Sri Indah Aprianti dan Ibu Susila Wardani dalam Pelatihan Effective Coaching and Monitoring yang diselenggarakan secara tatap muka klasikal pada 27 Oktober hingga 3 Desember 2025. Pelatihan ini bertujuan meningkatkan kompetensi pegawai dalam menerapkan teknik coaching, komunikasi efektif, serta monitoring dan evaluasi kinerja. Melalui kegiatan ini, peserta memperoleh pemahaman mengenai pemberian umpan balik yang konstruktif, pengembangan potensi pegawai, dan strategi peningkatan kinerja. Kompetensi yang diperoleh diharapkan dapat diimplementasikan dalam pelaksanaan tugas sehari-hari untuk mendukung terwujudnya budaya kerja yang profesional, kolaboratif, adaptif, dan berorientasi pada peningkatan kinerja organisasi.

11. Sinergi Pemanfaatan Data Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Sebagai Media Pembelajaran di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta



Mahkamah Pelayaran bersama Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta memperkuat kolaborasi melalui pemanfaatan data dan informasi hasil pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal sebagai bahan bimbingan teknis bagi taruna dan perwira siswa. Kegiatan ini bertujuan meningkatkan pemahaman terhadap penyebab kecelakaan, penerapan regulasi keselamatan pelayaran, serta langkah pencegahan berbasis pembelajaran dari kasus nyata. Sinergi tersebut diharapkan menghasilkan sumber daya manusia pelayaran yang lebih kompeten, berbudaya keselamatan, dan mampu mengimplementasikan praktik pelayaran yang aman, profesional, serta sesuai dengan ketentuan nasional maupun internasional.

12. Sinergi Pemanfaatan Data Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Untuk Meningkatkan Kompetensi Taruna Taruna dan Perwira Siswa di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar



Mahkamah Pelayaran bersama Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar memperkuat sinergi melalui pemanfaatan data dan informasi hasil pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal sebagai materi bimbingan teknis bagi taruna dan perwira siswa. Pembelajaran berbasis studi kasus ini bertujuan meningkatkan pemahaman terhadap faktor penyebab kecelakaan, penerapan standar keselamatan pelayaran, serta pentingnya budaya keselamatan dalam setiap operasi kapal. Melalui kolaborasi ini, diharapkan terwujud lulusan yang memiliki kompetensi profesional, berintegritas, serta mampu menerapkan praktik pelayaran yang aman sesuai ketentuan nasional dan konvensi internasional.

BAB V
PENYEDIAAN SARANA DAN PRASARANA

Pengelolaan sarana dan prasarana pada Mahkamah Pelayaran meliputi kegiatan perencanaan, pengadaan, inventarisasi, penyimpanan, penataan, penggunaan, pemeliharaan, perawatan, penghapusan dan pengendalian. Perbaikan sarana dan prasarana di Mahkamah Pelayaran dilakukan dengan pemeliharaan ruangan kerja dengan pendekatan perencanaan dan penataan yang lebih menyeluruh.

Mahkamah Pelayaran melakukan himbauan dan memotivasi pegawai agar senantiasa memanfaatkan dan memelihara peralatan inventaris kantor, mematikan komputer sepulang kerja dan melakukan penghematan listrik, air, telepon dan peralatan lain-lain. Para pegawai agar senantiasa menjaga fasilitas, dan mendatangkan petugas dari luar untuk melakukan perbaikan, perawatan gedung dan barang-barang seperti mesin foto copy, komputer, laptop dan pegawai diharapkan menyadari akan pentingnya pemanfaatan sarana dan prasarana yang mereka pakai/gunakan.

A. Kondisi Sarana dan Prasarana Mahkamah Pelayaran

Adapun kondisi sarana dan prasarana pada Mahkamah Pelayaran Tahun 2024 dari Januari sampai dengan Desember tahun 2025 disajikan pada Tabel 5.1. Kondisi Sarana dan Prasarana.

Tabel 5.1 Jumlah dan Kondisi Sarana dan Prasarana Mahkamah Pelayaran

No	Fasilitas	Jumlah	Kapasitas	Kondisi		
				Baik	Rusak Ringan	Rusak Berat
A	Tanah					
1	Tanah Bangunan Rumah Negara Golongan III	10		10		
2	Tanah Bangunan Kantor Pemerintah	1		1		
B	Peralatan dan Mesin					
3	Stationary Generating Set	1				1
4	Stationary Water Pump	2				2
5	Pompa Air	1		1		
6	Detector Camera Scanner	1				1
7	Jeep	1		1		
8	Mini Bus (Penumpang 14 Orang Kebawah)	18		18		
	Kendaraan Bermotor Penumpang Lainnya					
9	Sepeda Motor	2		2		
10		13		11		2



No	Fasilitas	Jumlah	Kapasitas	Kondisi		
				Baik	Rusak Ringan	Rusak Berat
11	Mesin Pompa air PMK	3		2		1
12	Rak-Rak Penyimpan	14				14
13	Lemari Penyimpan	6		6		
14	Alat Pengukur Temperatur	1				1
15	Lemari Kayu	6		3		3
16	Filing Cabinet Besi	9		6		3
17	Filing Cabinet Kayu	14				14
18	Brandkas	2		2		
19	Locker	1		1		
20	Tabung Pemadam Api	23		23		
21	Fire Alarm	1				1
22	CCTV - Camera Control	1				
23	Television System	2		1		
24	Papan Visual/Papan Nama	2		2		
25	Movitex Board	1				2
26	Alat Penghancur Kertas	1				1
27	Penangkal Petir	5		1		
28	LCD Projector/Infocus	2				5
	Alat Perekam Suara (Voice Pen)					2
	Pintu Elektrik (yang Memakai Akses)					
29	Focusing Screen/Layar	5		5		
30	LCD Projector	1		1		
31	Meja Kerja Kayu	76		10		66
32	Kursi Besi/Metal	111		27		84
33	Kursi Kayu	37		16		21
34	Sice	2		2		
35	Meja Komputer	9		6		3
36	Meja Telepon	18				18
37	Meja Resepsionis	1				1
38	Kursi Fiber Glas/Plastik	60				50
39	Rak Sepatu (Almunium)	20		10		20
40	Mesin Penghisap Debu/Vacuum Cleaner	1				
41	Mesin Pel/Poles	1		1		
42	Mesin Pemotong Rumput	1		1		
43	Alat Pembersih Lainnya	75		1		
44	A.C. Sentral	6		7		68
45	A.C. Split	56		5		1
				10		46

No	Fasilitas	Jumlah	Kapasitas	Kondisi		
				Baik	Rusak Ringan	Rusak Berat
46	Cold Room Frezzer	2				2
47	Kompor Gas (Alat Dapur)	1		1		
48	Tape Recorder (Alat Rumah Tangga Lainnya (Home Use)	1				1
49	Sound System	1		1		
50	Megaphone	2				2
51	Lambang Garuda	1		1		
52	Pancasila	1				
53	Mimbar/Podium	3		1		
54	Karpet	1		3		
55	Audio Visual	1				
56	Professional Sound	1		1		
57	System	1				
58	Audio Tape Reel Recorder	3		1		1
59	Digital Audio Storage	1				
60	System	2		1		
61	Camera Digital	5				3
62	Video Conference	1				
63	Camera Conference	12		1		
64	Mesin Jilid	7		2		
65	Telephone (PABX)	1				5
66	Pesawat Telephone	4				1
67	Handy Talky (HT)	3				12
68	Facsimile	4		7		
69	Bracket Holder	1				1
70	Alat Kesehatan Olah Raga	1				4
71	Lainnya	10		3		
72	TV Monitor	1		3		
73	Dapur Kamar	5		1		1
	Alat Pemadam Kebakaran			1		
	Liquid Dispenser					
	Fire Extinguisher Carlage					10
	Uninterupted Power			1		
	Supply (UPS)					5
	Working Table For Ship Model					
74	Exhaust System	4		4		
75	Ultra Violet Viewing Box	15				15
76	and Lampu Ultraviolet	67		31		36

No	Fasilitas	Jumlah	Kapasitas	Kondisi		
				Baik	Rusak Ringan	Rusak Berat
77	Kamera Digital	3		3		
78	Komputer Jaringan Lainnya	1		1 10		
79	P.C Unit	30		38		20
80	Lap Top	61				23
81	Note Book	3				1
82	CPU (Peralatan Mini Komputer)	1				
83	Printer (Peralatan Personal Komputer)	21		4		17
84	Repeater and Transciever	1				1
85	Switch	1				1
86	Peralatan Jaringan Lainnya	1		1		
87	Alat Pelindung Lainnya	101		1		100
C	Gedung dan Bangunan					
88	Bangunan Gedung Kantor Permanen	1		1		
89	Bangunan Gedung Instalasi Pertahanan dan Keamanan	1		1		
90	Bangunan Gedung Tempat Ibadah Permanen	1		1		
91	Gedung Garasi/Pool Semi Permanen	1		1		
92	Taman Lainnya Rumah Negara Golongan	1		1		
93	II Tipe B Permanen Rumah Negara Golongan	1		1		
94	III Tipe B Permanen Rumah Negara Golongan	1		1		
95	III Tipe C Permanen Rumah Negara Golongan	1		1		
96	III Tipe D Permanen	8		8		
97	Pagar Lainnya	1		1		
D	Jalan, Irigasi dan Jaringan					
98	Jalan Lainnya	1		1		
99	Bangunan Hidran Umum	1		1		
100	Instalasi Pusat Pengatur Listrik Kapasitas Sedang	1		1		

No	Fasilitas	Jumlah	Kapasitas	Kondisi		
				Baik	Rusak Ringan	Rusak Berat
101	JaringanListrik Lainnya	1		1		
102	Aset TetapLainnya Atlas					
103	Aset TakBerwujud Aset	2		2		
104	TakBerwujud Lainnya					
105	**JUMLAH**	1		1		
		1035		339	0	696

B. Pemeliharaan Sarana dan Prasarana Kantor Mahkamah Pelayaran Tahun 2025

Dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga quasi-yudisial di bidang penegakan hukum pelayaran, pada Tahun 2025 dilakukan peningkatan dan penataan sarana dan prasarana kantor secara menyeluruh. Pemeliharaan ini diarahkan untuk menciptakan lingkungan kerja yang representatif, nyaman, serta mencerminkan wibawa institusi peradilan maritim, sekaligus meningkatkan kualitas pelayanan kepada para pemangku kepentingan.

