



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
MAHKAMAH PELAYARAN**

**KEPUTUSAN MAHKAMAH PELAYARAN
NOMOR HK.212 /1/11/MP.2024**

TENTANG

**KECELAKAAN KAPAL TUBRUKAN ANTARA KM DAN NO.1 DAN KM MAJU
PADA TANGGAL 19 OKTOBER 2023 PUKUL 02.30 WITA DI PERAIRAN
TANJUNG LAYAR PULAU LAUT BARAT KOTABARU KALIMANTAN SELATAN PADA
TITIK KOORDINAT 04°.07,500' S/116°.03,300' T**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH PELAYARAN**

Pada tanggal 14 Oktober 2023 KM Dan No.1 berbendera Indonesia, jenis kapal *general cargo* konstruksi baja, GT 1106, jumlah awak kapal 15 (lima belas) orang termasuk Nakhoda, muatan *Haspel Cable*, bertolak dari Sunda Kelapa Jakarta tujuan Tanjung Redep dalam pelayarannya bertubrukan dengan KM Maju berbendera Indonesia, jenis kapal *general cargo* konstruksi baja GT 998 jumlah awak kapal 14 (empat belas) orang termasuk Nakhoda, muatan kernel, bertolak dari Tanjung Selor tujuan Satui, pada tanggal 19 Oktober 2023 pukul 02.30 WITA di Perairan Tanjung Layar Pulau Laut Barat Kotabaru pada titik koordinat di 04°.07,500'S/116°.03,300' T.

Dalam peristiwa tersebut tidak ada korban jiwa, namun mengalami kerugian harta benda berupa KM Dan No.1 tenggelam beserta muatannya sedangkan KM Maju mengalami kebocoran dan sebagian dari muatannya rusak.

Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Kotabaru-Batulicin dengan Suratnya Nomor: AL.817/250/20/KSOP KBBL-23 tanggal 23 Oktober 2023, perihal kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No.1 dan KM Maju pada tanggal 19 Oktober 2023 pukul 02.30 WITA di Perairan Tanjung Layar Pulau Laut Barat Kotabaru Kalimantan Selatan telah melimpahkan berkas Kecelakaan Kapal tersebut kepada Mahkamah Pelayaran untuk dilakukan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dan selanjutnya telah dibentuk Tim Panel Ahli berdasarkan Keputusan Ketua Mahkamah Pelayaran Nomor: MP.103/1/5/ MP.2024 tanggal 16 Februari 2024 tentang Pembentukan Tim Panel Ahli Mahkamah Pelayaran Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM Dan NO.1 dan KM Maju pada tanggal 19 oktober 2023 di perairan Tanjung Layar Pulau Laut Barat Kotabaru Kalimantan Selatan.

Berdasarkan Pasal 251 dan Pasal 253 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Pasal 373a Kitab Undang-Undang Hukum

Dagang (KUHD), dan Pasal 24 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dengan perubahannya PM 30 tahun 2022 tentang perubahan atas PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Mahkamah Pelayaran telah melakukan penelitian dan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya Kecelakaan Kapal tersebut dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau Perwira Kapal serta menjatuhkan sanksi administratif kepada Terduga yang terbukti bersalah atau lalai.

Berkas-berkas yang diterima oleh Mahkamah Pelayaran antara lain berupa:

KM DAN NO.1

1. Laporan Kecelakaan Kapal nomor AL.817/262/10/KSOP.KBBL-23 tanggal 31 Oktober 2023 di buat di Kotabaru-Batulicin oleh Nakhoda KM Dan No.1 Saudara Sudirman diterima oleh Kepala Kantor Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Kotabaru-Batulicin;
2. Berita Acara Pengumpulan Data Nomor : AL.817/252/04/KSOP.KBBI-23 dibuat oleh tim dari KSOP Kelas II Kotabaru-Batulicin pada tanggal 25 Oktober 2023;
3. Berita Acara Terperiksa dibuat pada tanggal 27 Oktober 2023 terhadap:
 - a. Nakhoda Saudara Sudirman;
 - b. Mualim II Saudara Ismail;
 - c. Juru Mudi Jaga Saudara Nurul Bilad;
 - d. KKM Saudara Dimas Ardi Fahrizal;
 - e. Masinis II Saudara Ibrahim;
4. Berita Acara Pendapat/Resume, nomor AL.817/262/08/KSOP.KBBL-23 tanggal 30 Oktober 2023;
5. Fotokopi surat-surat kapal terdiri dari:
 - a. Surat Laut Nomor: PK.205/4331/SL/PM/DK-14, diterbitkan di Jakarta tanggal 21 Agustus 2014, oleh Kepala Subdit Pengukuran, Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal u.b Direktur Perkapalan dan Kepelautan-Direktur Jenderal Perhubungan Laut a.n Menteri Perhubungan;
 - b. Surat Ukur Internasional (1969) nomor 408/Ab, dikeluarkan di Merak tanggal 02 Mei 2012, oleh Administrasi Pelabuhan Kelas I Banten A.n Menteri Perhubungan;
 - c. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang nomor: AL.501/74/06/SYB.Tpr/2023, diterbitkan di Surabaya, oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Surabaya;
 - d. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang Nomor: AL.502/30/18/SYB.Tpr.2023, diterbitkan di Surabaya tanggal 05 Oktober 2023, berlaku sampai dengan 17 September 2024, oleh Kementerian Perhubungan;
 - e. Sertifikat ...

- e. Sertifikat Nasional Dana Jaminan Ganti Rugi Penyingkiran Kerangka Kapal diterbitkan di Jakarta tanggal 21 Agustus 2023 berlaku sampai dengan 20 Agustus 2024 oleh KSU Tanjung Perak Surabaya, Kementerian Perhubungan;
- f. Sertifikat Nasional Sistem Anti Teritip Nomor AL.601/38/20/SYB.Tpr-2023, diterbitkan di Surabaya tanggal 5 Oktober 2023 berlaku sampai dengan tanggal 4 Januari 2024 oleh KSU Tanjung Perak Surabaya, Kementerian Perhubungan;
- g. Sertifikat Garis Muat Internasional nomor: 02090-SB/D1.8/2023 diterbitkan di Surabaya tanggal 29 September 2023 berlaku sampai tanggal 28 Desember 2023, oleh Biro Klasifikasi Indonesia Cabang Utama Klas Surabaya;
- h. Sertifikat Klasifikasi Lambung Sementara Nomor 02090-SB/B1.S/2023, diterbitkan di Surabaya tanggal 29 September 2023, berlaku sampai dengan 28 Maret 2024, oleh Biro Klasifikasi Indonesia Cabang Utama Klas Surabaya;
- i. Sertifikat Klasifikasi Mesin Sementara Nomor 02090-SB/B1.S/2023, diterbitkan di Surabaya tanggal 29 September 2023, berlaku sampai dengan 28 Maret 2024, oleh Biro Klasifikasi Indonesia Cabang Utama Klas Surabaya;
- j. Sertifikat Nasional Garis Muat Kapal Sementara Nomor 02090-SB/D1.S/2023, diterbitkan di Surabaya tanggal 29 September 2023, berlaku sampai dengan 28 Desember 2023, oleh Biro Klasifikasi Indonesia Cabang Utama Klas Surabaya;
- k. Surat Keselamatan Radio Kapal Barang nomor: AL.502/30/18/SYB.Tpr.2023 diterbitkan di Surabaya tanggal 05 Oktober 2023, berlaku sampai dengan 17 September 2024;
- l. Sertifikat Manajemen Keselamatan Nomor AL.601/554/19/DK/2022, diterbitkan di Jakarta tanggal 01 Agustus 2022, berlaku sampai dengan 03 Juli 2027, oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Kementerian Perhubungan;
- m. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan Nomor: AL.601/411/3/DK/2022, diterbitkan di Jakarta tanggal 7 Juni 2022, berlaku sampai dengan 07 Desember 2028 oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Kementerian Perhubungan;
- n. Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum (*Minimum Safe Manning Document*) Nomor: AL.504/41/5/SYB.Tpr-2023, diterbitkan di Tanjung Perak tanggal 06 Oktober 2023 berlaku sampai dengan 05 Oktober 2024, diterbitkan oleh Kepala Bidang Keselamatan Berlayar, KSU Tanjung Perak, Kementerian Perhubungan;
- o. Pengesahan Awak kapal dikeluarkan di Jakarta 14 Oktober 2023 oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Sunda Kelapa Kementerian Perhubungan;
- p. Surat Persetujuan Berlayar Nomor : J2.AP.III/183/X/2023, diterbitkan di Sunda Kelapa tanggal 14 Oktober 2023;

q. Surat ...

- q. Surat Ijin Komunikasi Radio Kapal Laut Nomor : 1428/L/SDPPI/2021 diterbitkan di Jakarta tanggal 21 April 2021 berlaku sampai dengan 20 April 2026 oleh Direktorat Operasi Sumber Daya, Kementerian Komunikasi dan Informatika.
6. Fotokopi Sertifikat Keahlian Pelaut / Surat Keterangan Kecakapan Pelaut terdiri dari:
- a. ANT IV Nomor: 6200035320M40616 atas nama Sudirman, diterbitkan di Jakarta tanggal 06 April 2016, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - b. ANT III Nomor: 6211833094N38321 atas nama Alimudin Bambang, diterbitkan di Jakarta 27 April 2022, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - c. ANT V Nomor: 6200347918M50516 atas nama Ismail, diterbitkan di Jakarta tanggal 13 Februari 2016, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - d. ATT III Nomor: 6211407874T30518 atas nama Moch. Yasin Atmadi, diterbitkan di Jakarta tanggal 24 Mei 2018 oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - e. ATT V Nomor: 6201307264S0616 atas nama Ibrahim, diterbitkan di Jakarta tanggal 28 November 2016 oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - f. ATT IV Nomor: 6200420992S40517 atas nama Dimas Ardi Fahrizal, diterbitkan di Jakarta 05 Juni 2017 oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;

KM MAJU

- 1. Berita Acara Nakhoda tanggal 19 Oktober 2023 oleh Mualim II Saudara Syamsuni diketahui oleh Nakhoda Saudara Sigit Pramono;
- 2. Laporan Kecelakaan Kapal nomor AL.817/262/11/KSOP.KBBL-23 tanggal 31 Oktober 2023 di buat di Kotabaru-Batulicin oleh Nakhoda KM Maju Saudara Sigit Pramono diterima oleh Kepala Kantor Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Kotabaru-Batulicin;
- 3. Berita Acara Pengumpulan Data Nomor : AL.817/252/05/KSOP.KBBI-23 dibuat oleh tim dari KSOP Kelas II Kotabaru-Batulicin pada tanggal 25 Oktober 2023;
- 4. Berita Acara Terperiksa dibuat pada tanggal 27 Oktober 2023 terhadap:
 - a. Nakhoda Saudara Sigit Pramono;
 - b. Mualim II Saudara Syamsuni;
 - c. KKM Saudara Irjono;
 - d. Masinis III Saudara Alfathan Ari Wibowo;
 - e. Mualim I Saudari Sri Wahyu Wardani.

5. Berita acara Pendapat/Resume, Nomor AL.817/262/09/KSOP.KBBL-23 tanggal 30 Oktober 2023;
6. Fotokopi surat-surat kapal terdiri dari:
 - a. Surat Laut Nomor: AL.520/53/16/DK/2019, diterbitkan di Jakarta tanggal 09 Agustus 2019, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan, dan dikukuhkan terakhir di Pelabuhan Kelas II Batulicin pada tanggal 17 September 2023;
 - b. Surat Ukur Internasional (1969) nomor 4805/Bc, dikeluarkan di Sunda Kelapa tanggal 23 Desember 2009, oleh ADPEL Sunda Kelapa, Kementerian Perhubungan;
 - c. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang nomor AL.501/34/17/SYB.Tpr.2023, diterbitkan di Surabaya tanggal 16 Mei 2023, berlaku sampai dengan 16 April 2024, oleh KSU Tanjung Perak Surabaya, Kementerian Perhubungan;
 - d. Sertifikat Keselamatan perlengkapan Kapal Barang Nomor: AL.501/34/18/SYB.Tpr.2023, diterbitkan di Surabaya tanggal 16 Mei 2023 berlaku sampai dengan 16 April 2024, oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Perak, Kementerian Perhubungan;
 - e. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang Nomor: AL.502/14/10/SYB.Tpr.2023, diterbitkan di Surabaya tanggal 16 Mei 2023, berlaku sampai dengan 16 April 2024, oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Tang Perak Surabaya, Dirjen Perhubungan Laut a.n Menteri Perhubungan;
 - f. Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran dari kapal Nomor AL.601/626/14/DK/2023, diterbitkan di Jakarta tanggal 07 Juni 2023, berlaku sampai dengan 09 Mei 2026, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - g. Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran Minyak Bahan Bakar Nomor: AL.602/331/6/DK/2023, diterbitkan di Jakarta tanggal 05 Juni 2023, berlaku sampai dengan 23 April 2024, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - h. Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Penyingkiran Kerangka Kapal Nomor: AL.602/331/7/DK/2023 diterbitkan di Jakarta tanggal 05 Juni 2023, berlaku sampai dengan 23 April 2024, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - i. Sertifikat Nasional Sistem Anti Teritip Nomor AL.601/610/20/DK/2023, diterbitkan di Jakarta tanggal 31 Mei 2023, berlaku sampai dengan 11 Oktober 2025, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - j. Sertifikat Garis Muat Internasional nomor: 018229 diterbitkan di Jakarta tanggal 24 Mei 2023 berlaku sampai tanggal 22 Februari 2028, oleh Direktur Operasi Biro Klasifikasi Indonesia;

k. Sertifikat ...

- k. Sertifikat Klasifikasi Lambung Nomor 057497, diterbitkan di Jakarta tanggal 14 Juni 2023, berlaku sampai dengan 22 Februari 2028, oleh Direktur Operasi Biro Klasifikasi Indonesia;
 - l. Sertifikat Klasifikasi Mesin Nomor 037591, diterbitkan di Jakarta tanggal 14 Juni 2023, berlaku sampai dengan 22 Februari 2028, oleh Direktur Operasi Biro Klasifikasi Indonesia;
 - m. Sertifikat Nasional Garis Muat Kapal Nomor 019220, diterbitkan di Surabaya tanggal 24 Mei 2023, berlaku sampai dengan 22 Februari 2028, oleh Direktur Operasi Biro Klasifikasi Indonesia;
 - n. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang nomor: AL.502/14/10/SYB.Tpr.2023 diterbitkan di Surabaya tanggal 16 Mei 2023, berlaku sampai dengan 16 April 2024, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - o. Surat Ijin Komunikasi Radio Kapal Laut Nomor : 1093/L/SDPPI/2019 diterbitkan di Jakarta tanggal 28 Oktober 2019 berlaku sampai dengan 27 Oktober 2024 oleh Direktorat Operasi Sumber Daya, Kementerian Komunikasi dan Informatika;
 - p. Sertifikat Manajemen Keselamatan Nomor : AL.601/165/11/DK/2019, diterbitkan di Jakarta tanggal 26 April 2019, berlaku sampai dengan 18 April 2024, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - q. Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum (Minimum Safe Manning Document) Nomor: AL.529/50/01/SYB.Tpr-2021, diterbitkan di Surabaya 03 Desember 2021, berlaku sampai dengan 02 Desember 2023, diterbitkan oleh Kepala Bidang Keselamatan Berlayar A.n Syahbandar Utama Tanjung Perak Surabaya Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
 - r. Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran Minyak Bahan Bakar nomor: AL.602/331/6/DK/2023 diterbitkan di Jakarta tanggal 05 Juni 2023 berlaku sampai dengan 23 April 2024, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - s. Pengesahan Awak kapal Nomor : SL.019.IDTJS/1023.000150, dikeluarkan di Tanjung Selor tanggal 16 Oktober 2023, oleh KUPP Kelas II Tanjung Selor, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - t. Surat Persetujuan Berlayar Nomor : SPB.IDTJS.10230000149, diterbitkan di Tanjung Selor tanggal 16 Oktober 2023, oleh Syahbandar;
 - u. Surat Pernyataan Nakhoda (Master sailing Declaration) di terbitkan di Tanjung Selor tanggal 16 Oktober 2023 oleh Nakhoda KM Maju Sigit Pramono.
7. Fotokopi Sertifikat Keahlian Pelaut / Surat Keterangan Kecakapan Pelaut terdiri dari:
- a. ANT IV Manajemen Nomor: 6200061024M40316 atas nama Sigit Pramono, diterbitkan di Jakarta tanggal 19 Juli 2016, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;

b. ANT ...

- b. ANT V Manajemen Nomor: 6200384363M50517 atas nama Syamsuni, diterbitkan di Jakarta tanggal 04 Mei 2017, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - c. ANT IV Manajemen Nomor: 6200504634M40316 atas nama Sri Wahyu Wardani, diterbitkan di Jakarta tanggal 11 Juli 2016, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - d. ATT III Nomor: 6211727631T30322 atas nama Juliansyah, diterbitkan di Jakarta tanggal 28 April 2022, Direktur PIP Semarang, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - e. ATT III Nomor: 6201017146T32822 atas nama Irjono, diterbitkan di Jakarta tanggal 22 April 2022, Direktur Politeknik Pelayaran Sorong, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - f. ATT III Nomor: 6212005548T30122 atas nama Alfathan Ari Wibowo, diterbitkan di Jakarta tanggal 19 Desember 2022, Direktur STIP Jakarta Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.
- A. Dari berkas dan keterangan yang diberikan dalam pemeriksaan pendahuluan serta keterangan lainnya dapat dikemukakan hal-hal sebagai berikut:

1. Data Kapal

KM DAN NO.1

Nama	: KM DAN NO.1 eks Koshin Maru
Jenis	: Kapal Barang
Bendera	: Indonesia
Tanda Panggilan	: POJC
Pembuatan Tahun/Tempat	: 1988/Jepang
Konstruksi	: Baja
GT	: 1106
NT	: 662
Nomor IMO	: 8809127
Tenaga Penggerak Utama	: Yanmar 1000 PS
Ukuran Pokok	
Panjang	: 64,65 Meter
Lebar	: 11,00 Meter
Dalam	: 5,50 Meter
Pemilik	: PT Betta Bennita Abadi
Nakhoda	: Sudirman
Awak Kapal	: 15 (lima belas) Orang termasuk Nakhoda

KM Maju ...

KM MAJU

Nama	: KM Maju eks BIN NO.3
Jenis	: Kapal Barang
Bendera	: Indonesia
Tanda Panggilan	: PNGB
Pembuatan Tahun/Tempat	: 1988/Jepang
Konstruksi	: Baja
GT	: 996
NT	: 303
Nomor IMO	: 8808109
Tenaga Penggerak Utama	: Mesin Hanshin Diesel 1000PS
Ukuran Pokok	
Panjang	: 58,25 Meter
Lebar	: 11,00 Meter
Dalam	: 6,00 Meter
Pemilik	: PT Anugerah Abadi Permai
Nakhoda	: Sigit Pramono
Awak Kapal	: 14 (empat belas) Orang termasuk Nakhoda

2. Jalannya Peristiwa

KM Dan No 1.

- a. Pada tanggal 14 Oktober 2023 sekira pukul 24.00 WIB KM Dan No 1 berangkat dari Pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta dengan tujuan Tanjung Redeb Kalimantan Timur membawa muatan sebanyak 375 kabel rol, berat 712.5 Ton yang ditempatkan di palka 1 dan palka 2;
- b. KM Dan No 1 diawaki sebanyak 15 (lima belas) orang, terdiri dari perwira dek 3 orang termasuk Nakhoda dan perwira mesin 3 orang termasuk KKM;
- c. KM Dan No 1 dimiliki oleh PT Betta Bennitta Abadi adalah yang berkantor di Jalan Kutisari Selatan 2, Kec. Tenggilis Mejoyo Surabaya, Jawa Timur;
- d. KM Dan No 1 dalam pelayarannya tujuan Tanjung Redeb pada tanggal 19 Oktober 2023, pada saat posisi timur Tanjung Layar haluan 046° kecepatan 8 knot, terlihat pada *Automatic Identification System* (AIS) ada kapal dari arah berlawanan sekitar 6 NM, Mualim II memanggil kapal yang berada di haluan 2 kali melalui radio *Very High Frequency* (VHF) *Channel 16* namun tidak ada jawaban dan tetap mempertahankan haluan untuk berpapasan hijau-hijau;
- e. Keadaan cuaca baik, gelombang tenang, kecepatan angin sekitar 3 knot dan arah arus ke timur;

f. KM ...

