KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
MAHKAMAH PELAYARAN

KEPUTUSAN MAHKAMAH PELAYARAN

NOMOR: HK.212/1/5/MP/2026

TENTANG

KECELAKAAN KAPAL KANDAS KM ORIENTAL SILVER
PADA TANGGAL 26 FEBRUARI 2026 PUKUL 19.30 WITA
DI SEKITAR PERAIRAN ALUR SELATAN PELABUHAN BITUNG
PADA TITIK KOORDINAT 01°23.76' N / 125°09.54' E

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH PELAYARAN

KM Oriental Silver adalah kapal barang jenis peti kemas, berbendera Indonesia, tanda panggilan POSC, GT 13456, NT 5878, mesin penggerak utama 1 (satu) unit mesin *diesel* KOBE dengan daya 13.090 PS, milik PT Salam Pacific Indonesia Lines berkedudukan di Surabaya, awak kapal berjumlah 20 orang termasuk Nakhoda, kapal membawa muatan sebanyak 626 peti kemas, kapal memiliki panjang 150,59 meter, lebar 25,00 meter, dalam 12,80 meter, dengan *draft* kapal depan 7,7 meter, *draft* belakang 8,8 meter, *draft* tengah 8,25 meter, kapal bertolak dari Pelabuhan Makassar pada tanggal 24 Februari 2026 dengan tujuan Pelabuhan Bitung, dalam pelayarannya pada tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 WITA kapal mengalami kandas di sekitar alur selatan Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76' N / 125°09.54' E.

Dalam peristiwa tersebut tidak terdapat korban jiwa maupun luka luka, dan tidak terjadi pencemaran lingkungan, namun terdapat kerugian tertundanya pengoperasian kapal karena proses evakuasi kapal lepas dari kandas pada tanggal 27 Februari 2026 sekira pukul 16.00-17.00 WITA dilakukan penarikan pertama oleh kapal TB. Anoman V dan KT. Bunaken namun tidak ada pergerakan dari KM Oriental Silver, dan tanggal 28 Februari 2026 sekira pukul 15.00 WITA dilakukan kembali penarikan kedua oleh kapal TB. Anoman V dan KT. Bunaken sampai dengan sekira pukul 15.45 WITA KM Oriental Silver lepas bebas dari kandas langsung berlabuh dengan kondisi kapal miring

kanan...

MAHKAMAH PELAYARAN

kanan 10,8° disebabkan adanya air masuk pada WT II Kanan, *healing* kanan berisi *full* air 10 M.

Surat Pelaksana Harian Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung , bulan Maret 2026, Perihal Surat Pengantar Laporan Kecelakaan Kapal (Kandas) MV Oriental Silver di Daerah Pelabuhan Bitung pada hari Kamis tanggal 26 Februari 2026, telah melimpahkan berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP), Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, tentang Kecelakaan Kapal Kandas MV Oriental Silver, Kamis 26 Februari 2026 di Wilayah Perairan Pelabuhan Bitung , kepada Mahkamah Pelayaran untuk dilakukan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dan selanjutnya telah dibentuk Tim Panel Ahli berdasarkan Keputusan Ketua Mahkamah Pelayaran, Nomor: MP.103/1/6/MP.2026, tanggal 12 Agustus 2026, tentang Pembentukan Tim Panel Ahli Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver pada tanggal 26 Februari 2026 pukul 19.30 LT di Perairan Pelabuhan Bitung .

Berdasarkan Pasal 251 dan Pasal 253 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, sebagaimana diubah dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, *juncto* Pasal 373a Kitab Undang Undang Hukum Dagang (KUHD), *juncto* Pasal 17 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, *juncto* Pasal 24 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, sebagaimana diubah dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2022 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal. Mahkamah Pelayaran telah melakukan penelitian BAPP dan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, untuk meneliti sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal tersebut dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau Perwira Kapal, serta menjatuhkan sanksi administratif kepada Terduga yang terbukti bersalah atau lalai.

Berkas–berkas yang diterima oleh Mahkamah Pelayaran, dalam Berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP), Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, tentang Kecelakaan Kapal Kandas MV Oriental Silver, Kamis 26 Februari 2026 di Wilayah Perairan Pelabuhan Bitung , antara lain berupa:

1. Surat...

MAHKAMAH PELAYARAN

1. Surat Kronologis Kejadian Kapal Kandas KM Oriental Silver, dibuat di Bitung , tanggal 27 Februari 2026, oleh Nakhoda KM Oriental Silver, Saudara Herman Bumbungan, dengan surat kop Perusahan Pelayaran Nusantara, PT Salam Pacific Indonesia Lines;
2. Berita Acara Kronologis Kandasnya KM Oriental Silver Pada Saat Memasuki perairan Wajib Pandu di Pelabuhan Bitung , dibuat di Bitung , tanggal 26 Februari 2026, oleh Nakhoda KM Oriental Silver, Saudara Herman Bumbungan, Saksi Pandu PT Pelindo Cabang Bitung , Saudara Rusman Asaf;
3. Surat Laporan Kejadian Kecelakaan KM Oriental Silver Kandas di dekat menara suar hijau alur masuk bagian selatan perairan Bitung , Nomor: AL.817/1/1/KSOP.Btg/2026, tanggal 27 Februari 2026, dibuat di Bitung , oleh Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli, sebagai Pelaksana Harian Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung , ditujukan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
4. Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/2/KSOP.Btg-26, tanggal 27 Februari 2026, dibuat di Bitung , oleh Nakhoda KM Oriental Silver, Saudara Herman Bumbungan, diterima oleh Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli, sebagai Pelaksana Harian Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung ;
5. Surat Perintah Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal, Nomor: ST.KSOP-Btg/298/Tahun 2026, tanggal 27 Februari 2026, ditetapkan di Bitung , oleh Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli, sebagai Pelaksana Harian Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung ;
6. Berita Acara Pengumpulan Data (Kapal Kandas), Nomor: AL.817/1/3/KSOP.Btg-2026, tanggal 27 Februari 2026, oleh Tim Pemeriksa Pendahuluan Kecelakaan Kapal, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung ;
7. Foto peta posisi lokasi kejadian;
8. Foto titik koordinat lokasi kejadian pada GPS;
9. Prakiraan Cuaca Pelabuhan, dari Badan Meteorologi Klimatologi Dan Geofisika, Stasiun Meteorologi Kelas II Maritim Bitung, Nomor: ME.01.02/CP/233/BTG/II/2026, tentang Prakiraan Cuaca Pelabuhan Bitung, berlaku tanggal 26 Februari 2026 pukul 08.00 WITA s.d. 27 Februari 2026 pukul 07.00 WITA;
10. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/4/KSOP.Btg-26, dibuat di Bitung, tanggal 27 Februari 2026, oleh Pelaksana Harian, Kepala Bidang Keselamatan

Berlayar...

MAHKAMAH PELAYARAN

Berlayar Penjagaan Dan Patroli, ditujukan kepada Nakhoda MV Oriental Silver, Saudara Herman Bumbungan;

11. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/5/KSOP.Btg-26, dibuat di Bitung, tanggal 27 Februari 2026, oleh Pelaksana Harian, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, ditujukan kepada Mualim I MV Oriental Silver, Saudara Erwin Maiana Abastiyan;
12. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/6/KSOP.Btg-26, dibuat di Bitung, tanggal 27 Februari 2026, oleh Pelaksana Harian, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, ditujukan kepada Kepala Kamar Mesin (KKM) MV Oriental Silver, Saudara Muksin HI. ABD. Rahman;
13. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/7/KSOP.Btg-26, dibuat di Bitung, tanggal 27 Februari 2026, oleh Pelaksana Harian, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, ditujukan kepada Juru Mudi Jaga MV Oriental Silver, Saudara Thaddeus Fernugka R;
14. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/8/KSOP.Btg-26, dibuat di Bitung, tanggal 27 Februari 2026, oleh Pelaksana Harian, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, ditujukan kepada Kepala Cabang PT SPIL, Saudara Dody Iwan Priambodo;
15. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/9/KSOP.Btg-26, dibuat di Bitung, tanggal 27 Februari 2026, oleh Pelaksana Harian, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, ditujukan kepada Mualim III MV Oriental Silver, Saudara Ramdani Makmur;
16. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/10/KSOP.Btg-26, dibuat di Bitung, tanggal 27 Februari 2026, oleh Pelaksana Harian, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, ditujukan kepada Karyawan BUMN/Pandu, Saudara Agustinus Sitanggang;
17. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/11/KSOP.Btg-26, dibuat di Bitung, tanggal 27 Februari 2026, oleh Pelaksana Harian, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, ditujukan kepada Karyawan BUMN/Pandu, Saudara Rusman Asaf;
18. Berita Acara Terperiksa (Kandas), Nomor: AL.817/1/12/KSOP.Btg-26, tanggal 2 Maret 2026, terhadap Nakhoda MV Oriental Silver, Saudara Herman Bumbungan, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Agustinus Daniel Mansamaeka, SH;

19. Berita...

MAHKAMAH PELAYARAN

19. Berita Acara Terperiksa (Kandas), Nomor: AL.817/1/13/KSOP.Btg-26, tanggal 2 Maret 2026, terhadap Mualim I MV Oriental Silver, Saudara Erwin Maiana Abastiyan, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Ventje Deny Bogar, SH;
20. Berita Acara Terperiksa (Kandas), Nomor: AL.817/1/14/KSOP.Btg-26, tanggal 2 Maret 2026, terhadap Kepala Kamar Mesin (KKM) MV Oriental Silver, Saudara Muksin HI. ABD. Rahman, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Agustinus Daniel Mansamaeka, SH;
21. Berita Acara Terperiksa (Kandas), Nomor: AL.817/1/15/KSOP.Btg-26, tanggal 2 Maret 2026, terhadap Juru Mudi MV Oriental Silver, Saudara Thaddeus Fernugka Resistuastu, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Ventje Deny Bogar, SH;
22. Berita Acara Terperiksa (Kandas), Nomor: AL.817/1/16/KSOP.Btg-26, tanggal 3 Maret 2026, terhadap Mualim III MV Oriental Silver, Saudara Ramdani Makmur, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Ventje Deny Bogar, SH;
23. Berita Acara Terperiksa (Kandas), Nomor: AL.817/1/17/KSOP.Btg-26, tanggal 3 Maret 2026, terhadap Kepala Cabang SPIL Bitung, Saudara Dody Iwan Priambodo, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Agustinus Daniel Mansamaeka, SH;
24. Berita Acara Terperiksa (Kandas), Nomor: AL.817/1/18/KSOP.Btg-26, tanggal 5 Maret 2026, terhadap Pandu Tingkat I PT Pelindo Cabang Bitung, Saudara Agustinus Sitanggang, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Agustinus Daniel Mansamaeka, SH;
25. Berita Acara Terperiksa (Kandas), Nomor: AL.817/1/19/KSOP.Btg-26, tanggal 6 Maret 2026, terhadap Pandu Tingkat I PT Pelindo Cabang Bitung, Saudara Rusman Asaf, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Ventje Deny Bogar, SH;
26. Berita Acara Pendapat (*Resume*) Kapal Kandas, Nomor: AL.817/1/20/KSOP.Btg-2026, tanggal 16 Maret 2026, oleh Tim Pemeriksa Pendahuluan Kecelakaan Kapal, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung;
27. Fotokopi Surat-surat / Dokumen Kapal KM Oriental Silver terdiri dari:

a. Surat...

MAHKAMAH PELAYARAN

a. Surat Laut, Nomor: PK.205/5313/SL-PM/DK-13, diterbitkan di Jakarta, tanggal 27 September 2013, ditandatangani oleh Kepala Subdit Pengukuran Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;

b. Surat Ukur Internasional (1969), Nomor: 2737/Ka, dikeluarkan di Surabaya, tanggal 13 Juli 2012, ditandatangani oleh Kepala Bidang Kelaiklautan Kapal, a.n. Kepala Kantor Syahbandar Utama Tg. Perak Surabaya, a.n. Menteri Perhubungan;

c. Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum, Nomor: AL.504/5/20/KSOPU.Tpr/2026, diterbitkan di Tanjung Perak, tanggal 29 Januari 2026, berlaku sampai dengan tanggal 28 Januari 2027, ditandatangani oleh Kepala Bidang Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;

d. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang, Nomor: AL.501/45/19/KSOP.Btn/2025, diterbitkan di Banten, tanggal 24 April 2025, berlaku sampai dengan tanggal 23 April 2026, ditandatangani oleh Kepala Bidang Status Hukum Dan Sertifikasi Kapal, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;

e. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang, Nomor: AL.501/45/20/KSOP.Btn/2025, diterbitkan di Banten, tanggal 24 April 2025, berlaku sampai dengan tanggal 23 April 2026, ditandatangani oleh Kepala Bidang Status Hukum Dan Sertifikasi Kapal, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;

f. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang, Nomor:AL.502/17/17/KSOP.Btn/2025, diterbitkan di Banten, tanggal 24 April 2025, berlaku sampai dengan tanggal 23 April 2026, ditandatangani oleh Kepala Bidang Status Hukum Dan Sertifikasi Kapal, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;

g. Persyaratan Khusus Untuk Kapal Yang Mengangkut Barang Berbahaya, Nomor: AL.503/9/13/KSOP.Btn/2025, diterbitkan di Banten, tanggal 24 April 2025, berlaku sampai dengan tanggal 23 April 2026, ditandatangani oleh Kepala

Bidang...

MAHKAMAH PELAYARAN

Bidang Status Hukum Dan Sertifikasi Kapal, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;

h. Sertifikat Manajemen Keselamatan, Nomor: AL.602/108/2/DK/2023, diterbitkan di Jakarta, tanggal 20 Februari 2023, berlaku sampai dengan tanggal 03 Desember 2027, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran Dan Manajemen Keselamatan Kapal Dan Perlindungan Lingkungan Di Perairan, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;

i. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan, Nomor: 00199-SB/D1.S-DOC/2026, diterbitkan di Surabaya, tanggal 5 Februari 2026, berlaku sampai dengan tanggal 4 Mei 2026, ditandatangani oleh Kepala Cabang Utama Klas Surabaya, a.n Direktur Operasi, Biro Klasifikasi Indonesia;

j. Sertifikat Garis Muat Internasional, Nomor: 036583, dikeluarkan di Jakarta, tanggal 20 Mei 2022, berlaku sampai dengan tanggal 17 Mei 2027, ditandatangani oleh Kepala Departemen Operasi Klasifikasi, a.n. Direktur Operasi, Biro Klasifikasi Indonesia;

k. Sertifikat Klasifikasi Lambung, Nomor: 054974, dikeluarkan di Jakarta, tanggal 05 September 2022, berlaku sampai dengan tanggal 17 Mei 2027, ditandatangani oleh Kepala Departemen Operasi Klasifikasi, a.n. Direktur Operasi, Biro Klasifikasi Indonesia;

l. Sertifikat Klasifikasi Mesin, Nomor: 035996, dikeluarkan di Jakarta, tanggal 05 September 2022, berlaku sampai dengan tanggal 17 Mei 2027, ditandatangani oleh Kepala Departemen Operasi Klasifikasi, a.n. Direktur Operasi, Biro Klasifikasi Indonesia;

m. Sertifikat Nasional Sistem Anti teritip, Nomor: AL.601/894/4/DK/2025, diterbitkan di Jakarta, tanggal 02 Juli 2025, berlaku sampai dengan tanggal 23 Oktober 2027, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran Dan Manajemen Keselamatan Kapal Dan Perlindungan Lingkungan Di Perairan, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;

n. Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran Dari Kapal, Nomor: AL.601/1175/16/DK/2023, diterbitkan di Jakarta, tanggal 20 Oktober 2023, berlaku sampai dengan tanggal 24 Agustus 2026, ditandatangani oleh Kepala

Subdirektorat...

MAHKAMAH PELAYARAN

Subdirektorat Pencegahan Pencemaran Dan Manajemen Keselamatan Kapal Dan Perlindungan Lingkungan Di Perairan, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;

o. Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran Minyak Bahan Bakar, Nomor: AL.602/403/5/DK/2025, diterbitkan di Jakarta, tanggal 07 Mei, berlaku sampai dengan tanggal 21 Mei 2026, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran Dan Manajemen Keselamatan Kapal Dan Perlindungan Lingkungan Di Perairan, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;

p. Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Penyingkiran Kerangka Kapal, Nomor: AL.602/403/6/DK/2025, diterbitkan di Jakarta, tanggal 07 Mei, berlaku sampai dengan tanggal 21 Mei 2026, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran Dan Manajemen Keselamatan Kapal Dan Perlindungan Lingkungan Di Perairan, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;

q. *Certificate of Re-Inspection*, Nomor: SS-260173.1.1, tanggal 18 Februari 2026, berlaku untuk 12 bulan sejak diperiksa, oleh PT Surya Segara, Approved by Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tg. Perak;

r. *Certificate of Inspection Portable Fire Extinguisher Service Report*, Nomor: SS-260173.2.1, tanggal 18 Februari 2026, berlaku untuk 12 bulan sejak diperiksa, oleh PT Surya Segara, Approved by Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tg. Perak;

s. Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal, tanggal 27 November 2025;

t. Pengesahan Awak Kapal KM Oriental Silver, Nomor: SL019.IDMAK.0226.000439, dikeluarkan di Makassar, tanggal 24 Feberuari 2026, oleh a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Makassar;

u. *Crew List MV Oriental Silver*, dibuat oleh Nakhoda MV Oriental Silver;

v. Manifest Bongkar Perusahaan Pelayaran Nusantara PT SPIL Cabang Bitung, Manifest Muat;

w. Surat Persetujuan Berlayar KM Oriental Silver, Nomor: SPB.IDMAK.0226.0000363, diterbitkan di Makassar, tanggal 24 Februari 2026,

bertolak...

MAHKAMAH PELAYARAN

bertolak dari Makssar New Port Petikemas, tujuan Pelabuhan Bitung, oleh Syahbandar, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Makassar;

x. Surat Persetujuan Kapal Masuk, Nomor: SPM.IDBIT.0226.0000282, status disetujui, dikeluarkan di Bitung, tanggal 25 Februari 2026, oleh Syahbandar Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung ;

y. Surat Persetujuan Olah Gerak, Nomor: SPOG.IDBIT.0226.0000608, dikeluarkan di Bitung, tanggal 26 Februari 2026, oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung;

z. Buku Harian Kapal bagian Dek dan bagian Mesin, tanggal 26-27 Februari 2026;

aa. Foto copy lembaran buku olah gerak, tanggal 26 Februari 2026;

bb. Foto copy Peta Posisi Kandas KM Oriental Silver melalui Aplikasi Marine Traffic;

cc. Foto copy lembaran Daftar Pasang Surut Perairan Bitung;

dd. Foto copy lembaran Pasang Surut Perairan Bitung;

ee. Foto copy posisi kapal pada AIS;

ff. Foto copy foto kapal posisi Kandas;

gg. Foto copy posisi lokasi kandas pada GPS;

hh. Foto copy proses penarikan KM Oriental Silver oleh KT Bunaken pada hari Sabtu tanggal 28 Februari 2026 Pukul 15.00 WITA;

ii. Salinan Berita Acara Kandas KM Oriental Silver, Nomor Formulir: PR.607/08/II/VTS.BTG-2026, tanggal 27 Februari 2026, ditandatangani oleh Operator Jaga VTS, Saudara Krisdanto Bander, mengetahui Kepala VTS Bitung, Saudara Hazhari, S.A.P.;

jj. Salinan Surat Pernyataan Nakhoda (*Master Sailing Declaration*), dibuat di Makassar, tanggal 24 Fberuari 2026, dibuat oleh Nakhoda KM Oriental Silver Saudara Herman Bumbungan;

kk. Salinan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: KP 467 Tahun 2015 Tentang Penetapan Alur Pelayaran, Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas Dan Daerah Labuh Kapal Sesuai Dengan Kepentingannya Di Pelabuhan Bitung.

28. Fotokopi Sertifikat Keahlian Pelaut Nakhoda dan Perwira Kapal KM Oriental Silver terdiri dari:

a. Sertifikat Ahli Nautika Tingkat I, Nomor: 6200016260N10216, atas nama Herman Bumbungan, diterbitkan di Jakarta, oleh Kementerian Perhubungan, tanggal 28 Oktober 2021, ditandatangani oleh Direktur BP3IP, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;

b. Sertifikat...

