



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
MAHKAMAH PELAYARAN

KEPUTUSAN MAHKAMAH PELAYARAN

NOMOR HK.212 / 1 / 3 / MP.2026

TENTANG

KECELAKAAN KAPAL TUBRUKAN ANTARA KM SABUK NUSANTARA 55
DENGAN MV RELIANCE PADA TANGGAL 19 JULI 2025 PUKUL 03.35 WITA DI
PERAIRAN LAUT FLORES 8 MIL LAUT BARAT LAUT PULAU BESAR PADA TITIK
KOORDINAT 08° 14,87' S/122° 33,71' T

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH PELAYARAN

Pada tanggal 18 Juli 2025, KM Sabuk Nusantara 55 (bendera Indonesia, jenis kapal penumpang, konstruksi baja, GT 1168) dengan 21 orang awak kapal termasuk nakhoda, 47 penumpang, dan muatan seberat 2,5 ton, bertolak dari Dermaga Umum Menanga menuju Maumere, dalam pelayarannya, kapal tersebut bertubrukan dengan MV Reliance (bendera Indonesia, jenis general cargo, konstruksi baja, GT 4489) yang membawa 17 orang awak kapal termasuk nakhoda dan muatan kontainer, yang bertolak dari Dermaga 2 PT Pelindo Maumere menuju Pelabuhan Ende. Peristiwa tersebut terjadi pada tanggal 19 Juli 2025 pukul 03.35 WITA di perairan Laut Flores, kurang lebih 8 mil laut barat laut Pulau Besar, pada koordinat 08° 14,87' S/122° 33,71' T.

Tidak terdapat korban jiwa dalam peristiwa tersebut. Namun, KM Sabuk Nusantara 55 mengalami kerusakan pada haluan bagian atas, pagar pelindung (railing) sisi kanan bawah, serta patahnya pipa hidraulis. Selain itu, terdapat robekan pada pelat dinding haluan seluas ±3 x 4 meter dan 6 (enam) gading-gading haluan patah. Sementara itu, pada MV Reliance, terdapat 1 (satu) unit peti kemas yang jatuh menimpa KM Sabuk Nusantara 55 dan 1 (satu) unit lainnya mengalami kerusakan. Selain itu, satu set bunker station bahan bakar terlepas, serta terdapat kerusakan pada pagar pelindung dan dinding diatas dek (bulwark).

Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas IV Laurentius Say, melalui Surat Nomor AL.187/10/17/KSOP.MOF.2025 dan Nomor AL.187/10/18/KSOP.MOF.2025 perihal kecelakaan kapal berupa tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dan MV Reliance pada tanggal 19 Juli 2025 pukul 03.35 WITA di perairan Laut Flores (±8 mil laut barat laut Pulau Besar), telah melimpahkan berkas kecelakaan kapal tersebut kepada Mahkamah Pelayaran untuk dilakukan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal. Selanjutnya, telah dibentuk Tim Panel Ahli berdasarkan Keputusan Ketua Mahkamah Pelayaran Nomor MP.103/1/2/MP.2026 tanggal 9 Januari 2026 tentang Pembentukan Tim Panel Ahli Mahkamah Pelayaran untuk Pemeriksaan

Lanjutan ...

Lanjutan Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dan MV Reliance pada tanggal 19 Juli 2025 pukul 03.35 WITA di perairan Laut Flores.

Berdasarkan Pasal 251 dan Pasal 253 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang perubahan ketiga Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, Pasal 373a Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Pasal 17 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, dan pasal 24 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, 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 Para Terduga yang terbukti bersalah atau lalai.

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

KM Sabuk Nusantara 55

1. Laporan Kecelakaan Kapal nomor AL.817/9/25/KSOP.MOF-2025 tanggal 19 Juli 2025 dibuat di Maumere oleh Nakhoda KM Sabuk Nusantara 55 Saudara Dominggus Bora Wolo diterima oleh Kepala Kantor Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Laurentius Say;
2. Berita Acara Pengumpulan Data Nomor : AL.817/10/02/KSOP.MOF-2025 dibuat oleh tim dari KSOP Kelas IV Lorentius Say pada tanggal 21 Juli 2025;
3. Berita Acara Terperiksa dibuat pada tanggal 24 Juli 2025 terhadap:
 - a. Nakhoda Saudara Dominggus Bora Wolo;
 - b. Mualim II Saudara Derfen Jonior Toalaka;
 - c. Juru Mudi Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko;
 - d. KKM Saudara Onisimus Labu;
 - e. Masinis II Saudara Margo Siswo;
 - f. Juru Minyak Saudara Pnuel Pepyanus Baik;
4. Berita Acara Pendapat/Resume, Nomor AL.817/10/23/KSOP.MOF-2025 tanggal 25 Juli 2025;
5. Fotokopi surat-surat kapal terdiri dari:
 - a. Surat Laut, Nomor: NO.PK.205/1856/SL-PM/DK-15 diterbitkan di Jakarta, pada tanggal 9 Oktober 2015. Dokumen tersebut ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pengukuran, Pendaftaran, dan Kebangsaan Kapal, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat ...

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, atas nama Menteri Perhubungan;

- b. Surat Ukur Internasional (1969) Nomor 1887/Da diterbitkan di Cirebon pada tanggal 24 Agustus 2015. Dokumen tersebut ditandatangani oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Cirebon, a.n. Menteri Perhubungan;
- c. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang Nomor AL.501/11/603/UPP.BTA-2024 diterbitkan di Branta pada tanggal 28 November 2024 dan berlaku sampai dengan tanggal 1 November 2025. Dokumen tersebut ditandatangani oleh Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Kelas II Branta, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, atas nama Menteri Perhubungan;
- d. Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum (Minimum Safe Manning Document) Nomor AL.527/1/16/KSOP.KPG-2025, diterbitkan di Kupang pada tanggal 11 Juni 2025 dan berlaku sampai dengan tanggal 10 Juni 2026. Dokumen tersebut ditandatangani oleh Kepala Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan, dan Patroli, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- e. Sertifikat Manajemen Keselamatan Nomor AL.602/265/11/DK/2025 diterbitkan di Jakarta pada tanggal 14 Maret 2025 dan berlaku sampai dengan tanggal 5 Februari 2030. Dokumen tersebut ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
- f. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan Nomor AL.601/1366/10/DK/2023, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 5 Desember 2023, berlaku sampai dengan tanggal 12 Oktober 2028, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
- g. Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran dari Kapal Nomor AL.601/1711/6/DK/2025, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 17 Desember 2025, berlaku sampai dengan tanggal 22 September 2026, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, a.n. Menteri Perhubungan;
- h. Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran Minyak Bahan Bakar Nomor AL.602/731/5/DK/2025, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 26 September 2025, berlaku sampai dengan tanggal 1 Maret 2026, ditandatangani ...

ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, a.n. Menteri Perhubungan;

- i. Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Penyingkiran Kerangka Kapal Nomor AL.602/731/4/DK/2025, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 26 September 2025, berlaku sampai dengan tanggal 1 Maret 2026, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, a.n. Menteri Perhubungan;
- j. Sertifikat Nasional Garis Muat Kapal Nomor 021897, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 25 September 2025, berlaku sampai dengan tanggal 5 November 2030, ditandatangani oleh Kepala Departemen Operasi Klasifikasi Biro Klasifikasi Indonesia (BKI);
- k. Sertifikat Nasional Sistem Anti-Teritip Nomor AL.601/1712/3/DK/2025, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 17 Desember 2025, berlaku sampai dengan tanggal 22 September 2026, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
- l. Sertifikat Klasifikasi Mesin Biro Klasifikasi Indonesia Nomor 033056, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 15 Maret 2021, berlaku sampai dengan tanggal 5 November 2025, ditandatangani oleh Kepala Departemen Operasi Klasifikasi;
- m. Sertifikat Klasifikasi Lambung Biro Klasifikasi Indonesia Nomor 050457, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 5 Maret 2021, berlaku sampai dengan tanggal 5 November 2025, ditandatangani oleh Kepala Departemen Operasi Klasifikasi;
- n. Sertifikat Klasifikasi Sementara Nomor 01946-SB/B1.S/2025, diterbitkan di Surabaya pada tanggal 23 September 2025, berlaku sampai dengan tanggal 22 Maret 2026, ditandatangani oleh Kepala Cabang Utama Klas Surabaya, Biro Klasifikasi Indonesia;
- o. Izin Stasiun Radio Kapal Laut Nomor 2030/L/SDPPI/2022, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 27 Juli 2022, berlaku sampai dengan tanggal 27 Juli 2027, ditandatangani oleh Direktur Operasi Sumber Daya, a.n. Direktur Jenderal Sumber Daya dan Perangkat Pos dan Informatika, Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia;
- p. Pengesahan Daftar Anak Buah Kapal Nomor SL019.IDLKA.0725.000397, diterbitkan di Larantuka pada tanggal 18 Juli ...

Juli 2025, a.n. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Larantuka;

- q. Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Nomor SPB.IDLKA.0725.0000373, diterbitkan di Larantuka pada tanggal 18 Juli 2025 oleh Syahbandar Larantuka.
- 6. Fotokopi Sertifikat Keahlian Pelaut / Surat Keterangan Kecakapan Pelaut terdiri dari:
 - a. ANT III Manajemen Nomor: 6200071274M30215 atas nama Dominggus Bora Wolo, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 26 November 2020 oleh Direktur BP3IP Jakarta, Direktur Perkapalan dan Kepelautan A.n Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - b. ANT IV Nomor: 6201501695N40218 atas nama Derfen Jonior Toetalaka, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 10 Maret 2023, oleh Direktur BP3IP Jakarta Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - c. ATT III Nomor: 6211903062T30323 atas nama Margo Siswo, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 06 Juni 2023 oleh Direktur PIP Semarang, Direktur Perkapalan dan Kepelautan A.n Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - d. ATT V Nomor: 6201339565S40319 atas nama Onisimus Labu, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 17 Oktober 2019 oleh Direktur PIP Semarang, Direktur Perkapalan dan Kepelautan A.n Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;

MV Reliance

- 1. Laporan Kecelakaan Kapal Nomor AL.817/9/24/KSOP.MOF-2025 tanggal 21 Juli 2025 dibuat di Maumere oleh Nakhoda MV Reliance, Saudara Nandang Rukmana, dan diterima oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas IV Maumere, Laurentius Say;
- 2. Berita Acara Pengumpulan Data Nomor : AL.817/10/16/KSOP.MOF-2025 dibuat oleh tim dari KSOP Kelas IV Laurentius Say pada tanggal 21 Juli 2025;
- 3. Berita Acara Terperiksa dibuat pada tanggal 24 Juli 2025 terhadap:
 - a. Nakhoda Saudara Nandang Rukmana;
 - b. Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi;
 - c. Juru Mudi Saudara Bayu Sanutra Wibawa;
 - d. KKM Saudara Rudiyaatmo;
 - e. Masinis III Saudara Ahmad Muhlis;
 - f. Juru Minyak Saudara Ilham Nur Ramadhan.

4. Berita ...

4. Berita acara Pendapat/Resume, Nomor AL.817/10/22/KSOP.MOF-2025 tanggal 25 Juli 2025;
5. Fotokopi surat-surat kapal terdiri dari:
 - a. Surat Laut Nomor PK.205/3886/SL-PM/DK-14, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 15 Juli 2014, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pengukuran, Pendaftaran, dan Kebangsaan Kapal, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, a.n. Menteri Perhubungan;
 - b. Surat Ukur Internasional (1969) Nomor 5965/PPm, diterbitkan di Batam pada tanggal 19 Juni 2014, ditandatangani oleh Kepala Bidang Kesyahbandaran Kantor Pelabuhan Batam, a.n. Menteri Perhubungan;
 - c. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang Nomor AL.501/75/14/KSOPU.Tpr/2025 diterbitkan di Surabaya pada tanggal 13 Juni 2025, berlaku sampai dengan tanggal 15 Desember 2025, ditandatangani oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Perak, a.n. Menteri Perhubungan;
 - d. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang Nomor AL.501/158/8/KSOPU.Tgr/2025, diterbitkan di Surabaya pada tanggal 12 Desember 2025, berlaku sampai dengan tanggal 30 April 2026, ditandatangani oleh Kepala Bidang Perkapalan dan Kepelautan, KSOP Utama Tanjung Perak, a.n. Menteri Perhubungan;
 - e. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang Nomor AL.501/158/7/KSOPU.Tpr/2025 diterbitkan di Surabaya pada tanggal 12 Desember 2025, berlaku sampai dengan tanggal 30 April 2026, ditandatangani oleh Kepala Bidang Perkapalan dan Kepelautan, KSOP Utama Tanjung Perak, a.n. Menteri Perhubungan;
 - f. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang Nomor AL.502/158/9/KSOPU.Tpr/2025 diterbitkan di Surabaya pada tanggal 12 Desember 2025, berlaku sampai dengan tanggal 20 November 2025, ditandatangani oleh Kepala Bidang Perkapalan dan Kepelautan, KSOP Utama Tanjung Perak, a.n. Menteri Perhubungan;
 - g. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan Nomor AL.602/434/1/DK/2024 diterbitkan di Jakarta pada tanggal 27 Mei 2024, berlaku sampai dengan tanggal 31 Januari 2029, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, a.n. Menteri Perhubungan;
 - h. Sertifikat Manajemen Keselamatan Nomor AL.602/393/11/DK/2024, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 30 April 2024, berlaku sampai dengan tanggal 5 Oktober 2028, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal ...

Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, a.n. Menteri Perhubungan;

- i. Sertifikat Nasional Sistem Anti-teritip Nomor AL.601/1059/11/DK/2024, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 23 Agustus 2024, berlaku sampai dengan tanggal 14 Desember 2026, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, a.n. Menteri Perhubungan;
- j. Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum Nomor AL.504/31/10/KSOPU.Tpr/2025 diterbitkan di Tanjung Perak pada tanggal 23 Juli 2025, berlaku sampai dengan tanggal 22 Juli 2026, ditandatangani oleh Kepala Seksi Kepelautan, KSOP Utama Tanjung Perak, a.n. Menteri Perhubungan;
- k. Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran Minyak Bahan Bakar Nomor AL.602/148/4/DK/2025, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 13 Februari 2025, berlaku sampai dengan tanggal 20 Februari 2026, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, a.n. Menteri Perhubungan;
- l. Sertifikat Klasifikasi Mesin Nomor 033668, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 16 Juli 2021 berlaku sampai dengan tanggal 30 April 2026, diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI);
- m. Sertifikat Klasifikasi Lambung Nomor 051413 diterbitkan di Jakarta pada tanggal 15 Juli 2021, berlaku sampai dengan tanggal 30 April 2026, diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI);
- n. Sertifikat Garis Muat Internasional Nomor 034435 diterbitkan di Jakarta pada tanggal 2 Juni 2021 berlaku sampai dengan tanggal 30 April 2026, diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI);
- o. Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran Minyak Bahan Bakar Nomor AL.602/148/4/DK/2025, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 13 Februari 2025 berlaku sampai dengan tanggal 20 Februari 2026 ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, a.n. Menteri Perhubungan;
- p. Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Penyingkiran Kerangka Kapal Nomor AL.602/143/20/DK/2025, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 13 Februari 2025 berlaku sampai dengan tanggal 20 Februari 2026 ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan
Manajemen ...

Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, a.n. Menteri Perhubungan;

- q. Sertifikat Nasional Manajemen Air Balas Nomor AL.601/291/7/KSOPU.Tpr/2025, diterbitkan di Surabaya pada tanggal 21 November 2025, berlaku sampai dengan tanggal 20 Februari 2026, ditandatangani oleh Kepala Bidang Perkapalan dan Kepelautan, KSOP Utama Tanjung Perak, a.n. Menteri Perhubungan;
 - r. Sertifikat Ketenagakerjaan Maritim Nomor AL.504/85/7/DK/2025, diterbitkan di Jakarta pada tanggal 22 April 2025, berlaku sampai dengan tanggal 2 Oktober 2029, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
 - s. Persyaratan Khusus untuk Kapal yang Mengangkut Barang Berbahaya Nomor AL.503/158/6/KSOPU.Tpr/2025, diterbitkan di Surabaya pada tanggal 12 Desember 2025, berlaku sampai dengan tanggal 30 April 2026, ditandatangani oleh Kepala Bidang Perkapalan dan Kepelautan, KSOP Utama Tanjung Perak, a.n. Menteri Perhubungan
6. Fotokopi Sertifikat Keahlian Pelaut / Surat Keterangan Kecakapan Pelaut terdiri dari:
- a. ANT I Nomor: 6200027261N10215 atas nama Nandang Rukmana, diterbitkan di Jakarta tanggal 30 Desember 2024, ditandatangani oleh Kepala Sub Direktorat Kepelautan, a.n Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
 - b. ANT II Nomor: 6201409149N20521 atas nama Yanuar Dirga Winardi diterbitkan di Jakarta tanggal 10 Mei 2021, ditandatangani oleh Direktur POLTEKPEL Surabaya a.n Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
 - c. ATTI Nomor: 6200008725T10316 atas nama Budiyatmo, diterbitkan di Jakarta tanggal 26 April 2016, oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan A.n Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
 - d. ATT II Nomor: 6200193194T22425 atas nama Ahmad Muhlis, diterbitkan di Jakarta tanggal 14 April 2025, ditandatangani oleh Kepala Sub Direktorat Kepelautan, a.n Direktur Jenderal Perhubungan Laut;

A. Dari ...

**BERKAS DAN KETERANGAN YANG
DIBERIKAN DALAM PEMERIKSAAN**

A. Dari berkas dan keterangan yang diberikan dalam pemeriksaan pendahuluan serta keterangan lainnya dapat dikemukakan hal-hal sebagai berikut:

1. Data Kapal

KM Sabuk Nusantara 55

Nama	: KM Sabuk Nusantara 55
Jenis	: Penumpang
Bendera	: Indonesia
Tanda Panggilan	: YBDX2
Pembuatan Tahun/Tempat	: 2014/Cirebon
Konstruksi	: Baja
GT	: 1168
NT	: 351
Nomor IMO	: 9787663
Tenaga Penggerak Utama	: Yanmar 2 x 829 HP
Ukuran Pokok	
Panjang	: 53.80 Meter
Lebar	: 12.00 Meter
Dalam	: 4.50 Meter
Pemilik	: PT Java Shipping Line
Nakhoda	: Domingus Bora Wolo
Awak Kapal	: 21 (dua puluh satu) Orang termasuk Nakhoda

MV Reliance

Nama	: Reliance eks Red Reliance
Jenis	: Kapal Barang
Bendera	: Indonesia
Tanda Panggilan	: JZPF
Pembuatan Tahun/Tempat	: 1992/Egypt
Konstruksi	: Baja
GT	: 4489
NT	: 2244
Nomor IMO	: 9051595
Tenaga Penggerak Utama	: Mesin MAK 3450 KW
Ukuran Pokok	
Panjang	: 94.74 Meter
Lebar	: 17.80 Meter
Dalam	: 8.20 Meter
Pemilik	: PT Mandiri Bahari Line
Nakhoda	: Nandang Rukmana
Awak Kapal	: 17 (tujuh belas) Orang termasuk Nakhoda

2. Jalannya ...

2. Jalannya Peristiwa

KM Sabuk Nusantara 55.

- a. Pada tanggal 18 Juli 2025 KM Sabuk Nusantara 55 berbendera Indonesia, jenis kapal penumpang, konstruksi baja, GT 1168, jumlah awak kapal 21 (dua puluh satu) orang termasuk Nakhoda, penumpang 99 orang, muatan 3,5 ton bertolak dari Dermaga umum Menanga tujuan Maumere;
- b. KM Sabuk Nusantara 55 yang sedang berlayar pada haluan 240° dengan kecepatan 7 knot mengalami tubrukan dengan MV Reliance bendera Indonesia, jenis general cargo, GT 4489 yang menempuh rute Maumere menuju Ende. Kecelakaan terjadi di perairan Laut Flores, ±8 mil laut (NM) barat laut Pulau Besar, pada koordinat BT; 08° 14,87' S/122° 33,71' T;
- c. Pada tanggal 19 Juli 2025 pukul 02.30 WITA, sistem AIS KM Sabuk Nusantara 55 mendeteksi MV Reliance pada jarak ±6 mil laut di haluan kanan. Data AIS menunjukkan MV Reliance bergerak dengan kecepatan 10 knot pada haluan 055°;
- d. Pada pukul 02.40 WITA, perwira jaga memberikan isyarat lampu sorot selama ±10 detik dengan menggerakkan cahaya ke kiri dan ke kanan. Namun, tidak ada respons dari MV Reliance;
- e. Pada pukul 02.45 WITA, Mualim II mencoba memanggil MV Reliance melalui radio VHF saluran (channel) 16 sebanyak beberapa kali, tetapi tetap tidak mendapat respons. Selanjutnya, Mualim II memerintahkan juru mudi jaga untuk mempertahankan haluan kapal;
- f. Pada pukul 03.00 WITA kapal MV. Reliance masih terpantau di sisi kanan KM. Sabuk Nusantara 55, pada pukul 03.25 lt terpantau dari KM. Sabuk Nusantara 55 tidak terlihat lampu hijau MV. Reliance, mualim II menghidupkan lampu sorot dan terlihat Kapal MV. Reliance sudah berubah dan berada di sisi kiri haluan KM Sabuk Nusantara 55;
- g. Pada pukul 03.27 WITA, Mualim II segera memberikan laporan darurat kepada nakhoda bahwa ada kapal yang memotong haluan. Dari dalam kamar, nakhoda memberikan instruksi lisan untuk segera menghentikan mesin (*stop engine*) dan melakukan gerak mundur penuh (*full astern*);
- h. Pada pukul 03.35 WITA, terjadi tubrukan antara bagian haluan KM Sabuk Nusantara 55 dan bagian lambung kiri belakang MV Reliance. Kejadian ini mengakibatkan haluan KM Sabuk Nusantara 55 mengalami kerusakan berupa robekan sepanjang 2 hingga 3 meter ...

meter di atas permukaan air. Tidak ada korban jiwa dalam peristiwa ini.