- f. KM Dan NO 1 sebelum kejadian tubrukan yang bertugas jaga adalah Mualim II di temani oleh Juru mudi Jaga yaitu Saudara Nurul Bilad;
- g. Mualim II berdasarkan pengetahuannya saat itu posisi kapal KM Dan No 1 dalam posisi berhadapan dengan KM Maju, ketika sudah dalam keadaan mendekat dengan KM Maju, Mualim II merubah haluan ke kiri sehingga KM Dan No 1 tertubruk lambung kanan depan di palka 1, mengakibatkan kapal bocor, sepuluh menit kemudian kapal tenggelam di sebelah tenggara Tanjung Layar;
- h. Setelah kejadian Mualim II memberitahukan Nakhoda dan Nakhoda memerintahkan untuk semua awak kapal memakai *life jacket* meninggalkan kapal, saat itu sekoci dan *liferaft* sudah terlepas.

KM MAJU.

- a. Pada tanggal 16 Oktober 2023 sekira pukul 12.26 WITA KM Maju berangkat dari Tanjung Selor Kalimantan Utara tujuan Satui Kalimantan Selatan di awaki 14 (empat belas) orang termasuk Nakhoda, bermuatan Kernel sebanyak 959,287 ton;
 - b. KM Maju dimiliki oleh PT Anugrah Abadi Permai, beralamat di jalan Pasepean Kali No 8C, Krembangan Utara, Kecamatan Krembangan, Surabaya;
 - c. KM Maju saat kejadian tubrukan yang berdinast jaga adalah Mualim II dan Juru Mudi, jam 00.00-04.00, berlayar dengan haluan kapal 226° dan kecepatan 8.5 knot;
 - d. KM Maju saat berlayar sebelum tubrukan melihat kapal lain di sebelah kiri haluan kapal dengan kondisi memotong haluan KM Maju;
 - e. KM Maju mengambil inisiatif mengubah haluan ke kiri karena kapal yg memotong tidak mengubah haluannya, namun setelah KM Maju mengubah haluan ke kiri, kapal di depan sebelah kiri mengubah haluan ke kanan, ketika KM Maju mengembalikan haluannya ke kanan kapal di depan ikut mengubah ke kiri, sehingga saat akan berpapasan merah merah (kiri kiri), namun saat kondisi sudah mendekat kapal yang berada di haluan sebelah kiri mengubah ke kiri haluan 046° memotong haluan KM Maju sehingga tubrukan tidak dapat dihindarkan;
 - f. Akibat tubrukan tersebut kapal yang mengubah haluan ke kiri tertubruk pada lambung kanan haluan sehingga kapal tersebut tenggelam;
 - g. Setelah KM Maju mengalami tubrukan masih mempunyai kecepatan dan kondisi mesin, kemudi dan alat alat navigasi dalam keadaan normal, namun terdapat kebocoran di bagian haluan guna keselamatan semuanya, Nakhoda KM Maju mengandaskan kapalnya.
- B. Dalam peristiwa Kecelakaan tubrukan KM Dan No.1 dengan KM Maju pada tanggal 19 Oktober 2023 pukul 02.30 WITA di Perairan Tanjung Layar Pulau Laut Barat Kotabaru Kalimantan Selatan, Mahkamah Pelayaran menetapkan Terduga dan para Saksi sebagai berikut :

KM DAN NO 1

1. a. Terduga I Nakhoda Saudara Sudirman;
b. Terduga II Mualim II, Saudara Ismail.
2. Saksi Anak Buah Kapal:
 - a. Mualim I Saudara Alimudin Bambang;
 - b. KKM Saudara Dimas Ardi Fahrizal;
 - c. Masinis II Saudara Ibrahim;
 - d. Juru Mudi Jaga, Saudara Nurul Bilad.
3. Saksi lainnya:
 - a. Direktur Perusahaan PT Betta Bennitta Abadi, Saudara Roy Christian;
 - b. DPA PT Betta Bennitta Abadi, Saudara Alfian Christian;
 - c. Agen kapal KM Dan No 1, Saudara Samsul Ma'arif.

KM MAJU

1. a. Terduga I Nakhoda Saudara Sigit Pramono;
b. Terduga II Mualim II, Saudara Syamsuni.
2. Saksi Anak Buah Kapal:
 - a. Mualim I Saudari Sri wahyu Wardani;
 - b. KKM Saudara Dimas Irjono;
 - c. Masinis III Saudara Alfathan Ari Wibowo;
 - d. Juru Mudi Jaga, Saudara Bagus Pratama.
3. Saksi lainnya:
 - a. Direktur Perusahaan PT Anugerah Abadi Permai, Saudara Rudin Ma'arpi;
 - b. DPA PT Anugerah Abadi Permai, Saudara Dwi Indra Gunawan;
 - c. Manager/ *Crewing* Perusahaan PT Anugerah Abadi Permai, Saudara Andri Rudi Ma'arpi.
4. Saksi lainnya dari Instansi
 - a. Operator VTS Distrik Navigasi Banjarmasin, Saudara R Sufirman Achmad Ratomi;
 - b. Petugas Pembuat dokumen keselamatan pengawakan minimum, KSOP Utama Tanjung Priok, Saudara Luky Gabriel Tampi;
 - c. Kepala Seksi KBPP selaku pembuat BAPP, Saudara Slamet Isyadi.
5. Ahli Kasubdit Kepelautan Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Saudara Maltus Jackline Kapistrano.

Mahkamah Pelayaran telah memanggil secara patut kepada para Terduga dan Para Saksi guna didengar keterangannya dihadapan Sidang Ke 1 Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal pada hari Selasa sampai dengan Jum'at tanggal 5 s.d 8 Maret 2024, bertempat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Kotabaru Batulicin, dan Sidang Ke-2 pada hari Senin tanggal 25 Maret 2024 bertempat di Kantor Mahkamah Pelayaran Jakarta, Keterangan yang diberikan dalam Berita Acara Terperiksa Pemeriksaan Pendahuluan dan dihadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Mahkamah Pelayaran adalah sebagai berikut:

KM DAN No 1

1. Terduga I Nakhoda, Saudara Sudirman, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, tanpa didampingi Penasehat Ahli, memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Tanjung Pelayar
Tanggal : 15 Juni 1955
Agama : Islam
Alamat : Jl. Lere Luar, RT/RW 002/001 kel/desa Kerayaan
Utara, Kec. Pulau Laut Kepulauan

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 1967, di Tanjung Pelayar;
- 2) SMP, tahun 1970, di Tanjung Pelayar.

Pendidikan Teknis:

ANT IV Manajemen tahun 2016 di Barombong.

Pengalaman Berlayar:

- 1) Nakhoda KLM Jasa Indah Tahun 1982 s.d 1992;
- 2) Nakhoda KM Asia Dua Tahun 1993 s.d 2000;
- 3) Nakhoda KM Royal Ship Tahun 2014 s.d 2018;
- 4) Nakhoda KM DAN No. 1 Tahun 2019 s.d kejadian.

- b. Terduga I Nakhoda mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
- c. Terduga I bekerja di PT Betta Bennitta Abadi di Surabaya dan jabatan sebagai Nakhoda memiliki sertifikat kompetensi MPI tahun 1995, Penyesuaian menjadi ANT IV tahun 2003 di Barombong;
- d. Pada tanggal 14 Oktober 2023 pukul 03.00 WIB KM DAN No 1 berlayar dari Pelabuhan Sunda kelapa dengan tujuan Tanjung Redep, Berau, Kalimantan Timur, membawa muatan 320 unit kabel gulung dengan berat 700 T, dimuat di 2 (dua) palka;
- e. Mualim I bertugas mengatur muatan saat KM DAN No 1 berada di pelabuhan Sunda kelapa, dengan draft akhir, depan 3,0 m dan draft belakang 4,2 m setelah selesai muat;
- f. Terduga I Nakhoda menandatangani *Master Sailing Declaration* namun tidak ingat keterangan yang ada di dalamnya;
- g. Terduga I Nakhoda yang membuat rencana rute pelayaran (*passage plan*) dari Sunda Kelapa Jakarta ke Tanjung Redep Kalimantan Timur, jarak pelayaran sekitar 900 NM, dan terduga I tidak ingat koreksi atau *updating* peta-peta di kapal terakhir dilakukan;

h. Terduga ...

- h. Terduga I sebagai Nakhoda memiliki tugas dan tanggung jawab atas keselamatan kapal, orang dan muatan;
- i. Sistem jaga di kapal untuk Terduga I Nakhoda adalah pukul 08.00 – 12.00 dan 20.00-24.00, Mualim I bertugas jaga pukul 04.00-08.00 dan 16.00-20.00 sedangkan Mualim II bertugas jaga pukul 00.00-04.00 dan 12.00-16.00;
- j. Terduga I Nakhoda sebelum kapal berlayar melakukan test semua peralatan navigasi, kondisi baik dan berfungsi seperti AIS, Radar, *Global Positioning System* (GPS), dan Radio VHF, perbaikan Radar dilakukan bulan Agustus 2023 saat kapal dok di Surabaya;
- k. Terduga I Nakhoda menyampaikan saat doking di Surabaya dilakukan *overhaul engine*;
- l. Terduga I Nakhoda menjelaskan bahwa Mualim I bergabung di atas kapal sudah satu tahun, Mualim II bergabung sudah 3 tahun dan tidak mengetahui kontrak masing-masing, termasuk dengan kontrak terbaru;
- m. Terduga I Nakhoda tidak memiliki sertifikat *Radar Simulator Proficiency*, hanya memiliki sertifikat *Basic Safety Training* (BST) dan ijazah ANT IV Manajemen;
- n. Terduga I Nakhoda tidak mengetahui tentang Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) / *Safety Management System* (SMS) meskipun kapal sudah memiliki *Safety Management Certificate* (SMC);
- o. Terduga I Nakhoda memiliki sertifikat pengukuhan dengan kapasitas jabatan atau posisi sebagai Nakhoda untuk kapal dengan ukuran GT < 500 *Near Coastal Voyage*, sedangkan saat kecelakaan Terduga I melayarkan kapal dengan GT > 1000;
- p. Sebelum terjadi tubrukan haluan kapal 070°, dengan kecepatan 6.4 knot dan saat terjadinya tubrukan haluan telah berubah menjadi 046°, saat itu yang berdinasi jaga adalah Mualim II;
- q. Terduga I Nakhoda melakukan serah terima dinas jaga kepada Mualim II pada pukul 24.00 WITA namun saat serah terima tersebut Terduga I menyampaikan pesan lisan untuk memperhatikan kapal-kapal yang ada di sekitar tanpa meninggalkan pesan tertulis di buku (*Master Night Order*) dengan kondisi cuaca dalam keadaan baik;
- r. Terduga I Nakhoda saat kejadian tubrukan belum tidur dan merasa terkejut saat ada benturan, kemudian langsung naik ke anjungan dan melihat ada kapal di sebelah kanan bagian palka depan, selanjutnya KM DAN No 1 miring, Terduga I Nakhoda memerintahkan semua awak kapal untuk bersiap meninggalkan kapal dengan menggunakan sekoci dan *liferaft* selanjutnya 10 menit kemudian kapal tenggelam;

s. Mualim ...

- s. Mualim II tidak menceritakan kronologis kejadian tubrukan yang di alami saat berdinasi jaga kepada Terduga I;
- t. Terduga I Nakhoda tidak mengetahui kantor kesyahbandaran mana yang menerbitkan dokumen pengawakan minimum kapal KM DAN No 1;
- u. Terduga I Nakhoda setiap mengambil posisi dan haluan kapal selalu dicatat di *logbook*;
- v. Terduga I menyatakan bahwa saat mendekati Pulau Laut, akan melewati selat antara Pulau Karamputan dan Pulau Karayaan, dengan lebar selat adalah 2,5 NM dan sudah biasa melewati selat tersebut;
- w. Terduga I Nakhoda tidak mengetahui dan tidak memiliki data tentang karakteristik kemampuan olah gerak KM Dan No 1, yang biasa terpasang di anjungan kapal;
- x. Terduga I Nakhoda mengerti fungsi penggunaan *Automatic Identification System (AIS)* yaitu untuk mendeteksi dan mengetahui kapal lain di sekitar KM Dan No. 1;
- y. Terduga I Nakhoda setelah berada di sekoci menghubungi pemilik kapal dengan menggunakan alat komunikasi HP untuk menginfokan kecelakaan yang terjadi, terduga I dan awak kapal yg berada di sekoci dan *liferaft* di bantu kapal nelayan ke daratan;
- z. Terduga I Nakhoda menerangkan bahwa lampu-lampu navigasi yaitu lampu tiang depan, tengah satu, buritan satu dan dua lampu lambung kiri kanan dalam kondisi menyala;
- aa. Terduga I Nakhoda mengatakan bahwa keadaan cuaca saat kejadian baik, tinggi gelombang 0.5 meter, arah arus selatan barat dan jarak pandang jelas, serta banyak perahu nelayan;
- bb. Terduga I Nakhoda menjelaskan KM DAN No 1 mempunyai 2 palka yaitu palka satu depan dan palka dua di belakang dan mempunyai sekat pemisah atau sekat antara palka 1 dan palka 2;
- cc. Setelah kapal memuat dan sebelum bertolak stabilitas kapal dalam keadaan baik, kapal tidak miring kiri atau kanan, terlihat dari clinometer yang menunjukkan angka Nol namun tidak melakukan perhitungan stabilitasnya;
- dd. Pada saat pemuatan di Pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta KM Dan No 1 menggunakan *crane* kapal untuk memasukkan muatan ke dalam palka;
- ee. Kapal saat doking di PT Tampangan Raya di Surabaya selama dua bulan, melakukan penggantian beberapa plat, dan dilakukan juga kalibrasi untuk kompas deviasi;
- ff. Terduga ...

- ff. Terduga I Nakhoda pada saat serah terima tugas jaga dengan Mualim II tidak menyampaikan informasi perihal adanya kapal yang terdeteksi di Radar maupun AIS, karena radar di seting pada range 6 NM dan di AIS juga tidak ada kapal yang terlihat;
 - gg. Radar dapat mendeteksi dengan baik pada radius (*range*) 6 NM, apabila digunakan lebih dari radius tersebut maka target tidak terdeteksi dengan jelas.
2. Terduga II Mualim II, Saudara Ismail hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, tanpa didampingi Penasehat Ahli, memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Tandung
Tanggal : 11 September 1970
Agama : Islam
Alamat : Desa Tandung Kec Tinambung Kab Polewali Mandar Sulawesi Barat

Pendidikan Umum:

- 1) SD , tahun 1983, di Sulawesi Barat;
- 2) SMP, tahun 1987, di Sulawesi Barat;
- 3) SMA, tahun 1990, di Sulawesi Barat.

Pendidikan Teknis:

ANT V tahun 2012 di Surabaya.

Pengalaman Berlayar :

- 1) Juru Mudi KM Asia Ship Tahun 1992;
 - 2) Juru Mudi KM Asia Pratama Tahun 1994;
 - 3) Mualim II KM Sarana Anugrah Tahun 2002;
 - 4) Mualim I KM Mitra Jaya Tahun 2017;
 - 5) Mualim II KM Dan No 1 Tahun 2020 s.d kejadian.
- b. Terduga II Mualim II mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
 - c. Terduga II Mualim II memiliki sertifikat keahlian ANT V Nomor: 6200347918M50516 Manajemen dengan sertifikat pengukuhan dibatasi pada ukuran GT 500;
 - d. Terduga II memiliki Perjanjian Kerja Laut (PKL), yang menduduki jabatan sebagai Mualim II di atas kapal KM Dan No 1 dengan GT 1106;
 - e. Tugas dan tanggung jawab Mualim II adalah bertanggungjawab mengurus peta-peta dan peralatan navigasi, Radar, AIS, GPS;

f. Mualim ...

- f. Mualim I yang mengatur muatan, kapal berangkat dari Pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta, tanggal 14 Oktober jam 04.00 dengan muatan kabel, 350 Koli,;
- g. Terduga II Bergabung dengan perusahaan bulan Maret 2020, saat pertama bergabung dilakukan sosialisasi seperti penggunaan peralatan namun tidak mengetahui tentang Sistem Manajemen Keselamatan;
- h. Terduga II saat dikonfirmasi dihadapan sidang tentang AIS, bahwa AIS disetting pada jarak 6 NM dan Radar hanya baik digunakan untuk radius *range* 6 NM;
- i. Terduga II tidak mengetahui *draft* depan dan belakang saat berangkat dari pelabuhan Sunda Kelapa;
- j. Terduga II menyatakan yang membuat rute pelayaran dari Pelabuhan Sunda Kelapa ke Tanjung Redep adalah Nakhoda;
- k. Terduga II tidak pernah melakukan koreksi atau updating peta untuk memperkecil kesalahan dalam pengukuran peta dalam mendukung keselamatan pelayaran;
- l. Terduga II bertugas jaga jam 00.00-04.00 yaitu saat terjadinya peristiwa kecelakaan tubrukan kapal;
- m. Terduga II pada saat serah terima tugas jaga pada jam 24.00 dengan Nakhoda hanya mengingatkan tentang keadaan pelayaran untuk hati-hati;
- n. Terduga II tidak mengetahui dan tidak mengerti tentang manual sistem manajemen keselamatan (SMK) yang ada di kapal serta tidak pernah menanda tangani manual tersebut;
- o. Terduga II melihat ada kapal lain berada di depan mulai pukul 01.00 dan yang terlihat lampu hijaunya di lambung kanan KM Dan N0 1, hanya fokus melihat di radar saja tidak melihat di AIS;
- p. Kecepatan KM Dan No 1 saat itu adalah 8 knot, jarak saat pertama terlihat 6 NM, terlihat lampu hijau kapal lain di depan, lampu Merah kadang terlihat namun yang sering terlihat adalah lampu hijau dan lampu tiang putih terlihat tidak sejajar, terduga II mencoba melakukan panggilan radio VHF sebanyak 2 (dua) kali tetapi tidak ada jawaban;
- q. Terduga II tidak mengetahui Haluan KM Maju, meskipun ada alat navigasi dan AIS, haluan KM Dan No 1 saat itu 070° dan haluan KM Maju 270° dengan posisi saling bersilangan;
- r. Terduga II mengubah haluan kapal dari haluan awal 070° ke 060° secara pelan-pelan dan Terduga II tidak bisa menjelaskan meskipun berkali-kali dikonfirmasi tindakan yang dilakukan. Kemudian haluan kapal diubah ke

046° sehingga ditubruk kapal yang berada didepannya (KM Maju) dibagian Palka no 1 kanan, Terduga tidak bisa menjelaskan pukul berapa mengubah haluan ke 046°;

- s. Terduga II saat diminta untuk memplot posisi kapal di atas peta namun Terduga II tidak dapat menentukan posisi kapalnya pada peta;
 - t. Terduga II tidak dapat menjelaskan apa yang harus dilakukan KM Dan No 1 apabila posisi kapal saling berhadap-hadapan sesuai dengan aturan P2TL tahun 1972.
3. Saksi Juru Mudi, Saudara Nurul Bilad, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Gresik
Tanggal : 11 Mei 2001
Agama : Islam
Alamat : Dusun Grejek Selatan

Pendidikan Umum

- 1) SD , tahun 2014, di Gresik;
- 2) SMP, tahun 2017, di Gresik;
- 3) SMA, tahun 2020, di Gresik.

