



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN MAHKAMAH PELAYARAN

JL. BULEVAR GADING TIMUR
KELAPA GADING
JAKARTA 14250

TELP. (021) 4533331
4509166
FAX. (021) 4509165

Website : mahpel.dephub.go.id
E-mail : mahpel@dephub.go.id
WA : 0816 707 112

KEPUTUSAN KETUA MAHKAMAH PELAYARAN NOMOR: KP-MP 42 TAHUN 2025

TENTANG

RENCANA STRATEGIS MAHKAMAH PELAYARAN TAHUN 2025-2029

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

KETUA MAHKAMAH PELAYARAN,

Menimbang : a. Bahwa dengan telah ditetapkan Keputusan Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan Nomor KP-SKJ 31 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, perlu disusun Rencana Strategis Mahkamah Pelayaran 2025-2029;
b. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Keputusan Ketua Mahkamah Pelayaran Tahun 2025.

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 Tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);
2. Undang-undang (UU) Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 194, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6987);
3. Undang-undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara

Republik...

- Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 252, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 7003);
4. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916) sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 61 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Undang Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 225, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6994);
 5. Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 369);
 6. Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 19);
 7. Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 114);
 8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 1402
 9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 109);
 10. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 10 Tahun 2023 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) Tahun 2025-2029;
 11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian

Perhubungan...

Perhubungan Tahun 2025-2029 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 1049).

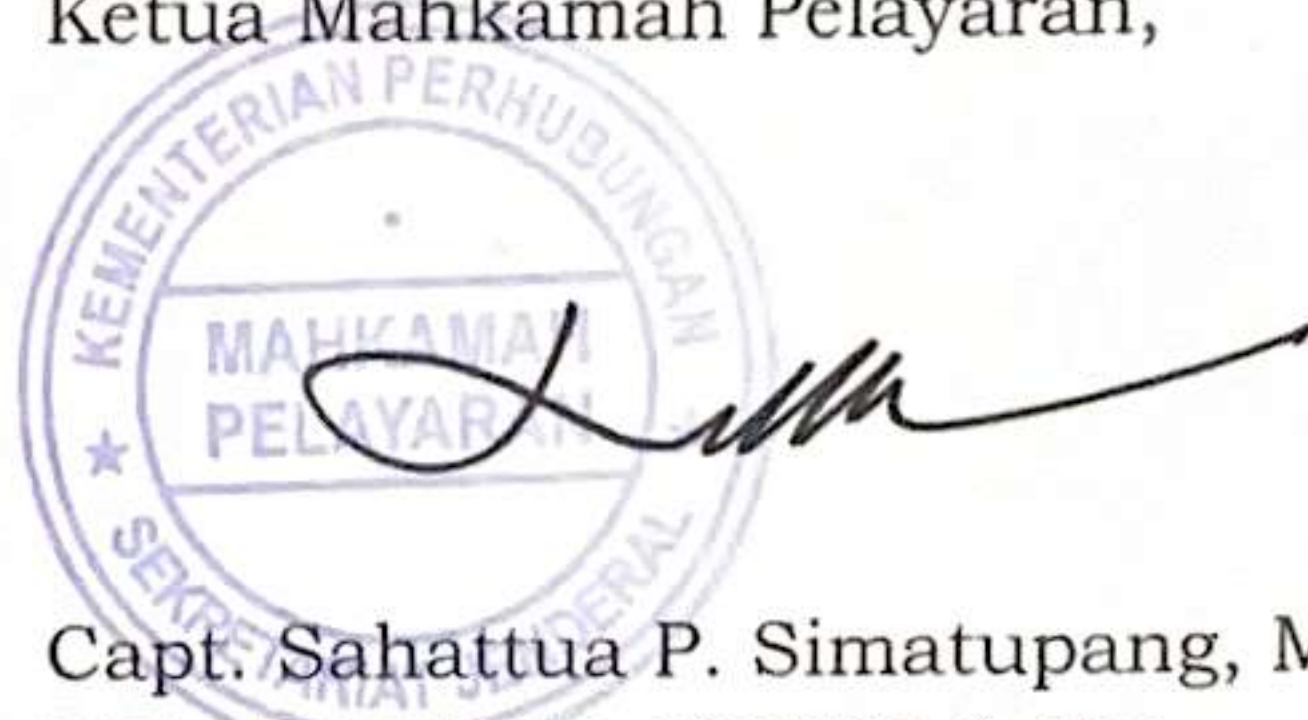
MEMUTUSKAN:

- Menetapkan : KEPUTUSAN KETUA MAHKAMAH PELAYARAN TENTANG RENCANA STRATEGIS MAHKAMAH PELAYARAN TAHUN 2025-2029.
- PERTAMA : Menetapkan Rencana Strategis Mahkamah Pelayaran Tahun 2025-2029 yang selanjutnya disebut Renstra Mahkamah Pelayaran sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Ketua Mahkamah Pelayaran ini.
- KEDUA : Renstra Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud pada DIKTUM PERTAMA adalah dokumen perencanaan Mahkamah Pelayaran untuk periode 5 (lima) tahun, yakni tahun 2025 sampai dengan tahun 2029.
- KETIGA : Ruang lingkup Renstra Mahkamah Pelayaran 2025-2029 sebagaimana dimaksud dalam DIKTUM PERTAMA meliputi:
- a. Pendahuluan, yang berisi kondisi umum, potensi dan permasalahan;
 - b. Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Strategis;
 - c. Arah Kebijakan, Strategi, Kerangka Regulasi, Kerangka Kelembagaan dan Manajemen Risiko;
 - d. Target Kinerja dan Kerangka Pendanaan; dan
 - e. Pentutup.
- KEEMPAT : Ketua Mahkamah Pelayaran melakukan pemantauan terhadap pelaksanaan Renstra Mahkamah Pelayaran Tahun 2025-2029.

KELIMA...

KELIMA : Program dukungan manajemen perhubungan dan penegakan hukum pelayaran di lingkungan Mahkamah Pelayaran pada Tahun Anggaran 2025-2029 mengacu pada Keputusan Ketua Mahkamah Pelayaran ini.

Ditetapkan di Jakarta
Pada tanggal 30 Desember 2025
Ketua Mahkamah Pelayaran,

The image shows a circular official stamp of the Mahkamah Pelayaran (Maritime Court). The outer ring of the stamp contains the text "KEMENTERIAN PERHUBUNGAN" at the top and "SEKRETARIAT JENDERAL" at the bottom, separated by a star on the left. The inner circle contains the text "MAHKAMAH PELAYARAN". Overlaid on the stamp is a handwritten signature in black ink.

Capt. Sahattua P. Simatupang, M.M., M.H., CGCAE.
NIP. 19671016 199803 1 001

SALINAN Keputusan Ketua Mahkamah Pelayaran ini disampaikan
Kepada Yth :

1. Menteri Perhubungan;
2. Wakil Menteri Perhubungan;
3. Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan;
4. Kepala Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan;
5. Masing-masing Kelompok Kerja di lingkungan Mahkamah Pelayaran.

LAMPIRAN
KEPUTUSAN KETUA MAHKAMAH PELAYARAN
NOMOR: KP-MP 42 TAHUN 2025
TENTANG
RENCANA STRATEGIS MAHKAMAH PELAYARAN
TAHUN 2025-2029

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas rahmat dan karunia-Nya Rencana Strategis (Renstra) Mahkamah Pelayaran Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029 dapat disusun dan diselesaikan.

Rencana Strategis merupakan dokumen perencanaan jangka menengah lima tahunan yang berorientasi pada pencapaian hasil, dengan mempertimbangkan potensi, tantangan, serta dinamika lingkungan strategis. Renstra ini memuat tujuan, sasaran strategis, kebijakan, dan program Mahkamah Pelayaran yang realistis dan terukur selama periode perencanaan.

Renstra Mahkamah Pelayaran Sekretariat Jenderal Tahun 2025–2029 disusun selaras dan mengacu pada Renstra Sekretariat Jenderal serta Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029, dan menjadi pedoman dalam penyusunan rencana lima tahunan, rencana kerja tahunan dan RKA-KL, pelaksanaan program dan kegiatan, serta pemantauan dan evaluasi kinerja.

Pada kesempatan ini, kami menyampaikan apresiasi dan terima kasih kepada seluruh jajaran Mahkamah Pelayaran atas kontribusi substansi dan dukungan data dalam penyusunan dokumen Renstra ini. Kami menyadari bahwa dokumen ini masih memerlukan penyempurnaan, oleh karena itu saran dan masukan dari seluruh jajaran sangat diharapkan. Semoga Allah SWT senantiasa meridai setiap upaya dan ikhtiar yang kita lakukan. Amin.

Jakarta, 30 Desember 2025
Ketua Mahkamah Pelayaran



Capt. Sahattua P. Simatupang, M.M., M.H., CGCAE

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	0
DAFTAR ISI	1
DAFTAR GRAFIK.....	3
DAFTAR TABEL.....	4
DAFTAR GAMBAR.....	5
BAB I	6
PENDAHULUAN.....	6
1.1.Kondisi Umum	6
1.1.1.Tugas dan Fungsi Mahkamah Pelayaran	6
1.1.2.Evaluasi Pelaksanaan Rencana Strategis Mahkamah Pelayaran 2020-2024.....	8
1.1.3.Capaian Pelaksanaan Rencana Strategis Mahkamah Pelayaran 2020-2024	12
1.2.Potensi, Permasalahan, Peluang dan Tantangan Mahkamah Pelayaran 2025-2029 .	26
1.2.1.Potensi Mahkamah Pelayaran 2025 - 2029.....	26
1.2.2.Permasalahan Mahkamah Pelayaran 2025 - 2029	27
1.2.3.Peluang Mahkamah Pelayaran 2025 - 2029.....	29
1.2.4.Tantangan Mahkamah Pelayaran 2025 - 2029	29
1.3.Isu Strategis Mahkamah Pelayaran	30
1.3.1.Analisis Isu Strategis	30
1.4.Isu Prioritas	31
BAB II	35
VISI, MISI TUJUAN DAN SASARAN.....	35
2.1.Visi	35
2.1.1.Visi sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029	35
2.1.2.Visi Mahkamah Pelayaran 2025-2029	36
2.2.Misi.....	36
2.2.1.Misi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029	36
2.2.2.Misi Mahkamah Pelayaran 2025-2029.....	37
2.3.Tujuan	38
2.3.1.Tujuan Sekretariat Jenderal 2025-2029.....	38
2.3.2.Tujuan Mahkamah Pelayaran 2025-2029	40

2.4.Sasaran	41
2.4.1.Sasaran Program dan Indikator Kinerja Mahkamah Pelayaran 2025-2029	41
2.4.2.Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Program Mahkamah Pelayaran.....	46
BAB III	47
ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN	47
3.1.Arah Kebijakan dan Strategi Sekretariat Jenderal	47
3.2.Arah Kebijakan Mahkamah Pelayaran.....	48
3.3.Arah Penguatan ke Depan	49
3.4.Kerangka Regulasi Mahkamah Pelayaran.....	51
3.5.Kerangka Kelembagaan Mahkamah Pelayaran.....	55
3.5.1.Struktur Organisasi Mahkamah Pelayaran	55
3.5.2.Profil SDM Mahkamah Pelayaran	56
3.5.7.Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Mahkamah Pelayaran.....	59
3.5.8.Penguatan Sumber Daya Manusia Mahkamah Pelayaran.....	62
3.6.Manajemen Risiko	62
BAB IV	64
TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN	64
4.1 Target Kinerja Mahkamah Pelayaran	64
4.2 Kerangka Pendanaan Mahkamah Pelayaran	68
BAB V	70
PENUTUP	70

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1.1 Tingkat Pemanfaatan Rekomendasi Hasil Putusan Sidang Mahkamah Pelayaran	14
Grafik 1.2 Persentase Penyelesaian Perkara Kecelakaan Kapal yang diputus Tepat Waktu	15
Grafik 1.3 Tren Persentase Realisasi Anggaran Mahkamah Pelayaran Tahun 2020 - 2024	19
Grafik 3.1 ASN Mahkamah Pelayaran Menurut Status Kepegawaian dan Jenis Kelamin Tahun 2025	57
Grafik 3.2 ASN Mahkamah Pelayaran Menurut Golongan Kepangkatan Dan Jenis Kelamin.....	58

DAFTAR TABEL

Tabel 1.2 Postur Anggaran Mahkamah Pelayaran 2020 - 2024.....	11
Tabel 1.3 Target Kinerja Tahun 2020-2024	12
Tabel 1.4 Indeks Maturitas SPIP Mahkamah Pelayaran	16
Tabel 1.5 Realisasi Anggaran Mahkamah Pelayaran 2020 - 2024	23
Tabel 1.6 Analisis Isu Prioritas Mahkamah Pelayaran Dengan Metode USG.....	31
Tabel 1.5. Analisis Isu Prioritas Mahkamah Pelayaran Dengan Metode Risk-Based Prioritization.....	32
Tabel 2.1 Indikator Tujuan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025- 2029.....	39
Tabel 2.2 Sasaran Program, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Mahkamah Pelayaran Tahun 2025	44
Tabel 2.3 Sasaran Program, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Mahkamah Pelayaran Tahun 2026 - 2029.....	44
Tabel 2.4 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Setiap Sasaran Kegiatan Mahkamah Pelayaran	46
Tabel 3.1 Matriks Kerangka Regulasi/ Kebutuhan Regulasi yang Akan Diselesaikan Tahun 2025-2029 pada Mahkamah Pelayaran.....	52
Tabel 3.3 PPNPN Mahkamah Pelayaran Menurut Status Kepegawaian Dan Jenis Kelamin Tahun 2025	57
Tabel 3.4 ASN Mahkamah Pelayaran Menurut Golongan Kepangkatan Dan Jenis Kelamin.....	58
Tabel 3.5 Proyeksi Komposisi Pegawai Pada Satuan Kerja Mahkamah Pelayaran	59
Tabel 3.6 Manajemen Risiko Utama Sasaran Program Mahkamah Pelayaran 2025- 2029.....	63
Tabel 4.1 Target Kinerja Mahkamah Pelayaran Periode 2025.....	64
Tabel 4.2 Target Kinerja Mahkamah Pelayaran Periode 2026-2029	65
Tabel 4.3 Capaian Realisasi Kinerja Mahkamah Pelayaran Periode Tahun 2025- 2029.....	66
Tabel 4.4 Kerangka Pendanaan Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029	68
Tabel 4.5 Alokasi Pendanaan	69

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Visi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029	35
Gambar 2.2 Peta Strategis Sekretariat Jenderal	42
Gambar 2.3 Peta Strategis Mahkamah Pelayaran	42
Gambar 3.1 Struktur Organisasi Mahkamah Pelayaran	55
Gambar 3.2 Bagan Konsep A Struktur Organisasi Eselon I Mahkamah Pelayaran	60
Gambar 3.3 Bagan Konsep B Struktur Organisasi Eselon I Mahkamah Pelayaran	61

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Kondisi Umum

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, khususnya Pasal 15 ayat (1) dan Pasal 19 ayat (2), setiap Kementerian/Lembaga wajib menyusun Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) guna menjamin keterpaduan perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan serta pemanfaatan sumber daya secara efisien, efektif, berkeadilan, dan berkelanjutan. Ketentuan tersebut sejalan dengan Instruksi Presiden Nomor 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, yang mewajibkan seluruh instansi pemerintah menyusun rencana strategis sebagai wujud pertanggungjawaban kinerja.

Renstra Mahkamah Pelayaran Tahun 2025–2029 disusun berpedoman pada Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga Perubahan Peraturan Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor 10 Tahun 2023 tentang Tata Cara Penyusunan Renstra Kementerian/Lembaga Tahun 2025–2029. Renstra ini bertujuan mendukung penyelenggaraan kebijakan transportasi melalui koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, serta dukungan administrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan, khususnya di bidang perencanaan, sesuai Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015.

Sebagai penjabaran Renstra Kementerian/Lembaga dan Renstra Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, Renstra Mahkamah Pelayaran memuat program dan kegiatan yang dilengkapi sasaran, indikator, target, serta alokasi anggaran sebagai pedoman pelaksanaan tugas koordinasi manajerial dan tugas teknis Mahkamah Pelayaran pada periode 2025–2029.

1.1.1. Tugas dan Fungsi Mahkamah Pelayaran

Mahkamah Pelayaran berdasarkan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Mahkamah Pelayaran memiliki fungsi:

1. Melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan Kapal;
2. Menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda dan/atau perwira Kapal;
3. Melaksanakan pemeriksaan kepada operator, pemilik kapal, dan petugas/pejabat yang berwenang dalam hal memiliki hubungan terkait penyebab terjadinya kecelakaan Kapal;
4. Menetapkan sanksi administratif kepada Nakhoda, perwira Kapal, Operator, pemilik Kapal, dan/atau petugas/pejabat yang terbukti melakukan kesalahan dan/atau kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan Kapal; dan
5. Melakukan mediasi dalam penyelesaian perselisihan perjanjian kerja laut.

Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan Kapal, Mahkamah Pelayaran bertugas sebagai berikut:

1. Meneliti sebab kecelakaan Kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira Kapal atas terjadinya kecelakaan kapal; dan
2. Meneliti sebab kecelakaan Kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian operator, pemilik Kapal, dan/atau petugas pejabat yang berwenang yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan kapal; dan
3. Merekomendasikan kepada Menteri mengenai pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira Kapal.

Sanksi administratif yang dikenakan kepada Nakhoda dan/atau perwira Kapal berupa:

1. peringatan; atau
2. pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut

Sanksi administratif yang dikenakan kepada operator dan/atau pemilik Kapal berupa:

1. peringatan;
2. pembekuan izin usaha; atau
3. pencabutan izin usaha

Sanksi administratif yang dikenakan kepada petugas/pejabat yang berwenang berupa hukuman disiplin.

1.1.2. Evaluasi Pelaksanaan Rencana Strategis Mahkamah Pelayaran 2020-2024

1.1.2.1. Evaluasi Indikator Kinerja

Peninjauan terhadap Indikator Kinerja Mahkamah Pelayaran dilakukan melalui telaah dokumen perencanaan dan pelaporan kinerja serta didukung dengan tinjauan literatur (literature review) yang relevan.

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap indikator kinerja sebagaimana disajikan dalam tabel evaluasi, secara umum seluruh Indikator Kinerja Kegiatan yang tercantum dalam Rencana Strategis Mahkamah Pelayaran Tahun 2020–2024 tetap dijalankan sesuai dengan mandat dan arah kebijakan yang telah ditetapkan. Namun demikian, hasil evaluasi menunjukkan adanya beberapa indikator kinerja yang memerlukan penyempurnaan guna meningkatkan kualitas pengukuran kinerja dan ketercapaian sasaran strategis.

