KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
MAHKAMAH PELAYARAN

KEPUTUSAN MAHKAMAH PELAYARAN
NOMOR HK.212 /1/4/MP.2026

TENTANG
KECELAKAAN KAPAL TUBRUKAN ANTARA KM BINTANG LAUT
DENGAN KM CASPLA BUYUK CRUISE
PADA TANGGAL 26 NOVEMBER 2025 PUKUL 08.06 WITA
DI PERAIRAN PED, NUSA PENIDA PADA KOORDINAT 08° 39'54,84" LS/115° 29'32,84' BT

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH PELAYARAN

Pada tanggal 26 November 2025, KM Caspla Buyuk Cruise, berbendera Indonesia, jenis kapal penumpang, konstruksi *Fiberglass*, GT 31, jumlah awak kapal 5 (liwa) orang termasuk Nakhoda, penumpang 62 (enam puluh dua) orang yang terdiri dari 33 (tiga puluh tiga) orang WNI dan 29 (dua puluh sembilan) orang WNA, bertolak dari Pelabuhan Sanur tujuan Pelabuhan Buyuk dalam pelayarannya mengalami Tubrukan dengan KM Bintang Laut, berbendera Indonesia, jenis kapal perahu wisata (*recreational boat),* konstruksi *Fiberglass*, GT 6, jumlah awak kapal 2 (dua) orang termasuk Nakhoda, bertolak dari Pelabuhan Padangbai tujuan Perairan Nusa Penida, pada tanggal 26 November 2025 pukul 07.30 WITA di Perairan Ped, Nusa Penida, pada titik koordinat 08° 39'54,84" LS/115° 29'32,84' BT.

Dalam peristiwa tersebut bahwa terdapat penumpang dari KM Bintang Laut yang mengalami korban luka dengan sebanyak 3 (tiga) orang dan mengalami kerugian harta benda yang berupa kerusakan pada haluan depan KM Bintang Laut serta mengalami keretakan dibagian ruang kemudi pada badan kapal dan kerusakan di bagian *railing* depan kanan kapal, sedangkan pada KM Caspla Buyuk Cruise bahwa yang mengalami korban luka sebanyak 8 (delapan) orang penumpang, dan mengalami kerugian harta benda yang berupa kerusakan dibagian badan KM Caspla Buyuk Cruise, serta terdapat 4 (empat) kaca jendela hancur disebelah lambung kiri belakang.

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Nusa Penida dengan Suratnya Nomor: AL.817/1/8/UPP.Npe/2025 perihal BAPP Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM Bintang Laut dengan KM Caspla Buyuk Cruise pada tanggal 26 November 2025 pukul 08.06 WITA dan Nomor: AL.817/62/UPP.Npe/2025 perihal Surat Pengantar BAPP Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM Bintang Laut dengan KM Caspla Buyuk Cruise dan telah

melimpahkan...

MAHKAMAH PELAYARAN

melimpahkan berkas Kecelakaan Kapal tersebut kepada Mahkamah Pelayaran untuk dilakukan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dan selanjutnya telah dibentuk Tim Panel Ahli berdasarkan Keputusan Ketua Mahkamah Pelayaran Nomor: MP.103/1/3/MP.2026 tanggal 19 Januari 2026 tentang Pembentukan Tim Panel Ahli Mahkamah Pelayaran Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM Bintang Laut dengan KM Caspla Buyuk Cruise pada tanggal 26 November 2025 pukul 08.06 WITA di Perairan Ped, Nusa Penida.

Berdasarkan Pasal 251 dan Pasal 253 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang perubahan ketiga Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, Pasal 17 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Pasal 373a Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan pasal 24 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Mahkamah Pelayaran telah melakukan Penelitian dan Pemeriksaan lanjutan Kecelakaan Kapal, untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal tersebut dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal serta menjatuhkan sanksi administratif kepada Para Terduga yang terbukti bersalah atau lalai. ...

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

KM Caspla Buyuk Cruise

1. Laporan Kecelakaan Kapal, Nomor: AL.817/81/UPP.Npe/2025 tanggal 27 November 2025 dibuat di Nusa Penida oleh Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise Saudara I Wayan Sarjana diterima oleh Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Nusa Penida;

2. Berita Acara Pengumpulan Data Nomor: BA-UPP.NPE27.Tahun2025 tanggal 27 November 2025 dibuat oleh Tim pemeriksa dari Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Nusa Penida;

3. Berita Acara Terperiksa dibuat pada tanggal 27 Oktober 2025 terhadap:
   a. Nakhoda Saudara I Wayan Sarjana;
   b. Mualim Saudara I Kadek Sujana;
   c. Kelasi Saudara I Wayan Murja;
   d. Pengawas Operasional Saudara I Ketut Narsa.

4. Berita...

MAHKAMAH PELAYARAN

4. Berita Acara Pendapat/*Resume*, Nomor BA-UPP.NPE36tahun2025 tanggal 27 November 2025;

5. Berita Acara Kecelakaan Kapal Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise, tanggal 26 November 2025;

6. Fotokopi surat-surat kapal terdiri dari:

   a. Surat Persetujuan Berlayar, Nomor: SPB.IDBOA.1125.0002346, diterbitkan di Sanur, tanggal 26 November 2025 pukul 07.00 WITA, oleh Syahbandar;

   b. Pengesahan Awak Kapal/*Crew List*, Nomor:SL019.IDBOA.1125.004724 dikeluarkan di Benoa tanggal 25 November 2025 oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa;

   c. Surat Pernyataan Nahkoda/*Master Sailing Declaration*, diterbitkan di Sanur, tanggal 26 November 2025, oleh Nahkoda KM Caspla Buyuk Cruise;

   d. Daftar Penumpang/*Passenger List*, tanggal 26 November 2025 pukul 07.00 WIB, oleh Nahkoda diketahui oleh Manajer Operasional;

   e. Perjanjian Kerja Laut awak KM Caspla Buyuk Cruise, tanggal 20 Januari 2025, oleh Pihak I Pemilik Caspla Buyuk Cruise Saudara I Nengah Kertawijaya, Pihak II Nahkoda Saudara I Wayan Sarjana dan diketahui oleh Kepala KSOP Kelas II Benoa;

   f. Surat Ukur dalam Negeri, Nomor:2954/Pd tanggal 21 Januari 2019, diterbitkan di Benoa, oleh Kepala Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, KSOP Kelas II Benoa;

   g. Pas Besar/*Certificate of Nationality*, Nomor:AL.520/7/20/KSOP.BNA-2021, tanggal 21 Oktober 2021, diterbitkan di Benoa, oleh Kepala Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, KSOP Kelas II Benoa;

   h. Sertifkasi Keselamatan Kapal, Nomor: AL.501/28/09/KSOP.BNA-2025, tanggal 15 September 2025, diterbitkan di Benoa, oleh Kepala Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, KSOP Kelas II Benoa;

   i. Sertifikat Manajemen Keselamatan Sementara, Nomor: AL.601/2/9/KSOP.BNA-2025, tanggal 05 Maret 2025, diterbitkan di Benoa, oleh Kepala Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, KSOP Kelas II Benoa, berlaku sampai 04 September 2025;

j. Sertifikat...

MAHKAMAH PELAYARAN

j. Sertifikat Nasional Garis Muat Kapal Sementara, Nomor : AL.509/22/17/KSOP.BNA-2025 Tanggal 15 September 2025, diterbitkan di Benoa, oleh Kepala Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, KSOP Kelas II Benoa, berlaku sampai dengan 14 Desember 2025;

k. Sertifikat Pemeriksaan Tahunan Sekoci Tiup, Nomor:36474/BTKP/PT/X/2025, tanggal 11 Oktober 2025, oleh PT Sarina Djaya Sentosa;

l. Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek dan Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri, Nomor: AL.101/2000/016555/4351/25, tanggal 06 Agustus 2025, diterbitkan di Jakarta, Kepala Subdirektorat Angkutan Laut Dalam Negeri, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

7. Fotokopi Sertifikat Keahlian Pelaut / Surat Keterangan Kecakapan Pelaut terdiri dari:

a. ANT V Manajemen Nomor: 6211809448M50224 atas nama I Wayan Sarjana, diterbitkan di Jakarta tanggal 28 November 2024, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;

b. Surat Keterangan Kecakapan (60 Mil), Nomor: PK.306/06/03/KSOP.BNA-2018, atas nama I Kadek Sujana, diterbitkan di Benoa tanggal 16 November 2018, Kepala KSOP Kelas II Benoa;

c. *Basic Safety Training,* Nomor: 6212463343018124, atas nama I Wayan Murja, diterbitkan di Jakarta, tanggal 28 November 2024, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.

8. Berkas-berkas yang diterima oleh Mahkamah Pelayaran, pada saat Sidang Pemeriksaan Lanjutan antara lain berupa:

a. Penetapan Tanda Panggilan (*Call Sign*) KM Caspla Buyuk Cruise, Nomor:AL.518/1513/1095/DK/2023, tanggal 07 Juli 2023 diterbitkan di Jakarta, oleh Kepala Subdit Pengukuran, Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan;

b. *Grosse Akta,* Nomor:3178, tanggal 22 Mei 2018, diterbitkan di Benoa, oleh KSOP Kelas II Benoa;

c. Jadwal Pelayaran KM Caspla Buyuk Cruise, diterbitkan di Nusa Penida oleh PT Wijaya Buyuk Abadi;

d. Sistem Manajemen Keselamtan, *Form File,* tanggal 13 Juni 2024, diterbitkan oleh PT Pelayaran Tajri Samudera;

e. SOP...

MAHKAMAH PELAYARAN

e. SOP Nahkoda KM Caspla Buyuk Cruise, diterbitkan oleh Direktur PT Wijaya Buyuk Abadi;

f. Surat Perjanjian Pinjam Pakai, tanggal 16 April 2021 di Denpasar;

g. Surat Pernyataan Damai, dibuat di Nusa Penida tanggal 02 Desember 2025, antara Pihak I KM Caspla Buyuk Cruise dan Pihak 2 KM Bintang Laut.