Pendidikan Teknis

BST Tahun 2022, di Surabaya

Pengalaman Berlayar:

Juru Mudi KM DAN NO 1, 19 Mei 2023 s.d kejadian

- b. Saksi mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
- c. Pada saat jam jaga laut Terduga II Mualim II, Sebelumnya kejadian Saksi telah memberitahu bahwa ada kapal dari arah sebelah kanan, dan Mualim II saat melihat kapal sudah berjarak 3 atau 5 kali panjang kapal dalam keadaan panik dengan mengambil alih kemudi yang dipegang oleh Saksi;
- d. Saksi Juru Mudi Jaga, Saudara Nurul Bilad memiliki Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang ditandatangani di Surabaya dan tertera di siji kapal sebagai Juru Mudi dan sudah bekerja lebih kurang 7 bulan;
- e. Tugas dan tanggung jawab Saksi sebagai Juru Mudi adalah membantu perwira jaga untuk menjalankan kemudi kapal sesuai yang diperintahkan oleh perwira jaga, saat di pelabuhan atau saat kapal berlabuh jangkar saksi melakukan bersih-bersih dek serta akomodasi kapal dan Saksi

Pernah ...

pernah ikut kapal pada saat dok terakhir bulan Juli 2023, Saksi bertanggung jawab kepada Terduga I Nakhoda dan Terduga II Mualim II, pada saat kejadian saksi bertugas jaga bersama Terduga II Mualim II,

- f. Saksi menerangkan KM Dan No. 1 bermuatan *haspel cable* sebanyak 338 gulung kabel listrik atau setara dengan 712.500 kg. bertolak dari Pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta pada tanggal 14 Oktober 2023. dengan tujuan Tanjung Redep, Nunukan, Kalimantan Timur dengan jumlah awak kapal termasuk Saksi dan Terduga 1 Nakhoda sebanyak 15 Orang, Saksi juga memberitahu bahwa kemudi kapal bagus saat Saksi berdinas jaga dengan Terduga II Mualim II, kondisi cuaca pada saat itu baik dan tinggi gelombang 1 s.d. 1,5 meter;
- g. Saksi Juru Mudi menjelaskan bahwa sebelum kejadian tubrukan peralatan navigasi yang digunakan Terduga II Mualim II lebih sering hanya menggunakan radar dengan jarak cakupan (*range*) 3 mil laut dan sekali-sekali menggunakan AIS dan GPS semua peralatan navigasi dalam keadaan baik dan berfungsi serta kemudi dan kompas kapal dalam keadaan normal,;
- h. Saksi menerangkan pada saat sebelum kejadian Saksi telah memberitahukan kepada Terduga II Mualim II, bahwa ada kapal kargo di arah sebelah kanan dan terlihat lampu hijau;
- i. Setelah kejadian Tubrukan semua awak kapal baru mengetahui termasuk Terduga I Nakhoda dan Nakhoda langsung naik ke anjungan dan bertanya kepada Mualim II Jaga apa yang terjadi, namun Saksi dan Mualim II sedang panik;
- j. Saksi Juru Mudi memberikan keterangan kronologis kejadian yaitu pada tanggal 14 Oktober 2023, kapal bertolak dari pelabuhan Sunda Kelapa dengan Tujuan Tanjung redep Nunukan Kaltim;
- k. Pada saat kapal berada di Tanjung Kunyit saksi melihat secara visual ada kapal dari arah berlawanan yang berjarak lebih kurang 3 tapi kurang dari 6 Mil dari arah kanan kapal KM Dan NO.1, lalu Terduga II Mualim II melakukan panggilan radio ke kapal tersebut namun tidak ada jawaban sementara haluan kapal KM Dan NO.1, masih 070°, kemudian Terduga II Mualim II, mencoba mengulangi panggilan radio dengan memanggil :“Kapal yang ada di depan di sini KM Dan NO.1 panggil ganti” Namun tidak ada jawaban dan terduga II Mualim II hanya melihat lampu kapal warna hijau saja;
- l. Pada sekira pukul 01.30 LT dan tidak adanya komunikasi antar kapal Terduga II Mualim II meminta kepada saksi agar haluan kapal dirubah sedikit-sedikit saja ke kiri dan memerintah ke saksi untuk mengikuti komando Terduga II Mualim II sampai ke haluan 060°, tidak lama kemudian jarak kapal semakin dekat lebih kurang 3 kali panjang kapal, lalu Terduga II Mualim II merasa kaget dan panik sehingga mengambil alih

kemudi ...

kemudi dan mengubahnya ke haluan 046° namun sudah tidak mungkin dan terjadi tubrukan;

- m. Terduga I Nakhoda KM. Dan NO.1 yang sedang tidur terbangun dan naik ke anjungan, langsung mengambil alih komando dari Terduga II Mualim II;
 - n. Karena komando sudah diambil alih oleh Terduga I Nakhoda selanjutnya memerintahkan ke Terduga II Mualim II dan saksi, agar memberitahu semua awak kapal untuk mengambil dan memakai *life jacket* dan menuju ke sekoci atau *liferaft* karena kapal telah bocor dan miring kekanan;
 - o. Setelah ada komando dari Nakhoda semua awak kapal terjun ke laut menuju ke sekoci dan *lifeRaft* , 9 (sembilan) orang naik ke sekoci dan 6 (enam) orang naik ke *liferaft*, sekira sekira 15 menit kemudian kapal KM Dan No. 1 yang bocor tenggelam sekira pukul 02,15 WITA di sekitar perairan barat Kotabaru;
 - p. Akibat peristiwa tersebut tidak terdapat korban jiwa ataupun luka-luka, namun dari kejadian tersebut muatan KM Dan No.1 ikut tenggelam bersama kapal.
4. Saksi Mualim I, Saudara Alimuddin Bambang, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Maumere
Tanggal : 01 Oktober 1998
Agama : Islam
Alamat : Jl. Diponegoro RT 11 RW 04 Kel Kota Uneng
Kec. Alok
Pendidikan Umum:
 - 1) SD, tahun 2010, di Maumere;
 - 2) SMP, tahun 2013, di Maumere;
 - 3) SMA, tahun 2016, di Maumere;Pendidikan Teknis:
ANT III, Tahun 2022 di Semarang
Pengalaman Berlayar:
 - 1) Kadet Dek KM Sriwijaya Raya Maret 2020 s.d Maret 2021;
 - 2) Juru Mudi MT Hanlyn, Juni 2021 s.d Januari 2022
 - 3) Mualim II KM Kahing 3, Mei 2022 s.d Maret 2023;
 - 4) Mualim I KM Dan No. 1, Maret 2023 s.d Kejadian.
 - b. Saksi mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;

c. Bahwa ...

- c. Bahwa benar telah terjadi Kecelakaan kapal Tubrukan antara KM. Dan NO.1 dan KM. Maju pada tanggal, 19 Oktober 2023 sekira Pukul 01.45 hingga pukul 02.00 WITA, di Perairan Tanjung Pelayar Kotabaru Barat pada saat jam dinas jaga laut Terduga II Mualim II;
- d. Saksi Mualim I, memiliki Perjanjian Kerja Laut yang ditandatangani di Surabaya dan tertera di siji memiliki jabatan sebagai Mualim I;
- e. Tugas dan tanggung jawab Saksi Mualim I adalah bertugas sebagai perwira muatan dan sebagai kepala kerja di awak kapal bagian dek, kemudian membuat daftar jaga awak kapal dek dan menghitung rencana kapal akan dimuat termasuk menghitung stabilitasnya, sedangkan untuk rencana pelayaran ke tujuan kapal yang dibuat Nakhoda bersama Mualim II dan Saksi ikut jaga laut dan bertanggung jawab kepada Nakhoda dalam melayarkan kapal sesuai dengan perintah Nakhoda dan semua kegiatan Saksi bertanggung jawab kepada Nakhoda dan pemilik kapal termasuk menjadi perwira keselamatan kapal;
- f. Kronologis kejadian yaitu pada hari Sabtu tanggal 14 Oktober 2023 kapal benar bertolak dari Pelabuhan KSOP Kelas III Sunda Kelapa Jakarta dan berlayar menuju Tanjung Redep Kalimantan Timur dengan muatan *Haspel Cable* (kabel listrik gulung) sejumlah 375 Gulung atau setara konversi muatan berjumlah 712,5 Ton dan draft kapal depan 3,40 meter draft belakang 3,70 meter, keadaan kapal stabil tidak miring kiri dan tidak miring kanan dan kapal tegak serta GM kapal bagus dan positif;
- g. Kemudian setelah berlayar 4 hari pada tanggal, 18 Oktober 2023, selama saksi jaga laut pukul 16.00 hingga 20.00 LT dalam pelayarannya kapal yang berbendera Indonesia, dengan GT 1106, Panjang kapal kapal (LOA) 96,50 Meter, kapal dimuati barang cargo *haspel cable* (kabel listrik gulung). Sebanyak 375 gulung setara konversi sebanyak 712,500 Ton yang dimuat pada 2 palka yaitu palka 1 berisi 168 *haspel cable* dan Palka II berisi 207 *haspel cable* oleh Pemilik Barang dengan Draft kapal Depan 3,4 meter dan *draft* belakang 3,7 meter dan GM kapal dalam keadaan baik dan positif;
- h. Kapal KM Dan No.1 dimiliki oleh PT. Betta Bennitta Abadi Surabaya, Alamat Jln. Kutisari Selatan 2, Perumahan Royal Park 2/E-5 Kelurahan Kutisari Kecamatan Trenggilis Surabaya;
- i. Pada saat dinas jaga Saksi Mualim I tanggal 19 Oktober 2023 Sekira Pukul 04.00 LT sampai pukul 08.00 LT, KM. Dan NO.1, berlayar dari Laut Jawa Masalembo mempunyai haluan 064° dengan Tujuan Perairan Selat Makassar, kemudian mengubah haluan ke 070° ke arah Tanjung Layar Selat Makassar dengan kecepatan rata-rata 7,5 knot dan semua alat navigasi Radar, GPS, AIS dan kompas magnet dalam kondisi baik dan rencana pelayarannya telah dibuat oleh Nakhoda kemudian saat jaga pukul 16.00 LT ke pukul 20.00 LT haluan kapal 070° menuju Tanjung Pelayar Selat Makassar dengan kecepatan menurun menjadi 6,4 knot,

cuaca masih baik dan tidak berombak sampai pergantian jaga dengan Terduga I Nakhoda;

- j. Saksi Mualim I Saudara Alimuddin Bambang, menjelaskan bahwa kejadian kecelakaan tubrukan saat itu saksi sedang istirahat untuk jaga berikutnya dan pukul 00.00 sampai 04.00 dinas jaga Laut Mualim II bersama Juru Mudi Bagus Pratama;
 - k. Saksi Mualim I selain sebagai perwira muatan dan kepala kerja di atas kapal Saksi juga sebagai perwira keselamatan dalam drill yaitu bertugas memimpin sekoci, namun kapal selama ini tidak pernah melakukan drill di atas kapal sampai dengan kejadian kecelakaan kapal baru melakukan menurunkan sekoci dan *liferaft*;
 - l. Kemudian Saksi juga memberi penjelasan dalam Sistem Manajemen Keselamatan tidak dilakukan *paperlest* (bentuk administrasi laporan menggunakan kertas) semua dilakukan dengan satu pintu ke DPA Bapak Kristian Alfian juga merangkap Direktur Operasi;
 - m. Saksi juga menjelaskan bahwa sketsa kejadian yang dibuat Terduga II Mualim II, menurut pendapat Saksi Mualim I gambar tersebut tidak menunjukkan akan terjadi tubrukan dan terduga II tidak memahami tata cara bernavigasi dan menggunakan alat navigasi yang ada terutama pada AIS sehingga dapat mengetahui data-data seperti nama kapal, kecepatan, haluan kapal dan *Time Closest Point Approach* (TCPA), dan di kapal ada radio komunikasi yang berfungsi baik;
 - n. Akibat peristiwa tersebut tidak terdapat korban jiwa ataupun luka-luka, namun kapal mengalami kebocoran pada ruang muatan karena kapal lengket di sebelah kanan lambung kanan, selanjutnya kapal tenggelam bersama muatannya.
5. Saksi KKM, Saudara Dimas Ardi Fahrizal, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Rembang
Tanggal : 19 Januari 1983
Agama : Islam
Alamat : Jl. Lumba-lumba Desa Sidoarjo

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 1990, di Rembang;
- 2) SMP, tahun 1993, di Toli-toli;
- 3) SMA, tahun 2021, di Toli-toli.

Pendidikan Teknis:

ATT IV, Tahun 2021 di Surabaya

Pengalaman Berlayar:

- 1) Masinis II KM Kononsan Nil, tahun 2006 s.d 2007;
 - 2) Masinis II KM Kononmoon Nil, tahun 2007 s.d 2010;
 - 3) Masinis II KM Glori, tahun 2010 s.d 2015;
 - 4) Masinis I KM Bahtera agung, tahun 2015 s.d 2017;
 - 5) Masinis I KM Kashin, tahun 2017 s.d 2017;
 - 6) KKM KM Dan No 1, tahun 2019 s.d kejadian.
-
- b. Saksi mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
 - c. Pada saat kejadian saksi sedang tidur (beristirahat), jam jaga saksi KKM adalah 08.00-12.00;
 - d. Tanggung jawab KKM memberikan order kepada Masinis I, Masinis II dan *oiler* untuk perawatan permesinan di kapal, Pekerjaan di kamar mesin dilakukan secara Bersama-sama;
 - e. Saat olah gerak KKM, Masinis I atau Masinis II mengoperasikan mesin induk dari anjungan dan saat olah gerak menggunakan generator no. 1 dan no. 2, Mesin induk type Yanmar MF28N-UTD2, 1000 HP, 380 RPM, Mesin bantu type: Yanmar 4PHL-TN, 2 X 50 HP, saat kapal berlayar menggunakan shaft generator dan Propeller bertipe Fix Pitch propeller menggunakan gear box;
 - f. Saksi KKM sempat ke kamar mesin untuk menurunkan putaran mesin dari maju Full ke posisi netral, karena kapal masih menggunakan shaft generator dan saat kejadian belum sempat mematikan shaft generator, shaft generator mati saat kapal terbalik;
 - g. Pekerjaan yang dilakukan saat dock terakhir melakukan overhul mesin induk. Bulan April tahun 2023, selesai overhaul dilakukan Sea trial di Surabaya dan disaksikan oleh teknisi dari Yanmar, hasilnya di dapat speed kapal 8 s/d 9 knot, Mesin induk RPM normal 290 dan maksimum RPM 380. Tapi tak pernah melakukan test mesin induk sampai putaran RPM 380;
 - h. Saksi KKM menunggu aba-aba dari Nakhoda untuk meninggalkan kapal setelah kapal mengalami tubrukan dan menyiapkan liferaft, setelah meninggalkan kapal dan berada di sekoci kemudian kurang lebih 2 jam baru bantuan kapal nelayan datang, sebagian awak kapal naik ke kapal nelayan dan sebagian lagi tetap di sekoci, selanjutnya Sekoci ditarik dibawa ke perkampungan.
-
6. Saksi Masinis II, Saudara Ibrahim, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:
 - a. Lahir di : Sungguminasa
Tanggal : 30 Juli 1991

Agama : Islam
Alamat : Borong bilalang Desa Julu Bori Kab Gowa

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 1997, di Makasar;
- 2) SMP, tahun 2000, di Makasar;
- 3) SMK, tahun 2003, di Makasar.

Pendidikan Teknis:

ATT V, Tahun 2014 di Barombong

Pengalaman Berlayar:

- 1) Oiler Karya 1, tahun 2012 s.d 2013;
- 2) Oliler Sinar Putra 3, tahun 2013 s.d 2014;
- 3) Masinis III Sinar Putra VII, tahun 2014 s.d 2015;
- 4) Masinis II Wahana 1805, tahun 2019 s.d 2021;
- 5) Masinis II KM Dan No. 1, tahun 2022 s.d kejadian.

- b. Saksi mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
 - c. Saksi bertugas jaga 12.00 S/D 16.00 dan 00.00 s/d 04.00;
 - d. Saat kejadian Saksi sedang berada dekat pintu kamar mesin dekat buritan kapal;
 - e. Menurut Saksi setelah tubrukan 10 menit kemudian Masinis II mendapat perintah dari Nakhoda untuk meninggalkan kapal, kemudian saksi ke kamar mengambil dokumen pribadi dan *life jacket* serta mengambil dokumen kapal ke anjungan, setelah kapal miring saksi meloncat ke laut;
 - f. Saat kejadian Saksi tidak sempat menurunkan putaran mesin induk sebelum meninggalkan kapal, saat itu mesin induk masih hidup dengan posisi handle mesin induk dalam keadaan netral, karena shaft generator masih hidup.
7. Saksi DPA, Saudara Alfian Cristian, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:

a. Lahir di : Toli-toli
Tanggal : 24 Agustus 1997
Agama : Budha
Alamat : Kutisari Selatan II, RPK II E3 Surabaya

Pendidikan Umum

- 1) SD, tahun 2009, di Toli-toli;
- 2) SMP, tahun 2012, di Surabaya;

3) SMA ...

- 3) SMA, tahun 2015, di Surabaya;
- 4) S1 Hukum, tahun 2019, di Surabaya

Pendidikan Teknis : -

Pengalaman Bekerja :

- 1) Operasional di PT. BBA, tahun 2018;
 - 2) DPA PT BBA, tahun 2020 s.d sekarang.
- b. Saksi mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu sebagai Saksi untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju,
 - c. Saksi menyatakan mengenal tetapi tidak memiliki hubungan saudara dengan Terduga I Nakhoda KM Dan No. 1 Saudara Sudirman dan Terduga II Mualim II Saudara Ismail;
 - d. Saksi diangkat menjabat sebagai DPA di Perusahaan PT Betta Bennita Abadi (PT BBA) sejak tahun 2020. Sebelumnya telah mengikuti pelatihan sebagai Designated Person Ashore (DPA) yang diselenggarakan oleh Diklat BKI;
 - e. Saksi menjelaskan bahwa internal audit terakhir dilaksanakan pada awal tahun 2023, dilakukan oleh Saksi DPA sendiri sebagai internal auditor, terdapat temuan dalam audit ini yang bersifat temuan minor. External audit dilakukan 3 bulan setelah internal audit. Terdapat temuan dari external audit dan telah dilakukan closing atas temuan tersebut. Namun Saksi DPA tidak ingat jumlah dan materi temuannya;
 - f. Saksi DPA menjelaskan bahwa PT BBA adalah sebuah perusahaan keluarga yang berskala kecil. Direktur dijabat oleh ayah dari Saksi DPA, manajer dijabat oleh kakak dari Saksi DPA, Finance dijabat oleh ibu dari Saksi DPA dengan jumlah kapal yang dimiliki sebanyak 4 unit kapal yang beroperasi secara tramping, KM Dan No. 1 pada saat terjadinya kecelakaan berstatus disewa oleh PT Tarsus Alfa Mandiri dengan pola time charter dan merupakan perjalanan pertama (*first voyage*) setelah turun dari dok untuk jangka waktu kontrak selama 3 bulan. Daerah operasinya di sekitar Sulawesi dan Jawa untuk pengangkutan semen. Keagenan kapal diurus oleh pencarter;
 - g. Saksi menjelaskan bahwa selain bertugas sebagai DPA, Saksi juga menangani urusan crewing dan operasional kapal. Aktivitas crewing dan aktivitas operasional dikerjakan oleh karyawan lepas masing-masing atas nama Sdri. Jessica untuk crewing dan Sdr. Syaiful untuk operasional. Keduanya sebagai bawahan (staf) dari Saksi DPA. Itulah sebabnya, Sdri. Jessica dan Sdr. Syaiful tidak hadir dalam persidangan karena sudah diwakili oleh Saksi DPA;
 - h. Saksi ...