MV. Reliance.

- a. Pada tanggal 19 Juli 2025, pukul 00.30 WITA, MV. Reliance Bendera Indonesia, Jenis General Cargo, Konstruksi Baja, GT 4489 dengan 17 orang awak kapal termasuk Nakhoda dan bermuatan kontainer, bertolak dari Dermaga 2 PT Pelindo Maumere dengan tujuan Pelabuhan Ende;
- b. Pada pukul 03.00 WITA, setelah melakukan penentuan posisi kapal pada peta laut, Mualim Jaga (Mualim II) kembali ke posisi jaga dan mengamati adanya lampu putih secara visual. Melalui pemantauan radar dan *Automatic Identification System* (AIS), terdeteksi KM Sabuk Nusantara 55 pada jarak ± 6 mil laut di haluan kapal dengan data target haluan (*course*) 240° dan kecepatan (*speed*) 7 knots;
- c. Saat KM Sabuk Nusantara 55 terdeteksi, MV Reliance sedang berlayar dengan haluan 055° dan kecepatan 10 knots. Data pada radar menunjukkan nilai CPA (*Closest Point of Approach*) 0,0 mil laut, yang mengindikasikan adanya risiko bahaya tubrukan. Sebagai tindakan preventif, Mualim II mengubah haluan kapal ke kanan sebesar 5° menjadi 060° , sehingga nilai CPA berubah menjadi 0,18 mil laut;
- d. Pada pukul 03.25 WITA, Mualim II mengamati lampu navigasi merah dan hijau serta kedua lampu tiang (*masthead lights*) KM Sabuk Nusantara 55 dalam posisi segaris. Kondisi ini menunjukkan situasi "*Head-on*" (berhadapan) atau hampir berhadapan;
- e. Pada pukul 03.34 WITA, Mualim II melakukan pengamatan visual dari sisi kiri anjungan (*bridge wing*) dan melihat haluan KM Sabuk Nusantara 55 mengarah langsung ke lambung kiri MV Reliance;
- f. Mualim II segera masuk kembali ke anjungan dan melakukan panggilan darurat melalui radio VHF Channel 16, meminta KM Sabuk Nusantara 55 untuk segera mengubah haluan ke kanan sembari melakukan tindakan cikar kanan. Namun, karena jarak yang sudah terlalu dekat, tindakan tersebut tidak dapat menghindari tubrukan. Pada pukul 03.35 WITA, terjadi tubrukan antara lambung kiri belakang MV Reliance dengan bagian haluan KM Sabuk Nusantara 55. Akibat kejadian tersebut, MV Reliance mengalami deformasi (perubahan bentuk struktur) pada bagian lambung kiri belakang. Dilaporkan tidak ada korban jiwa dalam peristiwa ini.

B. Dalam ...

**KETERANGAN TERDUGA, SAKSI DAN
SAKSI LAINNYA**

- B. Dalam peristiwa Kecelakaan tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance pada tanggal 19 Juli 2025 pukul 03.35 WITA di Perairan Laut Flores, Mahkamah Pelayaran menetapkan para Terduga, para Saksi dan Saksi lainnya sebagai berikut :

KM Sabuk Nusantara 55

1. a. Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toalaka;
b. Terduga II Nakhoda Saudara Dominggus Bora Wolo.
2. Saksi Anak Buah Kapal:
 - a. Juru Mudi, Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko.
 - b. KKM Saudara Onisimus Labu;
 - c. Masinis II Saudara Margo Siswo;
 - d. Juru Minyak Saudara Pnuel Pepyanus Baik;
3. Saksi lainnya DPA PT Java Shipping Line Saudara Shaifuddin Irianto.

MV Reliance

1. a. Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi;
b. Terduga II Nakhoda Saudara Nandang Rukmana
2. Saksi Anak Buah Kapal:
 - a. Juru Mudi Jaga, Saudara Bagus Pratama;
 - b. KKM Saudara Budiyanto;
 - c. Masinis III Saudara Ahmad Muhlis;
 - d. Juru Minyak Saudara Ilham Nur Ramadhan.
3. Saksi lainnya DPA PT Mandiri Bahari Line Saudara Hadi Priyono.

Mahkamah Pelayaran telah memanggil secara patut kepada para Terduga, Para Saksi dan Saksi lainnya guna didengar keterangannya di hadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal pada hari Selasa dan Rabu tanggal 3 dan 4 Februari 2026, bertempat di Kantor Mahkamah Pelayaran Jakarta, Keterangan yang diberikan dalam Berita Acara Terperiksa dan di hadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Mahkamah Pelayaran adalah sebagai berikut:

KM Sabuk Nusantara 55

1. Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toalaka, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, tanpa didampingi Penasehat Ahli, memberikan keterangan sebagai berikut:
 - a. Lahir di : Oesao
Tanggal : 23 Juni 1979

Agama ...

Agama : Kristen
Alamat : Jl. Ile Mandiri, RT/RW 008/002 kel/desa Nunlea Kota
Raja Kab. Kupang Prop. NTT

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 1993 di Takari;
- 2) SMP, tahun 1996 di Kupang Timur;
- 3) SMA, tahun 2000 di Kupang

Pendidikan Teknis:

- 1) ANTD, tahun 2010 di Pertamina Jakarta;
- 2) ANT V, tahun 2013 di Pertamina Jakarta;
- 3) ANT IV, tahun 2017 di BP3IP Jakarta.

Pengalaman Berlayar:

- 1) Juru Mudi KM Lulu Marina, Tahun 2002 s.d. 2012;
 - 2) Mualim II KMP Sirung, Tahun 2014 s.d. 2015;
 - 3) Mualim II TB Atlantik Star 3, Tahun 2015 s.d. 2016;
 - 4) Mualim II Sabuk Nusantara 49, Tahun 2016 s.d. 2017;
 - 5) Mualim I KM Cantika, tahun 2019 s/d. 2023;
 - 6) Mualim II KM Sabuk Nusantara 55, tahun 2024 s.d. kejadian.
- b. Terduga I mengerti maksud kehadirannya dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance;
- c. Terduga I Mualim II berdinasi di kapal KM Sabuk Nusantara sejak bulan Maret 2024 sampai dengan kejadian dan belum pernah mendapatkan muatani turun (*sign off*), serta memiliki Perjanjian Kerja Laut (PKL);
- d. Terduga I memiliki tugas dan tanggung jawab atas perawatan alat bantu navigasi yang meliputi *Automatic Identification System* (AIS), radar, *Electronic Chart Display and Information System* (ECDIS), peta laut, serta peralatan lainnya, termasuk sistem CCTV;
- e. Kapal bertolak dari Dermaga Umum Menanga pada tanggal 18 Juli 2025 menuju Pelabuhan Maumere, dengan estimasi waktu tiba (*estimated time of arrival*) pada tanggal 19 Juli 2025. Kecelakaan berupa tubrukan dengan MV Reliance terjadi pada pukul 03.35 WITA;
- f. Pada saat serah terima jaga dari Mualim III pada pukul 00.00 WITA, Terduga I menerima serah terima tersebut dengan haluan kapal 240° dan kecepatan 7 knot selanjutnya Terduga I melakukan pengamatan terhadap situasi saat itu dan tidak menemukan kapal lain yang berlayar di sekitar KM Sabuk Nusantara 55, cuaca dalam kondisi baik, angin dari arah haluan kecepatan 10 – 12 knot;

g. Pada ...

- g. Pada saat dinas jaga Terduga I sekira pukul 02.30 WITA Juru Mudi jaga melaporkan bahwa terlihat dengan kasat mata sebuah kapal berada di haluan sebelah kanan KM Sabuk Nusantara 55 dan terlihat lampu hijau dan merah serta 2 (dua) lampu tiang dengan situasi berhadapan, terbaca pada AIS kapal MV Reliance berjarak sekira 6 mil laut dan panjang kapal sekira 100 meter, kecepatan 10 knot, dan KM Sabuk Nusantara berhaluan 240° dengan kecepatan 6 – 7 knot dan panjang kapal 58,8 meter, Terduga I melakukan pengamatan terhadap MV Reliance dan menurut Terduga I saat itu tidak terdapat bahaya tubrukan, situasi kedua kapal berhadapan dan Terduga I menganggap KM Sabuk Nusantara 55 masih dalam posisi aman dan memerintahkan Juru Mudi untuk mempertahankan haluan;
- h. Terduga I melihat lampu lambung kiri dan kanan lengkap dengan kedua lampu tiang MV Reliance di sekira 40° (sekira 4 surat) haluan kanan kapal KM Sabuk Nusantara 55;
- i. Pada jarak 6 mil laut tersebut Terduga I melakukan panggilan radio *channel* 16 beberapa kali, namun tidak mendapat respon dari kapal MV Reliance, selanjutnya Terduga I menggunakan lampu sorot untuk memberikan isyarat, namun tetap tidak mendapat respon;
- j. Pada pukul 03.00 WITA, Terduga I kembali melakukan panggilan radio dan masih belum mendapatkan respon dari MV Reliance, pada saat itu Terduga I menganggap tidak ada bahaya tubrukan dengan patokan bahwa posisi KM Sabuk Nusantara 55 berada di garis haluan dan Terduga I meyakini sepanjang kapal mengikuti *track* garis haluan, kapal dalam posisi aman sehingga Terduga I memerintahkan Juru Mudi untuk mempertahankan haluan;
- k. Selama kapal berlayar pengambilan baringan terhadap objek atau kapal lain dilakukan sekali dalam setiap jam, pengamatan baringan terhadap kapal MV Reliance tidak dilakukan;
- l. Pada pukul 03.30 WITA Terduga I baru mengetahui bahwa adanya bahaya tubrukan saat kapal MV Reliance memotong haluan KM Sabuk Nusantara 55 dari kanan ke kiri dengan jarak yang dekat, terlihat lampu lambung merah MV Reliance sedangkan lampu lambung hijaunya tidak terlihat;
- m. Pada saat menjelang tubrukan Terduga I berteriak memanggil Kapten yang kamarnya memang berada di dek anjungan bagian belakang "ada kapal memotong di haluan" dan Kapten membalas teriakan tersebut dengan perintah stop mesin, mundur penuh dan cikir kanan, Nakhoda berada di anjungan sesaat sebelum terjadi tubrukan dalam posisi mesin mundur penuh, sebelum adanya perintah Nakhoda, Terduga tetap mempertahankan haluan kapal pada 240°;
- n. Menurut ...

- n. Menurut Terduga I saat posisi mesin mundur penuh dan kemudi cikar kanan tersebut terjadi tubrukan dimana lambung kiri belakang MV Reliance menempeleng haluan KM Sabuk Nusantara 55 dan 1 (satu) unit kontainer MV Reliance terjatuh ke dek haluan KM Sabuk Nusantara 55 dan ikut terbawa;
- o. Menurut Terduga I sejak MV Reliance terlihat pada pukul 02.30 WITA tersebut Terduga I hanya melihat pada RADAR saja, namun tidak melakukan pengamatan secara terus menerus terhadap perubahan baringan MV Reliance baik dengan menggunakan baringan mata maupun dengan menggunakan RADAR;
- p. Terduga I tidak berhasil melakukan komunikasi melalui radio dengan MV Reliance sejak terlihat pada pukul 02.30 WITA sampai dengan terjadinya tubrukan, komunikasi dilakukan setelah terjadi tubrukan dimana MV Reliance menanyakan kepada KM Sabuk Nusantara 55 apakah ada kontainer MV Reliance yang terjatuh di KM Sabuk Nusantara 55 dan dijawab oleh KKM bahwa kontainer tersebut ada di haluan kami;
- q. Alasan Terduga I menggunakan mesin mundur untuk mengurangi resiko tubrukan yang lebih besar terhadap keselamatan Kapal dimana kalau tidak menggunakan mesin mundur tubrukan akan terjadi pada bagian lambung KM Sabuk Nusantara 55;
- r. Tugas dan tanggung jawab Terduga I sebagai Mualim II memastikan semua peralatan navigasi dalam keadaan baik dan layak untuk digunakan bernavigasi, memastikan semua lampu-lampu navigasi dalam keadaan baik, memastikan semua penumpang dalam keadaan aman;
- s. Menurut Terduga I alat navigasi ECDIS dalam keadaan kabur, RADAR masih memiliki layar hitam putih (versi lama) dan berfungsi tidak maksimal, Terduga I juga memiliki tugas untuk meng-*update* ECDIS dan lupa waktu terakhir kali di-*update*, GPS dan AIS dalam keadaan baik, koreksi peta tidak dilakukan dan tidak *update*;
- t. Terduga I melakukan persiapan pelayaran (*passage plan*), saat sebelum kejadian haluan KM Sabuk Nusantara 55 adalah 240°, Terduga I dan Juru Mudi sama-sama melihat pertama kali MV Reliance di haluan sebelah kanan;
- u. Pada AIS Terduga I melihat data MV Reliance, namun tidak mengetahui CPA dan TCPA kapal tersebut, Terduga juga tidak melakukan baringan terhadap kapal MV Reliance, menurut Terduga I jika tidak ada perubahan baringan terhadap kapal lawan berarti kapal dalam posisi aman;

v. Menurut ...

- v. Menurut Terduga I permintaan perbaikan terhadap ECDIS dan RADAR sudah dilakukan dan dijawab oleh perusahaan akan dilakukan saat kapal di dok;
- w. Terduga I sebagai penanggung jawab atas peralatan radio memiliki sertifikat GMDSS, namun saat setelah kejadian tubrukan Terduga I tidak memancarkan isyarat marabahaya melalui radio;
- x. Menurut Terduga I bahwa di anjungan tidak terdapat *standing order* ataupun *night order* dari Nakhoda secara tertulis, hanya melihat kondisi penumpang dari CCTV yang berada di anjungan, secara lisan Nakhoda hanya menyampaikan perhatian keselamatan penumpang;
- y. Terduga I menyampaikan pengoperasian mesin dapat dilakukan dari anjungan dan hanya dilakukan setiap saat, terutama dalam keadaan darurat saja;
- z. Terduga I melakukan upaya penyelamatan setelah adanya keraguan terhadap posisi kapal dengan menggunakan lampu sorot saat 6 atau 7 menit sebelum terjadinya kecelakaan tubrukan;
- aa. Upaya yang dilakukan oleh Terduga I sebelum terjadinya tubrukan adalah mempertahankan haluan kapal;
- bb. Pada saat setelah terjadinya benturan tubrukan, mesin induk kapal sempat mati, kemudian dapat dihidupkan kembali setelah dilakukan pemeriksaan oleh KKM dan Masinis III di kamar mesin;
- cc. Kerusakan akibat tubrukan yaitu pada posisi haluan kapal sobek pada ketinggian melebihi 50 cm di atas permukaan air, *handle* jangkar dan railing haluan mengalami kerusakan, dan beberapa barang penumpang ada yang rusak, adapun jumlah penumpang 99 orang dan awak kapal 21 orang;
- dd. Jam jaga Terduga II jam 00.00 – 04.00 dan 12.00 – 16.00, Mualim I jam 04.00 – 08.00 dan 16 – 20 dan Mualim III jam 08.00 – 12.00 dan 20.00 – 24.00, Nakhoda tidak berdinis jaga;
- ee. Setelah terjadinya tubrukan, Nakhoda memerintahkan Terduga I dan awak kapal lainnya untuk melakukan pemeriksaan pada bagian kapal yang mengalami tubrukan kemudian melaporkannya kepada Nakhoda, tidak terdapat korban;
- ff. Sebelum naik ke atas kapal Terduga I tidak mendapat familiarisasi dan perusahaan dan sejak saat pertama sekali naik ke kapal, Terduga I tidak pernah membaca SMK yang ada di kapal, Terduga I hanya melihat dan membaca *check list* untuk keberangkatan, tidak terdapat *master instruction order*;

gg. Pelaksanaan ...

- gg. Pelaksanaan *drill* hanya dilakukan setiap bulan, setelah keberangkatan dari pelabuhan terakhir sebelum terjadinya kecelakaan tubrukan tidak dilakukan *drill* terhadap penumpang, terdapat *muster list* di atas kapal, namun Terduga I kurang memahami tugasnya dalam *muster list* tersebut;
- hh. Terduga I menyampaikan bahwa saat melihat lampu merah di sisi kirinya setelah MV Reliance memotong haluan KM Sabuk Nusantara 55 dari kanan ke kiri, Terduga I tetap pada haluannya, tidak merubah haluan baik ke kiri ataupun ke kanan;
- ii. Terduga I dalam Berita Acara Terperiksa BAPP menyatakan bahwa sesuai aturan 14 P2TL dalam situasi berhadapan kedua kapal saling merubah haluan ke kanan namun dalam pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal Terduga I menyatakan merubah haluan ke kiri.
2. Terduga II Nakhoda, Saudara Dominggus Bora Wolo hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, tanpa didampingi Penasehat Ahli, memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Jakarta
 Tanggal : 24 Juni 1962
 Agama : Kristen Protestan
 Alamat : JL. Biola No.3 Nunhila, RT.007/RW.002 Kel. Nunhila
 Kec, Alak Kota Kupang NTT.
- Pendidikan Umum:
- 1) SD, tahun 1974, di Jakarta Utara;
 - 2) SMP, tahun 1977, di Kupang;
 - 3) SMA, tahun 1981, di Kupang.
- Pendidikan Teknis:
- 1) MPT tahun 1992, di Ujung Pandang;
 - 2) ANT IV tahun 2001, di PIP Semarang;
 - 3) ANT III tahun 2015, di BP3IP Jakarta.
- Pengalaman Berlayar :
- 1) Mualim II LCT Bina Marga V, tahun 1993;
 - 2) Mualim III KMP Kerapu, tahun 1994 s.d. 1996;
 - 3) Mualim III KMP Ile Mandiri, tahun 1996 s.d. 1999;
 - 4) Mualim I KMP Ine Rie, tahun 1999 s.d. 2000;
 - 5) Mualim I KMP Ile Ape, tahun 2002 s.d. 2003;
 - 6) Mualim I KMP Ine Rie, tahun 2003 s.d. 2008;
 - 7) Nakhoda KMP Ine Rie, tahun 2008 s.d. 2011;
 - 8) Nakhoda KMP Nampornas, tahun 2011 s.d 2013;
 - 9) Nakhoda KMP Balibo, tahun 2014 s.d. 2017;
 - 10) Nakhoda KM Sabuk Nusantara 55, tahun 2023 s.d. kejadian.

b. Terduga ...