KM Bintang Laut

1. Laporan Kecelakaan Kapal nomor AL.817/81/UPP.Nppe/2025 tanggal 27 November 2025 di buat di Nusa Penida oleh Nakhoda KM Bintang Laut Saudara I Wayan Sarjana diterima oleh Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Nusa Penida;

2. Berita Acara Pengumpulan Data Nomor : BA-UPP.NPE27Tahun2025 tanggal 27 November 2025 dibuat oleh tim pemeriksa dari Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Nusa Penida;

3. Berita Acara Terperiksa dibuat pada tanggal 27 November 2025 terhadap:
   a. Nakhoda Saudara I Nyoman Darma;
   b. Kelasi Saudara I Ketut Renes.

4. Berita Acara Pendapat/*Resume*, Nomor BA-UPP.NPE36Tahun2025 tanggal 27 November 2025;

5. Berita Acara Kecelakaan Kapal Nakhoda KM Bintang Laut, tanggal 26 November 2025;

6. Fotokopi surat-surat kapal terdiri dari:

   a. Surat Pernyataan Nakhoda *(Master Sailing Declaration)*, diterbitkan di Padangbai tanggal 26 November 2025, oleh Nakhoda;

   b. Surat Persetujuan Berlayar, Nomor P42/KSOP.IV/692/XI/2025, diterbitkan di Padangbai tanggal 26 November 2025, oleh KSOP Kelas IV Padangbai, Kementerian Perhubungan;

   c. Daftar anak buah kapal, diterbitkan di Padangbai tanggal 26 November 2025, oleh Nakhoda;

   d. Daftar Penumpang, diterbitkan di Padangbai tanggal 26 November 2025, oleh Nakhoda, diketahui oleh Kepala Perwakilan I Wayan Musdiana;

e. Pas...

MAHKAMAH PELAYARAN

e. Pas Kecil/*Certificate of Nationality,* Nomor: AL.520/4/6/KSOP.Pbi-2025, diterbitkan di Padangbai, tanggal 10 Juli 2025, oleh Kepala KSOP Kelas IV Padangbai, Kementerian Perhubungan;

f. Surat Keselamatan Kapal, Nomor: AL.501/10/18/KSOP.Pbi-25, diperiksa du Ulakan tanggal 08 Juli 2025 berlaku hingga 09 Januari 2026, oleh KSOP Kelas IV Padangbai, Kementerian Perhubungan.

7. Fotokopi Sertifikat Keahlian Pelaut / Surat Keterangan Kecakapan Pelaut terdiri dari:
Surat Keterangan Kecakapan Pelaut 60 Mil Plus sebagai Nakhoda, Nomor: N.87.DL.31/XII/P.PKL-2000, atas nama I Nyoman Darma, diterbitkan di Pekalongan tanggal 19 Desember 2000, oleh Kepala Pelabuhan Pekalongan.

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

1. Data Kapal

KM Caspla Buyuk Cruise

Nama	:	Caspla Buyuk Cruise
Jenis	:	Kapal Penumpang
Bendera	:	Indonesia
Tanda Panggilan	:	-
Pembuatan Tahun/Tempat	:	2017/Indonesia
Konstruksi	:	*Fiberglass*
GT	:	31
NT	:	10
Nomor IMO	:	-
Tenaga Penggerak Utama	:	Suzuki, 5x 300 HP
Ukuran Pokok	:	17.52 Meter
Panjang	:	4.00 Meter
Lebar	:	1.50 Meter
Dalam	:	PT Wijaya Buyuk Abadi
Pemilik	:	I Wayan Sarjana
Nakhoda Awak Kapal	:	5 (lima) orang termasuk Nakhoda

KM Bintang Laut

Nama	:	Bintang Laut
Jenis	:	Perahu Wisata/*Recreational Boat*
Bendera	:	Indonesia
Tanda Pas Kecil	:	BLI 2 NO.483
Pembuatan Tahun/Tempat	:	2025/Indonesia
Konstruksi	:	*Fiberglass*
GT	:	6

NT ...

MAHKAMAH PELAYARAN

NT	:	2
Nomor IMO	:	-
Tenaga Penggerak Utama	:	Yamaha 2 x 250 PK
Ukuran Pokok		
Panjang	:	12.65 Meter
Lebar	:	2.90 Meter
Dalam	:	0.95 Meter
Pemilik	:	I Wayan Musdiana
Nakhoda	:	I Nyoman Darma
Awak Kapal	:	2 (dua) Orang termasuk Nakhoda

2. Jalannya Peristiwa

KM Caspla Buyuk Cruise

a. KM Caspla Buyuk Cruise telah beroperasi sejak tahun 2017, hingga kejadian Tubrukan, dan kapal yang memiliki Surat Persetujuan Berlayar dari Sanur Bali Nomor: SPB.JDBOA1125.0002346, Kapal bertolak dari Benoa Dermaga Sanur Bali dengan tujuan ke Pelabuhan Buyuk Nusa Penida, diketahui bahwa kapal tersebut Jenis kapal Penumpang Wisata, yang pemiliknya PT. Pelayaran Wijaya Abadi Group yang dipimpin oleh Saudara I Nengah Marta Wijaya, dan berkedudukan di Bali, serta awak kapal berjumlah 5 (lima) orang termasuk Nakhoda, Saudara I Wayan Sarjana memiliki sertifikat keahliannya ANT-V manajemen;

b. Sebelum kapal bertolak Nakhoda memonitor ABK diatas kapal dan mengawasi tugasnya, karena Nakhoda bertanggung jawab atas semua kegiatan yang ada diatas kapal, serta memastikan *Manifes* kapal termasuk mengecek alat keselamatan yang ada di atas kapal seperti *life jacket* jumlah 102 (seratus dua) buah *life bouy,* 4 (empat) buah, *life raft* 2 (dua) unit serta alat pemadam kebakaran APAR sebanyak 1 (satu) botol jenis *powder*, kemudian juga memastikan bahwa dokumen keberangkatan seperti SPB, dokumen penumpang sesuai yang ada diatas kapal atau tidak, kemudian ABK juga dalam bertugas ikut membantu mengemudikan kapal tapi diawasi oleh Nakhoda;

c. Nakhoda dibantu awak kapal sebanyak 4 (empat) orang, yaitu Mualim, Jurumudi dan kelasi, KM Caspla Buyuk Cruise memiliki alat navigasi berupa GPS I unit, dan Radio *marine* VHF 1 unit, dan saat kapal berlayar Radio VHF *Standby* di *Channel* 16;

d. KM Caspla Buyuk Cruise bertolak dari Dermaga Arjuna Sanur, Pelabuhan Benoa menuju Pelabuhan Buyuk pada tanggal 26 November 2025 sekira pukul 07.20 WITA, dengan membawa Penumpang Wisatawan sejumlah 62 (enam puluh dua) orang dari

kapasitas ...

MAHKAMAH PELAYARAN

kapasitas 87 (delapan puluh tujuh) orang penumpang sesuai *Manifes* kapal, stabilitas kapal baik (tegak tidak miring kiri atau miring kanan), kondisi kapal dalam keadaan laik laut dan memiliki Sertifikat Keselamatan Sementara Nomor AL.601/2/9/KSOP.BNA-2025, dengan rute pelayaran pergi pulang (PP) dari Pelabuhan Benoa Dermaga Sanur tujuan Pelabuhan Buyuk;

e. KM Caspla Buyuk Cruise sedang berlayar dengan kecepatan 18 knot menuju Pelabuhan Buyuk dan terlihat bahwa di lambung kiri KM Caspla Buyuk Cruise ada KM Bintang laut, yang sedang berlayar, terlihat sedang berlayar cepat, kemudian pada pukul 08.05 WITA, Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise sempat memanggil kapal yang berada di sebelah kiri di *Channel* 16 Radio VHF, namun tidak ada jawaban;

f. Sekira pukul 08.05 WITA, Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise melihat KM Bintang Laut berada pada haluannya, selanjutnya melakukan upaya perubahan haluan guna menghindari Tubrukan, sebelum terjadinya Tubrukan, beberapa Anak Buah Kapal (ABK) KM Caspla Buyuk Cruise telah memberikan peringatan secara lisan dengan berteriak kepada KM Bintang Laut agar melakukan manuver penghindaran, namun tidak memperoleh respons yang efektif. Bahwa Tubrukan tidak dapat dihindarkan sehingga terjadi benturan antara haluan kanan KM Bintang Laut dengan lambung kiri bagian belakang KM Caspla Buyuk Cruise, dan setelah kejadian tersebut, Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise segera melakukan pengecekan terhadap kondisi kapal dan penumpang pada posisi koordinat 08°39'54,84" LS dan 115°29'32,84" BT;

g. Setelah mengetahui terdapat penumpang yang mengalami luka-luka, Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise segera memberikan pertolongan pertama di atas kapal. Selanjutnya, Nakhoda menghubungi operator perusahaan dan mengarahkan kapal untuk melanjutkan pelayaran menuju Pelabuhan Buyuk guna mengevakuasi penumpang yang terluka agar memperoleh penanganan medis di rumah sakit terdekat, setibanya di Pelabuhan Buyuk, Nakhoda melaporkan kejadian tersebut, termasuk kondisi penumpang yang mengalami luka-luka;

h. Bahwa jumlah penumpang KM Caspla Buyuk Cruise tercatat sebanyak 62 (enam puluh dua) orang, dengan rincian 8 (delapan) orang penumpang mengalami luka-luka yang terdiri atas 4 (empat) warga negara Korea, 1 (satu) warga negara Amerika, dan 3 (tiga) warga negara Indonesia, luka-luka tersebut diakibatkan oleh serpihan kaca yang pecah dari bagian lambung kiri kapal, dan sebanyak 55 (lima puluh lima) orang penumpang lainnya dinyatakan selamat;

i. Setelah ...

