



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
MAHKAMAH PELAYARAN**

KEPUTUSAN MAHKAMAH PELAYARAN

NOMOR: HK.212/17/X/MP.2022

TENTANG

**KECELAKAAN KAPAL TENGGELAMNYA KM. EL NO.2
DI PERAIRAN TANJUNG PANDAN, BELITUNG**

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

Pada tanggal 09 Januari 2020, sekira pukul 07.55 WIB, KM EL NO.2, berbendera Indonesia, GT 1049, awak kapal 14 (empat belas) orang, dengan jumlah muatan 1.812,733 Ton, kapal bertolak dari Pelabuhan Sunda Kelapa, Jakarta menuju Pelabuhan Pontianak, Kalimantan Barat, dalam pelayarannya mengalami cuaca buruk pada tanggal 12 Januari 2020 sekira pukul 03.00 WIB, KM EL NO.2 tenggelam di Perairan Tanjung Pandan, Belitung pada posisi/ koordinat 03° 03,36' S/ 107° 27,73' T.

Dalam peristiwa tersebut tidak ada korban jiwa namun terdapat kerugian harta benda berupa KM EL NO.2 tenggelam bersama muatannya.

Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan dengan Suratnya Nomor: UM.003/1/11/KSOP.Tpdn-20, tanggal 20 Januari 2020 perihal Penyampaian BAPP Kecelakaan Kapal Tenggelamnya KM EL NO.2 di Perairan Tanjung Pandan Belitung dan berdasarkan Surat Keputusan Ketua Mahkamah Pelayaran Nomor: MP.103/17/VII/MP.2022 tanggal 11 Juli 2022 tentang Pembentukan Tim Panel Ahli Mahkamah Pelayaran Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Tenggelamnya KM EL NO.2 pada tanggal 12 Januari 2020 pukul 03.00 WIB, di Perairan Tanjung Pandan Belitung.

Berdasarkan Pasal 251 dan Pasal 253 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, *juncto* Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, *juncto* Pasal 373a Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), *juncto* Pasal 24 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 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.

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

1. Berita Acara Pendapat/*Resume*, tanggal 15 Januari 2020 dibuat di Tanjung Pandan oleh Tim Pemeriksa Kecelakaan Kapal Tenggelamnya KM EL NO.2, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan;
2. Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) Nomor: KL.205/1/1/KSOP.Tpdn-2020, tanggal 13 Januari 2020, dibuat di Tanjung Pandan oleh Nakhoda diketahui oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan;
3. Berita Acara Terperiksa dalam Pemeriksaan Pendahuluan tanggal 15 Januari 2020, dibuat di Tanjung Pandan oleh Tim Pemeriksa Kecelakaan Kapal Tenggelamnya KM EL NO.2, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan, terhadap:
 - a. Nakhoda, KM EL NO. 2, Saudara Dwi Suyanto;
 - b. KKM, KM EL NO. 2, Saudara Bachtiar;
 - c. Mualim I, KM EL NO. 2, Saudara Albert;
 - d. Mualim II, KM EL NO. 2, Saudara Kurniawan Ilahi
 - e. Masinis II, KM EL NO. 2, Saudara Luthfi Saputra;
 - f. Juru Mudi Jaga, KM EL NO. 2, Saudara Syaiful Rochman;
 - g. Juru Minyak, KM EL NO. 2, Saudara Sultan;
4. Surat-surat/Dokumen Kapal yang terdiri dari :
 - a. Surat Laut, Nomor: PK.205/3130/SL-PM/DK-13, tanggal 09 Juli 2013, dikeluarkan di Jakarta, oleh Kepala Sub Direktorat Pengukuran Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
 - b. Surat Ukur Internasional (1969), Nomor : 325/Ab, tanggal 21 Juni 2011, dikeluarkan di Merak, oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
 - c. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang, Nomor: PK.005/64/7/KSOP.Btn-19, tanggal 18 Desember 2019, diterbitkan di Banten oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, berlaku sampai dengan 22 Maret 2020;
 - d. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang, Nomor: PK.006/45/2/KSOP.Btn-19, tanggal 18 Desember 2019, diterbitkan di Banten oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran

dan...

dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, berlaku sampai dengan 22 Maret 2020;

- e. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang, Nomor: PK.002/49/5/KSOP.Btn-19, tanggal 18 Desember 2019, diterbitkan di Banten oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, berlaku sampai dengan 22 Maret 2020;
- f. Sertifikat Manajemen Keselamatan, Nomor: PK.401/3607/SMC/DK-17, tanggal 16 Mei 2017, dikeluarkan di Jakarta, oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
- g. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan, Nomor: PK.401/2603/DOC/DK-17, tanggal 27 Maret 2017, dikeluarkan di Jakarta, oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
- h. Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum, Nomor: PK.307/42/14/KSOP.Btn-19, tanggal 19 Desember 2019 dikeluarkan di Merak, oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, berlaku sampai dengan 18 Maret 2020;
- i. Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran dari Kapal, Nomor: PK.401/24/5/KSOP.Btn-19, tanggal 18 Desember 2019, diterbitkan di Banten oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
- j. Sertifikat Klasifikasi Mesin, Nomor: 022732, tanggal 21 Desember 2016, dikeluarkan di Jakarta, oleh Direktur Klasifikasi, Biro Klasifikasi Indonesia, berlaku sampai dengan 28 Juni 2021;
- k. Sertifikat Klasifikasi Lambung, Nomor: 033662, tanggal 21 Desember 2016, dikeluarkan di Jakarta, oleh Direktur Klasifikasi, Biro Klasifikasi Indonesia, berlaku sampai dengan 28 Juni 2021;
- l. Pola Trayek, Nomor: AL/103/2000/88195/56044/19, tanggal 20 Desember 2019, dikeluarkan di Jakarta oleh Kepala Sub Direktorat Angkutan Laut dalam Negeri, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;

- m. Izin Stasiun Radio Kapal Laut, Nomor: 1574/L/SDPPI/2015, tanggal 28 Maret 2015, dikeluarkan di Jakarta, oleh Direktur Jenderal Sumber Daya dan Perangkat Pos dan Informatika, berlaku sampai dengan 27 Maret 2020;
- n. Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL), Nomor: BX.710/AL.001, tanggal 28 November 2011, dikeluarkan di Jakarta, oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- o. *Crew List*, tanggal 08 Januari 2020, diterbitkan di Sunda Kelapa, oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Sunda Kelapa;
- p. Daftar *Manifest*, tanggal 09 Januari 2020, diterbitkan di Sunda Kelapa, oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Sunda Kelapa;
- q. Surat Persetujuan Berlayar, Nomor: 12.APIII/024/I/2020, tanggal 09 Januari 2020, diterbitkan di Sunda Kelapa, oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Sunda Kelapa.

5. Sertifikat Keahlian Pelaut terdiri dari:

- a. ANT-IV Manajemen, Nomor: 62000507919M42417, tanggal 24 Januari 2017, atas nama Dwi Suyanto, diterbitkan di Jakarta, oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
- b. ANT-III Manajemen, Nomor: 6201192614M30219, tanggal 26 April 2019, atas nama Albert, diterbitkan di Jakarta, oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
- c. ANT-V, Nomor: 6200346642N50214, tanggal 26 Agustus 2019, atas nama Kurniawan Illahi, diterbitkan di Jakarta, oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
- d. ATT-III Manajemen, Nomor: 6200511730S30116, tanggal 04 Agustus 2016, atas nama Bachtiar, diterbitkan di Jakarta, oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
- e. ATT-V Manajemen, Nomor: 6201307502S50619, tanggal 24 Juni 2019, atas nama Muksin, diterbitkan di Jakarta, oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;

f. ATT-IV...

- f. ATT-IV, Nomor: 6200219415T42418, tanggal 04 Januari 2019, atas nama Lutfi Saputra, diterbitkan di Jakarta, oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

II. Dari berkas dan keterangan yang diberikan dalam Pemeriksaan Pendahuluan serta keterangan lainnya dapat dikemukakan hal-hal sebagai berikut:

A. Berkas dan keterangan yang diberikan dalam Pemeriksaan Pendahuluan

1. Data Kapal

Nama	: EL NO.2
Tanda Panggilan	: PNUD
Jenis	: Kapal Barang
Bendera	: Indonesia
Pembuatan Tahun/Tempat	: 1990/ Jepang
Konstruksi	: Baja
Isi kotor	: GT 1049
Isi bersih	: NT 697
Tanda selar	: GT. 1049 No.325/Ab
Tenaga Penggerak Utama	: Mesin Diesel Niigata (1000 HP)
Ukuran Pokok	
Panjang	: 65,52 meter
Lebar	: 11,50 meter
Dalam	: 5,60 meter
Pemilik	: PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu
Nakhoda	: Dwi Suyanto
Awak Kapal	: 14 (empat belas) Orang

2. Jalannya Peristiwa

- a. Pada tanggal 09 Januari 2020, sekira pukul 07.55 WIB, KM EL NO. 2, Berbendera Indonesia, GT 1049, jenis kapal barang (*General Cargo*), Awak kapal 14 (empat belas) orang, muatan 1.812,733 Ton, terdiri dari semen dalam sak, besi plat, besi beton, besi ulir, *wiremesh*, plat kapal, 1 (satu) unit kendaraan roda empat/ mobil dan muatan campuran lainnya, sarat tolak bagian depan 4,00 meter, bagian belakang 4,40 meter, sarat tengah-tengah 4,20 meter, bertolak dari Pelabuhan Sunda Kelapa

tujuan...

tujuan Pelabuhan Pontianak, dengan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Nomor: J.2.AP.III/024/I/2020 tanggal 09 Januari 2020 yang diterbitkan oleh KSOP Kelas III Sunda Kelapa;

- b. Kapal dilengkapi dengan Peralatan Navigasi, Peralatan Komunikasi, Peralatan Keselamatan, Peralatan Pemadam Kebakaran yang memadai dan diawaki oleh Perwira Dinas Jaga yang telah memenuhi persyaratan;
- c. Pukul 08.00 WIB dalam pelayarannya selepas Pulau Damar kapal mengalami cuaca buruk berkabut, tinggi gelombang lebih kurang 3-4 meter, angin dengan kecepatan 10-15 knot, kapal tetap melanjutkan pelayaran dengan kecepatan rata-rata 4,3 knot;
- d. Pada tanggal 10 Januari 2020 sekira pukul 04.30 WIB, terjadi kebocoran pada pipa pendingin blok as *propeller* dan pukul 07.30 WIB, mesin berhenti beroperasi (*stop engine*) , kemudian kapal terombang ambing di tengah cuaca buruk untuk mengadakan perbaikan dan selesai perbaikan pukul 22.00 WIB, kapal melanjutkan pelayaran;
- e. Tanggal 11 Januari 2020 dikarenakan cuaca buruk dalam pelayaran sehingga hempasan ombak naik sampai ke anjungan, kapal mulai nungging diperkirakan air laut masuk melalui ulup jangkar dan sela-sela tutup palka-I yang menggunakan sistem ponton, sehingga kecepatan kapal semakin berkurang;
- f. Nakhoda memutuskan mengubah haluan kapal menuju perairan Pulau Belitung untuk berlindung (*shelter*) namun pada pukul 23.00 WIB kapal mulai mengalami kemiringan 5°-10° diperkirakan sebagian palka 1 sudah terisi dengan air laut ;
- g. Tanggal 12 Januari 2020 sekira pukul 00.00 WIB Nakhoda memerintahkan seluruh ABK memakai baju renang (*life jacket*) dan mempersiapkan alat-alat penolong lainnya untuk sewaktu-waktu meninggalkan kapal (*abandon ship*);
- h. Sekira pukul 01.50 WIB, Nakhoda Kembali mengarahkan haluan kapal menuju perairan terdekat Pulau Mendulu, dengan tujuan kapal akan dikandaskan namun kondisi kapal mulai tenggelam perlahan-lahan pada posisi terakhir koordinat 03° 03,36' S/107° 27,73' T selanjutnya Nakhoda memerintahkan semua ABK untuk meninggalkan kapal (*abandon ship*) turun menggunakan 2 (dua) rakit kembang (*life raft*) dan mengapung-apung di laut;

i. Sekira...