- h. Saksi menjelaskan bahwa Document of Compliance (DOC) pertama kali terbit tahun 2016, diterbitkan oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan (Ditkappel);
 - i. Terkait dengan laporan pelaksanaan latihan dalam keadaan darurat (*emergency drill*) dibuat setiap satu tahun, bukan setiap bulan;
 - j. Saksi DPA menjelaskan bahwa policy perusahaan menyangkut tentang pencegahan pencemaran, pelarangan penyalahgunaan narkotika, dan pelarangan konsumsi minuman keras;
 - k. Saksi DPA menjelaskan terkait dengan penugasan Nakhoda di kapal KM Dan No.1, bahwa Nakhoda telah bekerja di perusahaan PT BBA sudah lama dan dianggap memiliki pengalaman yang cukup memadai. penugasannya lebih kepada pendekatan kekeluargaan;
 - l. Saksi DPA menjelaskan bahwa kehadiran Terduga I Nakhoda dan terduga II Mualim II dibiayai oleh Perusahaan;
 - m. Saksi menjelaskan terkait dengan tenggelamnya kapal, bahwa kapal masih kondisi tenggelam sedangkan muatannya telah diangkat;
 - n. Terkait penilaian kompetensi crew, Saksi DPA menjelaskan bahwa strateginya dilakukan melalui penerapan penugasan percobaan selama 3 bulan;
 - o. Atas terjadinya kecelakaan pada kapal KM Dan No. 1, telah dilakukan investigasi internal, namun belum ada laporan tertulis hasil dari investigasi tersebut, termasuk penilaian kinerja crew kapal belum pernah dilaksanakan.
8. Saksi Dokumen Keselamatan Pengawakan minimum, Saudara Luky Gabriel Tampi, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Jakarta
Tanggal : 28 April 1968
Agama : Kristen
Alamat : Komplek Sekneg Blok V No. 16 Tugu Utara
- Pendidikan Umum
- 1) SD, tahun 1982, di Jakarta;
 - 2) SMP, tahun 1985, di Jakarta;
 - 3) SMA, tahun 1988, di Jakarta;
 - 4) S1 Teknik Perkapalan, tahun 2011, di Jakarta;
- Pendidikan Teknis :
- ANT V 1996 di Jakarta

Pengalaman Bekerja:

- 1) CPNS KSOP Tanjung Priok, tahun 1990;
 - 2) PNS KSOP Tanjung Priok, tahun 1991;
 - 3) Penyelam Kapal Patroli Pangkalan Tanjung Priok 1991 s.d 2005;
 - 4) Staf KSOP Tanjung Priok, tahun 2006 s.d sekarang.
-
- b. Saksi mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
 - c. Tugas pokok sebagai kepala kelompok kepelautan adalah menilik dokumen pelaut, salah satunya buku pelaut, PKL dan buku siji dan safe manning;
 - d. Prosedur penerbitan dokumen safe manning sesuai permohonan perusahaan pelayaran/agen sebagai perpanjangan tangan perusahaan dengan meneliti sertifikat para pelaut, dokumen kapal, surat ukur, sertifikat konstruksi, nama perusahaan pemilik;
 - e. Dalam penerbitan dokumen wkeselamatan pengawakan harus sesuai aturan sebagaimana sudah dijelaskan oleh saksi ahli dan pertimbangan-pertimbangan tertentu dapat diterbitkan atau tidak;
 - f. Perjanjian Kerja Laut berlaku selama 1 tahun dan harus diperpanjang kembali;
 - g. Kapal dengan GT 1000 perwira dek minimal 2 (dua) orang memiliki sertifikat operator radio GMDSS;
 - h. Untuk Nakhoda yang memiliki sertifikat ANT-IV Manajemen dengan pelayaran lokal diperbolehkan pada kapal dengan GT 500;
 - i. Apabila Perjanjian Kerja Lautnya (PKL) tidak diperpanjang maka awak kapal tersebut akan diturunkan dan penandatanganan PKL seharusnya dilakukan didepan Syahbandar namun apabila pemohonnya banyak maka diwakili oleh perusahaannya;
 - j. Masing-masing kapal memiliki dokumen-dokumen dan harus sesuai dengan pengawaknya kecuali adanya situasi darurat dengan pertimbangan dan penilaian tertentu.

KM MAJU

1. a. Terduga I Nakhoda Saudara Sigit Pramono;
b. Terduga II Mualim II, Saudara Syamsuni.
2. Saksi Anak Buah Kapal:
 - a. Mualim I Saudara Sri wahyu Wardani;
 - b. KKM Saudara Dimas Irjono;
 - c. Masinis III Saudara Alfathan Ari Wibowo;

d. Juru ...

d. Juru Mudi Jaga, Saudara Bagus Pratama.

3. Saksi lainnya:

- a. Direktur Perusahaan, Saudara Rudin Ma'arpi;
- b. DPA, Saudara Dwi Indra Gunawan;
- c. Distrik Navigasi Banjarmasin Saudara R Sufirman Achmad Ratomi;
- d. Manager Perusahaan, Saudara Andri Rudi Ma'arpi;
- e. Kepala Seksi KBPP, Saudara Slamet Isyadi.

Mahkamah Pelayaran telah memanggil secara patut kepada para Terduga, para Saksi dan Saksi lainnya guna didengar keterangannya dihadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM Dan No.1 dengan KM Maju pada tanggal 19 Oktober 2023 pukul 02.30 WITA di Perairan Tanjung Layar Pulau Laut Barat Kotabaru Kalimantan Selatan, pada tanggal 07 dan 08 Maret 2024 di KSOP Kelas II Kotabaru-Batulicin, keterangan yang diberikan dalam Berita Acara Terperiksa, dalam pemeriksaan Pendahuluan dan dihadapan sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Mahkamah Pelayaran adalah sebagai berikut:

1. Terduga I Nakhoda, Saudara Sigit Pramono, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, tanpa didampingi Penasehat Ahli Hukum, memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Magetan
Tanggal : 01 Desember 1968
Agama : Islam
Alamat : Jl. Pesapen Kali No. 8c Surabaya

Pendidikan Umum:

- 1) SD , tahun 1982, di Magetan;
- 2) SMP, tahun 1985, di Magetan;
- 3) SMA, tahun 1988, di Magetan.

Pendidikan Teknis:

ANT IV tahun 2016 di Semarang

Pengalaman Berlayar :

- 1) Nakhoda TB SMS, Mei Tahun 1999 s.d 2000;
- 2) Nakhoda TB Sumber I, Oktober tahun 2000 s.d Februari 2001;
- 3) Mualim I, Februari Tahun 2002 s.d Oktober 2002;
- 4) Mualim I, TB Surya I, Oktober 2002 s.d Maret 2003;
- 5) Nahkoda TB Inai Teratai 122, Maret 2006 s.d Februari 2012;
- 6) Nahkoda KM Lega Niaga April 2012 s.d Agustus 2015;
- 7) Nahkoda KM EL Kan, November 2015 s.d Desember 2019;
- 8) Nahkoda KM Maju, Oktober 2019 s.d kejadian.

b. Saksi ...

- b. Saksi mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
- c. Terduga I memiliki Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan perusahaan namun tidak pernah diperbaharui oleh perusahaan, pembaharuan PKL hanya pada saat penggantian buku pelaut dan berlayar secara berkelanjutan tanpa cuti;
- d. Terduga I mengatakan pelayaran KM Maju dari Tanjung Selor Kalimantan Utara tujuan ke Satui Kalimantan Selatan dengan muatan palm kernel kurang lebih 1000 MT, di muat dalam palka yg hanya mempunyai satu palka;
- e. Terduga I tidak yakin membuat *Master Sailing Declaration*, namun menandatangani suatu dokumen yang dibuat oleh agen kapal sebelum kapal berlayar;
- f. Sebelum kapal berangkat Terduga I menyiapkan kapal dalam keadaan layak laut, semua peralatan di lengkapi dan di test yaitu Radar, AIS, Lampu, mengetes radar dengan menghidupkan radar kemudian mengatur tombol tuning pada jarak 3,6 dan 12 Mil, hasilnya ditangkap dengan baik untuk target yang ada disekitar;
- g. Terduga I juga melakukan pengetesan AIS yaitu dengan memilih target kapal di sekitarnya atau yang terdekat yang mengarah ke kapal, sehingga tampak di AIS nama panggilan kapal, nama kapal, kecepatan dan haluan;
- h. Terduga I menyebutkan alat-alat navigasi yang terpasang di anjungan kapal adalah Radar, AIS, Kompas magnet, GPS dan Penunjuk arah kemudi;
- i. Terduga I tidak mengetahui dan mengerti tentang Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) atau *Safety Management System* (SMS) meskipun kapal telah memiliki *Safety Management Certificate* (SMC);
- j. Terduga I yang membuat rencana pelayaran di peta dan memasukkan *waypoint* ke *Global Positioning System* (GPS), walaupun yang memiliki tugas dan tanggung jawab hal tersebut adalah tugas Mualim II, hal ini dilakukan karena Mualim II masih baru bergabung di kapal;
- k. Terduga I menghitung jarak pelayaran dari Pelabuhan Tanjung Selor Kalimantan Utara ke Satui Kalimantan Selatan adalah kurang lebih 500 NM;
- l. Terduga I memiliki tanggung jawab sebagai pimpinan di atas kapal, yang bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal, muatan dan awak kapal;

m. Terduga ...

- m. Terduga I mengatakan haluan kapal sebelum kejadian tubrukan adalah ke barat atau 270°, Terduga I saat kejadian sedang beristirahat dan yang bertugas jaga saat kejadian adalah Mualim II jam 00.00 – 04.00;
- n. Terduga I tidak pernah membuat *master night order* secara tertulis dan perintah-perintah hanya disampaikan secara lisan kepada perwira jaga yang lain;
- o. Terduga I saat serah terima tugas jaga dengan Mualim II, di sekitar kapal KM Maju banyak lampu – lampu kapal terlihat tetapi belum terlihat KM Dan No 1 di *Automatic Identification System* (AIS) dan juga tidak terlihat di radar dan haluan kapal 201 pada saat itu;
- p. Terduga I mengatakan kecepatan kapal rata-rata adalah 9 knot dan saat kejadian sekira pukul 02.30 WITA terasa ada benturan keras, Terduga I kemudian keluar kamar dan naik ke anjungan, terlihat KM Dan No 1 sudah di depan dan haluan KM Maju masuk ke lambung kanan KM Dan No 1;
- q. Terduga I membaca sertifikat pengukuhan milik sendiri dan berbunyi bahwa dapat bekerja sebagai Mualim I dengan batasan kapal berukuran maksimal GT 3000 *Near Coastal Voyage* dan untuk sebagai Nakhoda di kapal kurang dari GT 500, *Near Coastal Voyage*;
- r. Terduga I mengatakan bahwa cuaca dalam kondisi bagus, angin dan gelombang baik, jarak tampak sekitar 3 NM dan selama berlayar kapal menyisir pantai serta penggunaan radar tergantung dari jarak target yang diinginkan menggunakan radar pada radius *range* 3 NM atau 6 NM;
- s. Terduga I mempunyai sertifikat-sertifikat *proficiency* berupa *Bridge Resource Management* (BRM), Radar Simulator, BST, *Medical First Aids* (MFA), ARPA, dan *Advanced Fire Fighting* (AFF);
- t. Terduga I mengakui AIS yang terpasang di kapal merek icom 500, mengerti cara menggunakan alat AIS tersebut, tetapi Terduga I tidak mengetahui apakah Mualim II mengerti menggunakannya;
- u. Terduga I mengatakan alat komunikasi yg dimiliki di anjungan adalah VHF dan SSB radio, keduanya dalam keadaan baik;
- v. Saat kejadian terduga I langsung ke anjungan dan mengambil alih komando dan meminta kepada Mualim I untuk memeriksa di haluan dan dilaporkan bahwa ada air masuk, kemudian meminta semua awak kapal memakai *life jacket*. Terduga I kemudian melaporkan kepada pemilik kapal, syahbandar dan Pol Air;
- w. Terduga I karena mengetahui ada air masuk ke dalam kapal dari bagian haluan yang terdapat 2 lubang, maka Terduga I membawa kapalnya ke perairan yang dangkal untuk dikandaskan sebagai upaya penyelamatan;

x. Terduga ...

- x. Terduga I mengatakan bahwa tidak pernah menerima panggilan dari KM Dan No 1;
 - y. Terduga I mengatakan KM Maju selama kapal dikandaskan melakukan perbaikan, yaitu melakukan pengelasan bagian yang berlubang, setelah perbaikan KM Maju berlayar ke Satui untuk membongkar muatan palm kernel;
 - z. Terduga I mengatakan bahwa KM Maju ditunda sementara oleh KSOP Kotabaru-Batulicin untuk tidak berlayar kembali ke Surabaya dengan alasan karena radio SSB rusak;
 - aa. Laporan dari Mualim II ke Terduga I, sebelum terjadinya tubrukan haluan kapal saat itu 270° dan sudah melihat KM Dan No 1 di jarak 6 NM, kemudian pada jarak 3 NM terlihat lampu lambung KM Dan No 1 warna merah namun pada saat posisi dekat KM Dan No 1 mengubah haluan ke kiri memotong haluan KM Maju;
 - bb. Terduga I tidak mengetahui siapa yang bertugas sebagai DPA di perusahaan, demikian juga dengan nomor teleponnya yang dapat dihubungi;
 - cc. Terduga I mengatakan yang mengatur muatan di atas kapal KM Maju sebelum berangkat dari Tanjung Selor Kalimantan Utara menuju Satui Kalimantan Selatan adalah Mualim I, *draft* kapal bagian belakang 4.7 m dan *draft* bagian depan 4.3 m. Perhitungan stabilitas kapal setelah pemuatan jika di minta dilakukan perhitungan namun jika tidak maka tidak dihitung, *Gravity Metacenter* (GM) kapal terakhir sebelum berangkat sekitar 0.3 sd 0.5m Perhitungan dilakukan oleh Nakhoda atau Mualim I.
2. Terduga II Mualim II, Saudara Syamsuni hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, didampingi Penasehat Ahli, memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Sumenep
Tanggal : 16 November 1976
Agama : Islam
Alamat : Jl. Tenggumung Wetan Gang Garuda 2 No 54 Desa
Wono Kusumo, Kec. Semampir
- Pendidikan Umum:
- 1) SD, tahun 1988, di Kalianget;
 - 2) SMP, tahun 1991, di Kalianget;
 - 3) SMA, tahun 1994, di Kalianget.
- Pendidikan Teknis:
- ANT V Manajemen tahun 2017 di Surabaya

Pengalaman Berlayar:

- 1) Juru Mudi KM Mitra Nusantara Tahun 2008 s.d 2018;
 - 2) Mualim II KM Kebon Isaret, Agustus 2014 s.d 2016;
 - 3) Mualim II KM Mitra Bersama, Juni 2018 s.d September 2019;
 - 4) Mualim II KM Mitra Bersama, September 2019 s.d Maret 2022;
 - 5) Mualim I KM Mitra Bersama, Mei 2022 s.d Mei 2023;
 - 6) Mualim II KM Maju, Mei 2023 s.d kejadian.
- b. Saksi mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
- c. Terduga II mengikuti pelatihan untuk mendapatkan sertifikat Ahli Nautika Tingkat V (ANT V) Manajemen selama 4 (empat) bulan di Poltekpel Surabaya pada tahun 2014 serta memiliki sertifikat profisiensi berupa SDS, MC, AFF, SCRB, MFA, BRM, Radar dan Arpa Simulator;
- d. Terduga II bekerja sebagai Mualim II di KM Maju pada bulan Mei 2023 dan menanda tangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) pada tanggal 29 Mei 2023;
- e. Terduga II mempunyai tugas dan tanggung jawab di atas kapal yaitu tentang peralatan navigasi, membuat rute pelayaran dan mengecek serta mengoreksi peta-peta laut;
- f. Terduga II tidak mengetahui tentang manual Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) dan tidak pernah melihat serta membaca manual tersebut saat di atas kapal;
- g. Terduga II tidak mendapatkan familiarisasi terhadap sistem manajemen keselamatan baik di kantor maupun di kapal;
- h. Terduga II menerangkan bahwa di ajungan KM Maju terdapat peralatan navigasi berupa Radar, GPS, AIS, Radio VHF, SSB, Kompas dan Indikator kemudi;
- i. Terduga II mengatakan yang membuat rute pelayaran yaitu Nakhoda, dan tidak pernah melakukan koreksi peta peta laut yang ada di kapal;
- j. Terduga II mempunyai jadwal dinas jaga jam 12.00 – 16.00 dan 00.00 – 04.00 ditemani oleh satu orang Juru Mudi;
- k. Terduga II mengatakan bahwa sebelum kapal berangkat dari Tanjung Selor telah dilakukan pengetesan alat-alat navigasi dan yang melakukan pengetesan adalah Nakhoda;
- l. Terduga II menerangkan bahwa penggunaan radar selama tugas jaga selalu memilih dan mengatur pada radius Jarak 6 NM untuk memonitor kapal-kapal yang ada disekitarnya;

m. Terduga ...

- m. Terduga II mengubah haluan dari 203° ke 270° pada pukul 00.26 WITA, kecepatan kapal 8.9 knot, cuaca baik, ombak dan angin tenang banyak kapal nelayan dan ada 1 (satu) kapal tug boat;
 - n. Terduga II melihat target pada jarak 6 NM terlihat dari AIS, kemudian menggunakan teropong melihat dua lampu tiang putih yang tidak sejajar dan lampu hijau lambung kanan pada pukul 02.04 WITA kondisi bersilangan dan tidak menerima serta tidak mendengar ada panggilan radio dari kapal lain;
 - o. Terduga II melakukan tindakan mengubah haluan ke kiri sedikit tetapi KM Dan No 1 juga mengubah haluannya ke kanan sehingga terlihat lampu merahnya, kemudian Terduga II sekitar 10 menit kembali mengubah haluan ke kanan namun KM Dan No 1 secara tiba-tiba mengubah haluan ke kiri dengan memotong haluan KM Maju, sehingga menubruk lambung kanan depan KM Dan No 1 pada pukul 02.30 WITA;
 - p. Terduga II menjelaskan setelah tubrukan Terduga I (Nakhoda) naik ke anjungan dan mengambil alih komando.
3. Saksi Juru Mudi Jaga, Saudara Bagus Pratama, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Sumber Agung
Tanggal : 15 Desember 1999
Agama : Islam
Alamat : Jl. Samurat Sumber Agung Kec. Kemiling Bandar Lampung
- Pendidikan Umum:
- 1) SD, tahun 2012, di Bandar Lampung;
 - 2) SMP, tahun 2015, di Bandar Lampung;
 - 3) SMA, tahun 2018, di Bandar Lampung.
- Pendidikan Teknis:-
- Pengalaman Berlayar :
- 1) Kelasi, Fu Rong Hai, tahun 2018 s.d 2020;
 - 2) Juru Mudi, KM Maju, tahun 2023 s.d kejadian.
- b. Saksi mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
 - c. Saksi menjelaskan tugas dan tanggung jawabnya diatas kapal dinas jaga kemudikan kapal, jaga labuh, mengikuti perintah perwira dan perawatan kapal ;
 - d. Saksi ...

- d. Saksi memiliki sertifikat keterampilan (COP) antara lain : Rating, BST,SAT,AFF,SDSD,SCRB,BOCT;
 - e. KM Maju berangkat dari Tanjung Selor tujuan satui kalimantan selatan, dengan awak kapal 14 (empat belas) orang termasuk Nakhoda;
 - f. Kondisi kemudi kapal bagus dan layak digunakan, keadaan cuaca sebelum terjadi tubrukan bagus;
 - g. Saksi berdinas jaga dengan Mualim-II pada jam dinas 00.00 – 04.00 keadaan cuaca bagus dan banyak kapal nelayan disekitar;
 - h. Saksi dari kejauhan melihat kapal lain terlihat lampu merah hijau di depan dan setelah melihat adanya kapal di depan, kemudi diambil alih oleh Mualim-II dan saksi berada disamping Mualim-II;
 - i. Peralatan Navigasi Radar dan AIS dalam kondisi hidup,tapi saksi sempat melihat Mualim II melakukan pengecekan di Radar.
4. Saksi Mualim I, Saudari Sri Wahyu Wardani, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Ponorogo
Tanggal : 12 September 1975
Agama : Islam
Alamat : Jl. Sumatera No 86 Mangkujayan Ponorogo Jawa Timur
- Pendidikan Umum :
- 1) SD, tahun 1989, di Ponorogo;
 - 2) SMP, tahun 1992, di Ponorogo;
 - 3) SMA, tahun 1995, di Surabaya.
- Pendidikan Teknis :
- ANT IV, Tahun 2016 di Semarang
- Pengalaman Berlayar :
- 1) Mualim I KM Alken Persia, April 2009 s.d Januari 2010;
 - 2) Mualim I KM Daya 2, Februari 2010 s.d Desember 2010;
 - 3) Mualim I KM Gunung Sari, Januari 2011 s.d April 2011;
 - 4) Nahkoda KM Angrek I, April 2011 s.d September 2011;
 - 5) Nakhoda KM Lotus 07, Februari 2013 s.d Desember 2013;
 - 6) Nakhoda KM Sam I, September 2014 s.d Oktober 2014;
 - 7) Nakhoda KM Lan, Oktober 2014 s.d Desember 2017
 - 8) Mualim I KM CKP Desember 2017 s.d Oktober 2019;
 - 9) Nakhoda KM Sanday 07, April 2020 s.d Desember 2021;
 - 10) Mualim I KM Maju, Januari 2023 s.d Kejadian.

b. Saksi ...