- b. Terduga II mengerti maksud kehadirannya dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance;
- c. Terduga II sudah 2 tahun berdinis sebagai Nakhoda di atas KM Sabuk Nusantara 55 dan belum pernah turun (*sign off*) dengan rute pelayaran dari Kupang, Ulandoni, Menanga, Maumere, Palue, Maurole, Marapokot, Reo, Labuan Bajo, dan Bima;
- d. Terdapat 3 orang perwira dek, Mualim II berdinis jaga jam 00.00 – 04.00 dan 12.00 – 16.00, Mualim I jam 04.00 – 08.00 dan 16.00 – 20.00, Mualim III jam 08.00 – 12.00 dan 20.00 – 24.00, Terduga II sebagai Nakhoda tidak termasuk dalam jam dinis jaga;
- e. Kebiasaan Terduga II biasanya sebelum beristirahat malam selalu naik ke anjungan pada jam jaga Mualim III dan meninggalkan pesan kepada perwira jaga agar berhati-hati dan lakukan pengamatan dengan baik hanya secara lisan, namun Terduga II tidak melakukan perintah-perintah tersebut dalam bentuk tertulis pada *Master Night Order* atau *Master Instruction* lainnya;
- f. Terdapat buku panduan di atas kapal berupa panduan ISM atau SMK, semua awak kapal yang baru *join* diberikan familiarisasi oleh Mualim I selaku *Safety Officer* di atas kapal, latihan keadaan darurat dilakukan secara berkala dan rutin yaitu latihan kebakaran, latihan meninggalkan kapal, *safety meeting*, tumpahan minyak, orang jatuh ke laut;
- g. Setiap kapal bertolak dari setiap pelabuhan, tidak pernah dilakukan latihan meninggalkan kapal bagi penumpang, walaupun dilakukan latihan keadaan darurat untuk para penumpang mengikuti jadwal 2 minggu sekali, pada buku panduan manual SMK tertuang latihan keadaan darurat untuk penumpang dilakukan setiap kali kapal bertolak dari pelabuhan;
- h. Tugas dan tanggung jawab Terduga II sebagai Nakhoda adalah selaku pimpinan umum dan bertanggung jawab penuh atas kapal, barang dan penumpang, sebelum kejadian kecelakaan tubrukan ini, Terduga II tidak pernah mengalami kecelakaan;
- i. Sebelum terjadinya kecelakaan tubrukan, Terduga II meninggalkan anjungan sekira pukul 23.00 WITA setelah menyampaikan pesan kepada Mualim III, adapun lalu lintas di daerah tersebut tidak padat, dan hanya sekali-sekali (jarang padat);
- j. Saat menjelang kejadian tubrukan, Terduga II yang kamarnya berada di bagian belakang anjungan dipanggil oleh Mualim II selaku perwira jaga dengan cara berteriak "capt ada kapal motong" dan Terduga II memberikan ...

memberikan perintah stop mesin dan mundur penuh sambil keluar dari kamarnya dan saat kejadian tubrukan Terduga II sudah berada di anjungan dan Terduga II tidak memberikan perintah apapun untuk kemudi;

- k. Adapun pertimbangan Terduga II memberikan perintah stop mesin dan mundur penuh walaupun Terduga II belum mengetahui situasi yang sebenarnya adalah berdasarkan insting saja untuk menyelamatkan kapal;
- l. Setelah kejadian tubrukan upaya yang dilakukan oleh Terduga II melaporkan kepada perusahaan tentang kejadian tubrukan termasuk agen pelabuhan tujuan Maumere, sebelum tubrukan kapal bertolak dari Menangan dengan waktu tempuh sekira 11 jam menuju Maumere;
- m. Terduga II juga memerintahkan untuk melakukan pemeriksaan kepada awak kapal pada bagian haluan kanan KM Sabuk Nusantara 55 yang bertubrukan dengan lambung kiri belakang kapal MV Reliance sebagai bentuk upaya penyelamatan setelah tubrukan dan Terduga II mendapat laporan bahwa kerusakan terjadi pada haluan bagian depan sebelah kanan dan sobek yang berada di atas permukaan air, memeriksa kebocoran pada bagian-bagian lain;
- n. Terdapat 1 (satu) unit kontainer 20 feet muatan MV Reliance terjatuh persis berada di dek haluan KM Sabuk Nusantara 55 dan dilaporkan kepada MV Reliance saat MV Reliance melakukan panggilan radio dengan kapal KM Sabuk Nusantara 55, sebelum akhirnya kapal MV Reliance bertolak melanjutkan pelayaran menuju Ende;
- o. Terduga II beserta awak kapal KM Sabuk Nusantara 55 diperiksa dalam pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar Laurentius Say Maumere saat kapal tiba di pelabuhan tersebut setelah selesai melakukan evakuasi penumpang, demikian juga dengan Nakhoda dan awak kapal MV Reliance diperiksa di Maumere setelah mereka tiba dari Ende dengan menggunakan transportasi darat;
- p. Setelah selesai dilakukan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal oleh Syahbandar di Maumere, kapal bertolak menuju Madura untuk dok dan melakukan perbaikan kerusakan akibat tubrukan yang memakan waktu 2 bulan;
- q. Setelah kejadian tubrukan, tidak dilakukan investigasi kecelakaan oleh pihak perusahaan;
- r. Peralatan navigasi di anjungan terdiri dari ECDIS, SSB, GPS, RADAR, Echosounder, AIS, pendeteksi arah dan kecepatan angin, semua peralatan tersebut berfungsi baik kecuali ECDIS dan RADAR berfungsi kurang jelas dan sudah meminta perbaikan;

s. Terduga ...

mesin induk dalam keadaan mundur penuh, nakhoda meminta untuk stop mesin;

- f. Setelah stop mesin saksi tetap standby di anjungan dekat *handle* mesin induk, saat itu kapal MV Reliance memanggil lewat radio yang mengatakan bahwa kontainernya jatuh ke laut, kemudian saksi menjawab lewat radio bahwa satu unit kontainer MV Reliance tersangkut di KM Sabuk Nusantara 55, selanjutnya Saksi turun ke kamar mesin dan kondisinya normal semuanya;
 - g. Setelah dari kamar mesin saksi naik ke haluan dan menemukan tangki *fore peak* di haluan dalam keadaan robek di bagian tengah, *handle hydraulic windlass* patah dan pipa *hydraulic* bengkok;
 - h. Saksi melaporkan ke pemilik perusahaan lewat telpon;
 - i. Setelah kejadian KM Sabuk Nusantara 55 mengapung-apung selama satu jam selanjutnya kapal melanjutkan pelayaran ke Pelabuhan tujuan Maumere;
 - j. Dalam berolah gerak cukup menggunakan 1 unit generator, mesin induk dihidupkan menggunakan baterai dan dapat dioperasikan dari anjungan;
 - k. Menurut keterangan Saksi di KM Sabuk Nusantara 55 tidak ada *Planned Maintenance System* yang disiapkan oleh Manajemen, saksi membuat sendiri manual untuk perawatan permesinan;
 - l. Manual mesin induk dikapal berbahasa Jepang, jadi untuk perawatan mesin induk saksi membuat sendiri;
 - m. Latihan pemadam kebakaran dan meninggalkan kapal dalam keadaan darurat dilakukan 2 minggu sekali;
 - n. Setelah terjadi kecelakaan dilakukan *docking* pada bulan Agustus 2025, perbaikan dilakukan hanya pada bagian - bagian kapal yang rusak akibat tubrukan;
 - o. Latihan dalam keadaan darurat untuk penumpang sebelum kapal berlayar tidak pernah dilakukan.
5. Saksi Masinis II Saudara Margo Siswo, **tidak hadir** dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal sesuai dengan surat ketidak hadiran dari PT Java Shipping Lines Nomor 002/JSL-Eks/I/2026 tanggal 02 Februari 2026 sehingga keterangan diambil dari Berita Acara Terperiksa (BAT) dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) sebagai berikut:

a. Lahir ...

- a. Lahir di : Semarang
Tanggal : 18 Oktober 1996
Agama : Islam
Alamat : Desa Gunung Tumpeng Kec. Suruh Kab. Semarang

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 2008, di Gunung Tumpeng;
- 2) SMP, tahun 2011, di Suruh;
- 3) SMA, tahun 2014, di Salatiga.

Pendidikan Teknis:

- 1) Sekolah Maritim Yogyakarta;
- 2) Ijazah Laut, tahun 2023.

Pengalaman Berlayar:

- 1) Cadet Mesin, tahun 2021 s.d. 2022;
- 2) Masinis III, tahun 2023 s.d. 2024;
- 3) Masinis II, tahun 2024 s.d. kejadian.

- b. Saksi dalam keadaan sehat jasmani dan Rohani, dan mengerti maksud kehadiannya di KSOP Kelas IV Laurentius Say;
- c. Saksi sebagai Masinis II di KM Sabuk Nusantara 55 sejak Desember 2024 s.d. kejadian, mempunyai Perjanjian Kerja Laut;
- d. Operator KM Sabuk Nusantara 55 adalah Java Shipping Line beralamat Jl. Demak Surabaya, Jawa Timur;
- e. Tugas dan tanggung jawab Saksi adalah melakukan perawatan mesin bantu, melakukan dinas jaga mesin jam 00.00 – 04.00 dan jam 12.00 -16.00, melakukan tugas yang diberikan KKM dan Masinis I;
- f. Rute pelayaran kapal antara lain: Pelabuhan Tenau, Wulandoni, Menanga, Maumere, Palue, Marole, Marapokot, Reo, Labuan Bajo, Bima;
- g. Kronologi kejadiannya adalah pada saat Saksi melakukan dinas jaga laut 00.00 – 04.00, pukul 03.25 WITA RPM turun, pada saat itu Saksi dan Juru Minyak sedang mentransfer bahan bakar, beberapa saat kemudian putaran mesin naik lagi dan kapal mundur, Saksi tetap melanjutkan mengisi bahan bakar ke tangki harian karena mendekati pergantian jaga;
- h. Sekira pukul 03.35 WITA terasa benturan di kamar mesin dan saat itu Saksi dan Juru Minyak terjatuh, Saksi naik ke sebelah kanan anjungan ternyata telah terjadi tubrukan dan melihat ada kontainer di haluan kapal, kemudian Saksi turun kembali memeriksa keadaan di kamar mesin aman;
- i. Sebelum ...

- i. Sebelum dan saat terjadi tubrukan Nakhoda dan KKM tidak memberikan perintah apapun kepada Saksi dan tidak mengetahui penyebab utama terjadinya tubrukan karena Saksi sedang jaga di kamar mesin;
 - j. Setelah kejadian tubrukan, tidak mendapat bantuan dari kapal lain selanjutnya kapal mengapung-apung;
6. Saksi Juru Minyak, Saudara Pnuel Pepyanus Baok, **tidak hadir** dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal sesuai dengan surat ketidakhadiran dari PT Java Shipping Lines Nomor 002/JSL-Eks/I/2026 tanggal 02 Februari 2026 sehingga keterangan diambil dari Berita Acara Terperiksa (BAT) dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) sebagai berikut:
- a. Lahir di : Tepas
Tanggal : 08 Februari 1999
Agama : Kristen
Alamat : Kiukolen RT.009/RW.005 Kel. Tuppen Kec. Batu Putih Timor Tengah Selatan

Pendidikan Umum:
1) SD, tahun 2011, di Tepas;
2) SMP, tahun 2014, di Molo Selatan;
3) SMA, tahun 2017, di Kupang Timur.

Pendidikan Teknis:
Ratings Able, tahun 2023, POLTEKPEL Surabaya

Pengalaman Berlayar:
1) Juru Minyak KM Asia Persada, tahun 2021 s.d 2023;
2) Juru Minyak KM Borneo Jaya, Maret s.d Oktober 2023;
3) Juru Minyak KM Sabuk Nusantara 55, tahun 2023 s.d kejadian.
 - b. Saksi dalam keadaan sehat jasmani dan Rohani, dan mengerti maksud kehadiannya di KSOP Kelas IV Laurentius Say;
 - c. Kronologi kecelakaan tubrukan KM Sabuk Nusantara 55 pada tanggal 19 Juli 2025 di perairan Laut Flores adalah sebagai berikut; Pada pukul 03.15 WITA Saksi transfer BBM ke tangki harian karena posisi akan pergantian jaga, saat transfer BBM tiba-tiba RPM mesin turun, Saksi melihat jam karena kalau RPM turun berarti mau olah gerak pukul 03.25 WITA, RPM turun langsung posisi *handle netral*, dalam beberapa detik *handle* langsung posisi mundur full hingga terjadi benturan 03.35 WITA dan Saksi terlempar di atas kran GS induk, beberapa saat Saksi bangun dan lap tumpahan solar di depan mesin A/E 1 tumpahan dari *over flow* lalu Saksi melanjutkan transfer BBM, pukul ...

pukul 04.00 Saksi naik dan beristirahat karena punggung sakit terkena benturan;

- d. Pada pukul 03.15 WITA Saksi melakukan transfer bahan bakar ke tangki harian, pukul 03.25 WITA RPM kapal turun selanjutnya Saksi ke depan mesin induk kanan untuk memeriksa pendingin air laut, air tawar dan minyak pelumas, kondisi mesin induk dan kamar mesin aman. Pukul 03.35 WITA kapal mengalami tubrukan dan Saksi terlempar jatuh di atas kran GS;
 - e. Saksi mengetahui informasi tubrukan dari awak kapal mesin lainnya yang turun ke kamar mesin, setelah jam jaga Saksi naik ke kamar untuk istirahat;
7. Saksi DPA, Saudara Syaifuddin Irianto, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Sorong
Tanggal : 16 Juni 1974
Agama : Islam
Alamat : Jl. Demak No.443 Kel. Morokembangan, Kec. Krembangan Surabaya, Jawa Timur

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 1987 di Ambon;
- 2) SMP, tahun 1990, di Tidore;
- 3) SMA, tahun 1993, di Ambon.
- 4) S1 Teknik, tahun 2002, di Surabaya.

Pengalaman Bekerja :

- 1) Asisten DPA PT Dharma Lautan Utama, tahun 2006 s.d. 2010;
- 2) DPA PT Dharma Lautan Utama, tahun 2010 s.d. 2013;
- 3) HRD Group PT. Indah Cargo Logistk, tahun 2015 s.d.2017;
- 4) DPA dan HRD PT Citra Baru Adinusantara, tahun 2019 s.d. sekarang

- b. Saksi mengerti maksud kehadirannya dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance;
- c. Saksi mengetahui telah terjadi kecelakaan kapal dari nakhoda melalui telepon dan saksi menanyakan kejadiannya seperti apa, tubrukan dengan kapal apa dan kondisi kapal setelah mengalami tubrukan termasuk kondisi penumpang bagaimana;

d. Saksi ...

- d. Saksi meminta kepada nakhoda memprioritaskan keselamatan penumpang terlebih dahulu, saksi menanyakan kepada nakhoda berapa jarak antara yang sobek dihaluan ke permukaan air laut, jika terjadi ombak apakah air laut tidak masuk, saksi minta agar diamankan dulu;
- e. Saksi memerintahkan nakhoda agar perwira kapal menenangkan para penumpang supaya tidak panik dan dari Pihak keagenan melaporkan kepada saksi bahwa telah dihubungi nakhoda, selanjutnya pihak agen sudah melaporkan ke kantor kesyahbandaran dan kalau kapal sudah aman kapal akan disandarkan untuk evakuasi penumpang, selanjutnya akan difasilitasi ke tujuan masing-masing karena kapal tidak bisa melanjutkan pelayarannya;
- f. Saksi memiliki sertifikat DPA dan sertifikat pemutahiran terbaru, memiliki sertifikat auditor dan telah mengikuti diklat KNKT;
- g. Tugas dan tanggungjawab DPA sesuai PM 45 tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal melakukan pengawasan keselamatan kapal, keselamatan kapal tergantung kompetensi SDM awak kapal dan kelaiklautan kapal termasuk mengerti tugas dan tanggung jawab serta melaksanakan prosedur yang benar;
- h. Saksi selalu memberikan pengarahan kepada Nakhoda dan setiap hari Mualim I wajib membuat laporan posisi kapal tengah hari (*noon position*) kepada DPA;
- i. Kesiapan dalam menghadapi keadaan darurat dengan melaksanakan *drill* untuk kebakaran kapal, meninggalkan kapal dan orang jatuh ke laut dilakukan 2 (dua) minggu sekali dan untuk kemudi darurat dilakukan 3 bulan sekali;
- j. Saksi menjelaskan bahwa SOP untuk para penumpang ada *voice* yang di sampaikan oleh awak kapal, mungkin dalam pelaksanaan kurang maksimal;
- k. DPA sebagai penghubung antara awak kapal dengan top manajemen, untuk Sistem Manajemen Keselamatan di KM sabuk Nusantara 55 ada namanya kebijakan perusahaan (*company policy*), sekitar 10-15 lembar dan salah satunya larangan penggunaan obat terlarang, mungkin kurang maksimal pengawasan SMK sehingga awak kurang mengerti saat diminta keterangan;
- l. Untuk perjanjian kerja laut berlaku minimal 1 (satu) tahun sekali, dan selanjutnya di evaluasi sebelum masa berakhirnya PKL;
- m. PT. Java Shipping Line mengoperasikan 5 (lima) kapal terdiri dari 4 (empat) kapal Perintis dan 1 (satu) kapal barang milik sendiri, PT. Citra

Bahari ...

Bahari Nusantara kapalnya lebih banyak dan saksi sebagai DPA nya juga;

- n. Untuk kapal negara ada aplikasi SIPER (Sistem Perawatan) Kapal dari perhubungan langsung karena Sabuk Nusantara ini jumlahnya lebih dari 100 kapal sehingga Ditlala bisa memonitor keberadaan kapal-kapal tersebut, termasuk latihan keselamatan, FMS, permintaan *spare part* juga sudah ada dan orang kapal wajib mengisi laporan kapal di aplikasi SIPER kapal tersebut;
- o. Pelaksanaan ISM *Code* diatas kapal saksi sebagai DPA sering melakukan komunikasi dengan Nakhoda dan KKM atas kondisi kapal termasuk alat-alat keselamatan dengan Mualim III, untuk awak kapal baru dilakukan familiarisasi tentang tugas dan tanggungjawab atas jabatan, prosedur sistem operasional, sistem manajemen keselamatan, untuk pelaksanaan di kapal dilakukan oleh Nakhoda, Mualim I dan KKM, selanjutnya jabatan *safety officer* adalah Mualim III dan diangkat resmi oleh kantor;
- p. Saksi menjelaskan bahwa sistem pemeliharaan terencana (PMS) ada dikapal berbentuk *Form* PMS untuk setiap kapal *Form* nya sama, dan buku manual mesin seharusnya ada diatas kapal, untuk mempermudah awak kapal melakukan perawatan termasuk untuk perawatan alat alat navigasi juga ada dikapal;
- q. Jadwal audit 1 (satu) tahun sekali dan pada saat *docking* untuk KM Sabuk Nusantara 55 kapal posisi di Kupang, sedangkan kantor pusat perusahaan ada di Surabaya dan saksi sekali-kali mengunjungi kesana dan kantor cabang juga ada sehingga saling koreksi karena untuk pangkalan kupang ada juga kapal Sabuk Nusantara 55 dan Sabuk Nusantara 38;
- r. Saksi sendiri yang melakukan internal audit diatas kapal dengan melakukan *review* pelaksanaan SMK, tugas dan tanggungjawab awak kapal, jam kerja dan form apakah telah diisi, perihal dengan *master standing order*, *master night order* wajib dan ada di anjungan;
- s. Hasil evaluasi tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance saksi telah menyampaikan edaran agar hati-hati dalam melaksanakan dinas jaga jangan sampai terulang untuk kapal lainnya;
- t. Untuk Kapal perintis yang menyangkut biaya operasional di tanggung oleh pemerintah, termasuk *docking*, biaya perawatan dan gaji awak kapal, untuk kapal negara ada konsultan pengawas, dan dilakukan pemeriksaan oleh *Marine Inspector*;
- u. Peralatan navigasi seperti AIS dan Radar masih hitam putih, untuk SART, EPIRB setiap 3 (tiga) tahun dilakukan penggantian baterai;
- v. Untuk ...

- v. Untuk rekrutmen awak kapal dilakukan oleh HRD kecuali level Nakhoda, KKM dan Mualim I langsung oleh DPA untuk kapal perintis setiap ganti operator seharusnya semua awak kapal juga ganti dan Ditlala melakukan evaluasi terhadap operator yang mengoperasikan kapal perintis;
- w. Kondisi penumpang pasca kejadian kecelakaan perusahaan sudah mengevakuasi penumpang dan memberikan fasilitas akomodasi sampai penumpang bisa melanjutkan ke daerah tujuan baik menggunakan transportasi laut maupun darat;

MV Reliance

1. Terduga I Mualim II, Saudara Yanuar Dirga Winardi hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, tanpa didampingi Penasehat Ahli, memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Wamena
Tanggal : 23 Januari 1992
Agama : Islam
Alamat : Kedanyang Mandiri RT.001/Rw.001, Desa Kedanyang
Kec. Kebomas, Kab. Gresik Jawa Timur

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 2004, di Wonorejo;
- 2) SMP, tahun 2007, di Gresik;
- 3) SMA, tahun 2010, di Kebumen.

Pendidikan Teknis:

- 1) ANT III tahun 2016, Universitas Hangtuah Surabaya;
- 2) ANT II tahun 2021, POLTEKPEL Surabaya

Pengalaman Berlayar :

- 1) Cadet KM CJN III-24, tahun 2013 s.d. 2014;
- 2) Mualim II LCT Ayu 168, tahun 2016 s.d. 2017;
- 3) Mualim II MT Serena II, tahun 2017 s.d. 2018;
- 4) Mualim III Meratus Lembata, tahun 2019 s.d 2020;
- 5) Mualim II, Meratus Larantuka, tahun 2021 s.d 2023;
- 6) Mualim II, Mv Reliance, tahun 2024 s.d. kejadian.

- b. Terduga I mengerti maksud kehadirannya dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance;

c. Terduga ...