MAHKAMAH PELAYARAN

i. Setelah kejadian, posisi kapal berada di Serangan, Denpasar, dengan kondisi mengalami kerusakan pada lambung kiri bagian belakang, fasilitas akomodasi penumpang, khususnya kaca dan kursi penumpang, dalam keadaan rusak. Namun demikian, tidak ditemukan adanya kebocoran pada lambung kiri kapal, terhadap kapal tersebut diperlukan tindakan perbaikan di Serangan, Denpasar, Bali;

j. Dan selanjutnya Nakhoda melaporkan kejadian kecelakaan kapal tersebut melalui Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) Nomor: AL.817/81/UPP.Npe/2025 tanggal 27 November 2025 kepada Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (KUPP) Kelas II Nusa Penida, dan laporan tersebut telah diterima oleh petugas KUPP Kelas II Nusa Penida.

KM Bintang Laut

a. Pada hari Rabu, tanggal 26 November 2025, diketahui bahwa KM Bintang Laut, yang beroperasi sejak Juli tahun 2025 sampai dengan kejadian kecelakaan, mempunyai rute pelayaran dari Pelabuhan Padangbai ke tujuan Perairan Ped, Nusa Penida pada Manta Point yang berjarak sekira 60 Mil, sebagai destinasi wisata *diving* oleh wisatawan asing dan/atau wisata lokal yang akan melakukan kegiatan *diving*, dimana penumpang dimuat oleh Agen Cruise di Padangbai;

b. KM Bintang Laut telah dilengkapi dengan alat navigasi berupa 1 (satu) unit GPS, 1 (satu) unit Kompas dan 1 (satu) unit Radio *marine* VHF dianjungan, peralatan tersebut berfungsi dengan baik dan kapal selalu *standby* di *Channel* 16 sampai mendekati Manta Point;

c. KM Bintang Laut sebelum bertolak dalam kondisi laik laut dan dibuktikan dengan terbitnya Surat dari KSOP Kelas IV Padangbai Nomor:D.42/KSOP-IV/602/XI/2025, tanggal 26 November 2025 perihal Surat Persetujuan Berlayar (SPB), dengan membawa penumpang wisatawan *Diving* berjumlah 4 orang terdiri dari 3 (tiga) orang Warga Negara China dan 1 (satu) orang WNI sebagai *Guide*, kapal saat berlayar dengan kecepatan kapal mencapai rata-rata 17-18 Knot;

d. Pada pukul 07.30 WITA keadaan cuaca bagus dan ombak 0-0,5 meter, kapal bertolak dari Pelabuhan Padangbai menuju Perairan Nusa Penida Bali, dengan membawa Penumpang Wisatawan *diving* sebanyak 4 (empat) orang, penumpang tersebut dimuat oleh pihak agen dan Awak kapal dikapal hanya 2 (dua) orang termasuk Nakhoda, rencana kegiatan *diving* akan dilaksanakan di area Manta Point Nusa Penida;

e. Pada ...

MAHKAMAH PELAYARAN

e. Pada saat berlayar KM Bintang Laut mendekati Perairan Ped, Nusa Penida Nakhoda merubah *Channel* Radio VHF dari *Channel* 16 ke *Channel* 74, untuk digunakan berkomunikasi dan berkoordinasi dengan sesama kapal pengangkut wisatawan *diving*;

f. Nakhoda KM Bintang Laut saat itu sedang berkoordinasi dengan sesama kapal pengangkut wisatawan *diving* Nusa Penida, Nakhoda tidak mengembalikan *Channel* Radio di *Channel* 16 (*International Communication Channel*), dikarenakan kapal sudah mendekati daerah Nusa Penida Manta point, kemudian Nakhoda sedang fokus berkomunikasi pada Radio VHF *Channel* 74, saat itu Nakhoda tetap fokus pada haluan kapalnya, sehingga tidak mendengar ada panggilan dari KM Caspla Buyuk Cruise;

g. Nakhoda KM Bintang Laut tidak melihat kalau ada kapal KM Caspla Buyuk Cruise yang berada di sebelah kanan dan akan memotong Haluan KM Bintang Laut dan tidak mendengar lagi panggilan KM Caspla Buyuk Cruise;

h. Sekira pukul 08.05 WITA, KM Bintang laut saat berlayar lebih kurang selama 30 menit, dari Pelabuhan Padangbai ke Manta Point Nusa Penida dengan menyusur pesisir pantai Desa Ped, Nusa Penida yang berjarak sekira 2 Mil laut, tiba-tiba KM Caspla Buyuk Cruise muncul dari lambung haluan kanan kurang lebih 10 meter, melintas berkecepatan tinggi memotong haluan KM Bintang Laut, Nakhoda KM Bintang Laut tidak bisa menghindari KM Caspla Buyuk Cruise, sehingga terjadi kecelakaan Tubrukan;

i. Mengakibatkan lambung buritan kiri KM Caspa Buyuk Cruise mengalami kerusakan, kaca akomodasi penumpang pecah dan penumpang sebanyak 7 (tujuh) orang mengalami cidera, sedangkan untuk KM Bintang Laut mengalami kerusakan pada *relling* Haluan sebelah kanan, ruang kemudi kapal dan ada keretakan yang berakibat Nakhoda luka bagian kepala belakang serta tulang tangan kanan patah dan kelasi pingsan serta mengalami luka robek pada bagian kepala;

j. Kemudian KM Caspla Buyuk Cruise datang dan menayakan KM Bintang Laut bertolak dari Pelabuhan mana dan di jawab oleh Kelasi bahwa kapal datang dari Pelabuhan Padangbai, dikarenakan ada yang terluka dan patah tulang, kapal langsung kembali menuju ke Pelabuhan Padangbai, setelah tiba di Pelabuhan Padangbai penumpang yang terluka serta Nakhoda di evakuasi guna mendapatkan pertolongan medis di Klinik Medika Manggis selanjutnya korban dirujuk ke Rumah Sakit Graha Medika Lepang Klungkung Bali untuk dilakukan tindakan perawatan lebih lanjut;

k. Kemudian ...

MAHKAMAH PELAYARAN

k. Kemudian KM Bintang Laut dibawa ke posisi pesisir sebelah timur Pelabuhan Padangbai (Pelabuhan Pelra) kapal yang mengalami kerusakan pada *relling* depan kanan rusak dan retak pada bagian ruang kemudi dibagian lambung kanan depan, maka kapal harus mendapatkan perbaikan, kemudian Nakhoda baru melaporkan kejadian kecelakaan Tubrukan tersebut Kesyahbandar Padangbai Berita Acara LKK Nomor AL.817/81/UPP.NPe/2025 tanggal 27 November 2025 tentang Laporan Kecelakaan Kapal (LKK), dan Berita Acara LKK yang di buat oleh Nakhoda telah diterima langsung oleh Kepala Kantor Unit Peneyelenggara Pelabuhan (KUPP) Kelas II Nusa Penida Bali.

B. Dalam peristiwa Kecelakaan Tubrukan antara KM Bintang Laut dengan KM Caspla Buyuk Cruise, pada tanggal 26 November 2025 di Perairan Ped, Nusa Penida, Mahkamah Pelayaran menetapkan para Terduga, para Saksi dan Saksi lainnya sebagai berikut :

KM Caspla Buyuk Cruise

1. Terduga Nakhoda Saudara I Wayan Sarjana;

2. Saksi Anak Buah Kapal:
   a. Mualim, Saudara I Kadek Sujana;
   b. Kelasi, Saudara I Wayan Murja.

3. Saksi lainnya, Pengawas Operasional, I Ketut Narsa.

KM Bintang Laut

1. Terduga, Nakhoda, Saudara I Nyoman Darma

2. Saksi, Kelasi, Saudara I Ketut Renes

3. Saksi lainnya, Pemilik Kapal, Saudara I Wayan Musdiana;

Saksi Lainnya:

1. Perwira Jaga KUPP Kelas II Nusa Penida, Saudara Khairil Anwar;

2. Pembuat BAPP KUPP Kelas II Nusa Penida, Saudara I Nengah Wartana, S.H.

Mahkamah Pelayaran telah memanggil secara patut kepada Para Terduga dan Para Saksi dan Saksi lainnya guna didengar keterangannya dihadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal pada hari Selasa dan Rabu tanggal 10 dan 11 Februari 2026, bertempat di Kantor Mahkamah Pelayaran Jakarta, melalui daring (*zoom meeting)* dari KUPP Kelas II Nusa Penida, Wilayah Kerja Kusamba, Keterangan yang diberikan dalam Berita Acara

Terperiksa ...