- b. Saksi mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
 - c. Saksi memiliki tugas dan tanggung jawab terhadap muatan, menghitung stabilitas kapal dan sebagai *safety officer*;
 - d. Saksi memiliki sertifikat ANT-IV Manajemen bekerja di KM Maju sudah lebih kurang 1 (satu) tahun dan memiliki PKL yang di tanda tangani pada tanggal 3 Januari 2023 berlaku sampai off dan tidak ada batasan masa berlaku PKL dan sudah diketahui syahbandar;
 - e. Saksi menyimpan dokumen kapal dan dokumen awak kapal saat kapal berangkat dan menyerahkan kepada agen pada saat tiba di pelabuhan;
 - f. Saksi selama bekerja di atas kapal KM Maju belum pernah melakukan Drill;
 - g. Rencana pelayaran (Passage Plan) dibuat oleh Nakhoda dan untuk rute pelayaran kapal hanya ke Tanjung Selor kalimantan Utara ke Satui Kalimantan Selatan;
 - h. Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) saksi pernah melihat dikapal namun tidak pernah menandatangani karena masih dalam bahasa inggris awak kapal tidak memahami isinya;
 - i. Pada saat saksi dinas jaga kecepatan kapal 9,3 knot keadaan cuaca tenang;
 - j. Saksi pada saat kejadian sedang istirahat tidak dinas jaga dan mengetahui setelah melihat barang-barang berserakan kemudian naik ke anjungan dan melihat banyak lampu di buritan kapal lain;
 - k. Saksi Mualim-I memiliki sertifikat Operator Radio Umum (ORU) dan bertanggung jawab terhadap alat-alat Navigasi dikapal seperti Radar, GPS, AIS , EPIRB, SART dan radio komunikasi semua dalam kondisi baik;
 - l. Setelah kapal dikandaskan Saksi ikut mengecek kerusakan yang dialami KM Maju dan dilakukan pengelasan pada plat yang bocor tetapi pada bagian dasar tidak bisa dilakukan;
5. Saksi KKM, Saudara Irjono, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, dibawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Maros
Tanggal : 30 September 1984
Agama : Kristen Protestan
Alamat : BTN Asabri Blok A 10 No 1 Maros Sulawesi Selatan

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 1996, di Ujung Pandang;
- 2) SMP, tahun 1999, di Ujung Pandang;
- 3) SMA, tahun 2002, di Maros.

Pendidikan Teknis:

- 1) ATTD, Tahun 2010 di Jakarta;
- 2) ATT V Tahun 2013 di Jakarta;
- 3) ATT IV Tahun 2017 di Jakarta;
- 4) ATT III Tahun 2023 di Jakarta.

Pengalaman Berlayar :

- 1) Juru Minyak, Bintang 18 BAJM, Februari 2003 s.d Februari 2005;
- 2) Juru Minyak, Bintang 23 BAJM, Februari 2005 s.d September 2005;
- 3) Juru Minyak, Kansai AAP, Maret 2006 s.d Maret 2007;
- 4) Juru Minyak, Ideal SPIL, Desember 2010 s.d Juli 2012;
- 5) Masinis II, MT Prima Bahari, Februari 2014 s.d Mei 2014;
- 6) KKM Momentum 25002, September 2019 s.d September 2023;
- 7) KKM KM Maju, September 2023 s.d kejadian.

- b. Saksi mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
 - c. Pada saat kejadian saksi sedang tidur (beristirahat), Saksi hanya mendengar suara benturan, saksi berdinas jaga dan jam jaga saksi 08.00-12.00, Masinis ada 2 orang dan oiler ada 3 orang;
 - d. Tugas dan tanggung jawab KKM adalah bertanggung jawab di kamar mesin;
 - e. Saat olah gerak KKM sendiri yang mengoperasikan mesin induk dari anjungan;
 - f. Propeller bertipe *Fix Pitch propeller* menggunakan *gear box*;
 - g. Mesin induk tipe: HANSHIN, 1000 PS, putaran netral (*idle*) 260 rpm, putaran maksimum 350 rpm, mesin bantu tipe: Yanmar, 2 X 78 PS, putaran 1500 rpm, digunakan saat olah gerak. Kapal berlayar menggunakan *shaft generator*;
 - h. Setelah kejadian KKM turun ke kamar mesin untuk memastikan kamar mesin aman dan KKM berdiskusi dengan Nakhoda ke anjungan untuk memindahkan *shaft generator* ke generator bantu untuk persiapan olah gerak;
6. Saksi Masinis III, Saudara Alfathan Ari Wibowo, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:

a. Lahir ...

- a. Lahir di : Bogor
Tanggal : 21 Juli 1996
Agama : Islam
Alamat : Jl. H Dimun Gg. Sentosa 1 No. 110 Kec. cilodong
Kota Depok Jawa Barat.

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 2008, di Cilodong;
- 2) SMP, tahun 2011, di Cilodong;
- 3) SMK, tahun 2014, di Depok.

Pendidikan Teknis:

ATT III, Tahun 2022 di STIP Jakarta.

Pengalaman Berlayar :

- 1) Kadet Mesin KM. Sawita, Januari 2021 s.d Januari 2022;
- 2) Masinis III KM Maju, Mei 2023 s.d kejadian.

- b. Saksi mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
 - c. Saksi bertugas jaga 12.00 S/D 16.00 dan 00.00 s/d 04.00;
 - d. Tugas dan tanggung jawab masinis III adalah bertanggung jawab terhadap pipa-pipa, bertanggung jawab terhadap suku cadang yang ada di kamar mesin, engine log book, engine log book ditaruh di kamar saksi masinis III karena takut kotor, di kapal tidak ada kamar mesin;
 - e. Saat kejadian saksi sedang jaga berada di kamar mesin, saksi hanya mendengar ada suara benturan;
 - f. Setelah pagi harinya baru saksi tahu setelah semuanya berkumpul, kalau sudah terjadi kapal tubrukan;
 - g. Saat KKM turun ke kamar mesin KKM memerintahkan saksi masinis III untuk mengambil berkas-berkas yang penting, sementara *log book* kamar mesin ditaruh di kamar saksi masinis III, Masinis II dan Masinis III sekamar, kalau mau mengisi log book mesin dilakukan di kamar saksi, suhu kamar mesin adalah 50° celcius, kamar mesin tidak dilengkapi dengan *engine control room*;
 - h. *Oil record book* tidak ada di kapal sementara *Oil water separator* ada di kapal.
7. Saksi DPA, Saudara Dwi Indra Gunawan, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:

a. Lahir ...

- a. Lahir di : Bangkalan
Tanggal : 21 Januari 1975
Agama : Islam
Alamat : Jl. Jambu III, no 17, Banyuajuh Kec Kamal Bangkalan
Jawa Timur

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 1987, di Bangkalan;
- 2) SMP, tahun 1990, di Bangkalan;
- 3) SMA, tahun 1993, di Bangkalan.

Pendidikan Teknis :

- Operator Radio

Pengalaman Berlayar :

- 1) Radio Officer Lima Mufakat, Tahun 1995 s.d 1998;
 - 2) Radio Officer Jupiter, Tahun 1998 s.d 2000;
 - 3) Radio Officer Senang, Tahun 2000 s.d 2004;
 - 4) Radio Officer Citra Mulia, Tahun 2004 s.d 2006;
 - 5) DPA PT CMS, Tahun 2006 s.d 2012;
 - 6) DPA PT AAP, Tahun 2012 s.d 2014;
 - 7) DPA PT UAS, Tahun 2014 s.d 2020;
 - 8) DPA PT Anugrah Abadi Permai, Tahun 2020 s.d kejadian.
- b. Saksi mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu sebagai Saksi untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
- c. Saksi menyatakan mengenal Terduga tetapi tidak memiliki hubungan saudara dengan Terduga I Nakhoda KM Maju Saudara Sigit Pramono dan Terduga II Mualim II Saudara Syamsuni;
- d. Saksi diangkat menjabat sebagai DPA di Perusahaan PT Anugrah Abadi Permai (PT AAP) sejak tahun 2022. Sebelumnya telah mengikuti pelatihan sebagai *Designated Person Ashore (DPA)* selama 1 (satu) minggu pada tahun 2022 yang diselenggarakan oleh Diklat BKI;
- e. Saksi menjelaskan bahwa tugas utama dari DPA adalah sebagai penghubung antara pemilik kapal atau direktur dengan armada kapal, Memastikan bahwa Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) diberlakukan dan berjalan serta menjaga supaya manajemen keselamatan, External audit terakhir dilaksanakan pada bulan Agustus 2023;
- f. Saksi menjelaskan bahwa komunikasi dengan kapal KM Maju tidak dilakukan dengan maksimal karena merasa terkendala dengan adanya pemilik lama, yaitu PT Cahaya Makmur Sejati (PT CMS), karena Safety Management Certificate (SMC) masih atas nama PT CMS. Sejak dibeli dan

dimiliki ...

- dimiliki oleh PT AAP pada tahun 2019, kapal KM Maju belum dilakukan perubahan kepemilikan (balik nama) dalam gros aktenya. Laporan-laporan dari kapal KM Maju ke DPA dilakukan secara lisan dan untuk KM Maju, Saksi DPA hanya memantau saja karena SMC masih atas nama PT CMS bukan atas nama PT AAP. Sementara itu, tidak ada tindakan dari PT CMS untuk kapal KM Maju terkait dengan pelaksanaan sistem manajemen keselamatan di kapal;
- g. Atas terjadinya kecelakaan tubrukan pada kapal KM Maju, belum dilakukan investigasi internal. Selain itu, penilaian kecakapan crew juga belum pernah dilaksanakan;
 - h. Atas pelaksanaan intermediate verification (verifikasi antara) pada *Safety Management Certificate* (SMC) yang dilakukan pada bulan Desember 2021, Saksi menyatakan bahwa Upaya-upaya perbaikan sudah disampaikan kepada pihak manajemen (direktur) secara lisan. Untuk Document of Compliance (DOC) perusahaan PT AAP telah diterbitkan sejak tahun 2016;
 - i. Pada saat Saksi DPA bergabung dengan PT AAP pada tahun 2022, sudah ada manual sistem manajemen keselamatan (SMK) dari DPA yang sebelumnya, kemudian Saksi DPA melakukan beberapa revisi terkait dengan adanya perubahan-perubahan seperti perubahan struktur organisasi perusahaan dan jumlah kapal yang dimiliki. Manual itu masternya ada di kantor dan salinannya dikirim ke kapal-kapal. Namun hal tersebut belum tersosialisasikan karena ketika di konfirmasi kepada terduga I Nakhoda dan Terduga II Mualim II, keduanya tidak pernah mengetahuinya;
 - j. Saksi DPA menjelaskan bahwa berkaitan dengan alat-alat navigasi, tidak ada permintaan perbaikan yang disampaikan ke DPA karena selama ini alat-alat navigasi dapat bekerja dengan baik. Hanya ada kegiatan kalibrasi kompas magnet yang dilakukan pada saat kapal docking;
 - k. Saksi DPA menjelaskan bahwa pada saat Terduga II Mualim II naik kapal pertama kali di KM Maju dari pelabuhan Gresik langsung naik ke kapal tanpa ada familiarisasi namun di kantor terlebih dahulu pengenalan organisasi, pengenalan para pejabat terkait (operasi, crewing, dll), dan mekanisme pelaporan;
 - l. Saksi DPA menjelaskan bahwa untuk drill di kapal, sebagai DPA, sudah menyusun jadwal drill dan menyampaikan kepada Nakhoda dan Menyampaikan pesan secara lisan untuk melaksanakannya. Namun tidak melakukan pengawasan dan pengecekan serta komunikasi lebih lanjut tentang pelaksanaannya ketika diketahui tidak ada laporan drill yang disampaikan oleh Nakhoda;
 - m. Saksi DPA menjelaskan bahwa terkait dengan penilaian crew kapal yang berhubungan dengan P2TL, tidak ada pegawai yang memiliki latar

belakang pendidikan kenautikaan. Penilaian dilakukan oleh Saksi DPA hanya dengan bekal pengetahuan mengenai P2TL tanpa pengalaman praktik;

- n. Terkait dengan mempekerjakan awak kapal kapal, Saksi DPA mengakui belum pernah membaca Marine Labour Convention (MLC) yang mengatur tentang ketenagakerjaan di kapal, termasuk durasi penugasan di atas kapal;
 - o. Dalam persidangan, Saksi DPA berkomitmen untuk melakukan perbaikan dokumentasi dalam Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) pada Bulan April 2024;
 - p. Saksi DPA menyatakan bahwa kegiatan internal audit untuk Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) belum diimplementasikan.
8. Saksi Direktur Perusahaan, Saudara Rudin Ma'arpi, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Kota Baru
Tanggal : 17 Juni 1964
Agama : Kristen
Alamat : Jl. Tanjung Sari no 33, Surabaya.

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 1976, di Surabaya;
- 2) SMP, tahun 1980, di Surabaya;
- 3) SMA, tahun 1983, di Surabaya;
- 4) S1 Elektro, tahun 1988, di Surabaya.

Pendidikan Teknis : -

Pengalaman Bekerja :

Direktur PT Anugrah Abadi Permai, tahun 2000 s.d 2024.

- b. Saksi mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
- c. Saksi menyatakan mengenal para terduga tetapi tidak memiliki hubungan saudara, terduga I Nakhoda KM Maju Saudara Sigit Pramono sudah memiliki masa kerja 10 tahun sedangkan Terduga II Mualim II Saudara Syamsuni baru setengah tahun;
- d. Status Nakhoda awal kerja dibuatkan PKL selanjutnya kalau diadakan sijilan Perjanjian Kerja Laut baru diperpanjang dan perihal cuti diberikan

sesuai ...

sesuai permintaan awak kapal dan perusahaan selalu memberikan bonus kepada para awak kapal atas kinerja yang baik;

- e. Saksi menjelaskan bahwa *ISM-Code* dalam prakteknya sudah dilaksanakan, kalau ada masalah Saksi sebagai Direktur akan koordinasi dengan DPA, berdasarkan pengalaman saksi menyeleksi awak kapal dengan melihat dari CV-nya;
 - f. Sebagai Direktur saksi mengharapkan operasional kapalnya bisa lancar dan saksi memenuhi segala kebutuhan untuk operasional kapal, mengenai regulasi direktur menerima masukan dari DPA;
 - g. Perusahaan sudah berdiri lebih dari 20 tahun dan saat ini memiliki 4 kapal dengan type dan jenis hampir sama rata-rata dibawah GT 1000 tapi diatas GT 500, perusahaan melakukan pembelian kapal dalam kondisi kapal bekas, perihal pengawakan saksi kurang memahami;
 - h. Sekitar jam 03.00 LT saksi menerima telepon dari nakhoda bahwa kapal dapat musibah tubrukan dan melaporkan kapal akan dikandaskan, saksi tidak menerima telepon dari manager maupun DPA, karena sudah kebiasaan kalau ada masalah nakhoda menghubungi Saksi;
 - i. Setelah kecelakaan kapal, saat ini kapal sudah berada di Surabaya untuk melakukan pengedokan untuk perbaikan;
 - j. Saksi sebagai Direktur yang mengangkat sorang DPA karena selain memiliki Sertifikat DPA juga paham tentang *ISM-Code*, tetapi implementasinya di kapal saksi tidak mengetahui.
9. Saksi Markonis Telkompel, Saudara R Sufirman Achamad Ratomi, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Surabaya
Tanggal : 14 April 1982
Agama : Islam
Alamat : Dusun Sejahtera Kec. Simpang Empat Tanah Bumbu

Pendidikan Umum :

- 1) SD, tahun 1994, di Surabaya;
- 2) SMP, tahun 1997, di Surabaya;
- 3) SMA, tahun 2001 di Surabaya.

Pendidikan Teknis : -

Pengalaman Bekerja :

- 1) CPNS Disnav Banjarmasin sebagai Operator Radio tahun 2009;
- 2) PNS Disnav Banjarmasin Operator Radio tahun 2010;

3) PNS ...

- 3) PNS Disnav Banjarmasin Markonis Telkompel tahun 2024.
- b. Saksi mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
 - c. Tugas dan tanggungjawab Saksi adalah melakukan monitoring lalu lintas keselamatan kapal-kapl dengan melakukan jaga dengar marabahaya, dinas jaga sistim GMDSS radio, komunikasi umum radio MF/HF, VHF dan layanan *Vessel Traffic Services (VTS)*;
 - d. Dinas jaga dilaksanakan secara terus menerus 24 jam dengan dilayani oleh 2 (dua) petugas operator bersertifikat dan 5 orang PPNPN yang membantu administrasi;
 - e. Layanan VTS hanya dilaksanakan dengan perangkat AIS, sementara Radar dalam kondisi rusak dan sudah dilaporkan Distrik Navigasi Banjarmasin untuk dapat segera diadakan perbaikan;
 - f. Pada Tahun 2013 Stasiun Radio Pantai Batulicin dipasang perangkat VTS sehingga dapat memonitor kapal-kapal yang dilengkapi dengan perangkat AIS dengan jangkauan 26 NM, dan kejadian kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No.1 dengan KM Maju tidak dapat dideteksi oleh VTS Batulicin karena jarak kejadian sekitar 40 NM;
 - g. Tahun 2018 VTS dilakukan Update tetapi belum pernah dilakukan evaluasi efektifitas layanan VTS Batulicin dalam melakukan pelayanan kepada pengguna jasa;
 - h. Sampai saat ini VTS Batulicin hanya melaksanakan layanan informasi tentang berita cuaca untuk kapal-kapal yang dilayani pada kanal 16 dan 68 radio VHF ;
 - i. Terkait kecelakaan tubrukan kapal antara KM Maju dan KM DAN No.01 stasiun VTS Batulicin sudah melaporkan kepada Distrk Navigasi Kelas II Banjarmasin dan menyiarkan berita kecelakaan melalu radio (*Notice to Marine*);
 - j. Untuk menambah jangkauan dalam rangka meningkatkan monitoring keselamatan pelayaran dan memberikan layanan kepada kapal-kapal stasiun VTS Batulicin memerlukan penambahan sensor sehingga dapat melayani kapal-kapal disekitar wilayah kerja KSOP kelas II Kotabaru-Batulicin.
10. Saksi Pembuat Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Kotabaru-Batulicin, Saudara Selamat Isyadi, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Jakarta
Tanggal : 01 Oktober 1967

Agama : Islam
: Jl. Turi Merah 1 No.20 Kel. Sempajo Utara, Kec
Alamat Samarinda Utara, Samarinda Kalimantan Timur.

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 1980, di Jakarta;
- 2) SMP, tahun 1983, di Jakarta;
- 3) SMA, tahun 1986, di Jakarta;
- 4) S1Ekonomi Manajemen, tahun 2020 di Tidore

Pendidikan Teknis:

ANT III tahun 1996 di Semarang

Pengalaman Bekerja:

- 1) Kasie Sarana dan Prasarana (SARPRAS) Disnav Samarinda tahun 2010 s.d 2014;
- 2) Petugas Kesyahbandaran UPP Kelas II Sangata tahun 2014 s.d 2018;
- 3) Kasie KBPP KSOP Kelas II Ternate tahun 2018 s.d 2020;
- 4) Kasie KBPP KSOP Kelas II Samarinda tahun 2022 s.d sekarang.