1. Penataan Lobby sebagai Wajah Institusi Mahkamah Pelayaran



Lobby Kantor Mahkamah Pelayaran dilakukan penataan secara signifikan sehingga tampil lebih megah, modern, dan representatif. Desain interior diperbarui dengan konsep yang mengedepankan keterbukaan, profesionalisme, dan identitas maritim. Ruang lobby dahulunya berfungsi sebagai area penerimaan tamu, tetapi sekarang di ubah menjadi ruang rapat dengan nama *Mataram Lounge* Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga penegak hukum pelayaran. Penataan ini meningkatkan kenyamanan pengunjung, memperbaiki alur pelayanan administrasi, serta memperkuat citra kelembagaan di mata publik.

2. Perbaikan dan Penataan Ruang Kerja Pegawai



Ruang kerja pegawai dan unsur Panel Ahli ditata ulang agar lebih ergonomis, tertib, dan mendukung produktivitas. Penataan meliputi perbaikan tata letak meja kerja, pencahayaan, ventilasi, serta fasilitas pendukung kerja. Lingkungan kerja yang lebih nyaman dan terorganisasi mendorong peningkatan kinerja aparatur, memperlancar koordinasi internal, serta menciptakan suasana kerja yang kondusif dalam mendukung proses pemeriksaan dan persidangan.

3. Perbaikan Ruang Kerja Pejabat Struktural / Fungsional



Ruang rapat Mahkamah Pelayaran mengalami peningkatan kualitas baik dari sisi fisik maupun fungsional. Ruang rapat dirancang untuk mendukung kegiatan pembahasan perkara, rapat koordinasi lintas unit, serta diskusi strategis dengan pemangku kepentingan. Fasilitas penunjang seperti sistem presentasi, tata suara, dan kenyamanan ruang diperbaiki sehingga kegiatan rapat dan konsolidasi dapat berlangsung lebih efektif, terarah, dan profesional.

4. Peningkatan Kualitas Kamar Mandi dan Fasilitas Umum



Mahkamah Pelayaran melakukan perbaikan menyeluruh terhadap kamar mandi dan fasilitas umum. Perbaikan mencakup kelayakan sarana sanitasi, serta kenyamanan pengguna. Fasilitas ini menjadi bagian penting dalam menciptakan lingkungan kantor yang sehat, bersih, dan mencerminkan budaya kerja yang berorientasi pada kualitas pelayanan publik.

5. Pemeliharaan Dak Atap Mes Mahkamah Pelayaran untuk Mendukung Kenyamanan dan Kelancaran Persidangan



Pemeliharaan dak atap Mes MahkamahPelayaran dilaksanakan untuk menjaga kondisi bangunan agar tetap layak, aman, dan nyaman digunakan. Fasilitas mes berfungsi sebagai tempat istirahat bagi pegawai Mahkamah Pelayaran serta peserta sidang yang tidak memiliki tempat tinggal di sekitar lokasi kantor. Kegiatan ini diharapkan dapat meningkatkan kualitas pelayanan pendukung persidangan sehingga pelaksanaan pemeriksaan dan persidangan dapat berlangsung dengan baik, lancar, efektif, dan menyeluruh.

6. Pemeliharaan Pintu Masuk Lobi Kantor Mahkamah Pelayaran



Pemeliharaan pintumasuk lobi KantorMahkamah Pelayaran dilakukan untuk menjaga fungsi, keamanan, dan kenyamanan fasilitas pelayanan. Lobi merupakan area utama penerimaan tamu, peserta sidang, dan pemangku kepentingan yang berkunjung. Kegiatan ini bertujuan meningkatkan kualitas pelayanan serta mendukung kelancaran penyelenggaraan persidangan sehingga proses pemeriksaan dan persidangan dapat berlangsung secara tertib, nyaman, dan profesional.

7. Pemeliharaan Server Mahkamah Pelayaran untuk Menjamin Keandalan Layanan Informasi Publik



Dalam rangka mendukung keterbukaan informasi dan peningkatan kualitas pelayanan publik, Mahkamah Pelayaran melaksanakan pemeliharaan server sebagai infrastruktur utama pengelolaan sistem informasi. Kegiatan ini bertujuan memastikan server tetap beroperasi secara optimal, aman, dan andal sehingga seluruh informasi yang disediakan kepada masyarakat, pemangku kepentingan, serta pengguna layanan dapat diakses secara cepat, akurat, dan berkelanjutan. Dengan terjaganya kinerja server, layanan informasi publik Mahkamah Pelayaran diharapkan semakin responsif, transparan, dan mampu mendukung pelaksanaan tugas serta pelayanan organisasi secara efektif.

8. Pemeliharaan Kamera Pengawas Kantor Mahkamah Pelayaran



Dalamupaya menjagakeamanandan keselamatan lingkungan kerja, Mahkamah Pelayaran melaksanakan pemeliharaan kamera pengawas (CCTV) yang terpasang di area kantor. Kegiatan ini bertujuan memastikan seluruh perangkat berfungsi secara optimal dalam mendukung pengawasan aktivitas, pencegahan gangguan keamanan, serta pemantauan kondisi fasilitas kantor. Dengan sistem pengawasan yang andal, tercipta lingkungan kerja yang lebih aman, tertib, dan kondusif guna mendukung kelancaran pelaksanaan tugas dan pelayanan Mahkamah Pelayaran.

9. Pemeliharaan Jalur Aspal Kantor Mahkamah Pelayaran untuk Mendukung Keamanan, Kenyamanan, dan Citra Organisasi



Mahkamah Pelayaran melaksanakan pemeliharaan jalur aspal di lingkungan kantor guna menjaga kualitas sarana prasarana pendukung operasional. Kegiatan ini bertujuan meningkatkan keamanan dan kenyamanan mobilitas pegawai, tamu, serta peserta sidang, sekaligus mencegah potensi risiko akibat kerusakan jalan. Selain itu, pemeliharaan jalur aspal juga merupakan upaya menjaga kebersihan, kerapian, dan citra Mahkamah Pelayaran sebagai instansi pemerintah yang profesional, tertata, dan berorientasi pada pelayanan publik yang berkualitas.

10. Pemeliharaan Kloset, Wastafel, dan Urinoar Mahkamah Pelayaran untuk Meningkatkan Kebersihan, Kesehatan, dan Kenyamanan



MahkamahPelayaran melaksanakan pemeliharaan kloset, wastafel, dan urinoar sebagai upaya menjaga kualitas fasilitas sanitasi di lingkungan kantor. Kegiatan ini bertujuan memastikan seluruh sarana sanitasi berfungsi dengan baik sehingga mendukung kebersihan, kesehatan, dan kenyamanan bagi pegawai, tamu, serta peserta sidang. Selain meningkatkan kualitas pelayanan, pemeliharaan fasilitas sanitasi juga mendukung terciptanya lingkungan kerja yang bersih, sehat, tertata, dan mencerminkan profesionalisme Mahkamah Pelayaran sebagai instansi pemerintah yang memberikan pelayanan publik.

11. Pemeliharaan Neon Box Sebagai Sarana Identitas Mahkamah Pelayaran ke Masyarakat



Mahkamah Pelayaran melaksanakan pemeliharaan neon box sebagai sarana identitas dan informasi publik guna meningkatkan visibilitas keberadaan lembaga kepada masyarakat. Kegiatan ini bertujuan memudahkan masyarakat, pengguna jasa, dan pemangku kepentingan dalam mengenali lokasi serta fungsi Mahkamah Pelayaran. Selain mendukung aksesibilitas layanan, pemeliharaan neon box juga diharapkan dapat meningkatkan kesadaran publik terhadap peran dan tugas Mahkamah Pelayaran dalam mendukung keselamatan pelayaran dan penegakan profesionalisme di bidang pelayaran.

12. Pemeliharaan dan Penataan Kaca Film Mahkamah Pelayaran



Mahkamah Pelayaran melaksanakan pemeliharaan dan penataan kaca film pada gedung kantor sebagai upaya meningkatkan kenyamanan dan penampilan lingkungan kerja. Kegiatan ini bertujuan mengurangi paparan panas akibat sinar matahari sehingga suhu ruangan menjadi lebih terjaga dan kondusif untuk mendukung pelaksanaan tugas serta pelayanan. Selain itu, pemasangan kaca film juga memberikan nilai estetika pada bangunan kantor sehingga menciptakan tampilan yang lebih rapi, modern, dan representatif sebagai instansi pemerintah yang profesional dan berorientasi pada pelayanan publik.

13. Penataan Toilet Pria dan Wanita Lantai 1 Mahkamah Pelayaran untuk Meningkatkan Kualitas Fasilitas Pelayanan



Mahkamah Pelayaran melaksanakan penataan toilet pria dan wanita di lantai 1 guna menjaga kebersihan, kenyamanan, dan kelayakan fasilitas sanitasi yang digunakan oleh pegawai, tamu, serta peserta sidang. Kegiatan ini bertujuan memastikan seluruh fasilitas berfungsi dengan baik sehingga mendukung terciptanya lingkungan kerja yang sehat dan nyaman. Selain meningkatkan kualitas pelayanan, pemeliharaan toilet juga mendukung terwujudnya lingkungan kantor yang bersih, tertata, dan mencerminkan profesionalisme Mahkamah Pelayaran sebagai instansi pemerintah yang melayani masyarakat.