MAHKAMAH PELAYARAN

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

KM Caspla Buyuk Cruise

1. Terduga I Nahkoda KM Caspla Buyuk Cruise, Saudara I Wayan Sarjama, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani melalui daring *(Zoom meeting)*, tidak didampingi oleh Penasehat Ahli, memberikan keterangan sebagai berikut:

   a. Lahir di : Klungkung
   Tanggal : 20 Juli 1977
   Agama : Hindu
   Alamat : Banjar Buyuk RT00/RW00 Kelurahan Ketampi, Kecamatan Nusa Penida, Bali
   Pendidikan
   Umum : 1) SD, tahun 1989, di Nusa Penida;
   2) SMP, tahun 1993, di Nusa Penida;
   3) SMA, tahun 1997 di Nusa Penida.
   Teknis : ANT-V, tahun 2024, di Jakarta.
   Pengalaman Berlayar:
   1) Nakhoda, PT Caspla Bali Nusa Bahari, Nakhoda, tahun 2017 s.d. 2023;
   2) Nakhoda, PT Wijaya Buyuk Abadi, tahun 2023 s.d. kejadian.

   b. Terduga I Nakhoda mengerti maksud kehadirannya dalam sidang untuk memberikan keterangan perihal kecelakaan Tubrukan kapal antara kapal KM Bitang Laut dan KM Caspla Buyuk Cruise pada tanggal 26 November 2025 sekira pukul 08,06 WITA di perairan Ped Nusa Penida Bali pada koordinat 08°.39,54,84"˚S/115°.29',32,84˚T;

   c. Terduga I selaku Nakhoda memiliki tugas dan tanggung jawab atas keselamatan kapal, awak kapal, serta muatan termasuk penumpang selama berada di atas kapal dan dalam pelayaran, bahwa Terduga I menjabat sebagai Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise sejak bulan Mei 2023 sampai dengan saat ini, dengan perjanjian kerja yang diperpanjang setiap tahun;

   d. KM Caspla Buyuk Cruise tidak terdapat pembagian jadwal dinas jaga yang secara tetap dan terpisah antara Nakhoda dan Mualim I (selalu berdinas jaga bersama), Terduga I secara langsung mengemudikan kapal, mengoperasikan radio VHF dalam berkomunikasi dengan kapal lain, serta melakukan pengamatan ke arah haluan kapal, namun pengamatan ke sisi kiri dan kanan relatif jarang dilakukan;

e. KM Caspla ...

MAHKAMAH PELAYARAN

e. KM Caspla Buyuk Cruise telah beroperasi sejak tahun 2017 sampai dengan terjadinya kecelakaan Tubrukan, sebelum bertolak dari Dermaga Arjuna Sanur, kondisi stabilitas kapal dalam keadaan baik, tidak mengalami kemiringan ke kiri maupun ke kanan, serta dinyatakan laik laut, namun kapal tidak dilengkapi dengan klinometer;

f. KM Caspla Buyuk Cruise telah dilengkapi dengan peralatan navigasi berupa 1 (satu) unit GPS, 1 (satu) unit kompas, 1 (satu) buah teropong, dan 1 (satu) unit radio marine VHF yang berfungsi dengan baik, pada saat pelayaran berlangsung, CCTV diaktifkan pada ruang akomodasi penumpang serta radio VHF selalu siaga pada Channel 16, namun kapal tidak dilengkapi dengan radar;

g. Sebelum penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), kapal wajib melampirkan Master Sailing Declaration yang ditandatangani oleh Nakhoda, namun demikian, Terduga I tidak melakukan pengukuran draft kapal secara aktual, dengan alasan jumlah penumpang tidak melebihi kapasitas dan muatan hanya berupa barang bawaan ringan;

h. Bahwa Master Sailing Declaration dinyatakan kondisi draft kapal dalam keadaan baik karena jumlah penumpang tidak melebihi kapasitas maksimum sebanyak 87 (delapan puluh tujuh) orang, namun demikian, Terduga I tidak mengisi data stabilitas kapal karena tidak melakukan perhitungan stabilitas. Bahwa kondisi stabilitas kapal hanya didasarkan pada pengamatan visual dan penilaian subjektif Terduga I, serta kapal tidak dilengkapi dengan klinometer di anjungan;

i. Berdasarkan keterangan Terduga I, bahwa kronologi kejadian bermula sekira pukul 07.20 WITA saat KM Caspla Buyuk Cruise bertolak dari Dermaga Sanur, setelah 15-25 menit pelayaran mendekati perairan Nusa Penida, Terduga I melihat sebuah kapal kecil di sisi kiri yang sedang berlayar memotong haluan kapal pada jarak awal sekitar 5–6 mil laut yang kemudian terlihat kembali yang diperkirakan 1,5 mil laut, Terduga I berupaya melakukan komunikasi melalui radio VHF pada *Channel* 16, namun tidak memperoleh respon dari kapal tersebut;

j. Terduga I selaku Nakhoda telah berupaya melakukan komunikasi dan manuver penghindaran dengan mengubah haluan ke kanan, namun kapal kecil tersebut tetap tidak memberikan respon, karena kecepatan kapal kecil tersebut relatif tinggi, kapal tersebut kemudian menabrak sisi kiri KM Caspla Buyuk Cruise, setelah kejadian Tubrukan, Terduga I bersama Mualim I melakukan pengecekan terhadap kondisi kapal dan penumpang yang berjumlah 62 (enam puluh dua) orang, mengingat kapal kecil

tersebut ...

MAHKAMAH PELAYARAN

tersebut menancap pada jendela kaca sisi kiri kapal sehingga menyebabkan kaca jendela pecah;

k. Dari akibat pecahnya kaca jendela tersebut, terdapat 8 (delapan) orang penumpang yang mengalami luka-luka, Terduga I segera memfokuskan tindakan pada pemberian pertolongan pertama serta melakukan evakuasi menuju fasilitas kesehatan terdekat di Banjar Telaga, Pelabuhan Buyuk, selanjutnya 7 (tujuh) orang penumpang dengan kondisi luka berat dirujuk ke rumah sakit di Denpasar;

l. KM Caspla Buyuk Cruise tidak dilengkapi dengan peralatan navigasi berupa radar, AIS, dan *echosounder*, namun dilengkapi dengan GPS, radio VHF, serta CCTV, pada saat pelayaran dan sebelum terjadinya Tubrukan, kondisi cuaca dalam keadaan baik, tinggi gelombang sekitar 0,5 meter, serta jarak pandang sekitar 6 mil laut;

m. Sebelum terjadinya Tubrukan, KM Bintang Laut diketahui menggunakan radio VHF pada Channel 74 untuk berkomunikasi dengan kapal lain dalam kegiatan penyelaman di wilayah Manta Point, sedangkan Terduga I menghubungi melalui *Channel* 16, sehingga terjadi miskomunikasi;

n. Pada saat jarak antara kapal sekitar 2 mil laut, Terduga I telah melakukan upaya komunikasi lebih dari 2 (dua) kali melalui radio VHF *Channel* 16 kepada kapal kecil yang berada di sisi kiri, namun tidak memperoleh jawaban, kecepatan KM Caspla Buyuk Cruise diperkirakan sekitar 17–18 knot, identitas kapal KM Bintang Laut baru diketahui setelah terjadinya Tubrukan, dan Terduga I belum sempat memeriksa kondisi kerusakan pada kapal tersebut;

o. Berdasarkan keterangan Terduga I, setelah kejadian Tubrukan, KM Bintang Laut langsung meninggalkan lokasi kejadian dan kembali menuju Pelabuhan Padangbai;

p. KM Caspla Buyuk Cruise dilengkapi dengan peralatan keselamatan berupa 2 (dua) unit life raft, 4 (empat) unit life buoy, dan 120 (seratus dua puluh) unit life jacket, serta dilengkapi dengan kotak P3K dengan kapasitas untuk 65 (enam puluh lima) orang, jumlah awak kapal sebanyak 5 (lima) orang termasuk Nakhoda, dan jumlah penumpang sesuai manifes keberangkatan sebanyak 62 (enam puluh dua) orang yang terdiri dari warga negara asing dan warga negara Indonesia;

q. Terduga I memiliki kompetensi kepelautan berupa sertifikat ANT-V yang diperoleh dari pendidikan di BP3IP Jakarta yang dilaksanakan secara daring selama 3 (tiga) bulan, dan Terduga I sebelumnya juga memiliki Sertifikat Keterampilan Khusus (SKK) 60 mil, serta

sertifikat ...

MAHKAMAH PELAYARAN

sertifikat *Certificate of Proficiency* (COP) berupa *Basic Safety Training* (BST), *Survival Craft and Rescue Boat* (SCRB), *Security Awareness Training* (SAT), dan *Advanced Fire Fighting* (AFF), namun belum memiliki sertifikat Radar;

r. Dalam operasionalnya, KM Caspla Buyuk Cruise tidak menggunakan peta laut kertas dan tidak dilengkapi dengan peta besar di anjungan, karena mengandalkan peta elektronik pada *Global Positioning System* (GPS) sebagai panduan alur pelayaran, kapal juga tidak dilengkapi dengan isyarat bunyi berupa suling, dengan alasan pelayaran dilakukan pada jarak dekat antara Dermaga Sanur dan Dermaga Buyuk, serta kondisi cuaca umumnya cerah sehingga navigasi dilakukan secara visual;

s. Pada saat berdinas jaga, Terduga I didampingi oleh Mualim I yang memiliki sertifikat SKK 60 mil, dengan haluan kapal sekitar 100° sebagaimana terlihat pada kompas GPS saat pelayaran menuju Dermaga Buyuk;

t. Bahwa jadwal operasional KM Caspla Buyuk Cruise yaitu bertolak sekira pukul 07.00 WITA dan tiba di Nusa Penida sekira pukul 08.00 WITA, serta bertolak kembali sekira pukul 16.30 WITA dan tiba sekitar pukul 17.20 WITA, dan kapal tidak beroperasi pada malam hari maupun pada saat kondisi cuaca tidak baik;

u. Sekira pukul 08.00 WITA, setelah dilakukan pemanggilan berulang kali tanpa respon dan kapal tidak dilengkapi dengan isyarat bunyi, Terduga I melakukan perubahan haluan sedikit ke kanan, berdasarkan pengamatan visual KM Bintang Laut juga mengubah haluan ke kanan, sehingga dalam waktu singkat haluan KM Bintang Laut menabrak lambung kiri KM Caspla Buyuk Cruise dan menancap pada jendela akomodasi penumpang, Tubrukan antara KM Caspla Buyuk Cruise dan KM Bintang Laut terjadi sekira pukul 08.06 WITA dengan titik koordinat 08°.39,54,84"°S/115°.29',32,84"T;

v. Terduga I menerangkan jarak waktu pelayaran dari Pelabuhan Sanur menuju Pelabuhan Nusa Penida berkisar antara 15-25 menit, dan setelah kejadian Tubrukan KM Caspla Buyuk Cruise sempat melanjutkan pelayaran, sedangkan KM Bintang Laut tetap berlayar mengikuti searah alur pelayaran KM Caspla Buyuk Cruise;

w. Terduga I untuk menghindari Tubrukan dilakukan dengan memperhatikan alat navigasi serta kelengkapan peralatan navigasi radar dan GPS;

x. Terduga I menerangkan KM Caspla Buyuk Cruise telah memiliki Sistem Manajemen Keselamatan (SMK), namun Terduga I tidak

memahami ...