- b. Saksi mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
- c. Tugas dan tanggungjawab saksi adalah melakukan fungsi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran mencakup pengawasan dan pelaksanaan penegakan hukum di bidang angkutan laut di perairan dan pelabuhan dan perlindungan maritim serta kegiatan *search and rescue*;
- d. Dalam melaksanakan pemeriksaan, saksi menugaskan tim pemeriksa saudara Maskuni, ST sebagai PPNS dan sebagai pemeriksa kecelakaan kapal serta sudah mendapat pengukuhan didampingi oleh 4 (empat) orang yang memiliki kompetensi kepelautan;
- e. Kronologis laporan kecelakaan kapal tubrukan yang diterima Kantor KSOP kelas II Kotabaru-Batulicin berawal dari informasi lisan Kapolsek Tanjung Layar dan pada tanggal 19 Oktober 2023 sekira pukul 06.00 WITA laporan Via SMS, selanjutnya laporan tertulis dari KM DAN No.1 pada tanggal yang sama sekira pukul 13.00 WITA;
- f. Dua hari kemudian laporan dari KM Maju selanjutnya memerintahkan anggota dari Pos Wilker untuk melakukan koordinasi dengan kapolsek, Basarnas dan Polair;
- g. Dalam penanganan awal dilakukan oleh Polair Kotabaru karena tidak ada korban jiwa maka penanganan selanjutnya pemberkasannya diserahkan ke Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Kotabaru-Batulicin;

h. Laporan ...

- h. Laporan LKK KM DAN No.01 dan KM Maju dilaksanakan pada tanggal 31 Oktober, sementara BAPP sudah diproses mulai tanggal 25 Oktober 2023 pelaksanaan pemeriksaan tanggal 27 Oktober 2023;
 - i. Data-data yang didapat dari KM DAN No.01 hanya dokumen pengawakan sedangkan yang lain ikut tenggelam bersama kapal dan Dokumen KM Maju dapat dikumpulkan Dokumen Pengawakan, dokumen kapal dan logbook;
 - j. Pemeriksaan awak kapal baik KM Maju maupun KM DAN No.1 para awak kapal saat pemeriksaan masih dalam kondisi trauma;
 - k. Kerangka kapal pihak KSOP sudah menyurati kepada kedua perusahaan untuk memberikan tanda di lokasi kejadian, dan pihak KM DAN No.01 sudah memulai mengangkat muatannya dan pihak KSOP sudah mengirim *notice to marine* untuk kapal-kapal agar waspada;
 - l. *Traffic* pelayaran di lokasi kejadian tidak terlalu ramai hanya merupakan jalur untuk mempersingkat waktu pelayaran;
 - m. Tidak ada yang membebaskan tindakan untuk berjaga-jaga dan kedua kapal sudah dilengkapi dengan sarana navigasi yang lengkap dan berada di perairan terbuka kedalaman air memadai 16 – 20 M jarak dari tanjung layar 2 Mil, saksi kenapa tidak mempergunakan sarana navigasi untuk menghindari bahaya tubrukan padahal dikapal sudah ada ais, radar, ada GPS hal ini tidak dilakukan;
 - n. Dalam hal berjaga-jaga tidak optimalnya terkait dengan *handover* dinas jaga, seharusnya memiliki kecepatan 6 knot kalau 6 dan kejadian 02.30 WITA berarti kurang lebih jarak waktu *handover* sekitar 15 NM, sedangkan radar menggunakan range 24 NM berarti sudah bisa ditangkap;
 - o. Tenggang waktu 02.00 s.d 02.30 tidak ada pengontrolan atau pengamatan dari radar;
 - p. Kapal DAN No.01 sudah melakukan pemanggilan melalu radio VHF kepada kapal yang ada di hadapannya tetapi tidak mengetahui nama kapalnya, dan kapal yang ada di depannya (KM Maju) tidak menjawab;
 - q. *Oil record book* seharusnya ada dikapal diatas 400 GRT, dalam pemeriksaan tidak ditemukan;
 - r. Kedua kapal yang mengalami tubrukan tidak melakukan aktivitas di Kotabaru-Batulicin, tetapi hanya melintas, KM Dan No,1 berangkat dari Sunda Kelapa Jakarta tujuan Tanjung Redeb sedangkan KM Maju berangkat dari Tanjung Selor tujuan Satui Kalimantan Selatan.
11. Saksi Ahli Kasubdit Kepelautan Direktorat Perkapalan dan Kepelautan Saudara Maltus Jackline Kapistrano, hadir dalam sidang pemeriksaan

lanjutan ...

lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:

a. Lahir di : Surabaya

Tanggal : 13 Maret 1979

Agama : Islam

Alamat : Perum Violet Garden A/6 RT 07 /016 Kranji Bekasi Barat

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 1991, di Surabaya;
- 2) SMP, tahun 1994, di Surabaya;
- 3) SMA, tahun 1997, di Surabaya;
- 4) S1, tahun 2001, di Jakarta;
- 5) S2 tahun 2012, di Jakarta.

Pendidikan Teknis:

- 1) ANT II 2003 di Jakarta;
- 2) ANT I 2007 di Jakarta.

Pengalaman Bekerja:

- 1) CPNS KSOP Dumai 2008 s.d 2009;
- 2) PSCO KSOP Dumai 2009 s.d 2011;
- 3) Marine Inspektur KSOP Tg. Priok 2011 s.d 2013;
- 4) Kasie Keselamatan Berlayar KSOP 2013 s.d 2016;
- 5) Kepala KUPP tahun 2016;
- 6) Kasie Keselamatan Berlayar KSOP Kijang 2016 s.d 2017;
- 7) Kasie Kepelautan KSU Tg Priok 2017 s.d 2018;
- 8) Kasie Kepelautan Ditkapel 2019 s.d 2020;
- 9) Kasubdit Kepelautan Ditkapel 2023 s.d sekarang.

- b. Ahli mengerti maksud dipanggil dalam persidangan yaitu sebagai Ahli untuk dimintai keterangan sehubungan dengan kecelakaan kapal tubrukan antara KM Dan No. 1 dan KM Maju;
- c. Tugas pokok dan fungsi menerbitkan sertifikat kepelautan sesuai dengan Peraturan Menteri No.70 Tahun 2013 sertifikat pelaut dibagi dalam *Certificate Of Competence (COC)*, *Certificate Of Proficiency (COP)*, *Certificate Of Endorsement* dan *Certificate Of Recognition* sesuai STCW A-10 terkait Negara Indonesia mengakui sertifikat dari Negara lain yang sudah bekerja sama dengan Negara Indonesia;
- d. Certificate Of Competence (COC) Bagian DEK di Indonesia mulai ANT-V sampai dengan ANT-I dibagi pada Manajemen dan Operasional;
- e. COC Manajemen adalah tingkat kewenangan yang diberikan sesuai dengan COC yang dimiliki dan Pengukuhan (endorsement) mendampingi sertifikat COC untuk membatasi kewenangan pemilik COC sehingga apabila bekerja di kapal harus sesuai dengan kualifikasi dan kewenangannya;
- f. ANT IV Manajemen diatur pada PM 70 tahun 2013 pasal 25 dan ANT-V Manajemen diatur pada pasal 27, dimana ANT-V bisa menjadi Nakhoda dikapal dengan ukuran kurang dari 500 GT dengan pelayaran lokal;

g. Dalam ...

- g. Dalam PM 70 tahun 2013 ANT-IV Manajemen sesuai dengan kewenangannya tidak bisa jadi Nakhoda di kapal lebih dari 500 GT tetapi ada pertimbangan tertentu tercantum dalam circular IMO Resolusi 1047 (27);
- h. Persyaratan Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum (*Minimum Safe Manning Document*) dengan melampirkan sertifikat COC dan COP sebagai penilaian apabila ada keadaan tertentu, maka COP perlu dilampirkan sesuai dengan amanat 1047-27 yang menyebutkan bahwa jika bekerja di kapal tertentu wajib memiliki COP tertentu;
- i. Jika dalam keadaan tertentu COC dan COE tidak sesuai ketentuan Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum (*Minimum Safe Manning Document*) dapat diterbitkan sementara tidak lebih dari 12 bulan atau sampai tiba di pelabuhan berikutnya;
- j. Dalam penerbitan surat persetujuan berlayar Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum (*Minimum Safe Manning Document*) perlu diperiksa apakah perwira kapal masih sama, jika tidak sama maka Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum dinyatakan gugur;
- k. *Minimum safe manning* yang diterbitkan sementara dapat kembali diperpanjang dengan pertimbangan atau penilaian tertentu dikarenakan perusahaan masih kesulitan dalam memenuhi pengawakan kapalnya;
- l. *Near Coastal Voyages* adalah tidak dibatasi dengan jarak tetapi dibatasi oleh garis-garis yang ditarik dari titik lintang 10° Utara di Pantai Barat Malaysia, sepanjang Pantai Malaysia, Singapura, Thailand, Kamboja dan Vietnam Selatan di Tanjung Taiwan dan garis-garis yang ditarik antara Tanjung Tiwan dengan Tanjung Baturampon di Philipina, sepanjang Pantai Selatan Philipina sampai Tanjung San Augustin ke titik lintang 0° dan bujur 140° Timur, titik lintang 0° dan bujur 153° Timur, titik lintang 12° Selatan, dan bujur 153° Timur melalui sebagian Pantai Utara Australia;
- m. Daerah Pelayaran Lokal adalah daerah pelayaran yang meliputi jarak dengan radius 500 (lima ratus) mil laut dari suatu pelabuhan tertunjuk dan tidak memasuki perairan negara lain;
- n. Peraturan Menteri Perhubungan PM No.26 tahun 2022 sudah berlaku dan secara yuridis sudah berlaku untuk kapal-kapal yang berlayar secara internasional dan untuk kapal lokal masih menggunakan PM 65 tahun 2009 tentang NCVS;
- o. Kepemilikan sertifikat Operator Radio GMDSS dan Operator Radio Umum sebelum STCW Manila keduanya masih berlaku, tapi setelah STCW Manila para mualim cukup memiliki sertifikat radio GMDSS yang dikukuhkan oleh Perhubungan Laut;
- p. *Certificate of Recognition (COR)* adalah sertifikat yang diberikan kepada Pelaut asing pemegang sertifikat keahlian yang diterbitkan oleh negara asalnya yang bekerja di Kapal berbendera Indonesia dan berlaku khusus untuk para perwira saja.

C. Pendapat Mahkamah Pelayaran

Atas dasar penelitian dan pemeriksaan secara seksama terhadap berkas yang diterima Mahkamah Pelayaran dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP), serta keterangan yang diberikan para Terduga, para Saksi dan Saksi lainnya serta Ahli di hadapan Sidang Ke 1 Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal pada hari Selasa, Rabu, Kamis dan Jumat tanggal 05,06,07 dan 08 Maret 2024 di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Kotabaru-Batulicin, dan sidang ke 2 hari Senin tanggal 25 Maret 2024 di Kantor Mahkamah Pelayaran Jakarta, sehubungan dengan kecelakaan Tubrukan KM Dan No.1 dengan KM Maju pada tanggal 19 Oktober 2023 pukul 02.30 WITA di Perairan Tanjung Layar Pulau Laut Barat Kotabaru Kalimantan Selatan, telah sampai pada pendapat sebagai berikut :

1. Tentang Kapal, Dokumen Kapal dan Awak Kapal

Berdasarkan pemeriksaan atas data-data administratif dan berdasarkan hasil pemeriksaan lanjutan terhadap Terduga yang diambil dari BAPP dan para saksi dalam persidangan, maka Keadaan Kapal, Dokumen Kapal, dan Awak Kapal dapat disimpulkan sebagai berikut:

KM DAN NO.1

a. Kapal

Kapal KM DAN NO.1 tanda Panggilan (*Call Sign*) POJC nomor IMO 8809127 adalah jenis kapal barang, bahan utama baja, berbendera Indonesia dengan ukuran GT 1106 dibangun di Jepang tahun 1988 ukuran kapal Panjang 64,65 meter, lebar 11,00 meter, dalam 5,50 meter, mesin penggerak utama merek Matsui dengan tenaga mesin 1000 PS dan mesin berbaling baling satu.

b. Dokumen Kapal

KM Dan No1 berkedudukan di Surabaya, dilengkapi Surat Ukur Internasional (1969) nomor 408/Ab, Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang nomor AL. 501/74/06/SYB.Tpr/2023, Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang nomor: AL-502/14/10/SYB, diterbitkan di Surabaya, kapal dilengkapi Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Nomor : 32/AP.III/183/X/2023 yang dikeluarkan di Tanjung Redep tanggal 14 Oktober 2023, Dokumen Keselamatan Minimum nomor : AL.509/41/8/SYB.Tpr.2023, serta memiliki sertifikat-sertifikat lainnya yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan dan masih berlaku.

c. Awak Kapal

Berdasarkan Daftar Anak Buah Kapal 15 (lima belas) orang termasuk Nakhoda, dengan susunan perwira dek dan mesin adalah sebagai berikut:

Bagian ...

Bagian Deck:

Nakhoda	Sudirman	Ijazah ANT-IV	Tahun 2016
Mualim I	Alimudin Bambang	Ijazah ANT-III	Tahun 2022
Mualim II	Ismail	Ijazah ANT-V	Tahun 2016

Bagian Mesin:

KKM	Dimas Ardi Fahrizal	Ijazah ATT-IV	Tahun 2017
Masinis II	Ibrahim	Ijazah ATT-V	Tahun 2016
Masinis III	Moch Yasin Atmadi	Ijazah ATT-III	Tahun 2018

1) Terduga Nakhoda hanya memiliki sertifikat keterampilan (COP) yaitu BST, MFA yang masih berlaku, dalam pelayarannya dari Sunda Kelapa Jakarta ke Tanjung Redep dengan jarak pelayaran 900 NM, sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2013 harus memiliki keterampilan:

- a) Operator radio GMDSS sesuai regulasi Bab IV Konvensi STCW 1978 beserta amandemennya;
- b) Diklat dasar keselamatan (*basic safety training*);
- c) Rakit penyelamat (*survival craft*);
- d) Sekoci penolong (*rescue boat*) selain sekoci penolong cepat (*fast rescue boat*);
- e) Pelatihan pemadam kebakaran tingkat lanjut (*advanced fire fighting*);
- f) Pertolongan pertama medis di atas kapal (*medical first aid*);
- g) *security awareness*.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa tentang dokumen kapal KM DAN NO.1 dapat diterima sedangkan dokumen pengawakan tidak sepenuhnya bisa diterima karena sertifikat profisiensi Terduga I Nakhoda dan Terduga II Mualim II tidak lengkap sesuai PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikat serta Dinas Jaga Pelaut, dan SK Dirjen Hubla nomor : PY.67/2/3.01 tahun 2001 tentang Pengukuhan Jabatan bagi pemilik sertifikat keahlian pelaut berdasarkan STCW 1978 Amandemen 1995.

KM MAJU

a. Kapal

Kapal KM Maju tanda Panggilan (*Call Sign*) PNGB nomor IMO 8808109 adalah jenis kapal barang, bahan utama baja, berbendera Indonesia dengan ukuran GT 998, dibangun di Jepang, tahun 1988, ukuran kapal Panjang 58,25 meter, lebar 11,00 meter dalam 6,00 meter, kapal digerakkan oleh

mesin ...

mesin induk type Hanshin Diesel dengan tenaga mesin 1000 PS dan mesin bantu type Yanmar, 2 X 78 PS RPM 1500.

b. Dokumen Kapal

KM Maju dimiliki oleh PT Anugerah Abadi Permai berkedudukan di Surabaya, dilengkapi Surat Ukur Internasional (1969) nomor: 4805/Bc tanggal 23 Desember 2009, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan, Surat Laut nomor: AL.520/53/16/DK/2019 tanggal 09 Agustus 2019 oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan, Sertifikat keselamatan Radio kapal Barang nomor : AL.502/14/10/SYB.Tpr.2023 tanggal 16 Mei 2023 dikeluarkan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya, kapal dilengkapi Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh Syahbandar Tanjung Selor nomor : SPB.IDTJS.10230000149, tanggal 16 Oktober 2023, Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum Nomor : AL.504/47/7/KSOPU.Tpr/2023 tanggal 15 November 2023 oleh Kabid Perkapalan dan Kepelautan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama (KSOPU) Tanjung Perak, serta memiliki sertifikat-sertifikat lainnya yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan dan masih berlaku.

c. Awak Kapal

Berdasarkan Daftar Anak Buah Kapal 14 (empat belas) orang termasuk Nakhoda, dengan susunan perwira dek dan mesin adalah sebagai berikut:

Bagian Dek:

Nakhoda	Sigit Pramono	Ijazah ANT-IV	Tahun 2016
Mualim I	Sri Wahyu Wardani	Ijazah ANT-IV	Tahun 2016
Mualim II	Syamsuni	Ijazah ANT-V	Tahun 2027

Bagian Mesin

KKM	Irjono	Ijazah ATT-III	Tahun 2022
Masinis II	Juliansyah	Ijazah ATT III	Tahun 2022
Masinis II	Alfathan Ari Wibowo	Ijazah ATT-III	Tahun 2022

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa tentang dokumen kapal dan dokumen pengawakan KM Maju dapat diterima sesuai PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikat serta Dinas Jaga Pelaut, dan SK Dirjen Hubla nomor : PY.67/2/3.01 tahun 2001 tentang Pengukuhan Jabatan bagi pemilik sertifikat keahlian pelaut berdasarkan STCW 1978 Amandemen 1995.

2. Keadaan Cuaca

Berdasarkan hasil analisis dari Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim Klas I Tanjung Priok dan berdasarkan keterangan Terduga dan Para Saksi, maka mengenai keadaan cuaca pada saat terjadinya kecelakaan Kapal dilokasi kejadian sebagai berikut:

- a. Menurut Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim Kelas I Tanjung Priok dengan surat Nomor: ME 01.01.02/LK.040/KTJP/II/2024 tanggal 28 Februari 2024 bahwa keadaan cuaca pada tanggal 19 Oktober 2023 pukul 02.30 WITA di Perairan Tanjung Layar Kecamatan Pulau Laut Barat Kota Baru Kalimantan Selatan sebagai berikut:

Cuaca	: Berawan – Hujan ringan
Arah dan kecepatan angin	: Timur - Tenggara 7 – 15 Knots
Arah dan kecepatan arus	: Barat - Barat Laut 3 – 10 cm/dt
Tinggi Gelombang	: Barat Laut - Utara (rendah -sedang)
Jarak Penglihatan	: 6 – 8 Km.

- b. Berdasarkan keterangan para Terduga dan para Saksi bahwa keadaan cuaca pada saat kejadian adalah sebagai berikut :
 - 1) keterangan Terduga I, Terduga II KM Dan No 1 dan dikuatkan oleh para saksi awak kapal KM Dan No 1 bahwa keadaan cuaca secara umum baik, kecepatan angin 3 knot, arus kearah timur, laut tenang, dengan jarak pandang bagus;
 - 2) keterangan Terduga I, Terduga II KM Maju dan dikuatkan oleh para saksi awak kapal KM Maju bahwa keadaan cuaca secara umum baik namun hujan gerimis, kecepatan angin 3 knot, arus kearah timur, laut tenang, dengan jarak pandang bagus.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa berdasarkan hasil analisis Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim Klas I Tanjung Priok dan keterangan Para Terduga dan dikuatkan oleh keterangan para saksi fakta tentang keadaan cuaca saat sebelum dan sesudah terjadinya kecelakaan di perairan Tanjung Layar Kecamatan Pulau Laut Barat Kota Baru Kalimantan Selatan secara umum dapat diterima.

3. Muatan dan Stabilitas Kapal

Berdasarkan data ukuran kapal, daftar manifest, tata letak bangunan kapal dan tata letak susunan muatan, maka mengenai keadaan muatan dan stabilitas kapal adalah sebagai berikut:

KM Dan No. 1

a. Muatan

- 1) Sesuai dengan keterangan Terduga I Nakhoda Sdr. Sudirman yang dikuatkan oleh keterangan Saksi Mualim I Sdr. Alimudin Bambang dalam persidangan, KM Dan No. 1 bertolak dari Pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta dengan *draft* depan 3,0 meter dan *draft* belakang 4,2 meter, draft rata-rata 3,6 meter;
- 2) Berdasarkan Surat Ukur Internasional, tinggi kapal 5,5 meter; Berdasarkan Sertifikat Nasional Garis Muat kapal, lambung timbul minimum adalah 1212 mm. Draft maksimum yang diizinkan adalah $5,500 \text{ m} - 1,212 \text{ m} = 4,288 \text{ m}$. Dengan demikian, kapal tidak mengalami kelebihan beban (*overdraft*).

b. Keadaan Stabilitas Kapal

KM Dan No. 1 bertolak dari Pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta dengan kondisi tegak dan tidak ada kemiringan sesuai dengan keterangan Terduga I Nakhoda dalam persidangan. Setelah terjadinya tubrukan, kapal tenggelam beserta dengan muatannya.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa tentang muatan KM Dan No. 1 sebelum terjadinya kecelakaan dapat diterima, setelah terjadinya kecelakaan tidak dapat diterima. Stabilitas kapal KM Dan No. 1 sebelum terjadinya kecelakaan dapat diterima, setelah kecelakaan, tidak dapat diterima.