14. Perawatan Taman dan Penanaman Pohon untuk Mewujudkan Lingkungan Kantor Mahkamah Pelayaran yang Hijau dan Sehat



Mahkamah Pelayaran melaksanakan kegiatan perawatan taman dan penanaman pohon sebagai upaya meningkatkan kualitas lingkungan kerja yang sehat, asri, dan nyaman. Kegiatan ini bertujuan menambah ruang terbuka hijau, memperbaiki kualitas udara, serta menciptakan suasana kantor yang lebih teduh dan representatif. Selain mendukung kesehatan dan kenyamanan pegawai maupun pengguna layanan, kegiatan ini juga mencerminkan komitmen Mahkamah Pelayaran dalam menjaga kelestarian lingkungan serta mewujudkan kantor yang bersih, hijau, dan berkelanjutan.

15. Pemeliharaan Bedeng untuk Mendukung Kesejahteraan dan Kesiapsiagaan Petugas Mahkamah Pelayaran



Mahkamah Pelayaran melaksanakan pemeliharaan bedeng sebagai fasilitas ruang istirahat sementara bagi petugas kebersihan dan petugas keamanan yang menjalankan tugas jaga maupun piket di lingkungan kantor. Kegiatan ini bertujuan menyediakan tempat istirahat yang layak guna mendukung kesehatan, kenyamanan, dan kesiapsiagaan petugas selama menjalankan tugas. Dengan tersedianya fasilitas tersebut, diharapkan pelaksanaan tugas pengamanan dan pemeliharaan kebersihan kantor dapat berlangsung lebih optimal, berkelanjutan, dan profesional.

16. Pemeliharaan Kantin Mahkamah Pelayaran Demi Menjamin Ruang Konsumsi yang Nyaman dan Inklusif



MahkamahPelayaran melaksanakan pemeliharaan kantin sebagai sarana pendukung yang menyediakan layanan konsumsi bagi pegawai, tamu, peserta sidang, serta pemangku kepentingan yang berkunjung ke kantor. Kegiatan ini bertujuan menghadirkan fasilitas yang nyaman, representatif, dan inklusif

sehingga dapat diakses serta dimanfaatkan oleh seluruh pengguna layanan tanpa terkecuali. Selain memenuhi kebutuhan konsumsi selama pelaksanaan tugas, rapat, maupun persidangan, keberadaan kantin juga mendukung pengelolaan koperasi pegawai sebagai bagian dari upaya peningkatan kualitas pelayanan, kesejahteraan pegawai, dan penyediaan fasilitas publik yang ramah bagi seluruh lapisan masyarakat.

17. Pemeliharaan Dinding Toilet Lantai 3 Mahkamah Pelayaran untuk Menjaga Kualitas dan KeberlanjutanBangunan



Mahkamah Pelayaran melaksanakan pemeliharaan dinding toilet lantai 3 sebagai upaya menjaga kondisi fisik bangunan agar tetap kokoh, aman, dan berfungsi dengan baik. Kegiatan ini bertujuan mencegah kerusakan yang dapat memengaruhi kualitas konstruksi serta mendukung kelayakan fasilitas sanitasi. Selain meningkatkan kenyamanan pengguna, pemeliharaan ini merupakan bagian dari komitmen Mahkamah Pelayaran dalam menjaga aset negara secara berkelanjutan guna mendukung penyelenggaraan tugas dan pelayanan publik yang optimal di masa mendatang.

18.Pemeliharaan Tandon Air Mahkamah Pelayaran untuk Mendukung Kebersihan dan Kesehatan Lingkungan Kerja



Mahkamah Pelayaran melaksanakan pemeliharaan tandon air sebagai upaya menjaga kualitas dan ketersediaan pasokan air bersih di lingkungan kantor. Kegiatan ini bertujuan memastikan air yang digunakan untuk kebutuhan sanitasi dan operasional tetap higienis, aman, dan memenuhi standar kebersihan. Dengan terpeliharanya tandon air, kesehatan dan kenyamanan pegawai, tamu, serta peserta sidang dapat lebih terjamin, sekaligus mendukung terciptanya lingkungan kerja yang bersih, sehat, dan produktif.

19. Pemeliharaan Lorong Ruangan Ketua Mahkamah Pelayaran untuk Meningkatkan Kerapian dan Estetika Lingkungan



Mahkamah Pelayaran melaksanakan pemeliharaan lorong menuju Ruangan Ketua sebagai upaya menjaga kerapian, kenyamanan, dan kualitas lingkungan kantor. Kegiatan ini bertujuan memastikan area sirkulasi tetap tertata dengan baik, aman, dan representatif bagi pegawai maupun tamu yang berkunjung. Selain mendukung kenyamanan dalam beraktivitas, pemeliharaan lorong juga berperan dalam meningkatkan estetika kantor sehingga mencerminkan citra Mahkamah Pelayaran sebagai instansi pemerintah yang profesional, tertib, dan berorientasi pada pelayanan publik yang berkualitas.

20. Pemeliharaan Ruangan Kerja Pejabat Struktural dan Ketua Tim Mahkamah Pelayaran untuk Mendukung Efektivitas Koordinasi dan Konsultasi



Mahkamah Pelayaran melaksanakan pemeliharaan ruangan kerja bagi Pejabat Struktural dan Ketua Tim sebagai upaya mendukung tersedianya ruang kerja dan konsultasi yang memadai. Kegiatan ini bertujuan menyediakan fasilitas yang representatif untuk pelaksanaan koordinasi, pembinaan, konsultasi, dan pengambilan keputusan secara lebih efektif. Dengan tersedianya ruang kerja yang terfasilitasi dengan baik, diharapkan komunikasi dan kolaborasi antarpegawai dapat berjalan lebih optimal sehingga mendukung peningkatan kinerja organisasi serta kualitas pelayanan Mahkamah Pelayaran.

21. Pemeliharaan Ruang Rapat Lantai 2 Mahkamah Pelayaran untuk Mendukung Koordinasi dan Kolaborasi Organisasi



Mahkamah Pelayaran melaksanakan pemeliharaan Ruang Rapat Lantai 2 sebagai upaya menjaga kualitas dan kelayakan fasilitas rapat bersama yang digunakan oleh seluruh pegawai. Kegiatan ini bertujuan menciptakan ruang rapat yang nyaman, representatif, dan mendukung pelaksanaan koordinasi, diskusi, serta pengambilan keputusan secara efektif. Dengan terpeliharanya fasilitas tersebut, diharapkan kolaborasi antarunit kerja dapat semakin optimal sehingga mendukung peningkatan kinerja organisasi dan kualitas pelayanan Mahkamah Pelayaran.

22. Penataan Lahan Parkir Motor Mahkamah Pelayaran untuk Meningkatkan Kenyamanan dan Ketertiban Lingkungan Kantor



Mahkamah Pelayaran melaksanakan penataan lahan parkir motor sebagai upaya menjaga kualitas fasilitas pendukung bagi pegawai dan tamu yang berkunjung ke kantor. Kegiatan ini bertujuan menciptakan area parkir yang lebih nyaman, bersih, tertata, dan aman bagi kendaraan bermotor. Dengan kondisi lahan parkir yang terpelihara dengan baik, diharapkan tercipta lingkungan kantor yang lebih rapi dan representatif serta mendukung kelancaran aktivitas dan pelayanan di lingkungan Mahkamah Pelayaran.

23. Pemeliharaan Ruang Co-Working Space Mahkamah Pelayaran untuk Meningkatkan Kinerja dan Kolaborasi Pegawai



MahkamahPelayaranmelaksanakan pemeliharaan ruang co-working space sebagai fasilitas kerja bersama yang mendukung pola kerja kolaboratif dan dinamis. Kegiatan ini bertujuan menyediakan ruang yang nyaman, fleksibel, dan representatif untuk diskusi, koordinasi, berbagi gagasan, serta penyelesaian pekerjaan lintas fungsi. Dengan tersedianya co-working space, diharapkan komunikasi dan sinergi antarpegawai dapat semakin optimal sehingga mendukung peningkatan produktivitas, efektivitas kerja, dan kinerja organisasi secara keseluruhan.

24. Pemeliharaan Pos Satpam Mahkamah Pelayaran untuk Mendukung Keamanan dan Pelayanan Lingkungan Kantor



Mahkamah Pelayaran melaksanakanpemeliharaan pos satpam sebagai upaya menjaga kelayakan fasilitas pendukung keamanan di lingkungan kantor. Kegiatan ini bertujuan menyediakan tempat kerja yang aman dan nyaman bagi petugas keamanan dalam menjalankan fungsi pengawasan, pengendalian akses, serta pelayanan kepada pegawai dan tamu yang berkunjung. Dengan terpeliharanya pos satpam, diharapkan keamanan, ketertiban, dan kenyamanan lingkungan kantor dapat terjaga secara optimal sehingga mendukung kelancaran pelaksanaan tugas dan pelayanan Mahkamah Pelayaran.

25. Pemeliharaan Ruang Tunggu Mahkamah Pelayaran untuk Meningkatkan Kenyamanan dan Kualitas Pelayanan



MahkamahPelayaranmelaksanakan pemeliharaan ruang tunggu sebagai upaya menjaga kualitas fasilitas pelayanan bagi tamu, peserta sidang, dan pemangku kepentingan yang berkunjung ke kantor. Kegiatan ini bertujuan menciptakan ruang tunggu yang nyaman, bersih, dan representatif sehingga mendukung pengalaman pelayanan yang lebih baik. Dengan terpeliharanya fasilitas tersebut, Mahkamah Pelayaran dapat memberikan layanan yang lebih profesional, inklusif, dan berorientasi pada kepuasan pengguna layanan, sekaligus memperkuat citra institusi sebagai penyelenggara pelayanan publik yang berkualitas.

C. Dampak terhadap Kinerja dan Pelayanan

Peningkatan sarana dan prasarana kantor Mahkamah Pelayaran memberikan dampak nyata terhadap efektivitas kerja dan kualitas pelayanan, antara lain:

a. Meningkatkan kenyamanan dan produktivitas aparatur dalam menjalankan tugas pemeriksaan dan persidangan.
b. Memperkuat citra Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga penegak hukum pelayaran yang profesional dan berwibawa.



c. Mendukung kelancaran koordinasi internal dan eksternal melalui fasilitas rapat yang lebih representatif.
d. Menciptakan lingkungan kerja yang sehat, bersih, dan berorientasi pada pelayanan publik.