MAHKAMAH PELAYARAN

BERKAS DAN KETERANGAN YANG DIBERIKAN DALAM PEMERIKSAAN

MAHKAMAH PELAYARAN

b. Sertifikat Ahli Nautika Tingkat I, Nomor: 6200397181N10325, atas nama Erwin Maiana Abastiyan, diterbitkan di Jakarta, oleh Kementerian Perhubungan, tanggal 05 Maret 2025, ditandatangani secara elektronik oleh Kepala Sub Direktorat Kepelautan, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;

c. Sertifikat Ahli Tehnika Tingkat I, Nomor: 6200081002T10217, atas nama Muksin Hi Abd. Rahman, diterbitkan di Jakarta, oleh Kementerian Perhubungan, tanggal 15 Juni 2017, ditandatangani oleh Direktur BP3IP, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Dari berkas yang diterima dan keterangan yang diberikan dalam pemeriksaan pendahuluan, serta keterangan lainnya dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 WITA di sekitar alur selatan Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76' N / 125°09.54' E, dapat dikemukakan hal-hal sebagai berikut:

A. Berkas dan keterangan yang diberikan dalam pemeriksaan pendahuluan dan pemeriksaan lanjutan, serta ikhtisar kejadian kecelakaan kapal antara lain berupa:

1. Data Kapal

Nama	: Oriental Silver eks Sumida
Jenis	: Peti Kemas
Bendera	: Indonesia
Pembuatan Tahun/Tempat	: 1996/Japan
Konstruksi	: Baja
Isi kotor	: 13456 GT
Isi bersih	: 5878 NT
Tanda Panggilan	: POSC
Mesin Penggerak Utama	: 1 (satu) unit mesin *diesel* KOBE, 7UEC 50LSII 2 Tak Kerja Tunggal, 13.090 HP, 124 Rpm
Mesin Bantu (Generator)	: 3 (tiga) unit mesin Daihatsu 6DK-20 3 x 830 HP
Panjang	: 150,59 Meter

Lebar...

MAHKAMAH PELAYARAN

Lebar	: 25,00 Meter
Dalam	: 12,80 Meter
Pemilik	: PT Salam Pacific Indonesia Lines (SPIL)
Nakhoda	: Herman Bumbungan
Awak Kapal	: 20 orang termasuk Nakhoda
Muatan	: 626 Peti Kemas
Pelabuhan Asal	: Pelabuhan Makassar
Pelabuhan Tujuan	: Pelabuhan Bitung

2. Jalannya Peristiwa

a. Bahwa pada tanggal 24 Februari 2026, sekira pukul 12.30 WITA, KM Oriental Silver, jenis Kapal Barang Peti Kemas, berbendera Indonesia, tanda panggilan POSC, GT 13456, NT 5878, mesin penggerak utama 1 (Satu) unit mesin diesel KOBE dengan daya 13.090 PS, milik PT Salam Pacific Indonesia Lines berkedudukan di Surabaya, awak kapal berjumlah 20 orang termasuk Nakhoda, kapal membawa muatan sebanyak 626 peti kemas, kapal memiliki panjang 150,59 meter, lebar 25,00 meter, dalam 12,80 meter, dengan *draft* kapal depan 7,7 meter, *draft* belakang 8,8 meter, *draft* tengah 8,25 meter, bertolak dari Pelabuhan Makasar dengan tujuan Pelabuhan Bitung ;

b. Bahwa pada tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 18.15 LT KM Oriental Silver tiba di rede perairan Pelabuhan Bitung, berlayar pada haluan 010° kecepatan 13,5 knot pada *waypoint* sisa 15 NM, Mualim I sebagai Mualim jaga berkomunikasi dengan Kepanduan bahwa 1 jam lagi kapal akan tiba, lalu Mualim I mulai edarkan OHN;

c. Bahwa pada tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 18.50 LT KM Oriental Silver pada *waypoint* sisa 8 NM kecepatan 13,8 Knot, Nakhoda naik ke anjungan, setelah di anjungan Nakhoda memerintahkan Mualim I panggil Kepanduan untuk informasi sandar, lalu Mualim I berkomunikasi lagi dengan Kepanduan dan mendapatkan informasi kapal tiba langsung sandar dermaga, yang berada saat itu di anjungan yaitu Nakhoda, Mualim I dan Juru Mudi jaga;

d. Bahwa pada tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.05 LT Mualim I melihat banyak sekali nelayan di haluan kiri kapal dan merubah *track* dari haruan 010° menjadi 015° (jatuh kanan 0,05 Mil) kecepatan kapal 13,8 Knot;

e. Bahwa...

MAHKAMAH PELAYARAN

e. Bahwa pada tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.10 LT komando pelayaran KM Oriental Silver diambil alih oleh Nakhoda, saat itu kecepatan 13,8 knot dan haluan masih 015° dan masih ada perahu nelayan di sebelah kiri yang sudah dihindari, lalu Mualim I bertanya pada Nakhoda *standby* jam berapa untuk persiapan manuver dan *over* bahan bahar? Jawab Nakhoda sekira pukul 19.12 LT;

f. Bahwa pada tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.12 LT Mualim I menekan *general alarm* untuk memberitahukan *crew* untuk *standby* muka belakang, di waktu yang sama Nakhoda mengurangi kecepatan dengan maju setengah, sehingga kecepatan kapal menjadi 11 Knot;

g. Bahwa pada tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.13 LT Mualim III naik ke anjungan dan melakukan *handover* jaga dengan Mualim I, selanjutnya sekira pukul 19.14 LT Mualim I turun dari anjungan untuk persiapan ke haluan;

h. Bahwa pada tanggal 26 Februari sekira pukul 19.15 LT Pandu Tk I PT Pelindo Cabang Bitung Saudara Rusman Asaf mendapat informasi dari menara kepanduan akan ada pelayanan penyandaran KM Oriental Silver, lalu Petugas Pandu berkomunikasi dengan Nakhoda KM Oriental Silver menanyakan posisi kapal tersebut, dijawab kapal melintang *Torn* Hijau, lalu Petugas Pandu memberikan informasi silahkan menuju ke PBG, semetera Petugas Pandu sudah di atas kapal KT. Anoman V bergerak menuju PBG;

i. Bahwa pada tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.17 LT yang berada di haluan yaitu Mualim I, Bosun, Kadet untuk persiapan sandar, kapal *Stand By Engine*, semua *crew* sudah siap, saat itu Nakhoda memberikan *signal* laser dan membunyikan suling ke perahu nelayan, namun nelayan tersebut tidak menghindari peringatan dari kapal, karena jarak semakin dekat maka Nakhoda memerintahkan Juru Mudi Jaga untuk kemudi ke kanan 5 sehingga kapal menjadi haluan 020° (tidak ada pergerakan kapal ke kiri) untuk menghindari perahu nelayan dan bagan;

j. Bahwa pada tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.26 LT kecepatan kapal turun menjadi 10 knot, sekira pukul 19.28 LT kecepatan turun menjadi 8 knot;

k. Bahwa pada tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 LT Mualim I tiba di haluan dan merasakan getaran serta suara yang keras, kapal miring ke

Kiri...

MAHKAMAH PELAYARAN

KETERANGAN TERDUGA, SAKSI DAN SAKSI LAINNYA

MAHKAMAH PELAYARAN

kiri dan Mualim III yang berada di anjungan melihat *speed* berkurang langsung sampai *speed* 0;

l. Bahwa pada tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.35 LT Mualim I menerima informasi dari Nakhoda yang berada di anjungan bahwa kapal mengalami kandas dan mendapat perintah untuk *sounding* kedalaman sekeliling kapal karena di lokasi kapal kandas tidak terdapat lampu buih tapi di peta terdapat lampu buih, Mualim I melakukan *sounding* dengan hasil sisi kanan depan 12 M, sisi kanan tengan 6.5 M sampai di sisi kanan belakang, sisi kiri depan sampai belakang 12 M lebih (bebas kandas), untuk *draft* kapal depan7,7 M, Tengah 8,25 M, belakang 8,8 M;

m. Bahwa setelah KM Oriental Silver kandas, Nakhoda melaporkan ke kantor cabang dan pusat perihal kapal dalam pelayarannya mengalami kandas di sekitar alur selatan Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76 N / 125°09.54 E;

n. Bahwa akibat dari peristiwa tersebut tidak terdapat korban jiwa maupun luka luka dan tidak terjadi pencemaran lingkungan dari bahan bakar kapal, namun terdapat kerugian berupa tertundanya pelayaran KM Oriental Silver karena upaya penyelamatan lepas dari kandas dilakukan selama 2 hari yaitu tanggal 27 Februari 2026 sekira pukul 16.00 -17.00 LT KM Oriental Silver dilakukan penarikan pertama oleh TB Anoman V dan KT Bunaken namun tidak ada hasil pergerakan KM Oriental Silver, lalu dilakukan evakuasi kapal lanjutan tanggal 28 Februari 2026 sekira pukul 15.00 LT dengan hasil KM Oriental Silver bebas dari kandas pada sekira pukul 15.45 LT. kapal langsung berlabuh dengan kemiringan sebelah kanan 10,8°, setelah dilakukan *sounding* ada masuk air pada WT II Kanan, *healing* kanan berisi *full* air 10 M, setelah berlabuh Mualim I melakukan isi WT II Kiri dan *Healing* Kiri diisi *full* untuk menegakkan kapal agar seimbang.

B. Dalam peristiwa Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 WITA di sekitar alur selatan Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76' N / 125°09.54' E, Mahkamah Pelayaran menetapkan para Terduga dan Saksi-Saksi sebagai berikut:

1. Terduga:
   a. Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver, Saudara Herman Bumbugan;
   b. Terduga II Mualim I KM Oriental Silver, Saudara Erwin Maiana Abastiyan.

2. Saksi...

MAHKAMAH PELAYARAN

2. Saksi-saksi Anak Buah Kapal KM Oriental Silver:
   a. Mualim III, Saudara Ramdani Makmur;
   b. Kepala Kamar Mesin (KKM), Saudara Muksin Hi. Abd. Rahman;
   c. Juru Mudi, Saudara Thaddeus Fermugka R.

3. Saksi-Saksi lainnya:
   a. *Designated Person Ashore* (DPA) PT SPIL;
   b. Kepala Cabang Bitung , PT SPIL, Saudara Dody Iwan Prambodo;
   c. Pandu TK I Cab Bitung , PT Pelindo, Saudara Rusman Asaf.

Dalam upaya memperoleh keterangan lebih lanjut, sehubungan dengan Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 WITA di sekitar alur selatan Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76'N/ 125°09.54' E, Mahkamah Pelayaran telah memanggil secara patut kepada para Terduga dan Saksi-saksi, dengan surat Nomor: MP.101/2/3/MP/2026, tanggal 20 Agustus 2026, Perihal Panggilan sidang, di tujukan kepada Direktur PT Salam Pasific Indonesia Lines untuk menghadirkan Awak Kapal sesuai dengan lampiran surat panggilan untuk Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver, Terduga II Mualim I KM Oriental Silver, Saksi Mualim III KM Oriental Silver, Saksi KKM KM Oriental Silver, Saksi Juru Mudi Jaga KM Oriental Silver, dan surat Nomor: MP.101/2/4/MP/2026, tanggal 20 Agustus 2026, Perihal Panggilan sidang, di tujukan kepada Direktur PT Salam Pasific Indonesia Lines, untuk menghadirkan Kepala Cabang Bitung PT SPIL, surat Nomor: MP.101/2/5/MP/2026, tanggal 20 Agustus 2026, Perihal Panggilan sidang, di tujukan kepada Direktur PT Salam Pasific Indonesia Lines, untuk menghadirkan DPA PT SPIL, surat Nomor: MP.101/2/6/MP/2026, tanggal 20 Agustus 2026, Perihal Panggilan sidang, di tujukan kepada General Manager PT Pelindo Regional IV Bitung, untuk menghadirkan Petugas Pandu IV, guna didengar keterangannya di hadapan Sidang Pertama Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, pada hari Selasa dan Rabu, tanggal 01 dan 02 September 2026, selanjutnya Mahkamah Pelayaran telah memanggil secara patut kepada para Terduga dan Saksi-saksi, sesuai dengan surat Nomor: MP.101/1/24/MP/2026, tanggal 2 September 2026, Perihal Panggilan sidang, di tujukan kepada Direktur PT Salam Pasific Indonesia Lines untuk menghadirkan Awak Kapal sesuai dengan lampiran surat Nomor: MP.101/2/24/MP/2026, tanggal 2 September 2026 panggilan untuk Terduga I

MAHKAMAH PELAYARAN

Nakhoda KM Oriental Silver, Terduga II Mualim I KM Oriental Silver, Saksi Mualim III KM Oriental Silver, Saksi KKM KM Oriental Silver, Saksi Juru Mudi Jaga KM Oriental Silver, dan surat Nomor: MP.101/3/1/MP/2026, tanggal 2 September 2026, Perihal Panggilan sidang, di tujukan kepada Direktur PT Salam Pasific Indonesia Lines, untuk mengahadirkan Kepala Cabang Bitung PT SPIL, surat Nomor: MP.101/2/25/MP/2026, tanggal 2 September 2026, Perihal Panggilan sidang, di tujukan kepada Direktur PT Salam Pasific Indonesia Lines, untuk menghadirkan DPA PT SPIL, guna didengar keterangannya di hadapan Sidang Kedua Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, pada hari Selasa, tanggal 15 September 2026, bertempat di Ruang Sidang Kantor Mahkamah Pelayaran Jakarta, pada selanjutnya keterangan Terduga dan Saksi-saksi yang diberikan dalam BAPP dan di hadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Mahkamah Pelayaran adalah sebagai berikut:

1. Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver, Saudara Herman Bumbungan, tidak hadir pada Sidang Pertama Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, sesuai dengan surat Direktur PT Salam Pacific Indonesia Lines (SPIL), Nomor: 0765/SPIL-FLD/VII/2026, dibuat di Surabaya, tanggal 31 Agustus 2026, perihal Permohonan Pelaksanaan Sidang Secara Virtual, sehubungan isi surat dimaksud disampaikan bahwa Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver, Saudara Herman Bumbungan, status / kendala jadwal operasional kapal mengalami kemunduran /*delay* (kapal diperkirakan baru dapat sandar/tiba di Surabaya pada tanggal 1 September 2026), selanjutnya tidak hadir pada Sidang Kedua Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, sesuai dengan surat Direktur PT Salam Pacific Indonesia Lines (SPIL), Nomor: 0772/SPIL-FLD/IX/2026, dibuat di Surabaya, tanggal 14 September 2026, perihal Surat Tanggapan Atas Panggilan Sidang ke-2, sehubungan isi surat dimaksud disampaikan bahwa Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver, Saudara Herman Bumbungan, kendala *on board* di pelayaran lain, informasi dari perusahaan belum ada pengganti, dengan ini Tim Panel Ahli memutuskan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal dilanjutkan tanpa kehadiran Terduga I Nakhoda, selanjutnya keterangan dari Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver, diambil dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/12/KSOP.Btg-26, pada hari Senin, tanggal 02 Maret 2026, oleh petugas pemeriksa KSOP Kelas I Bitung , Saudara Agustinus

Daniel...

MAHKAMAH PELAYARAN

Daniel Mansamaeka, SH., terhadap Nakhoda KM Oriental Silver, Saudara Herman Bumbungan, memberikan keterangan sebagai berikut:

a. Lahir di : Batupapan
   Tanggal : 9 Juni`1972
   Agama : Kristen Protestan
   Alamat : Mengati Permata Indah F-12 RT 001 RW 005 Kel Putatlor Kec Menganti Kota Gresik Jatim
   Telp/HP : -
   Email : -
   Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1978, di Toraja;
   2) SMP, tahun 1984, di Toraja;
   3) SMA, tahun 1989, di Pare Pare.
   Pendidikan Teknis : 1) Perwira Pelayaran Besar, tahun 1992, di AIPI Makassar;
   2) ANT III Pemuktahiran, tahun 2000, di AIPI Semarang;
   3) ANT II, tahun 2010, di BP3IP Jakarta;
   4) ANT I, tahun 2013, di BP3IP Jakarta.

Pengalaman berlayar/bekerja:

1) Cadet MT Pungut, PT Pertamina, tahun 1996 s.d. 1997;
2) Mualim II KM Darpo 9, PT SPIL, tahun 1998;
3) Mualim II KM Sutra, PT Johan Sipping, tahun 1999;
4) Mualim III MT Bobo 9, PT ABPL, tahun 1999;
5) Mualim I KM Niaga XX, PT SPIL, tahun 2000;
6) Mualim I KM Oriental Mutiara, PT SPIL, tahun 2009 s.d. 2010;
7) Nakhoda KM Tuadika, PT SPIL, tahun 2012;
8) Nakhoda KM Pulau Koki, PT SPIL, tahu 2013 s.d. 2014;
9) Nakhoda KM Pulau Layang, PT SPIL, tahun 2014 s.d. 2015;
10) Nakhoda Spil Hasia, PT SPIL, tahun 2015 s.d. 2017;
11) Nakhoda KM Armada Sejati, PT SPIL, tahun 2017 s.d. 2018;
12) Nakhoda KM Hijau Segar, PT SPIL, tahun 2018 s.d. 2019;
13) Nakhoda KM Luzon, PT SPIL, tahun 2019 s.d. 2020;
14) Nakhoda KM Hijau Segar, PT SPIL, tahun 2020 s.d. 2021;
15) Nakhoda KM luzon, PT SPIL, tahun 2021 s.d. 2022;
16) Nakhoda KM Pulau Nunukan, PT SPIL, tahun 2022 s.d. 2023;

17) Nakhoda...

MAHKAMAH PELAYARAN

17) Nakhoda KM Luzon, PT SPIL, tahun 2024;

18) Nakhoda KM Oriental Emerald, PT SPIL, tahun 2025;

19) Nakhoda KM Oriental Silver, PT SPIL, tahun 2025 s.d. sekarang.

b. Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver, saat diperiksa dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, mengerti maksud dipanggil oleh Pemeriksa di Kantor KSOP Kelas I Bitung, untuk diminta keterangan sehubungan terjadi kecelakaan kapal KM Oriental Silver yang kandas pada tanggal 26 Februari 2026 jam 19.30 WITA;

c. Terduga I Nakhoda mengetahui pemilik/operator kapal KM Oriental Silver yaitu PT SPIL (Salam Pasific Indonesia Lines) beralamat Jl. Karet No.104 Surabaya, Terduga I Nakhoda memiliki kontrak/perjanjian kerja dengan pemilik/operator kapal KM Oriental Silver yang setiap tahun diperpanjang, bekerja dengan jabatan sebagai Nakhoda sejak tahun 2012 sampai sekarang, memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai wakil perusahaan, pimpinan tertinggi di atas kapal, bertanggung jawab penuh atas keselamatan pelayaran kapal;

d. Terduga I Nakhoda mengetahui mengenai keberangkatan, rute dan tujuan pelayaran KM Oriental Silver, kapal berangkat dari Pelabuhan Makassar dengan tujuan Pelabuhan Bitung, pada saat berangkat dari Makassar kapal dalam kondisi baik dengan muatan kontainer saja berjumlah 884 *box* sampai kapal memasuki alur masuk Pelabuhan Bitung, pada saat kecelakaan kapal KM Oriental Silver terjadi yang melaksanakan dinas jaga jam 16.00-20.00 yaitu Mualim I dan Juru Mudi Jaga Saudara Thaddeus Fernugka R;

e. Terduga I Nakhoda menjelaskan secara rinci kronologis kejadian Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver 1 jam 18.15 WITA Rede Mualim Jaga menjalankan OHN, pukul 18.50 WITA Terduga I Nakhoda naik ke anjungan untuk mengambil alih tugas dari Mualim Jaga, setelah di anjungan Terduga I Nakhoda memerintahkan panggil Kepanduan untuk informasi sandar, setelah melakukan komunikasi dengan Pandu disuruh masuk, Terduga I Nakhoda memerintahkan untuk *stand by* persiapan sandar, setelah *stand by alarm* dinyalakan untuk muka belakang semua *crew* menuju ke lokasi buritan dan haluan, pukul 19.12 WITA *stand by engine*, semua *crew* sudah siap, kemudian mengurangi kecepatan kapal dari 13,5 knot menjadi 13 knot, pada jam 19.26 WITA kecepatan 10 knot, jam 19.28 WITA kecepatan

turun...