MAHKAMAH PELAYARAN

memahami isi dokumen tersebut karena tidak pernah membacanya;

y. Terduga I menerangkan kapal pernah mengikuti kegiatan pendidikan dan pelatihan yang diselenggarakan oleh Angkatan Laut melalui pelabuhan di Denpasar, yang dihadiri oleh pihak manajemen serta disertai dengan briefing kepada penumpang, namun selama ini belum pernah dilaksanakan latihan darurat (*drill*);

z. Pada saat kejadian, kondisi cuaca dalam keadaan cerah, angin tidak bertiup kencang, arus relatif lebih kuat, dan gelombang dalam kondisi landai, dan pada saat kejadian kemudi kapal dipegang langsung oleh Terduga I dengan didampingi oleh Mualim I yang berada di sampingnya;

aa. Perawatan permesinan kapal dilaksanakan oleh Kepala Kamar Mesin (KKM), kapal dilengkapi dengan 5 (lima) unit mesin tempel dengan kapasitas masing-masing 300 PK, sehingga total tenaga mesin sebesar 1.500 PK, dalam kondisi arus kuat dapat mencapai hingga 24a knot dengan putaran mesin sekitar 4.000 RPM, dan sistem penerangan kapal menggunakan baterai kapal;

bb. Pada saat kejadian Tubrukan, seluruh 5 (lima) unit mesin dalam keadaan beroperasi, setelah kejadian, seluruh mesin dimatikan karena kapal dalam kondisi terapung tanpa kendali, komunikasi lanjutan dengan pihak KM Bintang Laut dilakukan oleh Terduga I melalui telepon genggam kepada kapal maupun pemilik kapal, selanjutnya Terduga I dan pihak terkait kemudian bertemu kembali dalam rangka pemanggilan dan pembuatan Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) di KUPP Kelas II Nusa Penida;

cc. Pengaturan tempat duduk penumpang dilakukan dengan pembagian masing-masing 31 (tiga puluh satu) orang di sisi kiri dan 31 (tiga puluh satu) orang di sisi kanan, yang dilaksanakan oleh awak kapal, termasuk kelasi dan Mualim I, di bawah tanggung jawab Terduga I selaku Nakhoda;

dd. Terduga I menerangkan dalam kejadian tersebut, hingga terjadinya Tubrukan antara KM Bintang Laut dan KM Caspla Buyuk Cruise, prosedur navigasi sesuai Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) Tahun 1972 tidak dilaksanakan, karena Terduga I dan Mualim I tidak memahami ketentuan dalam peraturan tersebut;

ee. Terduga I menerangkan terdapat Standar Operasional Prosedur (SOP) dari perusahaan terkait pengoperasian kapal. Namun demikian, dalam proses pengenalan kapal (*familiarization*), tidak pernah dilakukan serah terima pengetahuan dari Nakhoda

sebelumnya ...

MAHKAMAH PELAYARAN

sebelumnya kepada Terduga I, kapal juga tidak dilengkapi dengan buku harian kapal (*log book*) di atas kapal;

ff. Terduga I menerangkan pengurusan kegiatan operasional kapal, khususnya terkait pelayanan penumpang wisatawan serta pengelolaan dokumen dan sertifikat kapal, dilaksanakan oleh *Person in Charge* dari perusahaan PT Wijaya Buyuk Abadi pada bagian kelengkapan administrasi;

gg. Dari akibat kecelakaan Tubrukan antara KM Caspla Buyuk Cruise dan KM Bintang Laut, tidak terdapat korban jiwa maupun pencemaran laut, namun demikian, terdapat korban luka-luka dari kedua pihak, dengan jumlah korban luka dari KM Caspla Buyuk Cruise sebanyak 8 (delapan) orang, terdapat kerugian harta benda berupa kerusakan pada lambung kiri bagian belakang kapal serta kerusakan pada kaca akomodasi penumpang yang memerlukan perbaikan.

2. Saksi Mualim I KM Caspla Buyuk Cruise, Saudara I Kadek Sujana hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal melalui daring *(Zoom meeting)*, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, dibawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:

a. Lahir di : Telaga
Tanggal : 20 Agustus 1987
Agama : Hindu
Alamat : Jl. Banjar Telaga, Kelurahan Kutampi Kaler, Nusa Penida

Pendidikan
Umum : 1) SD, tahun 1995, di Nusa Penida;
2) SMP, tahun 2003, di Nusa Penida;
3) SMA, tahun 2005, di Nusa Penida.

Teknis : -
Pengalaman Bekerja :
1) ABK, PT Caspla Bali Nusa Bahari, Nakhoda, tahun 2015 s.d. 2021;
2) Mualim, PT Wijaya Buyuk Abadi, tahun 2021 s.d. kejadian.

b. Saksi Mualim I mengerti saat dipanggil oleh Mahkamah Pelayaran dalam sidang untuk memberikan keterangan sebagai Saksi dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM Bintang Laut dengan KM Caspla Buyuk Cruise di Perairan Ped, Nusa Penida, pada tanggal 26 November 2025 sekira pukul 08.06 WITA dengan koordinat 08°.39,54,84"°S/115°.29',32,84"T;

c. Saksi menerangkan bahwa posisi terjadinya Tubrukan antara KM Caspla Buyuk Cruise dengan KM Bintang Laut berada pada saat kapal melintang di perairan Pantai Ped, Nusa Penida;

d. Saksi ...

MAHKAMAH PELAYARAN

d. Saksi sebagai Mualim I pada KM Caspla Buyuk Cruise selama 2 (dua) tahun sejak tahun 2023 serta memiliki Sertifikat Kecakapan Kapal (SKK) 60 mil yang diterbitkan oleh KSOP Kelas II Benoa;

e. Saksi dalam pelaksanaan dinas jaga, saksi selalu bertugas bersama Nakhoda, dan tidak terdapat pembagian jadwal jaga sebagaimana lazimnya;

f. Pada saat kejadian, Saksi berada di anjungan untuk membantu Nakhoda yang sedang mengemudikan kapal, dan Nakhoda merupakan pihak pertama yang melihat target, yaitu KM Bintang Laut, di sebelah kiri haluan KM Caspla Buyuk Cruise;

g. Saksi menerangkan bahwa dalam kondisi tertentu, Saksi menggantikan Nakhoda untuk memegang kemudi pada saat Nakhoda memiliki kesibukan lain, Saksi juga bertanggung jawab atas peralatan keselamatan serta membantu proses embarkasi dan debarkasi penumpang;

h. Saksi menerangkan bahwa akibat peristiwa kecelakaan tersebut terdapat 7 (tujuh) penumpang mengalami luka-luka, sedangkan 55 (lima puluh lima) penumpang lainnya selamat, selain itu terjadi kerusakan pada lambung kiri bagian belakang kapal serta pecahnya 3 (tiga) kaca, seluruh awak kapal yang berjumlah 5 (lima) orang dinyatakan selamat, tidak terdapat pencemaran yang ditimbulkan akibat Tubrukan tersebut;

i. Saksi menerangkan bahwa ada target kapal berada pada jarak kurang lebih 1 mil laut dari KM Caspla Buyuk Cruise, Nakhoda telah melakukan pemanggilan melalui radio, namun tidak memperoleh jawaban atau respons dari pihak KM Bintang Laut;

j. Saksi diperintahkan oleh Nakhoda untuk keluar ke sisi kiri anjungan guna memberikan isyarat tangan, namun tidak terdapat respon dari KM Bintang Laut;

k. Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) tersedia diatas kapal dan pernah diketahui oleh saksi, namun tidak pernah dipahami secara menyeluruh maupun dilaksanakan sebagaimana mestinya;

l. Saksi menerangkan bahwa peralatan navigasi di kapal hanya terdiri atas GPS, radio, dan Kompas, Saksi juga tidak mengetahui haluan yang sedang dikemudikan oleh Nakhoda sebelum terjadinya Tubrukan;

m. Setelah ...

MAHKAMAH PELAYARAN

m. Setelah itu diketahui nama kapal tersebut KM Bintang Laut yang menubruk KM Caspla Buyuk Cruise dengan posisi agak miring Haluan lebih condong kearah buritan dan KM Caspla Buyuk Cruise mengalami kaca pecah (3 Pasang kaca pecah dengan ukuran 1 meter) dan lambung buritan robek (3 meter), namun tidak mengalami kemasukan air;

n. Menurut keterangan, Saksi tidak pernah melakukan pelatihan keadaan darurat *(drill)* di atas kapal dan tidak pernah dilakukan *Familiarization* atau pengenalan di atas kapal oleh perusahaan;

o. Pada saat kejadian, Saksi melaporkan ke perusahaan yaitu kepada Pengawas Operasional Sandar I Ketut Narsa;

p. Menurut keterangan Saksi, PT Wijaya Buyuk Abadi mempunyai 3 (tiga) armada lain yaitu KM Caspla Buyuk Cruise, KM Wijaya Buyuk, dan KM Wijaya Abadi, dan Saksi pernah bekerja di KM Wijaya Abadi dan tidak terdapat suling diatas kapal;

q. Saksi tidak mengetahui *Draft* dan sarat kapal, KM Caspla Buyuk Cruise pada saat bertolak dari Pelabuhan Sanur dalam keadaan Stabilitas tegak tidak miring kiri dan kanan, melihat sendiri tanpa klinometer;

r. Semua keterangan Saksi tidak ada yang disanggah oleh Terduga I Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise dan keterangan Saksi diterima.