BAB VI
REGULASI MAHKAMAH PELAYARAN

Disahkannya Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 membawa implikasi strategis terhadap penguatan sistem hukum pelayaran nasional, khususnya terkait kedudukan, kewenangan, dan tata kerja Mahkamah Pelayaran. Undang-Undang ini menegaskan kembali peran Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga quasi-yudisial yang memiliki fungsi penting dalam pemeriksaan kecelakaan kapal, penegakan disiplin profesi pelaut, serta kontribusi terhadap keselamatan pelayaran nasional. Sebagai tindak lanjut atas amanat Undang-Undang tersebut, Mahkamah Pelayaran secara aktif terlibat dalam proses penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah (RPP) sebagai regulasi turunan yang bertujuan untuk mengatur lebih rinci aspek kelembagaan, kewenangan, prosedur persidangan, dan mekanisme kerja Mahkamah Pelayaran.

Pada Tahun 2025, Mahkamah Pelayaran melaksanakan serangkaian kegiatan penyusunan RPP melalui koordinasi lintas unit dan lintas kementerian/lembaga, yang meliputi pembahasan substansi norma, harmonisasi peraturan perundang-undangan, serta konsultasi publik dengan para pemangku kepentingan di bidang pelayaran dan hukum maritim. Proses ini dilakukan secara sistematis untuk memastikan bahwa RPP yang disusun selaras dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lainnya, serta mampu menjawab kebutuhan aktual dalam penegakan hukum pelayaran. Penyusunan RPP Mahkamah Pelayaran difokuskan pada beberapa substansi utama, antara lain penguatan kedudukan kelembagaan Mahkamah Pelayaran, kejelasan kewenangan dalam pemeriksaan kecelakaan kapal, pengaturan tata cara persidangan yang lebih transparan dan akuntabel, serta penguatan peran Mahkamah Pelayaran dalam memberikan rekomendasi keselamatan pelayaran. Selain itu, RPP juga diarahkan untuk memperjelas hubungan kerja Mahkamah Pelayaran dengan instansi terkait, seperti Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, aparat penegak hukum, dan lembaga peradilan lainnya, guna mewujudkan sinergi penegakan hukum pelayaran yang terpadu.

Sebagai bagian dari proses penyusunan RPP, Mahkamah Pelayaran melakukan benchmarking terhadap praktik terbaik (best practices) dari lembaga peradilan pelayaran di negara-negara maritim serta mengkaji ketentuan internasional yang relevan, seperti konvensi keselamatan pelayaran di bawah International Maritime Organization (IMO). Pendekatan ini bertujuan untuk memastikan bahwa regulasi turunan yang dihasilkan tidak hanya sesuai dengan kebutuhan nasional, tetapi juga sejalan dengan standar internasional di bidang keselamatan dan hukum pelayaran. Dampak disahkannya Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 terhadap penyusunan RPP Mahkamah Pelayaran sangat signifikan, karena Undang-Undang tersebut menjadi landasan hukum baru dalam memperkuat peran dan fungsi Mahkamah Pelayaran. Melalui RPP yang disusun, diharapkan terjadi peningkatan kepastian hukum dalam penanganan kecelakaan kapal, peningkatan kualitas putusan Mahkamah Pelayaran, serta penguatan legitimasi kelembagaan Mahkamah Pelayaran dalam sistem hukum nasional. Dengan demikian, Mahkamah Pelayaran tidak hanya menjalankan fungsi yudisial semata, tetapi juga berkontribusi strategis dalam pembentukan kebijakan keselamatan pelayaran nasional.

Secara keseluruhan, kegiatan penyusunan RPP Mahkamah Pelayaran sebagai tindak lanjut Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 merupakan bagian dari upaya reformasi

regulasi di bidang pelayaran yang bertujuan untuk mewujudkan sistem penegakan hukum pelayaran yang lebih profesional, transparan, dan berkeadilan. Kegiatan ini sekaligus mencerminkan komitmen Mahkamah Pelayaran dalam mendukung agenda pembangunan hukum nasional dan visi Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, aman, dan berdaya saing.

Sebagai tindak lanjut atas amanat tersebut, Mahkamah Pelayaran pada Tahun 2025 melaksanakan proses percepatan harmonisasi regulasi melalui Pembentukan Tim Pokja untuk melakukan penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah (RPP) secara intensif (intensifikasi). Kegiatan ini bertujuan untuk memastikan keselarasan antara Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 dengan peraturan pelaksana di bawahnya, sekaligus menutup celah regulasi yang selama ini menjadi kendala dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran. Adapun Latar Belakang Intensifikasi Penyusunan RPP.

Perubahan substansi dalam Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 menuntut penyesuaian terhadap regulasi eksisting, antara lain:

- Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, yang perlu direvisi agar selaras dengan penguatan kewenangan dan peran Mahkamah Pelayaran sebagaimana diatur dalam Undang-Undang terbaru.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, yang perlu disesuaikan dengan kebutuhan agar tata cara selaras dengan ketentuan pemeriksaan kecelakaan kapal sebagaimana diatur dalam perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran, yang juga memerlukan penyempurnaan untuk mengakomodasi dinamika tugas, beban kerja, serta arah penguatan kelembagaan.

Intensifikasi penyusunan RPP dilakukan sebagai respons atas kebutuhan percepatan regulasi agar implementasi Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 dapat segera berjalan efektif dan tidak menimbulkan kekosongan hukum (*regulatory gap)* dalam penyelenggaraan fungsi Mahkamah Pelayaran.

A. Proses Harmonisasi dan Sinkronisasi Regulasi

Proses percepatan harmonisasi regulasi dilaksanakan melalui tahapan yang sistematis dan terkoordinasi, meliputi:

1. Inventarisasi dan analisis peraturan eksisting, khususnya PP Nomor 9 Tahun 2019, PM Nomor 6 Tahun 2020, dan PM Nomor 3 Tahun 2021, untuk mengidentifikasi norma yang tidak lagi relevan atau memerlukan penyesuaian.
2. Penyusunan draf RPP Mahkamah Pelayaran, yang memuat penguatan kedudukan kelembagaan, kejelasan kewenangan, serta pengaturan tata cara persidangan yang lebih transparan dan akuntabel.

3. Harmonisasi dengan peraturan perundang-undangan lainnya, termasuk peraturan di bidang hukum administrasi negara, peradilan, serta keselamatan transportasi laut.

4. Koordinasi lintas kementerian/lembaga, khususnya dengan Kementerian Hukum dan HAM, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, serta unit terkait di lingkungan Kementerian Perhubungan.
5. Konsultasi publik dan forum pembahasan teknis, yang melibatkan pemangku kepentingan di bidang pelayaran, akademisi hukum maritim, dan praktisi.

Melalui mekanisme ini, penyusunan RPP tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga substantif, dengan memastikan bahwa setiap norma yang diatur memiliki dasar yuridis yang kuat dan dapat diimplementasikan secara efektif.

B. SubstansiPenguatan dalam RPP dan Revisi Regulasi

Substansiutama yang diatur dalam RPP serta revisi PP dan PM meliputi:

1. Penguatan kedudukan kelembagaan Mahkamah Pelayaran, sebagai institusi strategis dalam sistem hukum pelayaran nasional.
2. Penguatan pemeriksaan kecelakaan kapal, penetapan sebab kecelakaan, serta penentuan tanggung jawab nakhoda dan awak kapal.

3. Penyempurnaan tata cara persidangan, agar lebih menjamin prinsip transparansi, akuntabilitas, dan kepastian hukum.
4. Penguatan organisasi dan tata kerja Mahkamah Pelayaran, melalui penataan struktur, pembagian tugas yang lebih jelas, serta dukungan administratif yang memadai.
5. Penguatan peran rekomendatif Mahkamah Pelayaran dalam mendukung kebijakan keselamatan pelayaran nasional.

Revisi terhadap PP Nomor 9 Tahun 2019 serta PM Nomor 6 Tahun 2020 dan PM Nomor 3 Tahun 2021 diarahkan untuk memastikan bahwa seluruh ketentuan operasional Mahkamah Pelayaran sejalan dengan semangat dan substansi Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024.

C. Dampak Strategis Percepatan Harmonisasi Regulasi

Percepatan harmonisasi regulasi melalui penyusunan RPP memberikan dampak strategis, antara lain:

1. Terwujudnya kepastian hukum dalam penyelenggaraan fungsi Mahkamah Pelayaran.
2. Meningkatnya efektivitas penegakan hukum pelayaran, karena kewenangan dan prosedur kerja diatur secara lebih jelas.

3. Menguatnya legitimasi kelembagaan Mahkamah Pelayaran, sebagai lembaga quasi-yudisial yang profesional dan berwibawa.
4. Terbangunnya sistem regulasi yang selaras dan terintegrasi, antara Undang-Undang dan peraturan pelaksanaannya.
5. Mendukung agenda reformasi hukum maritim nasional, serta visi Indonesia sebagai negara maritim yang aman dan berdaya saing.

D. Tindak Lanjut Penyusunan RPP

Sebagai tindak lanjut dari proses intensifikasi penyusunan RPP, Mahkamah Pelayaran akan terus mengawal proses penetapan regulasi hingga tahap pengundangan serta melakukan sosialisasi kepada seluruh pemangku kepentingan. Selain itu, Mahkamah Pelayaran juga akan menyiapkan langkah-langkah implementasi internal melalui penyesuaian standar operasional prosedur (SOP), peningkatan kapasitas sumber daya manusia, serta penguatan sistem administrasi persidangan.

Dengan demikian, proses percepatan harmonisasi regulasi melalui penyusunan RPP sebagai turunan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tidak hanya menjadi kegiatan normatif, tetapi merupakan bagian dari strategi besar penguatan Mahkamah Pelayaran dalam mendukung sistem hukum pelayaran nasional yang modern, efektif, dan berkeadilan.