MAHKAMAH PELAYARAN

turun menjadi 8 knot, jam 19.30 WITA kapal terjadi kandas untuk menghindari nelayan-nelayan dan bagan yang padat di alur, sebelum Terduga I Nakhoda merubah haluan memberikan *signal* laser dan membunyikan suling ke perahu nelayan, namun nelayan tersebut tidak menghindari peringatan dari kapal, karena jarak semakin dekat Terduga I Nakhoda merubah haluan ke kanan untuk menghindari nelayan dan bagan, sehingga kapal kandas di sebelah kanan pukul 19.30 WITA setelah kandas Terduga I Nakhoda melaporkan ke kantor cabang dan pusat dan juga memerintahkan Mualim I untuk *sounding* kedalaman perairan kapal kandas, karena di tempat kapal kandas tidak terdapat lampu buih tapi di peta terdapat lampu buih;

f. Terduga I Nakhoda menyampaikan sudah berada di anjungan sebelum dan setelah kapal terjadi kandas posisi masih di anjungan, dan pada saat di anjungan Terduga I Nakhoda melihat banyak nelayan di alur sebelah kiri dan ada juga bagan persis di depan haluan sehingga Terduga I Nakhoda merubah haluan ke kanan 5 derajat;

g. Terduga I Nakhoda menyampaikan sudah sering masuk Pelabuhan Bitung, saat itu KM Oriental Silver posisi memasuki alur pelayaran Pelabuhan Bitung, berlayar di tengah alur pelayaran begitu masuk ke alur terdapat banyak nelayan sehingga membunyikan suling dan menyalakan laser tetapi mereka tidak menghindar;

h. Terduga I Nakhoda mengetahui keadaan cuaca saat itu baik, Terduga I Nakhoda saat memasuki mendekat alur pelayaran masuk melihat menara suar hijau dalam keadaan menyala, Terduga I Nakhoda melakukan pengamatan terhadap bahaya di sekitar kapal dengan visual dan melalui radar, melakukan pemantauan posisi kapal di peta, tetapi karena alur padat dengan nelayan Terduga I Nakhoda hanya memantau lagi dengan visual;

i. Terduga I Nakhoda mengetahui persiapan memasuki alur pelayaran pelabuhan yang padat dengan kapal-kapal maka mengurangi kecepatan kapal dan memantau sekeliling alur, Terduga I Nakhoda melaporkan 1 jam sebelum masuk alur ke Kepanduan dan disuruh masuk oleh Kepanduan;

j. Peristiwa kecelakaan kapal terjadi malam hari dan Terduga I Nakhoda menyampaikan sudah melakukan pengamatan dan pemantauan akan adanya bahaya di depan kapal, menurut Terduga I Nakhoda penyebab utama kecelakaan kapal KM Oriental Silver kandas karena padatnya alur

pelayaran...

MAHKAMAH PELAYARAN

pelayaran dengan kapal-kapal nelayan, dan Terduga I Nakhoda menyampaikan tidak ada buih di tempat kandas, sedangkan di peta ada dan ada bagan nelayan di alur pelayaran;

k. Pada saat KM Oriental Silver Kandas Terduga I Nakhoda memerintahkan Mualim I untuk *sounding* kedalaman dan memeriksa tangki-tangki di dalam palka dan kondisi palka aman, dampak yang timbul sebagai akibat kecelakaan kapal KM Oriental Silver terhadap kapal mengalami deformasi dan kebocoran di tangki 2 kanan, untuk awak kapal dan muatan serta lingkungan tidak ada dampak;

l. Dalam Berita Acara Terperiksa, Terduga I Nakhoda, menyatakan tidak merasa dalam tekanan pemeriksa ataupun pihak lain selama memberikan jawaban pertanyaan dan memberikan keterangan, semua jawaban dan keterangan yang disampaikan adalah yang sebenarnya dan dapat dipertanggung jawabkan, bersedia mengangkat sumpah atas kebenaran jawaban dan keterangan yang disampaikan, bersedia dituntut di muka pengadilan jika dikemudian hari ternyata jawaban dan keterangan yang disampaikan tidak benar atau palsu, serta bersedia memenuhi panggilan kembali untuk memberikan keterangan tambahan/lebih lanjut jika diperlukan;

m. Setelah Berita Acara Terperiksa dibuat, kemudian dibacakan kembali oleh Terperiksa (Nakhoda KM Oriental Silver), dan selanjutnya Terperiksa (Nakhoda KM Oriental Silver) menyatakan setuju dan membenarkan semua jawaban dan keterangan yang diberikan, maka untuk menguatkannya Terperiksa (Nakhoda KM Oriental Silver) membubuhkan tanda tangannya.

2. Terduga II Mualim I KM Oriental Silver, Saudara Erwin Maiana Abastiyan, tidak hadir pada Sidang Pertama Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, sesuai dengan surat a.n. Direktur PT SPIL, Nomor: 0765/SPIL-FLD/VII/2026, dibuat di Surabaya, tanggal 31 Agustus 2026, perihal Permohonan Pelaksanaan Sidang Secara Virtual, sehubungan isi surat dimaksud disampaikan bahwa Terduga II Mualim I KM Oriental Silver, Saudara Erwin Maiana Abastiyan, status / kendala jadwal operasional kapal mengalami kemunduran /*delay* (kapal diperkirakan baru dapat sandar/tiba di Surabaya pada tanggal 5 September 2026), selanjutnya tidak hadir pada Sidang Kedua Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, sesuai dengan surat a.n. Direktur PT SPIL, Nomor: 0772/SPIL-FLD/IX/2026, dibuat di Surabaya, tanggal 14 September 2026, perihal Surat

Tanggapan...

MAHKAMAH PELAYARAN

Tanggapan Atas Panggilan Sidang ke-2, sehubungan isi surat dimaksud disampaikan bahwa Terduga II Mualim I KM Oriental Silver, Saudara Erwin Maiana Abastiyan, kendala *on board* di pelayaran lain, belum terkonfirmasi kesediaan dari perusahaan lain, dengan ini Tim Panel Ahli memutuskan keterangan dari Terduga II Mualim I KM Oriental Silver, diambil dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/13/KSOP.Btg-26 pada hari Senin, tanggal 02 Maret 2026, oleh petugas pemeriksa KSOP Kelas I Bitung , Saudara Ventje Deny Bogar, SH., terhadap Mualim I KM Oriental Silver, Saudara Erwin Maiana Abastiyan memberikan keterangan sebagai berikut:

a. Lahir di : Grobongan
   Tanggal : 20 Mei 1991
   Agama : Islam
   Pendidikan Umum :
   1) SD, tahun 2003, di Gubug Jawa Tengah;
   2) SMP, tahun 2006, di Gubug Jawa Tengah;
   3) SMK Pelayaran, tahun 2009, di Semarang.
   Pendidikan Teknis :
   1) ANT IV, tahun 2009, di PIP Semarang;
   2) ANT III, tahun 2017, di PIP Semarang;
   3) ANT II, tahun 2020, di PIP Semarang;
   4) ANT I, tahun 2024, di PIP Semarang.

   Pengalaman berlayar/bekerja:
   1) Kadet MV Pulau Wetar, PT SPIL, tahun awal 2011 s.d. akhir 2011;
   2) Mualim II TB Mangga Raya, PT SPIL, tahun 2012 s.d. 2013;
   3) Mualim I TB Mangga Raya, PT SPIL, tahun 2013 s.d. 2016;
   4) Mualim I TB Mangga Raya, PT SPIL, tahun 2017 s.d. 2018;
   5) Nakhoda TB Mangga Raya, PT SPIL, tahun 2018;
   6) Nakhoda TB Mangga Raya, PT SPIL, tahun 2018 s.d. 2020;
   7) Mualim I KM Pratiwi Raya, PT SPIL, tahun 2021 (6 bulan);
   8) Mualim I KM Pratiwi Raya, PT SPIL, tahun 2021 s.d. 2022;
   9) Mualim I KM Armada Segara, PT SPIL, tahun 2022 s.d. 2024;
   10) Mualim I KM Armada Senada, PT SPIL, tahun 2024 (6 bulan);
   11) Mualim I KM Oriental Silver, PT SPIL, tahun 2025 s.d. sekarang.

b. Terduga II Mualim I KM Oriental Silver, saat diperiksa dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, bersedia untuk memberikan keterangan dengan

Sebenar-benarnya...

MAHKAMAH PELAYARAN

sebenar-benarnya, Terduga II Mualim I mengerti maksud dipanggil oleh Pemeriksa di Kantor KSOP Kelas I Bitung, untuk diminta keterangan sehubungan kapal kandas MV Oriental Silver penyebab kejadian;

c. Terduga II Mualim I mempunyai Perjanjian Kerja Laut *on board* MV Oriental Silver di Surabaya pada tanggal 21 April 2025, dari sejak *on board* di MV Oriental Silver Terduga II Mualim I sudah banyak sekali masuk Pelabuhan Bitung dan untuk tahun 2026 sudah 2 kali masuk Pelabuhan Bitung tanggal 5 Februari dan 26 Februari pada saat kejadian kapal kandas;
d. Teduga II Mualim I menjelaskan sistem jaga di kapal ada 3 periode, berlayar, labuh sandar, untuk berlayar Terduga II Mualim I dari 04.00-08.00 (jaga pagi) dan 16.00-20.00 (jaga sore), untuk Mualim II dari 00.00-04.00 (dini hari) dan 12.00-16.00(jaga siang), Mualim III dari 08.00-12.00 (jaga pagi) dan 20.00-24.00 (jaga malam);
e. Terduga II Mualim I mengenal Nakhoda Capt Herman sejak tanggal 02 Februari 2026 saat kapal berlayar dari Surabaya menuju Bitung dan tanggal 05 Februari ada serah terima jabatan dari Nakhoda lama (Capt. Waluyo ke Nakhoda baru (Capt Herman);
f. Terduga II Mualim I menjelaskan saat penjagaan sore (16.00-20.00) beberapa Mil Menuju Pelabuhan Bitung, mulai bertugas jaga *waypoint* terakhir sisa jarak 47 NM dengan rata-rata kecepatan 14,2 knot, pada jam 17.00 WITA sisa jarak 33 NM, kemudian jam 18.00 sisa jarak 18 NM, jam 18.15 sisa jarak 15 NM kapal mulai edarkan OHN, selama melaksanakan tugas jaga dalam rentan 2 jam 15 menit Terduga II Mualim I mengikuti alur yang sudah disiapkan di GPS dan Peta (*on track*) dan setiap jam selalu plot posisi di peta;
g. Terduga II Mualim I menjelaskan saat selesai jalankan OHN pada 18.15 LT Terduga II Mualim I edarkan OHN saat itu masih berada di anjungan (komando masih di perwira jaga) dan berkomunikasi dengan Kepanduan bahwa 1 jam lagi kapal akan tiba, kemudian 18.50 LT Nakhoda naik anjungan sisa jarak 8 NM pada *waypoint* dan *speed* 13,8 knot, yang berada di anjungan Nakhoda, Terduga II Mualim I, Juru Mudi Jaga pada saat itu komando masih berada di Perwira Jaga dan Terduga II Mualim I berkomunikasi lagi dengan Kepanduan dan mendapat info kapal tiba langsung sandar dermaga, saat jam 19.05 LT kapal masih *on track*, Terduga II Mualim I melihat banyak sekali nelayan dan Terduga II Mualim I merubah

track...

MAHKAMAH PELAYARAN

track dari haluan 010° menjadi 015° dengan kecepatan 13,8 knot (jatuh kanan 0,05 Mil), pada jam 19.10 LT komando diambil alih oleh Nakhoda (kecepatan 13,8 knot dan haluan masih 015°) dan masih ada perahu nelayan di sebelah kiri yang sudah Terduga II Mualim I hindari, Terduga II Mualim I bertanya kepada Kapten *standby* jam berapa untuk persiapan manuver dan *over* bahan bakar? jawab Nakhoda jam 19.12 LT, pada jam 19.12 LT menekan *general alarm* untuk memberitahukan *crew* untuk *standby* muka belakang, diwaktu yang sama Nakhoda mengurangi kecepatan kapal (maju setengah kecepatan 11 knot, kemudian jam 19.13 LT Mualim III naik anjungan dan Terduga II Mualim I *handover* jaga dengan Mualim III, pada jam 19.14 LT Terduga II Mualim I turun dari anjungan untuk persiapan ke haluan;

h. Terduga II Mualim I menjelaskan posisi saat kapal terjadi kandas dan apa yang dirasakan yaitu saat jam 19.17 LT Terduga II Mualim I tiba di haluan yang berada di haluan saat itu Bosun dan Kadet, saat tiba di haluan Terduga II Mualim I persiapan untuk sandar, pada saat 19.30 LT Terduga II Mualim I berada di posisi haluan kanan dan pada saat itu merasakan getaran dan suara yang keras dan kapal miring, pada saat jam 19.35 LT mendapat informasi dari anjungan (Nakhoda) bahwa kapal kandas Terduga II Mualim I mendapat perintah dari Nakhoda untuk melakukan *sounding* kedalaman sekeliling kapal, sisi kanan depan 12 M, sisi kanan tengah 6,5 M sampai di sisi kanan belakang, sisi kiri depan sampai belakang 12 M lebih (bebas kandas), untuk *draft* kapal depan 7,7 M, tengah 8,25 M, belakang 8,8 M;

i. Setelah kejadian kandas ada intruksi lagi untuk *sounding* tangki pada jam 20.15 LT hasil *sounding* yaitu FPT = 150 cm tetap, DB I Kanan = 500 cm (tetap), DB I Kiri = 600 cm (tetap), DB II kanan = *full tank* 1 ,24 M (tetap), DB II Kiri = *full tank* 1,24 (tetap), DB III Kanan = *full tank* (tetap), DB IV kanan = Kosong (tetap), WT I Kanan = Kosong (tetap), WT II Kanan = 95 cm (tetap), WT III Kanan = kosong (tetap), DB III Kid = *full tank* 1,24 (tetap), DB IV Kiri = Kosong (tetap), WT I Kiri = Kosong (tetap), WT II Kiri = Kosong (tetap), WT III Kiri = kosong (tetap), *Healing* Kanan/kiri = 0/0 (tetap), Bahan Bakar (tidak ada kebocoran), FWT = tidak ada kebocoran rasa air masih tawar, APT Kanan = 330 (tetap), APT kiri = 220 (tetap), jadi setelah *sounding* Terduga II Mualim I simpulkan tidak ada kebocoran;

j. Terduga...

MAHKAMAH PELAYARAN

j. Terduga II Mualim I menjelaskan pada tanggal 27 Februari 2026 jam 16.00-17.00 LT penarikan pertama oleh kapal TB Anoman V dan KT Bunaken tidak ada pergerakan, pada tanggal 28 Februari 2026 jam 15.00 LT dan kapal bebas pada jam 15.45 LT, saat kapal bebas kapal langsung berlabuh dengan kemiringan sebelah kanan 10,8, setelah *sounding* ada masuk air pada WT II kanan, *healing* kanan berisi *full* air 10 M, setelah berlabuh Terduga II Mualim I isi WT II kiri dan *healing* kiri diisi *full* untuk menegakan kapal agar seimbang;

k. Menurut Terduga II Mualim I KM Oriental Silver dari posisi awal jatuh 0.5 *cable* menjadi 0.7 *cable* Nakhoda menghindari perahu nelayan sebelah kiri dengan memanuver ke sebelah kanan dikarenakan di peta tidak ada *bouy* pertimbangan di kanan masih aman, akibat dari insiden ini tidak ada satupun *muatan* yang basah dan muatan yang jatuh;

l. Dalam Berita Acara Terperiksa, Terduga II Mualim I, menyatakan tidak merasa dalam tekanan pemeriksa ataupun pihak lain selama memberikan jawaban pertanyaan dan memberikan keterangan, semua jawaban dan keterangan yang disampaikan adalah yang sebenarnya dan dapat dipertanggung jawabkan, bersedia mengangkat sumpah atas kebenaran jawaban dan keterangan yang disampaikan, bersedia dituntut di muka pengadilan jika dikemudian hari ternyata jawaban dan keterangan yang disampaikan tidak benar atau palsu, serta bersedia memenuhi panggilan kembali untuk memberikan keterangan tambahan/lebih lanjut jika diperlukan;

m. Setelah Berita Acara Terperiksa dibuat, kemudian dibacakan kembali oleh Terperiksa (Mualim I KM Oriental Silver), dan selanjutnya Terperiksa (Mualim I KM Oriental Silver) menyatakan setuju dan membenarkan semua jawaban dan keterangan yang diberikan, maka untuk menguatkannya Terperiksa (Mualim I KM Oriental Silver) membubuhkan tanda tangannya.

3. Saksi Mualim III KM Oriental Silver, Saudara Ramdani Makmur, tidak hadir pada Sidang Pertama Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, sesuai dengan surat a.n. Direktur PT SPIL, Nomor: 0765/SPIL-FLD/VII/2026, dibuat di Surabaya, tanggal 31 Agustus 2026, perihal Permohonan Pelaksanaan Sidang Secara Virtual, sehubungan isi surat dimaksud disampaikan bahwa Saksi Mualim III KM Oriental Silver, Saudara Ramdani Makmur, status / kendala jadwal operasional kapal mengalami kemunduran /*delay* (kapal diperkirakan

baru...

MAHKAMAH PELAYARAN

baru dapat sandar/tiba di Jayapura pada tanggal 1 September 2026), selanjutnya tidak hadir pada Sidang Kedua Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, sesuai dengan surat a.n. Direktur PT SPIL, Nomor: 0772/SPIL-FLD/IX/2026, dibuat di Surabaya, tanggal 14 September 2026, perihal Surat Tanggapan Atas Panggilan Sidang ke-2, sehubungan isi surat dimaksud disampaikan bahwa Saksi Mualim III KM Oriental Silver, Saudara Ramdani Makmur, kendala *on board* di pelayaran lain, belum terkonfirmasi kesediaan dari perusahaan lain, dengan ini Tim Panel Ahli memutuskan keterangan dari Saksi Mualim III KM Oriental Silver, diambil dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/16/KSOP.Btg-26, pada hari Selasa, tanggal 03 Maret 2026, oleh petugas pemeriksa KSOP Kelas I Bitung, Saudara Ventje Deny Bogar, SH., terhadap Mualim III KM Oriental Silver, Saudara Ramdani Makmur memberikan keterangan sebagai berikut:

a. Lahir di : Garut
   Tanggal : 13 November 1969
   Agama : Islam
   Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 2009, di Limbangan Tengah;
   2) SMP, tahun 2012, di Limbangan;
   3) SMA, tahun 2015, di Garut.
   Pendidikan Teknis : 1) ANT III, tahun 2021, di PIP Semarang;
   2) ANT II, tahun 2025, di BP3IP Jakarta.

   Pengalaman berlayar/bekerja:
   1) Kadet Dek KM Hana, PT SPIL, tahun 2019 s.d. 2020;
   2) Juru Mudi KM Armada Sejati, PT SPIL, tahun 2021 s.d. 2023;
   3) Mualim III KM Bali Ayu, PT SPIL, tahun 2023 s.d. 2024;
   4) Mualim III KM Pratiwi Raya, PT SPIL, tahun 2024 s.d. 2025;
   5) Mualim III KM Oriental Silver, PT SPIL, tahun 2025 s.d. sekarang.
b. Saksi Mualim III KM Oriental Silver, saat diperiksa dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, bersedia untuk memberikan keterangan dengan sebenar benarnya, Saksi Mualim III mengerti maksud dipanggil oleh Pemeriksa di Kantor KSOP Kelas I Bitung, untuk diminta keterangan sehubungan kapal kandas MV Oriental Silver penyebab kejadian;

c. Saksi...