- i. Sekira pukul 04.00 WIB, KM Tetap Jaya yang sedang melintas di perairan sekitar kejadian dan menerima sinyal marabahaya kemudian melakukan pertolongan kepada semua Awak KM EL NO.2 yang berjumlah 14 (empat belas) orang, selanjutnya dievakuasi ke Pelabuhan Tanjung Pandan;
- j. Dalam kecelakaan tenggelamnya KM EL NO.2 tidak terdapat korban jiwa maupun luka-luka namun terdapat kerugian harta benda berupa kapal tenggelam bersama muatan.

B. Dalam peristiwa kecelakaan kapal Tenggelamnya KM. EL No 2 pada tanggal 12 Januari 2020 pukul 03.00 WIB, di Perairan Tanjung Pandan, Belitung, pada posisi 03°03,36'S/ 107°27,73'T, maka Mahkamah Pelayaran menetapkan para Terduga dan para Saksi sebagai berikut:

1. Terduga:
 - a. Terduga I, Nakhoda, Saudara Dwi Suyanto;
 - b. Terduga II, KKM, Saudara Bachtiar.
2. Saksi Anak Buah Kapal:
 - a. Mualim I, Saudara Albert;
 - b. Mualim II, Saudara Kurniawan Illahi;
 - c. Masinis III, Saudara Luthfi;
 - d. Juru Mudi Jaga, Saudara Syaiful Rochman;
 - e. Juru Minyak/ *Oiler*, Saudara Sultan;
 - f. Serang/Bosun, Saudara Abrari.
3. Saksi Lainnya:
 - a. Petugas KSOP Kelas III Sunda Kelapa (Penerbit SPB);
 - b. Petugas KSOP Kelas IV Tanjung Pandan (Pembuat BAPP);
 - c. Perwakilan PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu.
4. Ahli:
 - PT. Biro Klasifikasi Indonesia (Persero).

III. Dalam upaya untuk memperoleh keterangan lebih lanjut sehubungan dengan kecelakaan kapal Tenggelamnya KM EL No 2 pada tanggal 12 Januari 2020 pukul 03.00 WIB, di Perairan Tanjung Pandan, Belitung, Mahkamah Pelayaran telah memanggil secara patut kepada para Terduga, para Saksi dan Ahli guna didengar keterangannya di hadapan Sidang Pertama Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal pada hari Rabu dan Kamis, tanggal 24 dan 25 Agustus 2022 dan Sidang Kedua pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 bertempat di Kantor Mahkamah Pelayaran, Jakarta. Keterangan diambil dari Berita Acara

Teperiksa...

Terperiksa dalam Pemeriksaan Pendahuluan dan dihadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Mahkamah Pelayaran adalah sebagai berikut:

1. Terduga I, Nakhoda Saudara Dwi Suyanto, tidak hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, Sesuai Surat Konfirmasi Kehadiran dari PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Nomor: 027/ASR-FA/VIII/2022 tanggal 22 Agustus 2022 dan Surat Konfirmasi kehadiran PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu dan Nomor: 030/ASBR-FA/IX/2022, tanggal 06 September 2022 dikarenakan yang bersangkutan sudah tidak bekerja di perusahaan dan tidak bisa dihubungi. Sehingga keterangan diambil dari Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) adalah sebagai berikut:

a. Lahir di : Prambanan
 Tanggal : 07 April 1962
 Agama : Islam
 Alamat : JL. Amanah - I RT.003 RW.002, Kelurahan Pondok Ranggon, Kecamatan Cipayung, Jakarta Timur.

Pendidikan

Umum : -

Teknis : ANT-IV Manajemen , tahun 2017 di Jakarta.

Pengalaman Berlayar :

- 1) Nakhoda, KM. Cahaya Baru,;
- 2) Nakhoda, KM. Nusantara Dolphin;
- 3) Nakhoda, KM EL NO.2.

- b. Hadir dalam pembuatan BAPP di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani;
- c. Terduga I Nakhoda telah menjabat sebagai Nakhoda diatas KM EL NO.2 sejak tanggal 20 Juni 2017 sampai dengan kejadian atau lebih kurang selama 3 tahun, sehingga sudah familier dengan kondisi diatas kapal maupun terhadap rute pelayaran yang dilintasi;
- d. KM EL NO.2 memiliki panjang 65,50 m, Lebar 11,50 m dan dalam 5,60 m;
- e. KM EL NO.2 melakukan pelayaran dengan putaran mesin induk 230 RPM, kecepatan rata-rata 4,5 knot, Radar dalam keadaan berfungsi dengan baik;
- f. Muatan yang diangkut pada KM. EL NO.2 adalah semen tiga roda, plat baja, besi beton, besi beton ulir, *wire masth*, plat siku, IWF, UNP, tisu, bihun, tutup botol, sandal, strapping bans plastic, besi segi enam, 1 (satu) unit mobil Honda

mobilio, plastik, gelas cup, garpu panjang, kertas nasi, drum besi/plastik, jerigen, tangki, galon kosong muatan campuran lainnya;

- g. Terduga I Nakhoda menyatakan ketika kejadian kecelakaan tenggelamnya KM EL NO.2 Cuaca buruk dengan tinggi gelombang 3-4 meter, angin kencang dengan kecepatan lebih kurang 15-20 knot;
 - h. Sebelum kejadian alat-alat navigasi dan kemudi dalam keadaan baik/ normal, namun terdapat kebocoran pada pipa pendingin as *propeller* dan dapat diperbaiki kemudian kapal melanjutkan pelayaran;
 - i. Menurut Keterangan Terduga I Nakhoda, saat setelah selesai pemuatan, stabilitas KM EL NO.2 miring ke kanan lebih kurang 1° dikarenakan air surut, namun ketika air mulai pasang posisi KM EL NO.2 *steady* /normal dengan sarat depan 4.00 m, sarat belakang 4.40 m;
 - j. Sebelum tenggelamnya KM EL NO.2, Terduga I Nakhoda memerintahkan Saksi Juru Mudi Jaga untuk memberitahukan Mualim I untuk memeriksa kondisi haluan dan Mualim I menginfokan adanya air laut masuk ke bak rantai jangkar dan masuk ke palka I;
 - k. Selanjutnya Terduga I Nakhoda, langsung memerintahkan semua ABK untuk naik berkumpul di Anjungan, memakai *Life Jacket*, melakukan peluncuran rakit kembang (*Life Raft*) dan segera turun meninggalkan kapal dan menginfokan kondisi KM EL NO.2 melalui Radio VHF *Channel* 16 namun tidak mendapat jawaban.
 - l. Menurut keterangan Terduga I Nakhoda, ketika cuaca buruk, ombak lebih kurang 3-4 meter terus-menerus menerpa haluan sebelah kiri KM EL NO.2, air laut masuk melalui lobang/ ulup jangkar dan air laut yang naik ke geladak mengalir masuk melalui sela-sela *pontoon* penutup palka kedalam ruang muat palka-I, sehingga KM EL NO.2 mengalami nungging (*Trim by ahead*) dan perlahan-lahan kapal tenggelam.
2. Terduga II KKM, Saudara Bachtar, tidak hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, Sesuai Surat Konfirmasi Kehadiran dari PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Nomor: 027/ASR-FA/VIII/2022 tanggal 22 Agustus 2022 dan Surat Konfirmasi kehadiran PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Nomor: 030/ASBR-FA/IX/2022, tanggal 06 September 2022 dikarenakan yang bersangkutan sudah tidak bekerja di perusahaan dan tidak bisa dihubungi, Sehingga keterangan diambil dari Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) adalah sebagai berikut:

a. Lahir...

- a. Lahir di : Pemali
 Tanggal : 21 Agustus 1971
 Agama : Islam
 Alamat : Jl. Letjend Suprpto NO.27A, RT.011 RW.003,
 Kampung Bugis, Cempaka Baru, Kemayoran,
 Jakarta

Pendidikan

Umum : -

Teknis : ATT-III Manajemen, tahun 2016 di Jakarta.

Pengalaman Berlayar :

1. KKM, KM Lintas Mahakam, tahun 2012;
 2. KKM, KM Lintas Barito, tahun 2012 s.d 2013;
 3. KKM, MT Sirius, tahun 2014 s.d 2017;
 4. KKM, KM EL NO.2, tahun 2019 s.d kejadian.
- b. Hadir dalam pembuatan BAPP di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani;
- c. Terduga II KKM sudah bekerja di KM EL NO.2 lebih kurang 7 (tujuh) bulan dengan jabatan sebagai KKM dan ketika kejadian Terduga II KKM sedang istirahat di kamar;
- d. Terduga II KKM menerangkan bahwa putaran mesin KM EL NO.2 adalah 230-240 RPM;
- e. Pada tanggal 10 Januari 2020 sekira pukul 04.30 WIB, kapal mengalami kerusakan/ kebocoran pada pipa pendingin blok *as propeller* dan pada pukul 07.30 WIB mesin berhenti beroperasi (*stop engine*) namun dapat diperbaiki lebih kurang 14 jam kemudian kapal melanjutkan pelayaran;
- f. Pada tanggal 12 Januari 2020, saat jam jaga 22.00 s.d 00.00, kondisi kamar mesin, permesinan dan pompa dalam keadaan baik, namun KM EL NO.2 sudah dalam posisi nungging (*trim by ahead*) dan saat kejadian tenggelamnya kapal yang bertugas jaga di kamar mesin adalah Saudara Lutfi Masinis III dan Saudara Sultan sebagai Juru minyak (*Oiler*);
- g. Sekira pukul 01.55 WIB, KM EL NO.2 sudah mulai tenggelam, haluan terendam air dan kondisi tidak tegak lagi nungging (*trim by ahead*), Saksi mendapatkan perintah khusus dari anjungan untuk menjalankan pompa balas (*ballast*) No.1 kanan;

h. Sebelum...

h. Sebelum meninggalkan kapal Terduga II KKM, segera memerintahkan Saksi Masinis III untuk mematikan panel listrik dan membantu menurunkan *Life Raft*.