Berdasarkan hasil peninjauan terhadap Indikator Kinerja tersebut, dapat dirumuskan sejumlah rekomendasi sebagai dasar penyempurnaan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Mahkamah Pelayaran pada periode Rencana Strategis Tahun 2020–2024, yakni :

Tabel 1.1 Tabel Rekomendasi Indikator Kinerja Tahun 2020-2024

Indikator Kinerja		Rekomendasi
IKK 1	Tingkat Pemanfaatan Rekomendasi Hasil Putusan Sidang Mahkamah Pelayaran	Direkomendasikan untuk tetap dipertahankan dengan penajaman pada pemantauan dan evaluasi tindak lanjut rekomendasi putusan oleh pemangku kepentingan terkait, guna meningkatkan dampak putusan terhadap keselamatan pelayaran.
IKK 2	Persentase Penyelesaian Perkara Kecelakaan Kapal yang diputus Tepat Waktu	Direkomendasikan untuk dilanjutkan dengan fokus pada konsistensi ketepatan waktu penyelesaian perkara dan peningkatan efisiensi proses persidangan.
IKK 3	Indeks Maturitas SPIP Mahkamah Pelayaran	Direkomendasikan untuk ditingkatkan secara bertahap sejalan dengan penguatan pengendalian internal, manajemen risiko, dan akuntabilitas kinerja organisasi.
IKK 4	Keputusan Kecelakaan Kapal	Direkomendasikan untuk dilanjutkan

	yang Disajikan melalui Website Mahkamah Pelayaran/Pengelolaan TIK Mahkamah Pelayaran	dengan peningkatan kualitas pengelolaan TIK dan keterpaduan informasi putusan guna mendukung transparansi dan pelayanan informasi publik.
IKK 5	Dukungan Manajemen Reformasi Birokrasi pada Area Perubahan	Direkomendasikan untuk diperkuat sebagai indikator strategis dengan menitikberatkan pada keberlanjutan implementasi reformasi birokrasi dan peningkatan tata kelola kelembagaan.
IKK 6	Persentase Putusan yang Diakses oleh Publik	Direkomendasikan untuk ditingkatkan secara kualitas dengan mendorong kemudahan akses, kelengkapan informasi, dan kepatuhan terhadap standar keterbukaan informasi publik
IKK 7	Jumlah Dokumen Regulasi Hukum Rancangan Peraturan Mahkamah Pelayaran	Direkomendasikan untuk dipertahankan dengan fokus pada kualitas dan relevansi regulasi internal dalam mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran.
IKK 8	Jumlah Dokumen LAKIP, RENSTRA, PK, SPIP dan LAPTAH	Direkomendasikan untuk dilanjutkan sebagai indikator kepatuhan dan akuntabilitas, dengan penekanan pada peningkatan kualitas dokumen perencanaan dan pelaporan kinerja.
IKK 9	Realisasi Anggaran Mahkamah Pelayaran	Direkomendasikan untuk dipertahankan dengan orientasi pada kualitas belanja dan efisiensi anggaran, mengingat capaian realisasi anggaran periode 2020–2024 yang konsisten sangat tinggi.
IKK 10	Jumlah dokumen barang milik negara yang tercatat / terinventarisasi sesuai kaidah pencatatan BMN	Direkomendasikan untuk dilanjutkan dengan penajaman pada ketertiban administrasi dan akurasi pencatatan BMN guna mendukung akuntabilitas pengelolaan aset negara.
IKK 11	Jumlah Dokumen Data Statistik Kecelakaan Kapal	Direkomendasikan untuk ditingkatkan sebagai basis data pendukung analisis, perumusan kebijakan, dan rekomendasi peningkatan keselamatan pelayaran.
IKK 12	Kegiatan sosialisasi / bimbingan teknis / seminar / workshop / Focus Group Discussion (FGD)	Direkomendasikan untuk dilanjutkan dengan fokus pada substansi yang mendukung peningkatan kompetensi, pemahaman regulasi, dan sinergi dengan pemangku kepentingan.

IKK 13	Pengelolaan Surat Masuk dan Surat Keluar Sesuai Sistem Administrasi Perkantoran (SAP)	Direkomendasikan untuk dipertahankan dengan peningkatan konsistensi penerapan sistem administrasi perkantoran dan pemanfaatan teknologi informasi.
IKK 14	Kegiatan Pengembangan Kompetensi dan Peningkatan Manajemen Pegawai Mahkamah Pelayaran	Direkomendasikan untuk diperkuat sebagai indikator strategis SDM, dengan penekanan pada pengembangan kompetensi teknis dan manajerial yang relevan dengan tugas Mahkamah Pelayaran.
IKK 15	Pembinaan Pegawai	Direkomendasikan untuk dilanjutkan guna menjaga disiplin, integritas, dan profesionalisme aparatur secara berkelanjutan.
IKK 16	Pembinaan Administrasi Kepegawaian	Direkomendasikan untuk dipertahankan dengan fokus pada ketertiban administrasi, kepatuhan terhadap regulasi ASN, dan peningkatan kualitas layanan kepegawaian.

1.1.2.2. Evaluasi Anggaran

Berdasarkan Renstra Mahkamah Pelayaran Tahun 2020–2024, indikator kinerja dan indikasi pendanaan disusun mengacu pada arah pembangunan nasional sebagaimana tercantum dalam Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Tahun 2020–2024 serta belum memperhitungkan dampak pandemi global Covid-19 yang terjadi sejak awal tahun 2020. Total indikasi anggaran Mahkamah Pelayaran periode 2020–2024 berdasarkan Renstra dimaksud sebesar Rp 137,824 miliar, dengan perbandingan antara kerangka pendanaan, pagu indikatif, dan pagu alokasi sebagaimana disajikan dalam tabel berikut.

Program	Tahun	Kerangka Pendanaan Pada Renstra (Rp.)	Pagu Indikatif (Rp.)	Pagu Alokasi (DIPA) (Rp.)	Gap Terhadap Pagu Alokasi	
					Renstra Thd Alokasi (Rp.)	Indikatif Thd Alokasi (Rp.)
Dukungan Manajemen	2020	17,746,000,000	15,564,961,000	15,564,961,000	2,199,039,000	2,199,039,000
	2021	25,873,000,000	16,453,070,000	16,453,070,000	9,419,930,000	9,419,930,000
	2022	28,461,000,000	17,487,930,000	17,487,930,000	10,973,070,000	10,973,070,000
	2023	31,307,000,000	18,000,420,000	18,000,420,000	13,306,580,000	13,306,580,000
	2024	34,437,000,000	22,172,039,000	22,172,039,000	12,264,961,000	12,264,961,000

Tabel 1.2 Postur Anggaran Mahkamah Pelayaran 2020 - 2024

Sumber: Aplikasi SAKTI, 2025

Dari tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa Pagu Alokasi yang ditetapkan setiap tahunnya untuk Mahkamah Pelayaran cenderung lebih rendah dari kerangka pendanaan yang telah direncanakan. Namun demikian, capaian kinerja Mahkamah Pelayaran tetap dapat dicapai dengan baik sesuai dengan anggaran yang telah dialokasikan

1.1.3. Capaian Pelaksanaan Rencana Strategis Mahkamah Pelayaran 2020-2024

1.1.3.1. Capaian Kinerja Mahkamah Pelayaran 2020-2024

Terdapat perubahan Sasaran Program, Indikator Kinerja Kegiatan dan Target Mahkamah Pelayaran pada Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023 s.d 2024, hal ini lebih lanjut terlihat di dalam Matriks Indikator Kinerja Utama (IKU) dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) pada Tabel 1.2 Target Kinerja selama 5 tahun periode tahun 2020-2024:

Tabel 1.3 Target Kinerja Tahun 2020-2024

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA		TARGET				
				2020	2021	2022	2023	2024
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	1.1	Tingkat Pemanfaatan Rekomendasi Hasil Putusan Sidang Mahkamah Pelayaran	50%	60%	66%	71%	75%
		1.2	Persentase Penyelesaian Perkara Kecelakaan Kapal yang diputus Tepat Waktu	100%	100%	100%	100%	100%
2	Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	2.1	Indeks Maturitas SPIP Mahkamah Pelayaran	-	3,01	-	3,03	3,04
		2.2	Keputusan Kecelakaan Kapal yang Disajikan melalui Website Mahkamah Pelayaran/Pengelolaan TIK Mahkamah Pelayaran	100%	100%	100%	100%	100%
		2.3	Dukungan Manajemen Reformasi Birokrasi pada Area Perubahan	-	-	100%	100%	100%
		2.4	Persentase Putusan yang Diakses oleh Publik		100%			

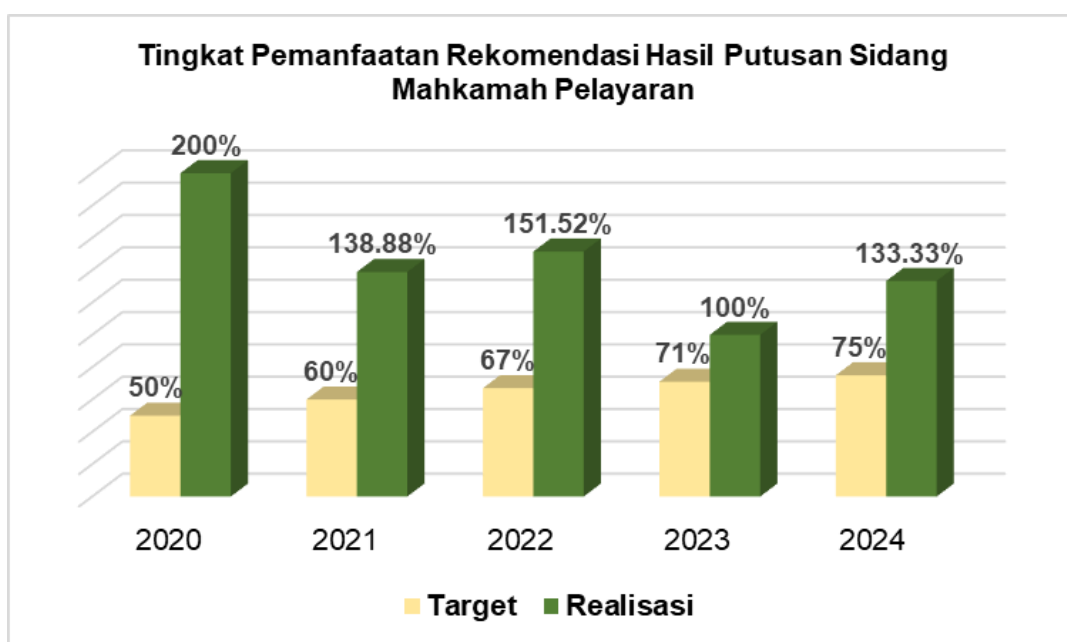
3	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum di Mahkamah Pelayaran	3.1	Jumlah Dokumen Regulasi Hukum Rancangan Peraturan Mahkamah Pelayaran	5	4	-	1	1
4	Meningkatnya Keterpaduan Perencanaan, Pemrograman dan Penganggaran	4.1	Jumlah Dokumen LAKIP, RENSTRA, PK, SPIP dan LAPTAH	-	1	5	5	5
		4.2	Realisasi Anggaran Mahkamah Pelayaran	100%	100%	100%	100%	100%
		4.3	Jumlah dokumen barang milik negara yang tercatat / terinventarisasi sesuai kaidah pencatatan BMN	100%	1	2	100%	100%
		4.4	Jumlah Dokumen Data Statistik Kecelakaan Kapal	1	1	1	1	1
5	Meningkatnya Kualitas Layanan Penyelenggaraan Perkantoran	5.1	Kegiatan sosialisasi / bimbingan teknis / seminar / workshop / Focus Group Discussion (FGD)	100%	100%	100%	50%	88%
		5.2	Pengelolaan Surat Masuk dan Surat Keluar Sesuai Sistem Administrasi Perkantoran (SAP)	-	100	2	85	85
		5.3	Kegiatan Pengembangan Kompetensi dan Peningkatan Manajemen Pegawai Mahkamah Pelayaran	10	4	4	17	100
		5.4	Pembinaan Pegawai	100%	-	100%	100%	100%
		5.5	Pembinaan Administrasi Kepegawaian	100%	100%	100%	100%	100%

Berdasarkan tabel 1.1 di atas dapat disimpulkan sebagai berikut:

Sasaran Strategis 1: Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi. Peningkatan kualitas manajemen keselamatan transportasi dapat dilakukan melalui (1) Tingkat Pemanfaatan Rekomendasi Hasil Putusan Sidang Mahkamah Pelayaran dan (2) Persentase Penyelesaian Perkara Kecelakaan Kapal yang diputus Tepat Waktu.

1. Indikator Kinerja Sasaran Strategis 1.1: Tingkat Pemanfaatan Rekomendasi Hasil Putusan Sidang Mahkamah Pelayaran.

Indikator ini digunakan untuk mengukur tingkat efektivitas pemanfaatan rekomendasi yang dihasilkan dari putusan sidang Mahkamah Pelayaran, dengan membandingkan jumlah rekomendasi yang telah ditindaklanjuti oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Berdasarkan pengukuran tersebut, tingkat pemanfaatan rekomendasi putusan Mahkamah Pelayaran pada periode 2020–2024 secara umum melampaui target, sebagaimana ditunjukkan pada grafik realisasi tahun 2020–2024.

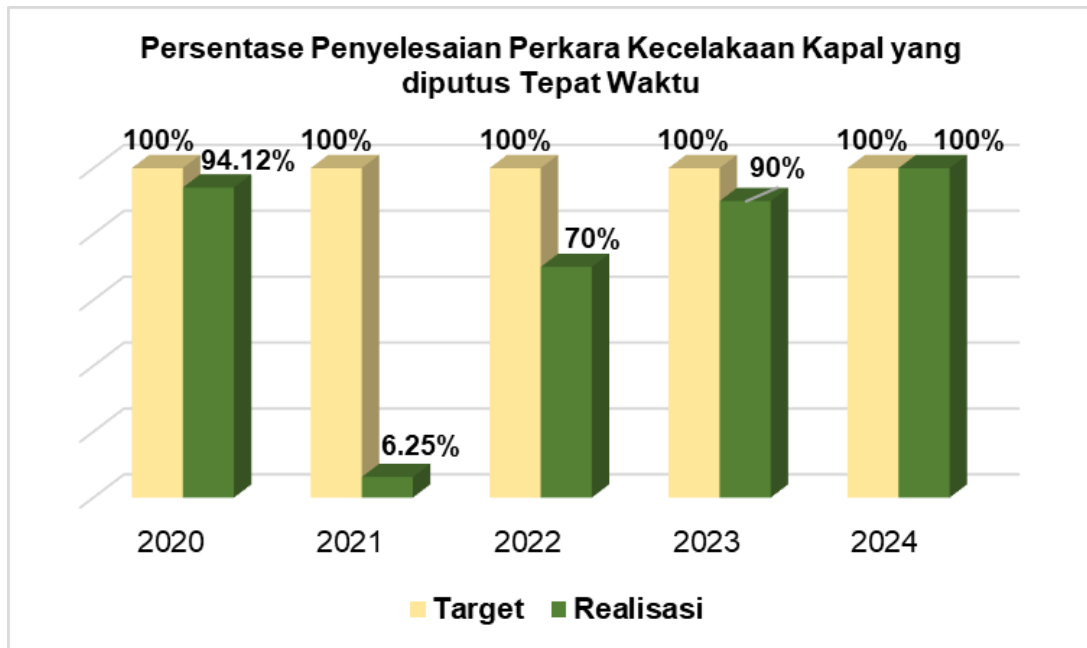


Grafik 1.1 Tingkat Pemanfaatan Rekomendasi Hasil Putusan Sidang Mahkamah Pelayaran

2. Indikator Kinerja Sasaran Strategis 1.2: Persentase Penyelesaian Perkara Kecelakaan Kapal yang diputus Tepat Waktu.

Indikator ini digunakan untuk menilai kinerja Mahkamah Pelayaran dalam penyelesaian perkara kecelakaan kapal sesuai batas waktu yang

ditetapkan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, jangka waktu penyelesaian perkara adalah paling lama 150 hari. Sebagaimana pada grafik di bawah ini adalah perbandingan antara target dan realisasi pada periode 2020–2024 disajikan sebagai berikut.



Grafik 1.2 Persentase Penyelesaian Perkara Kecelakaan Kapal yang diputus Tepat Waktu

Berdasarkan grafik persentase penyelesaian perkara kecelakaan kapal yang diputus tepat waktu tahun 2020–2024, capaian kinerja Mahkamah Pelayaran pada periode 2020–2023 umumnya masih berada di bawah target. Realisasi kinerja berfluktuasi, dengan capaian terendah pada tahun 2021, kemudian menunjukkan tren peningkatan pada tahun 2022 dan 2023. Pada tahun 2024, kinerja meningkat signifikan dengan realisasi mencapai 100 persen sehingga target terpenuhi sepenuhnya. Capaian tersebut mencerminkan perbaikan efektivitas pengelolaan perkara dan menjadi dasar penguatan kinerja pada periode Renstra 2025–2029.

Sasaran Strategis 2: Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

Sasaran strategis ini mencerminkan upaya berkelanjutan Mahkamah Pelayaran dalam memperkuat akuntabilitas kinerja, kualitas perencanaan dan pelaporan,

pengendalian internal, serta peningkatan kualitas layanan administrasi dan kelembagaan.

1. Indikator Kinerja Sasaran Strategis 2.1: Indeks Maturitas SPIP Mahkamah Pelayaran.

Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) merupakan sistem pengendalian yang diterapkan secara terpadu di lingkungan instansi pemerintah untuk memberikan keyakinan yang memadai atas pencapaian tujuan organisasi melalui efektivitas dan efisiensi kegiatan, keandalan pelaporan keuangan, pengamanan aset negara, serta kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan.

Tabel 1.4 Indeks Maturitas SPIP Mahkamah Pelayaran

Tahun	Target	Realisasi
2020	-	-
2021	3,01	3,25
2022	-	-
2023	3,03	3,48
2024	3,04	3,38

Berdasarkan tabel diatas, menunjukkan tren peningkatan yang konsisten pada periode 2020–2024, yang mencerminkan penguatan penerapan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) dalam mendukung tata kelola dan akuntabilitas kinerja organisasi. Pada tahun 2021, target Indeks Maturitas SPIP sebesar 3,01 berhasil direalisasikan sebesar 3,25, kemudian pada tahun 2023 target 3,03 terealisasi sebesar 3,48, dan pada tahun 2024 target 3,04 tercapai dengan realisasi 3,38, yang seluruhnya melampaui target yang ditetapkan. Capaian tersebut menunjukkan komitmen Mahkamah Pelayaran dalam memperkuat pengendalian intern, manajemen risiko, dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan guna mendukung pencapaian sasaran strategis secara berkelanjutan.

2. Indikator Kinerja Sasaran Strategis 2.2: Keputusan Kecelakaan Kapal yang Disajikan melalui Website Mahkamah Pelayaran/Pengelolaan TIK Mahkamah Pelayaran.

Pengelolaan TIK Mahkamah Pelayaran mencakup partisipasi dalam kegiatan arsitektur SPBE yang diselenggarakan oleh Pusdatin serta penyajian keputusan kecelakaan kapal melalui laman resmi Mahkamah Pelayaran yang dapat diakses secara daring maupun luring pada situs mahpel.kemenhub.go.id/web selama periode lima tahun. Pada periode 2020 - 2024 secara umum capaian mencapai target yaitu 100%.