E. Dokumentasi Kegiatan Pokja Sinergi dan Penyusunan RPP:



Rapat Kelompok Kerja (Pokja) Penyusunan Standar Kompetensi Kerja Khusus Panel Ahli pada Mahkamah Pelayaran dengan SK Tim Nomor : KP-MP. 30 Tahun 2025 tanggal 23 Juli 2025, dipimpin oleh Ketua Mahkamah Pelayaran, Bapak Capt. Sahattua P. Simatupang, M.M., M.H., CGCAE., pada tanggal 11 Juni 2025 bertempat di Mataram Lounge kantor Mahkamah Pelayaran



Rapat Standarisasi dan Koordinasi Tim POKJA Penanganan Perkara Maritim dipimpin oleh Panel Ahli Mahkamah Pelayaran Bapak Capt. Sahattua P. Simatupang, M.M., M.H. selaku Koordinator Tim POKJA pada 12 Juni 2025, bertempat di Mataram Lounge kantor Mahkamah Pelayaran



Melalui Platform *Zoom Meeting,* Pelaksanaan kegiatan Diskusi Tim Pokja Mahkamah Pelayaran bersama Perwakilan dari 8 (delapan) Negara, tanggal 18 Juni 2025 bertempat di Mataram Lounge kantor Mahkamah Pelayaran.

Sinergi Mahkamah Pelayaran dalam Penegakan Hukum di Bidang Pelayaran bersama para Senior dan Bapak Kalalo Nugroho, S.H. serta Bapak Heru Prasetyo, S.H., pada tanggal 24 Juni 2025 bertempat di Mataram Lounge kantor Mahkamah Pelayaran.





Sinergi Mahkamah Pelayaran dalam Penegakan Hukum di Bidang Pelayaran bersama Dr. Chandra Motik, S.H., M.Sc., dan Dr. Donny Achirudin, M.Eng., pada tanggal 25 Juni 2025 bertempat di Mataram Lounge kantor Mahkamah Pelayaran.

Pada hari Kamis, tanggal 3 Juli 2025 Jam 09.00 WIB melakukan rapat Sinergi Mahkamah Pelayaran dengan mengundang Narasumber Capt. Dwiyono Soeyono, M.Mar, dari Ikatan Keluarga Perwira Pelayaran Indonesia, Capt. Albert Lapian M. Mar dari STIMar 'AMI', dan Capt. Asnar Hibul Sitompul M.Mar dari Ikatan Nakhoda Niaga Indonesia, bertempat di Mataram Lounge kantor Mahkamah Pelayaran.

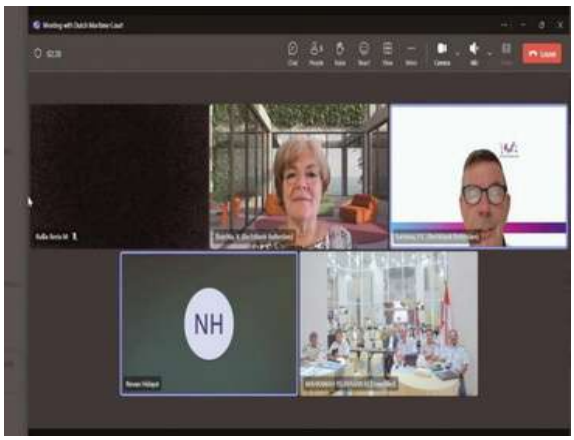




Diskusi Konsolidasi dan Sinkronisasi Berkelanjutan dalam Penegekan Hukum di Bidang Pelayaran bersama Dr. Datep Purwa Saputra, M.M., M.H., Capt. Drs. Parlindungan Siahaan, M.M., Capt. Indra Priyatna, dan Endang Suherman, Mar.Eng., pada tanggal 8 Juli 2025, bertempat di Mataram Lounge kantor Mahkamah Pelayaran.



Pada hari Rabu, 16 Juli 2025 pada pukul 09.00 WIB bertermpat di Mataram Lounge kantor Mahkamah Pelayaran, bersama Narasumber Sdr. Andhi Heryanto dari Asosiasi Asuransi Umum Indonesia (AAUI), Sdr. Capt. Taufik Hidayatullah dan Sdr. Capt. Muhamad dari Asosiasi Independen Surveyor Indonesia (AISI), Capt. Dikarioso dari Asosiasi Penilai Kerugian Asuransi Indonesia (APKAI), Sdr. Hari Suroso dari PT. Asoka Bahari Nusantara, Sdr. Sahat Pangabean, S.H., ICAP dari PT.MCO Prima Indonesia, Sdr. Sheila Tiwan dari PT. Carsurin.



Pada Rabu, 16 Juli 2025 pada pukul 17.00 WIB Melaksanakan Diskusi Penegakan Hukum Pelayaran, Mahkamah Pelayaran dan Rechtbank Rotterdam Belanda, melalui platform Zoom Meeting bertempat di Mataram Lounge kantor Mahkamah Pelayaran.



Pada hari Kamis, 24 Juli 2025 pada pukul 14.00 WIB mengundang narasumber Capt. Bobby Reynold Mamahit, Ignatius dari STIP Jakarta, Giant Septianto dari BP3IP Jakarta, Irvan Fadilah dari PIP Semarang, Sdri. Annisa dari PIP Makasar, ADC Poltekpel Surabaya, Sdri. Rizki Amalia dari Poltrans Angkutan Sungai Danau (SDP) Palembang, Sdr. Rendra dari BPPTL Jakarta, Sdr. Adimas dari Poltekpel Sorong, 52MAD dari Poltekpel Barombong, ADC dari Poltekpel Malahayati Aceh, Sdri. Jessyca Asril dari Poltekpel Sumatera Barat dan Sdr. Ikhsan dari Poltekpel Sulawesi Utara, bertempat di Mataram Lounge kantor Mahkamah Pelayaran.

Rapat Sinergi dan Kolaborasi Peningkatan Pendidikan dan Pelatihan di Bidang Pelayaran bersama 3 (Tiga) Institusi Pendidikan yaitu PIP Makassar, Poltekpel Barombong dan Politeknik Maritim AMI Makasar, bertempat di PIP Makasar pada tanggal 25 Juli 2025.





Rapat Koordinasi lanjutan RPP tentang Kepelautan yang dipimpin oleh Sekretaris Direktorat Jenderal / Kepala Bagian Hukum dan Kerjasama pada tanggal 11 – 12 Agustus 2025 di Ruang Rapat IMO Desk, Gedung Karya Lt.18, melalui platform Zoom Meeting.

Melakukan rapat diskusi via zoom meeting Pokja dengan MPA dan Supreme Court Singapura pada tanggal 6 Agustus 2025, melalui platform Zoom Meeting bertempat di Mataram Lounge kantor Mahkamah Pelayaran.





Melaksanakan Sinergi Mahkamah Pelayaran Hukum di Bidang Pelayaran pada tanggal 7 Agustus 2025 di Mataram Lounge Mahkamah Pelayaran mengundang narasumber Felix J Lawalata dari STFT Jakarta, Dr. Suyono, SE. MBA. MM dari KONI Provinsi Kepri, dan Capt. Yanto Duriyanto M.Mar.

Dalam rangka sinergi penegakan Hukum Pelayaran, pada tanggal 4 September 2025, Ketua Mahkamah Pelayaran didampingi anggota Panel Ahli melaksanakan diskusi dengan instansi yang berwenang dalam penegakan hukum Maritim Malaysia (Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM), Jawatan Laut Malaysia (JLM), dan *Marine Police Force* guna memperkuat Peran Mahkamah Pelayaran dan mendorong harmonisasi hukum Maritim di kawasan Asia Tenggara.





Sinergi *Secretary of The Maritime Disciplinary Court of The Netherlands At DutchMinistryof Infrastucture* di Kantor Mahkamah Pelayaran pada 16 September 2025.



Dalam rangka memperingati *Hari* Maritim Nasional 2025, Mahkamah Pelayaran berkolaborasi dengan Pusat Studi Hukum Maritimm IKA FH UNDIP dan Society of Shipping Law pada tanggal 23 September 2025 mengadakan Diskusi Internasional dengan tema ”Quo Vadis Hukum Pelayaran di Indonesia”, dengan Key Note speaker Bama Djokonugroho, SH, (Ketua Pusat Studi Hukum Maritim - IKA FH UNDIP).



Melaksanakan Diskusi Penegakan Hukum Pelayaran, Mahkamah Pelayaran dan US *Coast Guard* tanggal 25 September 2025, melalui platform Zoom Meeting bertempat di Mataram Lounge kantor Mahkamah Pelayaran.



Sinergi Mahkamah Pelayaran dan Fakultas Hukum Universitas Indonesia dalam Kerja Sama Penelitian dan Program Magang dalam Bidang Hukum Pelayaran bertempat di Fakultas Hukum Universitas Indonesia pada 26 September 2025.

BAB VII
PENGELOLAAN KEUANGAN

A. Laporan Kegiatan Strategis Sub Koordinator Keuangan

1. Belanja Pegawai

   Belanja Pegawai per 31 Desember 2025 terealisasi sebesar Rp 9.359.580.816,- atau mencapai 100% dari pagu anggaran. Realisasi tersebut digunakan untuk membiayai kompensasi dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi unit organisasi pemerintah, yang meliputi:

   a. Belanja Pegawai PNS;

   b. Belanja Pegawai Anggota Panel Ahli; dan

   c. Belanja Pegawai Non-PNS.