3. Saksi Kelasi KM Caspla Buyuk Cruise, Saudara I Wayan Murja, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal melalui daring *(Zoom meeting)*, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, dibawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:

a. Lahir di : Nusa Penida
Tanggal : 15 Juli 1985
Agama : Hindu
Alamat : Dusun Mekar Jaya, Kelurahan Jaya Makmur, Kecamatan Labangka, Kab. Sumbawa, Provinsi Bali
Pendidikan
Umum : 1) SD, tahun -, di –;
2) SMP, tahun -, di –;
3) SMA, tahun -, di –;

Teknis : -

Pengalaman Berlayar :
1) ABK, PT Angkal Fast Cruise, tahun 2024;
2) Kelasi, PT Wijaya Buyuk Abadi, tahun 2025 sampai kejadian;

b. Saksi ...

MAHKAMAH PELAYARAN

b. Saksi Kelasi KM Caspla Buyuk Cruise, mengerti saat dipanggil oleh Mahkamah Pelayaran dalam sidang untuk memberikan keterangan sebagai Saksi dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM Bintang Laut dengan KM Caspla Buyuk Cruise di Perairan Ped, Nusa Penida, pada tanggal 26 November 2025 sekira pukul 08.06 WITA dengan koordinat 08°.39,54,84"°S/ 115°.29',32,84°T;

c. Saksi telah bekerja di KM Caspla Buyuk Cruise selama kurang lebih 5 (lima) bulan;

d. Tugas dan tanggung jawab Saksi di KM Caspla Buyuk Cruise meliputi melepas tali haluan kapal, menjaga kebersihan kapal, serta membantu Mualim I dalam pengaturan penumpang dengan cara membagi penempatan secara merata antara sisi kiri dan sisi kanan kapal;

e. Sebelum Saksi mulai bekerja di atas kapal, Saksi tidak pernah mengikuti proses pengenalan kapal (*familiarization)* oleh Nakhoda maupun Perwira Kapal;

f. Saksi pada situasi tersebut tidak melihat keberadaan kapal kecil sebelum kejadian, dan baru mengetahui keberadaannya ketika kapal tersebut pada jarak 1 Mil di kiri kapal dan langsung menginformasikan kepada Nakhoda, dan secara spontan mengangkat tangan memberikan isyarat kepada kapal tersebut;

g. Pada saat kejadian, Saksi berada di bagian depan anjungan sisi luar kapal dan sedang melakukan pengamatan terhadap kondisi perairan, khususnya terkait adanya sampah di laut;

h. Semua keterangan Saksi tidak ada yang disanggah oleh Terduga I Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise dan keterangan Saksi diterima.

4. Saksi Lainnya Pengawas Operasional KM Caspla Buyuk Cruise, Saudara I Ketut Narsa, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal melalui daring *(Zoom meeting)*, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:

a. Lahir di : Klungkung
Tanggal : 31 Desember 1965
Agama : Hindu
Alamat : Bajar Buyuk, Kelurahan Ketampi Kaler, Nusa Penida, Bali
Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1977, di Nusa Penida
2) SMP, tahun 1980, di Nusa Penida;
3) SMA, tahun 1983, di Klungkung;

4) S-I ...

MAHKAMAH PELAYARAN

4) S-I, tahun 2007, di Denpasar.

Teknis : -

Pengalaman Berkerja:

1) Staf Administrasi, Perusahaan Daerah Air Minum, tahun 1989 s.d. 2002;
2) Kepala Unit, PDAM Kab. Klungkung, tahun 2003 s.d. 2021;
3) Pengawas Operasional Caspla Buyuk Cruise, PT Wijaya Buyuk Abadi, tahun 2021 s.d. kejadian.

b. Saksi Lainnya Pengawas Operasional KM Caspla Buyuk Cruise, mengerti saat dipanggil oleh Mahkamah Pelayaran dalam sidang untuk memberikan keterangan sebagai Saksi dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM Bintang Laut dengan KM Caspla Buyuk Cruise di Perairan Ped, Nusa Penida, pada tanggal 26 November 2025 sekira pukul 08.06 WITA dengan koordinat 08°.39,54,84"˚S/115°.29',32,84˚T;

c. Saksi memiliki hubungan keluarga dengan Terduga I selaku Nakhoda, yaitu sebagai saudara kandung;

d. Saksi telah bekerja di perusahaan tersebut selama kurang lebih 3 (tiga) tahun sejak tahun 2022, dan menjelaskan bahwa struktur organisasi perusahaan terdiri atas General Manager, Pengawas Operasional Lapangan, serta bagian Sumber Daya Manusia dan Keuangan;

e. Saksi menjabat sebagai pengawas operasional (*supervisor*) dengan tugas dan tanggung jawab melakukan pengawasan operasional kapal, meliputi pengecekan bahan bakar, kelengkapan operasional, serta pencocokan jumlah penumpang sesuai manifes dengan jumlah penumpang yang naik ke kapal;

f. Menurut keterangan Saksi, bahwa yang diketahui Saksi, Nakhoda sebagai Penanggung jawab penuh seluruh awak kapal;

g. Pada saat kejadian, Saksi sedang berada di loket Pelabuhan Buyuk, dan menerima telepon dari Terduga I yang menjelaskan telah terjadi kecelakaan kapal serta jumlah penumpang yang menjadi korban, serta menyampaikan kapal akan tiba di Pelabuhan Buyuk dalam waktu sekitar 10 menit;

h. Saksi setelah menerima informasi tersebut, segera melakukan langkah-langkah untuk penanggulangan, termasuk memastikan penumpang yang menjadi korban agar mendapatkan penanganan medis di rumah sakit terdekat;

i. Kemudian ...

MAHKAMAH PELAYARAN

i. Kemudian Saksi melakukan pemantauan baik secara komunikasi dan pengarahan proses evakuasi korban terhadap penumpang ke fasilitas kesehatan Nusa Penida Medika;

j. Dalam pelaksanaan operasional, perusahaan tidak memiliki Standar Operasional Prosedur (SOP) secara tertulis dan selama ini hanya mengacu pada kebiasaan atau praktik kesehariannya;

k. Dalam hal ini Saksi tidak memiliki tanggung jawab dalam memvalidasi dokumen kapal, apabila terdapat sertifikat kapal yang telah kedaluwarsa, hal tersebut dilaporkan oleh Nakhoda kepada pihak perusahaan;

l. Untuk operasional pelayaran KM Caspla Buyuk Cruise dari Pelabuhan Sanur menuju Nusa Penida, sertifikat manajemen keselamatan tetap harus dalam keadaan berlaku;

m. PT Wijaya Buyuk Abadi tidak terdapat jabatan *Designated Person Ashore* (DPA) serta tidak memiliki *Document of Compliance* (DOC);

n. PT Wijaya Buyuk Abadi memiliki 3 (tiga) unit armada kapal, yaitu KM Caspla Buyuk Cruise, KM Wijaya Buyuk, dan KM Wijaya Abadi, yang seluruhnya beroperasi pada rute Pelabuhan Sanur-Pelabuhan Buyuk;

o. Jadwal pelayaran kapal ditentukan berdasarkan musim kunjungan wisatawan (ramai atau sepi);

p. KM Caspla Buyuk Cruise tidak pernah mengangkut penumpang melebihi kapasitas kapal;

q. Tidak dilakukan perhitungan atau pemeriksaan *draft* kapal secara aktual, dengan alasan jumlah penumpang tidak pernah melebihi kapasitas yang ditentukan;

r. Menurut keterangan Saksi, pengurusan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dilakukan oleh agen dan bukan merupakan tugas Saksi;

s. Saksi pernah menaiki KM Caspla Buyuk Cruise dan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak dilengkapi dengan klinometer (alat untuk mengukur kemiringan kapal);

t. Seluruh keterangan yang diberikan oleh Saksi tidak dibantah oleh Terduga I selaku Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise, sehingga keterangan tersebut dapat diterima;

KM. Bintang Laut ...

MAHKAMAH PELAYARAN

KM Bintang Laut

5. Terduga II Nahkoda KM Bintang Laut, Saudara I Nyoman Darma, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani melalui daring *(Zoom meeting)*, tidak didampingi oleh Penasehat Ahli, memberikan keterangan sebagai berikut:

hh. Lahir di : Padang Bai
Tanggal : 06 Agustus 1973
Agama : Hindu
Alamat : Br Dinas Luhur, Kel Pdang Bai, Kec Manggis, Kab. Karang Asem, Bali
Pendidikan
Umum : 1) SD, tahun 1988, di Padang Bai;
2) SMP, tahun 1991, di Ulakan;
3) SMA, tahun 1994 di Ulakan.
Teknis : -
Pengalaman Berlayar:
1) Nakhoda, Mola-mola, tahun 2018 s.d. 2025;
2) Nakhoda, Kapal Bintang Laut, tahun 2025 s.d. kejadian.

b. Terduga II Nakhoda KM Bintang Laut mengerti saat dipanggil oleh Mahkamah Pelayaran dalam sidang untuk memberikan keterangan sebagai Terduga II dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM Bintang Laut dengan KM Caspla Buyuk Cruise di Perairan Ped, Nusa Penida, pada tanggal 26 November 2025 sekira pukul 08.06 WITA dengan koordinat 08°.39,54,84"°S/115°.29',32,84°T;

c. Kronologis kejadian Tubrukan Kapal, pada hari Rabu, tanggal 26 November 2025, KM Bintang Laut yang telah beroperasi sejak Juli 2025, melakukan pelayaran dengan rute dari Pelabuhan Padangbai menuju perairan Nusa Penida, tepatnya di Manta *Point*, dengan jarak kurang lebih 60 mil laut, sebagai destinasi wisata selam (*diving*) bagi wisatawan asing dan/atau domestik, penumpang dimuat melalui agen cruise di Padangbai;

d. Sarat (*draft*) KM Bintang Laut rata-rata 0,95 meter dengan kecepatan berkisar antara 17–18 knot, dengan perlengkapan keselamatan terdiri atas 20 (dua puluh) *life jacket*, 4 (empat) *life buoy*, serta 1 (satu) alat pemadam api ringan (APAR) jenis serbuk (*powder*), Kapal dinakhodai oleh Saudara I Nyoman Darma yang memiliki Sertifikat Kecakapan Kapal (SKK) 60 mil laut, dibantu 1 (satu) orang awak kapal (kelasi) bernama I Ketut Renes, Peralatan navigasi di kapal terdiri atas 1 (satu) unit radio *marine* VHF, 1 (satu) unit GPS, 1 (satu)

unit ...