3. Saksi Mualim I, Saudara Albert tidak hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, Sesuai Surat Konfirmasi Kehadiran dari PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Nomor: 027/ASR-FA/VIII/2022 tanggal 22 Agustus 2022 dan Surat Konfirmasi kehadiran PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Nomor: 030/ASBR-FA/IX/2022, tanggal 06 September 2022 dikarenakan yang bersangkutan sudah tidak bekerja di perusahaan dan tidak bisa dihubungi, Sehingga keterangan diambil dari Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) adalah sebagai berikut:

a. Lahir di : Jakarta
 Tanggal : 25 April 1992
 Agama : Kristen
 Alamat : Jl. Rambutan No.3, RT.001 RW.006, Kelurahan Kota Baru, Kecamatan Bekasi Barat, Kota Bekasi, Jawa Barat.
 Pendidikan Umum : -
 Teknis : ANT-III Manajemen, tahun 2019 di Jakarta.

Pengalaman Berlayar :

- 1) Mualim I, MT. Lamiwuri 01, tahun 2017 s.d 2018;
 - 2) Mualim II, KM. Artha Mulia 2, tahun 2018;
 - 3) Nakhoda, KM. Tirta Amarta, tahun 2018 s.d 2019;
 - 4) Mualim II, MT. Victoria II, tahun 2019;
 - 5) Mualim I, KM. EL NO.2, tahun 2019 s.d kejadian.
- b. Hadir dalam proses pembuatan BAPP di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani;
- c. Saksi baru bekerja di KM EL NO.2 lebih kurang 2 (dua) minggu dengan jabatan sebagai Mualim I ;
- d. KM EL NO.2 memiliki panjang 65,52 m, lebar 11,50 m, dalam 5,60 m dan GT 1049;
- e. Pada tanggal 09 Januari 2020, KM EL NO.2 bertolak dari pelabuhan Sunda Kelapa menuju pelabuhan Pontianak, denga sarat haluan 4,00 meter, sarat buritan 4,40 meter dan selama pelayaran kapal mengalami cuaca buruk, angin kencang serta ombak besar lebih kurang 3 m;

f. Menurut...

- f. Menurut keterangan Saksi, Muatan KM EL NO.2 tidak *overload*, mesin normal dengan rata-rata putaran mesin 230 RPM, kecepatan kapal lebih kurang 4,5 knot, kemudi dalam keadaan baik;
 - g. Pada tanggal 10 Januari 2020 sekira pukul 07.30 WIB, KM EL NO.2 mengalami *stop engine* mendadak sehingga kapal terombang-ambing sekira 14 jam dan terkena ombak besar lebih kurang 3 m, namun mesin KM EL NO.2 berhasil di perbaiki dan kembali melanjutkan pelayaran;
 - h. Keterangan Saksi, bahwa dikarenakan kapal mengalami cuaca buruk ombak dari haluan terus-menerus, sehingga air laut masuk melalui ulup/ lobang jangkar dan dikarenakan angin kencang, terpal penutup palka-I terbalik sehingga air laut masuk dari celah/siku palka sedikit demi sedikit masuk ke dalam palka I,
 - i. Terduga I Nakhoda memerintahkan Saksi Juru Mudi Jaga untuk memberitahukan seluruh ABK bahwa kapal akan tenggelam;
 - j. Saksi Mualim I berkumpul dianjungan dengan ABK lainnya menggunakan *Life Jacket* atas perintah Terduga I Nakhoda, untuk menurunkan *Life Raft*, kemudian semua Awak kapal turun ke *life raft* meninggalkan kapal;
 - k. Menurut Saksi Mualim I, diperkirakan juga adanya pergeseran muatan di palka depan yang bermuatan semen, plat besi, *wire mash*, besi beton dan kelontongan.
4. Saksi Mualim II, Saudara Kurniawan Ilahi, tidak hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, Sesuai Surat Konfirmasi Kehadiran dari PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Nomor: 027/ASR-FA/VIII/2022 tanggal 22 Agustus 2022 dan Surat Konfirmasi kehadiran PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Nomor: 030/ASBR-FA/IX/2022, tanggal 06 September 2022 dikarenakan yang bersangkutan sudah tidak bekerja di perusahaan dan tidak bisa dihubungi, Sehingga keterangan diambil dari Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) adalah sebagai berikut

a. Lahir di	: Jakarta
Tanggal	: 27 April 1979
Agama	: Islam
Alamat	: Dusun Gudang, RT.009 RW.004, Kelurahan Bugis, Kecamatan Sape, Bima, Nusa Tenggara Barat.
Pendidikan Umum	:
Teknis	: ANT-V, tahun 2019 di Jakarta.

Pengalaman Berlayar :

1) Kelasi, KM Ferindo 6, tahun 2008 s.d. 2010;

2). Juru...

- 2) Juru Mudi, KM Lintas Mahakam, tahun 2010 s.d. 2012;
- 3) Mualim III, KM Lintas Barito, tahun 2014 s.d. 2015;
- 4) Mualim II, KM EL NO.2, tahun 2016 s.d. kejadian.

- b. Hadir dalam pembuatan BAPP di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani;
- c. Saksi sudah menjabat sebagai Mualim II diatas KM EL NO.2 lebih kurang 3 (tiga) tahun sampai dengan kejadian, sehingga sudah familier dengan kondisi diatas kapal maupun terhadap rute pelayaran yang dilintasi;
- d. Pada tanggal 09 Januari 2020, kapal bertolak dari Pelabuhan Sunda Kelapa tujuan Pontianak dengan sarat bagian depan 4.00 meter, sarat belakang 4,40 meter, sarat sata-rata 4,20 meter, kecepatan rata-rata 4,5 knot dan semua peralatan navigasi, komunikasi VHF dalam keadaan baik hanya SSB yang rusak, selama pelayaran kapal terus-menerus mengalami cuaca buruk, angin kencang dan ombak besar;
- e. Pada tanggal 10 Januari 2020 sekira pukul 07.00 WIB, kapal mengalami kerusakan pada mesin induk sehingga terombang ambing lebih kurang 10 jam dalam cuaca buruk dengan tinggi gelombang lebih kurang 3 meter, setelah selesai perbaikan mesin, kapal melanjutkan pelayaran dengan putaran mesin 230 RPM, kecepatan kapal 4,3 *knot* namun air laut sudah mulai masuk dari ulup jangkar sehingga haluan kapal mulai nungging (*trim by ahead*);
- f. Pada saat itu Saksi yang melaksanakan Dinas Jaga Laut kemudian Nakhoda memerintahkan untuk mengarahkan haluan kapal kedaratan terdekat dengan bermain *ballast* untuk mengimbangi stabilitas kapal.
- g. Haluan kapal semakin nungging (*trim by ahead*) diperkirakan akibat hempasan ombak besar dan angin kencang maka terpal penutup palka terbalik sehingga air laut masuk ke palka-I dari sela-sela *pontoon* penutup palka serta air laut masuk melalui lubang jangkar;
- h. Nakhoda memerintahkan semua ABK bersiap-siap di anjungan menggunakan *life jacket*, Saksi berupaya meminta bantuan kapal lain menggunakan Radio VHF Channel 16 namun tidak ada respon selanjutnya menghubungi Perwakilan Perusahaan Pak Tono melalui Telefon genggam (*hand phone*);

i. Ketika...

- i. Ketika keadaan kapal sudah semakin nungging Nakhoda memerintahkan semua ABK mengembangkan 2 (dua) *life raft* dan turun kedalam kemudian menjauhi kapal yang mulai tenggelam.
5. Saksi Masinis III, Saudara Luthfi Saputra tidak hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, Sesuai Surat Konfirmasi Kehadiran dari PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Nomor: 027/ASR-FA/VIII/2022 tanggal 22 Agustus 2022 dan Surat Konfirmasi kehadiran PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Nomor: 030/ASBR-FA/IX/2022, tanggal 06 September 2022 dikarenakan yang bersangkutan sudah tidak bekerja di perusahaan dan tidak bisa dihubungi, Sehingga keterangan diambil dari Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) adalah sebagai berikut:
- a.

Lahir di	: Cirebon
Tanggal	: 18 April 1994
Agama	: Islam
Alamat	: Jl. Kramat Pulo Dalam III, Gg IX.G.13, RT.010 RW.004, Kelurahan Kramat, Kecamatan Senen, Jakarta Pusat, DKI Jakarta.

Pendidikan Umum	: -
Teknis	: ATT- IV, tahun 2018 di Jakarta Timur

 Pengalaman Berlayar :
 - 1) Kadet Mesin, KM DJO NO.2, tahun 2015;
 - 2) Masinis III, KM EL NO.2, tahun 2019 s.d. kejadian.
 - b. Saksi, hadir dalam pembuatan BAPP di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani;
 - c. Pada saat kejadian Saksi bertugas jaga di Kamar Mesin bersama Juru Minyak, Saudara Sultan dan Saksi memberi keterangan bahwa kondisi kamar mesin dan permesinan kapal saat sebelum terjadinya kecelakaan dalam keadaan normal;
 - d. Saksi menerangkan bahwa pada tanggal 10 Januari 2020, sebelum terjadinya kecelakaan kapal tenggelam, benar ada kebocoran pipa pada pendingin shaft propeller pada saat dalam pelayaran namun telah diperbaiki dan kapal melanjutkan pelayarannya dengan putaran mesin pada RPM 230 hingga 240;
 - e. Pada saat terjadinya kecelakaan, Saksi bertugas jaga di Kamar Mesin bersama Juru Minyak, Saudara Sultan, kondisi kamar mesin dan permesinan sebelum

terjadinya...

terjadinya kecelakaan dalam keadaan normal dan tidak berselang lama kondisi kapal mulai nungging (*Trim by ahead*) selanjutnya Saksi mendapatkan perintah khusus dari anjungan untuk membuang air balast 1 sebelah kanan;

- f. Saat mengetahui kapal akan tenggelam Saksi mendapatkan instruksi dari KKM untuk mematikan panel generator kemudian berkumpul di anjungan atas perintah Nakhoda dengan memakai *life jacket* membantu ABK lainnya menurunkan *life raft* untuk meninggalkan kapal (*abandon ship*).

6. Saksi Juru Mudi Jaga, Saudara Syaiful Rochman, tidak hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, sesuai Surat Konfirmasi Kehadiran dari PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Nomor: 027/ASR-FA/VIII/2022 tanggal 22 Agustus 2022 dan Surat Konfirmasi kehadiran PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Nomor: 030/ASBR-FA/IX/2022, tanggal 06 September 2022 dikarenakan yang bersangkutan sudah tidak bekerja di perusahaan dan tidak bisa dihubungi, Sehingga keterangan diambil dari Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) adalah sebagai berikut:

- a. Lahir di : Bangkalan
Tanggal : 26 April 2000
Agama : Islam
Alamat : Dusun Baruk, RT.005 RW.002, Kelurahan Lajing, Kecamatan Arosbaya, Bangkalan, Jawa Timur.

Pendidikan

Umum

: -

Teknis

: *Basic Safety Training*, tahun 2019, di Jakarta

Pengalaman Berlayar :

- 1) Juru Mudi KM EL NO.2, tahun 2019 s.d kejadian.