Realisasi Belanja Pegawai pada Tahun Anggaran 2025 turut dipengaruhi oleh adanya penambahan sumber daya manusia, yaitu pengangkatan 10 (sepuluh) Calon Pegawai Negeri Sipil (CPNS) yang mulai bertugas pada bulan Mei 2025, serta penambahan 3 (tiga) Pegawai Pemerintah dengan Perjanjian Kerja (PPPK) pada Tahun 2025, yang berdampak pada peningkatan kebutuhan belanja gaji dan tunjangan pegawai.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 39 Tahun 2021 tentang Hak Keuangan bagi Anggota Panel Ahli dan Sekretaris Tim Panel Ahli pada Mahkamah Pelayaran di Kementerian Perhubungan, telah direalisasikan pembayaran hak keuangan Anggota Panel Ahli pada Tahun Anggaran 2025 sebesar Rp 3.988.061.350,-.

2. Pengelolaan Barang Milik Negara (BMN)

   a. Rumah Negara

      Pada Tahun Anggaran 2025, terdapat 10 (sepuluh) unit Rumah Negara Golongan III dengan status lunas yang masih tercatat dalam daftar Barang Milik Negara (BMN) pada Unit Akuntansi Kuasa Pengguna Barang (UAKPB) Mahkamah Pelayaran yang perlu ditindaklanjuti melalui proses penghapusan BMN sesuai ketentuan yang berlaku.

      Sebagai tindak lanjut, Mahkamah Pelayaran menyusun dan menyampaikan surat dinas serta melakukan koordinasi dengan Direktorat Bina Penataan Bangunan Kementerian Pekerjaan Umum untuk memperoleh salinan Surat Keterangan Tanda Lunas (SKTL) Tanah dan Bangunan Rumah Negara Golongan III sebagai data dukung penghapusan BMN. Selain itu, Mahkamah Pelayaran mengajukan permohonan kepada Kepala Badan Pertanahan Nasional (BPN) Jakarta Timur dan Bekasi terkait penerbitan Surat Keterangan Pendaftaran Tanah (SKPT) sebagai kelengkapan administrasi penghapusan BMN berupa tanah Rumah Negara.



Sebagai bagian dari penguatan validitas data dan kepastian status hukum aset, Mahkamah Pelayaran turut melaksanakan kegiatan identifikasi dan verifikasi Barang Milik Negara (BMN) di Biro LPPBMN Kementerian Perhubungan pada hari Rabu, 12 November 2025. Kegiatan ini dilakukan untuk memastikan kesesuaian data administrasi, status kepemilikan, serta progres swaploting Tanah Rumah Negara melalui aplikasi *Sentuh Tanahku* sebagai dasar penetapan penghapusan BMN secara tertib, akuntabel, dan sesuai peraturan perundang-undangan.

b. Bimbingan Teknis Pengelolaan dan Pemanfaatan Barang Milik Negara (BMN)



Dalam rangka peningkatan kapasitas dan penguatan kompetensi sumber daya manusia di bidang pengelolaan Barang Milik Negara (BMN), Mahkamah Pelayaran telah mengikuti empat kegiatan bimbingan teknis dan monitoring evaluasi pada Tahun 2025. Kegiatan tersebut dilaksanakan pada bulan Oktober hingga November 2025, meliputi tiga kegiatan Bimbingan Teknis *capacity building* pengelolaan BMN yang diselenggarakan secara daring pada tanggal 7, 16, dan 23 Oktober 2025, serta satu kegiatan Monitoring dan Evaluasi Implementasi Jabatan Fungsional Pengelola Logistik Barang Milik Negara (JFPLB) dan Bimbingan Teknis Pengembangan Kompetensi PFPLB yang dilaksanakan secara luring di Aula GKN Yogyakarta pada tanggal 13–14 November 2025.

Rangkaian kegiatan tersebut bertujuan untuk meningkatkan pemahaman aparatur terhadap kebijakan dan regulasi pengelolaan BMN, penguatan kompetensi jabatan fungsional di bidang pengelolaan aset negara, serta mendukung terwujudnya tata kelola BMN yang profesional, akuntabel, dan berkelanjutan.

3. Belanja Modal

Belanja Modal per 31 Desember 2025 terealisasi sebesar Rp 178.000.000,- atau mencapai 100% dari pagu anggaran. Realisasi belanja tersebut digunakan untuk pengadaan sarana pendukung operasional

perkantoran berupa 20 (dua puluh) unit laptop yang bertujuan untuk Pelayanan pelaksanaan tugas dan fungsi Mahkamah meningkatkan efektivitas dan efisiensi kinerja aparatur, serta mendukung kelancaran administrasi dan layanan kelembagaan.

a. Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Anggaran

1) Realisasi Anggaran

Realisasi Anggaran menggambarkan perbandingan antara anggaran dengan realisasinya, yang mencakup unsur-unsur pendapatan LRA dan Belanja selama periode 1 Januari sampai dengan 31 Desember 2025.

Realisasi Belanja Negara sampai dengan 31 Desember 2025 adalah sebesar Rp 18.279.955.880 atau mencapai 77,85 persen dari alokasi anggaran sebesar Rp 23 .481.309.000.

Pagu Angggaran Tahun 2025 sebesar Rp. 23.481.309.000, terdapat blokir anggaran sebesar RP 5.201.312.000 sehingga Pagu Efektif sebesar Rp. 18.279.997.000 dengan realisasi Rp 18.279.955.880 (100 persen).

2) E-Monitoring

Pada Aplikasi E-Monitoring dan Reporting daya serap sebesar Rp18.279.955.998 dengan presentasi 100,00% yang data telah sesuai dengan Aplikasi OMSPAN.

3) Capaian Output

Sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 62 Tahun 2023, Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) memiliki tugas dan kewenangan dalam memastikan pelaksanaan anggaran berjalan secara efektif, efisien, dan akuntabel, termasuk dalam pengelolaan dan pelaporan capaian output melalui Sistem Aplikasi Keuangan Tingkat Instansi (SAKTI). Capaian output SAKTI merupakan bagian integral dari pelaksanaan anggaran yang bertujuan untuk mewujudkan belanja berkualitas sesuai dengan prinsip penganggaran berbasis kinerja serta menjadi salah satu indikator dalam penilaian kinerja anggaran satuan kerja.

Pada Tahun Anggaran 2025, Mahkamah Pelayaran secara konsisten melaksanakan perekaman, pemantauan, dan pelaporan capaian output pada Modul Komitmen Aplikasi SAKTI melalui menu Realisasi Kinerja sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Dalam pelaksanaannya, PPK berperan dalam memastikan ketersediaan data

capaian output yang akurat dan tepat waktu, penetapan serta pengelolaan operator yang berwenang, serta kesesuaian antara realisasi output dengan pelaksanaan kegiatan dan penggunaan anggaran.

Selain itu, satuan kerja melakukan identifikasi terhadap jumlah, jenis, dan satuan Rincian Output (RO) yang dikelola, serta memanfaatkan fitur yang tersedia dalam aplikasi SAKTI, termasuk penggunaan fitur perhitungan otomatis untuk RO dan pengelolaan menu manajemen pengguna untuk administrasi dan keandalan data kinerja. Pengisian dan pengiriman data capaian output dilakukan secara berkesinambungan dan sekuensial sebagai bagian dari pengendalian internal dan peningkatan kualitas pelaporan kinerja anggaran.

b. Pembinaan dan Administrasi Pengelolaan Keuangan

1) Rekonsiliasi Aset, Persediaan dan GLP

Pada Tahun Anggaran 2025, Mahkamah Pelayaran melaksanakan rekonsiliasi bulanan melalui Aplikasi SAKTI bersama KPPN Jakarta IV yang mencakup data aset (aset tetap, aset tak berwujud dan aset lainnya), persediaan, dan General Ledger Pemerintah (GLP). Kegiatan ini merupakan bagian dari upaya pembinaan dan penataan administrasi pengelolaan keuangan negara guna memastikan kesesuaian, akurasi, dan keandalan data sebagai dasar penyusunan laporan keuangan. Pelaksanaan rekonsiliasi menghasilkan Berita Acara Rekonsiliasi (BAR Rekon) dan Surat Hasil Rekonsiliasi (SHR) sebagai bukti telah dilakukannya pencocokan dan verifikasi data sesuai ketentuan yang berlaku.

PersyaratanpenerbitanSurat HasilRekonsiliasi(SHR) meliputi:

- Tidak terdapat selisih rupiah maupun ketidaksesuaian akun (TDK Rupiah dan TDK CoA) pada menu Rekonsiliasi SAKTI–SPAN untuk periode terkait, atau telah memperoleh persetujuan KPPN;
- Tidak terdapat data pada *to do list* yang belum ditindaklanjuti sesuai ketentuan pada periode berjalan;
- Periode pelaporan telah ditutup secara permanen (*Permanent Closing)* pada aplikasi SAKTI untuk periode yang direkonsiliasi.
- Data laporan keuangan dan BMN telah lengkap dan valid, serta telah melalui proses rekonsiliasi sesuai ketentuan yang berlaku.
- Pelaksanaan rekonsiliasi tersebut merupakan bagian dari siklus pengelolaan BMN dan pelaporan keuangan yang dilaksanakan secara tertib dan berkesinambungan, meliputi perencanaan kebutuhan, penganggaran, pengadaan, penggunaan, pemanfaatan,

penilaian, pengamanan, pemeliharaan, penatausahaan, pemindahtanganan, pemusnahan, dan penghapusan BMN.

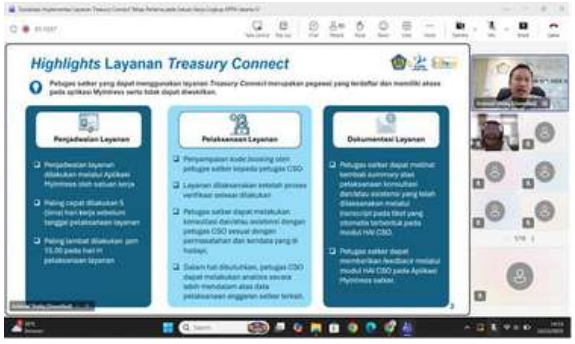
2) Laporan Keuangan



Laporan Keuangan Mahkamah Pelayaran Tahun 2025 disusun dan disajikan sebagai bentuk pertanggungjawaban pelaksanaan anggaran, yang meliputi Laporan Realisasi Anggaran, Neraca, Laporan Operasional, Laporan Perubahan Ekuitas, serta Catatan atas Laporan Keuangan. Penyusunan laporan keuangan tersebut dilaksanakan dengan mengacu pada Sistem Pengendalian Intern yang memadai dan disajikan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 2010 tentang Standar Akuntansi Pemerintahan.