MAHKAMAH PELAYARAN

c. Saksi Mualim III mempunyai Perjanjian Kerja Laut *on board* MV Oriental Silver di Surabaya pada tanggal 14 Februari 2025, memiliki tugas merawat, perbaikan alat - alat keselamatan di atas kapal, membantu Nakhoda jaga laut dari jam 08.00-12.00 (Jaga Siang), 20.00-24.00 (Jaga Malam), jika di laut Saksi melakukan *maintenance* dari jam 13.00-16.00, jaga darat dari jam 06.00-12.00 dan 18.00-24.00;

d. Saksi menjelaskan pada saat bunyi alarm 3 jam 19.15 Saksi naik ke anjungan dan langsung *handover* dengan Mualim I, pada saat Saksi di anjungan mesin sudah maju setengah dengan kecepatan 12-13 knot, Saksi *handover* dengan mualim I menginformasikan terkait kapal akan sandar, dan menginformasikan kepada perwira di buritan untuk menyiapkan tangga pandu di sebelah kanan, waktu Saksi naik posisi di depan kapal banyak perahu nelayan dan haluan sudah berubah ke kanan 5, ada permintaan Nakhoda untuk maju pelan dan meminta maju pelan sekali, pada saat maju pelan sekali pada jam 19.28 LT, kemudi tidak ada perubahan haluan lagi, pada saat itu Saksi merasakan getaran yang tidak biasa pada jam 19.30 LT dan posisi *speed* langsung berkurang sampai *speed* 0 knot, Nakhoda langsung mengarahkan untuk mesin *stop* dan langsung mundur penuh, dan kapal tidak ada pergerakan sama sekali, posisi kapal sudah kandas dan Saksi menginformasikan ke TB Anoman dan Kepanduan bahwa kapal kandas, kemudian Nakhoda memerintahkan Mualim I untuk *sounding* kedalaman sekeliling kapal;

e. Menurut Saksi penglihatan Nakhoda masih bagus dan normal, Saksi tidak memperhatikan *track* hanya memperhatikan *speed* karena posisi kapal sudah dekat dengan pelabuhan, saat Saksi di anjungan sangat melihat jelas sekali lampu hijau menara suar hijau dan posisinya di sebalah kanan;

f. Dalam Berita Acara Terperiksa, Saksi Mualim III, menyatakan tidak merasa dalam tekanan pemeriksa ataupun pihak lain selama memberikan jawaban pertanyaan dan memberikan keterangan, semua jawaban dan keterangan yang disampaikan adalah yang sebenarnya dan dapat dipertanggung jawabkan, bersedia mengangkat sumpah atas kebenaran jawaban dan keterangan yang disampaikan, bersedia dituntut di muka pengadilan jika dikemudian hari ternyata jawaban dan keterangan yang disampaikan tidak benar atau palsu, serta bersedia memenuhi panggilan kembali untuk memberikan keterangan tambahan/lebih lanjut jika diperlukan;

g. Setelah...

MAHKAMAH PELAYARAN

g. Setelah Berita Acara Terperiksa dibuat, kemudian dibacakan kembali oleh Terperiksa (Mualim III KM Oriental Silver), dan selanjutnya Terperiksa (Mualim III KM Oriental Silver) menyatakan setuju dan membenarkan semua jawaban dan keterangan yang diberikan, maka untuk menguatkannya Terperiksa (Mualim III KM Oriental Silver) membubuhkan tanda tangannya.

4. Saksi Juru Mudi KM Oriental Silver, Saudara Thaddeus Fermugka R, tidak hadir pada Sidang Pertama Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, sesuai dengan surat a.n. Direktur PT SPIL, Nomor: 0765/SPIL-FLD/VII/2026, dibuat di Surabaya, tanggal 31 Agustus 2026, perihal Permohonan Pelaksanaan Sidang Secara Virtual, sehubungan isi surat dimaksud disampaikan bahwa Saksi Juru Mudi KM Oriental Silver, Saudara Thaddeus Fermugka R, status / kendala kapal operasional di dok (kapal sedang melakukan pekerjaan dok), selanjutnya tidak hadir pada Sidang Kedua Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, sesuai dengan surat a.n. Direktur PT SPIL, Nomor: 0772/SPIL-FLD/IX/2026, dibuat di Surabaya, tanggal 14 September 2026, perihal Surat Tanggapan Atas Panggilan Sidang ke-2, sehubungan isi surat dimaksud disampaikan bahwa Saksi Juru Mudi KM Oriental Silver, Saudara Thaddeus Fermugka R, kendala kapal operasional sedang dok, dengan ini Tim Panel Ahli memutuskan keterangan dari Saksi Juru Mudi KM Oriental Silver, diambil dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/15/KSOP.Btg-26, pada hari Senin, tanggal 02 Maret 2026, oleh petugas pemeriksa KSOP Kelas I Bitung, Saudara Ventje Deni Bogar, SH., terhadap Juru Mudi KM Oriental Silver, Saudara Thaddeus Fernugka Resistuastu memberikan keterangan sebagai berikut:

a. Lahir di : Klaten
Tanggal : 20 September 2001
Agama : Islam
Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 2015, di Klaten;
2) SMP, tahun 2018, di Klaten;
3) SMK Pelayaran, tahun 2021, di Semarang.
Pendidikan Teknis : ANT IV, tahun 2025, di PIP Semarang.

Pengalaman berlayar/bekerja:

1) Kadet KM Bahari 27, PT LBN, tahun 2021 s.d. 2022;

2) Kadet...

MAHKAMAH PELAYARAN

2) Kadet KM Surya Pelangi, tahun 2022 s.d. 2023;
3) Kelasi KM Fajar Bahari 8, tahun 2024 s.d. 2025;
4) Juru Mudi KM Oriental Silver, PT SPIL, tahun 2025 s.d. sekarang.

b. Saksi Juru Mudi KM Oriental Silver, saat diperiksa dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, bersedia untuk memberikan keterangan dengan sebenar-benarnya, Saksi Juru Mudi mengerti maksud dipanggil oleh Pemeriksa di Kantor KSOP Kelas I Bitung, untuk diminta keterangan sehubungan kapal kandas MV Oriental Silver penyebab kejadian;

c. Saksi Juru Mudi mempunyai Perjanjian Kerja Laut *on board* MV Oriental Silver di Surabaya KSOP Utama Tanjung Perak pada tanggal 25 Juli 2025 sampai 24 Juli 2026, sebagai Juru Mudi Saksi memiliki tugas mulai pergantian jaga serah terima jaga dengan Juru Mudi lama dan meminta informasi mengenai *check airgot* dan *sounding*-an, serta menanyakan haluan berapa yang sedang dilayari dan sedang menghindari bahaya navigasi atau tidak, waktu itu Saksi jaga dengan Mualim I Chief Erwin Mualim jaga jam 04.00-08.00 (jaga pagi) untuk malam 16.00-20.00 (jaga sore);

d. Saksi menjelaskan mulai bertugas dalam pelayaran tanggal 26 Februari 2026 jam 16.00-20.00 (jaga sore) sebelum jaga Saksi dibangunkan/diinfokan untuk persiapan jaga 30 menit sebelum jam jaga. Jam 15.50 LT sudah berada di anjungan dan mendapatkan informasi Juru Mudi lama (Rijal) mendapatkan informasi arah haluan 010°, *air got* (kosong kering) 5 palka kiri-kanan, dijam 17.05 ada perubahan haluan ke kanan haluan 015° dikarenakan ada perahu nelayan, selama 5 menit kemudian haluan kembali ke haluan 010° dengan kecepatan 13,5 knot, di jam 18.15 LT OHN dan haluan tidak berubah masih haluan 010° dan kecepatan masih sama 13,5 knot, pada jam 19.00 lewat ada *general alarm* 3 dan 5 menit kemudian Mualim III naik anjungan kemudian *handover chief officer* dengan Mualim III kemudian ada *master undercomand* Mualim I dengan Nakhoda, haluan menjadi 015° arahan dari Nakhoda untuk menghindari perahu nelayan di sebelah haluan kiri kapal, setelah haluan 015° ada perahu nelayan di sebelah kiri dan ada perintah Nakhoda kemudi ke kanan 5 perubahan haluan menjadi 020° terus tidak ke kiri, pada saat itu Nakhoda menyalakan senter laser hijau, setelah itu Nakhoda menginstrusikan kapal maju setengah kepada Mualim III, ketika kandas Saksi tidak merasakan

getaran...

MAHKAMAH PELAYARAN

getaran dan tiba-tiba kapal stop laju dan Saksi lihat kecepatan terus turun dengan haluan masih 020°;

e. Saksi menjelaskan sebelum kandas pada jam 19.30 LT yang berada di anjungan cuma ada 3 orang (Nakhoda, Mualim III, Juru Mudi), Saksi menyampaikan bahwa Nakhoda Capt Herman bertugas di KM Oriental Silver sejak bulan Februari 2026, kemudi yang berada di KM Oriental Silver bagus dan *stady* tidak liar, dan Saksi tidak pernah menemukan Perwira Jaga mabuk dan di atas kapal ada aturan dilarang mabuk;

f. Dalam Berita Acara Terperiksa, Saksi Juru Mudi, menyatakan tidak merasa dalam tekanan pemeriksa ataupun pihak lain selama memberikan jawaban pertanyaan dan memberikan keterangan, semua jawaban dan keterangan yang disampaikan adalah yang sebenarnya dan dapat dipertanggung jawabkan, bersedia mengangkat sumpah atas kebenaran jawaban dan keterangan yang disampaikan, bersedia dituntut di muka pengadilan jika dikemudian hari ternyata jawaban dan keterangan yang disampaikan tidak benar atau palsu, serta bersedia memenuhi panggilan kembali untuk memberikan keterangan tambahan/lebih lanjut jika diperlukan;

g. Setelah Berita Acara Terperiksa dibuat, kemudian dibacakan kembali oleh Terperiksa (Juru Mudi KM Oriental Silver), dan selanjutnya Terperiksa (Juru Mudi KM Oriental Silver) menyatakan setuju dan membenarkan semua jawaban dan keterangan yang diberikan, maka untuk menguatkannya Terperiksa (Juru Mudi KM Oriental Silver) membubuhkan tanda tangannya.

5. Saksi Kepala Kamar Mesin (KKM) KM Oriental Silver, Saudara Muksin Hi Abd Rahman, tidak hadir pada Sidang Pertama Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, sesuai dengan surat a.n. Direktur PT SPIL, Nomor: 0765/SPIL-FLD/VII/2026, dibuat di Surabaya, tanggal 31 Agustus 2026, perihal Permohonan Pelaksanaan Sidang Secara Virtual, sehubungan isi surat dimaksud disampaikan bahwa Saksi KKM KM Oriental Silver, Saudara Muksin Hi Abd Rahman, status / kendala jadwal operasional kapal mengalami kemunduran /*delay* (kapal diperkirakan baru dapat sandar/tiba di Bau-Bau pada tanggal 2 September 2026), selanjutnya tidak hadir pada Sidang Kedua Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, sesuai dengan surat a.n. Direktur PT SPIL, Nomor: 0772/SPIL-FLD/IX/2026, dibuat di Surabaya, tanggal 14 September 2026, perihal Surat Tanggapan Atas Panggilan Sidang ke-2, sehubungan isi surat dimaksud disampaikan bahwa Saksi KKM KM Oriental

MAHKAMAH PELAYARAN

Silver, Saudara Muksin Hi Abd Rahman, kendala *on board* di pelayaran lain, belum terkonfirmasi kesediaan dari perusahaan lain, dengan ini Tim Panel Ahli memutuskan keterangan dari Saksi KKM KM Oriental Silver, diambil dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/14/KSOP.Btg-26, pada hari Senin, tanggal 02 Maret 2026, oleh petugas pemeriksa KSOP Kelas I Bitung, Saudara Agustinus Daniel Mansamaeka, SH., terhadap KKM KM Oriental Silver, Saudara Muksin HI. ABD. Rahman memberikan keterangan sebagai berikut:

a. Lahir di : Ngof Akiaha
   Tanggal : 29 September 1980
   Agama : Islam
   Alamat : Lingkungan 1 RT 004 RW 002 Kel. Tomalou Kec Tidore Selatan Kota Tidore Kep Maluku Utara
   Pendidikan Umum :
   1) SD, tahun 1978, di Pualu Ngodakiaha;
   2) SMP MTS Sanawiyah Makale, di Sangappati;
   3) SMA, tahun 1998, di Ternate.
   Pendidikan Teknis :
   1) ATT III, tahun 2007, di PIP Semarang;
   2) ATT II, tahun 2012, di BP3IP Jakarta;
   3) ATT I, tahun 2017, di BPLP Jakarta.

   Pengalaman berlayar/bekerja:
   1) Kadet KM Salindo, PT Sukaltim, tahun 1999 s.d. 2000;
   2) Masinis I KM AISDP 9, tahun 2002 s.d. 2005;
   3) Masinis II KM Dharma WIda, tahun 2005 s.d. 2007;
   4) Masinis II KM ASDP, tahun 2007 s.d. 2009;
   5) Masinis I KM Icon B, PT Icon, tahun 2012 s.d. 2014;
   6) Masinis I KM Armada Serasi, PT SPIL, tahun 2015;
   7) KKM KM Armada Serasi, PT SPIL, tahun 2016;
   8) Masinis KM Cahya, PT SPIL, tahun 2018 s.d. 2019;
   9) KKM KM Oriental Emerald, PT SPIL, tahun 2020 s.d. 2021;
   10) KKM KM Armada Senada, PT SPIL, tahun 2021 s.d. 2022;
   11) KKM KM Oriental Silver, PT SPIL, tahun 2023 s.d. sekarang.

b. Saksi KKM KM Oriental Silver, saat diperiksa dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, bersedia untuk memberikan keterangan dengan sebenar-benarnya, Saksi KKM mengerti maksud dipanggil oleh Pemeriksa di Kantor

MAHKAMAH PELAYARAN

KSOP Kelas I Bitung, untuk diminta keterangannya sehubungan terjadi kecelakaan kapal KM Oriental Silver yang kandas pada tanggal 26 Februari 2026 jam 19.30 WITA;

c. Saksi mengetahui pemilik/operator kapal KM Oriental Silver PT SPIL (Salam Pacific Indonesia Lines) Alamat Jl. Kaliana No.5 Surabaya, Saksi mempunyai kontrak/Perjanjian Kerja dengan pemilik / operator kapal KM Oriental Silver 1 tahun diperpanjang kembali, Saksi bekerja sebagai KKM sejak tahun 2016, memiliki tugas dan tanggung jawab keseluruhan di Departemen Mesin;
d. Saksi mengetahui mengenai keberangkatan, rute dan tujuan pelayaran KM Oriental Silver, kapal berangkat dari Pelabuhan Makassar dengan tujuan Pelabuhan Bitung, pada saat berangkat dari Makassar kapal dalam kondisi normal/baik;
e. Saksi tidak mengetahui secara rinci tentang kronologi kejadian kecelakaan kapal KM Oriental Silver Kandas pada tanggal 26 Februari 2026 jam 19.30 WITA di dekat menara suar alur masuk bagian selatan Perairan Bitung karena sepengetahuan Saksi Perairan Bitung dalam, menurut Saksi yang menjadi penyebab utama kecelakaan kapal KM Oriental Silver kandas yaitu kelalaian manusia;
f. Saat sebelum dan disaat kecelakaan kapal KM Oriental Silver, Saksi berada di kamar mesin bersama Masini I, Masinis III, Oiler jaga, Mandor mesin, Elektrisen, Kadet Mesin, perintah *order* yang diminta oleh anjungan saat akan kandas pertama *order* mesin *slow* RPM 50 setelah itu diminta stop dan langsung diminta mundur;
g. Saksi mengetahui Kapal kandas setelah *finish engine*, dan diinfokan oleh Mualim III dari Anjungan melalui *intercom* bahwa kapal telah kandas, saat kapal sudah posisi kandas Saksi tidak ada lakukan apa-apa, setelah kapal mengalami kandas Saksi menutup *sea charge* bagian bawah agar supaya pendingin mesin tidak tersumbat, keadaan cuaca saat itu baik;
h. Dalam Berita Acara Terperiksa, Saksi KKM, menyatakan tidak merasa dalam tekanan pemeriksa ataupun pihak lain selama memberikan jawaban pertanyaan dan memberikan keterangan, semua jawaban dan keterangan yang disampaikan adalah yang sebenarnya dan dapat dipertanggung jawabkan, bersedia mengangkat sumpah atas kebenaran jawaban dan keterangan yang disampaikan, bersedia dituntut di muka pengadilan jika dikemudian hari ternyata jawaban dan keterangan yang disampaikan tidak

benar...

MAHKAMAH PELAYARAN

benar atau palsu, serta bersedia memenuhi panggilan kembali untuk memberikan keterangan tambahan/lebih lanjut jika diperlukan;

i. Setelah Berita Acara Terperiksa dibuat, kemudian dibacakan kembali oleh Terperiksa (KKM KM Oriental Silver), dan selanjutnya Terperiksa (KKM KM Oriental Silver) menyatakan setuju dan membenarkan semua jawaban dan keterangan yang diberikan, maka untuk menguatkannya Terperiksa (KKM KM Oriental Silver) membubuhkan tanda tangannya.

6. Saksi Kepala Cabang Bitung PT SPIL, Saudara Dody Iwan Priambodo, tidak hadir pada Sidang Pertama Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, sesuai dengan surat a.n. Direktur PT SPIL, Nomor: 0765/SPIL-FLD/VII/2026, dibuat di Surabaya, tanggal 31 Agustus 2026, perihal Permohonana Pelaksanaan Sidang Secara Virtual, sehubungan isi surat dimaksud disampaikan bahwa Saksi Kepala Cabang Bitung PT SPIL, Saudara Dody Iwan Priambodo, status / kendala sedang melaksanakan ibadah Umroh di Tanah Suci (belum kembali ke Indonesia, kepulangan dijadwalkan s/d 5 September 2026), selanjutnya tidak hadir pada Sidang Kedua Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, sesuai dengan surat a.n. Direktur PT SPIL, Nomor: 0772/SPIL-FLD/IX/2026, dibuat di Surabaya, tanggal 14 September 2026, perihal Surat Tanggapan Atas Panggilan Sidang ke-2, sehubungan isi surat dimaksud disampaikan bahwa Saksi Kepala Cabang Bitung PT SPIL, Saudara Dody Iwan Priambodo, kendala sedang mengikuti rapat kerja di wilayah Indonesia Timur, dengan ini Tim Panel Ahli memutuskan keterangan dari Saksi Kepala cabang Bitung PT SPIL, diambil dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/17/KSOP.Btg-26, pada hari Selasa, tanggal 03 Maret 2026, oleh petugas pemeriksa KSOP Kelas I Bitung, Saudara Agustinus Daniel Mansamaeka, SH., terhadap Kepala Cabang Bitung PT SPIL, Saudara Dody Iwan Priambodo, memberikan keterangan sebagai berikut:

a. Lahir di : Kediri
   Tanggal : 29 Maret 1977
   Agama : Islam
   Alamat : Jl. Beringin V Entrop RT. 004 RW. 004 Kelurahan Entrop Kecamatan Jayapura Selatan Kota Jayapura, Provinsi Papua

Pendidikan...

MAHKAMAH PELAYARAN

Pendidikan Umum : 1) SD, di Kediri;
2) SMP, tahun 1992, di Kediri;
3) SMA, tahun 1995, di Kediri;
4) S-1 Politeknik UNDIP, tahun 1998 di Semarang.