3. Indikator Kinerja Sasaran Strategis 2.3: Dukungan Manajemen Reformasi Birokrasi pada Area Perubahan.

Menunjukkan tingkat keberhasilan Mahkamah Pelayaran dalam mendukung pelaksanaan reformasi birokrasi secara terencana dan berkelanjutan. Pada periode tahun 2020–2024, Mahkamah Pelayaran telah melaksanakan berbagai upaya penguatan reformasi birokrasi melalui pemenuhan area perubahan, antara lain penguatan manajemen perubahan, penataan tata laksana berbasis sistem administrasi perkantoran, peningkatan akuntabilitas kinerja, penguatan pengawasan melalui penerapan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP), serta peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya manusia aparatur. Selain itu, dukungan manajemen reformasi birokrasi juga diwujudkan melalui penyusunan dan pemutakhiran dokumen perencanaan dan pelaporan kinerja, peningkatan tertib administrasi persuratan dan kearsipan, serta pemanfaatan teknologi informasi dalam mendukung efektivitas kerja dan pelayanan. Capaian pelaksanaan reformasi birokrasi selama tahun 2020–2024 cenderung mengalami kenaikan. Pada tahun 2022 capaian kinerja 90,5% dan pada tahun 2023 - 2024 mencapai target yaitu 100%.

4. Indikator Kinerja Sasaran Strategis 2.4: Persentase Putusan yang Diakses oleh Publik.

Mencerminkan komitmen Mahkamah Pelayaran dalam mewujudkan transparansi dan akuntabilitas penyelenggaraan peradilan di bidang pelayaran. Selama periode tahun 2020–2024, Mahkamah Pelayaran secara konsisten meningkatkan keterbukaan informasi melalui penyediaan akses terhadap putusan kecelakaan kapal kepada publik, baik melalui media informasi resmi maupun mekanisme pelayanan informasi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Upaya tersebut didukung oleh penataan tata kelola dokumentasi putusan, peningkatan tertib administrasi dan kearsipan perkara,

serta pemanfaatan teknologi informasi untuk memudahkan akses dan penelusuran putusan.

Sasaran Strategis 3: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum di Mahkamah Pelayaran.

1. Indikator Kinerja Sasaran Strategis 3.1: Jumlah Dokumen Regulasi Hukum Rancangan Peraturan Mahkamah Pelayaran.
 - a. KP.25 Tahun 2021 tanggal 01 November 2021 tentang Hak dan Disiplin serta pembinaan Anggota Panel Ahli;
 - b. KP.26 Tahun 2021 tanggal 01 November 2021 tentang Prosedur Tetap (Protap) Pemeriksaan lanjutan Kecelakaan kapal;
 - c. KP.27 Tahun 2021 tanggal 01 November 2021 Tentang Kode Etik Panel Ahli.

Sasaran Strategis 4: Meningkatnya Keterpaduan Perencanaan, Pemrograman dan Penganggaran.

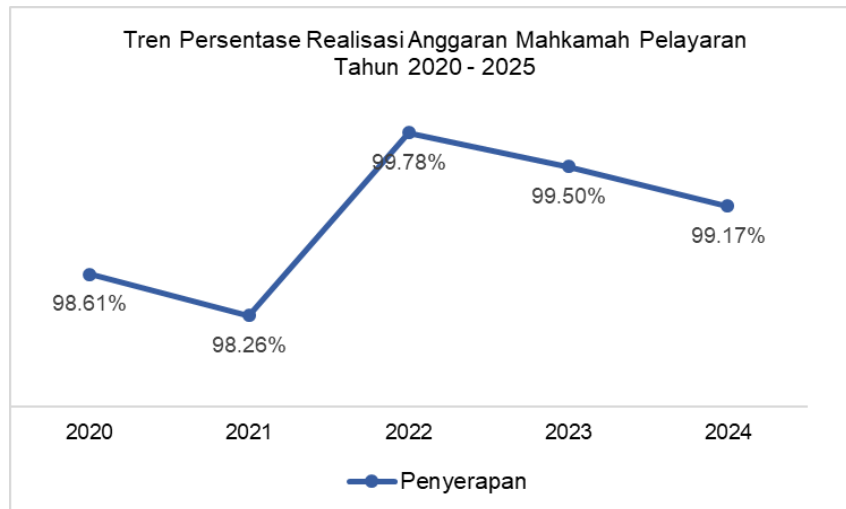
1. Indikator Kinerja Sasaran Strategis 4.1: Jumlah Dokumen LAKIP, RENSTRA, PK, SPIP dan LAPTAH.

Selama periode tahun 2020–2024, Mahkamah Pelayaran secara rutin dan tepat waktu menyusun serta menyampaikan dokumen LAKIP, Rencana Strategis (RENSTRA), Perjanjian Kinerja (PK), laporan penerapan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP), serta Laporan Tahunan (LAPTAH) sebagai bentuk pertanggungjawaban kinerja dan penguatan akuntabilitas organisasi. Penyusunan dokumen tersebut didukung oleh peningkatan tertib administrasi, koordinasi lintas unit, serta pemanfaatan sistem informasi dalam proses perencanaan dan pelaporan.

2. Indikator Kinerja Sasaran Strategis 4.2: Realisasi Anggaran Mahkamah Pelayaran.

Menggambarkan tingkat efektivitas dan akuntabilitas pengelolaan anggaran dalam mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi. Berdasarkan capaian tahun 2020–2024, realisasi anggaran Mahkamah Pelayaran menunjukkan kinerja yang sangat baik dengan tingkat penyerapan anggaran yang konsisten berada di atas 98 persen setiap tahunnya. Meskipun terjadi penurunan pada tahun 2021, realisasi anggaran kembali meningkat signifikan

pada tahun 2022 dan mencapai capaian tertinggi, kemudian relatif stabil dengan sedikit penurunan pada tahun 2023 dan 2024.



Grafik 1.3 Tren Persentase Realisasi Anggaran Mahkamah Pelayaran Tahun 2020 - 2024

3. Indikator Kinerja Sasaran Strategis 4.3 : Jumlah dokumen barang milik negara yang tercatat/terinventarisasi sesuai kaidah pencatatan BMN.

Persentase Barang Milik Negara (BMN) yang tercatat dan terinventarisasi sesuai kaidah pencatatan pada periode 2021–2024 mencapai 100 persen, sedangkan pada tahun 2020 tercatat sebesar 102,66 persen. Pada Januari 2025, Mahkamah Pelayaran telah menyusun Laporan Hasil Rekonsiliasi/Konsolidasi BMN periode II dan Tahunan Tahun Anggaran 2024 antara UAKPB Mahkamah Pelayaran Sekretariat Jenderal dan UAPPB Eselon I Sekretariat Jenderal. Selanjutnya, pada Agustus 2024 Mahkamah Pelayaran mengajukan permohonan penghapusan BMN dalam kondisi tidak bermanfaat berupa 318 unit alat inventaris kantor dengan nilai perolehan sebesar Rp1.022.855.682, serta barang bongkaran yang secara teknis dan ekonomis layak dihapus dengan nilai buku BMN sebesar Rp 0.

4. Indikator Kinerja Sasaran Strategis 4.4: Jumlah Dokumen Data Statistik Kecelakaan Kapal.

Kegiatan pengumpulan data statistik kecelakaan kapal di wilayah perairan Indonesia periode 2020–2024 pada KSOP/KUPP/KSOP Utama bertujuan memperoleh data kejadian kecelakaan kapal dalam wilayah kewenangan Syahbandar sebagai dasar tindak lanjut oleh Mahkamah Pelayaran, termasuk

penyusunan LKK oleh Nakhoda dan BAPP oleh Syahbandar untuk dilimpahkan kepada Direktorat KPLP.

Pengumpulan data dilakukan melalui formulir yang memuat jenis kecelakaan, jenis dan kategori kapal, serta jumlah kasus yang telah diberkaskan dan dilimpahkan kepada Mahkamah Pelayaran. Data tersebut digunakan sebagai bahan evaluasi jenis dan penyebab kecelakaan kapal, dengan pelaksanaan pada lima wilayah pengumpulan data dan output berupa satu laporan statistik berdasarkan putusan Mahkamah Pelayaran.

Sasaran Strategis 5: Meningkatnya Kualitas Layanan Penyelenggaraan Perkantoran

1. Indikator Kinerja Sasaran Strategis 5.1: Kegiatan sosialisasi / bimbingan teknis / seminar / workshop / Focus Group Discussion (FGD).

Pada tahun 2022, kegiatan Sosialisasi Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dan Peningkatan Keselamatan Pelayaran Mahkamah Pelayaran dilaksanakan di dua wilayah, yaitu wilayah timur dan barat. Sosialisasi wilayah timur diselenggarakan pada 31 Mei 2022 di Provinsi Bali dengan peserta dari UPT wilayah Bali, NTB, NTT, Kalimantan, Maluku, dan Papua, sedangkan sosialisasi wilayah barat dilaksanakan pada 29 Juni 2022 di Provinsi Sumatera Selatan dengan peserta UPT wilayah barat Sumatera. Kegiatan tersebut masing-masing dihadiri sekitar 75 peserta di Bali dan 50 peserta di Palembang.

Pada tahun 2023, sosialisasi dilaksanakan di tiga kota, yaitu Padang, Samarinda, dan Makassar. Kegiatan di Padang berlangsung pada 15–17 Maret 2023 dengan jumlah peserta sekitar 50 orang, sedangkan di Samarinda dilaksanakan pada 25–27 September 2023 dengan jumlah peserta sekitar 70 orang. Secara keseluruhan, jumlah peserta sosialisasi, bimbingan teknis, dan seminar terkait pemeriksaan kecelakaan kapal, termasuk penyusunan BAPP dan sosialisasi peraturan perundang-undangan, mengalami peningkatan signifikan, dari 50 peserta pada tahun 2023 menjadi 207 peserta, dan dari 88 peserta pada tahun 2024 menjadi 210 peserta, atau meningkat sebesar 122 peserta (238,53 persen).

2. Indikator Kinerja Sasaran Strategis 5.2: Pengelolaan Surat Masuk dan Surat Keluar Sesuai Sistem Administrasi Perkantoran (SAP).

Pengelolaan surat masuk dan surat keluar di lingkungan Mahkamah Pelayaran telah dilaksanakan sesuai Sistem Administrasi Perkantoran (SAP) dan menunjukkan peningkatan kualitas secara berkelanjutan. Hasil Audit Kearsipan Internal mencatat capaian nilai 78 dengan predikat Sangat Baik pada tahun 2021, meningkat menjadi 86 dengan kategori Memuaskan pada tahun 2022, serta mencapai 90,17 pada tahun 2023 dan 92,66 pada tahun 2024 dengan kategori Sangat Memuaskan. Capaian tersebut mencerminkan peningkatan konsisten dalam tata kelola administrasi perkantoran yang tertib dan akuntabel.

3. Indikator Kinerja Sasaran Strategis 5.3: Kegiatan Pengembangan Kompetensi dan Peningkatan Manajemen Pegawai Mahkamah Pelayaran.

Pada periode tahun 2020–2024, Mahkamah Pelayaran secara berkelanjutan melaksanakan kegiatan pengembangan kompetensi pegawai melalui pendidikan dan pelatihan, bimbingan teknis, serta peningkatan kapasitas yang disesuaikan dengan kebutuhan jabatan dan perkembangan regulasi di bidang pelayaran. Selain itu, peningkatan manajemen pegawai dilakukan melalui penataan administrasi kepegawaian, penerapan sistem manajemen kinerja, serta penguatan disiplin dan etika aparatur.

4. Indikator Kinerja Sasaran Strategis 5.4 : Pembinaan Pegawai

Pada tahun 2023, pengelolaan SDM Mahkamah Pelayaran mencakup penerimaan 2 orang CPNS lulusan STAN, inventarisasi 23 pegawai non-ASN (PPNPN/Pegawai Kontrak BLU/Pegawai Tetap BLU), pemindahan 2 pegawai, serta pengelolaan purnabakti terhadap 2 pegawai.

Selama periode lima tahun, penyelenggaraan SDM Mahkamah Pelayaran meliputi seleksi dan rekrutmen calon Anggota Panel Ahli. Pada tahun 2021, Mahkamah Pelayaran menyelenggarakan seleksi terbuka bagi calon Anggota Panel Ahli non-PNS melalui tahapan penilaian potensi dan kompetensi, pemeriksaan kesehatan, penulisan makalah, wawancara akhir, serta penelusuran rekam jejak, yang menghasilkan 14 Anggota Panel Ahli kompeten dengan latar belakang Ahli Nautika Tingkat I (6 orang), Ahli Teknik Tingkat I (2 orang), Ahli Teknik Perkapalan (3 orang), dan Sarjana Hukum (3 orang).

Pada tahun 2022, Mahkamah Pelayaran kembali menerima 2 orang CPNS lulusan STAN, melakukan pemindahan 2 pegawai, serta mengelola purnabakti

2 pegawai. Persentase kenaikan pangkat tepat waktu dan pembinaan administrasi kepegawaian selama periode lima tahun mencapai 100 persen.

5. Indikator Kinerja Sasaran Strategis 5.5 : Pembinaan Administrasi Kepegawaian

Pada tahun 2024, persentase SDM pegawai dan Anggota Panel Ahli Mahkamah Pelayaran yang mengalami peningkatan kapasitas dan kompetensi profesional mencapai 83,33 persen. Selama periode 2020–2024, Mahkamah Pelayaran telah mengusulkan dan/atau menghasilkan empat regulasi, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 2020, Peraturan Presiden Nomor 39 Tahun 2021 tentang Hak Keuangan Anggota Panel Ahli dan Sekretaris Tim Panel Ahli pada Mahkamah Pelayaran, serta Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

1.1.3.2. Capaian Realisasi Anggaran Mahkamah Pelayaran 2020-2024

Dalam mencapai visi dan misi Sekretariat Jenderal, sudah disusun langkah-langkah perencanaan yang telah ditetapkan 5 (lima) tahun sebelumnya dalam dokumen Rencana Strategis (Renstra) Sekretariat Jenderal Tahun 2020-2024. Selanjutnya, disusun dokumen Rencana Kinerja Tahunan (RKT), Perjanjian Kinerja (PK), serta Rencana Aksi dan Monitoring Rencana Aksi.

Pencapaian kinerja Mahkamah Pelayaran selama periode Renstra 2020 – 2024 tentunya didukung oleh anggaran yang sebelumnya telah dirumuskan dalam kerangka pendanaan pada Renstra sampai dengan ditetapkan sebagai DIPA.

Dalam pelaksanaan anggaran Mahkamah Pelayaran, terdapat penyesuaian anggaran sehingga terdapat perubahan pada pagu anggaran dan realisasi penggunaan anggaran Mahkamah Pelayaran dapat dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 1.5 Realisasi Anggaran Mahkamah Pelayaran 2020 - 2024

Program	Tahun	Pagu Awal (Rp.)	Pagu Akhir (Rp.)	GAP	Capaian	
					Realisasi (Rp.)	%
Dukungan Manajemen	2020	17,746,000,000	15,564,961,000	2,199,039,000	15,348,038,747	98.61%
	2021	25,873,000,000	16,453,070,000	9,419,930,000	16,167,121,382	98.26%
	2022	28,461,000,000	17,487,930,000	10,973,070,000	17,449,583,178	99.78%
	2023	31,307,000,000	18,000,420,000	13,306,580,000	17,910,630,164	99.50%
	2024	34,437,000,000	21,684,511,000	12,264,961,000	21,504,437,350	99.17%

Sumber: Aplikasi SAKTI, 2025

Secara umum anggaran belanja Mahkamah Pelayaran terdiri atas Belanja Modal, Belanja Pegawai dan Belanja Barang. Secara keseluruhan tahun 2020 sampai dengan 2022, penggunaan anggaran pada Mahkamah Pelayaran telah terserap dengan baik dan berada pada posisi diatas 98%, sementara pada tahun 2023 - 2024 terdapat peningkatan daya serap sampai dengan diatas 99%.

Adapun rincian perjalanan anggaran Mahkamah Pelayaran periode 2020 – 2024 dijelaskan sebagai berikut.

1. Perjalanan Anggaran Mahkamah Pelayaran Tahun 2020

Dalam Pelaksanaan Anggaran Mahkamah Pelayaran Tahun 2020 didukung dengan alokasi anggaran berdasarkan DIPA Nomor DIPA-022.01.1.412622/2020 tanggal 12 November 2019 sebesar Rp 15.564.961.000,- (lima belas miliar lima ratus enam puluh empat juta sembilan ratus enam puluh satu ribu rupiah). Adapun dalam perjalanannya, anggaran Mahkamah Pelayaran telah terserap dengan baik dan berada pada posisi rata - rata diatas 98%, hal ini juga sejalan dengan capain kinerja Mahkamah Pelayaran yang juga telah dicapai dengan baik meskipun dalam perjalanannya telah mengalami beberapa kali penyesuaian anggaran.

2. Perjalanan Anggaran Mahkamah Pelayaran Tahun 2021

Dalam Pelaksanaan Anggaran Mahkamah Pelayaran Tahun 2021 didukung dengan alokasi anggaran berdasarkan DIPA Nomor DIPA-022.01.1.412622/2021 tanggal 23 November 2020 sebesar Rp 16.453.070.000,- (enam belas miliar empat ratus lima puluh tiga juta tujuh puluh ribu rupiah). Adapun dalam perjalanannya, anggaran Mahkamah Pelayaran telah terserap dengan baik dan berada pada posisi rata - rata diatas 98%, hal ini juga sejalan dengan capain kinerja Mahkamah Pelayaran yang juga telah dicapai dengan baik meskipun dalam perjalanannya telah mengalami beberapa kali penyesuaian anggaran.

3. Perjalanan Anggaran Mahkamah Pelayaran Tahun 2022

Dalam Pelaksanaan Anggaran Mahkamah Pelayaran Tahun 2022 didukung dengan alokasi anggaran berdasarkan DIPA Nomor DIPA-022.01.1.412622/2022 tanggal 17 November 2021 sebesar Rp 17.487.930.000,- (tujuh belas miliar empat ratus delapan puluh tujuh juta

sembilan ratus tiga puluh ribu rupiah). Adapun dalam perjalanannya, anggaran Mahkamah Pelayaran telah terserap dengan baik dan berada pada posisi rata - rata diatas 99%, hal ini menandakan terdapat kenaikan dari tahun 2020 - 2021 dan juga sejalan dengan capain kinerja Mahkamah Pelayaran yang juga telah dicapai dengan baik meskipun dalam perjalanannya telah mengalami beberapa kali penyesuaian anggaran.