MAHKAMAH PELAYARAN

unit kompas, dan 1 (satu) unit teropong, Radio VHF memiliki jangkauan komunikasi sekitar 30 (tiga puluh) mil laut;

e. Sertifikat SKK 60 mil yang dimiliki Terduga II diperoleh tanpa melalui pendidikan dan pelatihan formal, melainkan hanya melalui pemenuhan persyaratan administratif dan tidak pernah mengikuti kursus/diklat apapun terkait untuk memperoleh SKK tersebut;

f. Terduga II selaku Nakhoda telah bekerja dan menjabat sebagai Nakhoda KM Bintang Laut sejak Juli 2025 (selama kurang lebih 5 bulan) dan memiliki perjanjian kerja Laut dengan pemilik kapal perseorangan atas nama I Wayan Mudiasna;

g. Tugas dan tanggung jawab Terduga II Nakhoda meliputi pemeriksaan kapal sebelum berlayar, termasuk dokumen kapal, kondisi mesin, peralatan keselamatan, dan daftar manifes penumpang, serta mengajukan permohonan penerbitan SPB kepada Syahbandar, Terduga II juga bertanggung jawab penuh atas keselamatan kapal, awak kapal, penumpang, peralatan selam, serta peralatan navigasi di atas kapal;

h. Menurut keterangan Terduga II Nakhoda, bahwa banyaknya pelayaran yang dilakukan oleh KM Bintang Laut dalam sebulan rata-rata sekitar 10 (sepuluh) kali;

i. Sebelum keberangkatan, kapal telah memperoleh SPB dari KSOP Kelas II Padangbai;

j. Pada tanggal 26 November 2025 sekitar pukul 07.30 WITA, dalam kondisi cuaca cerah dan tinggi gelombang 0–0,5 meter, KM Bintang Laut bertolak dari Pelabuhan Padangbai menuju perairan Nusa Penida dengan membawa 4 (empat) orang penumpang wisata selam, terdiri atas 3 (tiga) warga negara asing (Tiongkok, termasuk pemandu/*guide*) dan 1 (satu) warga negara Indonesia, dengan jumlah awak kapal 2 (dua) orang termasuk Nakhoda;

k. Pada pukul 07.30 WITA, KM Bintang Laut bertolak dari Pelabuhan Padangbai dengan haluan 180° (ke arah selatan) menuju Pulau Nusa Penida untuk kegiatan selam di Manta Point;

l. Pada saat pelayaran, Terduga II berada di ruang kemudi dan memegang kemudi sambil menggunakan radio VHF pada Channel 74, sehingga tidak mendengar panggilan dari kapal lain serta tidak melakukan pengamatan secara menyeluruh, yang mengakibatkan tidak terdeteksinya kapal di sisi kanan yang melaju dengan kecepatan tinggi;

m. Sekitar pukul 08.05 WITA atau setelah kurang lebih 30 (tiga puluh) menit pelayaran, kelasi melihat KM Caspla Buyuk Cruise melintas

dari ...

MAHKAMAH PELAYARAN

dari arah barat ke timur menuju Pelabuhan Buyuk, tidak lama kemudian terjadi Tubrukan yang tidak dapat dihindari, dengan posisi haluan KM Bintang Laut menabrak lambung kiri bagian belakang KM Caspla Buyuk Cruise, setelah kejadian, KM Bintang Laut kembali ke Padangbai sekitar pukul 14.00 WITA;

n. Radio VHF pada awalnya dalam kondisi *standby* di *Channel* 16, namun sering menggunakan *Channel* 74 untuk komunikasi antar kapal berkegiatan *Diving*;

o. Saat terjadinya peristiwa Tubrukan, Terduga II mengalami kondisi setengah sadar akibat benturan keras dan diketahui mengalami patah tulang pada lengan;

p. KM Bintang Laut tidak memiliki perencanaan pelayaran, serta tidak dilengkapi peta pelayaran dan tidak memiliki Standar Operasional Prosedur (SOP) di atas kapal;

q. Setelah kejadian Tubrukan, KM Bintang Laut mengalami kerusakan pada bagian *railing* depan, terdapat 1 (satu) penumpang mengalami luka di bagian dahi, Terduga II mengalami patah tulang, dan kelasi mengalami luka memar;

r. Pada saat kejadian, Terduga II memegang kemudi sambil mengoperasikan radio VHF, sedangkan kelasi berada di bagian belakang kapal;

s. Terduga II menyatakan telah memiliki pengalaman sebagai Nakhoda dan sebelumnya pernah mengoperasikan kapal sejenis;

t. Kapal berlayar dengan putaran mesin sekitar 4.200 RPM dan kecepatan sekitar 20 knot, dengan kondisi cuaca cerah;

u. Terduga II menerangkan bahwa menyadari keberadaan KM Caspla Buyuk Cruise pada jarak sangat dekat di depan haluan kanan sehingga tidak sempat melakukan manuver penghindaran, Tubrukan terjadi secara tiba-tiba pada bagian jendela akomodasi penumpang KM Caspla Buyuk Cruise;

v. Terduga II menerangkan bahwa untuk pengurusan dokumen kapal dilakukan oleh pemilik kapal secara perseorangan;

w. KM Bintang Laut memiliki awak kapal berjumlah 2 (dua) orang termasuk Nakhoda tanpa perjanjian kerja laut formal, dengan sistem upah bagi hasil;

x. Sebelum dan sesaat kejadian tidak terdapat komunikasi antara KM Bintang Laut dan KM Caspla Buyuk Cruise karena Radio VHF *standby* tidak pada *Channel* 16;

y. Tindakan ...

MAHKAMAH PELAYARAN

y. Tindakan setelah kejadian adalah mengevakuasi korban dan kembali ke Pelabuhan Padangbai untuk mendapatkan penanganan medis;

z. Terduga II tidak melakukan pengamatan ke sisi kanan dan kiri secara memadai, serta mengubah *Channel* radio dari 16 ke 74 sehingga tidak mendengar dan menerima panggilan dari kapal lain;

å. Dalam kejadian tersebut tidak terdapat korban jiwa dan tidak terjadi pencemaran laut, namun terdapat korban luka-luka serta adanya kerusakan pada kedua kapal yang memerlukan perbaikan.

6. Saksi Kelasi Kapal Bintang Laut, Saudara I Ketut Renes, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal melalui daring *(Zoom meeting)*, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, dibawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:

a. Lahir di : Padangbai
Tanggal : 04 September 1980
Agama : Hindu
Alamat : BR.Dinas Luhur, Padangbai, Kecamatan Manggis, Kab. Karangasem, Prov.Bali
Pendidikan
Umum : 1) SD, tahun 1993, di Padangbai;
2) SMP, tahun 1996, di Ulakan;
3) SMA, tahun 1999, di Ulakan.
Teknis : -
Pengalaman Berlayar :
1) ABK, OK Dive, tahun 2013 s.d. 2023;
2) Kelasi, Bintang laut, Juli 2025 sampai kejadian;

b. Saksi Kelasi Jaga KM Bintang Laut, Saudara I Ketut Renes hadir dalam sidang untuk memberikan keterangan sebagai Terduga II dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Tubrukan antara Kapal Bintang Laut dengan Kapal Caspla Buyuk Cruise di Perairan Ped, Nusa Penida, pada tanggal 26 November 2025 sekira pukul 08.06 WITA dengan koordinat 08°.39,54,84"°S/115°.29',32,84°T;

c. Saksi bekerja sejak Juli 2025 hingga kejadian atau selama 4 bulan yang memiliki PKL dengan pemilik kapal bernama Saudara I Wayan Mudiasna, dan tidak memiliki sertifikat pelaut, dengan Tugas dan tanggung jawab saksi kelasi adalah melempar tali tros depan dan saat berolah gerak sandar ke dermaga berada dibelakang, kemudian membantu membersihkan ruangan penumpang dan tugas-tugas lain yang di perintahkan oleh Nakhoda;

d. Pada tanggal 26 November 2026 sekira pukul 07.30 WITA, menurut keterangan Saksi bahwa keadaan cuaca bagus, KM Bintang Laut bertolak dari Pelabuhan Padangbai menuju Perairan Nusa Penida Bali, kapal membawa Penumpang Wisatawan *diving* berjumlah 4 (empat)

orang ...