Pendidikan Teknis : -

Pengalaman bekerja:

1) Staf Finance Sorong, PT SPIL, tahun 2000 s.d. 2001;
2) Acounting Manokwari, PT SPIL, tahun 2001 s.d. 2002;
3) Acounting Jayapura, PT SPIL, tahun 2002 s.d. 2014;
4) Kepala Cabang Ternate, PT SPIL, tahun 2014 s.d. 2021;
5) Kepala Cabang Palu, PT SPIL, tahun 2021 selama 3 (tiga) bulan;
6) Kepala Cabang Bitung , PT SPIL, tahun 2021 s.d. sekarang.

b. Saksi Kepala Cabang Bitung PT SPIL, saat diperiksa dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, bersedia untuk memberikan keterangan dengan sebenar-benarnya, Saksi Kepala Cabang Bitung mengerti maksud dipanggil oleh Pemeriksa di Kantor KSOP Kelas I Bitung, untuk diminta keterangannya sehubungan terjadi kecelakaan kapal KM Oriental Silver yang kandas pada tanggal 26 Februari 2026 jam 19.30 WITA;
c. Saksi mengetahui pemilik / operator kapal KM Oriental Silver yaitu PT SPIL (Salam Pacific lndonesia Lines) Alamat di Surabaya;
d. Saksi sebagai Kepala Cabang PT SPIL di Bitung memiliki tugas dan tanggung jawab memastikan kegiatan operasional berjalan lancar;
e. Saksi mengetahui bahwa KM Oriental Silver datang dari Makassar dengan jumlah muatan di atas kapal sekitar 716 *box,* mayoritas terisi kontainer tersebut, 12 jam sebelum kapal tiba Saksi sudah mendapat informasi dari kapal bahwa kapal akan tiba estimasi pukul 20.00 WITA melalui email;
f. Saksi sedang berada di rumah saat kejadian Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Saksi mendapat info dari Sdr. lvan (Dinas Luar) melalui telephone kira-kira sekitar jam 20.00 WITA lebih, selanjutnya Saksi menghubungi Nakhoda menanyakan apakah betul kandas dan jawab Nakhoda kandas;
g. Saksi tidak mengetahui ada kerusakan terhadap lingkungan yang timbul akibat kapal KM. ORIENTAL SILVER kandas dekat menara suar hijau alur

masuk...

MAHKAMAH PELAYARAN

masuk bagian selatan Perairan Bitung pada tanggal 26 Februari 2026 jam 19.30 WITA;

h. Saksi mengetahui ada kerusakan terhadap kapal yang timbul akibat kapal KM. ORIENTAL SILVER kandas dekat menara suar hijau alur masuk bagian selatan Perairan Bitung pada tanggal 26 Februari 2026 jam 19.30 WITA, Setelah ditarik keluar dari kandas posisi kapal miring kanan, disitu kemungkinan ada yang bocor;

i. Kejadian kapal KM. ORIENTAL SILVER kandas dekat menara suar hijau alur masuk bagian selatan Perairan Bitung dilaporkan oleh Dinas Luar Sdr. Ivan pada tanggal 27 Februari 2026 pagi hari;

j. Saksi mendapat informasi dari Nakhoda bahwa sebelah kiri alur banyak nelayan, kemudian menghindari nelayan sehingga terlalu ke kanan manyebabkan kandas, dan Saksi dapat info dari Nakhoda bahwa di lokasi kandas tersebut tidak ada lampu;

k. Dalam Berita Acara Terperiksa, Saksi Kepala Cabang Bitung PT SPIL, menyatakan tidak merasa dalam tekanan pemeriksa ataupun pihak lain selama memberikan jawaban dan keterangan, semua jawaban dan keterangan yang disampaikan adalah yang sebenarnya dan dapat dipertanggung jawabkan kebenarannya, bersedia mengangkat sumpah atas kebenaran jawaban dan keterangan yang disampaikan, bersedia dituntut di muka pengadilan jika dikemudian hari ternyata jawaban dan keterangan yang disampaikan tidak benar atau palsu, serta bersedia memenuhi panggilan kembali untuk memberikan keterangan tambahan/lebih lanjut jika diperlukan;

l. Setelah Berita Acara Terperiksa dibuat, kemudian dibacakan kembali oleh Terperiksa (Kepala Cabang Bitung PT SPIL), dan selanjutnya Terperiksa (Kepala Cabang Bitung PT SPIL) menyatakan setuju dan membenarkan semua jawaban dan keterangan yang diberikan, maka untuk menguatkannya Terperiksa (Kepala Cabang Bitung PT SPIL) membubuhkan tanda tangannya.

7. Saksi *Designated Person Ashore* (DPA) PT SPIL, Saudara R.H. Setiaji, tidak hadir pada Sidang Pertama Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, sesuai dengan surat a.n. Direktur PT SPIL, Nomor: 0765/SPIL-FLD/VII/2026, dibuat di Surabaya, tanggal 31 Agustus 2026, perihal Permohonana Pelaksanaan Sidang Secara Virtual, sehubungan isi surat dimaksud disampaikan bahwa Saksi DPA

PT...

MAHKAMAH PELAYARAN

PT SPIL Saudara R.H. Setiaji status / kendala sedang melaksanakan kegiatan *training* audit (memiliki agenda pelaksanaan audit eksternal pada tanggal 01-03 September 2026), selanjutnya tidak hadir pada Sidang Kedua Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, sesuai dengan surat a.n. Direktur PT SPIL, Nomor: 0772/SPIL-FLD/IX/2026, dibuat di Surabaya, tanggal 14 September 2026, perihal Surat Tanggapan Atas Panggilan Sidang ke-2, sehubungan isi surat dimaksud disampaikan bahwa Saksi DPA PT SPIL, Saudara R.H. Setiaji, kendala sedang melaksanakan kegiatan pelatihan, dengan ini Tim Panel Ahli memutuskan tidak ada keterangan dari Saksi DPA PT SPIL, Saudara R.H. Setiaji, dikarenakan tidak dibuat Berita Acara Terperiksa terhadap DPA PT SPIL, dalam berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, yang dibuat oleh petugas pemeriksa KSOP Kelas I Bitung .

8. Saksi Pandu PT Pelindo, Saudara Rusman Asaf, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dibawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut:

   a. Lahir di : Soppeng
      Tanggal : 28 Desember 1977
      Agama : Islam
      Alamat : Jl. Aroepala No.28 RT 05 RW 04 Desa Kasi-Kasi Kec Rappoccini
      Telp : 081355022655
      Email : rusman.asaf@pelindo.co.id
      Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1990, di Luwu;
      2) SMP, tahun 1993, di Luwu;
      Pendidikan Teknis : 1) Mualim Pelayaran Terbatas, tahun 1998, di Barombong.
      2) ANT III, tahun 2003, di PIP Makassar;
      3) ANT II, tahun 2007, di PIP Makassar;
      4) ANT I, tahun 2021, di PIP Makassar.

      Pengalaman bekerja : Pandu, PT pelindo, tahun 2010 s.d. sekarang.

   b. Pandu PT Pelindo (Persero) Cabang Bitung, mengerti maksud kehadiran dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal yaitu sebagai Saksi, untuk dimintai keterangan tentang terjadinya Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 WITA di sebelah

selatan...

MAHKAMAH PELAYARAN

selatan sebelum alur masuk ke Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76 N / 125°09.54 E;

c. Saksi memiliki pengalaman kerja sebagai Pandu di PT Pelindo Cabang Bitung Regional 4 selama 16 tahun hingga saat ini, Saksi memiliki sertifikat pandu kelas II dan memiliki sertifikat keahlian Nautika Tingkat II (ANT II), Saksi juga sebagai Pandu memiliki tugas dan tanggung jawab membantu untuk melakukan pelayanan pemanduan guna penyelamatan kapal yang akan masuk ataupun keluar dari pelabuhan Bitung;
d. Pukul 20.00 WITA Saksi pandu akan bertugas dinas jaga pelayanan pemanduan kapal, dan pada pukul 18.00 WITA banyak permintaan pelayanan pandu kapal untuk masuk atau keluar Pelabuhan Bitung, maka dari pihak *Stasion* Kepanduan meminta agar Saksi untuk membantu melaksanakan pelayanan pandu KM. Oriental Silver yang akan tiba 1 jam lagi dari pukul 18.00 WITA dan saat itu Saksi menyetujuan karena Pelayanan;
e. Sekira 18.15 WITA Saksi mendapat informasi dari Menara *Stasion* kepanduan bahwa KM Oriental Silver telah mendekati lampu hijau;
f. Sekira pukul 18.30 WITA, Saksi telah berada di Kapal Tunda Bunaken dikarenakan mendapat telpon dari Menara *Stasion* kepanduan Bitung , dan diminta untuk membawa kapal KM Oriental Silver, atau sekira pukul 19.00 WITA KM. Oriental Silver ETA di luar pintu masuk alur dan itu sesuai data dari Aplikasi Pinisi Pelabuhan Bitung, dan itu sesuai informasi dari Menara *Stasion* Kepanduan Bitung bahwa KM Oriental Silver sekira pukul 18.00 WITA menginfokan kalau KM Oriental Silver ETA 1 jam lagi (19.00 WITA) tiba luar alur perairan Pebuhan Bitung dan meminta menyiapkan untuk pelayanan pandu langsung masuk dan sandar ke dermaga Pelabuhan Bitung tanpa berlabuh;
g. Sekira pukul 19.00 WITA, KM Oriental Silver menginformasikan telah melintang lampu hijau dengan kecepatan maju 9 knot dengan haluan kapal mengarah alur masuk dan kapal tersebut beriringan dengan MT Permata Pioner, yang kebetulan kapal pertamina tersebut berada di belakang KM. Oriental SIlver;
h. Sekira pukul 18.50 WITA Saksi yang telah berada di KT Bunaken langsung menuju PBG untuk menjemput KM Oriental Silver yang telah mendekat pintu alur masuk dan terlihat berada di sebelum pintu masuk lampu hijau;

i. Kemudian...

MAHKAMAH PELAYARAN

i. Kemudian Saksi berkomunikasi dengan KM Oriental Silver agar bergerak mendekati PBG, dimana dalam perkirakan pelayaran kapal tunda dengan maju pada kecepatan 5 knot, maka kapal tunda akan ditempuh sekira selama 45 menit ke PBG, Saksi menyampaikan bahwa keadaan cuaca saat itu cerah namun gelap tidak ada cahaya bulan, arus pasang, kecepatan angin 8-10 knot, ombak tenang namun jika musim ombak maka tertinggi paling 2-3 meter;

j. Saksi dalam perjalanannya mendekati PBG, bahwa kondisi KM Oriental Silver tidak bergerak dan memberi informasi kalau kapal telah kandas karena saat ini kapal tidak bergerak dan kecepatan kapal sudah 0 knot, kemudian Saksi melakukan komunikasi kembali dengan KM Oriental Silver dan mendapat jawaban kalau kapal sudah mengalami kandas, selanjutnya Saksi mendekati lokasi KM Oriental Siver yang kandas untuk memastikan keberadaannya kebetulan saat itu kondisi alur tidak terganggu, namun Saksi tidak melapor ke Menara Kepanduan dikarenakan dari pihak KM Oriental Silver sudah melaporkan ke Menara *Stasion* kepanduan;

k. Saat itu Saksi tidak melihat secara detail kondisi KM Oriental Silver saat kandas miring atau tidak, karena hanya melihat dari kejauhan, namun dipastikan bahwa tidak ada muatan kontainer yang jatuh ke laut;

l. Setelah Saksi mengetahui KM Oriental Silver telah Kandas, lalu Saksi menghubungi *Stasion* Kepanduan kalau ada kapal pertamina KM Permata Pioner akan menyusul, kebetulan berada di belakang KM Oriental Silver yang sedang kandas dan kemudian Saksi menginformasikan akan melakukan pelayanan terhadap KM Permata Pioner terlebih dahulu;

m. Menurut Saksi bahwa penyebab kecelakaan kandasnya KM Oriental Silver disebabkan kapal telah salah jalur masuk alur, dan bukan disebabkan cuaca saat itu, kemudian tidak ada informasi terkait adanya kendala kemudi atau permesinan lainnya, hal ini sesuai informasi yang di dapat oleh Saksi Mualim I KM Oriental Silver yang berdinas jaga pada saat kapal berlayar mendekati *torn* lampu Navigasi warna hijau yang terlalu cepat mengarahkan kapal ke kanan, guna menghindari adanya banyak nelayan dan bagan, dan saat itu informanya dari Mualim I, bahwa Nakhoda naik ke anjungan dan melihat kalau kondisi Kapal ternyata sudah berada di perairan yang sudah banyak nelayan dan bagan sehingga langsung menghindar ke kanan kearah *Torn* hijau;

n. Karakteristik...

MAHKAMAH PELAYARAN

PENDAPAT MAHKAMAH PELAYARAN

MAHKAMAH PELAYARAN

n. Karakteristik pintu masuk alur Pelabuhan Bitung sangatlah luas, dan memiliki kedalaman alur sedalam 60-80 Meter dan dilengkapi sarana lampu hijau dan jika di peta terdapat tanda garis-garis penuntunnya, memang di setiap lokasi Alur masuk kepelabuhan banyak perahu nelayan dan bagan namun hanya pada sisi kanan kiri Alur, tetapi perahu nelayan tidak menghalangi kapal yang Alur masuk dikarenakan pada malam itu yang akan masuk ke pelabuhan hanya ada 2 kapal saja, serta Nakhoda KM Oriental Silver pun sudah sering masuk alur Perairan Bitung tentu Nakhoda juga sudah familiar pada alur masuk Pelabuhan Bitung;

o. Menurut Saksi informasi yang diterima, bahwa setelah mendapat izin dari Syahbandar baru dilakukan upaya penyelamatan untuk KM Oriental Silver lepas dari kandasnya yang dibantu dengan 2 unit Kapal Tunda (TB Bunaken dan Anoman V untuk ditarik dan kedua kapal tunda memiliki daya/ tenaga sebesar masing-masing 2000 HP) dilakukan selama 2 x 24 jam (2 hari), kapal KM. Oriental Silver baru siang harinya dapat ditarik dan lepas dari kandas namun Saksi tidak melihat proses upaya penarikan tersebut dan kapal langsung sandar;

p. Menurut informasi yang didapat oleh Saksi pandu, bahwa setelah kapal disandarkan, maka penyebab kapal mengalami miring ke kiri tersebut kemudi, akan dilakukan pekerjaan pengelasan karena mengalami robek sepanjang 5 meter, kemungkinan karena dasar lokasi kandasnya itu karang, kemudian Saksi mendengar kapal menuju dok di Jakarta.

C. Pendapat Mahkamah Pelayaran

Atas dasar penelitian dan pemeriksaan secara seksama terhadap berkas BAPP Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 WITA di sekitar alur selatan Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76' N / 125°09.54' E, serta alat bukti lainnya yang diterima oleh Mahkamah Pelayaran, dan keterangan yang diberikan para Terduga, Saksi-Saksi, di hadapan Sidang Pertama Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, pada hari Selasa dan Rabu, tanggal 01 dan 02 September 2026, serta Sidang Kedua Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, pada hari Selasa, tanggal 15 September 2026, bertempat di Ruang Sidang Kantor Mahkamah Pelayaran Jakarta, sehubungan dengan Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 WITA di sekitar alur selatan

Pelabuhan...

MAHKAMAH PELAYARAN

Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76' N / 125°09.54' E, 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 para Terduga dan Saksi-Saksi, maka keadaan kapal, dokumen kapal, dan awak kapal sebagai berikut:

   a. Kapal
      1) Berdasarkan dokumen kapal yang terlampir dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan berupa *copy* Surat Laut, Nomor: PK.205/5313/SL-PM/DK-13, diterbitkan di Jakarta, tanggal 27 September 2013, ditandatangani oleh Kepala Subdit Pengukuran Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
      2) *Copy* Surat Ukur Internasional (1969), Nomor: 2737/Ka, dikeluarkan di Surabaya, tanggal 13 Juli 2012, ditandatangani oleh Kepala Bidang Kelaiklautan Kapal, a.n. Kepala Kantor Syahbandar Utama Tg. Perak Surabaya, a.n. Menteri Perhubungan;
      3) Sertifikat Klasifikasi Lambung, Nomor: 054974, dikeluarkan di Jakarta, tanggal 05 September 2022, berlaku sampai dengan tanggal 17 Mei 2027, ditandatangani oleh Kepala Departemen Operasi Klasifikasi, a.n. Direktur Operasi, Biro Klasifikasi Indonesia;
      4) Sertifikat Klasifikasi Mesin, Nomor: 035996, dikeluarkan di Jakarta, tanggal 05 September 2022, berlaku sampai dengan tanggal 17 Mei 2027, ditandatangani oleh Kepala Departemen Operasi Klasifikasi, a.n. Direktur Operasi, Biro Klasifikasi Indonesia;
      5) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 154, Pasal 155 Jo Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,

         Pasal 154

         Status hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui proses:
         a. pengukuran kapal;
         b. pendaftaran kapal; dan
         c. penetapan kebangsaan kapal.

Pasal...

MAHKAMAH PELAYARAN

Pasal 155

(1) Setiap kapal sebelum dioperasikan wajib dilakukan pengukuran oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang oleh Menteri.

(2) Pengukuran kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan menurut 3 (tiga) metode, yaitu:

a pengukuran dalam negeri untuk kapal yang berukuran panjang kurang dari 24 (dua puluh empat) meter;

b pengukuran internasional untuk kapal yang berukuran panjang 24 (dua puluh empat) meter atau lebih; dan

c pengukuran khusus untuk kapal yang akan melalui terusan tertentu.

(3) Berdasarkan pengukuran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan Surat Ukur untuk kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh Gross Tonnage).

(4) Surat Ukur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diterbitkan oleh Menteri dan dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk.

Pasal 163

(1) Kapal yang didaftar di Indonesia dan berlayar di laut diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia oleh Menteri.

(2) Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan dalam bentuk :

a Surat Laut untuk kapal berukuran GT 175 (seratus tujuh puluh lima Gross Tonnage) atau lebih;

b Pas Besar untuk kapal berukuran GT 7 (tujuh Gross Tonnage) sampai dengan ukuran kurang dari GT 175 (seratus tujuh puluh lima Gross Tonnage); atau

c Pas Kecil untuk kapal berukuran kurang dari GT 7 (tujuh Gross Tonnage).

(3) Kapal yang hanya berlayar di perairan sungai dan danau diberikan pas sungai dan danau.

6) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran *Juncto* Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, yang pada intinya menerangkan bahwa status hukum kapal ditentukan setelah melalui proses : pengukuran kapal, pendaftaran kapal, dan penetapan kebangsaan kapal yang selanjutnya kepada kapal yang telah memenuhi syarat, diterbitkan Surat Ukur, Akta Pendaftaran Kapal dan Surat Laut.

Dengan...

MAHKAMAH PELAYARAN

Dengan demikian dari sertifikat dan surat kapal tersebut diperoleh data-data mengenai kapal KM Oriental Silver yaitu sebagai jenis kapal motor (*Container*), konstruksi baja, berbendera Indonesia, dengan ukuran P x L x D (meter) = 150,59 x 25,00 x 12,80 (meter), GT 13.456 dan NT 5.878, kapal dibangun tahun 1996 di Jepang, geladak satu, kapal berbaling-baling satu, digerakkan oleh mesin penggerak utama 1 (satu) unit mesin *diesel* KOBE, 7UEC 50LSII, 2 Tak Kerja Tunggal, 13.090 HP, 124 Rpm, mesin bantu 3 (tiga) unit mesin Daihatsu 6DK-20, 3 x 830 Hp.

Bahwa KM Oriental Silver telah memenuhi persyaratan mengenai **"status hukum kapal"** sebagaimana ditentukan dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 154, Pasal 155, Pasal 158, Pasal 163 *Juncto* Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran *Juncto* Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal.

b. Dokumen kapal

1) Berdasarkan dokumen kapal sebagaimana telah disebutkan di atas yaitu berupa *Copy* Surat Laut, Nomor: PK.205/5313/SL-PM/DK-13, diterbitkan di Jakarta, tanggal 27 September 2013, ditandatangani oleh Kepala Subdit Pengukuran Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
2) Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang, Nomor: AL.501/45/19/KSOP.Btn/2025, diterbitkan di Banten, tanggal 24 April 2025, berlaku sampai dengan tanggal 23 April 2026, ditandatangani oleh Kepala Bidang Status Hukum Dan Sertifikasi Kapal, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
3) Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang, Nomor: AL.501/45/20/KSOP.Btn/2025, diterbitkan di Banten, tanggal 24 April 2025, berlaku sampai dengan tanggal 23 April 2026, ditandatangani oleh Kepala Bidang Status Hukum Dan Sertifikasi Kapal, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;

4) Sertifikat...