4. Perjalanan Anggaran Mahkamah Pelayaran Tahun 2023

Dalam Pelaksanaan Anggaran Mahkamah Pelayaran Tahun 2023 didukung dengan alokasi anggaran berdasarkan DIPA Nomor DIPA-022.01.1.412622/2023 tanggal 30 November 2022 sebesar Rp 18.000.420.000,- (delapan belas miliar empat ratus dua puluh juta ribu rupiah). Adapun dalam perjalanannya, anggaran Mahkamah Pelayaran telah terserap dengan baik dan berada pada posisi rata - rata diatas 99%, hal ini juga sejalan dengan capain kinerja Mahkamah Pelayaran yang juga telah dicapai dengan baik meskipun dalam perjalanannya telah mengalami beberapa kali penyesuaian anggaran.

5. Perjalanan Anggaran Mahkamah Pelayaran Tahun 2024

Dalam Pelaksanaan Anggaran Mahkamah Pelayaran Tahun 2024 didukung dengan alokasi anggaran berdasarkan DIPA Nomor DIPA-022.01.1.412622/2024 tanggal 23 November 2023 sebesar Rp 22.172.039.000 (dua puluh dua milyar seratus tujuh puluh dua juta tiga puluh sembilan ribu rupiah).

Adapun dalam perjalanannya, anggaran Mahkamah Pelayaran mengalami beberapa kali penyesuaian baik melalui *Automatic Adjustment*, Buka blokir AA, serta penambahan dan realokasi anggaran, sehingga pagu Efektif Mahkamah Pelayaran menjadi Rp 21,684,511,000,- (dua puluh satu milyar enam ratus delapan puluh empat juta lima puluh sebelas ribu rupiah). Dari data di atas, dapat di ambil kesimpulan anggaran Mahkamah Pelayaran telah terserap dengan baik dan berada pada posisi rata - rata diatas 99%, hal ini juga sejalan dengan capain kinerja Mahkamah Pelayaran yang juga telah dicapai dengan baik meskipun dalam perjalanannya telah mengalami beberapa kali penyesuaian anggaran.

1.2. Potensi, Permasalahan, Peluang dan Tantangan Mahkamah Pelayaran 2025-2029

1.2.1. Potensi Mahkamah Pelayaran 2025 - 2029

Potensi Mahkamah Pelayaran bisa dilihat dari beberapa sisi baik dari aspek kelembagaan, fungsi, maupun perannya dalam sistem hukum dan keselamatan pelayaran nasional. Adapun potensi/kekuatan (*strength*) yang dimiliki Mahkamah Pelayaran adalah:

1. Mahkamah Pelayaran merupakan unit kerja strategis di lingkungan Kementerian Perhubungan sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dengan lingkup yurisdiksi nasional sehingga memiliki amanat tugas yang signifikan.
2. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memerlukan peradilan pelayaran yang kuat, dan Mahkamah Pelayaran memiliki potensi untuk berkembang menjadi Peradilan Pelayaran (*Shipping Court*) seiring meningkatnya dinamika dan pertumbuhan sektor pelayaran nasional.
3. Mahkamah Pelayaran berfungsi tidak hanya melakukan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal serta penegakan kode etik dan kompetensi Nakhoda atau perwira kapal pasca pemeriksaan oleh Syahbandar, tetapi juga melakukan pemeriksaan terhadap operator, pemilik kapal, serta petugas atau pejabat terkait yang memiliki keterkaitan dengan penyebab kecelakaan kapal. Selain itu, Mahkamah Pelayaran berwenang menetapkan sanksi administratif kepada pihak-pihak yang terbukti melakukan kesalahan dan/atau kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan kapal serta melaksanakan mediasi dalam penyelesaian perselisihan perjanjian kerja laut. Karakteristik tersebut membedakan Mahkamah Pelayaran dari peradilan lainnya karena pemeriksaannya bersifat etika profesi.
4. Mahkamah Pelayaran memiliki mitra dan jejaring kerja sama yang luas, baik pada tingkat nasional maupun internasional. Mengingat cakupan wilayah kerjanya berskala nasional, Mahkamah Pelayaran secara berkelanjutan membangun jejaring dengan pemerintah daerah serta menjalin kerja sama dengan berbagai perguruan tinggi di seluruh provinsi di Indonesia.
5. Berdiri pada tahun 1934, Mahkamah Pelayaran berpengalaman dalam menangani pemeriksaan lanjutan perkara kecelakaan kapal di Indonesia.

6. Sumber Daya Manusia (SDM) Mahkamah Pelayaran yang Profesional dan Kompeten
7. Mahkamah Pelayaran memiliki Anggota Panel Ahli dan staf yang kompeten serta berpengalaman di bidangnya. SDM tersebut memiliki kemampuan dan pengalaman yang memadai dalam penanganan perkara, termasuk melalui partisipasi dalam berbagai pelatihan dalam dan luar negeri yang diselenggarakan oleh Kementerian Perhubungan guna meningkatkan kualitas putusan. Secara kuantitas, sumber daya manusia Mahkamah Pelayaran telah mencukupi untuk mendukung pelaksanaan tugas dan kewenangannya.
8. Tersedianya infrastruktur dan perangkat berbasis teknologi informasi (PC, Laptop, UPS dan jaringan internet) dan SDM yang kompeten di bidang teknologi informasi;
9. Tersedianya sarana dan prasarana kerja yang memadai dan lingkungan kantor yang nyaman dan asri (gedung kantor, ruangan kerja ber-AC, *meubelair* kantor dan inventarisasi kantor yang lengkap);
10. Perkembangan teknologi yang pesat memberikan peluang bagi Mahkamah Pelayaran untuk melakukan pembaruan sistem persidangan berbasis teknologi informasi, termasuk pemanfaatan kecerdasan buatan, guna meningkatkan kemudahan akses informasi serta mendorong akuntabilitas dan transparansi.
11. Meningkatnya perhatian pemerintah terhadap reformasi hukum dan tata kelola pemerintahan membuka peluang ketersediaan alokasi anggaran sektor kelautan guna mendukung berbagai inisiatif peningkatan kualitas pelayanan persidangan Mahkamah Pelayaran.

1.2.2. Permasalahan Mahkamah Pelayaran 2025 - 2029

Beberapa permasalahan dalam bidang penegakan hukum di bidang keselamatan pelayaran antara lain:

1. Mahkamah Pelayaran belum memiliki penguatan status kelembagaan dan kemandirian fungsional yang memadai, sehingga pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal dan pemberian rekomendasi belum sepenuhnya efektif serta belum diperlakukan sebagai produk hukum yang mengikat. Selain itu, belum terdapat mekanisme tindak lanjut wajib atas hasil dan rekomendasi Mahkamah Pelayaran oleh operator kapal maupun otoritas terkait.

2. Keterbatasan jumlah pemeriksa yang kompeten dan bersertifikasi di lingkungan Mahkamah Pelayaran, belum optimalnya pelatihan teknis dan hukum mutakhir yang mengacu pada standar internasional (IMO, STCW, SOLAS, ISM Code, dan sejenisnya), serta minimnya tenaga ahli multidisiplin di bidang navigasi, permesinan, hukum laut, dan keselamatan pelayaran
3. Belum terbangun sistem koordinasi terintegrasi antara Mahkamah Pelayaran, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, KNKT, Kepolisian Laut, Kejaksaan, dan lembaga peradilan dalam penanganan perkara pelayaran. Selain itu, belum tersedia protokol kerjasama baku terkait proses investigasi, pertukaran data, dan pelimpahan perkara antara Mahkamah Pelayaran dan aparat penegak hukum.
4. Masih terdapat temuan Mahkamah Pelayaran yang belum ditindaklanjuti secara tegas oleh otoritas terkait, termasuk dalam bentuk pencabutan sertifikat, pemberian sanksi kepada operator, maupun pembinaan ulang awak kapal.
5. Ketiadaan pengawasan atas pelaksanaan rekomendasi Mahkamah Pelayaran, sehingga fungsinya belum maksimal dalam mencegah kecelakaan berulang.
6. Regulasi teknis pelaksanaan tugas Mahkamah Pelayaran masih belum lengkap dan belum sepenuhnya diperbarui. Selain itu, belum tersedia peraturan pelaksana yang mengatur perluasan kewenangan Mahkamah Pelayaran sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024.
7. Keterbatasan sarana pendukung investigasi, antara lain perangkat pembaca VDR, sarana simulasi pelayaran, drone laut, dan peralatan analisis kecelakaan, serta belum memadainya infrastruktur investigasi, termasuk laboratorium forensik maritim, basis data kecelakaan kapal, dan sistem informasi pendukung.
8. Sebagian operator kapal dan pelaku industri pelayaran belum memahami peran dan fungsi Mahkamah Pelayaran, sehingga masih dipersepsikan sebagai formalitas administratif. Keterbatasan sosialisasi berdampak pada kurangnya perhatian publik dan aparat penegak hukum terhadap hasil investigasi Mahkamah Pelayaran.
9. Keterbatasan pengelolaan anggaran berpotensi menghambat pelaksanaan program dan kegiatan pendukung peningkatan kualitas pelayanan persidangan, pengarsipan, belanja modal, pengembangan SDM, dan penguatan teknologi. Kebijakan efisiensi anggaran turut berdampak pada implementasi kebijakan, kegiatan kajian dan penelitian, sosialisasi, FGD, serta kegiatan berskala lebih besar.

1.2.3. Peluang Mahkamah Pelayaran 2025 - 2029

1. Tingginya perhatian dan kepercayaan masyarakat terhadap peran Mahkamah Pelayaran dalam penyelesaian perkara kecelakaan kapal di Indonesia.
2. Meningkatnya kebutuhan penguatan jumlah dan kualitas Anggota Panel Ahli melalui peningkatan integritas, kompetensi, dan kesejahteraan.
3. Terjalannya sinergi dan kerjasama Mahkamah Pelayaran dengan berbagai lembaga negara dalam pelaksanaan fungsi dan kewenangannya.
4. Terbangunnya hubungan timbal balik yang kuat antara Mahkamah Pelayaran dan masyarakat sebagai pemangku kepentingan dalam penguatan peran dan fungsi kelembagaan
5. Semakin luasnya pemanfaatan teknologi berbasis internet yang mendorong pengembangan inovasi program seiring dengan perkembangan teknologi informasi.
6. Mahkamah Pelayaran diharapkan mampu memberikan manfaat langsung yang dapat dirasakan oleh masyarakat melalui penyampaian putusan, pelaksanaan simulasi, serta bentuk layanan edukatif lainnya.
7. Sebagai lembaga sertifikasi profesi, Mahkamah Pelayaran berperan dalam menetapkan dan menerapkan standar kompetensi khusus di bidang pelayaran.

1.2.4. Tantangan Mahkamah Pelayaran 2025 - 2029

1. Masih terdapat ruang peningkatan kepercayaan masyarakat terhadap layanan Mahkamah Pelayaran melalui penguatan kualitas pelayanan dan komunikasi publik;
2. Perlu penguatan apresiasi dan pengakuan publik terhadap profesi Anggota Panel Ahli secara proporsional dan profesional;
3. Penyempurnaan dan penguatan implementasi rekomendasi sanksi kode etik Mahkamah Pelayaran menjadi peluang untuk meningkatkan efektivitas penegakan etika profesi;
4. Perbaikan kebijakan pemerintah di bidang pelayaran, membuka ruang harmonisasi lintas instansi termasuk dengan KNKT, KKP, dan instansi terkait lainnya;

5. Dinamika global, tantangan lingkungan, dan risiko bencana mendorong penguatan peran Mahkamah Pelayaran dalam mendukung keselamatan dan ketahanan sektor pelayaran;
6. Optimalisasi kewenangan Mahkamah Pelayaran menjadi peluang strategis untuk meningkatkan ketuntasan penyelesaian pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.
7. Pemanfaatan data dan informasi Mahkamah Pelayaran sebagai bahan bimbingan teknis dalam rangka meningkatkan kompetensi profesional praktisi pelayaran dan/atau praktisi hukum pelayaran.

1.3. Isu Strategis Mahkamah Pelayaran

1.3.1. Analisis Isu Strategis

Berdasarkan analisis terhadap faktor internal dan eksternal, Mahkamah Pelayaran memiliki kekuatan kelembagaan, pengalaman historis, mandat hukum yang kuat, serta dukungan sumber daya manusia dan teknologi informasi yang memadai. Namun demikian, kekuatan tersebut belum sepenuhnya optimal dalam meningkatkan efektivitas penegakan hukum keselamatan pelayaran akibat masih terbatasnya penguatan kelembagaan, regulasi teknis, koordinasi lintas instansi, serta mekanisme tindak lanjut atas rekomendasi Mahkamah Pelayaran.

Di sisi eksternal, tingginya perhatian masyarakat terhadap penyelesaian kecelakaan kapal, meningkatnya kebutuhan profesionalisme Anggota Panel Ahli, berkembangnya teknologi informasi, serta komitmen pemerintah terhadap reformasi hukum dan tata kelola pemerintahan merupakan peluang strategis untuk memperkuat peran Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga pemeriksaan kecelakaan kapal yang kredibel dan berwibawa. Namun demikian, peluang tersebut dihadapkan pada tantangan berupa persepsi publik yang belum optimal, keterbatasan pemahaman pelaku industri pelayaran terhadap fungsi Mahkamah Pelayaran, serta kebijakan efisiensi anggaran yang berpotensi membatasi penguatan kapasitas kelembagaan.

Berdasarkan kondisi tersebut, isu strategis Mahkamah Pelayaran periode 2025–2029 diarahkan pada:

1. Perlunya penguatan status kelembagaan dan kemandirian fungsional Mahkamah Pelayaran agar rekomendasi hasil pemeriksaan memiliki daya ikat dan ditindaklanjuti secara efektif.

2. Diperlukan peningkatan kapasitas dan profesionalisme SDM, khususnya pemeriksa dan Anggota Panel Ahli, melalui pemenuhan standar internasional dan penguatan keahlian multidisiplin.
3. Penguatan sistem koordinasi dan sinergi lintas instansi, penyempurnaan regulasi teknis dan peraturan pelaksana sesuai amanat Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024
4. Pemanfaatan teknologi informasi secara terintegrasi untuk mendukung transparansi, akuntabilitas, dan kualitas pelayanan persidangan.
5. Mahkamah Pelayaran perlu memperkuat sosialisasi, komunikasi publik, dan kemitraan strategis dengan pemangku kepentingan guna meningkatkan kepercayaan masyarakat serta memastikan peran Mahkamah Pelayaran dipahami dan dihargai sebagai bagian penting dalam hukum pelayaran nasional.
6. Pengelolaan anggaran yang efektif, inovatif, dan berbasis prioritas strategis guna menjamin keberlanjutan pelaksanaan program dan kegiatan pada periode 2025–2029.
7. Belum optimalnya pemanfaatan hasil pemeriksaan dan rekomendasi Mahkamah Pelayaran sebagai instrumen pencegahan kecelakaan berulang.
8. Perlunya penguatan peran Mahkamah Pelayaran sebagai pusat pembelajaran (*center of excellence*) hukum pelayaran.

1.4. Isu Prioritas

Tabel 1.6 Analisis Isu Prioritas Mahkamah Pelayaran Dengan Metode USG

No	Isu Strategis	U	S	G	Total Skor	Tingkat Prioritas
1	Penguatan status kelembagaan dan kemandirian fungsional Mahkamah Pelayaran agar rekomendasi memiliki daya ikat dan ditindaklanjuti	4	4	4	12	Prioritas Utama
2	Penguatan koordinasi lintas instansi dan penyempurnaan regulasi teknis serta peraturan pelaksana UU No. 66 Tahun 2024	4	4	3	11	Prioritas Tinggi

3	Belum optimalnya pemanfaatan hasil pemeriksaan dan rekomendasi Mahkamah Pelayaran sebagai instrumen pencegahan kecelakaan berulang.	4	4	3	11	Prioritas Tinggi
4	Peningkatan kapasitas dan profesionalisme SDM pemeriksa dan Anggota Panel Ahli berbasis standar internasional	3	4	3	10	Prioritas Tinggi
5	Pemanfaatan teknologi informasi terintegrasi untuk transparansi, akuntabilitas, dan pelayanan persidangan	3	3	3	9	Prioritas Menengah
6	Perlunya penguatan peran Mahkamah Pelayaran sebagai pusat pembelajaran (<i>center of excellence</i>) hukum pelayaran.	3	3	3	9	Prioritas Menengah
7	Penguatan sosialisasi, komunikasi publik, dan kemitraan strategis dengan pemangku kepentingan	2	3	3	8	Prioritas Menengah
8	Pengelolaan anggaran yang efektif, inovatif, dan berbasis prioritas strategis	2	3	2	7	Prioritas Pendukung

Keterangan:

U= Urgency, S= Seriousness, G= Growth

Tabel 1.5. Analisis Isu Prioritas Mahkamah Pelayaran Dengan Metode Risk-Based Prioritization

No	Isu Strategis	KR	DR	LR	Keterangan
1	Lemahnya status kelembagaan dan kemandirian fungsional Mahkamah Pelayaran	Tinggi	Tinggi	Sangat Tinggi	Berpotensi melemahkan rekomendasi keputusan, menurunkan kepercayaan publik, dan menghambat penegakan keselamatan pelayaran
2	Tidak optimalnya koordinasi lintas	Tinggi	Tinggi	Tinggi	Menyebabkan tumpang tindih kewenangan dan

	instansi dan ketiadaan regulasi teknis pelaksana				ketidakefektifan tindak lanjut hasil pemeriksaan
3	Tidak optimalnya pemanfaatan hasil pemeriksaan dan rekomendasi Mahkamah Pelayaran sebagai instrumen pengegahan kecelakaan berulang	Tinggi	Tinggi	Tinggi	Berpotensi menyebabkan kecelakaan kapal berulang, menurunkan efektivitas penegakan keselamatan pelayaran, serta melemahkan fungsi preventif Mahkamah Pelayaran
3	Keterbatasan kompetensi dan jumlah SDM profesional Mahkamah Pelayaran	Sedang	Tinggi	Tinggi	Menurunkan kualitas pemeriksaan lanjutan dan ketepatan rekomendasi
4	Belum optimalnya pemanfaatan teknologi informasi terintegrasi	Sedang	Sedang	Menengah	Menghambat transparansi, akuntabilitas, dan efisiensi pelayanan persidangan
	Belum terbangunnya Mahkamah Pelayaran sebagai pusat pembelajaran (<i>center of excellence</i>) hukum dan keselamatan pelayaran	Sedang	Sedang	Menengah	Menghambat transfer pengetahuan, pembelajaran berbasis kasus serta peningkatan kompetensi profesi di lingkungan pelayaran
5	Rendahnya pemahaman publik dan pemangku kepentingan terhadap peran Mahkamah Pelayaran	Sedang	Sedang	Menengah	Berpengaruh terhadap legitimasi dan dukungan publik
6	Keterbatasan dan efisiensi anggaran	Sedang	Sedang	Menengah	Berpotensi menghambat pelaksanaan program prioritas dan penguatan kapasitas kelembagaan

Keterangan:

KR= Kemungkinan Risiko, DR= Dampak Risiko, LR= Level Risiko

Berdasarkan hasil analisis tingkat urgensi, dampak keseriusan, potensi perkembangan risiko, serta besarnya risiko strategis terhadap pencapaian tujuan Mahkamah Pelayaran, maka isu prioritas Mahkamah Pelayaran adalah:

“Penguatan status kelembagaan dan kemandirian fungsional Mahkamah Pelayaran agar rekomendasi hasil pemeriksaan memiliki daya ikat hukum dan ditindaklanjuti secara efektif.”