- c. Terduga I memiliki Perjanjian Kerja Laut (PKL) dan mulai berdinasi di atas kapal MV Reliance sejak bulan Desember 2024 sampai dengan kejadian kecelakaan tubrukan Agustus 2025;
- d. Tugas dan tanggung jawab Terduga I sebagai Mualim II di atas MV Reliance adalah sebagai perwira navigasi merawat peralatan navigasi, meng-update publikasi, sebagai perwira medis (*medical officer*);
- e. Sebelum kejadian kecelakaan tubrukan kapal menjalani rute dari pelabuhan Maumere bertolak dini hari tanggal 19 Agustus 2025, pukul 00.48 WITA kapal *full away, Begin of Sea Voyage* (BOSV) menuju pelabuhan Ende dengan rencana tiba sekira dini hari tanggal 23 Agustus 2025;
- f. MV Reliance dilengkapi dengan 3 perwira dek dengan pembagian jam dinas jaga sebagai berikut, Mualim II berdinasi jaga jam 00.00 – 04.00 dan 12.00 – 16.00, Mualim I berdinasi jaga jam 04.00 – 08.00 dan 16.00 – 20.00 dan Mualim III berdinasi jaga jam 08.00 – 12.00 dan 20.00 – 24.00, Nakhoda tidak termasuk dalam daftar dinas jaga;
- g. Setelah selesai *aft station for departure*, sekira pukul 01.00 WITA Terduga I naik ke anjungan menerima serah terima jaga langsung dari Nakhoda dengan didampingi seorang Juru Mudi jaga atas nama Saudara Bayu Syahputra;
- h. hal-hal yang disampaikan oleh Nakhoda dalam serah terima jaga kepada Terduga I selaku Perwira Jaga adalah informasi haluan dan kecepatan kapal, titik ubah haluan berikutnya, *night order* yang sudah disiapkan oleh Nakhoda dan ditanda tangani oleh Terduga I dengan isi perintah agar melakukan pengamatan, memastikan semua lampu navigasi dalam keadaan baik, lakukan *ploting position* maksimal 1 jam sekali;
- i. sekira pukul 01.30 WITA Terduga I melakukan perubahan haluan dari haluan sebelumnya ke haluan berikutnya 055° dengan kecepatan 10 knots dan posisi kapal mengalami jatuh kiri sedikit dari garis haluan;
- j. Terduga I melakukan pengamatan terhadap kondisi di sekitar perairan dengan cara visual dan alat bantu *binoculairs*, melakukan *setup* RADAR X-band dengan *range* 6 mil laut,
- k. Sekira pukul 03.00 WITA, dalam pengamatannya Terduga I menemukan 1 lampu putih persis pada haluan MV Reliance, dari deteksi AIS dapat diketahui nama kapal tersebut adalah KM Sabuk Nusantara 55 dengan haluan 240° dan kecepatan 7 atau 8 knots, situasi berhadapan dengan MV Reliance dengan jarak *Closest of Point Approach* (CPA) pada RADAR 0,0 mil laut;

1. Beberapa ...

- l. Beberapa saat kemudian, sekira pukul 03.05 WITA Terduga I memerintahkan Juru Mudi untuk merubah haluan 5° ke kanan dari 055° ke haluan 060° dan dari pengamatan RADAR didapati CPA 0,18 mil laut dan menurut Terduga I jarak 0,18 mil laut tersebut dianggap jarak yang aman dan cukup untuk saling berpapasan, Terduga I menganggap bahwa KM Sabuk Nusantara 55 juga akan melakukan perubahan haluan ke kanan;
- m. Sekira pukul 03.15 WITA, Terduga I mengamati secara visual dan melihat lampu-lampu navigasi KM Sabuk Nusantara 55 berupa 2 lampu tiang berwarna putih, lampu lambung kiri merah dan lambung kanan hijau pada sisi kiri haluan MV Reliance, belum terjalin hubungan komunikasi radio antara kedua kapal;
- n. Komunikasi radio terjadi pada sekira 03.34 WITA, 1 menit sebelum terjadinya kecelakaan dimana Terduga I melakukan panggilan ke KM Sabuk Nusantara 55 meminta agar KM Sabuk Nusantara 55 merubah haluan ke kanan, sambil Terduga I juga memberi perintah ke Juru Mudi untuk melakukan tindakan cikar kanan kemudi, panggilan tersebut dijawab oleh KM Sabuk Nusantara 55 "lampu hijau anda mana, matikah" Terduga I merespon jawaban tersebut dengan tegas menyampaikan "ubah haluan anda ke kanan, ubah haluan anda ke kanan";
- o. Setelah komunikasi tersebut, Terduga I masih mempertahankan tindakan cikar kanan kemudi dan mengamati haluan KM Sabuk Nusantara 55 tidak mengalami perubahan ke kanan malah sebaliknya haluan KM Sabuk Nusantara 55 mengarah ke lambung kiri bagian akomodasi MV Reliance hingga terjadi tubrukan antara kedua kapal pada pukul 03.35 WITA;
- p. Bagian MV Reliance yang mengalami tubrukan terdapat pada Bay 23 bagian lambung kiri di depan akomodasi, sedangkan KM Sabuk Nusantara 55 pada bagian haluan;
- q. Setelah kejadian tubrukan Terduga I memanggil Nakhoda yang memang sudah terjaga dari istirahatnya pada saat merasakan benturan tubrukan lalu naik ke anjungan, kecepatan MV Reliance turun sekira 8 knots;
- r. Setelah Nakhoda naik ke anjungan, Nakhoda mengambil alih komando dan memerintahkan awak kapal untuk memeriksa bagian lambung yang mengalami tubrukan, selanjutnya Nakhoda melakukan komunikasi radio dengan KM Sabuk Nusantara 55 yang menanyakan kondisi kapal setelah terjadi tubrukan, termasuk Nakhoda menanyakan apakah ada 1 unit kontainer KM Reliance yang terjatuh di depan KM Sabuk Nusantara 55;
- s. Setelah ...

- s. Setelah awak kapal melakukan pemeriksaan pada bagian lambung MV Reliance yang mengalami tubrukan, terdapat *scratch* pada lambung namun tidak terdapat kebocoran, 1 tiang penyangga (*stanchion*) rusak, 1 unit kontainer rubuh ke *main deck* dan 1 unit lainnya terjatuh ke KM Sabuk Nusantara 55;
- t. Saat sebelum terjadinya kecelakaan tubrukan, Terduga I tidak merasakan keragu-raguan terhadap situasi kedua kapal, sehingga Terduga I tidak memanggil Nakhoda dan memang pada saat tersebut hanya terdapat 1 kapal saja yang terdeteksi yaitu KM Sabuk Nusantara 55 dan tidak terdapat bahaya navigasi di sekitar perairan, namun terdapat pulau di sebelah kiri MV Reliance berjarak sekira 10 mil laut;
- u. Setelah melakukan pemeriksaan dan memastikan kerusakan-kerusakan yang ada, termasuk Nakhoda juga mendapatkan informasi kerusakan pada haluan KM Sabuk Nusantara 55 sekira 1 meter di atas air dan akan melanjutkan perjalanan pelan-pelan menuju Maumere, Nakhoda memutar haluan kembali ke sekitar lokasi kejadian tubrukan untuk mencari 1 unit kontainer yang dianggap jatuh ke laut di depan KM Sabuk Nusantara 55 (bukan jatuh ke haluan KM Sabuk Nusantara 55) hingga pukul 07.30 WITA MV Reliance meninggalkan lokasi kejadian tubrukan bertolak menuju Ende;
- v. Terduga I dan Nakhoda tidak melaporkan kejadian kecelakaan tersebut kepada pihak yang berwenang, namun stasiun radio pantai Maumere sempat memanggil MV Reliance menanyakan tentang kejadian tubrukan dengan KM Sabuk Nusantara 55 dan direspon oleh Nakhoda dengan menyampaikan hal-hal tentang peristiwa tubrukan dan menjawab pertanyaan-pertanyaan yang disampaikan oleh petugas stasiun radio tersebut;
- w. Setibanya di Ende kapal sempat diperiksa oleh petugas Syahbandar Ende, selanjutnya 6 awak kapal terdiri dari Terduga I, Nakhoda, KKM, Masinis, Juru Mudi dan Oiler Jaga berangkat menuju Maumere dengan menggunakan kendaraan mobil dan menempuh sekira 5 atau 6 jam perjalanan untuk diperiksa pada pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal;
- x. Keenam awak kapal diperiksa pada pemeriksaan pendahuluan oleh petugas Syahbandar pelabuhan Maumere selama sekira 7 hari, sehingga untuk kelancaran operasional dilakukan penggantian terhadap keenam awak kapal yang sedang menjalani pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal;
- y. Kondisi cuaca saat sebelum dan sesudah kejadian kecelakaan baik, semua alat bantu navigasi berupa AIS, 2 unit GPS, 2 unit RADAR X Band, 2 set Radio VHF dalam keadaan baik dan berfungsi;
- z. Ukuran ...

- z. Ukuran kapal panjang 117 meter dan lebar 20 meter dengan draft sekira 5 meter, anjungan berada di konstruksi bagian belakang dengan design lampu lambung berposisi di sampingnya, terdapat 2 lampu tiang (depan dan belakang);
- aa. Pada pukul 02.30 dan 03.00 WITA Terduga I tidak melihat lampu sorot yang dari KM Sabuk Nusantara 55 dan tidak mendengar adanya panggilan radio melalui channel 16;
- bb. Menurut Terduga I komunikasi radio pertama kali tersambung adalah pada beberapa saat sebelum terjadinya tubrukan, Terduga I menyampaikan agar KM Sabuk Nusantara 55 merubah haluan ke kanan, namun yang terlihat malah sebaliknya, haluan KM Sabuk Nusantara 55 berubah ke kiri dan mengejar lambung kiri MV Reliance hingga terjadi tubrukan;
- cc. Sejak serah terima untuk berdinas jaga dari Nakhoda setelah kapal BOSV Terduga I didampingi oleh Juru Mudi jaga, Nakhoda juga membuat catatan *master night order* untuk diketahui dan ditandatangani serta dilaksanakan oleh para Perwira dan Juru Mudi Jaga yang berisikan perintah gunakan RADAR untuk memonitor sekeliling, pastikan lampu-lampu navigasi tetap menyala, *plot* posisi kapal secara berkala, Terduga I tidak memanggil Nakhoda sebelum kejadian tubrukan karena Terduga I memang tidak merasakan keraguan (ragu-ragu) dalam mengambil tindakan; (Navigasi)
- dd. Setelah kejadian tubrukan, kapal masih tetap berputar ke kanan sesuai posisi kemudi cikal ke kanan saat menjelang kejadian tubrukan, Setelah Nakhoda berada di anjungan komando diambil alih dan memberi perintah ke kamar mesin untuk persiapan olah gerak untuk drifting, sekira 10 atau 15 menit kemudian kapal dinyatakan siap berolah gerak oleh awak kapal bagian mesin;
- ee. Setelah kejadian tubrukan, Nakhoda melakukan komunikasi dengan KM Sabuk Nusantara 55 dan mengkonfirmasi kondisi kapal, muatan dan penumpang, terakhir Nakhoda KM Sabuk Nusantara akan melanjutkan perjalanan pelan-pelan menuju Maumere.
2. Terduga II Nakhoda Saudara Nandang Rukmana hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, tidak didampingi Penasehat Ahli, memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Ciamis
Tanggal : 22 Oktober 1968
Agama : Islam
Alamat : Dusun Krajan, RT,003/RW.016 Kel. Tembok Rejo
Kec.Munjar Kab. Banyuwangi, Jawa Timur

Pendidikan ...

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 1983, di Cicapar;
- 2) SMP, tahun 1986, di Ciamis;
- 3) SMA, tahun 1986, di Ciamis.

Pendidikan Teknis:

- 1) ANT II tahun 2010, di BP3IP Jakarta;
- 2) ANT I tahun 2015, di BP3IP Jakarta.

Pengalaman Berlayar:

- 1) Mualim I MV Meratus Makassar, tahun 2014 s.d. 2015;
- 2) Mualim I MV Meratus Jakarta, tahun 2016 s.d 2017;
- 3) Nakhoda MV Meratus Makassar, tahun 2021 s.d. 2022;
- 4) Nakhoda MV Meratus Payakumbuh, tahun 2022 s.d. 2023;
- 5) Nakhoda Meratus Amurang, tahun 2023 s.d. 2024;
- 6) Nakhoda MV Reliance, Maret s.d. Juli 2025 (kejadian).

- b. Terduga II mengerti maksud kehadirannya dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance;
- c. Terduga II mengetahui terjadinya kecelakaan tubrukan setelah merasakan benturan kapal saat Terduga II sedang beristirahat di kamar, segera setelah itu Terduga langsung naik ke anjungan;
- d. Sebelum terjadinya kecelakaan tubrukan, saat kapal stand by olah gerak, Terduga II di anjungan Bersama Mualim III dan Juru Mudi, Mualim I di haluan dan Mualim II di buritan, selanjutnya Terduga II melakukan serah terima jaga kepada Mualim II setelah kapal *Full Away* dan *Begin of Sea Voyage* (BOSV);
- e. Pada pukul 00.48 WITA kapal full away dan Terduga II menunggu Mualim II untuk serah terima dinas jaga dan mempersiapkan hal-hal yang akan diserahterimakan seperti memonitor situasi sekitar dengan menggunakan RADAR dari range 3 hingga 12 mil laut, situasi aman tidak terdeteksi kapal di sekitar lingkungan perairan, memastikan perkiraan waktu perubahan haluan pada way point berikutnya;
- f. Sebelum meninggalkan anjungan, pada pukul 01.30 WITA Terduga II melakukan serah terima jaga kepada Mualim II dan memastikan bahwa tidak terdapat kapal di sekitar jarak 6 hingga 12 mil laut sesuai pengamatan RADAR, kondisi cuaca baik, jarak pandang bebas secara visual, Terduga meninggalkan pesan *Master night order* untuk Perwira dan Juru Mudi jaga dan ditandatangani yang berisikan perintah menjalankan pengamatan dengan baik dan seksama, gunakan RADAR untuk kepentingan navigasi termasuk mengecek bahaya tubrukan,
monitor ...

monitor radio VHF channel 16 dan jangan ragu-ragu dalam mengambil Tindakan, jika ada keraguan tolong panggil Nakhoda;

- g. Sebelum terjadinya kecelakaan tubrukan, Terduga II tidak mendapatkan panggilan telepon dari Mualim II (anjungan), Terduga II langsung naik ke anjungan setelah merasakan adanya benturan terhadap kapal dan setibanya di anjungan mengambil alih komando dari Perwira Jaga Mualim II;
- h. Terduga II menanyakan ke Mualim II tentang benturan yang terjadi terhadap kapal, oleh Mualim II dijawab bahwa kita ditubruk oleh kapal sebelah dan nempel di kapal kita dan kapal tersebut sudah lepas di belakang kita;
- i. Setelah mengambil alih komando, semua awak kapal juga sudah terjaga dan siaga berkumpul termasuk Mualim I dan Mualim III di anjungan, Terduga II memberikan instruksi untuk memeriksa kerusakan pada kapal, muatan, tanki-tanki, awak kapal, dan untuk KKM agar memeriksa kondisi mesin, lingkungan kamar mesin dan dilaporkan kepada Terduga II, terjadi kerusakan pada posisi Bay 23 sebelah kiri pada *pipa stasiun* bunker, 2 *stanchion* kontainer rusak sehingga 1 kontainer anjlok ke dek sedang 1 kontainer lainnya terjatuh keluar badan kapal (terakhir diketahui kontainer tersebut tersangkut di Haluan KM Sabuk Nusantara 55), namun kapal dalam keadaan aman tidak terdapat kebocoran;
- j. Terduga II menyampaikan bahwa setelah pagi harinya diinfokan oleh KM Sabuk Nusantara 55 bahwa 1 kontainer tersangkut di haluan KM Sabuk Nusantara 55;
- k. Setelah kejadian tubrukan pada dini hari sekira pukul 03.50 WITA saat dalam pengecekan oleh awak kapal, Terduga II melakukan komunikasi dengan KM Sabuk Nusantara menanyakan kondisi Sabuk seperti apa, oleh Sabuk dijawab bahwa kondisi haluannya Sabuk dalam keadaan bolong setinggi 1 sampai 2 meter di atas air, kondisi aman dan tidak ada air yang masuk, penumpang dalam keadaan aman, sebaliknya KM Sabuk Nusantara 55 melaporkan ada 1 kontainer terjatuh di haluan Terduga II, saat itu Terduga II belum memahami dan mengira kontainer tersebut bukan berada di *forecastle* nya KM Sabuk Nusantara 55, terakhir KM Sabuk Nusantara 55 menyatakan akan melanjutkan pelayaran menuju Maumere dan diamati oleh Terduga II melalui AIS bahwa kecepatan KM Sabuk Nusantara 55 awalnya 0,4 knot semakin bertambah;
- l. Pada saat Terduga II mengambil alih komando kondisi haluan MV Reliance dalam keadaan masih berputar ke kanan dan oleh Terduga II haluan kapal dibuat *steady* kemudian kapal disiapkan untuk melakukan *drifting* dengan tujuan untuk pengecekan lambung;

m. Setelah ...

- m. Setelah mendapat laporan bahwa mesin dan lambung tidak ada masalah, terjadi deformasi ringan pada lambung kiri yang mengalami tubrukan, namun masih dalam keadaan aman, selanjutnya melakukan *lashing* terhadap 1 kontainer yang bergeser agar tidak terjadi masalah;
- n. Sekira pukul 05.00 WITA Terduga II melaporkan kejadian tubrukan tersebut ke pihak kantor (Designated Person Ashore dan TSM) dan laporan diterima, sekira pukul 05.50 WITA Terduga II Kembali memutar haluan ke arah maumere di tempat kejadian tubrukan untuk memastikan KM Sabuk Nusantara 55 benar-benar aman menyisir perairan sekitarnya untuk memastikan bahwa tidak ada korban berupa penumpang KM Sabuk Nusantara 55 sambil mencari 1 kontainer yang dianggap jatuh ke laut oleh Terduga II, terakhir diperoleh informasi dari KM Sabuk Nusantara 55 bahwa 1 kontainer MV Reliance terjatuh dan berada di haluan KM Sabuk Nusantara 55;
- o. Sekira pukul 07.00 WITA Terduga II memonitor dari radio VHF channel 16 Terdengar KM Sabuk Nusantara 55 melaporkan kejadian tubrukan kepada SROP Maumere, selanjutnya pada pukul 07.10 WITA SROP Maumere memanggil MV Reliance dan menanyakan tujuan kemana, dijawab oleh Terduga II bahwa pada pukul 00.24 WITA MV Reliance bertolak dari Maumere, 00.48 WITA kapal *full away* dengan tujuan Ende, selanjutnya petugas SROP mengkonfirmasi apakah memang MV Reliance bertubrukan dengan KM Sabuk Nusantara 55, oleh Terduga II dijawab benar memang telah terjadi tubrukan dengan kapal KM Sabuk Nusantara 55 dan mengkonfirmasi bahwa kedua kapal dalam keadaan aman;
- p. Sekira pukul 07.20 WITA, Terduga II juga memonitor dari radio VHF channel 16 bahwa KM Sabuk Nusantara 55 sudah memasuki kolam Pelabuhan Maumere, selanjutnya Terduga II melanjutkan pelayaran menuju Ende setelah mendapat persetujuan dari pihak DPA dan *Technical Senior Manager* (TSM);
- q. Keesokan harinya pada sekira pukul 04.00 WITA, kapal tiba di Ende, sekira pukul 07.00 WITA dilakukan pemeriksaan oleh petugas Syahbandar terhadap kapal dan peralatan navigasi dan bagian yang tubrukan serta kerusakan-kerusakannya, selanjutnya pada hari yang sama Terduga II, Mualim II, Juru Mudi jaga, KKM, Masinis dan Oiler jaga, 6 orang awak kapal diberangkatkan ke Maumere dengan menggunakan mobil untuk dilakukan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dan dibuatkan Berita Acara Terperiksa (BAT), adapun operasional kapal tidak terganggu karena pihak kantor langsung mengirim awak kapal pengganti;
- r. Tugas dan tanggung jawab Terduga II sebagai Nakhoda yang paling utama adalah bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal, muatan ...

muatan, awak kapal dan perlindungan dari pencemaran lingkungan maritim;

- s. Tanggung jawab terhadap implementasi ISM terhadap keselamatan kapal yang dilakukan oleh Terduga II adalah dengan memberikan arahan-arahan kepada awak kapal tentang aturan-aturan yang harus diimplementasikan dan jangan sampai keluar daripada aturan yang sudah ditetapkan;
- t. Terduga II dan Mualim II bertanggung jawab terhadap validasi semua dokumen kapal dan dokumen awak kapal, adapun yang bertugas untuk mengurus muatan adalah Mualim I;
- u. Implementasi ISM *code* di atas kapal berjalan sebagaimana mestinya, terdapat *check list* sesuai SMK;
- v. Menurut Terduga II jarak pandang di sekitar tempat terjadinya kecelakaan tubrukan sekira 3 mil laut;
- w. Menurut Terduga II kondisi cuaca baik, angin tidak terlalu kuat, kecepatan angin sekira 1 sampai 2 knot dan tidak berpengaruh terhadap kondisi kapal;
- x. Semua peralatan navigasi sudah difamiliarisasikan terhadap awak kapal khususnya perwira dalam waktu 24 jam setelah *join* ke atas kapal;
- y. Terduga II menerangkan draft kapal sekira 5,2 meter, draft tertinggi 6,7 meter, sebelum tubrukan nilai GM 1 meter dan tidak jauh berbeda dengan setelah tubrukan, kontainer yang terjatuh adalah kontainer kosong (tidak berisi muatan);
- z. Saat bertolak *tonase* muatan sekira 700 ton, terdapat 12 kontainer barang berbahaya (kopra);
- aa. Sistem pengikatan kontainer dari *twist lock* penuh, *intermediate* juga penuh dan *lashing* memakai *sealant* di bagian bawah dan atas, kemungkinan dikarenakan benturan yang terlalu kuat mengakibatkan kontainer lepas dan terjatuh;
- bb. Pada saat terjadinya tubrukan, posisi ketinggian *forecastle* nya KM Sabuk Nusantara 55 melebihi tinggi main deck MV Reliance sehingga mengakibatkan deformasi pada lambung dan kerusakan pada *bulwalk main deck*, *stainchion* rusak, dan 1 kontainer ambruk sedangkan 1 kontainer lainnya tersangkut dan terikut di *forecastle* KM Sabuk Nusantara 55, kontainer terjatuh bukan dikarenakan *lashing-an* yang tidak kuat;

cc. Muatan ...