- b. Saksi hadir dalam pembuatan BAPP di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani;
- c. Saksi menjadi Juru Mudi KM EL NO.2 tanggal 26 Desember 2020 sampai dengan kejadian, baru bertugas lebih kurang 2 minggu di atas kapal, menurut pengakuan Saksi bahwa belum pernah bekerja di kapal lain sebelumnya dan pada saat naik ke KM EL NO.2 tidak pernah menandatangani Perjanjian Kerja Laut (PKL);
- d. Saksi berdinas jaga laut jam 00.00-04.00 bersama Perwira Jaga Mualim II, menurut keterangan Saksi bahwa selama pelayaran kapal mengalami cuaca buruk, angin kencang, ombak lebih kurang 3 meter;

e. Pada...

- e. Pada tanggal 12 Januari 2020 sekira pukul 02.00 WIB posisi kapal nungging kemudian Saksi diperintahkan Nakhoda untuk membangunkan semua ABK untuk berkumpul dianjung dengan memakai *life jacket* dan sekira pukul 03.00 WIB kapal sudah benar-benar tenggelam.

7. Saksi, Juru Minyak/ *Oiler*, Saudara Sultan, tidak hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, Sesuai Surat Konfirmasi Kehadiran dari PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Nomor: 027/ASR-FA/VIII/2022 tanggal 22 Agustus 2022 dan Surat Konfirmasi kehadiran PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Nomor: 030/ASBR-FA/IX/2022, tanggal 06 September 2022 dikarenakan yang bersangkutan sudah tidak bekerja di perusahaan dan tidak bisa dihubungi, Sehingga keterangan diambil dari Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) adalah sebagai berikut:

- a. Lahir di : Kanarea
 Tanggal : 23 Oktober 1993
 Agama : Islam
 Alamat : Kanarea, Kelurahan Limbung, Kecamatan Bajeng, Gowa, Sulawesi Selatan
 Pendidikan Umum : -
 Teknis : *Basic Safety Training*, tahun 2019, di Jakarta

Pengalaman Berlayar :

Juru Minyak, KM EL NO.2, tahun 2019 s.d kejadian.

- b. Hadir dalam pembuatan BAPP di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani;
- c. Saksi bekerja di KM EL NO 2 dan menjabat sebagai Juru Minyak lebih kurang 6 (enam) bulan dan Saksi tidak pernah merasa menandatangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) untuk bekerja di KM EL NO.2;
- d. Pada tanggal 9 Januari 2020, Saksi menjelaskan bahwa KM EL NO.2 berangkat dari Pelabuhan Sunda Kelapa dengan tujuan Pontianak dan menghadapi cuaca buruk terus-menerus;
- e. Pada tanggal 10 Januari 2020 kapal mengalami kerusakan pada pipa pendingin as *propeller* dan segera diperbaiki, setelah selesai perbaikan lalu kapal melanjutkan perjalanan;

f. Pada...

- f. Pada tanggal 12 Januari 2020, sekira pukul 00.00 WIB Saksi sedang berdinasi jaga bersama Masinis III dan pada saat mengontrol kondisi Kamar Mesin, semua dalam keadaan aman namun sekira pukul 02.00 WIB Saksi mendapat informasi untuk *standby* di Anjungan dan Saksi mendapat perintah dari Masinis III untuk ikut menemaninya mematikan panel *generator* dan kembali ke Anjungan;
- g. Sekira pukul 03.00 WIB Saksi meninggalkan kapal dan naik ke *Liferaft*.
8. Saksi, Serang/Bosun tidak hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, Sesuai Surat Konfirmasi Kehadiran dari PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Nomor: 027/ASR-FA/VIII/2022 tanggal 22 Agustus 2022 dan Surat Konfirmasi kehadiran PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Nomor: 030/ASBR-FA/IX/2022, tanggal 06 September 2022 dikarenakan yang bersangkutan sudah tidak bekerja di perusahaan dan tidak bisa dihubungi, Saksi juga tidak dibuatkan Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) oleh Syahbandar.
9. Saksi, Perwakilan Perusahaan PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Saudara Nani Mulyani, hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, dibawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Tanjung Karang
 Tanggal : 22 Maret 1983
 Agama : Kristen Khatolik
 Alamat : Jl. Sultan Agung Raden Saleh Raya No.41
 RT.016 RW.000, Kedaton, Bandar Lampung.
- Pendidikan Umum : 1) Sekolah Dasar (SD), tahun 1996 di Lampung
 2) Sekolah Menengah Pertama (SMP), tahun 1999 di Lampung
 3) Sekolah Menengah Atas (SMA), tahun 2002 di Lampung
 4) D-III Akutansi, tahun 2004 di Lampung.
- Pengalaman Kerja:
 1) Operasional Manager, PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, tahun 2014 s.d. Kejadian.
- b. Saksi, sebagai Perwakilan Perusahaan PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, Saudara Nani Mulyani, mengetahui maksud dari kehadiran dalam persidangan untuk memberikan keterangan terkait peristiwa terjadinya kecelakaan kapal tenggelamnya KM EL NO.2 pada tanggal 12 Januari 2020 pukul 03.00 WIB, di Perairan Tanjung Pandan, Belitung;

c. Saksi...

- c. Saksi menjabat sebagai Manager Operasional, *Marketing* perusahaan, keuangan dan operasional kapal-kapal PT Aliet Sakhata Bahtera Rahayu;
- d. Saksi menerangkan, PT Aliet Sakhata Bahtera Rahayu memiliki 2 (dua) unit armada yaitu KM EL NO.2 dan KM Vidi No.1 dan setelah kejadian kecelakaan kapal KM EL NO.2 perusahaan hanya memiliki satu Armada yaitu KM. Vidi No. 1;
- e. Saksi mendapat berita, tentang tenggelamnya KM EL NO.2 pada tanggal 12 Januari 2020 sekira pukul 01.55 WIB pada koordinat 03° 03,36'S/ 107° 27,73'T di perairan Tanjung Pandan, Belitung;
- f. Sebelum kejadian Saksi tidak mendapat laporan tentang kelainan dari petugas lapangan, baik sebelum pemeriksaan maupun setelah pemeriksaan kapal dari KSOP Kelas III Sunda Kelapa dan semua dalam keadaan baik;
- g. Dalam pelaksanaan pemuatan di KM EL NO.2, Saksi hanya mendapat laporan bahwa kapal akan menerima muatan sebesar 1800 ton diantaranya muatan semen, besi beton, plat kapal, kendaraan roda empat (mobil) dan lain-lain;
- h. Dalam kecelakaan tenggelamnya KM EL NO.2, Saksi hanya menerima berita dari Agen, selanjutnya menugaskan perwakilan 1 (satu) orang Staf dari perusahaan, untuk segera mengurus awak kapal ke Pelabuhan Tanjung Pandan;
- i. Saksi juga menerangkan bahwa terkait perencanaan, perawatan dan perbaikan kapal dilakukan oleh petugas operasional yaitu Saudara Yono, saat ini yang bersangkutan sudah tidak bekerja lagi di PT Aliet Sakhata Bahtera Rahayu, dan Saksi hanya mendapat laporan hasil perencanaan, perawatan dan perbaikan saja;
- j. KM EL NO.2 sebelum tenggelam sudah pernah menerima muatan semen sejumlah 2000 ton dan perjalanan tidak ada masalah dan aman;
- k. Dalam struktur organisasi PT Aliet Sakhata Bahtera Rahayu terdiri dari Direktur, Manager Operasional yang membawahi Operasional 1 dan Operasional 2 dan tidak ada memiliki pengetahuan tentang ilmu kemaritiman/kepelautan;
- l. Setelah kejadian kecelakaan KM EL NO.2, PT Aliet Sakhata Bahtera Rahayu sudah tidak mengoperasikan kapal secara mandiri karena kapal yang tersisa telah di sewakan/*charter* oleh pihak lain.

10. Saksi, Penerbit SPB KSOP Kelas III Sunda Kelapa, Saudara Bernady Noor, hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, dibawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Jakarta
 Tanggal : 19 Desember 1972
 Agama : Islam
 Alamat : Jl. Griya Asri Blok B3/2, RT.055, RW.007
 Kelurahan Jelupang, Kecamatan Serpong Utara,
 Tanggerang Selatan, Banten.

Pendidikan

- Umum : 1) Sekolah Dasar (SD), tahun 1985 di Petojo Utara.
 2) Sekolah Menengah Pertama (SMP), tahun 1987 di Jakarta.
 3) Sekolah Menengah Atas (SMA), tahun 1990 di Jakarta.
 4) S-I, tahun 2010, di Bontang.

Teknis : -

Pengalaman Kerja:

- 1) Nakhoda, Kapal Patroli Kelas V, tahun 2003;
- 2) *Marine* Inspektur, KSOP Kelas III Sunda Kelapa, tahun 2014;
- 3) Petugas Kesyahbandaraan, KSOP Kelas III Sunda Kelapa, tahun 2014 s.d. sekarang;

- b. Saksi Penerbit SPB KSOP Kelas III Sunda Kelapa, mengetahui maksud dari kehadiran dalam persidangan untuk memberikan keterangan terkait peristiwa terjadinya kecelakaan kapal Tenggelamnya KM EL NO.2 pada tanggal 12 Januari 2020 pukul 03.00 WIB, di Perairan Tanjung Pandan, Belitung, setelah menerima surat panggilan sidang dari Mahkamah Pelayaran;
- c. Saksi merupakan petugas Kesyahbandaraan yang mempunyai tugas dan tanggung jawabnya yaitu sebagai perwira jaga, pemeriksa, pengawas dan penerbit Surat Persetujuan Berlayar (SPB);
- d. Menurut keterangan Saksi, bahwa saat ini sudah tidak ada lagi pemeriksaan secara fisik terkait pengesahan penerbitan SPB, hanya bukti kesanggupan pernyataan Nakhoda melalui (*Master Sailing Declaration*) sedangkan Surat Kesiapan Nakhoda harus melampirkan Surat LK3, dari Subdit Lala;

e. Saksi...