Isu ini memiliki urgensi sangat tinggi karena menyangkut legitimasi kelembagaan dan efektivitas fungsi utama Mahkamah Pelayaran. Dari aspek *seriousness*, lemahnya daya ikat rekomendasi berdampak langsung pada ketuntasan penyelesaian perkara kecelakaan kapal serta pencegahan kecelakaan berulang. Dari sisi *growth*, risiko akan terus meningkat apabila tidak segera ditangani, karena berpotensi menurunkan kepercayaan publik, melemahkan penegakan keselamatan pelayaran, serta menghambat implementasi amanat Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024. Secara risk-based, isu ini merupakan risiko strategis tertinggi yang mempengaruhi seluruh kinerja dan peran Mahkamah Pelayaran.

BAB II

VISI, MISI TUJUAN DAN SASARAN

2.1. Visi

2.1.1. Visi sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029

Dengan memperhatikan Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 yang telah disesuaikan dengan Visi RPJMN 2025-2029 (Perpres 12/2025), maka ditetapkan Visi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029 sesuai tugas dan fungsi Sekretariat Jenderal yang tercantum dalam PM 4 Tahun 2025 yaitu:



Gambar 2.1 Visi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029
(Sumber: Renstra Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029)

Penjelasan mengenai Visi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2024-2029 yakni:

Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik merupakan tujuan hasil yang sesuai dari penyelenggaraan koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian sesuai tugas dan fungsi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan (PM 4/2025).

Transportasi maju mengambil dari Visi Kementerian Perhubungan merupakan pengejawantahan dari Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 dalam RPJMN 2025-2029 (Perpres 12/2025) yakni “Bersama **Indonesia Maju** menuju Indonesia Emas 2045”. **Transportasi maju** artinya **tersedianya jaringan dan layanan transportasi yang modern, handal, inklusif, berdaya saing dan memberikan nilai tambah secara berkelanjutan**.

Indonesia Emas 2045 merupakan bentuk dukungan sektor transportasi terhadap visi pembangunan nasional jangka panjang dalam RPJPN 2025-2045 (UU 59/2024).

2.1.2. Visi Mahkamah Pelayaran 2025-2029

Dalam rangka mewujudkan visi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, yakni *“Terwujudnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang baik dalam mendukung Terwujudnya Transportasi Maju menuju Indonesia Emas 2045, pada tahun 2025-2029”*. Mahkamah Pelayaran Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan menetapkan visi sebagai berikut:

“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.”

2.2. Misi

2.2.1. Misi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029

Dengan memperhatikan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 yang telah disesuaikan dengan Misi RPJMN 2025-2029, maka ditetapkan Misi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029 yakni:

Misi 1 berkaitan dengan upaya-upaya yang akan dilaksanakan sesuai tugas dan fungsi Sekretariat Jenderal dalam upaya mendukung transformasi tata kelola Kementerian Perhubungan.

Misi 2 berkaitan dengan upaya-upaya yang akan dilaksanakan di internal Sekretariat Jenderal dalam rangka mewujudkan organisasi Sekretariat Jenderal yang Melesat (menekankan pada kecepatan, efisiensi dan dampak yang besar dalam memberikan dukungan administrasi sesuai target pencapaian, akuntabel dan memanfaatkan kemajuan teknologi).

Penjelasan mengenai Misi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2024-2029 yakni:

- a. **Misi 1** berkaitan dengan upaya-upaya yang akan dilaksanakan sesuai tugas dan fungsi Sekretariat Jenderal dalam upaya mendukung transformasi tata kelola Kementerian Perhubungan.
- b. **Misi 2** berkaitan dengan upaya-upaya yang akan dilaksanakan di internal Sekretariat Jenderal dalam rangka mewujudkan organisasi Sekretariat Jenderal

yang Melesat (menekankan pada kecepatan, efisiensi dan dampak yang besar dalam memberikan dukungan administrasi sesuai target pencapaian, akuntabel dan memanfaatkan kemajuan teknologi).

Transformasi Tata Kelola difokuskan pada perbaikan kelembagaan yang tepat fungsi, penyempurnaan fondasi penataan regulasi, pembentukan dan penguatan lembaga tunggal pengelola regulasi, peningkatan kualitas ASN berbasis merit, kebijakan pembangunan berbasis bukti, penerapan manajemen risiko perencanaan dan pengendalian pembangunan, peningkatan pelayanan publik berbasis teknologi informasi. Transformasi Tata Kelola bertujuan untuk menciptakan lingkungan kelembagaan yang memungkinkan tercapainya regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif. Terkait hal tersebut, terdapat 11 (sebelas) isu strategis dalam upaya transformasi tata kelola, yaitu (i) regulasi (ii) kelembagaan yang efektif, (iii) proses bisnis yang adaptif, (iv) manajemen talenta, (v) meritokrasi dan integritas, (vi) manajemen ASN Strategis, (vii) pelayanan publik yang berkualitas, (viii) pelayanan bidang strategis, (ix) digitalisasi (Sumber: UU 59/2024 RPJPN 2025-2045)

2.2.2. Misi Mahkamah Pelayaran 2025-2029

Dalam rangka mewujudkan visi Mahkamah Pelayaran, misi yang diembannya adalah:

1. Memperkuat penegakan hukum pelayaran melalui penguatan kelembagaan, kemandirian fungsional, dan penyempurnaan regulasi teknis Mahkamah Pelayaran guna mewujudkan tata kelola pemerintahan yang efektif, berintegritas, dan adaptif;
2. Meningkatkan profesionalisme, integritas, dan kompetensi sumber daya manusia Mahkamah Pelayaran, khususnya ASN yang berbasis merit dan Anggota Panel Ahli yang berbasis standar internasional;
3. 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;
4. 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.

5. Meningkatkan efektivitas komunikasi publik, sosialisasi, dan pengelolaan pengetahuan untuk memperkuat pemahaman, kepercayaan, dan partisipasi masyarakat terhadap peran Mahkamah Pelayaran dalam sistem keselamatan pelayaran nasional.
6. Pengembangan kelembagaan melalui ekstensifikasi lembaga Mahkamah Pelayaran sebagai bagian dari lembaga Yudikatif dalam bentuk pengadilan khusus;
7. Mengoptimalkan pengelolaan anggaran, sarana prasarana, dan manajemen risiko secara efisien, akuntabel, dan berbasis prioritas strategis guna menjamin keberlanjutan pelaksanaan tugas Mahkamah Pelayaran.

2.3. Tujuan

2.3.1. Tujuan Sekretariat Jenderal 2025-2029

Sebagai penjabaran Visi dan Misi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam rangka mendukung pencapaian Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029 dan pencapaian Kementerian Perhubungan, ditetapkan 3 (tiga) tujuan Sekretariat Jenderal 2025-2029 yang dirumuskan dengan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) di mana setiap tujuan merupakan representasi dari masing-masing perspektif, yakni:

- a. Terselenggaranya Penguatan Transformasi Tata Kelola dalam Mewujudkan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif (T.0).

Tujuan pada Level *Stakeholders Perspectives* (SP) ini merepresentasikan *externalities* dari kinerja Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan transformasi tata kelola nilai tambah atau dukungan bidang transportasi terhadap pencapaian Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029 termasuk sasaran strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029.

- b. Optimalnya Dukungan Manajemen dan Teknis guna Mewujudkan Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan (T.1).

Tujuan pada Level *Customer Perspectives* (CP) ini merepresentasikan pelaksanaan *Core Business* sesuai tugas dan fungsi dari Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan dalam upaya mendukung transformasi tata kelola, dukungan teknis dan peningkatan kinerja Kementerian Perhubungan.

- c. Terwujudnya *Good Government* di lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan (T.2).

Tujuan pada Level *Internal Business Process Perspectives (IBP)* dan *Learning and Growth Perspectives (LG)* ini menggambarkan kualitas dukungan manajemen (*management support*) yang mampu disediakan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan tata kelola pemerintahan yang baik sesuai dengan prinsip transparansi, akuntabilitas, dan pertanggungjawaban untuk mewujudkan organisasi Sekretariat Jenderal yang Melesat (menekankan pada kecepatan, efisiensi dan dampak yang besar dalam memberikan dukungan administrasi sesuai target pencapaian, akuntabel dan memanfaatkan kemajuan teknologi).

Tabel 2.1 Indikator Tujuan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029

Level <i>Perspective</i>	Tujuan	Indikator dan Formulasi Perhitungan
<i>Stakeholder Perspective</i>	Tujuan 0 (T.0): Terselenggaranya Penguatan Transformasi Tata Kelola dalam Mewujudkan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif (T.0)	Kinerja pada level <i>Stakeholder Perspective</i> diukur pada tingkatan Kementerian Perhubungan yaitu dukungan secara langsung terhadap indikator Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan dan dukungan secara tidak langsung pada indikator konektivitas dan integrasi, pelayanan, keselamatan, kualitas rekomendasi kebijakan dan kompetensi SDM transportasi
<i>Customer Perspective</i>	Tujuan 1 (T.1): Optimalnya Dukungan Manajemen dan Teknis guna Mewujudkan Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan	IKT.1 Tingkat Capaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan Kementerian Perhubungan Tingkat Capaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan = (TCK-IKP1 + TCK-IKP2 + TCK-IKP 3/3 • TCK-IKP1 = Tingkat Pencapaian Kinerja Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan • TCK-IKP2 = Tingkat Pencapaian Kinerja Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan

Level <i>Perspective</i>	Tujuan	Indikator dan Formulasi Perhitungan
		TCK-IKP 3 = Tingkat Pencapaian Kinerja Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi
<i>Internal Business Perspectives</i>	Tujuan 2 (T.2): Terwujudnya Good Goverment di lingkungan Sekretariat Kementerian Perhubungan	IKT.2 Tingkat Capaian Kinerja Dukungan Manajemen Sekretariat Jenderal Tingkat Capaian Kinerja Dukungan Manajemen Sekretariat Jenderal = Dukman-Setjen Dukman-Setjen = Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Sekretariat Jenderal

2.3.2. Tujuan Mahkamah Pelayaran 2025-2029

Dalam rangka mendukung tercapainya misi tersebut, maka Mahkamah Pelayaran merumuskan tujuan sebagai berikut cek UU No. 66/2024 dan PM 03 /2021:

1. Terwujudnya penegakan hukum pelayaran yang berintegritas dan berkeadilan berdaya ikat dalam mendukung transformasi tata kelola keselamatan pelayaran nasional;
2. Optimalnya pelaksanaan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dan penyelesaian perselisihan di bidang pelayaran melalui penguatan kelembagaan dan koordinasi lintas instansi;
3. Meningkatnya kualitas tata kelola internal Mahkamah Pelayaran yang transparan, akuntabel, adaptif, dan berbasis teknologi informasi untuk mendukung organisasi yang efektif dan berkelanjutan;
4. Terlaksananya tindak lanjut hasil keputusan Mahkamah Pelayaran oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan laut.
5. Melakukan pembinaan, pengawasan dan pencegahan serta menegakan disiplin pelaut dengan memastikan Nakhoda dan awak kapal menjalankan tugas sesuai aturan dan melindungi kepentingan umum dalam transportasi laut termasuk keselamatan penumpang, barang dan lingkungan maritim.

2.4. Sasaran

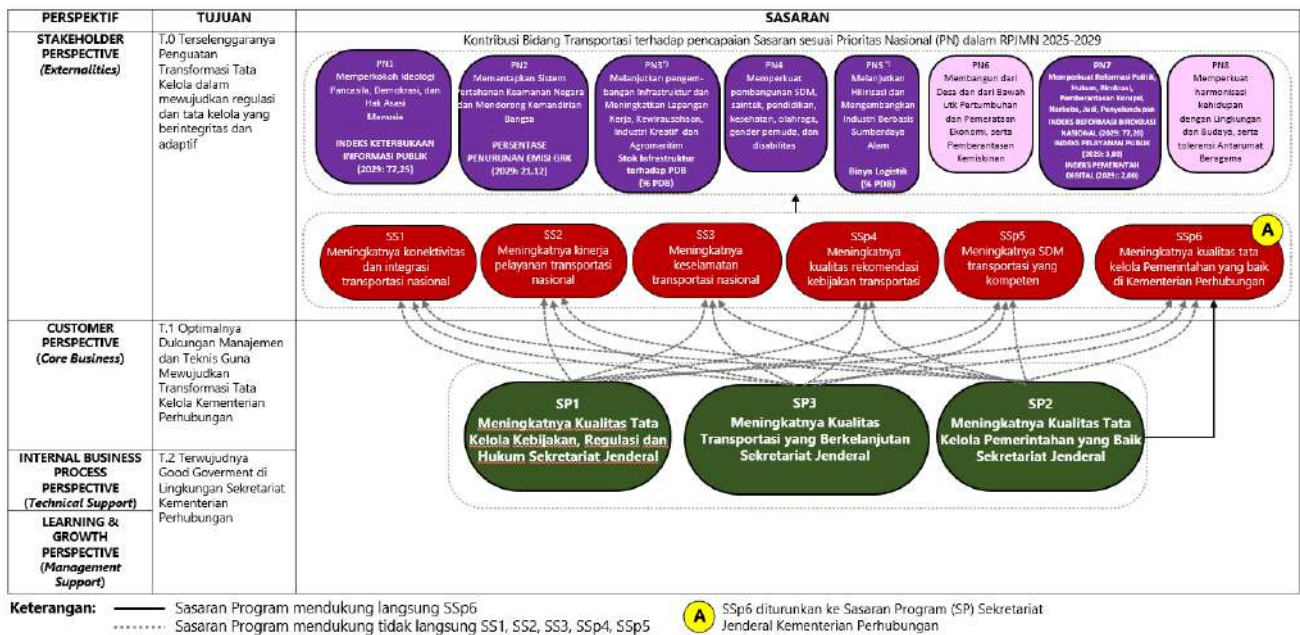
2.4.1. Sasaran Program dan Indikator Kinerja Mahkamah Pelayaran 2025-2029

Sasaran strategis merupakan kondisi kinerja yang diharapkan dicapai Mahkamah Pelayaran sebagai outcome dari pelaksanaan kegiatan, yang disusun menggunakan pendekatan Balanced Scorecard (BSC) melalui tiga perspektif, yaitu customer perspective, internal process perspective, serta learning and growth perspective.

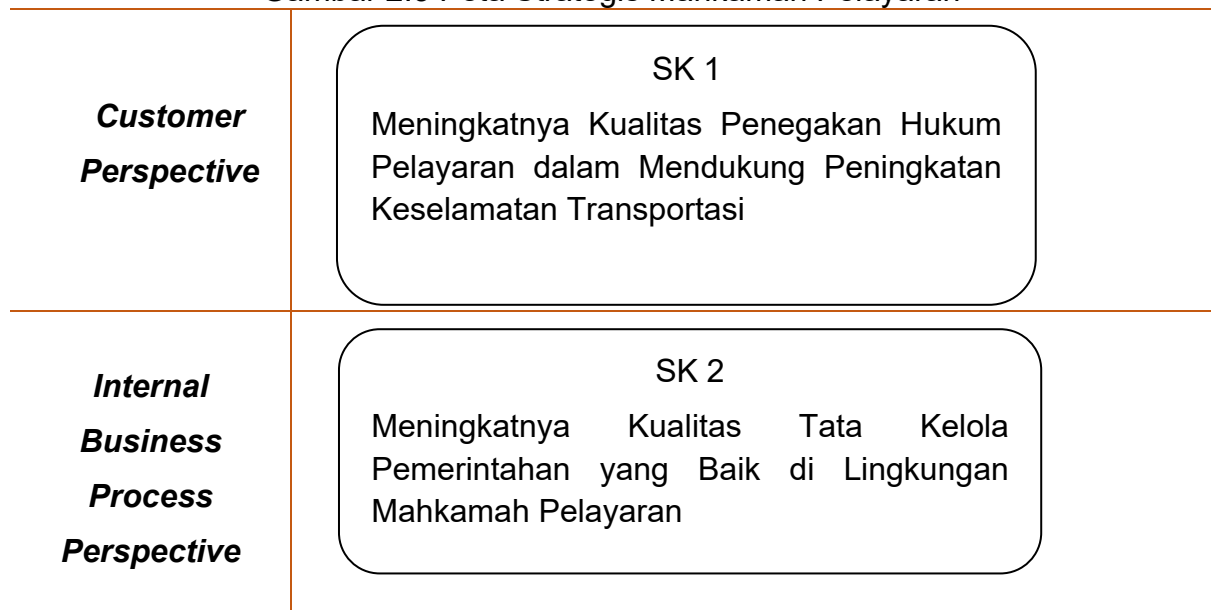
Dalam Peta Strategis Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029, Mahkamah Pelayaran merupakan bagian dari cascading Sasaran Strategis Sekretariat Jenderal ke-3 (SS3), yaitu meningkatnya keselamatan transportasi nasional. Pada customer perspective (core business), sasaran tersebut diturunkan ke dalam Sasaran Program 3 (SP3), yaitu meningkatnya kinerja dukungan terhadap peningkatan keselamatan transportasi, dan Sasaran Program 4 (SP4), yaitu meningkatnya kualitas penegakan hukum pelayaran dalam mendukung keselamatan transportasi.

Selanjutnya, pada internal process perspective, Mahkamah Pelayaran menetapkan Sasaran Kegiatan 1 (SK1), yaitu meningkatnya kualitas penegakan hukum pelayaran dalam mendukung peningkatan keselamatan transportasi, dengan tiga indikator kinerja kegiatan, serta Sasaran Kegiatan 2 (SK2), yaitu meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di lingkungan Mahkamah Pelayaran, dengan enam indikator kinerja kegiatan.

Gambar 2.2 Peta Strategis Sekretariat Jenderal



Gambar 2.3 Peta Strategis Mahkamah Pelayaran



2.4.1.1. Customer Perspective (Core Business)

Sasaran Kegiatan 1 (SK 1): Meningkatnya Kualitas Penegakan Hukum Pelayaran dalam Mendukung Peningkatan Keselamatan Transportasi, terdiri dari 3 (tiga) Sasaran Kegiatan yaitu:

1. IKK 1.1 Tindak Lanjut Rekomendasi Keputusan Sidang Mahkamah Pelayaran;

2. IKK 1.2 Penyelesaian Perkara yang diputus tepat waktu terhadap Pemeriksaan lanjutan Pelanggaran Pelayaran, kecelakaan kapal dan mediasi sengketa Perjanjian Kerja Laut;
3. IKK 1.3 Penyusunan Regulasi Bidang Transportasi berbasis Pelayaran, Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Menteri (Permen) , Peraturan Ketua Mahkamah Pelayaran.