Dalam rangka peningkatan kualitas penyusunan dan penelaahan laporan keuangan, Mahkamah Pelayaran telah mengikuti berbagai kegiatan pendukung pada Tahun 2025. Kegiatan tersebut meliputi Sosialisasi Langkah-langkah



Akhir Tahun Anggaran 2025 di lingkungan Kementerian Perhubungan yang dilaksanakan pada tanggal 16 Oktober 2025 di Novotel Jakarta Gajah Mada, kegiatan Penggunaan Fitur Telaah Laporan Keuangan pada Aplikasi MonSAKTI yang dilaksanakan secara daring pada tanggal 29 Oktober 2025, serta Sosialisasi Implementasi *Treasury Connect* pada lingkungan satuan kerja KPPN Jakarta IV yang dilaksanakan secara daring pada tanggal 15 Desember 2025. Rangkaian kegiatan tersebut mendukung peningkatan ketepatan, keandalan, dan kualitas penyajian laporan

keuangan serta penguatan koordinasi pengelolaan keuangan negara sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

3) Laporan Pertanggungjawaban Bendahara Pengeluaran (LPJ)



Dalam pelaksanaan pengelolaan keuangan, Bendahara Pengeluaran Mahkamah Pelayaran secara rutin menyusun dan menyampaikan Laporan Pertanggungjawaban (LPJ) setiap bulan melalui Modul Aplikasi SAKTI untuk periode Januari sampai dengan Desember 2025. Bendahara pada LPJ tersebut telah disampaikan tepat waktu dan dilakukan verifikasi oleh Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara (KPPN) Jakarta IV sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Sebagai bagian dari penguatan pemahaman dan peningkatan kualitas pengelolaan kas serta pelaporan pertanggungjawaban bendahara, Mahkamah Pelayaran juga mengikuti kegiatan Pengelolaan dan Akuntansi Kas pada Bendahara Pengeluaran serta Laporan Pertanggungjawaban pada Akhir Tahun Anggaran yang dilaksanakan secara daring pada tanggal 10 Desember 2025, mulai pukul 09.00 WIB sampai dengan selesai.

4) Pajak



Mahkamah Pelayaran melaksanakan pemungutan dan/atau pemotongan pajak atas tagihan kegiatan pemeliharaan dan pengadaan kantor melalui sistem *e-billing*, kemudian menyetorkannya ke Kas Negara melalui bank persepsi yang ditunjuk. Bukti penyetoran berupa NTPN/NTB dilaporkan kepada KPPN dalam bentuk Nota Konfirmasi Penerimaan Negara serta kepada KPP melalui penyampaian SPT Pajak sesuai ketentuan. Selain itu, Mahkamah Pelayaran menyelenggarakan kegiatan Sosialisasi Pengaktivasian dan Penggunaan *Coretax* pada tanggal 8 Desember 2025 yang berdampak pada peningkatan pemahaman aparatur terhadap sistem administrasi

perpajakan, ketepatan pelaporan, serta penguatan kepatuhan dalam pelaksanaan kewajiban perpajakan.

5) Pengembalian sisa Uang Persediaan (UP)

Setelah seluruh pembayaran kegiatan selama Tahun Anggaran 2025 dilaksanakan, pada akhir tahun terdapat sisa Uang Persediaan (UP) yang wajib disetorkan kembali ke Kas Negara. Mahkamah Pelayaran telah melakukan penyetoran sisa UP sebesar Rp 2.416.000,- melalui Aplikasi MPN G2 pada tanggal 31 Desember 2025, yang merupakan batas akhir penyetoran dalam rangka penutupan Anggaran Tahun 2025, melalui bank persepsi yang ditunjuk.

6) Pemeriksaan Badan Pemeriksa Keuangan (BPK)

Dalam rangka meningkatkan kualitas pengelolaan keuangan dan aset negara, pada Tahun 2025 Mahkamah Pelayaran melaksanakan penguatan tata kelola keuangan sebagai tindak lanjut atas hasil evaluasi dan rekomendasi Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) terhadap Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan pada periode sebelumnya. Evaluasi tersebut menjadi acuan bagi satuan kerja untuk mencegah terulangnya permasalahan pemeriksaan serta menjaga kualitas laporan keuangan secara berkelanjutan.

Pada aspek pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), Mahkamah Pelayaran melakukan optimalisasi pengawasan dan pengendalian atas pelaksanaan pemanfaatan BMN yang menghasilkan PNBP, memastikan kesesuaian pelaksanaan perjanjian pemanfaatan BMN dengan ketentuan yang berlaku, serta melakukan inventarisasi dan evaluasi atas potensi layanan PNBP yang belum teradministrasi secara optimal.

Selanjutnya, pada aspek pengelolaan belanja, satuan kerja meningkatkan pengawasan atas kebenaran material pelaksanaan kegiatan dan realisasi anggaran, menjaga pengendalian hak akses aplikasi keuangan, serta memastikan kesesuaian klasifikasi belanja dalam DIPA dan POK. Selain itu, pejabat pengelola keuangan diimbau untuk lebih cermat dalam pelaksanaan pembayaran dan pengelolaan kontrak, termasuk ketepatan waktu penyetoran ke Kas Negara dan penyampaian bukti setor kepada pihak terkait.

Dalam hal pengelolaan aset, Mahkamah Pelayaran memperkuat pengawasan atas pengelolaan BMN yang berada dalam

pelaporannya, serta melakukan penelitian lebih lanjut atas BMN aset yang disajikan dalam neraca didukung oleh dokumen yang lengkap dan sah. Upaya inventarisasi ulang juga dilakukan terhadap aset dalam kondisi rusak atau usang guna mendorong percepatan proses penghapusan sesuai ketentuan.

Selain itu, sepanjang Tahun 2025 Mahkamah Pelayaran juga mengimplementasikan Pengendalian Intern atas Pelaporan Keuangan (PIPK) sesuai Peraturan Menteri Keuangan (Nomor 17/PMK.09/2018, serta menyusun dan menyajikan Laporan Keuangan dengan memperhatikan ketepatan waktu, kelengkapan informasi, dan kesesuaian dengan Standar Akuntansi Pemerintahan serta Sistem Akuntansi dan Pelaporan Keuangan Instansi.

Sebagai bagian dari penguatan kualitas pelaporan, satuan kerja secara aktif menindaklanjuti permasalahan berulang pada Aplikasi MonSAKTI, melalui rekonsiliasi dan penginputan transaksi Tahun 2025, telaah laporan keuangan tingkat satuan kerja, penatausahaan dan digitalisasi dokumen sumber transaksi, serta peningkatan koordinasi dengan unit pembina dan Aparat Pengawasan Intern Pemerintah (APIP).

Dampak dari pelaksanaan tindak lanjut pemeriksaan dan evaluasi BPK pada Tahun 2025 tercermin pada meningkatnya kepatuhan terhadap regulasi keuangan negara, terjaganya kualitas dan keandalan laporan keuangan, serta semakin tertib dan akuntabelnya pengelolaan keuangan dan aset di lingkungan Mahkamah Pelayaran.

B. Realisasi Keuangan

Selama periode berjalan, Mahkamah Pelayaran telah mengadakan revisi Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) dari DIPA awal. Hal ini disebabkan oleh adanya program efisiensi belanja pemerintah, adanya revisi anggaran perubahan kegiatan sesuai dengan kebutuhan dan situasi serta kondisi pada saat pelaksanaan. Perubahan tersebut berdasarkan jenis belanja adalah sebagai berikut:

Tabel 7.1. Uraian Revisi Dipa Berdasarkan Jenis Belanja

Uraian	2025(Rp)	Pagu Efektif(Rp)
Belanja Pegawai	11,084,605,000.00	9,359,605,000.00
Belanja Barang	11,535,704,000.00	8,742,392,000.00
Belanja Modal	861,000,000.00	178,000,000.00
Belanja Bantuan Sosial	**23,481,309,000.00**	**18,279,997,000.00**
JumlahBelanja		

Sedangkan perubahan tersebut dikarenakan adanya Efisiensi Anggaran ke Mahkamah Pelayaran, maka perubahannya adalah sebagai berikut:

Tabel 7.2 Perbandingan Anggaran Awal dan Anggaran Setelah Revisi

Program	31 Desember 2025	
	PaguAwal (Rp)	PaguEfektif(Rp)
Program Dukungan Manajemen dan Pelaksanaan Tugas Teknis Lainya Kementerian Perhubungan	23,481,309,000.00	18,279,997,000.00

Adanya Efisiensi Anggaran, Mahkamah Pelayaran mengalami pemblokiran anggaran sebesar Rp. 5.201.312.000,- yaitu pada anggaran Belanja Barang dan Belanja Modal masing-masing sebesar Rp. 4.518.312.000,- dan Rp. 683.000.000,-

Tabel 7.3 Pagu Belanja Pegawai, & Modal Mahkamah Pelayaran TA 2025

Uraian	Pagu Awal(Rp)	Pagu Revisi(Rp)	Pagu Blokir(Rp)	Pagu Efektif (Rp)
Belanja Pegawai	11,084,605,000.00	9,359,605,000.00	-	9,359,605,000.00
Belanja Barang	11,535,704,000.00	13,260,704,000.00	4,518,312,000.00	8,742,391,000.00
Belanja Modal	861,000,000.00	861,000,000.00	683,000,000.00	178,000,000.00
Jumlah Belanja	**23,481,309,000.00**	**23,481,309,000.00**	**5,201,312,000.00**	**18,279,997,000.00**

Program kerja yang dilaksanakan oleh Mahkamah Pelayaran selama tahun 2025 adalah Program Penerapan Kepemerintahan Yang Baik. Dari hasil akuntabilitas analisis keuangan tahun 2025 Mahkamah Pelayaran dapat dilaporkan sebagai berikut (Tabel 7.4):

Tabel 7.4 Realisasi Anggaran Mahkamah Pelayaran Tahun 2025

Uraian	TA. 2025 (Rp)		% Terhadap Anggaran
	PaguAwal	Realisasi	
Belanja Pegawai	9,359,580,816.00	9,359,580,816.00	100.00%
Belanja Barang	13,260,704,000.00	8,742,375,064.00	65,93%
Belanja Modal	861,000,000.00	178,000,000.00	20,67%
Belanja Bantuan Sosial	-	-	-
JumlahBelanja	**23,481,309,000.00**	**18,279,955,880.00**	**77,85%**

Dengan demikian Realisasi Belanja per 31 Desember 2025 adalah sebesar Rp 18.279.955.880,- atau 100% dari pagu efektif sebesar Rp 18.279.997.000,- Rincian anggaran dan realisasi belanja sampai dengan 31 Desember 2025 adalah sebagai berikut.