MAHKAMAH PELAYARAN

4) Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang, Nomor: AL.502/17/17/KSOP.Btn/2025, diterbitkan di Banten, tanggal 24 April 2025, berlaku sampai dengan tanggal 23 April 2026, ditandatangani oleh Kepala Bidang Status Hukum Dan Sertifikasi Kapal, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
5) Persyaratan Khusus Untuk Kapal Yang Mengangkut Barang Berbahaya, Nomor: AL.503/9/13/KSOP.Btn/2025, diterbitkan di Banten, tanggal 24 April 2025, berlaku sampai dengan tanggal 23 April 2026, ditandatangani oleh Kepala Bidang Status Hukum Dan Sertifikasi Kapal, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
6) Sertifikat Manajemen Keselamatan, Nomor: AL.602/108/2/DK/2023, diterbitkan di Jakarta, tanggal 20 Februari 2023, berlaku sampai dengan tanggal 03 Desember 2027, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran Dan Manajemen Keselamatan Kapal Dan Perlindungan Lingkungan Di Perairan, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
7) Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan, Nomor: 00199-SB/D1.S-DOC/2026, diterbitkan di Surabaya, tanggal 5 Februari 2026, berlaku sampai dengan tanggal 4 Mei 2026, ditandatangani oleh Kepala Cabang Utama Klas Surabaya, a.n Direktur Operasi, Biro Klasifikasi Indonesia;
8) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 124, Pasal 126, Pasal 129, Pasal 147 dan Pasal 148 yang mengatur mengenai kelaiklautan kapal, persyaratan keselamatan persyaratan pencegahan pencemaran, penetapan garis muat kapal *juncto* Peraturan Pemerintah Nomor Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran *Juncto* Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal.

Pasal 124...

MAHKAMAH PELAYARAN

Pasal 124

(1) Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

(2) Persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

a. material;
b. konstruksi;
c. bangunan;
d. permesinan dan perlistrikan;
e. stabilitas;
f. tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan
g. elektronik*ka kapal*

Pasal 126

(1) Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri.

(2) Sertifikat keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:

a sertifikat keselamatan kapal penumpang;
b sertifikat keselamatan kapal barang; dan
c sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan.

(3) Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian.

(4) Terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilikan secara terus-menerus sampai kapal tidak digunakan lagi.

(5) Pemeriksaan dan pengujian serta penilikan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4) wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang dan memiliki kompetensi.

Dengan demikian dari dokumen kapal yang ada dan berdasarkan ketentuan Pasal 124, Pasal 126 Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran maka KM Oriental Silver secara administrasi telah memenuhi persyaratan mengenai keselamatan kapal yang telah ditentukan oleh undang-undang.

c. Awak Kapal

1) Berdasarkan Crew List, Pengesahan Awak Kapal Nomor: SL019.IDMAK.0226.000439, yang diajukan di Makassar, tanggal 24 Februari 2026, oleh Pimpinan PT. Salam Pacific Indonesia Lines Capt. Agus Nurwahid, ditujukan kepada Kepala kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Makassar, daftar Nama Nakhoda dan ABK *On*

Board...

MAHKAMAH PELAYARAN

Board KM Oriental Silver, kapal diawaki oleh Perwira Dek dan Mesin sebagai berikut :

Susunan Perwira Dek

No	Nama	Jabatan	Sertifikat
1	Herman Bumbungan	Nakhoda	ANT I /6200016260N10216
2	Erwin Maiana Abastiyan	Mualim I	ANT I / 6200397181N10325
3	Lazani Lakadi	Mualim II	ANT II / 6200252100N20226
4	Ramdani Makmur	Mualim III	ANT II / 6211618475N20225

Susunan Perwira Mesin

No	Nama	Jabatan	Sertifikat
1	Muksin Hi. Abd. Rahman	KKM	ATT I /6200081002T10217
2	Darsono	Masinis II	ATT II / 6200503096T20224
3	Puguh April Riyanto	Masinis III	ATT II / 6211705009T20322
4	M. Rizaldi Failla	Masinis IV	ATT III / 6211935604T30522

2) Berdasarkan Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum, Nomor: AL.504/5/20/KSOPU.Tpr/2026, diterbitkan di Tanjung Perak, tanggal 29 Januari 2026, berlaku sampai dengan tanggal 28 Januari 2027, ditandatangani oleh Kepala Bidang Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan, isinya menerangkan bahwa kapal dapat berlayar dengan aman jika jumlah dan jabatan awak kapal tidak kurang dari yang sebagaimana yang tertera pada tabel dan hal-hal lain terkait kondisi khusus sebagaimana tercantum di bawah ini :

Susunan Perwira Dek

No	Jabatan	STCW Reg	Jumlah
1	Nakhoda / Master	II/2.1	1 (satu) orang
2	Mualim I	II/2.1	1 (satu) orang
3	Mualim / Perwira Dek	II/1	2 (dua) orang

Susunan Perwira Mesin

No	Jabatan	STCW Reg	Jumlah
1	Kepala Kamar Mesin	III/2, III/3	1 (satu) orang
2	Masinis II	III/2, III/3	1 (satu) orang

3 Masinis...

MAHKAMAH PELAYARAN

3	Masinis / Perwira Mesin	III/1	2 (dua) orang

3) Sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 135 yang menyatakan : *"bahwa setiap kapal wajib diawaki oleh awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional";*
4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2022 tentang Pengawakan Kapal Niaga.

Berdasarkan Daftar Awak Kapal dan Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum yang dimiliki KM Oriental Silver dikaitkan dengan ketentuan Pasal 135 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2022 tentang Pengawakan Kapal Niaga, maka KM Oriental Silver telah memenuhi persyaratan pengawakan sebagaimana ditentukan dalam peraturan perundang-undangan.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa berdasarkan dokumen kapal yang ada, dihubungkan dengan persyaratan yang ditentukan oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan ketiga Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maka dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat tentang kapal, dokumen kapal, dan awak kapal KM Oriental Silver telah memenuhi persyaratan peraturan perundang undangan yang berlaku.

2. Keadaan Cuaca.

Berdasarkan hasil analisis dari Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim, Stasiun Meteorologi Kelas II Maritim Bitung dalam BAPP, Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim, Stasiun Meteorologi Maritim Kelas I Tanjung Priok, dan berdasarkan keterangan para Terduga dan Saksi-saksi dalam Berita Acara Terperiksa serta Saksi di hadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, maka mengenai keadaan cuaca pada saat terjadinya Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 WITA di sekitar alur selatan Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76' N / 125°09.54' E, di lokasi kejadian adalah sebagai berikut;

a. Bahwa...

MAHKAMAH PELAYARAN

a. Bahwa kondisi angin, tinggi gelombang, arus dan cuaca pada saat kejadian kecelakaan kapal, sesuai dengan bukti surat dari BMKG Stasiun Meteorologi Klas I Maritim Tanjung Priok, Nomor: ME.01.02/LK.187/KTJP/VIII/2026, tanggal 24 Agustus 2026, yang ditandatangani oleh Koordinator Bidang Data dan Informasi, Saudara Iman, S.Si., a.n. Kepala Stasiun Meteorologi Maritim Kelas I Tanjung Priok, sebagai berikut:
Pada tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 14.00-20.00 WITA di Perairan Bitung:

Cuaca	: Berawan
Arah dan Kecepatan Angin	: Barat Laut – Timur Laut, 6 – 13 knot
Arah dan kecepatan Arus	: Utara - Timur Laut, 30 – 70 cm/s
Arah dan Tinggi Gelombang	: Barat Daya – Barat, *Slight – Moderate* 0,75 – 1,5 meter
Jarak Pandang	: 6 - 10 Km

b. Bahwa kondisi angin, tinggi gelombang, arus dan cuaca pada saat kejadian kecelakaan kapal, sesuai dengan bukti dalam BAPP kecelakaan kapal Kandasnya KM Oriental Silver Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada surat dari BMKG Stasiun Meteorologi Kelas II Maritim Bitung , Nomor: ME.01.02/CP/233/BTG/II/2026, berlaku tanggal 26 Februari 2026 pukul 08.00 WITA s.d. tanggal 27 Februari 2026 pukul 07.00 WITA, Prakiraan Cuaca di Pelabuhan Bitung:

Cuaca	: Cerah
Arah dan Kecepatan Angin	: NW, 2 knots
Arah dan kecepatan Arus	: Utara, 40 – 43 cm/s
Arah dan Tinggi Gelombang	: 0.10 M
Jarak Pandang	: 6 - 10 Km

c. Berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara

Terperiksa...

MAHKAMAH PELAYARAN

Terperiksa, Nomor: AL.817/1/12/KSOP.Btg-26, bahwa Terduga I Nakhoda mengetahui keadaan cuaca baik saat terjadinya KM Oriental Silver kandas;

d. Berdasarkan keterangan Saksi KKM KM Oriental Silver dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/14/KSOP.Btg-26, bahwa Saksi melihat keadaan cuaca baik saat KM Oriental Silver kandas;

e. Berdasarkan keterangan Saksi Pandu PT Pelindo di hadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan bahwa keadaan cuaca saat itu cerah namun gelap tidak ada cahaya bulan, arus pasang, kecepatan angin 8-10 knots, ombak tenang.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver, Saksi KKM KM Oriental Silver dalam berita Acara Terperiksa, dan Saksi Pandu PT Pelindo di hadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, terdapat kesesuaian dengan data dari berita cuaca BMKG Stasiun Meteorologi Kelas I Maritim Tanjung Priok, BMKG Stasiun Meteorologi Kelas II Maritim Bitung tersebut di atas, yang pada intinya keadaan cuaca, kecepatan angin, arah dan kecepatan arus, tinggi gelombang dan jarak pandang pada saat terjadinya kecelakaan di lokasi tersebut dapat diterima.

3. Muatan dan Stabilitas Kapal

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

a. Muatan

1) Berdasarkan salinan Surat Ukur Internasional (1969), Nomor: 2737/Ka, dikeluarkan di Surabaya, tanggal 13 Juli 2012, ditandatangani oleh Kepala Bidang Kelaiklautan Kapal, a.n. Kepala Kantor Syahbandar Utama Tg. Perak Surabaya, a.n. Menteri Perhubungan, KM Oriental Silver memiliki ukuran -ukuran pokok yaitu Panjang (L) : 150,59 meter, Lebar (B) : 25,00 meter, Tinggi (H) : 12,80 meter dan Sarat terbesar : 8,71 meter;

2) Berdasarkan...

MAHKAMAH PELAYARAN

2) Berdasarkan Surat Pernyataan Nakhoda yang ditandatangani oleh Nakhoda KM Oriental Silver, Saudara Herman Bumbungan, pada tanggal 24 Februari 2026, bahwa draft kapal tolak bagian depan 7,5 meter, bagian tengah 8,4 meter dan bagian belakang 9.3 meter, muatan sebanyak 710 box kontainer;
3) Berdasarkan salinan Manifest Bongkar PT SPIL Cabang Bitung, voyage 03/26, bahwa terdapat kontainer sebanyak 626 box dengan *port of loading* Jakarta-Surabaya-Makassar dan *port of discharge* di Pelabuhan Bitung;
4) Berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda kapal berangkat dari Pelabuhan Makassar dengan tujuan Pelabuhan Bitung, pada saat berangkat dari Makassar kapal dalam kondisi baik dengan muatan kontainer saja berjumlah 884 box sampai kapal memasuki alur masuk Pelabuhan Bitung;
5) Berdasarkan keterangan Terduga II Mualim I bahwa akibat dari insiden, tidak ada satupun *muatan* yang basah dan muatan yang jatuh;
6) Berdasarkan keterangan Saksi Pandu PT Pelindo, Saudara Rusman Asaf, tidak melihat secara detail kondisi KM Oriental Silver saat kandas miring atau tidak, namun dipastikan bahwa tidak ada muatan kontainer yang jatuh kelaut.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa kapal tidak mengalami *over draft*, draft rata-rata kapal saat bertolak tidak melewati draft maksimum kapal yang tercantum di Surat Ukur, muatan kontainer dalam kondisi baik dan tidak ada yang jatuh ke laut, sehingga untuk muatan kapal dapat diterima.

b. Keadaan Stabilitas Kapal
1) Berdasarkan Surat Pernyataan Nakhoda yang ditandatangani oleh Nakhoda Oriental Silver Herman Bumbungan pada tanggal 24 Februari 2026, bahwa stabilitas kapal tolak positif 0,90;
2) Berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda bahwa pada saat KM Oriental Silver Kandas, Terduga I Nakhoda memerintahkan Mualim I untuk sounding kedalaman dan memeriksa tangki-tangki di dalam palka dan kondisi palka aman.

Dengan...

MAHKAMAH PELAYARAN

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa stabilitas kapal tolak adalah positif dan tidak ada kemiringan sampai sebelum terjadi kandas, sehingga mengenai keadaan stabilitas kapal sebelum kejadian dapat diterima.

4. Navigasi dan Olah Gerak

Setelah menganalisis 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:

a. Navigasi

1) Berdasarkan Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang, Nomor: AL.501/45/19/KSOP.Btn/2025, diterbitkan di Banten, tanggal 24 April 2025, berlaku sampai dengan tanggal 23 April 2026, Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang, Nomor: AL.501/45/20/KSOP.Btn/2025, diterbitkan di Banten, tanggal 24 April 2025, berlaku sampai dengan tanggal 23 April 2026, Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang, Nomor: AL.502/17/17/KSOP.Btn/2025, diterbitkan di Banten, tanggal 24 April 2025, berlaku sampai dengan tanggal 23 April 2026, Sertifikat Manajemen Keselamatan, Nomor: AL.602/108/2/DK/2023, diterbitkan di Jakarta, tanggal 20 Februari 2023, berlaku sampai dengan tanggal 03 Desember 2027, Salinan Surat Persetujuan Berlayar KM Oriental Silver, Nomor: SPB.IDMAK.0226.0000363, diterbitkan di Makassar, tanggal 24 Februari 2026, Surat Persetujuan Kapal Masuk, Nomor: SPM.IDBIT.0226.0000282, status disetujui, dikeluarkan di Bitung, tanggal 25 Februari 2026, Surat Persetujuan Olah Gerak, Nomor: SPOG.IDBIT.0226.0000608, dikeluarkan di Bitung , tanggal 26 Februari 2026, bahwa KM Oriental Silver berlayar dari Pelabuhan Makassar dengan tujuan Pelabuhan Bitung telah memenehui persyaratan keselamatan pelayaran dan kapal laiklaut;

2) Berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/12/KSOP.Btg-26, bahwa:

A) Terduga...

MAHKAMAH PELAYARAN

a) Terduga I Nakhoda memiliki kontrak/perjanjian kerja dengan pemilik/operator kapal KM Oriental Silver yang setiap tahun diperpanjang, bekerja dengan jabatan sebagai Nakhoda sejak tahun 2012 sampai sekarang, memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai wakil perusahaan, pimpinan tertinggi di atas kapal, bertanggung jawab penuh atas keselamatan pelayaran kapal;

b) Terduga I Nakhoda mengetahui mengenai keberangkatan, rute dan tujuan pelayaran KM Oriental Silver, kapal berangkat dari Pelabuhan Makassar dengan tujuan Pelabuhan Bitung, pada saat berangkat dari Makassar kapal dalam kondisi baik dengan muatan kontainer saja berjumlah 884 *box* sampai kapal memasuki alur masuk Pelabuhan Bitung, pada saat kecelakaan kapal KM Oriental Silver terjadi yang melaksanakan dinas jaga jam 16.00-20.00 yaitu Mualim I dan Juru Mudi Jaga Saudara Thaddeus Fernugka R;

c) Terduga I Nakhoda menyampaikan sudah sering masuk Pelabuhan Bitung, persiapan memasuki alur pelayaran pelabuhan yang padat dengan kapal-kapal maka mengurangi kecepatan kapal dan memantau sekeliling alur, saat itu Terduga I Nakhoda melaporkan 1 jam sebelum masuk alur ke Kepanduan dan disuruh masuk oleh Kepanduan;

d) Saat berada di anjungan Terduga I Nakhoda melihat menara suar hijau dalam keadaan menyala, keadaan cuaca saat itu baik, KM Oriental Silver posisi memasuki alur pelayaran Pelabuhan Bitung, berlayar di tengah alur pelayaran, Terduga I Nakhoda melakukan pengamatan terhadap bahaya di sekitar kapal dengan visual dan melalui radar, melakukan pemantauan posisi kapal di peta, begitu masuk ke alur keadaan padat dengan terdapat banyak nelayan dan bagan persis di depan haluan, Terduga I Nakhoda melakukan pemantauan lagi dengan visual dan membunyikan suling dan menyalakan laser tetapi mereka tidak menghindar, sehingga Terduga I Nakhoda merubah haluan ke kanan 5 derajat;

e) Terduga I Nakhoda menjelaskan secara rinci kronologis kejadian Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver 1 jam 18.15 WITA Rede Mualim jaga menjalankan OHN, pukul 18.50 WITA Terduga I Nakhoda naik ke anjungan untuk mengambil alih tugas dari Mualim

Jaga...

MAHKAMAH PELAYARAN

Jaga, setelah di anjungan Terduga I Nakhoda memerintahkan panggil Kepanduan untuk informasi sandar, setelah melakukan komunikasi dengan Pandu disuruh masuk, Terduga I Nakhoda memerintahkan untuk *stand by* persiapan sandar, setelah *stand by alarm* dinyalakan untuk muka belakang semua *crew* menuju ke lokasi buritan dan haluan, pukul 19.12 WITA *stand by engine*, semua *crew* sudah siap, kemudian mengurangi kecepatan kapal dari 13,5 knot menjadi 13 knot, pada jam 19.26 WITA kecepatan 10 knot, jam 19.28 WITA kecepatan turun menjadi 8 knot, jam 19.30 WITA kapal terjadi kandas untuk menghindari nelayan-nelayan dan bagan yang padat di alur, sebelum Terduga I Nakhoda merubah haluan memberikan *signal* laser dan membunyikan suling ke perahu nelayan, namun nelayan tersebut tidak menghindari peringatan dari kapal, karena jarak semakin dekat Terduga I Nakhoda merubah haluan ke kanan untuk menghindari nelayan dan bagan, sehingga kapal kandas di sebelah kanan pukul 19.30 WITA. Setelah kandas Terduga I Nakhoda melaporkan ke kantor cabang dan pusat dan juga memerintahkan Mualim I untuk *sounding* kedalaman perairan kapal kandas, karena di tempat kapal kandas tidak terdapat lampu buih tapi di peta terdapat lampu buih.

3) Berdasarkan keterangan Terduga II Mualim I KM Oriental Silver dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/13/KSOP.Btg-26, bahwa:
   a) Terduga II Mualim I mempunyai Perjanjian Kerja Laut *on board* MV Oriental Silver di Surabaya pada tanggal 21 April 2025, dari sejak *on board* di MV Oriental Silver Terduga II Mualim I sudah banyak sekali masuk Pelabuhan Bitung dan untuk tahun 2026 sudah 2 kali masuk Pelabuhan Bitung tanggal 5 Februari dan 26 Februari pada saat kejadian kapal kandas;
   b) Terduga II Mualim I menjelaskan sistem jaga di kapal ada 3 periode yaitu berlayar, labuh, sandar, untuk berlayar Terduga II Mualim I dari 04.00-08.00 (jaga pagi) dan 16.00-20.00 (jaga sore), untuk Mualim II dari 00.00-04.00 (dini hari) dan 12.00-16.00(jaga siang), Mualim III dari 08.00-12.00 (jaga pagi) dan 20.00-24.00 (jaga malam);

c. Terduga...