2.4.1.2. Internal *Business Process Perspective* (Technical Support)

Merupakan proses yang harus dilakukan untuk mencapai output atau outcome yang diharapkan, terdiri atas 1 (satu) Sasaran Kegiatan 2 (SK2) yaitu : Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang baik di Lingkungan Mahkamah Pelayaran, yang diturunkan kembali menjadi 6 (enam) Indikator Kinerja Kegiatan, yaitu:

1. IKK 2.1 Pengelolaan Organisasi dan SDM Mahkamah Pelayaran;
2. IKK 2.2 Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) Mahkamah Pelayaran;
3. IKK 2.3 Nilai AKIP Mahkamah Pelayaran;
4. IKK 2.4 Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Mahkamah Pelayaran
5. IKK 2.5 Terselenggaranya Layanan Perkantoran Mahkamah Pelayaran;
6. IKK 2.6 Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik.

Tabel 2.2 Sasaran Program, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Mahkamah Pelayaran Tahun 2025

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA		TARGET
				2025
1	Meningkatnya Kualitas manajemen keselamatan transportasi	1.1	Penyelesaian perkara kecelakaan kapal yang diputus tepat waktu	100%
		1.2	Tindak Lanjut Rekomendasi Hasil Keputusan Sidang Mahkamah Pelayaran	85%
		1.3	Penyusunan Regulasi Bidang Transportasi Berbasis Pelayaran	100%
2	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Penyelenggaraan Perkantoran	2.1	Pengelolaan Organisasi dan SDM	100%
		2.2	Pengelolaan Perencanaan, Penganggaran, Keuangan, BMN dan Umum	100%
		2.3	Pengelolaan Komunikasi Dukungan Manajemen Reformasi Birokrasi Pada Area Perubahan	100%

Tabel 2.3 Sasaran Program, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Mahkamah Pelayaran Tahun 2026 - 2029

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	TARGET			
		2026	2027	2028	2029

1	Meningkatnya Kualitas Penegakan Hukum Pelayaran dalam Mendukung Peningkatan Keselamatan Transportasi	1.1	Tindak Lanjut Rekomendasi yang dihasilkan Mahkamah Pelayaran	87%	90%	92%	93%
		1.2	Penyelesaian Perkara yang diputus tepat waktu terhadap Pemeriksaan lanjutan Pelanggaran Pelayaran, kecelakaan kapal dan mediasi sengketa Perjanjian Kerja Laut	100%	100%	100%	100%
		1.3	Penyusunan Regulasi Bidang Transportasi berbasis Pelayaran, Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Menteri (Permen) , Keputusan Ketua Mahkamah Pelayaran.	1 Peraturan	1 Peraturan	1 Peraturan	1 Peraturan
2	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Lingkungan Mahkamah Pelayaran	2.1	Pengelolaan Organisasi dan SDM Mahpel	100%	100%	100%	100%
		2.2	Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) Mahpel	100%	100%	100%	100%
		2.3	Nilai AKIP Mahpel	100%	100%	100%	100%
		2.4	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Mahpel	100%	100%	100%	100%
		2.5	Terselenggaranya Layanan Perkantoran Mahpel	100%	100%	100%	100%
		2.6	Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik	100%	100%	100%	100%

2.4.2. Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Program Mahkamah Pelayaran

Berdasarkan atas analisis potensi dan permasalahan pada Bab I sebelumnya, terdapat beberapa indikasi potensi adanya risiko terhadap pencapaian target kinerja pada masing-masing Sasaran Program (SP) Sekretariat Jenderal yang perlu dirumuskan langkah-langkah manajemen risiko untuk mengantisipasinya.

Tabel 2.4 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Setiap Sasaran Kegiatan Mahkamah Pelayaran

Sasaran Kegiatan		Indikasi Risiko
1	Meningkatnya Kualitas Penegakan Hukum Pelayaran dalam Mendukung Peningkatan Keselamatan Transportasi	a. Rekomendasi putusan tidak ditindaklanjuti oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan/atau Operator Kapal; b. Koordinasi lintas instansi tidak efektif c. Keterlambatan penyelesaian perkara kecelakaan kapal; d. Beban perkara tinggi dengan SDM terbatas; e. Keterlambatan regulasi pelaksana UU No. 66 tahun 2024; f. Regulasi tidak selaras dengan standar IMO.
2	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Lingkungan Mahkamah Pelayaran	a. Kompetensi SDM tidak merata; b. Ketergantungan pada Panel Ahli non ASN; c. Serapan anggaran tidak optimal; d. Dokumen kinerja tidak berkualitas; e. Ketidaktertiban arsip perkara; f. Sarana prasarana tidak memadai; g. Informasi putusan tidak dipahami publik.

BAB III

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1. Arah Kebijakan dan Strategi Sekretariat Jenderal

Arah kebijakan pencapaian Sasaran Program Sekretariat Jenderal 2025-2029:

1. Sasaran Program 1 (SP1) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Sekretariat Jenderal dengan Arah Kebijakan 1 (AK1) Peningkatan Tata Kelola Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Kementerian Perhubungan;
2. Sasaran Program 2 (SP2) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Sekretariat Jenderal dengan Arah Kebijakan (AK):
 - a. Arah Kebijakan 2 (AK2) Peningkatan Tata Kelola Manajemen Perencanaan Kementerian Perhubungan;
 - b. Arah Kebijakan 3 (AK3) Peningkatan Tata Kelola SDM dan Organisasi Kementerian Perhubungan;
 - c. Arah Kebijakan 4 (AK4) Peningkatan Tata Kelola, Pengendalian dan Pengawasan Keuangan dan Penganggaran Kementerian Perhubungan;
 - d. Arah Kebijakan 5 (AK5) Peningkatan Tata Kelola Pengelolaan Pengadaan Barang dan Jasa dan Pengelolaan Aset Kementerian Perhubungan;
 - e. Arah Kebijakan 6 (AK6) Peningkatan Kualitas Pengawasan Kearsipan dan Penyelenggaraan Perkantoran;
 - f. Arah Kebijakan 7 (AK7) Peningkatan Layanan Informasi dan Efektivitas Komunikasi Publik Kementerian Perhubungan;
 - g. Arah Kebijakan 8 (AK8) Peningkatan Penguatan Pondasi dan Berlangsungnya Transformasi Digital Sektor Transportasi dan Kualitas Keterpaduan Data dalam Satu Data Transportasi;
 - h. Arah Kebijakan 9 (AK9) Peningkatan Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan.
 - i. Arah Kebijakan 10 (AK10) Meningkatnya Kualitas dan Kompetensi Jabatan Fungsional Transportasi;
 - j. Arah Kebijakan 11 (AK11) Meningkatnya Inovasi Dalam Pembiayaan Infrastruktur Transportasi;

- k. Arah Kebijakan 12 (AK12) Peningkatan Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi;
 - l. Arah Kebijakan 13 (AK13) Peningkatan Kualitas Keselamatan Pelayaran;
 - m. Arah Kebijakan 14 (AK14) Peningkatan Kualitas Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, Aset, BMN dan Umum Sekretariat Jenderal;
 - n. Arah Kebijakan 15 (AK15) Peningkatan Kualitas Pengelolaan Organisasi dan SDM Sekretariat Jenderal;
 - o. Arah Kebijakan 16 (AK16) Peningkatan Kualitas Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Sekretariat Jenderal;
 - p. Arah Kebijakan 17 (AK17) Peningkatan Kualitas Pengelolaan Komunikasi Publik dan Layanan Informasi Sekretariat Jenderal;
 - q. Arah Kebijakan 18 (AK18) Peningkatan Kualitas Legislasi dan Litigasi Sekretariat Jenderal.
3. Sasaran Program 3 (SP3) Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan Sekretariat Jenderal dengan Arah Kebijakan 19 (AK19) Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan dan Transportasi yang Berkelanjutan.

3.2. Arah Kebijakan Mahkamah Pelayaran

Arah kebijakan pencapaian Sasaran Kegiatan Mahkamah Pelayaran 2025-2029:

- 1. Sasaran Kegiatan 1 (SK1) Meningkatnya Kualitas Penegakan Hukum Pelayaran dalam Mendukung Peningkatan Keselamatan Transportasi. Dicapai dengan arah kebijakan (AK) sebagai berikut:
 - a. (AK1) Peningkatan kualitas rekomendasi keputusan Mahkamah Pelayaran melalui penguatan standar operasional prosedur pemeriksaan lanjutan yang selaras dengan STCW, III Code, serta instrumen konvensi IMO yang telah diratifikasi.
 - b. (AK2) Peningkatan efektivitas penyelesaian perkara terhadap Pemeriksaan lanjutan Pelanggaran Pelayaran, kecelakaan kapal dan mediasi sengketa Perjanjian Kerja Laut.
 - c. (AK3) Penyempurnaan dan penguatan Regulasi Pelayaran yang melingkupi Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Menteri (Permen), Peraturan Ketua Mahkamah Pelayaran.
 - d. (AK4) Intensifikasi dan ekstensifikasi kelembagaan Mahkamah Pelayaran.

- e. (AK5) Pengembangan fungsi Mahkamah Pelayaran sebagai rujukan pembinaan dan sertifikasi kompetensi profesi pelayaran berbasis hasil pemeriksaan kecelakaan kapal
- 2. Sasaran Kegiatan 2 (SK2) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Lingkungan Mahkamah Pelayaran. Dicapai dengan arah kebijakan sebagai berikut:
 - a. (AK6) Peningkatan kualitas tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*);
 - b. (AK7) Penguatan pengelolaan organisasi dan sumber daya manusia Mahkamah Pelayaran;
 - c. (AK8) Peningkatan kualitas pengelolaan perencanaan, keuangan dan anggaran secara efektif, efisien dan akuntabel;
 - d. (AK9) Penguatan sistem akuntabilitas kinerja dan pengawasan internal, termasuk peningkatan nilai AKIP dan pengawasan kearsipan;
 - e. (AK10) Peningkatan kualitas layanan perkantoran, komunikasi publik, dan keterbukaan informasi;
 - f. (AK11) Pemanfaatan teknologi informasi dan digitalisasi proses bisnis Mahkamah Pelayaran

3.3. Arah Penguatan ke Depan

Sebagai bagian dari strategi penguatan penegakan hukum dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2025–2029, Mahkamah Pelayaran diarahkan untuk memperkuat peran dalam mendukung tata kelola keselamatan dan keamanan pelayaran nasional melalui langkah-langkah strategis berikut:

- a. Sebagai respons terhadap dinamika pelayaran nasional dan global yang semakin kompleks, serta untuk memperkuat sistem keselamatan dan penegakan hukum di bidang pelayaran, Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 memberikan penguatan dan perluasan kewenangan terhadap Mahkamah Pelayaran, yang berfokus pada peningkatan status kelembagaan, struktur organisasi dan dukungan sumber daya manusia. Penguatan ini mencerminkan peningkatan peran Mahkamah Pelayaran tidak hanya sebagai penegak hukum di bidang pelayaran, tetapi juga memiliki kewenangan dalam pengawasan, evaluasi, dan pemberian rekomendasi kebijakan di sektor pelayaran dengan penjelasan sebagai berikut:

1. Peningkatan status kelembagaan Mahkamah Pelayaran Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021, Mahkamah Pelayaran berada langsung di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan. Untuk memperkuat independensi dan efektivitas pelaksanaan fungsi Yudikatif di bidang pelayaran, diusulkan peningkatan status kelembagaan Mahkamah Pelayaran menjadi unit organisasi setingkat Eselon I (minimal Eselon I.b). Peningkatan status kelembagaan ini akan dilakukan secara bertahap dimulai pada tahun 2025 dan dapat diharapkan terwujud di tahun 2027.
 2. Dengan peningkatan status kelembagaan tersebut, Mahkamah Pelayaran diharapkan dapat melaksanakan kewenangan secara mandiri, termasuk dalam pemberian sanksi administratif serta pelaksanaan pengadilan pelayaran (shipping court) sepenuhnya yang memiliki kewenangan melaksanakan praktek litigasi dan non litigasi khusus di bidang pelayaran.
 3. Penyesuaian struktur organisasi dilakukan untuk mendukung peningkatan fungsi dan beban kerja kelembagaan, dengan komposisi sebagai berikut:
 - a. Eselon I berjumlah 1 (satu) orang
 - b. Eselon II berjumlah 1 (satu) orang
 - c. Eselon III berjumlah 3 (tiga) orang
 - d. Eselon IV berjumlah 4 (empat) orang
 4. Penguatan sumber daya manusia dapat dipenuhi melalui mutasi antar unit kerja/mutasi antar instansi atau dapat melalui pemenuhan CPNS/PPPK pada tahun 2027, sesuai analisis beban kerja kebutuhan pengembangan organisasi dan peningkatan kualitas layanan peradilan pelayaran.
- b. Pelaksanaan Intensifikasi dan Ekstensifikasi Peran Mahkamah Pelayaran Kegiatan ini diarahkan untuk memperkuat posisi dan kontribusi Mahkamah Pelayaran sebagai entitas strategis yang mendukung sistem hukum nasional di bidang pelayaran. Upaya ini bertujuan untuk mengembangkan dan memperkuat kelembagaan Mahkamah Pelayaran agar mampu menunjang penyelenggaraan tugas dan fungsinya secara optimal dan berkelanjutan. Pelaksanaan kegiatan intensifikasi dan ekstensifikasi tersebut diwujudkan melalui penyusunan Naskah Akademis sebagai dasar pengembangan dan perluasan kewenangan serta kelembagaan Mahkamah Pelayaran (ekstensifikasi kelembagaan), serta

penyusunan Naskah Urgensi yang berfungsi untuk menguatkan pelaksanaan dan optimalisasi fungsi kelembagaan yang telah ada (intensifikasi fungsi). Kedua dokumen tersebut diharapkan menjadi landasan konseptual, yuridis, dan operasional dalam perumusan kebijakan penguatan Mahkamah Pelayaran ke depan.

- c. Penguatan basis hukum operasional Mahkamah Pelayaran melalui penyusunan peraturan pelaksana (PP atau Permenhub) yang lebih rinci dan mendukung independensi, akuntabilitas, dan efektivitas pelaksanaan tugas Mahkamah Pelayaran.
- d. Melaksanakan penguatan Koordinasi Lintas Lembaga antara Mahkamah Pelayaran, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, aparat penegak hukum, lembaga internasional, akademisi, dan stakeholder untuk memastikan sistem regulasi yang efektif dan dapat ditegakkan dengan baik.
- e. Pembenahan dan revitalisasi sarana prasarana perkantoran guna mendukung peningkatan kapasitas dan kualitas layanan persidangan. Upaya tersebut mencakup penataan ruang kantor, khususnya penambahan ruang panel ahli untuk mengakomodasi peningkatan jumlah panel ahli dari 11 orang menjadi 20 orang. Selain itu, direncanakan pula penambahan fasilitas lift serta penyediaan smoking area bagi peserta sidang sebagai bagian dari peningkatan kenyamanan, aksesibilitas, dan profesionalisme penyelenggaraan persidangan.

3.4. Kerangka Regulasi Mahkamah Pelayaran

Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 yang didalamnya terdapat perluasan kewenangan Mahkamah Pelayaran, Rancangan Peraturan Pemerintah perubahan PP 9/2019 sedang dalam pembahasan. Penyesuaian regulasi meliputi Peraturan Presiden, Peraturan Menteri, dan Keputusan Mahkamah Pelayaran terkait hak dan kewajiban Anggota Panel Ahli, prosedur pemeriksaan, kode etik, persidangan virtual, integrasi database, serta struktur organisasi dan tata kerja Mahkamah Pelayaran. Revisi SOTK mempertimbangkan komposisi dan kualifikasi SDM, beban kerja, tugas, fungsi, tanggung jawab, serta mekanisme pengambilan keputusan dan rentang kendali sesuai kebutuhan organisasi.

Tabel 3.1 Matriks Kerangka Regulasi/ Kebutuhan Regulasi yang Akan Diselesaikan Tahun 2025-2029 pada Mahkamah Pelayaran

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian, dan Penelitian	Target
1.	Revisi Peraturan Pemerintah No. 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal	Evaluasi menunjukkan bahwa PP Nomor 9 Tahun 2019 belum sepenuhnya mengakomodasi peningkatan kompleksitas kecelakaan kapal serta penguatan kewenangan Mahkamah Pelayaran sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024. Revisi diperlukan untuk memperjelas ruang lingkup kewenangan, memperkuat independensi Mahkamah Pelayaran, serta meningkatkan kepastian hukum dan keselamatan pelayaran.	2026
2.	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana diubah dengan PM 30 Tahun 2022 tentang Perubahan atas PM 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal Mahkamah Pelayaran	Hasil evaluasi implementasi menunjukkan perlunya penyempurnaan tata cara pemeriksaan kecelakaan kapal, khususnya terkait kejelasan tahapan pemeriksaan, pembagian kewenangan, dan jangka waktu penyelesaian perkara. Revisi peraturan ini diperlukan untuk mewujudkan prosedur pemeriksaan yang lebih efektif, terstandar, dan selaras dengan perkembangan hukum pelayaran nasional.	2026

3.	Revisi Perpres No. 39 Tahun 2021 tentang Hak Keuangan Panel Ahli dan Sekretaris Tim Panel Ahli pada Mahkamah Pelayaran	Evaluasi menunjukkan bahwa pengaturan hak keuangan Panel Ahli dan Sekretaris Tim Panel Ahli belum sepenuhnya mencerminkan beban kerja dan kompleksitas tugas yang diemban. Revisi diperlukan untuk meningkatkan profesionalisme, kinerja, dan keberlanjutan dukungan keahlian dalam proses pemeriksaan dan persidangan Mahkamah Pelayaran.	2027
4.	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran	Hasil evaluasi organisasi menunjukkan bahwa struktur dan tata kerja Mahkamah Pelayaran saat ini belum sepenuhnya mendukung penguatan peran dan perluasan kewenangan sesuai Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024. Revisi diperlukan untuk menyesuaikan struktur organisasi, tata kerja, dan dukungan sumber daya agar pelaksanaan tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran lebih efektif dan optimal.	2026
5.	Keputusan Ketua terkait Rekomendasi/Tindak Lanjut Putusan Mahkamah Pelayaran	Menyusun Peraturan Ketua Mahkamah Pelayaran terkait tindak lanjut Rekomendasi Keputusan Mahkamah Pelayaran	2026
6.	Penyusunan Keputusan Ketua Mahkamah Pelayaran No. KP-MP.27 Tahun 2025 tentang Pembentukan Kelompok Kerja Penyusunan Rancangan Undang-	Dalam rangka memperkuat sistem penegakan hukum di bidang pelayaran, diperlukan pembaruan regulasi melalui penyusunan Rancangan Undang-Undang (RUU)	2025