- cc. Muatan kontainer di bagian belakang dimuat sebanyak 3 tier, 5 raw dan bay 23;
- dd. Setelah kejadian kecelakaan tubrukan, oleh pihak perusahaan dilakukan investigasi dan dibuat laporannya.
3. Saksi Juru Mudi, Saudara Bayu Sanutra Wibawa, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Medan
Tanggal : 15 Desember 1987
Agama : Islam
Alamat : Jl. S Parman no. 223 Jember
- Pendidikan Umum:
- 1) SD, tahun 2000, di Jember;
 - 2) SMP, tahun 2003, di Jember;
 - 3) SMA, tahun 2006, di Jember.
- Pendidikan Teknis: -
- Pengalaman Berlayar :
- 1) Juru Mudi, kapal Ro-Ro ferry, tahun 2020;
 - 2) Juru Mudi, MV Meratus Lembata, tahun 2022;
 - 3) Juru Mudi MV Meratus Padang, tahun 2023;
 - 4) Juru Mudi MV Meratus Ultima 2, tahun 2024;
 - 5) Juru Mudi MV Reliance, tahun 2025 s.d. kejadian.
- b. Saksi mengerti maksud kehadirannya dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dan MV Reliance;
- c. Saksi berdinis jaga jam 00.00 – 04.00 dan 12.00 – 16.00, saat kejadian kecelakaan terjadi Saksi sedang berdinis jaga, sebelum terjadinya kecelakaan Saksi naik ke anjungan untuk berdinis jaga pada sekira pukul 00.00, yang berada di anjungan saat itu Nakhoda, Mualim III dan Saksi;
- d. Setelah Kapal *full away Begin of Sea Voyage* (BOSV), Mualim II naik ke anjungan menggantikan Mualim III, selama periode dinis jaga, Saksi menyatakan bahwa kapal yang terdeteksi di sekitar perairan adalah KM Sabuk Nusantara 55, yang diperoleh Mualim II melalui pengamatan RADAR dan selanjutnya diberitahukan langsung kepada Saksi;
- e. Setelah mendapat informasi dari Mualim II bahwa ada kapal di haluan, Saksi melihat kapal tersebut dengan *binoculair* persis berada di haluan MV Reliance dan situasi berhadapan, Saksi melihat lampu pertama sekali ...

sekali 1 lampu putih (lampu tiang), 1 lampu merah (lambung kiri) dan 1 lampu hijau (lambung kanan), selanjutnya Saksi melihat 2 lampu putih berikut dengan lampu lambung kiri dan kanan;

- f. Selanjutnya Mualim II memerintahkan Saksi untuk merubah Haluan MV Reliance sebesar 5° ke kanan dari haluan 055° menjadi 060° , setelah perubahan haluan, terlihat KM Sabuk Nusantara 55 berada di sisi kiri haluan dari MV Reliance, saat itu belum terjadi komunikasi radio VHF;
- g. Pada saat KM Sabuk Nusantara 55 sudah mendekat dengan MV Reliance, Saksi hanya melihat lampu 2 lampu putih dan lampu merah (lambung kiri), tidak melihat lampu lambung kanannya (lampu hijau);
- h. Pada saat kedua kapal sudah semakin mendekat, Mualim II kontak radio VHF *channel* meminta KM Sabuk Nusantara 55 merubah haluan ke kanan beberapa kali, oleh KM Sabuk Nusantara 55 memberikan respon dengan menanyakan lampu hijau MV Reliance mati (tidak menyala) ya, sebelum kontak radio Mualim II sempat memberikan perintah kepada Saksi untuk merubah haluan MV Reliance ke 065° dan 070° setelah KM Sabuk Nusantara 55 semakin mendekat, Mualim II memerintahkan cikir kanan kemudi;
- i. Pada saat kemudi MV Reliance cikir kanan manual, Saksi melihat KM Sabuk Nusantara 55 berubah haluan ke kiri, tampak kedua lampu lambung merah (kiri) dan hijau (kanan) terlihat jelas pada posisi 45° dari kiri haluan MV Reliance dan haluan KM Sabuk Nusantara 55 mengarah ke lambung kiri MV Reliance, beberapa saat kemudian terjadi tubrukan antara Haluan KM Sabuk Nusantara 55 dengan lambung kiri belakang MV Reliance, saat terjadinya tubrukan Saksi hanya melihat lampu hijau (lambung kanan) KM Sabuk Nusantara 55 dan lampu merah (lambung kiri) tidak terlihat lagi;
- j. Sebelum terjadinya tubrukan Mualim II tidak memanggil Nakhoda, Nakhoda naik ke anjungan setelah terjadinya tubrukan,;
- k. Setelah Nakhoda di anjungan, Nakhoda melakukan kontak dengan KM Sabuk Nusantara 55 menanyakan kondisi kapal, penumpang dan muatannya;
- l. Saksi berdinas jaga melebihi dari pukul 04.00 dan *stand by* di anjungan sampai dengan pukul 08.00 pagi dikarenakan awak kapal yang lain sibuk diperintahkan oleh Nakhoda untuk melakukan pengecekan kondisi kapal setelah terjadinya tubrukan;
- m. Saksi mengetahui terdapat 1 kontainer MV Reliance yang tersangkut dan terikut di haluan KM Sabuk Nusantara 55 saat terjadinya tubrukan ...

tubrukan, terakhir kontainer tersebut memang tersangkut di *forecastle* KM Sabuk Nusantara 55;

- n. Sejak terjadinya tubrukan Nakhoda stand by di anjungan selama kapal melakukan olah gerak dan *drifting*, sebelum MV Reliance bertolak kembali menuju Ende, Nakhoda sempat memastikan via radio VHF ke KM Sabuk Nusantara 55 bahwa kondisi kapal, muatan dan penumpangnya dalam kondisi aman dan baik dan kapal tersebut sudah mau masuk pelabuhan Maumere;
 - o. Setibanya MV Reliance di Ende kapal berlabuh jangkar, dilakukan pemeriksaan kapal oleh petugas Syahbandar setempat, selanjutnya Saksi, Nakhoda, Mualim II, KKM, Masinis II dan Juru Minyak jaga berjumlah 6 awak kapal berangkat ke pelabuhan Maumere dengan menggunakan mobil untuk dilakukan pemeriksaan dan dibuatkan Berita Acara Terperiksa (BAT) oleh Syahbandar Maumere;
 - p. Selama proses pemeriksaan pendahuluan terhadap 6 awak kapal MV Reliance di Maumere, Perusahaan mengambil langkah untuk mengirimkan awak kapal pengganti sesuai jabatan dari perusahaan agar operasional kapal tetap berjalan;
 - q. Sekira 5 menit sebelum terjadinya tubrukan, Saksi berada di wing kiri anjungan, Mualim II mengamati pergerakan KM Sabuk Nusantara 55 pada RADAR, setelah KM Sabuk Nusantara 55 semakin mendekat, Mualim II kontak radio dan meminta KM Sabuk Nusantara 55 agar merubah haluan ke kanan, selanjutnya Saksi melihat perubahan haluannya berubah ke kiri bukan ke kanan sehingga terjadi tubrukan;
 - r. Seluruh keterangan yang disampaikan oleh Saksi diterima oleh Terduga I dan Terduga II, kecuali tentang Pandu saat berangkat dibantah oleh Terduga I karena di Maumere tidak menggunakan Pandu.
4. Saksi KKM Saudara Rudiyoatmo, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Boyolali
Tanggal : 10 Juli 1954
Agama : Islam
Alamat : Jl. Kiageng Mangir Gg.2 RT.003/RW.006 Penumping Lawen, Solo Jawa Tengah.

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 1967, di Boyolali;
- 2) SMP, tahun 1970, di Boyolali

3) SMA ...

3) SMA, tahun 1973, di Surakarta.

Pendidikan Teknis:

ATT I, Tahun 2004 di STIP Jakarta

Pengalaman Berlayar :

- 1) KKM Swadaya Lestari, tahun 2013 s.d 2014;
- 2) KKM Andika Sarmila, tahun 2014 s.d 2015;
- 3) KKM Samarinda, tahun 2022 s.d. 2023;
- 4) KKM Ultima II, tahun 2023 s.d. 2024;
- 5) KKM MV Reliance, tahun 2025 s.d. kejadian.

- b. Saksi mengerti maksud kehadirannya dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance;
 - c. Pukul 01.40 WITA *Begin Of Sea Voyage* (BOSV) setelah itu Saksi naik ke kamar untuk istirahat, saat mendengar benturan Saksi langsung turun ke kamar mesin dan *standby* di ECR karena sudah ada perintah *standby* mesin untuk kapal berolah gerak;
 - d. Saksi dan Masinis I menunggu *standby* di kamar mesin sampai kapal *drifting* sekira pukul 04.00 WITA, setelah kapal *drifting* Saksi naik dan melihat ada kontainer yang jatuh ke *main deck*,
 - e. Mualim I, Mualim III dan bosun dengan menggunakan pranca untuk melihat kondisi lambung kapal yang tertabrak;
 - f. Mesin induk ada 1 (satu) unit dengan merk MAK *type* 6M511 dengan daya 4500 HP, *propulsion system* menggunakan CPP;
 - g. Saksi berdinasi di atas kapal sampai kejadian sudah 2 (dua) bulan dan bertanggung jawab terhadap alat-alat permesinan, kelistrikan kapal dan lain-lain;
5. Saksi Masinis III, Saudara Ahmad Muhlis, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, dibawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Pati
Tanggal : 12 Mei 1983
Agama : Islam
Alamat : Tlogorejo RT.001/RW.003Kel. Tlogorejo Pati BTN Asabri Blok A 10 No 1 Maros Sulawesi Selatan

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 1996, di Tlogorejo;
- 2) SMP, tahun 1999, di Pati;

3) SMA ...

3) SMA, tahun 2002, di Pati.

Pendidikan Teknis:

ATT II Tahun 2025 di POLTEKPEL Banten.

Pengalaman Berlayar :

- 1) Masinis II KMP Trima Jaya, tahun 2016 s.d. 2018;
- 2) Masinis II TB Prime, tahun 2019 s.d 2020;
- 3) KKM TB Kanaka, tahun 2021 s.d. 2022;
- 4) Masinis III Reliance, tahun 2022 s.d. 2023;
- 5) Masinis III MV Larantuka, tahun 2024 s.d. 2025;
- 6) Masinis III MV Reliance, Mei 2025 s.d. kejadian.

- b. Saksi mengerti maksud kehadirannya dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance;
 - c. Saat kejadian saksi Masinis III sedang berdinas jaga berada di *engine control room* (ECR) bersama Juru Minyak;
 - d. Saat mendengar ada barang jatuh dan merasakan benturan, saksi lalu memerintahkan Juru Minyak keluar ECR untuk memeriksa keadaan kamar mesin, kondisi kamar mesin aman;
 - e. Setelah saksi mendapat panggilan telepon dari anjungan yang memerintahkan persiapan olah gerak untuk *drifting*, maka Saksi keluar ECR untuk menjalankan dua buah generator untuk di paralel, untuk mempersiapkan mesin memakan waktu 10 -15 menit dan *pitch CPP selector* dipindahkan dari ECR ke anjungan;
 - f. Saksi melihat kontainer yang jatuh dekat pintu exit kamar mesin di dek buritan;
 - g. Pukul 04.00 WITA saksi naik untuk istirahat setelah serah terima jaga dengan Masinis I, setelah jam jaga Saksi sempat naik ke atas untuk memeriksa pipa *bunker stasion* yang terlepas akibat tubrukan;
 - h. Dalam berolah gerak penggunaan bahan bakar mesin induk harus dirubah dari HFO ke DO, pemanasannya menggunakan *system thermal*, Mesin induk ada 1 unit dengan merk MAK type 6M511 dengan daya 4500 HP, Generator merek MAN 2 unit dengan daya 278 KW;
 - i. Setelah kejadian Mesin induk tidak mati, karena mesin jenis CPP, bila kapal standby dengan idle speed 450 RPM
6. Saksi Juru Minyak, Saudara Ilham Nur Ramadhan, 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 : Rembang
Tanggal : 16 Februari 1996
Agama : Islam
Alamat : Desa Trembes Kec. Gunem Kab. Rembang

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 2008, di Trembes Rembang;
- 2) SMP, tahun 2011, di Gunem Rembang;
- 3) SMA, tahun 2014, di Sedan Rembang.

Pendidikan Teknis:

-

Pengalaman Berlayar :

- 1) Juru Minyak Meratus Medan 2, tahun 2021 s.d. 2022;
- 2) Juru Minyak Meratus Kampar, tahun 2022 s.d. 2023;
- 3) Juru Minyak MV Reliance, tahun 2023 s.d. kejadian.

- b. Saksi mengerti maksud kehadirannya dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance;
- c. Saat kejadian saksi berada di *engine control room* sedang membuat jurnal mesin;
- d. Setelah mendengar dan merasakan benturan Saksi diperintah oleh Masinis II untuk mengecek keliling kamar mesin;
- e. Saksi Juru Minyak pernah mengikuti perbaikan kapal saat kapal melakukan dok.

7. Saksi DPA, Saudara Hadi Priyono, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Magelang
Tanggal : 27 Juli 1967
Agama : Islam
Alamat : Ringin Anom no,129 C RT,006/RW.005, Kramat Selatan Magelang Utara, Jawa Tengah

Pendidikan Umum:

- 1) SD, tahun 1980, di Kramat II;
- 2) SMP, tahun 1983, di Magelang;
- 3) SMA, tahun 1986, di Magelang.

Pendidikan ...

Pendidikan Teknis:

- 1) MPB III, tahun 1991, di BPLP Semarang;
- 2) ANT II, tahun 1997, di BPLP Semarang;
- 3) ANT I, tahun 2008, di BP3IP Jakarta.

Pengalaman Berlayar :

- 1) Nakhoda Marina Star 2, tahun 2010 s.d. 2012;
 - 2) Nakhoda MV Mataram Express, tahun 2012 s.d. 2013;
 - 3) Nakhoda MV Marina Star 3, tahun 2013 s.d. 2014;
 - 4) Nakhoda Meratus Ultima 1, tahun 2014 s.d. 2015;
 - 5) DPA PT Meratus Line, tahun 2019 s.d. 2022;
 - 6) DPA PT Meratus Swadaya Maritim, tahun 2022 s.d. kejadian.
- b. Saksi mengerti maksud kehadirannya dalam persidangan yaitu untuk dimintai keterangan tentang kecelakaan kapal tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance;
- c. Saksi menjadi *Designated Person Ashore* (DPA) sejak tahun 2022 sampai sidang pemeriksaan lanjutan dilaksanakan dan memiliki sertifikasi DPA dan mengawasi 57 (lima puluh tujuh) kapal dibantu dengan 4 (empat) orang *Marine Superintendent*;
- d. Tugas dan tanggung jawab sebagai DPA sesuai SMK manual yaitu:
- Sebagai penghubung antara awak kapal dengan manajemen di darat;
 - Mengawasi dan memonitor implementasi Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) di Kapal;
 - Memberikan training sebelum *join on-board* selama 3 (tiga) hari, training *International Safety Management (ISM) Code, Bridge Resource Management (BRM)* dan lainnya, berlaku untuk semua *officer* dan untuk rating yang baru dimulai dari bulan Maret 2024, familiarisasi untuk awak kapal yang sedang *standby* di darat;
 - Melakukan kegiatan internal audit dan menyiapkan audit eksternal;
 - Memonitor latihan dalam keadaan darurat di kapal melalui sistem dengan menginput data yang tadinya dengan *paper work* telah menjadi *e-paper*.
- e. Pukul 04.19 WIB dan 05.42 WIB Saksi dihubungi oleh Nahkoda namun Saksi tidak mendengar karena sedang beristirahat dan baru menghubungi kembali Nahkoda di pukul 06.10 WIB, Saksi DPA menyatakan bahwa Nahkoda menghubungi *Senior Manager (SM)*, sebab *Senior Manager (SM)* sebagai alternatif yang bisa dihubungi jika DPA tidak bisa dihubungi sesuai SMK Manual;
- f. Latihan *contingency plan* dilakukan 3 (tiga) kali dalam setahun dengan berbagai kasus, pada saat kecelakaan MV Reliance telah dilakukan *contingency ...*

contingency plan di situasi *emergency*, dilakukan di pagi hari Sabtu tanggal 19 melalui *zoom meeting* untuk membahas solusi;

- g. Tanggal 20 Juli 2025 DPA menunjuk *Marine Superintendent* ke Ende untuk melakukan investigasi di kapal dan mendampingi awak kapal saat menjalani pemeriksaan di Maumere, Saksi DPA juga melakukan investigasi ulang saat awak kapal tiba di Surabaya, hasil dari 2 (dua) kali investigasi tersebut dibuat dalam laporan investigasi dan diperoleh temuan yaitu adanya kelalaian dalam pengamatan oleh Mualim II tidak cermat (kurang tepat) dalam melakukan tindakan, dengan cuma mengambil 5 (lima) derajat saat mengetahui adanya bahaya tubrukan, Mualim II harusnya mengambil tindakan yang tegas;
- h. *Pre-audit* untuk SMC terhadap MV Reliance dilakukan tanggal 5 Oktober 2023, *Initial Audit* tanggal 6 Desember, lalu internal audit pertama dilakukan tanggal 23 Agustus 2024, internal audit selanjutnya di tanggal 13 Juli 2025 dengan temuan minor berhubungan dengan *approval* dokumen;
- i. Kerugian dari kapal MV Reliance (kapal dan muatan) terkait tubrukan diperkirakan sekitar Rp. 900.000.000 (sembilan ratus juta rupiah) yang masih dalam proses pengurusan untuk asuransi, nilai tersebut meliputi kerusakan di lambung kiri dan 4 (empat) kontainer yang terpengaruh akibat tubrukan, 1 (satu) kontainer jatuh ke atas KM Sabuk Nusantara 55, 1 (satu) kontainer rusak saat jatuh ke main deck, dan 2 (dua) kontainer tidak rusak dan tetap dalam posisinya tetapi dalam keadaan miring;
- j. Sebagaimana tercantum dalam dokumen kapal, kapal dimiliki oleh PT Mandiri Bahari Line dan dioperasikan oleh PT Meratus Swadaya Maritim;
- k. Untuk *Planned Maintenance System* sudah online di masing-masing kapal yang bisa dilihat langsung oleh *Technical Superintendent*;
- l. Dalam SMK terdapat petunjuk dan *check list* dalam melakukan kalibrasi alat navigasi yang langsung dilaporkan ke *Technical Superintendent*, di kapal juga ada *check list* navigasi yang di audit oleh *Master* per 3 (tiga) bulan yang dikirim ke DPA, juga ada *check list* alat navigasi tersendiri termasuk radio yang laporannya selalu baik per bulan;
- m. DPA menyatakan bahwa di dalam SOP terdapat *Bridge Operation* terkait BRM yang lengkap mengatur tentang pembagian tugas jaga, *passage plan*, *way point* dan lain sebagainya;
- n. Terdapat SMK Manual untuk perusahaan dan untuk masing-masing kapal yang dibedakan dengan kode tertentu walaupun isinya sama;

o. *Technical ...*

PENDAPAT MAHKAMAH PELAYARAN

MAHKAMAH PELAYARAN

- o. *Technical Superintendent* melakukan *visit on board* 3 (tiga) bulan sekali bersama *Marine Superintendent*, sedangkan DPA biasanya dalam keadaan *emergency* akan melakukan *visit on the spot* ke kapal-kapal yang sandar di Jakarta atau di Surabaya untuk mengecek implementasi SMK Manual di atas kapal, jika terdapat perubahan/*update* SMK maka akan dikirim ke kapal dalam bentuk *soft copy* via email;
- p. Terdapat laporan *feedback* terkait implementasi *ISM Code* dari kapal untuk mengetahui rencana - rencana yang harus dibahas di kapal dan *emergency drill* dilakukan semua juga termasuk kondisi darurat saat tubrukan.

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 dihadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal pada hari Selasa dan Rabu, tanggal 03 dan 04 Februari 2026 di Kantor Mahkamah Pelayaran Jakarta, sehubungan dengan kecelakaan Tubrukan KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance pada tanggal 19 Juli 2025 pukul 03.35 WITA di Perairan Laut Flores Barat, 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 berita acara terperiksa dan para saksi dalam persidangan, maka Keadaan Kapal, Dokumen Kapal, dan Awak Kapal dapat disimpulkan sebagai berikut:

KM Sabuk Nusantara 55

a. Tentang Kapal

KM SABUK NUSANTARA 55 adalah jenis kapal Motor Penumpang, konstruksi baja, berbendera Indonesia tanda panggilan YBDX2, Nomor IMO 9787663 dengan ukuran P x L x D (meter) = 53.80 x 12.00 x 4.50 (meter), GT 1168 dan NT 351, kapal dibangun tahun 2014 di Cirebon, geladak satu, kapal berbaling-baling ganda, digerakkan oleh mesin penggerak utama 2 (dua) unit mesin induk diesel merek YANMAR 2x829 HP, Kapal diklaskan pada Biro Klasifikasi Indonesia Sertifikat Klasifikasi Nomor: 050457.

b. Tentang ...

b. Tentang Dokumen Kapal

KM SABUK NUSANTARA 55 milik Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berkedudukan di Jakarta Operator kapal PT JAVA SHIPPING LINE di Surabaya, dilengkapi dengan Surat Laut Nomor: AL.520/1856/SL-PM/DK-15, diterbitkan di Jakarta tanggal 9 Oktober 2015, oleh Kepala Subdirektorat Pengukuran, Pendaftaran dan Kebangsaan kapal Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, serta mempunyai sertifikat lainnya sesuai peraturan perundang-undangan dan masih berlaku dan kapal dilengkapi surat persetujuan berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh Syahbandar Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Larantuka Nomor: SPB.IDLKA.0725.0000373 tanggal 18 Juli 2025.

c. Tentang Awak Kapal

Berdasarkan Daftar Pengesahan Awak Kapal yang ditandatangani Nakhoda kapal diawaki 21 (dua puluh satu) orang, dan memiliki Dokumen Pengawakan Minimum (*Minimum Safe Manning Document*) Nomor: AL.527/1/16/Ksop.Kpg-2025, diterbitkan oleh Kasie Keselamatan berlayar Penjagaan dan Patroli KSOP Kupang tanggal 11 Juni 2025 berlaku sampai dengan 10 Juni 2026, dengan susunan Perwira sebagai berikut:

Bagian Dek

Nakhoda	: Dominggus Bora Wolo	ANT III /M 6200071274M30215
Mualim I	: Fransiskus Erun	ANT IV 6201554448N45323
Mualim II	: Derfen Jonior Teoalaka	ANT IV 6201501695N40218
Mualim III	: Desmon Hibu	ANT IV/M 6200358874N42823

Bagian Mesin

KKM	: Onisimus	ATT IV/M 6201339565S40318
Masinis II	: Yohanes Kedu Rai	ATT IV/M 6200427837S40520
Masinis III	: Margo Siswo	ATT III 6211803062T30323

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa dalam kecelakaan tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance pada tanggal 19 Juli 2025 pukul 03.35 WITA di Perairan Laut Flores 8 Mil Laut Barat Laut Pulau Besar, KM Sabuk Nusantara 55 dinyatakan dalam kondisi baik, pengawakan telah memenuhi persyaratan, dokumen kapal lengkap dan berlaku sesuai dengan Pasal 117 ayat (3) Undang-Undang RI

Nomor ...

Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal dibuktikan dengan sertifikat dan surat-surat kapal, sehingga tentang kapal, dokumen kapal dan awak kapal dapat diterima.

MV Reliance

a. Tentang Kapal.

MV Reliance adalah jenis kapal Kontainer, konstruksi baja, berbendera Indonesia tanda panggilan JZPF, dengan ukuran P x L x D = 94,74 x 17,80 x 8,20 (meter), GT 4489 dan NT 2244, kapal dibangun tahun 1996 di Mesir, geladak satu, kapal berbaling-baling satu, digerakkan oleh mesin penggerak utama 1 (satu) unit mesin induk diesel merek MAK type 6M551 dengan daya 4694 HP, Mesin bantu 2 (dua) unit Merk MAN dengan daya 376 HP. Kapal diklaskan pada Biro Klasifikasi Indonesia dengan Sertifikat Klasifikasi Lambung No: 051413 berlaku sampai 30 April 2026.

b. Tentang Dokumen Kapal

MV Reliance milik PT Mandiri Bahari Line berkedudukan di Surabaya, dilengkapi dengan Surat Ukur Internasional (1969) No.5965/PPm diterbitkan di Batam 19 Juni 2014 oleh Kepala Bidang Kesyahbandaran Kantor Pelabuhan Batam, Surat Laut Nomor: PK.205/3886/SL-PM/DK-14, diterbitkan di Jakarta tanggal 15 Juli 2014, oleh Kepala Subdirektorat Pengukuran, Pendaftaran dan Kebangsaan kapal Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, serta mempunyai sertifikat lainnya sesuai peraturan perundang-undangan dan masih berlaku dan kapal dilengkapi surat persetujuan berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh Syahbandar Maumere Nomor : SPB.IDMOF.0725.0000059 tanggal 19 Juli 2025.

c. Awak Kapal

Berdasarkan Daftar Pengesahan Awak Kapal yang ditandatangani An. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Laurentius Bay Maumere diawaki 17 (tujuh belas) orang, dan memiliki Dokumen Pengawakan Minimum (*Minimum Safe Manning Document*) Nomor : AL.504/5/20/KSOPU.Tpr/2024, diterbitkan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran Pelabuhan Utama Tanjung Perak tanggal 06 Agustus 2024 berlaku sampai dengan 06 Agustus 2025, dengan susunan Perwira sebagai berikut:

Bagian Dek

Nakhoda	: Nandang Rukmana	ANT I 6200027261N10215
Mualim I	: Endang Santoso	ANT I

Mualim II ...

Mualim II	: Yanuar Dirga Winardi	6200542942N10523 ANT II
Mualim III	: Achmad Alfian	6201409149N20521 ANT II
		6211893156N20524

Bagian Mesin

KKM	: Budiyaatmo	ATT I 6200008725T10316
Masinis II	: Mohammad Zainal Abidin	ATT I 6200125512T10522
Masinis III	: Ahmad Muhlis	ATT II 6200193194T22425

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa dalam kecelakaan tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance pada tanggal 19 Juli 2025 pukul 03.35 WITA di Perairan Laut Flores 8 Mil Laut Barat Laut Pulau Besar, MV Reliance dinyatakan dalam kondisi baik, pengawakan telah memenuhi persyaratan, dokumen kapal lengkap dan berlaku sesuai dengan Pasal 117 ayat (3) Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal dibuktikan dengan sertifikat dan surat-surat kapal, sehingga tentang kapal, dokumen kapal dan awak kapal dapat diterima.

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 Klas I Tanjung Priok Jakarta dengan surat Nomor ME.01.02/LK.012/KTJP/I/2026 tanggal 23 Januari 2026 bahwa keadaan cuaca pada tanggal 19 Juli 2025 pukul 03.35 WITA di Perairan Laut Flores sebagai berikut :

Cuaca	: Cerah - Berawan
Arah dan kecepatan angin	: Tenggara-Selatan, 7-15 Knots
Arah dan kecepatan arus	: Utara - Timur Laut, 20 - 50 cm/s
Tinggi Gelombang	: Barat Daya- Barat , 0,50-1,25 meter
Jarak penglihatan/pandang	: 8 - 12 Km

- b. Berdasarkan keterangan para Terduga dan para Saksi keadaan cuaca pada saat kejadian adalah sebagai berikut:

KM Sabuk Nusantara ...

KM Sabuk Nusantara 55

Terduga I Mualim II, Saudara Derfen Jonior Teoalaka dan dikuatkan oleh Keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Dominggus Bora Wolo dan para saksi bahwa kondisi cuaca dalam keadaan baik baik, kecepatan angin sekitar 10-12 knot, dan gelombang beralun.

MV Reliance

Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi, dikuatkan oleh keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Namdang Rukmana dan para saksi bahwa kondisi laut tenang, langit terang berawan kecepatan angin 6-8 knot dan secara umum kondisi cuaca pada saat kejadian baik.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa berdasarkan hasil Analisis Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim Kelas I Tanjung Priok, terdapat kesesuaian data dengan keterangan para Terduga, para Saksi dan fakta tentang keadaan cuaca dari KM Sabuk Nusantara 55 dan MV Reliance saat terjadinya kecelakaan di Perairan Laut Flores 8 Mil Laut Barat Laut Pulau Besar, sehingga tentang keadaan cuaca dapat diterima.

3. Muatan dan Stabilitas Kapal

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

KM Sabuk Nusantara 55

a. Tentang Muatan

- 1) Berdasarkan Surat Ukur International (1969), KM Sabuk Nusantara 55 memiliki ukuran sebagai berikut:

Panjang	: 53,80 meter
Lebar	: 12,00 meter
Dalam terbesar	: 4,50 meter
Sarat terbesar	: 2,75 meter

- 2) Berdasarkan Surat Pernyataan Nakhoda (*Master Sailing Declaration*) tanggal 18 Juli 2025 yang ditandatangani oleh Nakhoda KM Sabuk Nusantara 55 bahwa data draft dan stabilitas kapal saat bertolak tidak dicantumkan oleh Nakhoda;

- 3) Berdasarkan ...

- 3) Berdasarkan Manifes Muatan tanggal 18 Juli 2025 yang ditandatangani oleh Nakhoda KM Sabuk Nusantara 55 bahwa kapal membawa muatan campuran 3,5 ton dari Pelabuhan Menanga ke Pelabuhan Maumere, berdasarkan Manifes Penumpang tanggal 18 Juli 2025 yang ditandatangani oleh Nakhoda KM Sabuk Nusantara 55 bahwa kapal membawa penumpang total 73 orang termasuk penumpang lanjutan berjumlah 26 orang, Pelabuhan Menanga ke Pelabuhan Reo;
- 4) Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda yang dikuatkan oleh keterangan Terduga I Mualim II bahwa jumlah penumpang yang ada di kapal saat terjadi tubrukan adalah berjumlah 99 orang dengan awak kapal 21 orang, dari seluruh penumpang terdapat beberapa penumpang yang tidak termasuk dalam daftar manifes penumpang, jumlah muatan campuran 3,5 ton;
- 5) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II bahwa saat bertolak draft kapal bagian depan 1,2 meter dan draft belakang 2,8 meter, sedangkan draft maksimum adalah 2,4 meter, Terduga I Mualim II membenarkan bahwa pada *Master Sailing Declaration* yang ditandatangani oleh Terduga II Nakhoda tidak tertera draft kapal.

b. Tentang Keadaan Stabilitas Kapal

Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda yang dikuatkan oleh keterangan Terduga I Mualim II bahwa kapal mengalami kerusakan akibat tubrukan yaitu sobek pada posisi haluan kapal di ketinggian sekitar 50 cm di atas permukaan air dan kapal masih bisa melanjutkan perjalanan menuju Madura untuk dok dan melakukan perbaikan kerusakan akibat tubrukan.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa :

- 1) Terdapat muatan penumpang 99 (sembilan puluh sembilan) orang termasuk beberapa penumpang yang tidak termasuk dalam daftar manifes penumpang, muatan barang campuran 3,5 ton dengan draft kapal tidak melebihi dari draft terbesar 2,75 meter sehingga tentang muatan KM Sabuk Nusantara 55 dapat diterima.
- 2) KM Sabuk Nusantara 55 mengalami kerusakan akibat tubrukan yaitu sobek pada posisi haluan kapal di atas permukaan air, tidak terdapat kebocoran di bagian lambung yang berada di bawah permukaan air, kapal masih bisa melanjutkan perjalanan menuju Madura untuk dok, sehingga tentang keadaan stabilitas KM Sabuk Nusantara 55 dapat diterima.

MV. Reliance ...

MV Reliance

a. Tentang Muatan

- 1) Berdasarkan Surat Ukur International (1969), MV Reliance Eks. Red Reliance memiliki ukuran sebagai berikut:

Panjang : 94,74 meter
Lebar : 17,80 meter
Dalam terbesar : 8,20 meter

Berdasarkan Sertifikat Garis Muat Internasional bahwa *freeboard summer* 1575 mm;

- 2) Berdasarkan Spesifikasi Kapal yang dimiliki oleh perusahaan angkutan laut PT Mandiri Bahari Line untuk Kapal Reliance Eks. Red Reliance, memiliki ukuran sarat 6,65 meter;
- 3) Berdasarkan Surat Pernyataan Nakhoda (*Master Sailing Declaration*) tanggal 18 Juli 2025, draft kapal saat bertolak yaitu, draft depan 5,2 meter dan draft belakang 5,2 meter dengan muatan total 2469 ton;
- 4) Berdasarkan Daftar Muatan tanggal 18 Juli 2025, kapal membawa 97 (sembilan puluh tujuh) unit kontainer kosong dan 44 (empat puluh empat) unit kontainer yang berisi dengan total muatan keseluruhan 699,806 ton;
- 5) Berdasarkan keterangan Terduga II bahwa draft kapal sekira 5,2 meter, draft tertinggi 6,7 meter, sebelum tubrukan nilai GM 1 meter dan tidak jauh berbeda dengan setelah tubrukan, kontainer yang terjatuh adalah kontainer kosong (tidak berisi muatan) Saat bertolak tonase muatan sekira 700 ton;
- 6) Berdasarkan keterangan Nakhoda yang dikuatkan oleh keterangan Saksi DPA bahwa terdapat 4 (empat) kontainer yang terpengaruh akibat tubrukan, 1 (satu) kontainer jatuh ke atas KM Sabuk Nusantara 55, 1 (satu) kontainer rusak saat jatuh ke main deck, dan 2 (dua) kontainer tidak rusak dan tetap dalam posisinya tetapi dalam keadaan miring.

b. Keadaan Stabilitas Kapal

Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda dan dikuatkan dengan keterangan Saksi Juru Mudi bahwa sejak terjadinya tubrukan Nakhoda stand by di anjungan selama kapal melakukan olah gerak dan drifting, sebelum MV Reliance bertolak kembali menuju Ende, Nakhoda sempat memastikan via radio VHF ke KM Sabuk Nusantara

55 bahwa kondisi kapal, muatan dan penumpangnya dalam kondisi aman dan baik dan kapal tersebut sudah mau masuk pelabuhan Maumere.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa :

- 1) Draft MV Reliance sekira 5,2 meter belum melebihi draft maksimum 6,65 meter, sebelum tubrukan nilai GM tidak jauh berbeda dengan setelah tubrukan, kontainer yang terjatuh adalah kontainer kosong sehingga tentang muatan MV Reliance dapat diterima.
- 2) Setelah terjadinya tubrukan Nakhoda sempat memastikan kondisi kapal, muatan dan penumpangnya dalam kondisi aman dan baik dan kapal tersebut sudah mau masuk ke pelabuhan Maumere, sehingga tentang keadaan stabilitas MV Reliance 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 Sabuk Nusantara 55

a. Tentang Navigasi

- 1) Bahwa berdasarkan alat bukti Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang Nomor AL.501/11/603/UPP.BTA-2024 yang diterbitkan oleh Kepala Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Branta tanggal 28 November 2024, bahwa KM Sabuk Nusantara 55 telah dilengkapi alat bantu navigasi yang memadai;
- 2) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toealaka dikuatkan oleh Terduga II Nakhoda Saudara Dominggus Bora Wolo bahwa alat navigasi yang terpasang di anjungan kapal adalah, kompas, GPS, echosounder, AIS, Navtex, Radar 1 Unit dan ECDIS, namun kondisi Radar dan ECDIS mempunyai layar monitor (LCD) tidak jelas terlihat dan sudah diajukan permintaan perbaikan ke kantor;
- 3) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toealaka dan dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko pada Berita Acara Terperiksa dalam BAPP bahwa sekira pukul 02.30 WITA Juru Mudi jaga melaporkan bahwa terlihat dengan kasat mata sebuah kapal berada di haluan sebelah kanan KM Sabuk Nusantara 55 dan terlihat lampu hijau dan merah serta 2 (dua) lampu tiang dengan situasi berhadapan, terbaca

Pada ...

pada AIS kapal MV Reliance berjarak sekira 6 mil laut dan panjang kapal sekira 100 meter, kecepatan 10 knot;

- 4) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toعالaka, KM Sabuk Nusantara 55 berhaluan 240° dengan kecepatan 6 – 7 knot dan panjang kapal 58,8 meter, Terduga I melakukan pengamatan terhadap MV Reliance dan menurut Terduga I saat itu tidak terdapat bahaya tubrukan, situasi kedua kapal berhadapan dan Terduga I menganggap KM Sabuk Nusantara 55 masih dalam posisi aman dan memerintahkan Juru Mudi untuk mempertahankan haluan;
- 5) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toعالaka dan dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko bahwa pada pukul 03.00 WITA lampu hijau dan dua lampu tiang MV Reliance masih terlihat, Terduga I kembali melakukan panggilan radio dan masih belum mendapatkan respon dari MV Reliance, pada saat itu Terduga I menganggap tidak ada bahaya tubrukan dengan patokan bahwa posisi KM Sabuk Nusantara 55 berada di garis haluan dan Terduga I meyakini sepanjang kapal mengikuti trek garis haluan, kapal dalam posisi aman sehingga Terduga I memerintahkan Juru Mudi untuk mempertahankan haluan;
- 6) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toعالaka bahwa sejak MV Reliance terlihat pada pukul 02.30 WITA tersebut Terduga I hanya melihat pada RADAR saja, namun tidak melakukan pengamatan secara terus menerus terhadap perubahan baringan MV Reliance baik dengan menggunakan baringan mata maupun dengan menggunakan RADAR;
- 7) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toعالaka bahwa selama kapal berlayar pengambilan baringan terhadap objek atau kapal lain dilakukan sekali dalam setiap jam, pengamatan baringan terhadap kapal MV Reliance tidak dilakukan;
- 8) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toعالaka bahwa pada AIS Terduga I melihat data MV Reliance, namun tidak mengetahui CPA dan TCPA kapal tersebut, Terduga juga tidak melakukan baringan terhadap kapal MV Reliance, menurut Terduga I jika tidak ada perubahan baringan terhadap kapal lawan berarti kapal dalam posisi aman;
- 9) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toعالaka dikuatkan oleh Saksi Juru Mudi Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko bahwa saat melihat lampu merah di sisi kirinya setelah MV Reliance memotong haluan KM Sabuk Nusantara 55 dari kanan ke kiri, Terduga I tetap pada haluannya, tidak merubah haluan baik ke kiri ataupun ke kanan;

10) Berdasarkan ...

- 10) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toealaka dikuatkan oleh Saksi Juru Mudi Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko bahwa pada pukul 03.30 WITA Terduga I baru mengetahui adanya bahaya tubrukan saat kapal MV Reliance memotong haluan KM Sabuk Nusantara 55 dari kanan ke kiri dengan jarak yang dekat, terlihat lampu lambung merah MV Reliance sedangkan lampu lambung hijaunya tidak terlihat;
- 11) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toealaka dan dikuatkan oleh keterangan Terduga II Nakhoda Saudara Dominggus Bora Wolo bahwa pada saat menjelang tubrukan Terduga I berteriak memanggil Kapten yang kamarnya memang berada di dek anjungan bagian belakang "ada kapal memotong di haluan" dan Kapten membalas teriakan tersebut dengan perintah stop mesin dan mundur penuh, Nakhoda berada di anjungan sesaat sebelum terjadi tubrukan dalam posisi mesin mundur penuh, sebelum adanya perintah Nakhoda, Terduga tetap mempertahankan haluan kapal pada 240°;
- 12) Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Dominggus Bora Wolo dan dikuatkan oleh Keterangan Terduga I Mualim II, Saudara Derfen Jonior Toealaka bahwa di anjungan tidak terdapat *master standing order* ataupun *master night order* dari Terduga II Nakhoda secara tertulis, Terduga II Nakhoda senantiasa meninggalkan pesan kepada para perwira jaga agar berhati-hati dan lakukan pengamatan dengan baik hanya melalui lisan.

b. Tentang Olah Gerak

Pada peristiwa terjadinya kecelakaan tubrukan KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance, KM Sabuk Nusantara 55 berolah Gerak sebagai berikut :

- 1) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toealaka dikuatkan oleh keterangan Juru Mudi Jaga Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko dalam BAPP bahwa pada pukul 03.30 WITA Terduga I baru mengetahui ada bahaya tubrukan saat kapal MV Reliance memotong haluan KM Sabuk Nusantara 55 dari kanan ke kiri dengan jarak yang dekat, terlihat lampu lambung merah MV Reliance sedangkan lampu hijaunya tidak terlihat;
- 2) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toealaka dikuatkan oleh keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Dominggus Bora Wolo dan keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko dalam BAPP bahwa pada saat menjelang tubrukan Terduga I berteriak memanggil Kapten yang kamarnya memang berada di dek anjungan bagian belakang "ada kapal memotong di haluan" dan Kapten membalas teriakan tersebut

dengan ...

dengan perintah stop mesin dan mundur penuh, Nakhoda berada di anjungan sesaat sebelum terjadi tubrukan dalam posisi mesin mundur penuh, sebelum adanya perintah Nakhoda, Terduga I Mualim II tetap mempertahankan haluan kapal pada 240°;

- 3) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toealaka dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko dalam BAPP bahwa Terduga I tidak setuju untuk merubah haluan kapalnya ke kanan sesuai permintaan MV Reliance karena menurut Terduga I Mualim II jika hal tersebut dilakukan akan membahayakan KM Sabuk Nusantara 55 dan penumpang, kapal bisa tenggelam akibat tubrukan, sehingga Terduga I Mualim II merubah haluan ke kiri dengan kiri kemudi 20°;
- 4) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toealaka dikuatkan keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko pada BAPP bahwa Terduga I Mualim II menarik handle mesin ke belakang (mundur), setelah itu Juru Mudi kembali ke kemudi untuk memposisikan tengah-tengah, setelah terjadi tubrukan.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa tentang cara bernavigasi dan berolah gerak Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toealaka yang sejak MV Reliance terlihat secara visual dan terdeteksi oleh RADAR dan AIS dengan situasi berhadapan atau hampir berhadapan yang tidak melakukan pengamatan secara terus menerus terhadap perubahan baringan, haluan dan jarak MV Reliance baik secara visual maupun dengan menggunakan alat bantu navigasi RADAR hingga terjadinya kecelakaan tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance pada tanggal 19 Juli 2025 pukul 03.35 WITA di Perairan Laut Flores 8 Mil Laut Barat Laut Pulau Besar tidak dapat diterima, sedangkan tentang cara bernavigasi Terduga II Nakhoda Saudara Dominggus Bora Wolo yang tidak memberikan perintah secara tertulis dalam *master night order book* saat meninggalkan anjungan bukan merupakan penyebab langsung terjadinya kecelakaan sehingga dapat diterima.

MV Reliance

a. Tentang Navigasi

- 1) Berdasarkan Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang Nomor AL.501/158/8/KSOPU.Tgr/2025, diterbitkan di Surabaya pada tanggal 12 Desember 2025, berlaku sampai dengan tanggal 30 April 2026, ditandatangani oleh Kepala Bidang Perkapalan dan Kepelautan, KSOP Utama Tanjung Perak, a.n. Menteri Perhubungan, bahwa MV Reliance telah dilengkapi alat bantu navigasi yang memadai;

2) Berdasarkan ...

- 2) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa Sekira pukul 03.00 WITA, dalam pengamatannya Terduga I menemukan 1 lampu putih persis pada haluan MV Reliance, dari deteksi AIS dapat diketahui nama kapal tersebut adalah KM Sabuk Nusantara 55 dengan haluan 240° dan kecepatan 7 atau 8 knots, situasi berhadapan dengan MV Reliance dengan jarak *Closest Point of Approach* (CPA) pada RADAR 0,0 mil laut;
- 3) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa beberapa saat kemudian, sekira pukul 03.05 WITA Terduga I memerintahkan Juru Mudi untuk merubah haluan 5° ke kanan dari 055° ke haluan 060° dan dari pengamatan RADAR didapati CPA 0,18 mil laut dan menurut Terduga I jarak 0,18 mil laut tersebut dianggap jarak yang aman dan cukup untuk saling berpapasan, Terduga I menganggap bahwa KM Sabuk Nusantara 55 juga akan melakukan perubahan haluan ke kanan;
- 4) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi yang dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Saudara Bayu Sanutra Wibawa komunikasi radio terjadi pada sekira 03.34 WITA, 1 menit sebelum terjadinya kecelakaan dimana Terduga I melakukan panggilan ke KM Sabuk Nusantara 55 meminta agar KM Sabuk Nusantara 55 merubah haluan ke kanan, sambil Terduga I juga memberi perintah ke Juru Mudi untuk melakukan tindakan cikir kanan kemudi, panggilan tersebut dijawab oleh KM Sabuk Nusantara 55 "lampu hijau anda mana, matikah" Terduga I merespon jawaban tersebut dengan tegas menyampaikan "ubah haluan anda ke kanan, ubah haluan anda ke kanan;
- 5) Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi yang dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa sebelum kontak radio Mualim II sempat memberikan perintah kepada Saksi untuk merubah haluan MV Reliance ke 065° dan 070° setelah KM Sabuk Nusantara 55 semakin mendekat, Mualim II memerintahkan cikir kanan kemudi;
- 6) Berdasarkan keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa pada saat KM Sabuk Nusantara 55 sudah mendekat dengan MV Reliance, Saksi hanya melihat lampu 2 lampu putih dan lampu merah (lambung kiri), tidak melihat lampu lambung kanannya (lampu hijau);
- 7) Berdasarkan keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa pada saat kedua kapal sudah semakin mendekat, Mualim II kontak radio VHF channel meminta KM Sabuk Nusantara ...