KM Maju

a. Muatan

- 1) Sesuai dengan keterangan Saksi Mualim I Sdri. Sri Wahyu Wardani dalam persidangan, sebelum keberangkatan dari Pelabuhan Kayan I, Tanjung Selor, pada saat melakukan pemeriksaan *draft* kapal yang dilihat dari darat (tepi sungai), *draft* depan 4,0 meter dan draft belakang 4,5 meter, garis air pemuatan berada di bawah garis *plimsol mark* (tulisan K—I), *draft* maksimum yang diizinkan 5,0 meter;
- 2) Dengan demikian, kapal tidak mengalami kelebihan beban (*overdraft*).

b. Keadaan Stabilitas Kapal

Sesuai dengan keterangan Saksi Mualim I Sdri. Sri Wahyu Wardani, KM Maju bertolak dari Pelabuhan Kayan I, Tanjung Selor dengan kondisi tegak, GM 0,93 meter. Setelah terjadinya tubrukan, kapal mengalami kebocoran di bagian *bulbous bow* yang kemudian dilakukan perbaikan

setelah ...

setelah kapal dikandaskan di perairan dangkal dan kapal dapat berlayar ke Pelabuhan bongkar dan membongkar seluruh muatannya.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa tentang muatan KM Maju sebelum dan setelah terjadinya kecelakaan dapat diterima. Stabilitas kapal sebelum dan sesudah terjadinya kecelakaan dapat diterima.

4. Navigasi dan Olah Gerak

Setelah menganalisa tentang kelengkapan alat-alat navigasi, aturan-aturan bernavigasi, situasi lingkungan tempat kejadian, dan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*), maka cara bernavigasi dan cara berolah gerak dinilai sebagai berikut:

KM DAN NO 1

a. Navigasi

- 1) KM Dan No 1 dilengkapi dengan peralatan navigasi dan komunikasi yaitu, AIS, Radar, GPS, Radio VHF dan SSB perbaikan Radar dilakukan bulan Agustus 2023 saat kapal dok di Surabaya, semua alat navigasi berfungsi dengan baik;
- 2) Pada tanggal 18 Oktober 2023 pukul 20.00 s.d. 24.00 WITA bahwa KM Dan No. I berhaluan 070° dengan kecepatan 8 knot, kapal menuju perairan Tanjung Layar Kecamatan Pulau Laut Barat untuk menuju ke Tanjung Redep, Terduga I Nakhoda meninggalkan pesan lisan kepada Terduga II Mualim II untuk berhati-hati dalam bernavigasi karena banyak nelayan dan kapal tug boat, radar dan AIS tetap diaktifkan agar selalu mengamati dan mendeteksi kondisi sekeliling;
- 3) Pada tanggal 19 Oktober 2023 pukul 01.30 WITA saat Terduga II Mualim II berdinas jaga bersama Juru Mudi jaga Saudara Nurul Bilad melihat kapal kargo di depan haluan, jarak saat itu pertama terlihat 6 NM, terlihat lampu hijau kapal lain di depan, lampu Merah kadang terlihat namun yang sering terlihat adalah lampu hijau dan lampu tiang putih terlihat tidak sejajar, dan mencoba memanggil sebanyak 2 (dua) kali dengan menggunakan VHF radio CH 16 namun cara Terduga II memanggil kapal lain tidak menyebutkan nama kapal atau Call Sign, tidak ada jawaban;
- 4) Terduga II Mualim II mengubah haluan kapal dari haluan awal 070° ke 060° secara pelan-pelan, Terduga II tidak bisa menjelaskan meskipun berkali-kali dikonfirmasi. Kemudian haluan kapal diubah ke 046 ° ke kiri sehingga di tubruk kapal yang berada di depannya (KM Maju) dibagian Palka no 1 kanan, Terduga tidak bisa menjelaskan jam berapa mengubah haluan ke 046°;
- 5) Terduga II Mualim II menyatakan yang membuat rute pelayaran dari Pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta ke Tanjung Redep adalah Nakhoda

sehingga...

sehingga saat dikonfirmasi untuk diminta memploting posisi kapal di atas peta, Terduga II tidak dapat menentukan posisi kapal pada peta;

- 6) Terduga II Mualim II tidak dapat menjelaskan apa yang harus dilakukan kapal Dan No 1 apabila posisi kapal saling berhadapan sesuai dengan aturan P2TL tahun 1972;
- 7) Data hasil monitoring *Marine Coordination Center (MCC)* Ditjen Perhubungan Laut perangkat AIS KM Dan No.1 terakhir terdeteksi di atas perairan Semarang selanjutnya sampai terjadi tubrukan tidak dapat dipantau.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa cara bernavigasi Terduga I Nakhoda KM Dan No 1 tidak dapat dinilai karena sedang tidak bernavigasi dan cara bernavigasi Terduga II Mualim II KM Dan No 1 tidak dapat di terima.

b. Olah Gerak

- 1) KM DAN No. 1 GT 1106 dimensi kapal memiliki panjang 64,65 meter, lebar 11,00 meter, dalam 5,50 meter, dilengkapi 1 unit mesin induk type: Yanmar MF28N-UTD2, 1000 HP, 380 RPM, Propeller bertipe Fix Pitch propeller menggunakan gear box, mesin bantu type: Yanmar 4PHL-TN, 2 X 50 HP;
- 2) Bahwa KM Dan No. 1 tidak memiliki data karakteristik kemampuan olahgerak, dilengkapi dengan kemudi manual dan penunjuk arah kemudi;
- 3) Saat berolahgerak kapal menggunakan 2 buah mesin bantu *generator* dan bila kapal sudah kecepatan penuh maka untuk memenuhi kebutuhan daya kelistrikan kapal dipindahkan dari generator bantu ke *shaft generator*;
- 4) Saat berolahgerak untuk menurunkan dan menaikkan putaran mesin induk dilakukan dari anjungan oleh KKM atau Masinis Jaga;
- 5) Saat kejadian kecelakaan tubrukan, kapal masih dalam kondisi berkecepatan penuh, dibuktikan dengan kapal masih menggunakan *shaft generator*;
- 6) Terduga II Mualim II pada saat kondisi bersilangan mengubah haluan kapal dari 070° ke 046°, sehingga terjadi tubrukan.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa cara berolahgerak Terduga I Nakhoda tidak dapat dinilai karena sedang istirahat sedangkan Terduga II Mualim II KM Dan NO 1 cara berolahgerak tidak dapat diterima.

KM MAJU

a. Navigasi

- 1) KM Maju dilengkapi dengan peralatan navigasi dan komunikasi berfungsi baik, yaitu Radar, AIS, Kompas magnet, GPS dan Penunjuk arah kemudi, Radio VHF dan SSB, saat diperiksa oleh petugas pemeriksa KSOP Kelas II Kotabaru - Batulicin perlengkapan Radio SSB dalam kondisi tidak berfungsi dengan baik;
- 2) Terduga I Nakhoda yang membuat rencana pelayaran di peta dan memasukkan *waypoint* ke *Global Positioning System* (GPS), walaupun yang memiliki tugas dan tanggung jawab hal tersebut adalah tugas Mualim II, hal ini dilakukan karena Mualim II masih baru bergabung di kapal;
- 3) Terduga I Nakhoda menghitung jarak pelayaran dari Pelabuhan Tanjung Selor Kalimantan Utara ke Satui Kalimantan Selatan adalah lebih kurang 500 NM;
- 4) Sebelum kapal berangkat Terduga I Nakhoda menyiapkan kapal dalam keadaan layak laut, semua peralatan di lengkapi dan di test yaitu Radar, AIS, Lampu, mengetes radar dengan menghidupkan radar kemudian mengatur tombol tuning pada jarak 3,6 dan 12 Mil, hasilnya ditangkap dengan baik untuk target yang ada disekitar;
- 5) Terduga II Mualim II menerangkan bahwa penggunaan radar selama tugas jaga selalu memilih dan mengatur pada radius Jarak 6 NM untuk memonitor kapal-kapal yang ada disekitar;
- 6) Terduga II Mualim II mengubah haluan dari 203° ke 270° pada pukul 00.26 WITA, kecepatan kapal 8.9 knot, cuaca baik, ombak dan angin tenang banyak kapal nelayan dan ada 1 (satu) kapal tug boat;
- 7) Terduga II Mualim II melihat target pada jarak 6 NM terlihat dari AIS, kemudian menggunakan teropong melihat dua lampu tiang putih yang tidak sejajar dan lampu hijau lambung kanan pada pukul 02.04 WITA kondisi bersilangan dan tidak menerima serta tidak mendengar ada panggilan radio dari kapal lain;
- 8) Terduga II Mualim II melakukan tindakan mengubah haluan ke kiri sedikit tapi KM Dan No 1 juga mengubah haluannya ke kanan sehingga terlihat lampu merahnya, kemudian Terduga II sekitar 10 menit kembali merubah haluan ke kanan namun KM Dan No 1 secara tiba-tiba mengubah haluan ke kiri dengan memotong haluan KM Maju, sehingga menubruk lambung kanan depan KM Dan No 1 pada pukul 02.30 WITA.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa cara bernavigasi Terduga I Nakhoda KM MAJU tidak dapat dinilai karena sedang istirahat dan Terduga II Mualim II KM MAJU dapat terima.

b. Olah ...

b. Olah Gerak

- 1) KM Maju GT 998 dimensi kapal memiliki panjang 58,25 meter, lebar 11,00 meter, dalam 6,00 meter, dilengkapi 1 unit mesin induk type HANSHIN, 1000 PS, putaran netral (idle) 260 rpm, maximum RPM 350, Propeller bertipe Fix Pitch propeller menggunakan gear box, 2 unit Mesin bantu type: Yanmar, 2 X 78 PS RPM 1500;
- 2) Bahwa KM Maju tidak memiliki data karakteristik kemampuan olahgerak, dilengkapi dengan kemudi manual dan penunjuk arah kemudi;
- 3) Saat berolahgerak kapal menggunakan 2 buah mesin bantu *generator* dan bila kapal sudah kecepatan penuh maka untuk memenuhi kebutuhan daya kelistrikan kapal dipindahkan dari generator bantu ke *shaft generator*;
- 4) Saat berolahgerak untuk menurunkan dan menaikkan putaran mesin induk dilakukan dari anjungan oleh KKM;
- 5) Saat kejadian kecelakaan tubrukan, kapal masih dalam kondisi berkecepatan penuh, dibuktikan dengan kapal masih menggunakan *shaft generator*;
- 6) Terduga II Mualim II melihat target pada jarak 6 NM terlihat dari AIS, kemudian menggunakan teropong melihat dua lampu tiang putih yang tidak sejajar dan lampu hijau lambung kanan pada pukul 02.04 WITA kondisi bersilangan dan tidak menerima serta tidak mendengar ada panggilan radio dari kapal lain;
- 7) Terduga II Mualim II melakukan tindakan mengubah haluan ke kiri sedikit tetapi KM Dan No 1 juga mengubah haluannya ke kanan sehingga terlihat lampu merahnya, kemudian Terduga II sekitar 10 menit kembali mengubah haluan ke kanan namun KM Dan No 1 secara tiba-tiba mengubah haluan ke kiri dengan memotong haluan KM Maju, sehingga menubruk lambung kanan depan KM Dan No 1 pada pukul 02.30 WITA;
- 8) Terduga I Nakhoda karena mengetahui ada air masuk ke dalam kapal dari bagian haluan yang terdapat 2 lubang setelah terjadinya tubrukan, maka Terduga I membawa kapalnya ke perairan yang dangkal untuk dikandaskan sebagai upaya penyelamatan.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa cara berolahgerak Terduga I Nakhoda dan Terduga II Mualim II KM Maju tidak dapat dinilai karena sedang istirahat.

5. Tentang sebab terjadinya Kecelakaan Kapal

Setelah menganalisa fakta-fakta dalam persidangan dan BAPP, faktor manusia, faktor teknis dan dokumen-dokumen mengenai kejadian kecelakaan kapal

Tubrukan ...

Tubrukan antara KM DAN NO.1 dan KM MAJU pada tanggal 19 Oktober 2023 pukul 02.30 WITA di Perairan Tanjung Layar Pulau Laut Barat Kotabaru Kalimantan Selatan pada titik koordinat 04°.07,500' S/116°.03,300' T , maka penyebab kecelakaan adalah sebagai berikut:

- a. KM Maju sekira Pukul 02.04 WITA berlayar ke arah barat dengan haluan 270° memiliki kecepatan 8.9 knot tujuan Satui, Kalimantan Selatan dan KM Dan No 1 haluan 070°, kecepatan 8 knot dengan tujuan Tanjung Redep Kalimantan Timur, kedua kapal jaraknya 6NM dalam posisi bersilangan yaitu KM Dan No 1 berada di lambung kiri dan melihat lampu merah KM Maju;
- b. KM Dan No 1 tidak melakukan perubahan haluan ke kanan sehingga KM Maju mengambil tindakan merubah haluan ke kiri untuk menghindari tubrukan, karena untuk mengubah haluan ke kanan tidak dapat dilakukan karena ada perairan dangkal serta lampu-lampu dari kapal nelayan, namun KM Dan No 1 ikut mengubah haluan ke kanan sehingga posisinya berhadapan kembali;
- c. KM Maju karena melihat KM Dan No 1 mengubah haluan ke kanan maka mengembalikan kehaluan 270° sehingga menjadi berpapasan kiri-kiri atau merah-merah, namun dalam jarak yang dekat KM Dan No 1 mengubah haluan ke kiri 046° memotong haluan KM Maju sehingga terjadi tubrukan, kemudian berakibat KM Dan No 1 tenggelam, sedangkan KM Maju mengalami kebocoran di haluan kanan.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa faktor penyebab terjadi tubrukan antara KM DAN NO.1 dan KM MAJU pada tanggal 19 Oktober 2023 pukul 02.30 WITA di Perairan Tanjung Layar Pulau Laut Barat Kotabaru Kalimantan Selatan pada titik koordinat 04°.07,500°S/116°.03,300' T, adalah disebabkan oleh faktor kesalahan dan kelalaian dari manusia (*human error*) oleh Terduga II Mualim II KM Dan No 1 yang tidak menerapkan amanat P2TL (Pencegahan Peraturan Tubrukan di Laut) aturan 2 huruf a tentang tanggung jawab, aturan 5 tentang pengamatan, aturan 7 huruf b tentang penggunaan pesawat radar, aturan 8 huruf a, b, dan f (i) tentang tindakan untuk menghindari bahaya tubrukan, dan aturan 15 tentang situasi bersilangan, sebagaimana telah diratifikasi dengan Keputusan Presiden Nomor 50/1979 tentang Mengesahkan *Convention on The International Regulations For Preventing Collisions at Sea, 1972*.

6. Tentang Upaya Penyelamatan

Berdasarkan pemeriksaan data dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan, dan berdasarkan hasil pemeriksaan lanjutan, maka mengenai upaya penyelamatan yang dilakukan adalah sebagai berikut:

KM DAN NO 1

- a. Saat kapal miring ke kanan akibat tubrukan, Terduga I Nakhoda memerintahkan untuk awak kapal menggunakan *life jacket* serta menyiapkan sekoci dan *life raft*, serta memperingatkan jangan sampai ada yang terpisah, menunggu perintah Nakhoda untuk meninggalkan kapal;
- b. Setelah semua ABK melompat kelaut, sebagian menaiki sekoci dan *life raft* berusaha meninggalkan kapal yang akan tenggelam;
- c. Nakhoda Berusaha menghubungi pihak-pihak dan penduduk setempat untuk meminta bantuan lewat handphone;
- d. Setelah 1,5 jam terapung-apung baru ada pertolongan dari perahu nelayan dan mengevakuasi awak kapal ke pulau Tanjung Layar.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa upaya penyelamatan untuk awak kapal oleh Terduga I Nakhoda KM Dan No 1 dapat diterima.

KM Maju

- a. Saat terdengar benturan Terduga 1 Nakhoda bergegas ke anjungan dan setelah mengetahui kapal menubruk kapal lain Saksi mengambil alih kemudi kapal;
- b. Terduga 1 Nakhoda melakukan cikir kanan kemudi untuk berusaha melepaskan kapal KM Maju yang masih menempel dengan KM Dan no.1;
- c. Terduga I Nakhoda memerintahkan Mualim II dan Juru Mudi mengecek tangki depan, ternyata air sudah masuk hampir setengah tangki, posisi kapal menungging ke depan dan miring;
- d. Terduga I Nakhoda berusaha mengandaskan kapal ke Pantai dan membuat laporan kejadian kecelakaan kepada owner Surabaya serta Agent Kotabaru untuk melakukan evakuasi.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa upaya penyelamatan awak kapal, kapal dan muatan yang dilakukan oleh Terduga I Nakhoda KM Maju dapat diterima.

7. Kesalahan dan Kelalaian

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas dalam kecelakaan kapal Tubrukan antara KM DAN NO.1 dan KM MAJU pada tanggal 19 Oktober 2023 pukul 02.30 WITA di Perairan Tanjung Layar Pulau Laut Barat Kotabaru Kalimantan Selatan pada titik koordinat 04°.07,500'S/116°.03,300' T, maka beban tanggung jawab terhadap kesalahan dan kelalaian adalah sebagai berikut:

KM DAN NO 1

- 1) Terduga I Nakhoda tidak pernah membuat *master night order* untuk perwira jaga selama kapal berlayar, sesuai dengan pedoman Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) yang dimiliki, berdasarkan *Safety Management Certificate* (SMC) nomor AL.601/554/19/DK/2022 diterbitkan di Jakarta oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan;
- 2) Terduga II Mualim II saat berdinis jaga tidak menerapkan aturan 2 huruf a tentang tanggung jawab, aturan 5 tentang pengamatan, aturan 7 huruf b tentang penggunaan pesawat radar, aturan 8 huruf a, b, dan f (i) tentang tindakan untuk menghindari bahaya tubrukan, dan aturan 15 tentang situasi bersilangan sebagaimana diatur dalam Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) Tahun 1972, sebagaimana telah diratifikasi dengan Keputusan Presiden Nomor 50/1979 tentang Mengesahkan *Convention on The International Regulations For Preventing Collisions at Sea, 1972*;
- 3) Terduga II Mualim II dalam berdinis jaga tidak memeriksa status alat navigasi AIS apakah dalam keadaan aktif atau tidak, sebagaimana dibuktikan hasil pemantauan Marine Coordination Centre (MCC) yang menunjukkan tidak terdeteksinya posisi KM DAN No 1 setelah melewati perairan utara Semarang sampai dengan terjadinya tubrukan.