Tabel 7.5 Realisasi Belanja per 31 Desember 2025

Uraian	TA. 2025 (Rp)					2024	
	Pagu Awal	Blokir	Pagu Efektif	Realisasi	%	Realisasi	%
Belanja Pegawai	9,359,605,000.00	-	9,359,605,000.00	9,359,590,816.00	100	8,643,760,058.00	96,31
Belanja Barang	13,260,704,000.00	4,518,312,000.00	8,742,392,000.00	8,742,375,064.00	100	11,999,677,026.00	95,85
Belanja Modal	861,000,000.00	683,000,000.00	178,000,000.00	178,000,000.00	100	861,000,000.00	100
Jumlah Belanja	**23,481,309,000.00**	**5,201,312,000.00**	**18,279,997,000.00**	**18,279,955,880.00**	**100**	**21,504,437,084.00**	**96,99**

Komposisi anggaran dan realisasi belanja dapat dilihat dalam grafik berikut ini:

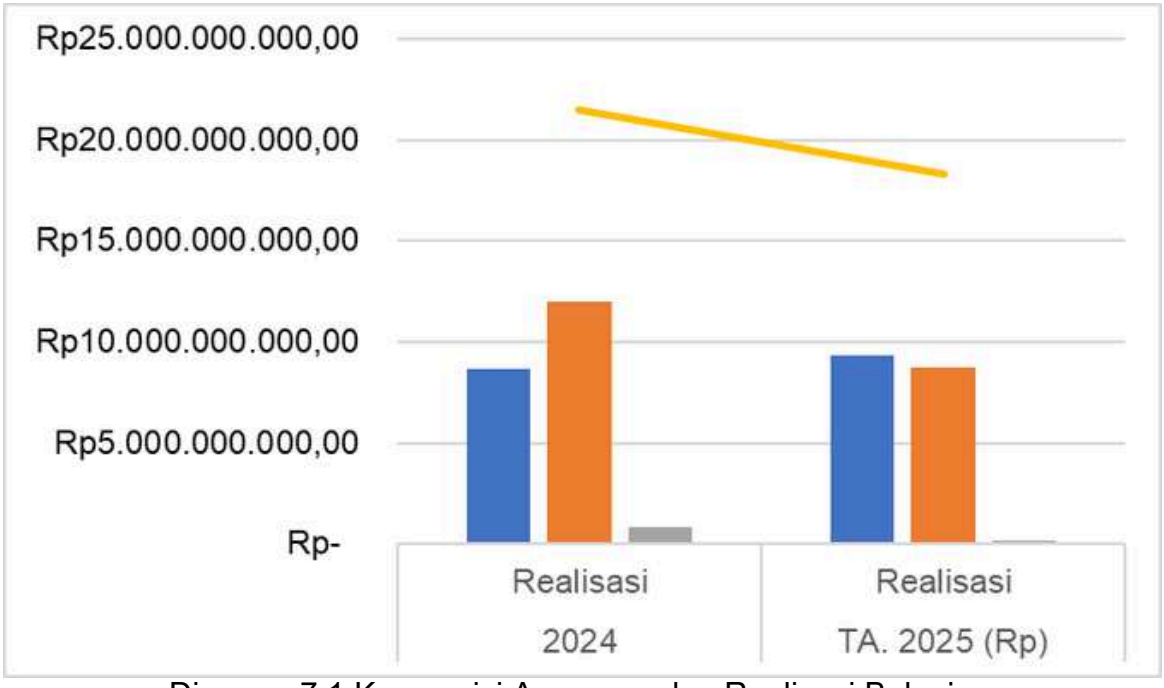


Diagram 7.1 Komposisi Anggaran dan Realisasi Belanja

Berdasarkan tabel Perbandingan realisasi belanja pada Tahun Anggaran 2025 tercatat sebesar Rp 18.279.955.880,- sedangkan pada Tahun Anggaran 2024 sebesar Rp 21.504.437.084,-. Dengan demikian, realisasi belanja TA 2025 menurun 14,99% dibandingkan dengan realisasi belanja TA 2024.

BAB VIII
PENUTUP

A. Kesimpulan

Laporan Tahunan Mahkamah Pelayaran Tahun 2025 merupakan bentuk pertanggungjawaban pelaksanaan tugas, fungsi, dan kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam mendukung keselamatan pelayaran serta penegakan hukum di bidang transportasi laut. Laporan ini juga menjadi sarana transparansi dan akuntabilitas publik atas kinerja kelembagaan Mahkamah Pelayaran sepanjang tahun 2025.

Secara umum, kinerja Mahkamah Pelayaran pada tahun 2025 menunjukkan capaian yang sangat positif dan konsisten. Penyelesaian perkara kecelakaan kapal dapat dilaksanakan secara tepat waktu sesuai dengan standar dan prosedur yang berlaku, didukung oleh kualitas pemeriksaan dan putusan yang semakin komprehensif serta berorientasi pada keselamatan pelayaran. Hal ini tercermin dari capaian indikator kinerja utama yang mencapai dan bahkan melampaui target yang ditetapkan.

Selain kinerja penanganan perkara, Mahkamah Pelayaran juga mencatat kemajuan signifikan dalam penguatan kelembagaan dan tata kelola organisasi. Pembentukan berbagai Kelompok Kerja (POKJA), penyusunan dan pembahasan regulasi turunan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, penguatan sinergi lintas instansi, serta peningkatan peran strategis dalam keselamatan pelayaran nasional menunjukkan transformasi Mahkamah Pelayaran dari lembaga yang bersifat reaktif menjadi lembaga yang berperan aktif dan strategis dalam sistem hukum dan kebijakan maritim nasional.

Upaya optimalisasi sarana dan prasarana, peningkatan kapasitas sumber daya manusia, serta pengelolaan anggaran yang efektif dan efisien turut mendukung peningkatan kualitas layanan dan akuntabilitas kinerja Mahkamah Pelayaran. Seluruh capaian tersebut memperkuat urgensi penguatan status kelembagaan Mahkamah Pelayaran menuju unit Eselon I sebagai prasyarat untuk menjamin independensi, profesionalisme, dan efektivitas pelaksanaan fungsi quasi-yudisial di bidang pelayaran.

B. Saran

Dalam rangka menjaga keberlanjutan capaian kinerja serta menjawab tantangan ke depan yang semakin kompleks, Mahkamah Pelayaran memandang perluadanya beberapa langkah strategis sebagai berikut:

1. **Penguatan Kelembagaan dan Regulasi**

   Mempercepat proses penguatan status Mahkamah Pelayaran menjadi unit Eselon I melalui harmonisasi regulasi, penyusunan peraturan pelaksana, serta penguatan landasan hukum yang menjamin independensi dan kewenangan Mahkamah Pelayaran dalam sistem penegakan hukum pelayaran nasional.

2. **Peningkatan Integrasi Penegakan Hukum**

   Meningkatkan kedudukan hukum Kepaniteraan Mahkamah Pelayaran agar terintegrasi secara lebihefektif dalam proses penyidikan, penuntutan, dan persidangan di peradilan umum, termasuk kewajiban pelampiran hasil pemeriksaan MahkamahPelayaran dalam berkas perkara kecelakaan kapal.

3. **Penguatan Kapasitas SDM dan Profesionalisme**

   Melanjutkan dan meningkatkan program pengembangan kompetensi Panel Ahli dan Sekretariat melalui pendidikan, pelatihan, bimbingan teknis, serta penerapan standar kompetensi khusus yang selaras dengan praktik terbaik internasional di bidang keselamatan dan hukum pelayaran.

4. **Digitalisasi dan Modernisasi Sistem Persidangan**

   Mengembangkan sistem persidangan danmanajemen perkara yang terintegrasi berbasis teknologi informasi guna meningkatkan efisiensi, transparansi, akuntabilitas, serta aksesibilitas informasi bagi para pemangku kepentingan.

5. **Penguatan Sinergi dan Kerja Sama Lintas Sektor**

   Mengintensifkan koordinasi dengan kementerian/lembaga terkait, aparat penegak hukum, otoritas pelabuhan, serta mitra internasional dan akademisi untuk membangun ekosistem penegakan hukum pelayaran yang terpadu dan berorientasi pada pencegahan kecelakaan.

6. **Peningkatan Komunikasi dan Akuntabilitas Publik**

   Mengembangkan strategi komunikasi publik yang lebih efektif guna meningkatkan pemahaman dan kepercayaan masyarakat terhadap peran, fungsi, serta kontribusi Mahkamah Pelayaran dalam mewujudkan keselamatan dan keamanan pelayaran nasional.



Pelayaran yang dihapakan dapat terwujud melalui pelaksanaan langkah-langkah strategis tersebut, sehingga Mahkamah sebagai pusat keunggulan (center of excellence) dalam penegakan hukum pelayaran, memberikan kepastian hukum yang berkeadilan, serta berkontribusi nyata dalam mendukung keselamatan pelayaran dan pembangunan sektor maritim nasional secara berkelanjutan.