MAHKAMAH PELAYARAN

c) Terduga II Mualim I menjelaskan saat penjagaan sore (16.00-20.00) beberapa Mil menuju Pelabuhan Bitung, mulai bertugas jaga *waypoint* terakhir sisa jarak 47 NM dengan rata-rata kecepatan 14,2 knot, pada jam 17.00 WITA sisa jarak 33 NM, kemudian jam 18.00 sisa jarak 18 NM, jam 18.15 sisa jarak 15 NM kapal mulai edarkan OHN, selama melaksanakan tugas jaga dalam rentan 2 jam 15 menit Terduga II Mualim I mengikuti alur yang sudah disiapkan di GPS dan Peta (*on track*) dan setiap jam selalu plot posisi di peta;

d) Terduga II Mualim I menjelaskan saat selesai jalankan OHN pada 18.15 LT Terduga II Mualim I mengedarkan OHN saat itu masih berada di anjungan (komando masih di perwira jaga) dan berkomunikasi dengan Kepanduan bahwa 1 jam lagi kapal akan tiba, kemudian 18.50 LT Nakhoda naik anjungan sisa jarak 8 NM pada *waypoint* dan *speed* 13,8 knot, yang berada di anjungan yaitu Nakhoda, Terduga II Mualim I, Juru Mudi Jaga pada saat itu komando masih berada di Perwira Jaga dan Terduga II Mualim I berkomunikasi lagi dengan Kepanduan dan mendapat info kapal tiba langsung sandar dermaga, saat jam 19.05 LT kapal masih *on track*, Terduga II Mualim I melihat banyak sekali nelayan dan Terduga II Mualim I merubah *track* dari haluan 010° menjadi 015° dengan kecepatan 13,8 knot (jatuh kanan 0,05 Mil), pada jam 19.10 LT komando di ambil alih oleh Nakhoda (kecepatan 13,8 knot dan haluan masih 015°) dan masih ada perahu nelayan di sebelah kiri yang sudah Terduga II Mualim I hindari, Terduga II Mualim I bertanya kepada Kapten *standby* jam berapa untuk persiapan manuver dan *over* bahan bakar? jawab Nakhoda jam 19.12 LT, pada jam 19.12 LT menekan *general alarm* untuk memberitahukan *crew* untuk *standby* muka belakang, diwaktu yang sama Nakhoda mengurangi kecepatan kapal (maju setengah kecepatan 11 knot, kemudian jam 19.13 LT Mualim III naik anjungan dan Terduga II Mualim I *handover* jaga dengan Mualim III, pada jam 19.14 LT Terduga II Mualim I turun dari anjungan untuk persiapan ke haluan;

e) Terduga II Mualim I menjelaskan posisi saat kapal terjadi kandas dan apa yang dirasakan yaitu saat jam 19.17 LT Terduga II Mualim I tiba di haluan yang berada di haluan saat itu Bosun dan Kadet, saat tiba

di haluan...

MAHKAMAH PELAYARAN

di haluan Terduga II Mualim I persiapan untuk sandar, pada saat 19.30 LT Terduga II Mualim I berada di posisi haluan kanan dan pada saat itu merasakan getaran dan suara yang keras dan kapal miring, pada saat jam 19.35 LT mendapat informasi dari anjungan (Nakhoda) bahwa kapal kandas, Terduga II Mualim I mendapat perintah dari Nakhoda untuk melakukan *sounding* kedalaman sekeliling kapal, sisi kanan depan 12 M, sisi kanan tengah 6,5 M sampai di sisi kanan belakang, sisi kiri depan sampai belakang 12 M lebih (bebas kandas) untuk *draft* kapal depan 7,7 M, tengah 8,25 M, belakang 8,8 M;

f) Menurut Terduga II Mualim I awal jatuh 0.5 *cable* menjadi 0.7 *cable* Nakhoda menghindari perahu nelayan sebelah kiri dengan memanuver ke sebelah kanan dikarenakan di peta tidak ada *bouy* pertimbangan di kanan masih aman, akibat dari insiden ini tidak ada satupun muatan yang basah dan muatan yang jatuh.

4) Berdasarkan keterangan Saksi Mualim III KM Oriental Silver dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/16/KSOP.Btg-26, bahwa:

a) Saksi Mualim III mempunyai Perjanjian Kerja Laut *on board* MV Oriental Silver di Surabaya pada tanggal 14 Februari 2025, memiliki tugas merawat, perbaikan alat - alat keselamatan di atas kapal, membantu Nakhoda jaga laut dari jam 08.00-12.00 (Jaga Siang) 20.00-24.00 (Jaga Malam), jika di laut Saksi melakukan *maintenance* dari jam 13.00-16.00, jaga darat dari jam 06.00-12.00 dan 18.00-24.00;

b) Saksi menjelaskan pada saat bunyi alarm 3 jam 19.15 Saksi naik ke anjungan dan langsung *handover* dengan Mualim I, pada saat Saksi di anjungan mesin sudah maju setengah dengan kecepatan 12-13 knot, Saksi *handover* dengan Mualim I menginformasikan terkait kapal akan sandar, dan menginformasikan kepada perwira di buritan untuk menyiapkan tangga pandu di sebelah kanan, waktu Saksi naik posisi di depan kapal banyak perahu nelayan dan haluan sudah berubah ke kanan 5, ada permintaan Nakhoda untuk maju pelan dan meminta maju pelan sekali, pada saat maju pelan sekali pada jam 19.28 LT, kemudi tidak ada perubahan haluan lagi, pada saat itu

Saksi...

MAHKAMAH PELAYARAN

Saksi merasakan getaran yang tidak biasa pada jam 19.30 LT dan posisi *speed* langsung berkurang sampai *speed* 0 knot, Nakhoda langsung mengarahkan untuk mesin *stop* dan langsung mundur penuh, dan kapal tidak ada pergerakan sama sekali, posisi kapal sudah kandas dan Saksi menginformasikan ke TB Anoman dan Kepanduan bahwa kapal kandas, kemudian Nakhoda memerintahkan Mualim I untuk *sounding* kedalaman sekeliling kapal;

c) Menurut Saksi penglihatan Nakhoda masih bagus dan normal, Saksi tidak memperhatikan *track* hanya memperhatikan *speed* karena posisi kapal sudah dekat dengan pelabuhan, saat Saksi di anjungan sangat melihat jelas sekali lampu hijau menara suar hijau dan posisinya di sebelah kanan.

5) Berdasarkan keterangan Saksi Juru Mudi Jaga KM Oriental Silver dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/15/KSOP.Btg-26, bahwa:

a) Saksi Juru Mudi mempunyai Perjanjian Kerja Laut *on board* MV Oriental Silver di Surabaya KSOP Utama Tanjung Perak pada tanggal 25 Juli 2025 sampai 24 Juli 2026, sebagai Juru Mudi Saksi memiliki tugas mulai pergantian jaga serah terima jaga dengan Juru Mudi lama dan meminta informasi mengenai *check air got* dan *sounding*-an, serta menanyakan haluan berapa yang sedang dilayari dan sedang menghindari bahaya navigasi atau tidak, waktu itu Saksi jaga dengan Mualim I *Chief* Erwin Mualim jaga jam 04.00-08.00 (jaga pagi) untuk malam 16.00-20.00 (jaga sore);

b) Saksi menjelaskan mulai bertugas dalam pelayaran tanggal 26 Februari 2026 jam 16.00-20.00 (jaga sore) sebelum jaga Saksi dibangunkan/diinfokan untuk persiapan jaga 30 menit sebelum jam jaga. Jam 15.50 LT sudah berada di anjungan dan mendapatkan informasi Juru Mudi lama (Rijal) mendapatkan informasi arah haluan 010°, *air got* (kosong kering) 5 palka kiri-kanan, dijam 17.05 ada perubahan haluan ke kanan haluan 015° dikarenakan ada perahu nelayan, selama 5 menit kemudian haluan kembali ke haluan 010° dengan kecepatan 13,5 knot, di jam 18.15 LT OHN dan haluan

tidak...

MAHKAMAH PELAYARAN

tidak berubah masih haluan 010° dan kecepatan masih sama 13,5 Knot, pada jam 19.00 lewat ada *general alarm* 3 dan 5 menit kemudian Mualim III naik anjungan kemudian *handover chief officer* dengan Mualim III kemudian ada *master undercomand* Mualim I dengan Nakhoda, haluan menjadi 015° arahan dari Nakhoda untuk menghindari perahu nelayan di sebelah haluan kiri kapal, setelah haluan 015° ada perahu nelayan di sebelah kiri dan ada perintah Nakhoda kemudi ke kanan 5 perubahan haluan menjadi 020° terus tidak ke kiri, pada saat itu Nakhoda menyalakan senter laser hijau, setelah itu Nakhoda menginstrusikan kapal maju setengah kepada Mualim III, ketika kandas Saksi tidak merasakan getaran dan tiba-tiba kapal *stop* laju dan Saksi lihat kecepatan terus turun dengan haluan masih 020°;

c) Saksi menjelaskan sebelum kandas pada jam 19.30 LT yang berada di anjungan cuma ada 3 orang (Nakhoda, Mualim III, Juru Mudi), Saksi menyampaikan bahwa Nakhoda Capt.Herman bertugas di KM Oriental Silver sejak bulan Februari 2026, kemudi yang berada di KM Oriental Silver bagus dan *stady* tidak liar, dan Saksi tidak pernah menemukan Perwira Jaga mabuk dan di atas kapal ada aturan dilarang mabuk.

6) Berdasarkan keterangan Saksi KKM KM Oriental Silver dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/14/KSOP.Btg-26, bahwa:

a) Saksi mengetahui pemilik/operator kapal KM Oriental Silver PT SPIL (Salam Pacific Indonesia Lines) Alamat Jl. Kaliana No.5 Surabaya, Saksi mempunyai kontrak/Perjanjian Kerja dengan pemilik / operator kapal KM Oriental Silver 1 tahun diperpanjang kembali, Saksi bekerja sebagai KKM sejak tahun 2016, memiliki tugas dan tanggung jawab keseluruhan di Departemen Mesin;

b) Saksi mengetahui mengenai keberangkatan, rute dan tujuan pelayaran KM Oriental Silver, kapal berangkat dari Pelabuhan Makassar dengan tujuan Pelabuhan Bitung, pada saat berangkat dari Makassar kapal dalam kondisi normal/baik;

c) Saksi...

MAHKAMAH PELAYARAN

c) Saksi tidak mengetahui secara rinci tentang kronologi kejadian kecelakaan kapal KM Oriental Silver Kandas pada tanggal 26 Februari 2026 jam 19.30 WITA di dekat menara suar alur masuk bagian selatan Perairan Bitung karena sepengetahuan Saksi Perairan Bitung dalam, menurut Saksi yang menjadi penyebab utama kecelakaan kapal KM Oriental Silver kandas yaitu kelalaian manusia;

d) Saat sebelum dan disaat kecelakaan kapal KM Oriental Silver, Saksi berada di kamar mesin bersama Masinis I, Masinis III, Oiler jaga, Mandor mesin, Elektrisen, Kadet Mesin, perintah *order* yang diminta oleh anjungan saat akan kandas pertama *order* mesin *slow* RPM 50 setelah itu diminta *stop* dan langsung diminta mundur;

e) Saksi mengetahui Kapal kandas setelah *finish engine*, dan diinfokan oleh Mualim III dari Anjungan melalui *intercom* bahwa kapal telah kandas, saat kapal sudah posisi kandas Saksi tidak ada lakukan apa-apa, setelah kapal mengalami kandas Saksi menutup *sea charge* bagian bawah agar supaya pendingin mesin tidak tersumbat, keadaan cuaca saat itu baik.

7) Peta lokasi kejadian dengan posisi PBG yang disampaikan oleh saksi Pandu di hadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal;



8) Peta...

MAHKAMAH PELAYARAN

8) Peta Lokasi Kejadian dalam BAPP Kecelakaan Kapal Kandasnya KM Oriental Silver Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026:

PETA LAUT LOKASI KEJADIAN



b. Olah Gerak

1) KM Oriental Silver merupakan kapal barang Peti Kemas berbendera Indonesia dengan konstruksi baja, IMO Number 9146089 dan tanda panggilan POSC. Kapal ini memiliki ukuran panjang 150,59 meter, lebar 25,00 meter, dan dalam 12,80 meter, dengan *Gross Tonnage* (GT) 13.456 dan *Net Tonnage* (NT) 5.878, Kapal dibangun pada tahun 1996 di Jepang, memiliki satu geladak dan baling-baling satu. Mesin penggerak utama terdiri atas 1 unit mesin *diesel* KOBE, 7UEC 50LSII, 2 Tak Kerja Tunggal, 13.090 HP, pada putaran 124 Rpm. Mesin bantu terdiri atas 3 (tiga) unit mesin Daihatsu 6DK-20 dengan daya masing-masing 830 HP. Jumlah awak kapal sebanyak 20 orang termasuk Nakhoda, dan muatan *general kargo* sebanyak 626 *box* kontainer. Kapal memiliki *draft* depan 7,7 meter, *draft* tengah 8,25 meter, dan *draft* belakang 8,8 meter;

2) Berdasarkan...

MAHKAMAH PELAYARAN

2) Berdasarkan keterangan Saksi Juru Mudi Jaga KM Oriental Silver dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/15/KSOP.Btg-26, bahwa: Saksi menjelaskan sebelum kandas pada jam 19.30 LT yang berada di anjungan cuma ada 3 orang (Nakhoda, Mualim III, Juru Mudi), Saksi menyampaikan bahwa Nakhoda Capt. Herman bertugas di KM Oriental Silver sejak bulan Februari 2026, kemudi yang berada di KM Oriental Silver bagus dan *stady* tidak liar.

c. Ketentuan tata cara bernavigasi kapal sebagai berikut:

1) SOLAS Bab V Regulasi 34 paragraf 1 tentang *Safe navigation and avoidance of dangerous situations* (Navigasi yang aman dan penghindaran situasi berbahaya) yang berbunyi "Sebelum kapal berlayar, Nakhoda harus memastikan bahwa pelayaran yang direncanakan telah disusun menggunakan peta laut dan publikasi nautika yang sesuai untuk wilayah pelayaran, dengan **memperhatikan pedoman dan rekomendasi IMO**", SOLAS Bab V Regulasi 34 paragraf 2 tentang *Safe navigation and avoidance of dangerous situations* (Navigasi yang aman dan penghindaran situasi berbahaya) yang berbunyi "**Rencana pelayaran harus menetapkan rute** yang memperhitungkan sistem penetapan rute kapal (*ships' routeing systems*) yang relevan, menyediakan ruang perairan yang cukup agar kapal dapat melintas dengan aman sepanjang pelayaran, mengantisipasi seluruh bahaya navigasi yang diketahui dan kondisi cuaca buruk serta, memperhitungkan ketentuan perlindungan lingkungan laut yang berlaku dan, sejauh mungkin, menghindari tindakan yang dapat merusak lingkungan;
2) SOLAS Bab IX tentang Manajemen Keselamatan Pengoperasian Kapal (ISM *Code*);
3) STCW A-VIII/2 tentang Pengaturan Tugas Jaga Dan Prinsip Prinsipnya (BTM).
4) STCW A-VIII/2 paragraf 13 yang berbunyi "Pengamatan yang layak harus **dilakukan setiap saat**. Tujuannya menjaga kewaspadaan melalui penglihatan, pendengaran, dan sarana yang tersedia; menilai

MAHKAMAH PELAYARAN

risiko tubrukan, kandas, dan bahaya navigasi lain; serta mendeteksi orang, kapal, bangkai kapal, dan bahaya lain" , STCW A-VIII/2 paragraf 14 yang berbunyi "Petugas pengamat (*look-out*) harus dapat mencurahkan **perhatian penuh** untuk melaksanakan pengamatan yang layak. Ia tidak boleh menjalankan atau diberi tugas lain yang dapat mengganggu tugas pengamatan tersebut" serta STCW A-VIII/2 paragraf 17 yang berbunyi "Susunan jaga anjungan harus mempertimbangkan, antara lain, larangan membiarkan anjungan tanpa petugas, bahaya navigasi terdekat, kondisi alat bantu navigasi, cuaca, dan tuntutan operasi khusus";

5) Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut (P2TL) tahun 1972 aturan 5 tentang pengamatan yang mengharuskan bahwa Tiap kapal harus senantiasa melakukan pengamatan yang layak, baik dengan penglihatan dan pendengaran maupun dengan semua sarana tersedia yang sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada **sehingga dapat membuat penilaian sepenuhnya terhadap situasi dan bahaya navigasi.**
6) Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 193 ayat (1) yang berbunyi " Selama berlayar Nakhoda wajib mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan: a. tata cara berlalu lintas; b. alur pelayaran; c. sistem rute; d. daerah pelayaran lalu lintas kapal; dan e. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran";

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa

a. KM Oriental Silver dalam Pelayarannya masuk di sekitar alur masuk selatan Pelabuhan Bitung berlayar jauh ke kanan dari rencana pelayaran (*passage plan*) yang telah di buat dengan haluan sejati utara 000°, sehingga menyebabkan kapal kandas pada titik koordinat 01°23.76 N / 125°09.54 E
b. Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver dalam bernavigasi kapal di alur masuk selatan Pelabuhan Bitung , **tidak dapat diterima**, karena berlayar tidak melakukan pengamatan visual secara baik dan tidak menggunakan alat navigasi elektronikk serta tidak melakukan pengecekaan posisi secara berkala dengan menggunakan Radar, GPS, *Echosounder*, dinilai tidak sesuai ketentuan SOLAS Bab IX tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal (ISM *Code*), Undang Undang Nomor 17 tentang Pelayaran Pasal 193 ayat (1), Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut (P2TL) tahun 1972 aturan

MAHKAMAH PELAYARAN

5 tentang pengamatan, STCW A-VIII/2 tentang pengaturan tugas jaga dan prinsip prinsipnya (BTM),

c. Terduga II Mualim I KM Oriental Silver dalam melaksanakan dinas jaga mulai dari pukul 16.00 bernavigasi kapal di alur masuk selatan Pelabuhan Bitung, sampai dengan serah terima komando dengan Nakhoda, cara bernavigasi Terduga II Mualim I KM Oriental Silver **dapat diterima**.

5. Tentang sebab terjadinya Kecelakaan Kapal

Setelah menganalisis fakta-fakta dalam persidangan dan BAPP, faktor manusia, faktor alam, faktor teknis dan dokumen mengenai kejadian Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 WITA di sekitar alur selatan Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76' N / 125°09.54' E, maka penyebab kecelakaan kapal tersebut adalah sebagai berikut:

a. Bahwa telah terjadi kesalahan dan kelalaian dalam bernavigasi KM Oriental Silver dengan tidak melakukan pengecekan posisi kapal setelah kapal dinyatakan jatuh kanan;
b. Bahwa KM Oriental Silver berlayar tidak menggunakan alat navigasi elektronik yang ada saat bernavigasi malam hari;
c. Bahwa KM Oriental Silver tidak melaksanakan *Bridge Team Management* dan *Bridge Resources Management* dengan baik.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa, Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 WITA di sekitar alur selatan Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76' N / 125°09.54' E, disebabkan oleh faktor manusia (*human error*) yaitu Terduga I Nakhoda Saudara Herman Bumbungan telah salah dan lalai dalam bernavigasi KM Oriental Silver saat memasuki alur masuk selatan Pelabuhan Bitung.

6. Tentang Upaya Penyelamatan

Berdasarkan hasil Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal dan Berkas BAPP terhadap Terduga, maka upaya penyelamatan yang dilakukan adalah sebagai berikut:

a. Berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas

MAHKAMAH PELAYARAN

KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/12/KSOP.Btg-26, bahwa:
setelah kandas Terduga I Nakhoda melaporkan ke kantor cabang dan pusat dan juga memerintahkan Mualim I untuk *sounding* kedalaman perairan kapal kandas, karena di tempat kapal kandas tidak terdapat lampu buih tapi di peta terdapat lampu buih, dan memeriksa tangki-tangki di dalam palka dan kondisi palka aman, dampak yang timbul sebagai akibat kecelakaan kapal KM Oriental Silver terhadap kapal mengalami deformasi dan kebocoran di tangki 2 kanan, untuk awak kapal dan muatan serta lingkungan tidak ada dampak;

b. Berdasarkan keterangan Terduga II Mualim I KM Oriental Silver dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/13/KSOP.Btg-26, bahwa:
   1) Pada saat jam 19.35 LT mendapat informasi dari anjungan (Nakhoda) bahwa kapal kandas Terduga II Mualim I mendapat perintah dari Nakhoda untuk melakukan *sounding* kedalaman sekeliling kapal, sisi kanan depan 12 M sisi kanan tengah 6,5 M sampai di sisi kanan belakang, sisi kiri depan sampai belakang 12 M lebih (bebas kandas) untuk *draft* kapal depan 7,7 M tengah 8,25 M belakang 8,8 M;
   2) Setelah kejadian kandas ada intruksi lagi untuk *sounding* tangki pada jam 20.15 LT hasil *sounding* yaitu FPT = 150 cm tetap, DB I Kanan = 500 cm (tetap) DB I Kiri = 600 cm (tetap) DB II kanan = *full tank* 1 ,24 M (tetap) DB II Kiri = *full tank* 1,24 (tetap) DB III Kanan = *full tank* (tetap) DB IV kanan = Kosong (tetap) WT I Kanan = Kosong (tetap) WT II Kanan = 95 cm (tetap) WT III Kanan = kosong (tetap) DB III Kid = *full tank* 1,24 (tetap) DB IV Kiri = Kosong (tetap) WT I Kiri = Kosong (tetap) WT II Kiri = Kosong (tetap) WT III Kiri = kosong (tetap) *Healing* Kanan/kiri = 0/0 (tetap) Bahan Bakar (tidak ada kebocoran) FWT = tidak ada kebocoran rasa air masih tawar APT Kanan = 330 (tetap) APT kiri = 220 (tetap), jadi setelah *sounding* Terduga II Mualim I simpulkan tidak ada kebocoran;
   3) Terduga II Mualim I menjelaskan pada tanggal 27 Februari 2026 jam 16.00-17.00 LT penarikan pertama oleh kapal TB Anoman V dan KT Bunaken tidak ada pergerakan, pada tanggal 28 Februari 2026 jam 15.00 LT dan kapal bebas pada jam 15.45 LT, saat kapal bebas kapal

langsung...