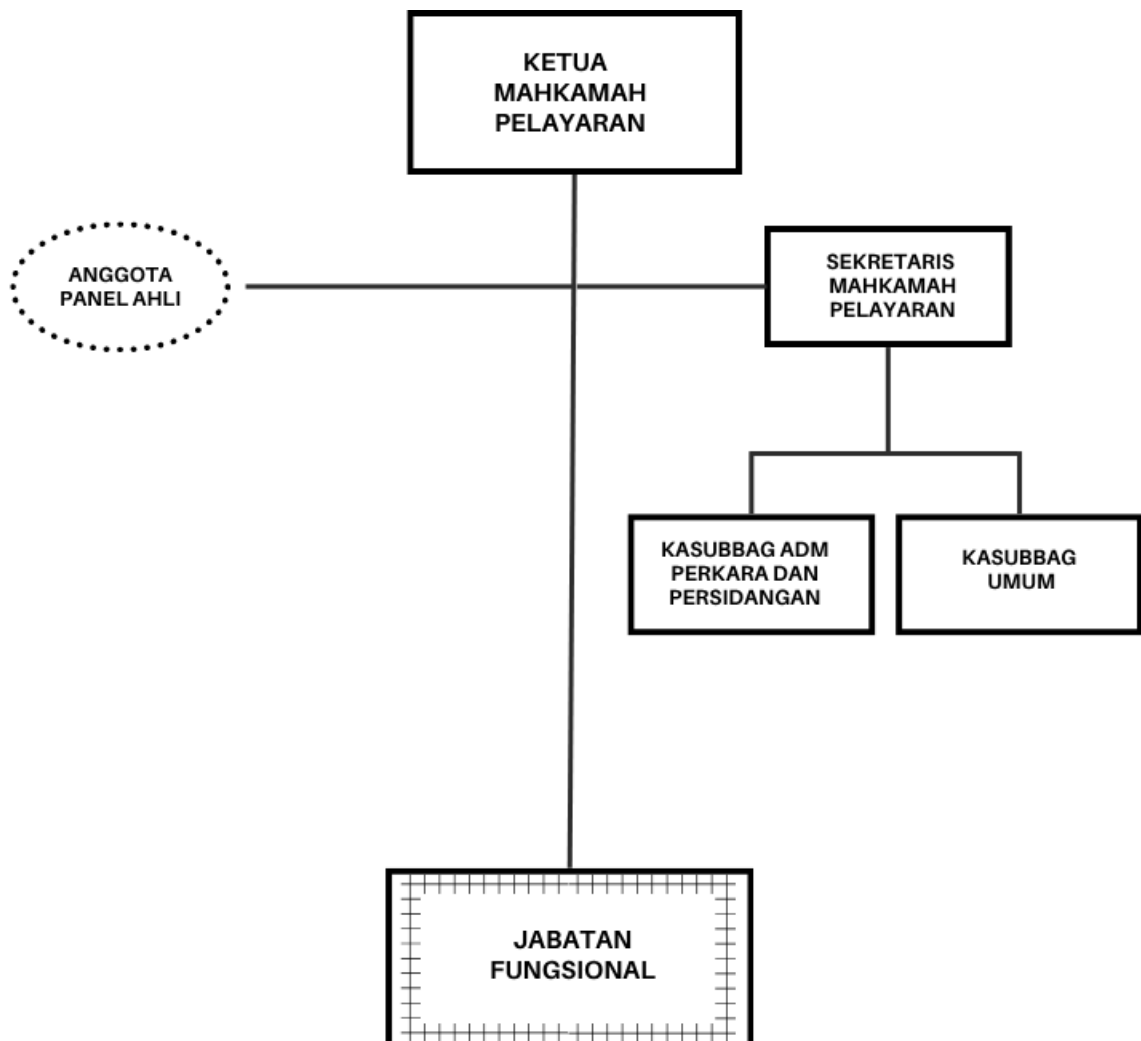
	Undang Dalam Bidang Penegakan Hukum Pelayaran di Indonesia		
7.	Penyusunan Keputusan Ketua Mahkamah Pelayaran No. KP-MP. 15 Tahun 2025 tentang Pembentukan Kelompok Kerja Penanganan Perkara Maritim Pada Peradilan Nasional dan Internasional	Dalam rangka penegakan peraturan perundang-undangan bidang pelayaran di Indonesia, perlu dilakukan kajian tentang praktek penanganan perkara maritim di negara lain dan penerapannya di Indonesia	2025
8.	Penyusunan Keputusan Ketua Mahkamah Pelayaran No. KP-MP. 28 Tahun 2025 tentang Pembentukan Kelompok Kerja Penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah Sebagai Tindak Lanjut dari Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran	Dalam rangka penyusunan RPP untuk menyelaraskan arah kebijakan pemerintah di bidang pelayaran sesuai dengan Undang-Undang Pelayaran.	2025

3.5. Kerangka Kelembagaan Mahkamah Pelayaran

3.5.1. Struktur Organisasi Mahkamah Pelayaran

Struktur Organisasi Mahkamah Pelayaran berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran:

Gambar 3.1 Struktur Organisasi Mahkamah Pelayaran



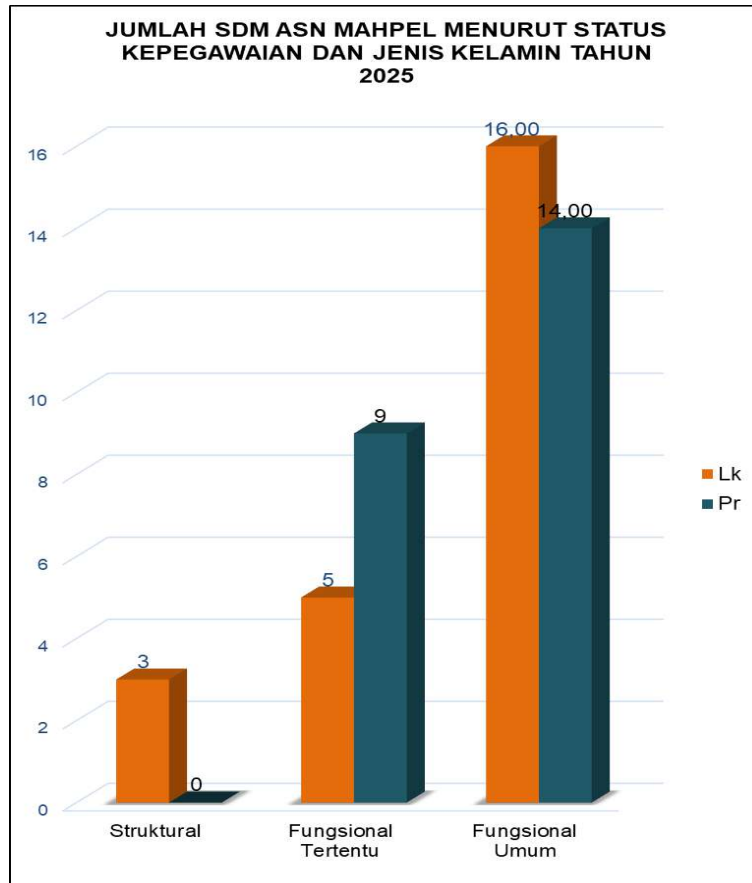
3.5.2. Profil SDM Mahkamah Pelayaran

Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan aset penting dan faktor penentu dalam keberhasilan pelaksanaan tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran. Kondisi Sumber Daya Manusia di Mahkamah Pelayaran, sampai dengan bulan Desember tahun 2025 sebanyak 58 (lima puluh delapan) orang yang dikelompokkan menjadi 2 (dua) yaitu Aparatur Sipil Negara (ASN) dan Pegawai Pemerintah Non Pegawai Negeri (PPNPN). uraian komposisi SDM Mahkamah Pelayaran adalah sebagai berikut:

3.5.3.ASN Mahkamah Pelayaran Menurut Status Kepegawaian dan Jenis Kelamin Tahun 2025.

3.5.4.Tabel 3.2 ASN Mahkamah Pelayaran Menurut Status Kepegawaian dan Jenis Kelamin Tahun 2025

No	Status Kepegawaian	Jumlah Pegawaian			Persentase Komposisi Pegawai			Persentase Paripisipasi 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	Analisis 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



Grafik 3.1 ASN Mahkamah Pelayaran Menurut Status Kepegawaian dan Jenis Kelamin Tahun 2025

3.5.5. PPNPN Mahkamah Pelayaran Menurut Status Kepegawaian Dan Jenis Kelamin Tahun 2025.

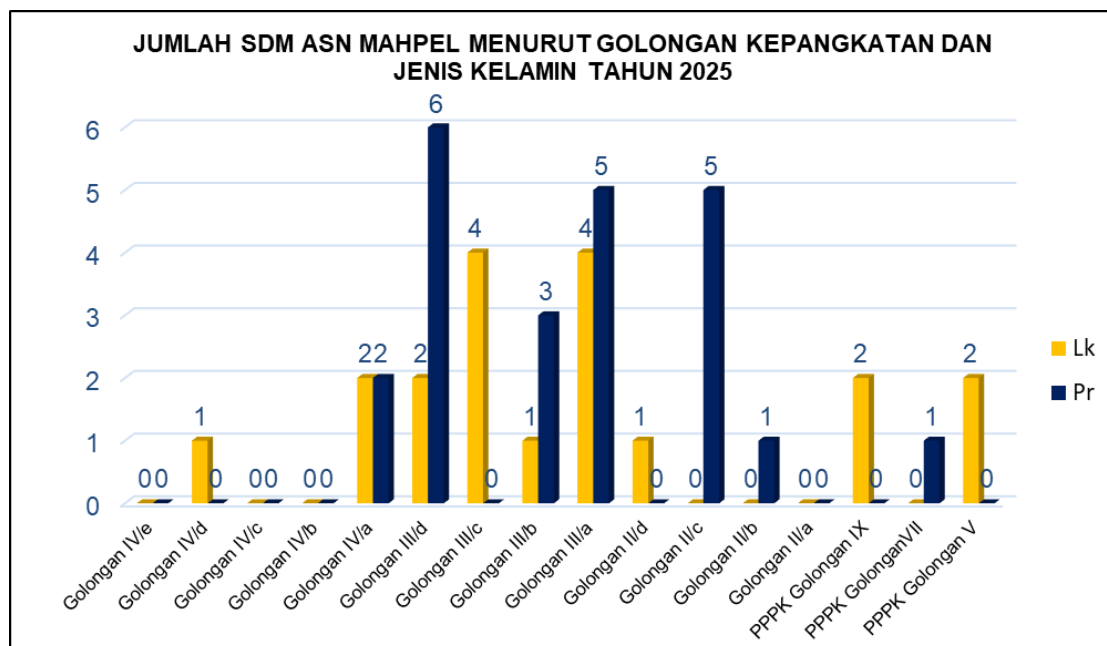
Tabel 3.3 PPNPN Mahkamah Pelayaran Menurut Status Kepegawaian Dan Jenis Kelamin Tahun 2025

No	Status Kepegawaian	Jumlah			Persentase			Persentase Partisipasi		
		Lk	Pr	Lk+Pr	Lk	Pr	Lk+Pr	Lk	Pr	Lk+Pr
I	Panel Ahli									
1.1	Panel Ahli	10	1	11	90,91	9,09	100,00	100,00	100,00	100,00
	JUMLAH	10	1	11	90,91	9,09	100,00	100,00	100,00	100,00

3.5.6. ASN Mahkamah Pelayaran Menurut Golongan Kepangkatan Dan Jenis Kelamin Tahun 2025.

Tabel 3.4 ASN Mahkamah Pelayaran Menurut Golongan Kepangkatan Dan Jenis Kelamin

No	Status Kepegawaian	Jumlah Pegawai			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 Golongan VII	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



Grafik 3.2 ASN Mahkamah Pelayaran Menurut Golongan Kepangkatan Dan Jenis Kelamin

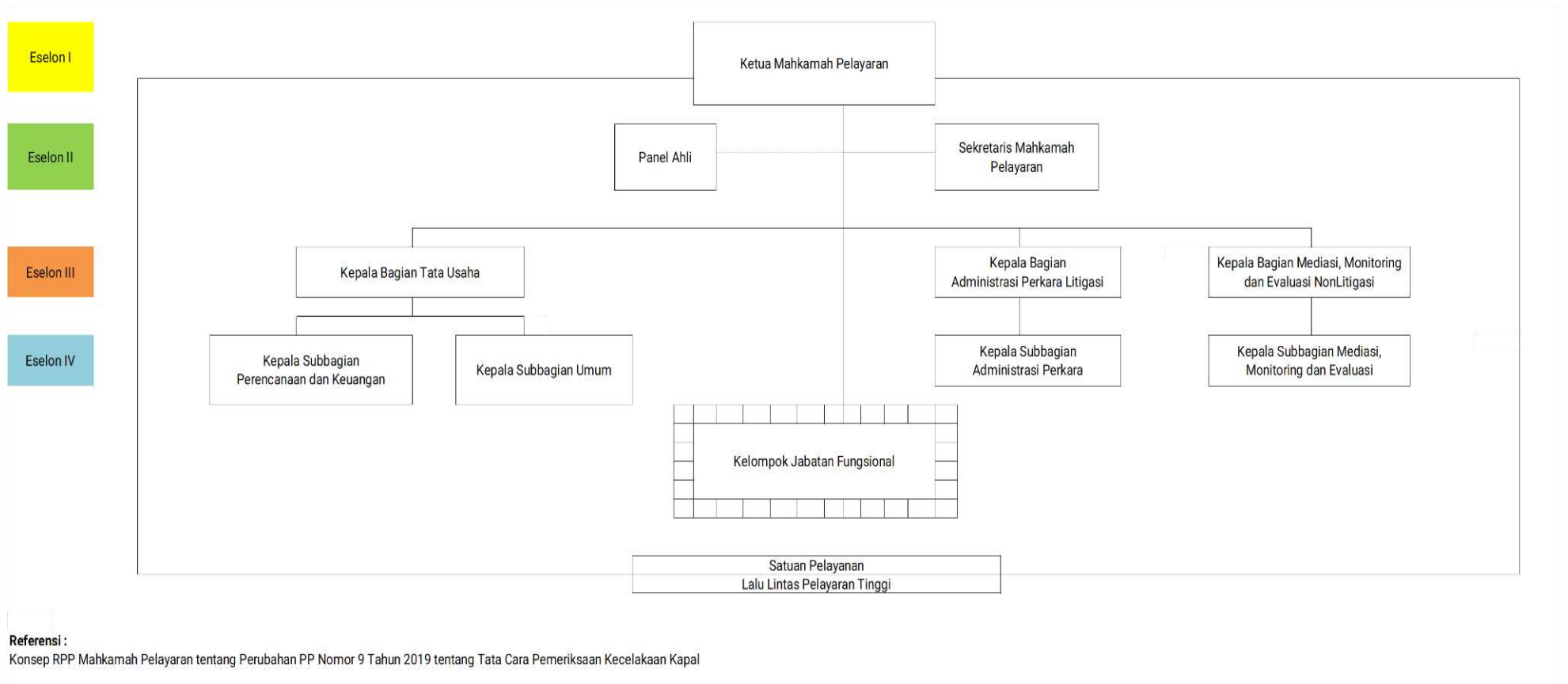
3.5.7. Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Mahkamah Pelayaran

Penguatan kelembagaan Mahkamah Pelayaran merupakan kebutuhan strategis dalam rangka mewujudkan amanat Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2025, khususnya terkait perluasan kewenangan dan penguatan fungsi yudikatif di bidang pelayaran. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021, Mahkamah Pelayaran berada langsung di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan, sehingga untuk menjamin independensi, efektivitas, dan akuntabilitas pelaksanaan kewenangan, diperlukan peningkatan status kelembagaan menjadi unit organisasi setingkat Eselon I (minimal Eselon I.b) yang dilaksanakan secara bertahap sejak tahun 2025 dan ditargetkan terwujud pada tahun 2027.

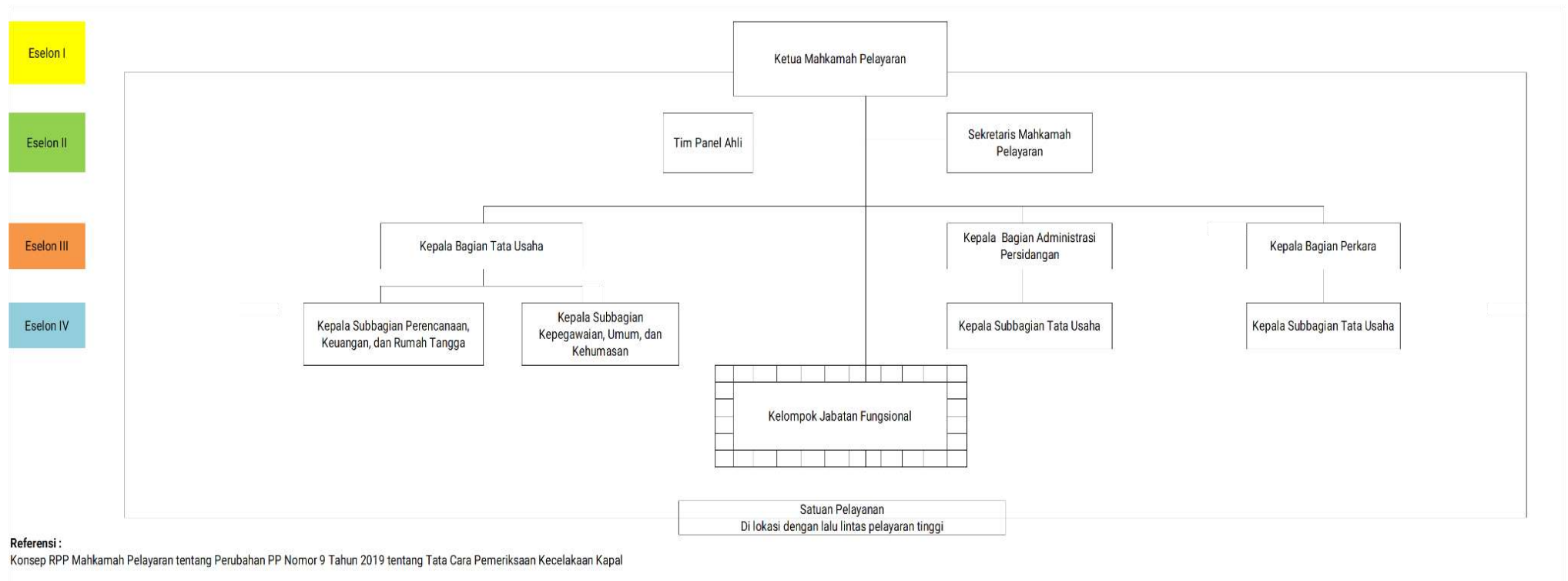
Tabel 3.5 Proyeksi Komposisi Pegawai Pada Satuan Kerja Mahkamah Pelayaran

No.	Jabatan	Existing Tahun 2025	Proyeksi Tahun 2027
1	Eselon I	0	1
2	Eselon II	1	1
3	Anggota Panel Ahli	11	20
4	Eselon III	1	3
5	Eselon IV	2	4
6	JF Ahli Madya (Perencana, APK, APBN, Analisis Hukum, Arsiparis, Analisis SDM Aparatur, Pranata Humas)	0	8
7	JF Ahli Muda (Perencana, APK, APBN, Analisis Hukum, Arsiparis, Analisis SDM Aparatur, Pranata Humas)	1	8
8	JF Ahli Pertama (Perencana, APK, APBN, Analisis Hukum, Arsiparis, Analisis SDM Aparatur, Pranata Humas)	7	20
9	JF Terampil	3	10
10	Jabatan Pelaksana	23	25
11	PPPK	10	30
Total Pegawai		59	130

Gambar 3.2 Bagan Konsep A Struktur Organisasi Eselon I Mahkamah Pelayaran



Gambar 3.3 Bagan Konsep B Struktur Organisasi Eselon I Mahkamah Pelayaran



3.5.8. Penguatan Sumber Daya Manusia Mahkamah Pelayaran

Penguatan sumber daya manusia Mahkamah Pelayaran diarahkan untuk mendukung peningkatan kapasitas kelembagaan dan kualitas layanan peradilan pelayaran. Pemenuhan kebutuhan SDM dilakukan secara terencana dan berbasis analisis jabatan serta analisis beban kerja melalui mekanisme mutasi antar unit kerja dan/atau mutasi antar instansi, serta pemenuhan formasi CPNS/PPPK yang direncanakan pada tahun 2027. Langkah ini bertujuan memastikan ketersediaan SDM yang profesional, kompeten, dan berintegritas sesuai kebutuhan pengembangan organisasi dan tuntutan pelaksanaan kewenangan Mahkamah Pelayaran.