- e. Saksi mengetahui kejadian tenggelamnya KM EL NO.2 di perairan Tanjung Pandan Belitung berita dari agen yang mengurus SPB PT Aliet Sakhata Bahtera Rahayu, dengan memperlihatkan video dan foto-foto saat kejadian, berita kecelakaan kapal tenggelam tersebut tidak terdapat korban jiwa, kemudian telah ditangani oleh petugas KSOP Kelas IV Pelabuhan Tanjung Pandan, namun tidak ada koordinasi KSOP Kelas III Sunda Kelapa dengan KSOP Kelas IV Pelabuhan Tanjung Pandan dalam penanganan tenggelamnya KM EL NO.2;
- f. Setiap kapal yang akan masuk dan keluar Pelabuhan Sunda Kelapa wajib menghidupkan VHF *Channel* 71, namun saksi dalam keterangannya tidak menerima laporan tentang kapal dari Petugas KSOP kelas III Pelabuhan Sunda Kelapa terkait adanya ketidaksesuaian KM EL NO.2, jika ada kelebihan muatan yang mengakibatkan stabilitas kapal menjadi miring SPB tidak akan diterbitkan;
- g. Terkait dengan pengawasan bandar, dilakukan oleh 2 (dua) orang Petugas dari KPLP, 2 (dua) orang petugas Kesyahbandaran dan 1 (satu) orang petugas Lalu Lintas Laut, sehingga total petugas 6 (enam) orang termasuk perwira jaga Penerbit SPB.
11. Saksi, Pembuat BAPP KSOP Kelas IV Tanjung Pandan Saudara Harsyah Fadli, hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, dibawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Palembang
 Tanggal : 22 Agustus 1985
 Agama : Islam
 Alamat : Jl. Mualim RT.015, RW.004, Kelurahan Aik Pelelang Jaya, Kecamatan Tanjung Pandan, Belitung.
- Pendidikan
 Umum : 1) Sekolah Dasar (SD), tahun 1997 di Palembang.
 2) Sekolah Menengah Pertama (SMP), tahun 2000 di Palembang.
 3) Sekolah Menengah Atas (SMA), tahun 2003 di Palembang.
 4) S-I Ilmu Komunikasi, tahun 2006, di Tanjung Pandan.
- Teknis : ANT-IV, tahun 2006, di Jakarta.
- Pengalaman Kerja:

- 1) Nakhoda KNP.5180, KSOP Kelas IV Tanjung Pandan, tahun 2017 s.d. 2022.
- b. Saksi Pembuat BAPP KSOP Kelas IV Tanjung Pandan, mengetahui maksud dari kehadiran dalam persidangan untuk memberikan keterangan terkait peristiwa terjadinya kecelakaan kapal tenggelamnya KM EL NO.2 pada tanggal 12 Januari 2020 pukul 03.00 WIB, di Perairan Tanjung Pandan, Belitung;
- c. Sesuai Perintah Tugas Nomor: KP.104/2/11/KSOP.Tpdn-2020, tanggal 15 Januari 2020, Saksi telah melakukan pemeriksaan kepada Nakhoda, Awak kapal KM EL NO.2, dan membuat BAPP atas terjadinya kecelakaan tenggelamnya KM EL NO.2 di perairan Tanjung Pandan Belitung pada tanggal 12 Januari 2020 sekira pukul 03.00 WIB;
- d. Dalam pembuatan BAPP, Kepala KSOP Kelas IV Pelabuhan Tanjung Pandan Belitung menugaskan Saksi bersama 2 (dua) orang Petugas Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli yaitu Saudara Rachmaddanny dan Saudara Aji Septian;
- e. Saksi menerima berita kecelakaan KM EL NO.2 dari agen kapal di Tanjung Pandan, pada tanggal 12 Januari 2020 sekira pukul 06.00 WIB, selanjutnya melaporkan kepada Kepala KSOP Kelas IV Tanjung Pandan, selanjutnya melakukan koordinasi dengan Basarnas dan Babinsa setempat dalam melakukan upaya penyelamatan terhadap awak KM EL NO.2;
- f. Saksi menerangkan bahwa pada tanggal 12 Januari 2020, cuaca di perairan Tanjung Pandan pada saat kejadian tenggelamnya KM EL NO.2, saat itu hujan lebat disertai gelombang tinggi, terbatasnya personil dan armada patroli yang dimiliki hanya 1 (satu) unit kapal patroli, sehingga tidak dapat melakukan upaya penyelamatan;
- g. Upaya penyelamatan KM EL NO.2 dibantu oleh KM Tetap Jaya yang sedang berlayar dari Pelabuhan Sunda Kelapa tujuan Pelabuhan Tanjung Pandan;
- h. Sekira pukul 08.00 WIB, KM Tetap Jaya memasuki Pelabuhan Tanjung Pandan dengan membawa seluruh awak kapal KM EL NO.2 ke KSOP Kelas IV Tanjung Pandan untuk dilakukan pemeriksaan BAPP awal dengan membuat Berita Acara Kecelakaan Kapal dari Nakhoda;

i. Awak...

- i. Awak kapal KM EL NO.2 berjumlah 14 (empat belas) orang dengan kondisi yang tidak memungkinkan untuk langsung dimintai keterangan, maka pembuatan BAPP dilakukan besok harinya;

12. Ahli BKI Saudara Bakti Nugroho Dwi Kushadianto, sebagai Senior Manager Penerimaan Klas PT Biro Klasifikasi Indonesia, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Lumajang
 Tanggal : 22 Juli 1981
 Agama : Islam
 Alamat : Perumahan Permata Jingga, Blok Anggrek III/15
 RT.007 RW.006, Kelurahan Tunggulwulung,
 Kecamatan Lowokwaru, Malang, Jawa Timur.

Pendidikan Umum :
 1) Sekolah Dasar (SD), tahun 1994 di Lumajang.
 2) Sekolah Menengah Pertama (SMP), tahun 1997 di Lumajang.
 3) Sekolah Menengah Atas (SMA), tahun 2000 di Lumajang.
 4) D-III, tahun 2003, di Surabaya.
 5) S-I, tahun 2006, di Surabaya.
 6) S-2, di Surabaya.

Teknis : -
 Pengalaman Kerja:
 Senior Manager Penerimaan Klas, PT Biro Klasifikasi Indonesia,
 tahun 2006 s.d. sekarang.

- b. Ahli BKI Saudara Bakti Nugroho, mengerti maksud kehadiran dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal untuk dimintai keterangan terjadinya kecelakaan kapal tenggelamnya KM EL NO.2 di Perairan Tanjung Pandan, Belitung;

- b. Ahli menjabat sebagai Senior Manager Penerimaan Klas, Divisi Surveyor Klas di BKI, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab yaitu menyeleksi dan memeriksa hasil laporan Surveyor dari berbagai cabang BKI di daerah, memeriksa aspek-aspek klasifikasi mengenai struktur kapal dan teknikal;

- c. KM EL NO.2 dibuat tahun 1990 kemudian dirancang kembali (*rebuilt*) pada tahun 2011, dan sudah memenuhi standar dari BKI termasuk untuk kelaiklautan kapal secara struktur dan mesin;
- d. Pada tanggal 22 Agustus 2019 sampai 26 Desember 2019 saat kapal *docking* ada beberapa penggantian pelat di *bottom/keel*, dan dilakukan Survei Pengedokan dan Survei Khusus oleh BKI serta perpanjangan sertifikat klas yang berlaku sampai tahun 2021;
- e. Ahli menerangkan kapal yang boleh masuk ke Indonesia yaitu 15 (lima belas) tahun, namun dari klas BKI tidak ada batasan usia kapal;
- f. Ahli menerangkan bahwa pelat lambung KM EL NO.2 sudah diperiksa dan diuji kedap air dalam keadaan baik;
- g. Menurut keterangan Ahli, bahwa kebocoran pipa pendingin tidak mempengaruhi tenggelamnya kapal dikarenakan pipa yang bocor berukuran kecil dan dapat teratasi;
- h. Menurut Ahli, normalnya dikapal jika terdapat genangan di *engine room*, otomatis memakai sistem *Oil Water Separator (OWS)*, namun ketika kondisi genangan air berlebihan (ekstrem) awak kapal dapat menggunakan pompa *General Service (GS)* untuk memompa *bilge, ballast, fire*;
- i. Dalam pemeriksaan */survey* klasifikasi mesin, kondisi kinerja pompa termasuk dalam *checklist survey*, semua pompa-pompa di kapal harus bekerja dengan baik dan sudah dilaksanakan tertera pada laporan survey pada tanggal 16 April 2019.

13. Ahli BKI Saudara Akhmad Syariful Anwar sebagai *Enginner*, PT Biro Klasifikasi Indonesia, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Gresik
- Tanggal : 14 Maret 1988
- Agama : Islam
- Alamat : Jl. Mutiara Sentul, Cluster The Nature, Blok DA NO.25, RT.003, RW.007, Kelurahan Sentul, Kecamatan Babakan Madang, Bogor, Jawa Barat

Pendidikan...

Pendidikan

- Umum : 1) Sekolah Dasar (SD), tahun 2000 di Gresik.
 2) Sekolah Menengah Pertama (SMP), tahun 2003 di Gresik.
 3) Sekolah Menengah Atas (SMA), tahun 2006 di Gresik.
 4) S-I, tahun 2010, di Surabaya.

Teknis : -

Pengalaman Kerja:

Enginner, PT Biro Klasifikasi Indonesia, tahun 2010 s.d. sekarang

- b. Ahli mengerti maksud kehadiran dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal untuk dimintai keterangan terjadinya kecelakaan kapal tenggelamnya KM EL NO.2 di Perairan Tanjung Pandan, Belitung;
- c. Ahli telah bekerja di Perusahaan Biro Klasifikasi Indonesia, sejak tahun 2010 sampai dengan sekarang;
- d. Ahli sebagai *Engginer* mempunyai tugas dan tanggung jawab yaitu di Divisi Rancang bangun dibagian kelengkapan dokumen Stabilitas Kapal;
- e. Ahli sudah melakukan Investigasi kecelakaan kapal KM EL NO.2 terutama mengenai stabilitasi kapal dan melakukan pemaparan menjelaskan data KM EL NO.2, kronologis kejadian, kondisi cuaca saat kejadian, pekerjaan persetujuan rancang bangun (*plan approval*) meliputi struktur lambung, mesin, listrik, stabilitas dan garis muat kapal (*load line*);
- f. Ahli memberikan keterangan bahwa KM EL NO.2 hanya memiliki kapasitas angkut 1.540 ton berdasarkan *Stability Booklet* dengan *draft* maksimum 4,5 meter, dimana komposisi pemuatan berdasarkan dokumen yang disetujui hanya di dalam ruang muat (*cargo hold*), bukan di atas *hatch cover*, muatan KM EL NO.2 sebelum kecelakaan adalah 1.865 ton berdasarkan laporan final KNKT, jadi ada kelebihan muatan sekitar 300 ton, dan ada muatan yang ditempatkan di atas *hatch cover* atau diluar *cargo hold*;
- g. Semakin berat muatan di bagian atas kapal, maka akan menambah nilai KG dan menjadikan lengan stabilitas semakin rentan;

h. Hasil...