MAHKAMAH PELAYARAN

langsung berlabuh dengan kemiringan sebelah kanan 10,8 setelah *sounding* ada masuk air pada WT II kanan, *healing* kanan berisi full air 10 M, setelah berlabuh Terduga II Mualim I isi WT II kiri dan *healing* kiri diisi *full* untuk menegakan kapal agar seimbang.

4) Terduga II Mualim I menjelaskan pada tanggal 27 Februari 2026 jam 16.00-17.00 LT penarikan pertama oleh kapal TB Anoman V dan KT Bunaken tidak ada pergerakan, pada tanggal 28 Februari 2026 jam 15.00 LT dan kapal bebas pada jam 15.45 LT, saat kapal bebas kapal langsung berlabuh dengan kemiringan sebelah kanan 10,8, setelah *sounding* ada masuk air pada WT II kanan, *healing* kanan berisi *full* air 10 M, setelah berlabuh Terduga II Mualim I isi WT II kiri dan *healing* kiri diisi *full* untuk menegakan kapal agar seimbang;

c. Berdasarkan keterangan Saksi Mualim III KM Oriental Silver dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/16/KSOP.Btg-26, bahwa:
pada saat itu Saksi merasakan getaran yang tidak biasa pada jam 19.30 LT dan posisi *speed* langsung berkurang sampai *speed* 0 knot, Nakhoda langsung mengarahkan untuk mesin *stop* dan langsung mundur penuh, dan kapal tidak ada pergerakan sama sekali, posisi kapal sudah kandas dan Saksi menginformasikan ke TB Anoman dan Kepanduan bahwa kapal kandas, kemudian Nakhoda memerintahkan Mualim I untuk *sounding* kedalaman sekeliling kapal;

d. Berdasarkan keterangan Saksi KKM KM Oriental Silver dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/1/14/KSOP.Btg-26, bahwa:
Saksi mengetahui Kapal kandas setelah *finish engine*, dan diinfokan oleh Mualim III dari Anjungan melalui *intercom* bahwa kapal telah kandas, saat kapal sudah posisi kandas Saksi tidak ada lakukan apa-apa, setelah kapal mengalami kandas Saksi menutup *sea charge* bagian bawah agar pendingin mesin tidak tersumbat, keadaan cuaca saat itu baik;

e. Berdasarkan keterangan Saksi Kepala Cabang Bitung PT SPIL dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Kecelakaan Kapal Kandas

MAHKAMAH PELAYARAN

KM Oriental Silver, Nomor: AL.817/1/21/KSOP.Btg-2026, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: Nomor: AL.817/1/17/KSOP.Btg-26, bahwa:

1) Saksi sedang berada di rumah saat kejadian Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver, Saksi mendapat info dari Sdr. Ivan (Dinas Luar) melalui telephone kira-kira sekitar jam 20.00 WITA lebih, selanjutnya Saksi menghubungi Nakhoda menanyakan apakah betul kandas dan jawab Nakhoda kandas;
2) Kejadian kapal KM. ORIENTAL SILVER kandas dekat menara suar hijau alur masuk bagian selatan Perairan Bitung dilaporkan kepada KSOP Kelas I Bitung oleh Dinas Luar Sdr. Ivan pada tanggal 27 Februari 2026 pagi hari.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa upaya penyelamatan yang dilakukan oleh Terduga I Nakhoda dan Terduga II Mualim I KM Oriental Silver dapat diterima.

7. Kesalahan dan Kelalaian

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas dalam Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 WITA di sekitar alur selatan Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76' N / 125°09.54' E, maka beban tanggung jawab terhadap kesalahan atau kelalaian atas terjadinya peristiwa kandas kapal adalah:

a. Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver Saudara Herman Bumbungan telah salah dan lalai dalam bernavigasi KM Oriental Silver memasuki alur masuk selatan Pelabuhan Bitung bernavigasi tidak sesuai dengan *passage plan* yang telah dibuat, tidak sesuai ketentuan SOLAS Bab V Regulasi 34 paragraf 1 tentang *Safe navigation and avoidance of dangerous situations* (Navigasi yang aman dan penghindaran situasi berbahaya) yang berbunyi "Sebelum kapal berlayar, Nakhoda harus memastikan bahwa pelayaran yang direncanakan telah disusun menggunakan peta laut dan publikasi nautika yang sesuai untuk wilayah pelayaran, dengan **memperhatikan pedoman dan rekomendasi IMO**", SOLAS Bab V Regulasi 34 paragraf 2 tentang *Safe navigation and avoidance of dangerous situations* (Navigasi yang aman dan penghindaran situasi berbahaya) yang berbunyi "**Rencana pelayaran harus menetapkan rute** yang memperhitungkan sistem penetapan rute kapal

(ships'...

MAHKAMAH PELAYARAN

(*ships' routeing systems*) yang relevan, menyediakan ruang perairan yang cukup agar kapal dapat melintas dengan aman sepanjang pelayaran, mengantisipasi seluruh bahaya navigasi yang diketahui dan kondisi cuaca buruk serta, memperhitungkan ketentuan perlindungan lingkungan laut yang berlaku dan, sejauh mungkin, menghindari tindakan yang dapat merusak lingkungan, SOLAS Bab IX tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal (ISM *Code*), STCW A-VIII/2 tentang pengaturan tugas jaga dan prinsip prinsipnya (BTM), bahwa Terduga I Nakhoda tidak menjalankan *Bridge Team Management* yang baik mengakibatkan kapal menyimpang ke kanan dari *passage plan* dan kandas, STCW A-VIII/2 paragraf 13 yang berbunyi "Pengamatan yang layak harus **dilakukan setiap saat**. Tujuannya menjaga kewaspadaan melalui penglihatan, pendengaran, dan sarana yang tersedia; menilai risiko tubrukan, kandas, dan bahaya navigasi lain; serta mendeteksi orang, kapal, bangkai kapal, dan bahaya lain" , STCW A-VIII/2 paragraf 14 yang berbunyi "Petugas pengamat (*look-out*) harus dapat mencurahkan **perhatian penuh** untuk melaksanakan pengamatan yang layak. Ia tidak boleh menjalankan atau diberi tugas lain yang dapat mengganggu tugas pengamatan tersebut" serta STCW A-VIII/2 paragraf 17 yang berbunyi "Susunan jaga anjungan harus mempertimbangkan, antara lain, larangan membiarkan anjungan tanpa petugas, bahaya navigasi terdekat, kondisi alat bantu navigasi, cuaca, dan tuntutan operasi khusus";

b. Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver Saudara Herman Bumbungan telah salah dan lalai dalam bernavigasi KM Oriental Silver memasuki alur masuk selatan Pelabuhan Bitung bernavigasi tidak sesuai dengan *passage plan* yang telah dibuat, dinilai tidak sesuai amanah Undang Undang Nomor 17 tentang Pelayaran Pasal 193 ayat (1) yang berbunyi "Selama berlayar Nakhoda wajib mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan: a. tata cara berlalu lintas; b. alur pelayaran; c. sistem rute; d. daerah pelayaran lalu lintas kapal; dan e. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran", sehingga dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya tidak sesuai dengan Pasal 342 alinea pertama Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) berbunyi Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik.

Dengan...

MAHKAMAH PELAYARAN

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa kesalahan atau kelalaian dari penyebab Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 WITA di sekitar alur selatan Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76' N / 125°09.54' E, bahwa:

a. Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver, Saudara Herman Bumbungan, terbukti secara sah dan meyakinkan telah melakukan kesalahan dan kelalaian dalam bernavigasi kapal dalam menjalankan profesinya sebagai Nakhoda yang bertanggung jawab atas keselamatan kapal, tidak melaksanakan amanah sesuai ketentuan SOLAS Bab V Regulasi 34 paragraf 1 tentang *Safe navigation and avoidance of dangerous situations* (Navigasi yang aman dan penghindaran situasi berbahaya) yang berbunyi "Sebelum kapal berlayar, Nakhoda harus memastikan bahwa pelayaran yang direncanakan telah disusun menggunakan peta laut dan publikasi nautika yang sesuai untuk wilayah pelayaran, dengan **memperhatikan pedoman dan rekomendasi IMO**", SOLAS Bab V Regulasi 34 paragraf 2 tentang *Safe navigation and avoidance of dangerous situations* (Navigasi yang aman dan penghindaran situasi berbahaya) yang berbunyi "**Rencana pelayaran harus menetapkan rute** yang memperhitungkan sistem penetapan rute kapal (*ships' routeing systems*) yang relevan, menyediakan ruang perairan yang cukup agar kapal dapat melintas dengan aman sepanjang pelayaran, mengantisipasi seluruh bahaya navigasi yang diketahui dan kondisi cuaca buruk serta, memperhitungkan ketentuan perlindungan lingkungan laut yang berlaku dan, sejauh mungkin, menghindari tindakan yang dapat merusak lingkungan, SOLAS Bab IX tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal (ISM *Code*), STCW A-VIII/2 tentang pengaturan tugas jaga dan prinsip prinsipnya (BTM), STCW A-VIII/2 paragraf 13 yang berbunyi "Pengamatan yang layak harus **dilakukan setiap saat**. Tujuannya menjaga kewaspadaan melalui penglihatan, pendengaran, dan sarana yang tersedia; menilai risiko tubrukan, kandas, dan bahaya navigasi lain; serta mendeteksi orang, kapal, bangkai kapal, dan bahaya lain" , STCW A-VIII/2 paragraf 14 yang berbunyi "Petugas pengamat (*look-out*) harus dapat mencurahkan **perhatian penuh** untuk melaksanakan pengamatan yang layak. Ia tidak boleh menjalankan atau diberi tugas lain yang dapat mengganggu tugas pengamatan tersebut" serta STCW A-VIII/2 paragraf 17 yang berbunyi "Susunan jaga anjungan harus mempertimbangkan, antara lain, larangan

membiarkan...

MAHKAMAH PELAYARAN

KEPUTUSAN

MAHKAMAH PELAYARAN

membiarkan anjungan tanpa petugas, bahaya navigasi terdekat, kondisi alat bantu navigasi, cuaca, dan tuntutan operasi khusus";

b. Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver, Saudara Herman Bumbungan, terbukti secara sah dan meyakinkan telah melakukan kesalahan dan kelalaian dalam bernavigasi kapal dalam menjalankan profesinya sebagai Nakhoda yang bertanggung jawab atas keselamatan kapal, tidak sesuai amanah Undang Undang Nomor 17 tentang Pelayaran Pasal 193 ayat (1), sehingga dinilai telah bertindak tidak cakap sesuai dengan kebiasaan/kecakapan pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana amanah KUHD Pasal 342 alinea pertama yang berbunyi "Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian, dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik";

c. Bahwa tidak terdapat kesalahan dan kelalaian dari Terduga II Mualim I KM Oriental Silver, Saudara Erwin Maiana Abastiyan, atas terjadinya kecelakaan kapal, dan telah bernavigasi dengan baik dalam menjalankan profesinya sebagai Perwira Jaga yang bertanggung jawab atas keselamatan kapal, sehingga dinilai telah bertindak cakap sesuai dengan kebiasaan/kecakapan pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana amanah KUHD Pasal 384 alinea pertama yang berbunyi "selama Anak Buah Kapal berada dalam dinas di kapal, ia wajib melaksanakan perintah Nakhoda dengan seksama".

8. Hal - Hal Yang Meringankan dan Yang Memberatkan

Berdasarkan proses persidangan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal terhadap Terduga, serta permohonan yang disampaikan Terduga, maka dipandang perlu mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:

a. Hal-hal yang meringankan:
Tidak ada.

b. Hal-hal yang memberatkan:
Tidak ada.

D. KEPUTUSAN

Atas dasar kenyataan-kenyataan dan fakta-fakta tersebut di atas berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,

Juncto...

MAHKAMAH PELAYARAN

Juncto Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, *Juncto* Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2022 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 342 dan Pasal 384, SOLAS Bab V Regulasi 34 paragraf 1 tentang *Safe navigation and avoidance of dangerous situations* (Navigasi yang aman dan penghindaran situasi berbahaya) yang berbunyi "Sebelum kapal berlayar, Nakhoda harus memastikan bahwa pelayaran yang direncanakan telah disusun menggunakan peta laut dan publikasi nautika yang sesuai untuk wilayah pelayaran, dengan **memperhatikan pedoman dan rekomendasi IMO**", SOLAS Bab V Regulasi 34 paragraf 2 tentang *Safe navigation and avoidance of dangerous situations* (Navigasi yang aman dan penghindaran situasi berbahaya) yang berbunyi "**Rencana pelayaran harus menetapkan rute** yang memperhitungkan sistem penetapan rute kapal (*ships' routeing systems*) yang relevan, menyediakan ruang perairan yang cukup agar kapal dapat melintas dengan aman sepanjang pelayaran, mengantisipasi seluruh bahaya navigasi yang diketahui dan kondisi cuaca buruk serta, memperhitungkan ketentuan perlindungan lingkungan laut yang berlaku dan, sejauh mungkin, menghindari tindakan yang dapat merusak lingkungan, SOLAS Bab IX tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal (ISM *Code*), STCW A-VIII/2 tentang pengaturan tugas jaga dan prinsip prinsipnya (BTM), STCW A-VIII/2 paragraf 13 yang berbunyi "Pengamatan yang layak harus **dilakukan setiap saat**. Tujuannya menjaga kewaspadaan melalui penglihatan, pendengaran, dan sarana yang tersedia; menilai risiko tubrukan, kandas, dan bahaya navigasi lain; serta mendeteksi orang, kapal, bangkai kapal, dan bahaya lain", STCW A-VIII/2 paragraf 14 yang berbunyi "Petugas pengamat (*look-out*) harus dapat mencurahkan **perhatian penuh** untuk melaksanakan pengamatan yang layak. Ia tidak boleh menjalankan atau diberi tugas lain yang dapat mengganggu tugas pengamatan tersebut" serta STCW A-VIII/2 paragraf 17 yang berbunyi "Susunan jaga anjungan harus mempertimbangkan, antara lain, larangan membiarkan anjungan tanpa petugas, bahaya navigasi terdekat, kondisi alat bantu navigasi, cuaca, dan tuntutan operasi khusus", serta dengan mempertimbangkan hal-hal yang meringankan dan yang memberatkan, Mahkamah Pelayaran:

MEMUTUSKAN...

MAHKAMAH PELAYARAN

M E M U T U S K A N

I. Menyatakan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 WITA di sekitar alur selatan Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76' N / 125°09.54' E, tanpa di hadiri oleh Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver, Saudara Herman Bumbungan dan Terduga II Mualim I KM Oriental Silver, Saudara Erwin Maiana Abastiyan, maka dinyatakan ***in absentia***.

II. Menyatakan bahwa Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 WITA di sekitar alur selatan Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76' N / 125°09.54' E, disebabkan oleh faktor manusia (*human error*) yaitu Terduga I Nakhoda Saudara Herman Bumbungan telah salah dan lalai dalam bernavigasi KM Oriental Silver saat memasuki alur masuk selatan Pelabuhan Bitung.

III. Menyatakan bahwa Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 WITA di sekitar alur selatan Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76' N / 125°09.54' E, Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver, Saudara Herman Bumbungan, dalam melaksanakan profesinya sebagai Nakhoda yang bertanggung jawab atas keselamatan kapal, tidak melaksanakan amanah sesuai ketentuan SOLAS Bab V Regulasi 34 paragraf 1 dan 2 tentang *Safe navigation and avoidance of dangerous situations* (Navigasi yang aman dan penghindaran situasi berbahaya), SOLAS Bab IX tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal (ISM *Code*), STCW A-VIII/2 paragraf 13, 14 dan 17 tentang Pengaturan Tugas Jaga Dan Prinsip-prinsipnya (BTM), Undang Undang Nomor 17 tentang Pelayaran Pasal 193 ayat (1), sehingga dinilai telah bertindak tidak cakap sesuai dengan kebiasaan/kecakapan pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana amanah KUHD Pasal 342 alinea pertama.

IV. Menyatakan bahwa tidak terdapat kesalahan atau kelalaian dari Terduga II Mualim I KM Oriental Silver, Saudara Erwin Maiana Abastiyan, atas Kecelakaan Kapal Kandas KM Oriental Silver tanggal 26 Februari 2026 sekira pukul 19.30 WITA di sekitar alur selatan Pelabuhan Bitung pada titik koordinat 01°23.76' N / 125°09.54' E, dan telah melaksanakan profesinya

sebagai...

MAHKAMAH PELAYARAN

sebagai Perwira Kapal bernavigasi dengan baik dalam menjalankan profesinya sebagai Perwira Jaga yang bertanggung jawab atas keselamatan kapal, sehingga dinilai telah bertindak cakap sesuai dengan kebiasaan/kecakapan pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana amanah KUHD Pasal 384 alinea pertama.

V. **Menghukum** Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver, Saudara Herman Bumbungan, lahir di Batupapan, tanggal 09 Juni 1972, memiliki Sertifikat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I, Nomor: 6200016260N10216, diterbitkan di Jakarta, oleh Kementerian Perhubungan, tanggal 28 Oktober 2021, ditandatangani oleh Direktur BP3IP, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, dengan **Pengenaan sanksi administratif** berupa pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut tersebut untuk bertugas sebagai Nakhoda di kapal-kapal niaga selama jangka waktu **3 (tiga) bulan.**

VI. **Pembebasan** terhadap Terduga II Mualim I KM Oriental Silver, Saudara Erwin Maiana Abastiyan, lahir di Grobogan, tanggal 20 Mei 1991, memiliki Sertifikat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I, Nomor: 6200397181N10325, diterbitkan di Jakarta, oleh Kementerian Perhubungan, tanggal 05 Maret 2025, ditandatangani secara elektronik oleh Kepala Sub Direktorat Kepelautan, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Demikian keputusan Mahkamah Pelayaran atas musyawarah dan mufakat, yang dibacakan oleh Tim Panel Ahli dalam sidang yang terbuka untuk umum, di Jakarta, pada hari Kamis, tanggal 1 Oktober 2026, yang dihadiri oleh Tim Panel Ahli, Sekretaris Tim Panel Ahli dan tanpa dihadiri oleh Terduga I Nakhoda KM Oriental Silver, Saudara Herman Bumbungan, Terduga II Mualim I KM Oriental Silver, Saudara Erwin Maiana Abastiyan sesuai dengan Surat a.n. Direktur PT. SPIL, nomor 07 82/SPIL-FLD/IX/2026

MAHKAMAH PELAYARAN

dibuat...

dibuat di Surabaya tanggal 26 September 2026, ditandatangani oleh Sdr. R. H Setiaji, perihal Tanggapan Panggilan Sidang Pembacaan Keputusan, serta dihadiri oleh perwakilan PT SPIL sebagai Pemilik KM Oriental Silver.

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

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

Anggota : ..... Iryanto Laisa, M.Tr.T.,M.Mar.Eng.

Anggota : ..... Andi Ike Rismayanti, S.T.

Anggota : ..... Yanuar Prayoga Warsadi, S.H.,M.H.

Sekretaris : ..... Dendi Darmawansyah, S.H.

MAHKAMAH PELAYARAN