3.6. Manajemen Risiko

Dalam rangka menjamin keberhasilan pelaksanaan program strategis Mahkamah Pelayaran, diperlukan penerapan manajemen risiko yang sistematis, terstruktur, dan berkelanjutan. Risiko berpotensi timbul dalam pelaksanaan fungsi pemeriksaan kecelakaan kapal, penegakan kode etik dan disiplin profesi pelaut, serta dukungan manajemen dalam penguatan tata kelola kelembagaan Mahkamah Pelayaran.

Penerapan manajemen risiko Mahkamah Pelayaran disusun dengan berpedoman pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian Perhubungan, serta memperhatikan kebijakan Manajemen Risiko Pembangunan Nasional Lintas Sektor.

Selanjutnya, pada Tabel 3.5 disajikan pemetaan identifikasi risiko yang memuat potensi risiko strategis, operasional, dan kepatuhan yang dapat dihadapi Mahkamah Pelayaran, beserta uraian langkah mitigasi risiko dan penetapan penanggung jawab pelaksanaan risiko. Pemetaan ini menjadi acuan dalam mengantisipasi dan mengendalikan potensi risiko yang dapat mempengaruhi pencapaian sasaran kinerja Mahkamah Pelayaran.

Dengan tersedianya mitigasi risiko yang terukur dan dapat diimplementasikan, diharapkan pelaksanaan tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran dapat berjalan secara efektif, akuntabel, dan berintegritas, serta mendukung terwujudnya peningkatan keselamatan pelayaran dan penguatan tata kelola pemerintahan di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Tabel 3.6 Manajemen Risiko Utama Sasaran Program Mahkamah Pelayaran 2025-2029

No	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
SK1 Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi			
1	Rekomendasi putusan tidak ditindaklanjuti oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan/atau Operator Kapal.	Penyusunan regulasi turunan UU 66/2024, perjanjian kerja sama lintas unit, sistem monitoring tindak lanjut.	Ketua
2	Koordinasi lintas instansi tidak efektif.	Penyusunan SOP koordinasi dan forum rutin evaluasi rekomendasi.	Sekretariat
3	Keterlambatan penyelesaian perkara kecelakaan kapal.	Penguatan koordinasi dengan Syahbandar, checklist kelengkapan BAPP, penambahan Panel Ahli.	Ketua
4	Beban perkara tinggi dengan SDM terbatas.	Analisis beban kerja, penambahan formasi dan panel ad hoc.	Sekretariat
5	Keterlambatan regulasi pelaksana UU No. 66 tahun 2024.	Tim percepatan regulasi, pendampingan Biro Hukum dan Kemenkumham.	Ketua
6	Regulasi tidak selaras dengan standar IMO.	Pelibatan ahli hukum laut dan rujukan konvensi internasional.	Ketua
SK2 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Lingkungan Mahkamah Pelayaran			
1	Kompetensi SDM tidak merata.	Rencana pengembangan kompetensi tahunan.	Sekretariat
2	Ketergantungan pada Panel Ahli non ASN.	Penguatan regulasi dan kesejahteraan Panel Ahli.	Ketua
3	Serapan anggaran tidak optimal.	Penjadwalan ulang kegiatan, prioritas belanja.	Sekretariat
4	Dokumen kinerja tidak berkualitas.	Penguatan reviu Inspektorat dan asistensi perencanaan.	Sekretariat
5	Ketidaktertiban arsip perkara.	Digitalisasi arsip dan pengawasan berkala.	Sekretariat
6	Sarana prasarana tidak memadai.	Perencanaan sarana prasarana berbasis prioritas.	Sekretariat
7	Informasi putusan tidak dipahami publik.	Strategi Komunikasi publik, infografis dan sosialisasi nasional.	Sekretariat

BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja Mahkamah Pelayaran

Target kinerja diukur berdasarkan Indikator Sasaran dan Indikator Kinerja Mahkamah Pelayaran Tahun 2025-2029 dalam mendukung capaian kinerja Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan. Secara rinci, indikator kinerja Mahkamah Pelayaran Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029 dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.1 Target Kinerja Mahkamah Pelayaran Periode 2025

Sasaran Kegiatan		Indikator Kinerja Kegiatan		Target Kinerja
				2025
1	Meningkatnya kualitas manajemen keselamatan transportasi	1.1	Penyelesaian Perkara kecelakaan kapal yang diputus tepat waktu	100
		1.2	Tindak Lanjut Rekomendasi Hasil Keputusan Sidang Mahkamah Pelayaran	85
		1.3	Penyusunan Regulasi Bidang Transportasi Berbasis Pelayaran	1
2	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Penyelenggaraan Perkantoran	2.1	Pengelolaan Organisasi dan SDM	100
		2.2	Pengelolaan Perencanaan Penganggaran, Keuangan, BMN dan Umum	100
		2.3	Pengelolaan Komunikasi Dukungan Manajemen Reformasi Birokrasi Pada Area Perubahan	100

Sumber: Mahkamah Pelayaran

Sehubungan dengan dilakukannya penyesuaian cascading kinerja Sekretariat Jenderal pada tahun 2026, terdapat penyesuaian sasaran kegiatan dan indikator kinerja kegiatan Mahkamah Pelayaran untuk periode Tahun 2026–2029, sebagai berikut:

Tabel 4.2 Target Kinerja Mahkamah Pelayaran Periode 2026-2029

Sasaran Kegiatan		Indikator Kinerja Kegiatan		Target Kinerja (Dalam Bentuk Jumlah Angka dan Persentase)			
				2026	2027	2028	2029
1	Meningkatnya kualitas manajemen keselamatan transportasi	1.1	Tindak Lanjut Rekomendasi Keputusan Mahkamah Pelayaran	87	90	92	93
		1.2	Penyelesaian Perkara yang diputus tepat waktu terhadap Pemeriksaan lanjutan Pelanggaran Pelayaran, kecelakaan kapal dan mediasi sengketa Perjanjian Kerja Laut	100	100	100	100
		1.3	Penyusunan Regulasi Bidang Transportasi berbasis Pelayaran, Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Menteri (Permen), Peraturan Ketua Mahkamah Pelayaran	1	1	1	1
2	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Penyelenggaraan Perkantoran	2.1	Pengelolaan Organisasi dan SDM Mahkamah Pelayaran.	100	100	100	100
		2.2	Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) Mahkamah Pelayaran	100	100	100	100
		2.3	Nilai AKIP Mahkamah Pelayaran.	100	100	100	100
		2.4	Nilai Pengawasan Kearsipan internal Mahkamah Pelayaran	100	100	100	100

	2.5	Terselenggaranya Layanan Perkantoran Mahkamah Pelayaran	100	100	100	100
	2.6	Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Mahkamah Pelayaran	100	100	100	100

Adapun Capaian Keberhasilan Sasaran Strategis Mahkamah Pelayaran: **“Terwujudnya Layanan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal yang Cepat dan Tepat Waktu”** dan **“Tersedianya Data dan Informasi Putusan Kecelakaan Kapal”**
Periode 2025-2029:

Tabel 4.3 Capaian Realisasi Kinerja Mahkamah Pelayaran Periode Tahun 2025-2029

Indikator Kinerja Kegiatan		Capaian Realisasi				
		2025	2026	2027	2028	2029
1.1	Tindak Lanjut Rekomendasi Keputusan Mahkamah Pelayaran	85	87	90	92	93
1.2	Penyelesaian Perkara yang diputus tepat waktu terhadap Pemeriksaan lanjutan Pelanggaran Pelayaran, kecelakaan kapal dan mediasi sengketa Perjanjian Kerja Laut	100	100	100	100	100
1.3	Penyusunan Regulasi Bidang Transportasi berbasis Pelayaran, Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Menteri (Permen), Peraturan Ketua Mahkamah Pelayaran	1	1	1	1	1
2.1	Pengelolaan Organisasi dan SDM Mahkamah Pelayaran.	100	100	100	100	100
2.2	Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) Mahkamah Pelayaran	100	100	100	100	100
2.3	Nilai AKIP Mahkamah Pelayaran.	100	100	100	100	100

2.4	Nilai Pengawasan Kearsipan internal Mahkamah Pelayaran	100	100	100	100	100
2.5	Terselenggaranya Layanan Perkantoran Mahkamah Pelayaran	100	100	100	100	100
2.6	Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Mahkamah Pelayaran	100	100	100	100	100

Capaian Kinerja Mahkamah Pelayaran berkaitan dengan putusan dan rekomendasi yang diterbitkan oleh Mahkamah Pelayaran

4.2 Kerangka Pendanaan Mahkamah Pelayaran

Aspek pendanaan merupakan salah satu kunci utama dalam tercapainya, pengalokasian pendanaan selama periode mengacu pada besarnya pendanaan dalam Renstra Kementerian Perhubungan dan berpedoman pada tugas dan fungsi serta beban kerja yang menjadi tanggung jawab di masing-masing Unit Kerja Eselon II di lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan. Di samping itu, berbagai dinamika kebijakan fiskal seperti efisiensi anggaran pada tahun 2025 juga menjadi faktor pertimbangan dalam menyusun pendanaan 2025-2029. Efisiensi anggaran Kementerian Perhubungan pada awal tahun 2025 berdampak pada anggaran di lingkungan Sekretariat Jenderal. Berikut ini rincian pendanaan Sekretariat Jenderal tahun 2025-2029:

Tabel 4.4 Kerangka Pendanaan Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029

NO	UNIT KERJA	PRAKIRAAN KEBUTUHAN (MILIAR)					INDIKASI 2025- 2029
		2025	2026	2027	2028	2029	
1	Biro Perencanaan	26,23	35,47	23,85	21,23	22,51	129,29
2	Biro SDMO	19,20	23,96	15,25	13,27	14,23	85,91
3	Biro Keuangan	19,06	26,35	15,02	12,97	13,95	87,35
4	Biro Hukum	16,90	25,58	13,93	12,18	13,03	81,62
5	Biro LPPBMN	31,12	39,97	22,47	19,33	20,83	133,71
6	Biro Umum	306,72	338,10	300,88	262,52	281,56	1.489,78
7	Biro KIP	26,70	28,63	21,01	18,14	19,51	114,00
8	Pusdatin	72,19	104,90	49,27	42,41	45,68	314,45
9	PPTB	11,70	17,55	9,60	8,37	8,95	56,17
10	PFKKI	43,84	54,95	47,80	41,03	44,15	231,77
11	PPIT	21,36	23,40	11,99	10,41	11,17	78,32
12	Pusbin JFT	11,69	21,02	9,83	9,02	9,21	60,77
13	Mahpel	23,48	29,98	25,54	22,48	23,94	125,42
14	KNKT	50,08	75,01	44,44	39,27	41,78	250,58
TOTAL		680,28	844,85	610,89	532,64	570,50	3.239,16

Sumber : Kerangka Pendanaan Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Tahun 2025 - 2029

Total indikasi anggaran Mahkamah Pelayaran untuk 2025 - 2029 sesuai dengan pagu diatas sebesar Rp125,42 Miliar. Indikator kinerja dan indikasi pendanaan Mahkamah Pelayaran tahun 2025-2029 disusun dengan mengacu kepada arah pembangunan nasional yang tertuang dalam Rencana Strategis Sekretariat

Jenderal tahun 2025-2029. Berdasarkan kerangka pendanaan diatas pendanaan yang dibutuhkan oleh Mahkamah Pelayaran adalah sebagai berikut:

Tabel 4.5 Alokasi Pendanaan

Program/Kegiatan	ALOKASI (Rp Miliar)					Total Alokasi
	2025	2026	2027	2028	2029	
Program Dukungan Manajemen	23,48	29,98	25,54	22,48	23,94	125,42

Adapun rincian target indikator dan kebutuhan pendanaan masih bersifat indikasi, apabila terdapat perubahan terhadap RPJMN dan RKP maka target dan kebutuhan pendanaan akan disesuaikan melalui Revisi Renstra atau Rencana Kerja Tahunan. Rincian target kinerja dan kebutuhan anggaran masing-masing program dan kegiatan dari tahun 2025-2029 tertuang dalam Matriks Target Kinerja dan Kerangka Pendanaan sebagaimana tercantum dalam Lampiran.

BAB V

PENUTUP

Sebagai penutup, Rencana Strategis Mahkamah Pelayaran Tahun 2025–2029 disusun sebagai pedoman komprehensif dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran yang selaras dengan visi, misi, tujuan, serta arah kebijakan Kementerian Perhubungan. Renstra ini mengintegrasikan isu strategis dan prioritas ke dalam sasaran kegiatan yang terukur melalui indikator kinerja kegiatan, guna memastikan terwujudnya penegakan hukum di bidang keselamatan pelayaran yang profesional, berintegritas, dan akuntabel.

Pelaksanaan Renstra diarahkan pada pengembangan kelembagaan, penguatan regulasi dan kelembagaan, peningkatan kapasitas sumber daya manusia dan panel ahli, pemanfaatan teknologi informasi, penguatan koordinasi lintas unit dan pemangku kepentingan, serta penyediaan sarana dan prasarana pendukung. Seluruh arah kebijakan tersebut diimplementasikan secara bertahap dan berkelanjutan melalui perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, serta monitoring dan evaluasi kinerja yang konsisten.

Dengan berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan dan memperhatikan dinamika lingkungan strategis, Renstra Mahkamah Pelayaran Tahun 2025–2029 diharapkan menjadi landasan yang efektif dalam meningkatkan kinerja organisasi dan kualitas layanan persidangan. Dukungan dan komitmen seluruh pihak menjadi kunci keberhasilan dalam mencapai sasaran yang telah ditetapkan, sehingga Mahkamah Pelayaran mampu memberikan kontribusi nyata bagi terwujudnya keselamatan dan kepastian hukum di bidang pelayaran.

LAMPIRAN

MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN TAHUN 2025

Program/ Kegiatan	Sasaran Kegiatan/Indikator Kinerja Kegiatan	Target	Alokasi (dalam juta rupiah)
		2025	
PROGRAM - 6598.WA DUKUNGAN MANAJEMEN			23.480
	KEGIATAN 1938 - PENEGAKAN HUKUM KESELAMATAN PELAYARAN		2.816
		Meningkatnya kualitas manajemen keselamatan transportasi	
		Penyelesaian Perkara kecelakaan kapal yang diputus tepat waktu	100%
		Tindak Lanjut Rekomendasi Hasil Keputusan Sidang Mahkamah Pelayaran	85%
	KEGIATAN 1932 - LEGISLASI DAN LITIGASI		120
		Penyusunan Regulasi Bidang Transportasi Berbasis Pelayaran	1
	KEGIATAN 1933 - PENGELOLAAN ORGANISASI DAN SDM		1.448
		Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Penyelenggaraan Perkantoran	
		Pengelolaan Organisasi dan SDM	100%
	KEGIATAN 4657 - PENGELOLAAN PERENCANAAN KEUANGAN BMN DAN UMUM		18.771
		Pengelolaan Perencanaan Penganggaran, Keuangan, BMN dan Umum	100%
	KEGIATAN 1941 - PENGELOLAAN KOMUNIKASI DAN INFORMASI PUBLIK		324
		Pengelolaan Komunikasi Dukungan Manajemen Reformasi Birokrasi Pada Area Perubahan	100%

MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN TAHUN 2026 - 2029

Program/ Kegiatan	Sasaran Kegiatan/Indikator Kinerja Kegiatan	Target				Alokasi (dalam juta rupiah)				
		2026	2027	2028	2029	2026	2027	2028	2029	
PROGRAM - 6598.WA DUKUNGAN MANAJEMEN							29.900	25.540	22.480	23.940
	KEGIATAN 1938 - PENEGAKAN HUKUM KESELAMATAN PELAYARAN						2.816	1.370	1.740	1.370
		Meningkatnya kualitas manajemen keselamatan transportasi								
		Tindak Lanjut Rekomendasi Keputusan Mahkamah Pelayaran	100%	100%	100%	100%				
		Penyelesaian Perkara yang diputus tepat waktu terhadap Pemeriksaan lanjutan Pelanggaran Pelayaran, kecelakaan kapal dan mediasi sengketa Perjanjian Kerja Laut	100%	100%	100%	100%				
	KEGIATAN 1932 - LEGISLASI DAN LITIGASI						2.180	1.229	120	120
		Penyusunan Regulasi Bidang Transportasi berbasis Pelayaran, Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Menteri (Permen), Peraturan Ketua Mahkamah Pelayaran	1	1	1	1				
	KEGIATAN 1933 - PENGELOLAAN ORGANISASI DAN SDM						1.486	1.450	1.120	1.450

	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Penyelenggaraan Perkantoran								
	Pengelolaan Organisasi dan SDM	100%	100%	100%	100%				
	KEGIATAN 4657 - PENGELOLAAN PERENCANAAN KEUANGAN BMN DAN UMUM					23.168	21.185	19.229	20.694
	Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) Mahkamah Pelayaran	100%	100%	100%	100%				
	Nilai AKIP Mahkamah Pelayaran.	100%	100%	100%	100%				
	Nilai Pengawasan Kearsipan internal Mahkamah Pelayaran	100%	100%	100%	100%				
	Terselenggaranya Layanan Perkantoran Mahkamah Pelayaran	100%	100%	100%	100%				
	KEGIATAN 1941 - PENGELOLAAN KOMUNIKASI DAN INFORMASI PUBLIK					324	305	275	3054
	Pengelolaan Komunikasi Dukungan Manajemen Reformasi Birokrasi Pada Area Perubahan	100%	100%	100%	100%				