- h. Hasil perhitungan internal (simulasi) dari BKI menunjukkan bahwa *draft* KM EL NO.2 sebelum terjadi kecelakaan yaitu 4.68 meter, dengan adanya kenaikan *draft* mengakibatkan adanya pengurangan nilai lambung timbul (*freeboard*) dari 1.300 mm menjadi 900 mm, dengan kondisi tinggi gelombang (*wave height*) saat itu 1 meter maka akan mengakibatkan air naik diatas kapal (*water on deck*);
- i. Sesuai dengan gambar rencana umum (*General Arrangement*) penutup palka KM EL NO.2 adalah tipe ponton;
- j. Standarisasi penutup geladak lambung timbul, sesuai dengan PM No 39 tahun 2016, harus bersifat *wheatertight* (kedap cuaca), sistem penutupan *portable cover* maupun ponton harus kedap cuaca jadi ketika air laut masuk tidak akan dapat menggenangi kompartemen di bawah *deck* lambung timbul, didalam proses penerimaan klas BKI melakukan pengujian *wheatertight*;
- k. Posisi akhir *water line* KM. EL NO.2 ketika kejadian, sudah sepersekian akan menggenangi geladak utama, kapal *trim by ahead* 1,405 meter;
- l. Berdasarkan dokumentasi pada saat kejadian KM. EL NO.2 tenggelam, terlihat bagian buritan kapal terangkat mengindikasikan adanya muatan yang berlebih sehingga kemungkinan air naik di atas *deck*;
- m. Berdasarkan simulasi dari BKI, kompartemen mengalami kebocoran dan kapal mengalami *trim* haluan, kondisi ini bertambah fatal dikarenakan kapal berlayar melawan ombak besar, sehingga haluan kapal menyendok air;
- n. Menurut keterangan Ahli, penyebab terjadinya kecelakaan kapal KM EL NO.2 sesuai sisi stabilitas muatan yaitu awalnya ada kelebihan muatan sebesar kurang lebih 300 ton dan kelebihan sarat kapal (*over draft*) yaitu 4.5 meter menjadi 4.68 meter (simulasi dari BKI) sehingga air naik ke atas geladak (*deck*) kemudian masuk ke kompartemen.

IV. Pendapat Mahkamah Pelayaran

Atas dasar penelitian dan pemeriksaan secara seksama terhadap berkas diperiksa yang diterima Mahkamah Pelayaran dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) KSOP Kelas IV Tanjung Pandan dan alat bukti lainnya, serta keterangan yang diberikan oleh Saksi lainnya dihadapan Sidang Pertama Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal pada hari Rabu dan Kamis, tanggal 24 dan 25 Agustus 2022 dan Sidang Kedua pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 bertempat di Kantor Mahkamah Pelayaran, Jakarta. Sehubungan dengan

Kecelakaan Kapal Tenggelamnya KM EL NO.2 pada tanggal 12 Januari 2020 pukul 03.00 WIB, di Perairan Tanjung Pandan, Belitung dengan titik koordinat 03° 03,36' S/ 107° 27,73'T, telah sampai pada pendapat sebagai berikut:

1. Tentang Kapal, Dokumen Kapal dan Awak Kapal

Berdasarkan pemeriksaan atas data-data administratif dan hasil pemeriksaan lanjutan terhadap para Saksi, maka Keadaan Kapal, Dokumen Kapal dan Awak Kapal dapat disimpulkan sebagai berikut:

a. Kapal

Kapal KM EL NO.2 (Eks Fukuwa Maru No.8) Tanda panggilan (*Call Sign*) PNUD adalah jenis kapal barang bahan utama baja, berbendera Indonesia dengan ukuran GT 1049 dibangun di Jepang, Tahun 1990, berbaling-baling satu, Geladak dua, digerakan oleh mesin penggerak utama merk Niigata 1000 PS, ukuran kapal Panjang 65,52 meter, lebar 11,50 meter dalam 5,60 meter.

b. Dokumen Kapal

Kapal KM EL NO.2 (Eks Fukuwa Maru No.8) dimiliki oleh PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu berkedudukan di Kota Tangerang dilengkapi surat ukur internasional (1969) Nomor: 325/Ab Tanggal 21 Juni 2011, Surat Laut Nomor: PK.205/3103/SL-PM/DK-13 tanggal 09 Juli 2013, Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal barang Nomor: PK.005/64/7/KSOP.Btn-19 Tanggal 18 Desember 2019 berlaku hingga tanggal 22 Maret 2020, serta memiliki sertifikat-sertifikat lainnya yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan dan masih berlaku, dilengkapi Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Sunda Kelapa Nomor: J.2 APIII/024/I/2020 Tanggal 9 Januari 2020.

c. Awak Kapal

Berdasarkan Daftar Awak Kapal (*Crew List*) KM EL NO.2 yang ditandatangani oleh Nakhoda dan diketahui Syahbandar Sunda Kelapa, kapal diawaki oleh 14 (empat belas) orang, termasuk Nakhoda dan memiliki Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum (*Minimum Safe Manning Document*), Nomor: PK.307/42/14/KSOP.Btn-19 diterbitkan di Pelabuhan Merak tanggal 19 Desember 2019 berlaku sampai dengan 18 Maret 2020 dengan susunan Perwira Deck dan Mesin sebagai berikut:

Bagian...

Bagian Dek :

Nakhoda : Dwi Suyanto; Ijazah ANT-IV, Tahun 2017
 Mualim I : Albert; Ijazah ANT-III, Tahun 2019
 Mualim II : Kurniawan Ilahi; Ijazah ANT-V, Tahun 2019

Bagian Mesin :

KKM : Bachtiar; Ijazah, ATT-III, Tahun 2016
 Masinis II : Muksin; Ijazah ATT-V, Tahun 2019
 Masinis III : Luthfi; Ijazah ATT-IV, Tahun 2019

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa kapal, dokumen kapal dan pengawakan kapal sudah sesuai dan dapat diterima.

2. Tentang Keadaan Cuaca

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

a. Menurut Analisis Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim Klas I Tanjung Priok No. BMKG ME.01.02/LK.163/KTJP/VIII/2022 tanggal 18 Agustus 2022, pada saat kejadian tenggelamnya KM EL NO.2 pada tanggal 12 Januari 2020 sekira Pukul 03.00 WIB pada koordinat 03° 03,36'S /107° 27,73'T, adalah sebagai berikut:

Cuaca	: Hujan Sedang - Lebat disertai Petir
Arah dan Kecepatan Angin	: Barat – Barat Laut, 8-18 knot
Arah dan Kecepatan Arus	: Tenggara – Selatan, 50-90 cm/s
Arah dan Tinggi Gelombang	: Timur - Tenggara, Rendah (<i>slight</i>) (0,50 -1,25 meter)
Jarak Pandang	: 2-5 km.

b. Menurut...

- b. Menurut Keterangan Terduga I Nakhoda dan Terduga II KKM yang dikuatkan Saksi Mualim II, Saudara Kurnia Ilahi dan Saksi Juru Mudi, Saudara Syaiful Rochman bahwa sebelum dan pada saat kejadian kapal mengalami cuaca buruk hujan dengan tinggi gelombang 3-4 meter, angin kencang dengan kecepatan 15-20 knot

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa keterangan Cuaca dari Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika, Stasiun Meteorologi Maritim Klas I Tanjung Priok merupakan informasi cuaca secara umum pada wilayah yang luas di perairan tersebut dan secara spesifik tidak dapat diprediksi perubahan cuaca ekstrim yang terjadi secara tiba-tiba ditempat kejadian Kecelakaan Kapal walaupun ada sedikit perbedaan pada keterangan para Terduga dan para Saksi tentang keadaan cuaca pada saat kejadian, namun terdapat beberapa kesesuaian dengan keterangan informasi cuaca dari BMKG, sehingga keterangan Terduga I Nakhoda dan Terduga II KKM KM EL NO 2, dapat diterima.

3. Tentang Muatan dan Stabilitas Kapal

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

a. Muatan

- 1) Berat total muatan berdasarkan *manifest* kapal adalah 1.812,733 ton;
- 2) Draft kapal saat selesai memuat sesuai keterangan Terduga I Nakhoda dan Mualim I dalam BAPP adalah:

<i>Draft</i> depan	: 4,00 meter
<i>Draft</i> belakang	: 4,40 meter

Namun keterangan mengenai *draft* di atas tidak dikuatkan dengan bukti/fakta yang dapat menguatkan keterangan tersebut berupa *Master Sailing Declaration*, *Logbook* dan Terduga I Nakhoda tidak hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan untuk menjelaskan kesesuaian *draft* kapal, susunan muatan dan berat total;

- 3) Kapasitas angkut untuk ruang muat KM EL NO.2 hanya memiliki 1.540 ton dengan *draft* maksimum 4,50 meter, dimana komposisi pemuatan berdasarkan dokumen yang disetujui (*approved*) hanya di dalam ruang muat (*cargo hold*), sedangkan kondisi pemuatan sebelum terjadi kecelakaan bukan hanya di dalam palka tetapi juga di luar palka, yaitu di geladak utama (*main deck*) dan di atas penutup palka (*hatch cover*) berdasarkan kesaksian dari Ahli BKI.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa mengenai keadaan muatan KM EL NO.2 sebelum dan sesudah terjadinya kecelakaan, tidak dapat diterima;

b. Tentang...

b. Tentang Keadaan Stabilitas

- 1) Kondisi kapal saat muat di Pelabuhan, sempit miring ke kanan lebih kurang 1° karena kondisi air sedang surut dan kapal kembali normal (*steady*) saat air mulai pasang, sesuai keterangan Terduga I Nakhoda dalam BAPP;
- 2) Sebelum kapal tenggelam Nakhoda sempat mengatur *ballast* agar kapal kembali tegak (*steady*) berdasarkan keterangan Saksi Mualim II dikuatkan oleh keterangan Saksi KKM dan Masinis III yang diambil dari BAPP bahwa ada perintah dari Anjungan untuk menjalankan pompa *ballast* no. 1 kanan dan membuang air *ballast* no. 1 kanan saat kapal mengalami *trim by ahead*;
- 3) Berdasarkan dokumentasi pada saat kejadian KM. EL NO.2 tenggelam, terlihat bagian buritan kapal terangkat (tidak tenggelam) mengindikasikan adanya penambahan bobot muatan berupa air laut yang masuk ke dalam kapal melalui (palka) sehingga titik berat kapal bergeser ke arah depan maka terjadi kemiringan memanjang;

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa mengenai stabilitas KM EL NO.2 sebelum terjadinya kecelakaan dapat diterima, saat kejadian tidak dapat diterima;

4. Tentang Navigasi dan Olah Gerak

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

a. Navigasi

- 1) Dalam bernavigasi KM EL NO.2 dilengkapi dengan peralatan navigasi yang cukup memadai dan Perwira Dinas Jaga yang memenuhi persyaratan;
- 2) Dalam pelayaran KM EL NO.2 telah menempuh perjalanan selama lebih kurang 3 hari sebelum kejadian, tanpa adanya gangguan dalam bernavigasi dan saat terjadinya posisi kapal nungging (*trim by ahead*) kemudian Nakhoda mengambil tindakan deviasi dari haluan sejati menuju perairan Pulau Belitung dengan tujuan berlindung (*shelter*), kemudian mengubah haluan lagi menuju perairan terdekat Pulau Mendulu namun kapal tenggelam, bukan merupakan bagian dari kesalahan dalam bernavigasi.

Dengan...

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa tentang navigasi dapat diterima.

b. Olah Gerak

- 1) Sesuai dengan Surat Laut Nomor: PK.205/3130/SL-PM/DK-13 bahwa KM EL NO.2 memiliki dimensi 65,52 x 11,50 x 5,60 (meter), GT 1049, dengan Mesin penggerak utama Merk NIIGATA 1000 PS;
- 2) Setelah diketahui posisi kapal nungging, kemudian Terduga I Nakhoda melakukan olah gerak menuju perairan Pulau Belitung untuk berlindung (*shelter*), dikarenakan kondisi kapal semakin nungging (*trim by ahead*) Terduga I Nakhoda kembali berolah gerak dengan mengubah haluan menuju perairan terdekat Pulau Mendulu, namun kapal tenggelam.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa tentang cara berolah gerak dapat diterima.