KM MAJU

- 1) Terduga I Nakhoda tidak pernah membuat *master night order* untuk perwira jaga selama kapal berlayar, sesuai dengan pedoman Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) yang dimiliki, berdasarkan *Safety Management Certificate* (SMC) nomor AL.601/165/11/DK/2019 diterbitkan di Jakarta oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan;
- 2) Terduga II Mualim II saat berdinis jaga telah menerapkan aturan 2 huruf a tentang tanggung jawab, aturan 5 tentang pengamatan, aturan 7 huruf b tentang penggunaan pesawat radar, aturan 8 huruf a, b, dan f (i) tentang tindakan untuk menghindari bahaya tubrukan, dan aturan 15 tentang situasi bersilangan sebagaimana diatur dalam Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) Tahun 1972, sebagaimana telah diratifikasi dengan Keputusan Presiden Nomor 50/1979 tentang Mengesahkan *Convention on The International Regulations For Preventing Collisions at Sea, 1972*.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa kesalahan dan kelalaian dari penyebab Tubrukan antara KM DAN NO.1 dan KM MAJU, terdapat rangkaian kesalahan faktor manusia (*human error*) sebagai berikut :

- 1) Terduga I Nakhoda KM DAN NO.1, Saudara Sudirman dinilai lalai dalam menjalankan tugas dan tanggungjawabnya tidak melaksanakan pedoman Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) yang dimiliki, berdasarkan *Safety*

Management Certificate (SMC) nomor AL.601/554/19/DK/2022 diterbitkan di Jakarta oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan;

- 2) Terduga II Mualim II KM DAN No 1, Saudara Ismail telah lalai dan bertindak tidak cakap dalam keahliannya karena tidak menerapkan aturan 2 huruf a tentang tanggung jawab, aturan 5 tentang pengamatan, aturan 7 huruf b tentang penggunaan pesawat radar, aturan 8 huruf a, b, dan f (i) tentang tindakan untuk menghindari bahaya tubrukan, dan aturan 15 tentang situasi bersilangan sebagaimana diatur dalam Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) Tahun 1972, sebagaimana telah diratifikasi dengan Keputusan Presiden Nomor 50/1979 tentang Mengesahkan *Convention on The International Regulations For Preventing Collisions at Sea, 1972*;
- 3) Terduga I Nakhoda KM Maju, Saudara Sigit Pramono dinilai lalai dalam menjalankan tugas dan tanggungjawabnya tidak melaksanakan pedoman Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) yang dimiliki, berdasarkan *Safety Management Certificate* (SMC) nomor AL.601/554/19/DK/2022 diterbitkan di Jakarta oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan.

8. Hal – Hal Yang Meringankan dan Yang Memberatkan

Berdasarkan proses persidangan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal terhadap Terduga, serta permohonan yang disampaikan para Terduga, maka dipandang perlu mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:

KM DAN No 1

a. Hal-hal yang meringankan

- 1) Terduga I Nakhoda, Saudara Sudirman dan Terduga II Mualim II, Saudara Ismail dalam memberikan keterangan berlaku sopan dalam persidangan;
- 2) Terduga I Nakhoda, Saudara Sudirman dan Terduga II Mualim II, Saudara Ismail belum pernah dihukum karena kelalaiannya dalam menjalankan profesi sebagai Nakhoda dan perwira kapal;
- 3) Terduga I Nakhoda, Saudara Sudirman dan Terduga II Mualim II, Saudara Ismail tidak memiliki keahlian lain sebagai pelaut serta sebagai tulang punggung keluarga.

b. Hal-hal yang memberatkan

Pada saat dilakukan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, Terduga II Mualim II, Saudara Ismail diminta untuk menggambarkan (plot)

posisi kapal di atas peta laut nomor 122 dikoreksi s.d. BPI Nomor.12/2003, Terduga II Mualim II tidak dapat melakukan plotting posisi kapal.

KM MAJU

a. Hal-hal yang meringankan

- 1) Terduga I Nakhoda, Saudara Sigit Pramono dan Terduga II Mualim II, Saudara Syamsuni dalam memberikan keterangan berlaku sopan dan tidak berbelit-belit dalam persidangan;
- 2) Terduga I Nakhoda, Saudara Sigit Pramono dan Terduga II Mualim II, Saudara Syamsuni belum pernah dihukum karena kelalaiannya dalam menjalankan profesi sebagai Nakhoda dan perwira kapal;
- 3) Terduga I Nakhoda, Saudara Sigit Pramono dan Terduga II Mualim II, Saudara Syamsuni tidak memiliki keahlian lain sebagai pelaut serta sebagai tulang punggung keluarga.

b. Hal-hal yang memberatkan

Tidak ada.

D. KEPUTUSAN

Atas dasar kenyataan-kenyataan tersebut di atas berdasarkan pasal 373a Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), pasal 253 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan pasal 31 huruf d. Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2022 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dan dengan mempertimbangkan hal-hal yang meringankan dan yang memberatkan, Mahkamah Pelayaran:

MEMUTUSKAN

- I. Menyatakan bahwa kecelakaan kapal Tubrukan kapal KM DAN No 1 dengan KM MAJU di Laut Jawa pada tanggal 19 Oktober 2023 pukul 02.30 WITA di Perairan Tanjung Layar Pulau Laut Barat Kotabaru Kalimantan Selatan pada titik koordinat 04°.07,500°S/116°.03,300° T, oleh faktor rangkaian kesalahan atau kelalaian dari manusia (*human error*) oleh Terduga II Mualim II KM Dan No 1 yang tidak menerapkan amanat P2TL (Pencegahan Peraturan Tubrukan di Laut) aturan 2 huruf a tentang


tanggungjawab ...

- tanggungjawab, aturan 5 tentang pengamatan, aturan 7 huruf b tentang penggunaan pesawat radar, aturan 8 huruf a, b, dan f (i) tentang tindakan untuk menghindari bahaya tubrukan, dan aturan 15 tentang situasi bersilangan.
- II. Menyatakan bahwa Terduga II Mualim II KM DAN No 1, Saudara Ismail **telah lalai dan bertindak tidak cakap** dalam keahliannya karena tidak menerapkan aturan 2 huruf a tentang tanggungjawab, aturan 5 tentang pengamatan, aturan 7 huruf b tentang penggunaan pesawat radar, aturan 8 huruf a, b, dan f (i) tentang tindakan untuk menghindari bahaya tubrukan, dan aturan 15 tentang situasi bersilangan sebagaimana adiatur dalam Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) Tahun 1972, sebagaimana telah diratifikasi dengan Keputusan Presiden Nomor 50/1979 tentang Mengesahkan *Convention on The International Regulations For Preventing Collisions at Sea, 1972*.
- III. Menyatakan bahwa Terduga II Mualim II KM Maju, Saudara Syamsuni saat berdinas jaga **telah menerapkan** aturan 2 huruf a tentang tanggungjawab, aturan 5 tentang pengamatan, aturan 7 huruf b tentang penggunaan pesawat radar, aturan 8 huruf a, b dan f (i) tentang tindakan untuk menghindari bahaya tubrukan, dan aturan 15 tentang situasi bersilangan sebagaimana diatur dalam Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) Tahun 1972, sebagaimana telah diratifikasi dengan Keputusan Presiden Nomor 50/1979 tentang mengesahkan *Concentration on The International Regulations For Preventing Collisions at Sea, 1972*
- IV. **Membebaskan** Terduga I Nakhoda KM DAN No 1, Saudara Sudirman, lahir di Tanjung Pelayar tanggal 15 Juni 1955, memiliki sertifikat keahlian pelaut ANT IV Nomor: 6200035320M40616 atas nama Sudirman, diterbitkan di Jakarta tanggal 06 April 2016, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.
- V. **Menghukum** Terduga II Mualim II KM DAN No 1, Saudara Ismail, lahir di Tandung tanggal 11 September 1970, memiliki sertifikat keahlian pelaut ANT V Nomor: 6200347918M50516 atas nama Ismail, diterbitkan di Jakarta tanggal 13 Februari 2016, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan dengan mencabut sementara sertifikat keahlian pelaut tersebut sebagai Perwira Kapal di kapal-kapal niaga selama jangka waktu **4 (empat) bulan**.
- VI. **Membebaskan** Terduga I Nakhoda KM Maju, Saudara Sigit Pramono, lahir di Magetan tanggal 1 Desember 1968, memiliki sertifikat keahlian pelaut ANT IV Manajemen Nomor: 6200061024M40316 atas nama Sigit Pramono, diterbitkan di Jakarta tanggal 19 Juli 2016, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.


VII. Membebaskan ...

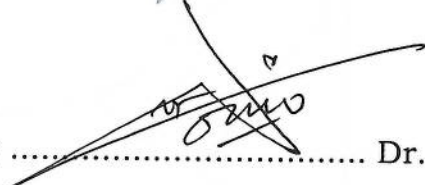
- VII. **Membebaskan** Terduga II Muallim II KM Maju, Saudara Syamsuni, lahir di Sumenep tanggal 16 November 1976, memiliki sertifikat keahlian pelaut ANT V Manajemen Nomor: 6200384363M50517 atas nama Syamsuni, diterbitkan di Jakarta tanggal 04 Mei 2017, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.

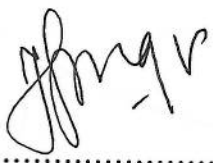
Demikian keputusan Mahkamah Pelayaran atas musyawarah dan mufakat yang dibacakan oleh Tim Panel Ahli dalam sidang terbuka untuk umum di Jakarta, pada hari Jumat, tanggal 26 April 2024 yang dihadiri oleh Tim Panel Ahli dan Sekretaris Tim Panel Ahli, dengan dihadiri Terduga I Nakhoda KM Maju, Saudara Sigit Pramono, Terduga II Muallim II KM Maju, Saudara Syamsuni dan tanpa dihadiri oleh Terduga I Nakhoda KM DAN No 1, Saudara Sudirman, Terduga II Muallim II KM DAN No 1, Saudara Ismail.

Ketua :  Capt. Suhidman, M.Mar., M.M.

Anggota :  Capt. Bambang Suharto, S.E., M.M., M.Mar.

Anggota :  Elfis, M.Mar,E.

Anggota :  Dr. Ir. Pratomo Setyohadi, M.Sc.

Anggota :  Amung Rakhmat, S.H.

Sekretaris :  Gokmauli Naibaho, S.H.



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

**SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY**

Nomor Seri/ Serial No.

GP4992870

Nomor Sertifikat/ Certificate No.
6200033320010622

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama : **SUDIRMAN**
Tempat dan tanggal lahir : **TANJUNG PELAYAR, 15 Juni 1955**

telah menyelesaikan pelatihan dan lulus evaluasi
has completed approved training and passed the assessment of

BASIC SAFETY TRAINING PROVISION

yang dilaksanakan oleh: **Politeknik Perhubungan**
which has held by

Sesuai ketentuan STCW 1978 beserta dengan amandemennya, Peraturan : **Keputusan MVA STCW 2010**
In accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation : **Keputusan MVA STCW 2010**
yang telah mendapat persetujuan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrator
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administrator.

Bandung, 17 May 2022



[Handwritten Signature]

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder

An. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
Ch. Director General of Sea Transportation

[Handwritten Signature]
DR. MOCHAMMAD ABDULH, M.M.T.

Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan
This Certificate is valid for 5 (five) years calculated from the date of issuance



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

**SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY**

Nomor Seri/ Serial No.

CP3576719

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama : **ISMAIL**

Nama

Nama

Tempat dan tanggal lahir : **TANDUNG, 11 September 1970**

Place and date of birth

telah menyelesaikan pelatihan dan lulus evaluasi!
has completed approved training and passed the assessment of

BASIC SAFETY TRAINING Revalidation

yang dilaksanakan oleh : **BP2IP Barabong**
which has held by

sesuai ketentuan STCW 1978 beserta dengan amendemennya, Peraturan : **Section A-VII STCW 2010**
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation
yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrasi.
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration.

di : **Subabaya**
at : **28 November 2007 to 28 November 2007**

Barabong, 11 November 2019

[Handwritten Signature]

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder



No. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
Direktor General of Sea Transportation
Ketua/Direktur/Kepala
Majelis/Direktoral/Chief/Head

M.M. Tr., M.Mar.



Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan
This Certificate is valid for 5 (five) years commenced from the date of issuance

Serial No: CE 077047 C

Endorsement No: 6200347918M450516



REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

PENGUKUHAN KEABBAHAN
PENERBITAN SERTIFIKAT MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL
TENTANG STANDAR PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA BAGI
PELAUT, 1978, BESERTA AMANDEMENNANYA

ENDORSEMENT ATTESTING THE ISSUE OF A CERTIFICATE
UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON
STANDARD OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR
SEAFARERS, 1978, AS AMENDED.

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan menyatakan bahwa :
Directorate General of Sea Transportation of Transportations Ministry certifies that :

Sertifikat Keahlian No. 6200347918M450516
Certificates of Competence No.

yang diterbitkan kepada ISMATL
issued to

Tempat dan Tanggal Lahir TANDUNG, 11 SEPTEMBER 1970
Place and Date of Birth

telah memenuhinya persyaratan sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri
Who has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation : National

dari Konvensi tersebut diatas, beserta amandemennya dan telah memenuhinya kompetensi untuk
the above Convention, as amended, and has been found competent to

melaksanakan fungsi, tingkatan, uraian dan batasan sebagai berikut :
Of the following function, at the level specified, subject to any limitations as indicated :

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Navigation	MANAGEMENT	
Cargo Handling and Stowage		
Controlling The Operation of the ship and care for person on board		
Radio Communication	OPERATIONAL	

Pemegang sah sertifikat ini dapat berlayar dalam jabatan atau jabatan-jabatan berikut:
The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Chief Mate	Local Voyages - Below GT 500
Master	Local Voyages - Below GT 500*

Pengukuhan ini berlaku sampai dengan tanggal : 17 March 2026
This Endorsement is valid until : 17 March 2026

Diterbitkan di Jakarta pada tanggal : 17 March 2021
Issued at Jakarta on : 17 March 2021



A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
D.b. Director General of Sea Transportation
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
Director of Marine Safety
KERALA SUB DIREKTORAT KEPELAUTAN
Head of Sub Directorate Of Seafarer



Signature of the holder

Capt. JAJA SIBARMAN, M.M.

Sertifikat Pengukuhan yang asli harus berada di atas kapal sesuai Peraturan V2.
The original of this Certificate of Endorsement must be kept available in accordance with Regulation V2,
ayat 11 dari Konvensi STCW, selama yang bersangkutan berlayar di kapal,
paragraph 11 of the STCW Convention while serving on a ship.

DKP.IV.05



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Ministry of Transportation

REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation

Certificate No.
6209061924M40316

MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG STANDAR PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA
BAGI PELAUT, 1978, SESERTA DENGAN AMANEMENYA
Under the provision of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping
for Seafarers, 1978, as Amended.

SERTIFIKAT AHLI NAUTIKA TINGKAT IV MANAJEMEN

Certificate of Competency
Deck Officer Class IV Management

Demikian ini menyatakan bahwa
This is to certify that

Nama
Name
SIGIT PRAMONO

Tempat dan Tanggal Lahir
Place and Date of Birth
MAGETAN, 01 DECEMBER 1968

telah menyelesaikan pendidikan dan pelatihan dan lulus ujian berdasarkan Konvensi STCW 1978 dan amendemennya, aturan IISLS STCW 2010
Has completed approved education and training and passed the assessment under the provisions of STCW 1978, as amended, Regulation/3.3 STCW 2010
serta
and
peraturan nasional untuk menjiwai Sertifikat Kompetensi Pawan Kadal Nautika Ahli Nautika Tingkat IV Manajemen
National regulation to hold the Certificate of Deck Officer Class IV Management

Tanggal Penerbitan
Date of Issue
: 19 July 2016

Tanda Tangan Pemilik
Signature of the Holder



Jakarta, 19 July 2016
A.P. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
O.B. Direktur General of Sea Transportation
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPALAUTAN
Director of Maritime Safety
KEPALA SUB DIREKTORAT KEPALAUTAN
Head of Sub Directorate of Seafarers

Serial No : CC 005587 C

Serial No. CE 172541 C



REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

Endorsement No. 6200061024GA03

PENGUJIAN KEBAHASAN
PENERBITAN SERTIFIKAT MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL
TENTANG STANDAR PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA-BAGI
PELAJUT, 1978, BESERTA AMANDEMENNYA
ENDORSEMENT ATTESTING THE ISSUE OF A CERTIFICATE
UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON
STANDARD OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR
SEAFARERS, 1978, AS AMENDED.

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan menyatakan bahwa:
Directorate General of Sea Transportation of Transportations Ministry certifies that:

Sertifikat/Kepahlian No.
Certificates of Competence No. 6200061024G10315

yang diterbitkan kepada:
issued to SIGIT PRAMONO

Tempat dan tanggal lahir:
Place and Date of Birth MAGETAN, 01 DECEMBER 1968

telah memenuhinya persyaratan sesuai dengan ketentuan Peraturan : IV/2/STCW 2010
Who has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation: IV/2/STCW 2010

darf Konvensi tersebut diatas, beserta amandemennya dan telah memenuhinya kompetensi untuk:
the above Convention, as amended, and has been found competent to

melaksanakan fungsi, tingkatan, uraian dan batasan sebagai berikut:
Of the following function, at the level specified, subject to any limitations as indicated:

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Radio Communications	OPERATIONAL	

Pemegang sertifikat ini dapat berhadinas dalam jabatan atau jabatan-jabatan berikut:
The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
GMDSS RADIO OPERATOR	Valid for Serdadimal GMDSS Sea Areas

Pengukuhan ini berlaku sampai dengan tanggal : 30 December 2025
This Endorsement is valid until: 30 December 2025



Diterbitkan di Jakarta pada tanggal : 30 December 2020
Issued at Jakarta on: 30 December 2020

A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
O.b. Director General of Sea Transportation
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
Director of Marine Safety

KEPALA SUB-DIREKTORAT KEPELAUTAN
Head of Sub-Directorate Of Seafarers

Signature of the holder

Cap. IAIN SUPARMAN, M.M.

Sertifikat Pengukuhan yang asli harus berada di atas kapal sesuai Peraturan 1/2
The original of this Certificate of Endorsement must be kept available in accordance with Regulation 1/2
ayat 11 dan Konvensi STCW, selama yang bersangkutan berhadinas di kapal.
paragraph 11 of the STCW Convention while serving on a ship.

EXP. 14.05

Serial No. GE 000739 D



REPUBLIK INDONESIA

Republic of Indonesia

Endorsement No. 6200384363M50517

PENGUKUHAN KEABSAHAN
PENERBITAN SERTIFIKAT MENURUT KE TENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL
TENTANG STANDAR PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA BAGI
PELAUT, 1978, BESERTA AMANDEMENNYA

ENDORSEMENT ATTESTING THE ISSUE OF A CERTIFICATE
UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON
STANDARD OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR
SEAFARERS, 1978, AS AMENDED.

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan menyatakan bahwa
Directorate General of Sea Transportation of Transportations Ministry certifies that:

Sertifikat Keahlian No. 6200384363M50517
Certificates of Competence No.

yang diterbitkan kepada SYAMSUNI
issued to

Tempat dan tanggal lahir SUMENEP, 16 NOVEMBER 1976
Place and Date of Birth

telah memenuhinya persyaratan sesuai dengan ketentuan Peraturan ^{Nasional}
Who has been found duly qualified in accordance with the provision of regulation: ^{Nasional}

dari Konvensi tersebut diatas, beserta amandemennya dan telah memenuhinya kompetensi untuk
the above Convention, as amended, and has been found competent to

melaksanakan fungsi, tingkatan, uraian dan batasan sebagai berikut
Of the following function, at the level specified, subject to any limitations as indicated:

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Navigation	MANAGEMENT	
Cargo Handling and Stowage		
Controlling The Operation of the ship and care responsibility on board		
Radio Communication	OPERATIONAL	

Pemegang sah sertifikat ini dapat berlayar dalam jabatan atau jabatan-jabatan berikut:
The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Chief Mate	Local Voyages - Below GT 300
Master	Local Voyages - Below GT 500*

*See note back page

Pengukuhan ini berlaku sampai dengan tanggal: 22 March 2027
This Endorsement is valid until: 22 March 2027



Diterbitkan di Jakarta pada tanggal: 22 March 2022
Issued at Jakarta on: 22 March 2022

A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
O.n. Director General of Sea Transportation
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN
Director of Marine Safety
KEPALA SUB DIREKTORAT KEPেলাUTAN
Head of Sub Directorate Of Seafarers



Signature of the holder

Capt. JAJA SUPARMAN, M.M.

Sertifikat Pengukuhan yang asli harus berada di atas kapal sesuai Peraturan U2,
The original of this Certificate of Endorsement must be kept available in accordance with Regulation U2,
ayat 11 dari Konvensi STCW, selama yang bersangkutan berlayar di kapal,
paragraph 11 of the STCW Convention while serving on a ship.