Nusantara 55 merubah haluan ke kanan beberapa kali, oleh KM Sabuk Nusantara 55 memberikan respon dengan menanyakan lampu hijau MV Reliance mati (tidak menyala ya);

- 8) Berdasarkan keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa pada saat kemudi MV Reliance cikir kanan manual, Saksi melihat KM Sabuk Nusantara 55 berubah haluan ke kiri, tampak kedua lampu lambung merah (kiri) dan hijau (kanan) terlihat jelas pada posisi 45° dari kiri haluan MV Reliance dan haluan KM Sabuk Nusantara 55 mengarah ke lambung kiri MV Reliance, beberapa saat kemudian terjadi tubrukan antara Haluan KM Sabuk Nusantara 55 dengan lambung kiri belakang MV Reliance, saat terjadinya tubrukan Saksi hanya melihat lampu hijau (lambung kanan) KM Sabuk Nusantara 55 dan lampu merah (lambung kiri) tidak terlihat lagi;
- 9) Berdasarkan keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa sekira 5 menit sebelum terjadinya tubrukan, Saksi berada di wing kiri anjungan, Mualim II mengamati pergerakan KM Sabuk Nusantara 55 pada RADAR, setelah KM Sabuk Nusantara 55 semakin mendekat, Mualim II kontak radio dan meminta KM Sabuk Nusantara 55 agar merubah haluan ke kanan, selanjutnya Saksi melihat perubahan haluannya berubah ke kiri bukan ke kanan sehingga terjadi tubrukan;
- 10) Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Nandang Rukmana dan dikuatkan oleh keterangan Terduga I Mualim II, Saudara Yanuar Dirga Winardi bahwa sebelum meninggalkan anjungan, pada pukul 01.30 WITA Terduga II Nakhoda melakukan serah terima jaga kepada Terduga I Mualim II dan memastikan bahwa tidak terdapat kapal di sekitar jarak 6 hingga 12 mil laut sesuai pengamatan RADAR, kondisi cuaca baik, jarak pandang bebas secara visual, Terduga meninggalkan pesan Master night order untuk Perwira dan Juru Mudi jaga dan ditandatangani yang berisikan perintah menjalankan pengamatan dengan baik dan seksama, gunakan RADAR untuk kepentingan navigasi termasuk mengecek bahaya tubrukan, monitor radio VHF channel 16 dan jangan ragu-ragu dalam mengambil Tindakan, jika ada keraguan tolong panggil Nakhoda.

b. Olah Gerak

Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi yang dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Saudara Bayu Sanutra komunikasi radio terjadi pada sekira 03.34 WITA, 1 menit sebelum terjadinya kecelakaan dimana Terduga I melakukan panggilan ke KM Sabuk Nusantara 55 meminta agar KM Sabuk Nusantara 55 merubah haluan
ke kanan ...

ke kanan, sambil Terduga I juga memberi perintah ke Juru Mudi untuk melakukan tindakan cikir kanan kemudi.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa tentang cara bernavigasi dan berolah gerak Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi sejak KM Sabuk Nusantara 55 ditemukan terlihat dan terdeteksi oleh RADAR dan AIS persis di garis haluan MV Reliance dengan situasi hampir berhadapan yang tidak melakukan pengamatan secara terus menerus terhadap perubahan baringan, haluan dan jarak KM Sabuk Nusantara 55 selama 30 menit sebelum terjadinya tubrukan, baik menggunakan visual maupun alat bantu navigasi RADAR dan hanya melakukan perubahan haluan 5° ke kanan dari haluan 055° ke 060° sehingga menjadikan situasi antara kedua kapal pada situasi berhadapan sebelum terjadinya kecelakaan tubrukan serta merubah haluan dari 60° ke 65° dan 70° diikuti dengan cikir kanan kemudi secara beruntun hingga terjadinya tubrukan pada tanggal 19 Juli 2025 pukul 03.35 WITA di Perairan Laut Flores 8 Mil Laut Barat Laut Pulau Besar tidak dapat diterima, sedangkan tentang tentang cara bernavigasi dan berolah gerak Terduga II Nakhoda Saudara Nandang Rukmana sejak kapal bertolak hingga full away dan menuliskan semua perintah/order secara tertulis pada *night order book* sebelum meninggalkan anjungan untuk beristirahat dapat diterima.

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 antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance pada tanggal 19 Juli 2025 pukul 03.35 WITA di Perairan Laut Flores 8 Mil Laut Barat Pulau Besar, maka penyebab kecelakaan adalah sebagai berikut:

KM Sabuk Nusantara 55

- a. Berdasarkan Pendapat Mahkamah Pelayaran diktum C.4.a dan b (KM Sabuk Nusantara 55), bahwa sejak kedua lampu tiang dan lampu lambung hijau MV Reliance terlihat secara visual dan terdeteksi oleh RADAR dan AIS dengan situasi berhadapan dimana KM Sabuk Nusantara 55 tidak melakukan pengamatan secara terus menerus terhadap perubahan baringan, haluan dan jarak MV Reliance baik secara visual maupun menggunakan alat bantu navigasi RADAR dan tidak melakukan perubahan haluan ke kanan lebih awal pada situasi berhadapan hingga terjadinya kecelakaan tubrukan;
- b. Berdasarkan keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko pada Berita Acara Terperiksa dalam BAPP bahwa ada komunikasi dari MV Reliance kepada KM Sabuk Nusantara 55 yaitu posisi jarak kurang lebih 1 mil laut dan meminta merubah haluan ke kanan, Mualim II menjawab; "haluan kalian kemana"? kemudian memberikan ...

memberikan perintah untuk merubah haluan ke kiri dengan kiri kemudi 20° berbarengan dengan menyalakan lampu sorot selanjutnya nakhoda naik ke anjungan setelah terjadinya tubrukan;

- c. Berdasarkan keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko pada Berita Acara Terperiksa dalam BAPP bahwa Keadaan di anjungan pada saat terjadi tubrukan Saksi langsung turun dari kursi kemudi, dengan posisi kemudi kiri 20° kemudian bantu Mualim II menarik *handle* mesin ke belakang, setelah itu kembali ke kemudi untuk memposisikan kemudi tengah-tengah;
- d. Berdasarkan keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko pada Berita Acara Terperiksa dalam BAPP bahwa Saksi menerima panggilan radio memerintahkan merubah haluan ke kanan, pada saat itu kecepatan KM Sabuk Nusantara 55 menjadi 6-7 knot untuk merubah haluan, sedangkan MV Reliance sudah sangat dekat dan menghentikan mesin agar tidak terjadi tubrukan keras;
- e. Berdasarkan keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko pada Berita Acara Terperiksa dalam BAPP bahwa kemudian Saksi melihat lampu merah di depan, Mualim II langsung memegang *handle* mesin di anjungan dengan stop mesin lalu ditarik mundur, posisi Saksi masih memegang kemudi;
- f. Berdasarkan keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko pada Berita Acara Terperiksa dalam BAPP bahwa MV Reliance sudah memotong haluan Sabuk Nusantara 55, karena MV Reliance melanjutkan untuk mengubah haluan ke kanan akhirnya terjadi tubrukan, lambung kiri MV Reliance menyerempet haluan KM Sabuk Nusantara 55 pada sekira pukul 03.35, selesai tubrukan Mualim I, KKM dan ABK yang lain langsung naik ke anjungan semua dan menunggu arahan selanjutnya dari Nakhoda;
- g. Berdasarkan keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko pada Berita Acara Terperiksa dalam BAPP bahwa ada komunikasi dari MV Reliance kepada KM Sabuk Nusantara 55 yaitu posisi jarak kurang lebih 1 mil laut dan meminta merubah haluan ke kanan, Mualim II menjawab; "haluan kalian kemana"? kemudian memberikan perintah untuk merubah haluan ke kiri dengan kemudi 20° berbarengan dengan menyalakan lampu sorot selanjutnya nakhoda naik ke anjungan setelah tubrukan;

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa mengenai penyebab terjadinya kecelakaan tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance pada tanggal 19 Juli 2025 pukul 03.35 WITA di Perairan Laut Flores 8 Mil Laut Barat Laut Pulau Besar adalah merupakan rangkaian peristiwa sebab akibat yang diawali dari tidak dilakukannya pengamatan secara terus menerus sebagaimana mestinya sehingga penilaian dan tindakan untuk menghindari dari bahaya tubrukan tidak

Dilakukan ...

dilakukan, KM Sabuk Nusantara 55 tidak bertindak merubah haluan ke kanan lebih awal pada situasi berhadapan atau hampir berhadapan dan bertahan dengan haluan dan kecepatannya, sehingga pada saat setelah MV Reliance menghindar ke kanan dan memotong garis haluan KM Sabuk Nusantara 55 pada jarak yang sangat dekat untuk berpapasan dengan lambung kiri, diikuti oleh KM Sabuk Nusantara 55 yang merubah haluan ke kiri sebagai tindakan untuk menghindari tubrukan yang mengakibatkan haluan KM Sabuk Nusantara 55 mengarah ke lambung kiri MV Reliance sehingga terjadi tubrukan.

MV Reliance

- a. Berdasarkan Pendapat Mahkamah Pelayaran diktum C.4.a dan b (MV Reliance), bahwa sejak KM Sabuk Nusantara 55 terlihat secara visual dan terdeteksi oleh RADAR dengan situasi berhadapan yang tidak melakukan pengamatan secara terus menerus terhadap perubahan baringan, haluan dan jarak KM Sabuk Nusantara 55 baik menggunakan visual maupun alat bantu navigasi RADAR dan tidak melakukan perubahan haluan ke kanan lebih awal pada situasi berhadapan hingga saat menjelang terjadinya kecelakaan tubrukan;
- b. Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa sekira pukul 03.00 WITA, Terduga I menemukan 1 lampu putih persis pada haluan MV Reliance, dari deteksi AIS dapat diketahui nama kapal tersebut adalah KM Sabuk Nusantara 55 dengan haluan 240° dan kecepatan 7 atau 8 knots, situasi berhadapan dengan MV Reliance dengan jarak *Closest of Point Approach* (CPA) pada RADAR 0,0 mil laut;
- c. Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa Beberapa saat kemudian, sekira pukul 03.05 WITA Terduga I memerintahkan Juru Mudi untuk merubah haluan 5° ke kanan dari 055° ke haluan 060° dan dari pengamatan RADAR didapati CPA 0,18 mil laut dan menurut Terduga I jarak 0,18 mil laut tersebut dianggap jarak yang aman dan cukup untuk saling berpapasan, Terduga I menganggap bahwa KM Sabuk Nusantara 55 juga akan melakukan perubahan haluan ke kanan;
- d. Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa komunikasi radio terjadi pada sekira 03.34 WITA, 1 menit sebelum terjadinya kecelakaan dimana Terduga I melakukan panggilan ke KM Sabuk Nusantara 55 meminta agar KM Sabuk Nusantara 55 merubah haluan ke kanan, sambil Terduga I juga memberi perintah ke Juru Mudi untuk melakukan tindakan cikar kanan kemudi, panggilan tersebut dijawab oleh KM Sabuk Nusantara

55 ...

55 "lampu hijau anda mana, matikah" Terduga I merespon jawaban tersebut dengan tegas menyampaikan "ubah haluan anda ke kanan, ubah haluan anda ke kanan";

- e. Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa sebelum kontak radio Terduga I Mualim II sempat memberikan perintah kepada Saksi untuk merubah haluan MV Reliance ke 065° dan 070° setelah KM Sabuk Nusantara 55 semakin mendekat, Mualim II memerintahkan cikir kanan kemudi;
- f. Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa Setelah komunikasi tersebut, Terduga I masih mempertahankan tindakan cikir kanan kemudi dan mengamati haluan KM Sabuk Nusantara 55 tidak mengalami perubahan ke kanan malah sebaliknya haluan KM Sabuk Nusantara 55 mengarah ke lambung kiri bagian akomodasi MV Reliance hingga terjadi tubrukan antara kedua kapal pada pukul 03.35 WITA;
- g. Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi saat sebelum terjadinya kecelakaan tubrukan, Terduga I tidak merasakan keragu-raguan terhadap situasi kedua kapal, sehingga Terduga I tidak memanggil Nakhoda dan memang pada saat tersebut hanya terdapat 1 kapal saja yang terdeteksi yaitu KM Sabuk Nusantara 55 dan tidak terdapat bahaya navigasi di sekitar perairan, namun terdapat pulau di sebelah kiri MV Reliance berjarak sekira 10 mil laut;
- h. Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa komunikasi radio pertama kali tersambung adalah pada beberapa saat sebelum terjadinya tubrukan, Terduga I menyampaikan agar KM Sabuk Nusantara 55 merubah haluan ke kanan, namun yang terlihat malah sebaliknya, haluan KM Sabuk Nusantara 55 berubah ke kiri dan mengejar lambung kiri MV Reliance hingga terjadi tubrukan;
- i. Berdasarkan keterangan Designated Person Ashore bahwa pada tanggal 20 Juli 2025 DPA menunjuk *Marine Superintendent* ke Ende untuk melakukan investigasi di kapal dan mendampingi awak kapal saat menjalani pemeriksaan di Maumere, Saksi DPA juga melakukan investigasi ulang saat awak kapal tiba di Surabaya, hasil dari 2 (dua) kali investigasi tersebut dibuat dalam laporan investigasi dan diperoleh temuan yaitu adanya kelalaian dalam pengamatan oleh Mualim II tidak cermat (kurang tepat) dalam melakukan tindakan, dengan cuma mengambil 5 (lima) derajat saat mengetahui adanya bahaya tubrukan, Mualim II harusnya mengambil tindakan yang tegas.

Dengan ...

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa penyebab terjadinya tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance pada tanggal 19 Juli 2025 pukul 03.35 WITA di Perairan Laut Flores 8 Mil Laut Barat Laut Pulau Besar adalah merupakan rangkaian peristiwa sebab akibat yang berawal dari tidak dilakukannya pengamatan secara terus menerus sebagaimana mestinya sehingga tindakan untuk menghindari bahaya tubrukan secara dini tidak dilakukan yang mengakibatkan ketika jarak kedua kapal sudah sangat dekat MV Reliance melakukan perubahan haluan dari 060° ke 065° dan 070° serta cikar kanan kemudi secara beruntun dalam waktu yang tidak mencukupi untuk menghindari tubrukan dan berpapasan dengan lambung kiri KM Sabuk Nusantara 55, dan KM Sabuk Nusantara 55 merubah haluan ke kiri sebagai tindakan untuk menghindari tubrukan mengakibatkan haluan KM Sabuk Nusantara 55 mengarah ke lambung kiri MV Reliance sehingga mengakibatkan terjadinya tubrukan.

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 Sabuk Nusantara 55

- a. Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II, Saudara Derfen Jonior Toealaka, diakui oleh Terduga II Nakhoda, Saudara Dominggus Bora Wolo, dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi, Saudara Ramadhan Sayyidina Sidik Soko keterangan Saksi KKM, Saudara Onisimus Labu bahwa Terduga I menggunakan mesin mundur untuk mengurangi resiko tubrukan yang lebih besar terhadap keselamatan Kapal dimana kalau tidak menggunakan mesin mundur tubrukan akan terjadi pada bagian lambung KM Sabuk Nusantara 55;
- b. Berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II, Saudara Derfen Jonior Toealaka dan diakui oleh keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Dominggus Bora Wolo bahwa Setelah terjadinya tubrukan, Terduga II memerintahkan Terduga I dan awak kapal lainnya untuk melakukan pemeriksaan pada bagian kapal yang mengalami tubrukan kemudian melaporkannya kepada Nakhoda, dan tidak terdapat korban;
- c. Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Dominggus Bora Wolo, dan dikuatkan oleh keterangan Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toealaka bahwa setelah kejadian tubrukan upaya yang dilakukan oleh Terduga II melaporkan kepada perusahaan tentang kejadian tubrukan termasuk agen pelabuhan tujuan Maumere;
- d. Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Dominggus Bora Wolo, dan dikuatkan oleh keterangan Terduga I Mualim II, Saudara

Defren ...

Derfen Jonior Toealaka bahwa Terduga II memerintahkan untuk melakukan pemeriksaan kepada awak kapal pada bagian haluan kanan KM Sabuk Nusantara 55 yang bertubrukan dengan lambung kiri belakang kapal MV Reliance sebagai bentuk upaya penyelamatan setelah tubrukan dan Terduga II mendapat laporan bahwa kerusakan terjadi pada haluan bagian depan sebelah kanan dan sobek yang berada di atas permukaan air, memeriksa kebocoran pada bagian-bagian lain;

- e. Berdasarkan keterangan keterangan Saksi KKM, Saudara Onisimus Labu dan dikuatkan oleh keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Dominggus Bora Wolo, dan keterangan Terduga I Mualim II, Saudara Derfen Jonior Toealaka bahwa setelah stop mesin Saksi KKM tetap *stand by* di anjungan dekat *handle* mesin induk, saat itu kapal MV Reliance memanggil lewat radio yang mengatakan bahwa kontainernya jatuh ke laut, kemudian Saksi KKM menjawab lewat radio bahwa satu unit kontainer MV Reliance tersangkut di KM Sabuk Nusantara 55, selanjutnya Saksi turun ke kamar mesin dan kondisinya normal semuanya dalam keadaan normal;
- f. Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Dominggus Bora Wolo, dan keterangan Terduga I Mualim II, Saudara Derfen Jonior Toealaka bahwa setelah memastikan tidak terdapat kebocoran pada bagian kapal dan memastikan semua awak kapal dan penumpang dalam kondisi selamat, kapal melanjutkan pelayaran menuju Pelabuhan Maumere.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa upaya penyelamatan untuk awak kapal dan penumpang KM Sabuk Nusantara 55 yang dilakukan oleh Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toealaka Terduga II Nakhoda, Saudara Dominggus Bora Wolo, selaku Perwira Jaga dan Nakhoda dapat diterima.

MV Reliance

- a. Berdasarkan Terduga I Mualim II, Saudara Yanuar Dirga Winardi, dikuatkan oleh keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Nandang Rukmana dan keterangan Saksi Juru Mudi, Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa setelah Terduga II Nakhoda naik ke anjungan, Nakhoda dan mengambil alih komando, Terduga II Nakhoda memerintahkan awak kapal untuk memeriksa bagian lambung yang mengalami tubrukan, selanjutnya Terduga II Nakhoda melakukan komunikasi radio dengan KM Sabuk Nusantara 55 yang menanyakan kondisi kapal setelah terjadi tubrukan, termasuk menanyakan apakah ada 1 unit kontainer KM Reliance yang terjatuh di depan KM Sabuk Nusantara 55;
- b. Berdasarkan Terduga I Mualim II, Saudara Yanuar Dirga Winardi, dikuatkan oleh keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Nandang

Rukmana ...

Rukmana dan keterangan Saksi Juru Mudi, Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa setelah awak kapal melakukan pemeriksaan pada bagian lambung MV Reliance yang mengalami tubrukan, terdapat *scratch* pada lambung namun tidak terdapat kebocoran, 1 tiang penyangga (*stanchion*) rusak, 1 unit kontainer rubuh ke main deck dan 1 unit lainnya terjatuh ke KM Sabuk Nusantara 55;

- c. Berdasarkan Terduga I Mualim II, Saudara Yanuar Dirga Winardi, dikuatkan oleh keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Nandang Rukmana dan keterangan Saksi Juru Mudi, Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa setelah melakukan pemeriksaan dan memastikan kerusakan-kerusakan yang ada, Terduga II Nakhoda juga mendapatkan informasi kerusakan pada haluan KM Sabuk Nusantara 55 sekira 1 meter di atas air dan akan melanjutkan perjalanan pelan-pelan menuju Maumere, Terduga II Nakhoda memutar haluan kembali ke sekitar lokasi kejadian tubrukan untuk mencari 1 unit kontainer yang dianggap jatuh ke laut di depan KM Sabuk Nusantara 55 (bukan jatuh ke haluan KM Sabuk Nusantara 55) hingga pukul 07.30 WITA MV Reliance meninggalkan lokasi kejadian tubrukan bertolak menuju Ende;
- d. Berdasarkan Terduga I Mualim II, Saudara Yanuar Dirga Winardi, dikuatkan oleh keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Nandang Rukmana dan keterangan Saksi Juru Mudi, Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa Setelah kejadian tubrukan, kapal masih tetap berputar ke kanan sesuai posisi kemudi cikal ke kanan saat menjelang kejadian tubrukan, Setelah Nakhoda berada di anjungan komando diambil alih dan memberi perintah ke kamar mesin untuk persiapan olah gerak untuk *drifting*, sekira 10 atau 15 menit kemudian kapal dinyatakan siap berolah gerak oleh awak kapal bagian mesin;
- e. Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Nandang Rukmana, dikuatkan oleh keterangan Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi, keterangan Saksi Juru Mudi, Saudara Bayu Sanutra Wibawa dan keterangan Saksi KKM, Saudara Budiyanto bahwa Setelah mengambil alih komando, semua awak kapal juga sudah terjaga dan siaga berkumpul termasuk Mualim I dan Mualim III di anjungan, Terduga II memberikan instruksi untuk memeriksa kerusakan pada kapal, muatan, tanki-tanki, awak kapal, dan untuk KKM agar memeriksa kondisi mesin, lingkungan kamar mesin dan dilaporkan kepada Terduga II, terjadi kerusakan pada posisi Bay 23 sebelah kiri pada pipa stasiun bunker, 2 *stanchion* kontainer rusak sehingga 1 kontainer anjlok ke dek sedang 1 kontainer lainnya terjatuh keluar badan kapal (terakhir diketahui kontainer tersebut tersangkut di Haluan KM Sabuk Nusantara 55), namun kapal dalam keadaan aman tidak terdapat kebocoran;
- f. Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Nandang Rukmana, dikuatkan oleh keterangan Terduga I Mualim II Saudara

Yanuar ...