5. Tentang Sebab Terjadinya Kecelakaan Kapal

Setelah menganalisa Fakta-fakta Dasar, Kondisi Lingkungan (Faktor Alam), Dokumen, Faktor Teknis, Faktor Konstruksi Kapal, Faktor Manusia dan Faktor Organisasi mengenai kejadian tenggelamnya KM EL NO.2 sebagai berikut:

- 1) Berdasarkan pendapat Mahkamah Pelayaran Tentang Keadaan Cuaca Diktum 2, *juncto* Tentang Navigasi dan Olah Gerak Diktum 4 bahwa keadaan cuaca buruk pada saat kejadian adalah merupakan salah satu penyebab tenggelamnya KM EL NO.2;
- 2) KM EL NO.2, jumlah muatan 1.812,733 Ton sesuai daftar muatan (*manifest*) sedangkan Ahli dari Biro Klasifikasi Indonesia, Saudara Akhmad Syariful Anwar yang diundang untuk dimintai pendapat sesuai bidang keilmuannya dihadapan Sidang Lanjutan Pemeriksaan Kecelakaan kapal menerangkan bahwa hasil temuan BKI tentang penyebab kecelakaan tenggelamnya KM EL NO.2 diketahui membawa muatan 1.865 ton, melebihi daya angkut kapal, dikuatkan dengan *Stability Booklet*, KM EL NO.2 memiliki kapasitas angkut 1.540 ton dengan sarat maksimum 4,50 meter, dimana komposisi muatan sesuai dokumen yang diijinkan (*approved*) hanya untuk pemuatan di dalam ruang palka (*cargo hold*);
- 3) Berdasarkan Surat Ukur Internasional (1969) Nomor: 325/Ab, ukuran sarat terbesar [peraturan 4 (2)] adalah 4,50 meter, hanya untuk muatan di dalam palka I dan palka II, namun pada saat pemuatan kapal tidak mengikuti prosedur yang sebenarnya tentang penyusunan dan pembagian muatan, terutama pada muatan berat seperti: plat baja, plat kapal, besi beton, semen, muatan lainnya yang diketahui masih terdapat

penempatan...

penempatan muatan berat diatas geladak (*on deck*) serta diatas penutup palka (*hatch cover*);

- 4) Menurut keterangan Terduga I Nakhoda yang diambil dari BAPP bahwa pada saat kapal berangkat, jumlah muatan 1812,733 Ton dengan sarat bagian depan : 4,00 meter, sarat bagian belakang 4,40 meter dan sarat rata-rata 4,20 meter, namun keterangan tersebut tidak dikuatkan dengan bukti fakta *Master Sailing Declaration*, Buku Harian Kapal (*deck log book*) dan Terduga I Nakhoda tidak hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan untuk menjelaskan kesesuaian *draft* kapal, penyusunan/pembagian muatan di dalam palka, di geladak dan diatas tutup palka serta berat total muatan;
- 5) KM EL NO.2, dalam pelayarannya pada tanggal 10 Januari 2020 pukul 07.30 WIB, mengalami kebocoran pada pipa pendingin blok as *propeller* dan *stop* mesin mendadak untuk perbaikan, ditengah cuaca buruk dengan tinggi gelombang lebih kurang 3-4 meter, angin kuat dengan kecepatan 10-15 knot, kapal terombang-ambing selama perbaikan lebih kurang 14 jam, diindikasikan adanya pergeseran muatan didalam palka, diatas geladak maupun diatas tutup palka;
- 6) KM EL NO.2 tetap melanjutkan pelayaran dalam cuaca buruk tinggi gelombang 3-4 meter dari haluan kiri dengan kondisi lambung timbul yang kecil mengakibatkan haluan kapal menyeduk air laut masuk melalui ulup jangkar kedalam bak jangkar, dan hampasan gelombang yang naik ke geladak mengalir masuk kedalam palka-I, melalui sela-sela penutup palka (ponton) dikarenakan terpal penutup palka sudah terbalik/rusak, menambah bobot pada bagian depan mengakibatkan titik berat kapal bergeser ke arah depan maka terjadi kemiringan memanjang dan posisi kapal nungging (*trim by ahead*) dengan bertambahnya debit air laut yang terus masuk kedalam kapal melampaui daya apung cadangan (*permeabilitas*), kapal tenggelam;
- 7) PT. Aliet Sakatha Bahtera Rahayu dalam struktur organisasinya, Manager Operasional, Marketing perusahaan, keuangan dan operasional kapal-kapal dirangkap oleh 1 (satu) orang, Saudari Nani Mulyani dengan memiliki Ijazah Akuntansi (DIII-Akuntansi), tidak mempunyai latar belakang pengetahuan, pengalaman di bidang pelayaran untuk mengoperasikan kapal dikuatkan dengan keterangan Saksi di depan persidangan, KM EL NO.2 sebelum tenggelam sudah pernah menerima muatan semen sejumlah 2000 Ton namun perjalanan tidak ada masalah dan aman saja, sehingga dinilai jumlah dan penyusunan muatan KM. EL NO.2 pada saat pemuatan di pelabuhan telah diketahui dan disetujui oleh Manajemen Perusahaan.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa tenggelamnya KM EL NO.2 diakibatkan rantai kesalahan (*chain of error*) yaitu faktor cuaca, faktor manusia dan faktor manajemen sesuai Diktum 5. 1), 2) dan 3) sehingga Terduga I Nakhoda KM EL NO.2 dinilai

lalai...

lalai dan belum sepenuhnya melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*) dan Terduga II KKM sehubungan dengan terjadinya kecelakaan kapal tenggelamnya KM EL NO.2 dinilai mampu dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab terkait permesinan dan manajemen kapal, sudah melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*), dapat diterima.

6. Tentang Upaya Penyelamatan

Berdasarkan hasil BAPP kecelakaan kapal terhadap Terduga Nakhoda/Perwira Kapal maka upaya penyelamatan yang dilakukan adalah sebagai berikut:

- a. Pada tanggal 10 Januari 2020 sekira pukul 04.30 WIB, KM EL NO.2 mengalami gangguan pada Mesin induk sehingga *stop engine* pada pukul 07.30 WIB dikarenakan terjadi kebocoran pada pipa (*tubing pipe*) pendingin *shaft propeller*;
- b. Terduga II KKM dan Saksi Masinis III beserta ABK Mesin (*engine staff*) melakukan perbaikan kebocoran pada pipa, kondisi kapal saat itu terombang-ambing dalam keadaan cuaca buruk dikarenakan daya pendorong Mesin Induk di *stop* untuk perbaikan, kemudian sekira pukul 22.30 WIB KM EL NO.2 setelah selesai perbaikan mesin induk normal dengan putaran mesin 230-240 RPM, kapal tetap melanjutkan pelayaran;
- c. Pada tanggal 12 Januari 2020, KM EL NO.2 kondisi kapal semakin nungging, Terduga I Nakhoda memerintahkan semua ABK berkumpul di anjungan dan Terduga II KKM menginstruksikan kepada Saksi Masinis III untuk mematikan panel listrik dan mesin generator selanjutnya naik bergabung dengan ABK lainnya berkumpul di Anjungan.
- d. Sekira pukul 01.50 WIB saat kapal akan tenggelam, Terduga II KKM memerintahkan Saksi Masinis III dengan di bantu oleh Saksi Juru Minyak membantu ABK lainnya untuk menurunkan sekoci, rakit kembang (*life raft*) atas perintah Terduga I Nakhoda untuk meninggalkan kapal (*abandon ship*).

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa Tentang Upaya Penyelamatan yang dilakukan oleh Terduga I Nakhoda Saudara Dwi Suyanto dan Terduga II , Saudara Bachtiar, dapat diterima.

7. Tentang...

7. Tentang Kesalahan dan Kelalaian

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas, dalam kasus Kecelakaan Kapal Tenggelamnya KM EL NO.2 pada tanggal 12 Januari 2020 pukul 03.00 WIB, di Perairan Tanjung Pandan, Belitung, maka beban tanggung jawab terhadap kesalahan dan kelalaian adalah sebagai berikut:

- a. Bahwa berdasarkan Pendapat Mahkamah Pelayaran Tentang Sebab Terjadinya Kecelakaan Kapal, Diktum 5. 2), 3) dan 7), disebabkan penyusunan, penempatan muatan tidak sesuai prosedur yang benar dan terjadinya kelebihan muatan namun kesalahan ini tidak sepenuhnya dibebankan menjadi tanggung jawabnya Terduga I Nakhoda merujuk pada keterangan dalam persidangan oleh Saksi, Saudara Nani Mulyadi, Perwakilan Perusahaan PT Aliet Sakatha Bahtera Rahayu, yang menjabat sebagai Operasional Manager, Marketing perusahaan, keuangan bahwa KM EL NO.2 sebelum tenggelam sudah pernah menerima muatan semen sejumlah 2000 ton dan perjalanan tidak ada masalah dan aman maka dinilai tentang prosedur pemuatan ataupun jumlah muatan KM. EL NO.2 telah diketahui dan disetujui oleh manajemen perusahaan;
- b. Berdasarkan Pendapat Mahkamah Pelayaran Tentang Sebab Terjadinya Kecelakaan, Diktum 5. 4) dan 5) merupakan faktor Kesalahan dan kelalaian Terduga I Nakhoda sebagai penanggung jawab umum diatas kapal dikarenakan pada saat perbaikan gangguan pada mesin induk (*stop mesin*) kapal terombang ambing lebih kurang 14 jam, dalam keadaan cuaca buruk, tinggi gelombang lebih kurang 3-4 meter, angin kencang kecepatan lebih kurang 15-20 knot, terpal penutup palka (*pontoon*) terbalik/ rusak, diindikasikan adanya pergeseran muatan di palka -I dan geladak namun Terduga I Nakhoda tidak menggunakan kekuasaan mutlak (*master overriding authority*) untuk melakukan upaya penyelamatan Kapal dengan mengubah haluan menuju perairan aman terdekat mencari posisi berlindung (*shelter*), memeriksa keadaan muatan dan kesiapan Kapal;
- c. Terduga I Nakhoda tetap melanjutkan pelayarannya dengan ombak dari haluan kiri kapal mengakibatkan haluan kapal menyeduk ombak, air laut masuk melalui ulup jangkar ke dalam bak rantai jangkar, hempasan ombak yang terus-menerus menerpah haluan kapal, air laut yang naik ke atas geladak dan palka (*water on deck*), mengalir melalui sela-sela tutup palka (*pontoon*), masuk kedalam palka-I, membasahi muatan didalamnya berupa semen dan muatan lainnya campuran lainnya, menambah bobot muatan pada bagian depan mengakibatkan titik berat bergeser ke arah depan, terjadi kemiringan memanjang, posisi kapal nungging (*trim by ahead*), pada saat itu Terduga I Nakhoda berupaya mengubah haluan kapal menuju perairan Pulau Belitung untuk berlindung (*shelter*), dalam pelayarannya haluan kapal bertambah nungging, lambung

timbul...

timbul (*freeboard*) semakin kecil, kondisi kritis kapal akan tenggelam sehingga Terduga I Nakhoda kembali mengubah haluan menuju perairan Pulau Mendulu dengan tujuan kapal akan dikandaskan namun upaya tersebut terlambat dikarenakan debit air laut yang masuk melampaui daya apung cadangan (*permeabilitas*) dan kapal tenggelam, Terduga I Nakhoda, dinilai tidak melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*);

- d. Bahwa berdasarkan Pendapat Mahkamah Pelayaran Tentang Sebab Terjadinya Kecelakaan Tenggelamnya KM EL NO.2 Terduga II KKM, Saudara Bachtiar, secara teknis dan administratif telah melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sesuai prosedur sehingga dinilai telah melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*).

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa sehubungan dengan penyebab Tenggelamnya KM EL NO.2 adalah :

- 1) Terduga I Nakhoda, Saudara Dwi Suyanto secara sah dan meyakinkan dinilai tidak melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*) dan belum memenuhi kewajibannya sesuai amanah Pasal 342 Alinea Pertama Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD);
- 2) Terduga II KKM dinilai telah melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*) dan telah memenuhi kewajibannya sesuai amanah Pasal 342 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

8. Tentang Hal-Hal Yang Meringankan dan Yang Memberatkan

Berdasarkan proses persidangan terhadap para Terduga dan hal-hal pribadi yang disampaikan oleh para Terduga, maka dipandang perlu memperhatikan hal-hal sebagai berikut :

Terduga I Nakhoda, Saudara Dwi Suyanto

- a. Hal-hal yang meringankan:
Tidak ada
- b. Hal-hal yang memberatkan:
Terduga I Nakhoda, tidak hadir dalam persidangan.

Terduga...

Terduga II KKM, Saudara Bachtiar.

- a. Hal-hal yang meringankan:
Tidak ada.
- b. Hal-hal yang memberatkan:
Terduga II KKM, tidak hadir dalam persidangan.

V. 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, Pasal 48 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal serta dengan mempertimbangkan hal-hal yang meringankan dan yang memberatkan, Mahkamah Pelayaran:

MEMUTUSKAN

- I. Menyatakan bahwa Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Tenggelamnya KM EL NO.2 dilaksanakan *in absentia* tanpa kehadiran Terduga I Nakhoda KM EL NO.2, Saudara Dwi Suyanto dan Terduga II KKM KM EL NO.2, Saudara Bachtiar.
- II. Menyatakan bahwa berdasarkan Pendapat Mahkamah Pelayaran Tentang Kesalahan dan Kelalaian Diktum 7. a, b dan c, Terduga I Nakhoda Saudara Dwi Suyanto, telah lalai tidak bertindak sesuai kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*) dalam memenuhi kewajiban sesuai amanah Pasal 342 Alinea Pertama Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), yang berbunyi : "*Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik*";
- III. Menyatakan bahwa berdasarkan Pendapat Mahkamah Pelayaran Tentang Kesalahan dan Kelalaian Diktum 7. d, Terduga II KKM Saudara Bachtiar, secara teknis maupun administrative, dinilai telah melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana diamanahkan dalam Pasal 342 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).
- IV. **Menghukum** kepada Terduga I Nakhoda Saudara Dwi Suyanto, tanggal lahir 07 April 1962 di Prambanan, memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut ANT-IV Nomor: 6200507919M42417, diterbitkan di Jakarta tanggal 24 Januari 2017 oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dengan mencabut sementara Sertifikat Keahlian

Pelaut...

Pelaut tersebut untuk bertugas sebagai Nakhoda di Kapal-Kapal Niaga berbendera Indonesia selama jangka waktu 02 (dua) bulan.

- V. **Membebaskan** kepada Terduga II KKM atas nama Saudara Bachtiar, tanggal lahir 21 Agustus 1971 di Pemali, memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut ATT-III Manajemen Nomor: 6200511730S30116 diterbitkan di Jakarta tanggal 04 Agustus 2016 oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Demikian Keputusan Mahkamah Pelayaran yang dibacakan oleh Tim Panel Ahli dalam sidang terbuka untuk umum di Jakarta pada hari Selasa tanggal 04 Oktober 2022 dengan dihadiri oleh para Tim Panel Ahli serta tanpa dihadiri oleh Terduga I Nakhoda Saudara Dwi Suyanto dan Terduga II KKM Saudara Bachtiar.

Ketua : Capt. Frederick H Roinwowan

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

Anggota : Iryanto Laisa, M. Mar, E

Anggota : Andi Ike Rismayanti, S.T.

Anggota : Amung Rakhmat, S.H

Sekretaris : Jasmine Bella Devita, S.H.



KEULEN, J. H. VAN DER LUNEN
Ministry of Transportation

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation

Certificate No. : 6200507919M42417

MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG STANDAR PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA BAGI PELAUT, 1978, BERSERTA 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

Dengan ini menyatakan bahwa
This is to certify that

DWI SUYANTO

PRAMBANAN, 07 APRIL 1962

Tempat dan Tanggal Lahir
Place and Date of Birth

telah menyelesaikan pendidikan dan pelatihan dan lulus ujian berdasarkan Konvensi STCW 1978 dan amandemennya, aturan U.S. STCW 2010 *Has completed approved education and training, and passed the assessment under the provisions of STCW 1978, as amended, Regulation III-B.5 STCW 2010*

24 January 2017

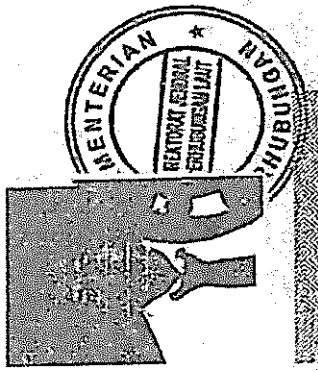
Tanggal Penerbitan
Date of Issue

Small P^o

Tanda Tangan Pemilik
Signature of the Holder

Serial No.: CC 051948 C

CAPT. RUDIANA, M.M.



Serial No. CE 060636 D



REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

Endorsement No. 6200507919M42417

PENGUKUHAN KEABSAHAN
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. 6200507919M42417
Certificates of Competence No.

yang diterbitkan kepada
issued to

DWI SUYANTO

Tempat dan Tanggal Lahir
Place and Date of Birth

PRAMBANAN, 07 APRIL 1962

telah memenuhinya persyaratan sesuai dengan ketentuan Peraturan II/2.5 STCW 2010
Who has been found duly qualified in accordance with the provision of regulation II/2.5 STCW 2010

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	

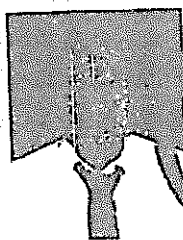
Pemegang sah sertifikat ini dapat berdinasi dalam jabatan atau jabatan-jabatan berikut:
The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Chief Mate	Near Coastal Voyages - Below GT 3000
Chief Mate	Special Limit - GT 3000 or More
Master	Near Coastal Voyages - Below GT 500 *

* See note back page

Pengukuhan ini berlaku sampai dengan tanggal 24 January 2022
This Endorsement is valid until 24 January 2022

Diterbitkan di Jakarta pada tanggal 24 January 2017
Issued at Jakarta on : 24 January 2017



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 Seafarer

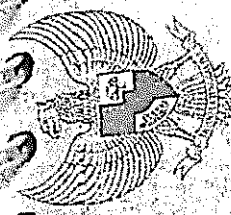


Signature of the holder:

Capt. JHONNY SILALAH, M.H.

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

DKP.IV.05



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation

Certificate No.
6200511730S30116

MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNATIONAL TENTANG STANDAR PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA
BAGI PELAUT, 1978. BERSERTA DENGAN AMANDEMennya
Under the provision of the International Convention on Standards of training, Certification and Watchkeeping
for Seafarers, 1978, as Amended.

SERTIFIKAT AHLI TEHNIKA TINGKAT III MANAJEMEN
Certificate of Competency
Engineer Officer Class III Management

Dengan ini menyatakan bahwa
This is to certify that

: BACHTIAR
: PEMALI, 21 AUGUST 1971

Nama
Name

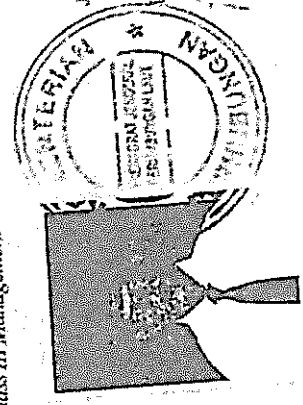
Tempat dan Tanggal Lahir
Place and Date of Birth

UU/1, UU/2 STCW 2010, serta
UU/1, UU/2 STCW 2010 and

telah menyelesaikan pendidikan dan pelatihan dan lulus ujian berdasarkan Konvensi STCW 1978 dan amandemennya, aluran :
Has completed approved education and training, and passed the assessment under the provisions of STCW 1978, as amended, Regulation :
Ahli Teknika Tingkat III Manajemen
Engineer Officer Class III Management

Tanggal Pengetihan
Date of Issue

04 August 2016



Jakarta, 04 August 2016
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 Seafarer

Tanda Tangan Pemilik
Signature of the Holder

Capt. FERRY AKBAR, M.M.

Seri No. CC 013131 C

GE 03S230 B



REPUBLIK INDONESIA
République d'Indonésie

Endorsement No: 6200511730SC0116

PENGUKUHAN KEABSAHAN
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 Transportation Ministry certifies that :

Sertifikat Keahlian No. : 6200511730S30116
Certificate of Competence No. :

yang diterbitkan kepada : BACHTIAR
issued to

Tempat dan Tanggal Lahir : PEMALI, 21 AUGUST 1971
Place and Date of Birth

telah memenuhinya persyaratan sesuai dengan ketentuan Peraturan : III/1, III/2 STCW 2010
Who has been found duly qualified in accordance with the provision of regulation : III/1, III/2 STCW 2010

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)
Marine engineering	MANAGEMENT	
Electrical, electronic and control engineering		
Controlling the operation of the ship and care for person on board		
Maintenance and repair		

Pemegang sah sertifikat ini dapat berdinasi 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)
Second Engineer	Near Coastal Voyages - 3000 kW Propulsion Power or more
Chief Engineer	Near Coastal Voyages - Below 3000 kW Propulsion Power *
Chief Engineer	Special limit - 3000 kW Propulsion Power or more *
Second Engineer	Un Restricted Voyages - Below 3000 kW Propulsion Power

Pengukuhan ini berlaku sampai dengan tanggal : 05 August 2021
This Endorsement is valid until : 05 August 2021

* See note back page



Diterbitkan di Jakarta pada tanggal : 05 August 2016
Issued at Jakarta on : 05 August 2016

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 Seafarer

Signature of the holder

Capt FERRY AKBAR, M.M.

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

DKP.IV.05