Yanuar Dirga Winardi, dan keterangan Saksi Juru Mudi, Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa Pada saat Terduga II Nakhoda mengambil alih komando kondisi haluan MV Reliance dalam keadaan masih berputar ke kanan dan oleh Terduga II Nakhoda haluan kapal dibuat *steady* kemudian kapal disiapkan untuk melakukan drifting dengan tujuan untuk pengecekan lambung;

- g. Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Nandang Rukmana, dikuatkan oleh keterangan Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi, dan keterangan Saksi Juru Mudi, Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa setelah mendapat laporan mesin dan lambung tidak ada masalah, terjadi deformasi ringan pada lambung kiri yang mengalami tubrukan, namun masih dalam keadaan aman, selanjutnya melakukan *lashing* terhadap 1 kontainer yang bergeser agar tidak terjadi masalah;
- h. Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda, Saudara Nandang Rukmana, dikuatkan oleh keterangan Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi, dan keterangan Saksi Juru Mudi, Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa sekira pukul 05.00 WITA Terduga II Nakhoda melaporkan kejadian tubrukan tersebut ke pihak kantor (Designated Person Ashore dan TSM) dan laporan diterima, sekira pukul 05.50 WITA Terduga II Kembali memutar haluan ke arah Maumere di tempat kejadian tubrukan untuk memastikan KM Sabuk Nusantara 55 benar-benar aman menyisir perairan sekitarnya untuk memastikan bahwa tidak ada korban berupa penumpang KM Sabuk Nusantara 55 sambil mencari 1 kontainer yang dianggap jatuh ke laut oleh Terduga II, terakhir diperoleh informasi dari KM Sabuk Nusantara 55 bahwa 1 kontainer MV Reliance terjatuh dan berada di haluan KM Sabuk Nusantara 55, selanjutnya kapal melanjutkan pelayaran menuju Ende;

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa upaya penyelamatan yang dilakukan oleh Terduga I Mualim II, Saudara Yanuar Dirga Winardi dan Terduga II Nakhoda, Saudara Nandang Rukmana, selaku Perwira Jaga dan Nakhoda dapat diterima.

7. Kesalahan dan Kelalaian

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas dalam peristiwa kecelakaan kapal tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance pada tanggal 19 Juli 2025 pukul 03.35 di Perairan Laut Flores 8 Mil Laut Barat Laut Pulau Besar, maka beban tanggung jawab terhadap kesalahan dan kelalaian adalah sebagai berikut:

KM Sabuk Nusantara 55

- a. Bahwa berdasarkan Pendapat Mahkamah Pelayaran Tentang Sebab Terjadinya Kecelakaan Kapal Diktum 5. (KM Sabuk Nusantara 55), penyebab dari terjadinya kecelakaan kapal tubrukan secara sah dan meyakinkan ...

meyakinkan merupakan bagian dari kesalahan dan kelalaian manusia (*human error*), Terduga I Mualim II KM Sabuk Nusantara 55 dalam bernavigasi dinilai tidak melakukan tindakan sesuai Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut 1972 yang disahkan dengan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 1979 Tentang Mengesahkan "*Convention On The Internasional Regulations For Preventing Collisions At Sea 1972*" sebagai berikut :

- 1) Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toetalaka tidak melakukan pengamatan sebagaimana mestinya sesuai aturan 5 tentang pengamatan berbunyi "Setiap kapal harus selalu menyelenggarakan pengamatan yang baik, baikpun dengan penglihatan dan pendengaran maupun dengan menggunakan semua sarana yang tersedia dalam suasana dan keadaan yang ada sehingga dapat membuat penilaian sepenuhnya terhadap situasi dan bahaya tubrukan", terbukti dengan Terduga II tidak mengamati perubahan baringan, haluan dan jarak kapal lawan secara berkala dengan baringan secara visual maupun dengan menggunakan alat bantu navigasi RADAR;
- 2) Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toetalaka tidak bertindak merubah haluannya ke kanan pada situasi berhadapan atau hampir berhadapan sesuai aturan 14 tentang situasi berhadapan berbunyi "Apabila dua kapal tenaga bertemu pada haluan-haluan berlawanan atau hampir berlawanan, sehingga mengakibatkan bahaya tubrukan, maka masing-masing harus mengubah haluannya ke kanan, sehingga keduanya saling berpapasan pada lambung kirinya" terbukti dengan Terduga I tidak bertindak merubah haluan kapalnya ke kanan dan mempertahankan haluan 240° hingga menjelang terjadinya kecelakaan tubrukan;
- 3) Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toetalaka tidak menghindari untuk bertindak merubah haluan ke kiri sesuai aturan 17 tentang tindakan oleh kapal "yang bertahan" huruf (c) berbunyi "Kapal tenaga yang bertindak dalam situasi silang sesuai dengan sub ayat (a) (ii) aturan ini, untuk menghindari tubrukan dengan kapal lain, jika keadaan peristiwanya mengijinkan, tidak boleh mengubah haluan ke kiri untuk kapal yang berada di lambung kirinya sendiri", terbukti pada saat kapal sudah mendekat dengan MV Reliance dan Terduga I hanya melihat lampu merah pada haluan sebelah kirinya, Terduga I bertindak dengan tindakan kemudi kiri 20° sehingga haluan berubah ke kiri dan mengakibatkan tubrukan, tindakan tersebut dapat diterima dengan alasan untuk keselamatan kapal dan penumpang dimana Terduga I Mualim II merubah haluan ke kiri agar resiko tubrukan lebih kecil dibandingkan dengan merubah haluan ke kanan yang resikonya

lebih ...

lebih besar jika tubrukan terjadi pada sisi lambung kiri KM Sabuk Nusantara 55.

- b. Bahwa berdasarkan keterangan Terduga I Mualim II KM Sabuk Nusantara 55 Saudara Derfen Jonior Toetalaka dan dikuatkan oleh Keterangan Terduga II Nakhoda KM Sabuk Nusantara 55 Saudara Dominggus Bora Wolo bahwa di anjungan tidak terdapat *master standing order* ataupun *master night order* dari Terduga II Nakhoda secara tertulis, Terduga II Nakhoda senantiasa meninggalkan pesan kepada para perwira jaga agar berhati-hati dan lakukan pengamatan dengan baik hanya melalui lisan;
- c. Bahwa berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda KM Sabuk Nusantara 55 Saudara Dominggus Bora Wolo dan dikuatkan oleh keterangan Terduga I Mualim II KM Sabuk Nusantara 55 Saudara Derfen Jonior Toetalaka bahwa setiap kapal bertolak dari setiap pelabuhan, tidak dilakukan latihan meninggalkan kapal bagi penumpang;
- d. Berdasarkan argumen huruf b dan c tersebut di atas, terbukti bahwa Terduga II Nakhoda Saudara Dominggus Bora Wolo belum sepenuhnya mengimplementasikan Sistem Manajemen Keselamatan Kapal (SMK) selama berada di atas kapal dengan baik, namun kesalahan dan kelalaian tersebut bukanlah sebagai penyebab langsung terjadinya kecelakaan tubrukan;
- e. Berdasarkan argumen huruf b, c, d dan Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi "Kecelakaan kapal merupakan tanggung jawab nakhoda, kecuali dapat dibuktikan lain"

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa letak kesalahan dan kelalaian dari penyebab terjadinya kecelakaan kapal tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance adalah merupakan bagian dari kesalahan dan kelalaian manusia (*human error*), Terduga I Mualim II, Saudara Derfen Jonior Toetalaka dalam melayarkan kapal dinilai belum sepenuhnya bertindak sesuai dengan kecakapan pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana amanah Pasal 384 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) berbunyi "Selama berada di atas kapal Anak Buah Kapal (ABK) wajib mentaati perintah nakhoda dengan seksama", dan Terduga II Nakhoda Saudara Dominggus Bora Wolo dalam melayarkan kapal dinilai telah bertindak sesuai dengan kecakapan pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana amanah Pasal 342 alinea pertama Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) berbunyi "Dalam melaksanakan tugasnya di atas kapal Nakhoda wajib bertindak dengan dengan kepandaian, ketelitian dan kebijaksanaan yang cukup".

MV Reliance ...

MV Reliance

a. Bahwa berdasarkan Pendapat Mahkamah Pelayaran Tentang Sebab Terjadinya Kecelakaan Kapal Diktum 5. (MV Reliance), penyebab dari terjadinya kecelakaan kapal tubrukan secara sah dan meyakinkan merupakan bagian dari kesalahan dan kelalaian manusia (*human error*), Terduga I Mualim II MV Reliance dalam bernavigasi dinilai tidak melakukan tindakan sesuai Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut, 1972 yang disahkan dengan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 1979 Tentang Mengesahkan "*Convention On The Internasional Regulations For Preventing Collisions At Sea 1972*", sebagai berikut :

- 1) Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi tidak melakukan pengamatan sebagaimana mestinya sesuai aturan 5 tentang pengamatan berbunyi "Setiap kapal harus selalu menyelenggarakan pengamatan yang baik, baikpun dengan penglihatan dan pendengaran maupun dengan menggunakan semua sarana yang tersedia dalam suasana dan keadaan yang ada sehingga dapat membuat penilaian sepenuhnya terhadap situasi dan bahaya tubrukan", terbukti dengan Terduga II tidak mengamati perubahan baringan, haluan dan jarak kapal lawan secara terus menerus dengan baringan secara visual maupun dengan menggunakan alat bantu navigasi RADAR;
- 2) Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi tidak bertindak merubah haluannya ke kanan pada situasi berhadapan sebagaimana mestinya sesuai aturan 14 tentang situasi berhadapan berbunyi "Apabila dua kapal tenaga bertemu pada haluan-haluan berlawanan atau hampir berlawanan, sehingga mengakibatkan bahaya tubrukan, maka masing-masing harus mengubah haluannya ke kanan, sehingga keduanya saling berpapasan pada lambung kirinya" terbukti dengan Terduga I Mualim II bertindak merubah haluan kapalnya dari haluan 055° ke 060° yang mengakibatkan haluan MV Reliance berhadapan atau hampir berhadapan dengan KM Sabuk Nusantara 55 yang berhaluan 240°, hingga menjelang terjadinya kecelakaan tubrukan, Terduga I Mualim II tidak merubah haluan ke kanan pada situasi berhadapan atau hampir berhadapan;
- 3) Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi tidak bertindak secara tegas dan dilakukan dalam waktu yang cukup untuk menghindari tubrukan sebagaimana mestinya sesuai aturan 8 tentang tindakan untuk menghindari tubrukan huruf (a) yang berbunyi "Tindakan yang diambil untuk menghindari tubrukan jika keadaan peristiwanya mengijinkan, harus tegas, dilakukan dalam waktu yang cukup serta memperhatikan syarat-syarat kepelautan yang baik", terbukti Terduga I Mualim II bertindak pada jarak 6 mil laut hanya merubah haluan 5° ke kanan dari haluan 055° ke 060° yang ...

yang menjadikan haluan MV Reliance berlawanan dengan haluan KM Sabuk Nusantara 55 dengan arah 240°, dan huruf (b) yang berbunyi “Setiap perubahan haluan dan/atau laju yang dilakukan untuk menghindari tubrukan, jika keadaan peristiwanya memungkinkan, harus cukup besar hingga segera jelas bagi kapal lain yang mengamatinya secara visual atau dengan radar, perubahan-perubahan kecil pada haluan dan/atau laju secara beruntun harus dihindari” terbukti Terduga I Mualim II pada jarak yang sangat dekat mengubah haluan ke kanan dari 060° ke 065° dan 070° serta kemudi cikar kanan yang dilakukan dalam 1 menit sebelum terjadinya tubrukan dan tindakan tersebut dilakukan secara beruntun saat menjelang terjadinya tubrukan.

- b. Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda Saudara Nandang Rukmana dikuatkan oleh keterangan Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi dan keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Bayu Sanutra Wibawa bahwa sebelum meninggalkan anjungan pada pukul 01.30 WITA, Terduga II melakukan serah terima jaga kepada Terduga I Mualim II dan memastikan bahwa tidak terdapat kapal di sekitar jarak 6 hingga 12 mil laut sesuai pengamatan RADAR, kondisi cuaca baik, jarak pandang bebas secara visual, Terduga II meninggalkan pesan tertulis dalam *Master Night Order* untuk Perwira dan Juru Mudi jaga serta ditandatangani yang berisikan perintah menjalankan pengamatan dengan baik dan seksama, gunakan RADAR untuk kepentingan navigasi termasuk mengecek bahaya tubrukan, monitor radio VHF channel 16 dan jangan ragu-ragu dalam mengambil tindakan, jika ada keraguan tolong panggil Nakhoda;
- c. Berdasarkan argumen huruf b dan Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi “Kecelakaan kapal merupakan tanggung jawab nakhoda, kecuali dapat dibuktikan lain”.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa letak kesalahan dan kelalaian dari penyebab terjadinya kecelakaan kapal tubrukan antara KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance adalah merupakan bagian dari kesalahan dan kelalaian manusia (*human error*), Terduga I Mualim II Saudara Yanuar Dirga Winardi dalam melayarkan kapal dinilai belum sepenuhnya bertindak sesuai dengan kecakapan pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana amanah Pasal 384 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) berbunyi “Selama berada di atas kapal Anak Buah Kapal (ABK) wajib mentaati perintah nakhoda dengan seksama”, dan Terduga II Nakhoda Saudara Nandang Rukmana dalam melayarkan kapal dinilai telah sepenuhnya bertindak sesuai dengan kecakapan pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana amanah Pasal 342 alinea pertama Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) berbunyi “Dalam melaksanakan tugasnya di atas kapal Nakhoda wajib bertindak dengan dengan kepandaian, ketelitian dan kebijaksanaan yang cukup”.

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 Sabuk Nusantara 55

a. Hal-hal yang meringankan

- 1) Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toealaka, dan Terduga II Nakhoda Saudara Dominggus Bora Wolo saat memberikan keterangan berlaku sopan dan tidak berbelit-belit;
- 2) Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toealaka, dan Terduga II Nakhoda Saudara Dominggus Bora Wolo belum pernah dihukum karena kelalaiannya dalam menjalankan profesi sebagai perwira dan nakhoda kapal;
- 3) Terduga I Mualim II Saudara Derfen Jonior Toealaka, dan Terduga II Nakhoda Saudara Dominggus Bora Wolo tidak memiliki keahlian lain sebagai pelaut serta sebagai tulang punggung keluarga.

b. Hal-hal yang memberatkan
Tidak ada

MV Reliance

a. Hal-hal yang meringankan

- 1) Terduga I Mualim II, Saudara Yanuar Dirga Winardi dan Terduga II Nakhoda, Saudara Nandang Rukmana saat memberikan keterangan berlaku sopan dan tidak berbelit-belit;
- 2) Terduga I Mualim II, Saudara Yanuar Dirga Winardi dan Terduga II Nakhoda, Saudara Nandang Rukmana belum pernah dihukum karena kelalaiannya dalam menjalankan profesi sebagai perwira dan nakhoda kapal;
- 3) Terduga I Mualim II, Saudara Yanuar Dirga Winardi dan Terduga II Nakhoda, Saudara Nandang Rukmana tidak memiliki keahlian lain sebagai pelaut serta sebagai tulang punggung keluarga.

b. Hal-hal yang memberatkan
Tidak ada

D. KEPUTUSAN ...

KEPUTUSAN

MAHKAMAH PELAYARAN

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 sebagai mana diubah dalam Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang perubahan ketiga Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran dan pasal 31 huruf d. Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dan dengan mempertimbangkan hal-hal yang meringankan dan yang memberatkan, maka Mahkamah Pelayaran :

MEMUTUSKAN

- I. Menyatakan bahwa kecelakaan kapal tubrukan KM Sabuk Nusantara 55 dengan MV Reliance pada tanggal 19 Juli 2025 pukul 03.35 WITA di Perairan Laut Flores 8 Mil Laut Barat Laut Pulau Besar Pada Titik Koordinat 08° 14,87' S/122° 33,71' T, disebabkan oleh faktor kesalahan dan kelalaian manusia (*human error*) dari KM Sabuk Nusantara 55 dan MV Reliance.
- II. Menyatakan bahwa Terduga I Mualim II KM Sabuk Nusantara 55, Saudara Derfen Jonior Toealaka dalam melaksanakan kewajibannya sebagai Mualim II dan perwira jaga yang bertanggung jawab terhadap navigasi selama berdinast jaga dinilai **telah lalai dan bertindak tidak cakap** sehingga dianggap belum sepenuhnya melaksanakan tugas dan kewajibannya sesuai dengan kecakapan pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana amanah Pasal 384 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).
- III. Menyatakan bahwa Terduga II Nakhoda Sabuk Nusantara 55, Saudara Dominggus Bora Wolo, dalam melaksanakan kewajibannya sebagai Nakhoda yang bertanggung jawab sepenuhnya terhadap navigasi **dinilai telah bertindak cakap** sehingga dianggap telah melaksanakan tugas dan kewajibannya sesuai dengan kecakapan pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana amanah Pasal 342 alinea pertama Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).
- IV. Menyatakan bahwa Terduga I Mualim II MV Reliance, Saudara Yanuar Dirga Winardi dalam melaksanakan kewajibannya sebagai Mualim II dan perwira jaga yang bertanggung jawab terhadap navigasi selama berdinast jaga dinilai **telah lalai dan bertindak tidak cakap** sehingga dianggap belum sepenuhnya melaksanakan tugas dan kewajibannya sesuai dengan kecakapan pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana amanah Pasal 384 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

V. Menyatakan ...

- V. Menyatakan bahwa Terduga II Nakhoda MV Reliance, Saudara Nandang Rukmana, dalam melaksanakan kewajibannya sebagai Nakhoda yang bertanggung jawab sepenuhnya terhadap navigasi **dinilai telah bertindak cakap** sehingga dianggap telah melaksanakan tugas dan kewajibannya sesuai dengan kecakapan pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana amanah Pasal 342 alinea pertama Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).
- VI. **Menghukum** Terduga I Mualim II KM Sabuk Nusantara 55, Saudara Derfen Jonior Toealaka, lahir di Oesao tanggal 23 Juni 1979, memiliki sertifikat keahlian pelaut ANT IV Nomor: 6201501695N40218 atas nama Derfen Jonior Toealaka, diterbitkan di Jakarta tanggal 10 Maret 2023, oleh Direktur BP3IP Jakarta Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan, dengan mencabut sementara sertifikat keahlian pelaut tersebut sebagai Perwira Kapal di kapal-kapal niaga selama jangka waktu **3 (tiga) bulan**.
- VII. **Membebaskan** Terduga II Nakhoda KM Sabuk Nusantara 55, Saudara Dominggus Bora Wolo, lahir di Jakarta tanggal 24 Juni 1962, memiliki sertifikat keahlian pelaut ANT III Manajemen Nomor: 6200071274M30215 atas nama Dominggus Bora Wolo, diterbitkan di Jakarta tanggal 26 November 2020, oleh Direktur BP3IP Jakarta Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.
- VIII. **Menghukum** Terduga I Mualim II MV Reliance, Saudara Yanuar Dirga Winardi, lahir di Wamena 23 Januari 1992, memiliki sertifikat keahlian pelaut ANT II Nomor: 6201409149N20521 atas nama Yanuar Dirga Winardi,, diterbitkan di Jakarta tanggal 10 Mei 2021, oleh Direktur POLTEKPEL Surabaya 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**.
- IX. **Membebaskan** Terduga II Nakhoda MV Reliance, Saudara Nandang Rukmana, lahir di Ciamis 22 Oktober 1968, memiliki sertifikat keahlian pelaut ANT I Nomor: 6200027261N10215 atas nama Nandang Rukmana, diterbitkan di Jakarta tanggal 30 Desember 2024, oleh Kepala Sub Direktorat Kepelautan, a.n Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Demikian ...

Demikian keputusan Mahkamah Pelayaran atas musyawarah dan mufakat yang dibacakan oleh Tim Panel Ahli dalam sidang terbuka untuk umum di Jakarta, pada hari Selasa, tanggal 31 Maret 2026 yang dihadiri oleh Tim Panel Ahli dan Sekretaris Tim Panel Ahli, dengan tanpa/dihadiri Terduga I Mualim II KM Sabuk Nusantara 55, Saudara Derfen Jonior Toelaka, Terduga II Nakhoda KM Sabuk Nusantara 55, Saudara Dominggus Bora Wolo, Terduga I Mualim II MV Reliance, Saudara Yanuar Dirga Winardi, Terduga II Nakhoda MV Reliance, Saudara Nandang Rukmana.

Ketua : Capt Muhammad Ghazali, S.H.,M.H.,M.Mar

Anggota : Capt. Suhidman, M.M., M.Mar.

Anggota : Elfis, M.Mar,E.

Anggota : Andi Ike Rismayanti,S.T.

Anggota : Amung Rakhmat, S.H.

Sekretaris : Gokmauli Naibaho, S.H.