MAHKAMAH PELAYARAN

orang terdiri dari 3 (tiga) orang warga Negara China dan 1 (satu) orang warga Negara Indonesia sebagai Pemandu Wisata, serta 2 (dua) orang Awak kapal termasuk Terduga Nakhoda yang berada di ruang kemudi hingga kejadian Tubrukan;

e. Menurut keterangan Saksi, KM Bintang Laut secara rutin melakukan *diving* di lokasi Manta Point Nusa Penida, dan rata-rata 10 (sepuluh) kali dalam sebulan, namun tergantung banyaknya permintaan dari Wisatawan *diving*;

f. Saat KM Bintang Laut berlayar sekira 30 menit, Saksi berada di buritan atau dekat dengan mesin kapal dan Nakhoda berada di ruang kemudi, sedangkan penumpang berada dibelakang ruang kemudi, kapal berlayar menyusuri Pantai Desa Ped. Nusa Penida kira-kira berjarak tepatnya 1 mil laut dari pantai, sekira pukul 08.05 WITA saat kecepatan 18 knot tiba-tiba saksi melihat KM Caspla Buyuk Cruise kurang lebih berjarak 30 meter terhadap KM Bintang Laut, Saksi segera lari kedepan kemudi untuk menyampaikan ke Terduga Nakhoda, namun jarak dan waktu tidak cukup untuk menghindari terjadinya Tubrukan sehingga KM Bintang Laut menubruk pada bagian lambung belakang sebelah kiri KM Caspla Buyuk Cruise, sehingga Haluan KM Bintang Laut menancap;

g. Setelah kejadian Saksi tidak sadarkan diri, ketika sadar melakukan pengecekan kondisi penumpang, Terduga Nakhoda dan keadaan kapal, dikarenakan Terduga Nakhoda mengalami patah tulang, dilakukan upaya pertolongan pertama dengan obat-obatan yang tersedia di kotak P3K yang ada di kapal, Saksi diperintahkan Terduga Nakhoda untuk membawa mengemudikan kapal KM Bintang Laut menuju Pelabuhan Padangbai untuk mendapat penanganan medis di Padangbai dan saat itu Terduga II belum melaporkan kejadian tersebut ke KSOP Kelas IV Padangbai;

h. Sebelum kejadian, sepengetahuan Saksi Kelasi KM Bintang Laut, Radio VHF sedang digunakan Terduga II Nakhoda di *Channel* 74 untuk berkomunikasi dengan sesama penggiat *Diving* untuk menanyakan informasi dan berkoordinasi terkait kegiatan *Diving* di lokasi Manta Point, Nusa Penida;

i. Selanjutnya posisi kapal berada di pesisir sebelah timur Pelabuhan Padangbai (Pelabuhan Rakyat), KM Bintang Laut mengalami kerusakan pada *railing* depan kanan dan kapal juga dalam kondisi retak dibagian ruang kemudi kanan depan, yang memerlukan perbaikan;

j. Bahwa seluruh keterangan yang disampaikan oleh Saksi tidak dibantah oleh Terduga II selaku Nakhoda KM Bintang Laut, sehingga keterangan tersebut dapat dinyatakan diterima.

7. Saksi ...

MAHKAMAH PELAYARAN

7. Saksi Lainnya Pemilik Kapal Bintang Laut, Saudara I Wayan Mudiasna, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal melalui daring *(Zoom meeting)*, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:

   a. Lahir di : Padangbai
      Tanggal : 27 Desember 1965
      Agama : Hindu
      Alamat : Bajar Dinas Segara, Padangbai, Kecamatan Manggis, Kab. Karangasem, Prov.Bali

      Pendidikan
      Umum : 1) SD, tahun 1980, di Padangbai;
      2) AMP, Tahun 1983, di Ulakan;
      3) SMA, tahun 1986, di Klungkung;

      Teknis : -
      Pengalaman Berkerja:
      1) *Guide diving*, PT Baruna Water Sport, tahun 1989 s.d. 2004;
      2) *Guide diving, Freelance*, tahun 2004 s.d. kejadian;

   b. Saksi Lainnya Pemilik KM Bintang Laut, mengerti saat dipanggil oleh Mahkamah Pelayaran dalam sidang untuk memberikan keterangan sebagai Saksi dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM Bintang Laut dengan KM Caspla Buyuk Cruise di Perairan Ped, Nusa Penida, pada tanggal 26 November 2025 sekira pukul 08.06 WITA dengan koordinat 08°.39,54,84"°S/115°.29',32,84°T;

   c. Pemilik KM Bintang Laut tidak memiliki kantor operasional khusus, melainkan menjalankan kegiatan usaha dari tempat tinggalnya;

   d. Awak kapal dan penumpang pada saat keberangkatan tidak menggunakan alat keselamatan berupa *life jacket*, dan penggunaan *life jacket* baru dilakukan pada saat kegiatan penyelaman, yang juga berfungsi sebagai bagian dari perlengkapan *diving*;

   e. Bahwa sejak bulan Maret 2025, Saksi mulai menjalankan usaha sebagai pemandu wisata penyelaman (*diving*) di wilayah Bali;

   f. Saksi telah melakukan penggantian kerugian atas kerusakan yang dialami oleh KM Caspla Buyuk Cruise, serta memberikan biaya pengobatan kepada korban, termasuk biaya rumah sakit di Nusa Penida, selain itu Saksi juga menanggung biaya penanganan medis terhadap korban dari pihak KM Bintang Laut;

g. Menurut ...

MAHKAMAH PELAYARAN

g. Menurut keterangan Saksi, KM Bintang Laut belum diasuransikan, Saksi selaku pemilik hanya memiliki 1 (satu) unit kapal, dengan sebanyak 3 (tiga) *trip* dalam 1 bulan, dan pada periode musim ramai (*high season*), khususnya bulan desember, dapat mencapai sekitar 15 (lima belas) *trip*;

h. Seluruh keterangan yang disampaikan oleh Saksi tidak dibantah oleh Terduga II selaku Nakhoda KM Bintang Laut, sehingga keterangan tersebut dapat diterima.

8. Saksi Lainnya Perwira Jaga Wilayah Kerja Buyuk, KUPP Kelas II Nusa Penida Saudara Khairil Anwar, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal melalui daring *(Zoom meeting)*, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:

a. Lahir di : Kusamba
Tanggal : 18 Maret 1981
Agama : Islam
Alamat : Desa Toya Pakeh, Nusa Penida, Klungkung, Prov Bali
Pendidikan
Umum : 1) SD, tahun 1993, di Kusamba
2) SMP, Tahun 1996, di Lombok;
3) SMA, tahun 1999, di Klungkung;
Teknis : -
Pengalaman Berkerja:
1) Petugas TU, KUPP Benete, tahun 2007 s.d. 2014;
2) Petugas kesyahbandaran, KUPP Nusa Penida, tahun 2014 s.d. 2020;
3) Penata layanan operasional, KUPP Kelas II Nusa Penida, tahun 2021 s.d. kejadian.

b. Saksi Lainnya Perwira Jaga Wilayah Kerja Buyuk, mengerti saat dipanggil oleh Mahkamah Pelayaran dalam sidang untuk memberikan keterangan sebagai Saksi dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM Bintang Laut dengan KM Caspla Buyuk Cruise di Perairan Ped, Nusa Penida, pada tanggal 26 November 2025 sekira pukul 08.06 WITA dengan koordinat 08°.39,54,84"S/115°.29',32,84"T;

c. Saksi menjabat sebagai Penata Pelayanan Operasional dan sekaligus bertugas sebagai Perwira Jaga, dengan tugas antara lain melaksanakan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di wilayah kerja Pelabuhan Kusamba, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (KUPP) Kelas II Nusa Penida;

d. Saksi ...

MAHKAMAH PELAYARAN

d. Saksi merupakan pejabat yang menerbitkan SPB untuk KM Caspla Buyuk Cruise dan KM Bintang Laut pada saat setelah kejadian kecelakaan kapal dari Pelabuhan Sanur;

e. KM Caspla Buyuk Cruise kembali dalam kondisi mengalami kerusakan dan tidak diperkenankan mengangkut penumpang, sehingga pelayaran dilakukan dalam keadaan kosong;

f. Saksi menerima laporan dari Terduga I Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise yang menyampaikan bahwa penumpang yang mengalami luka-luka segera dibawa ke Puskesmas Nusa Penida untuk mendapatkan penanganan medis;

g. Saksi telah melakukan pemeriksaan langsung ke atas KM Caspla Buyuk Cruise dan menemukan kerusakan pada bagian kiri atas kapal berupa pecahnya kaca dengan ukuran kurang lebih 1,5 meter x 1 meter;

h. *Master Sailing Declaration* dibuat melalui system Inaportnet, dengan cara diketik, dipindai (*scan*), dan kemudian diunggah ke dalam sistem tersebut;

i. Bahwa seluruh keterangan yang disampaikan oleh Saksi tidak dibantah oleh Terduga II selaku Nakhoda KM Bintang Laut, sehingga keterangan tersebut dapat dinyatakan diterima dan memiliki kekuatan pembuktian.

9. Saksi Lainnya Pembuat BAPP KUPP Kelas II Nusa Penida Saudara I Nengah Warnata, S.H., hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal melalui daring *(Zoom meeting)*, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, di bawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:

a. Lahir di : Bangli
Tanggal : 25 Februari 1982
Agama : Hindu
Alamat : Desa Damulih, Kecamatan Susui, Kabupaten Bangli, Prov.Bali
Pendidikan
Umum : 1) SD, tahun 1994, di Demutih;
2) SMP, Tahun 1997, di Susut;
3) SMA, tahun 2000 di Bangli;
4) S-I Hukum, tahun 2016, di Denpasar.
Teknis : PPNS, tahun 2022 di Lemdikat Polri.

Pengalaman Berkerja:

MAHKAMAH PELAYARAN

1) Petugas Kesyahbandaran, KUPP Nusa Penida, tahun 2005 s.d. 2006;
2) Petugas Kesyahbandaran, KUPP Nusa Penida Wilker Nusa Lembongan, tahun 2007 s.d. 2008;
3) Petugas Kesyahbandaran, KUPP Nusa Penida Wilker Kusamba, tahun 2009 s.d. 2010;
4) Petugas Kesyahbandaran, KUPP Nusa Penida Wilker Manggis, tahun 2011 s.d. 2016;
5) Petugas Kesyahbandaran, KUPP Nusa Penida Wilker Mentigi, tahun 2017 s.d. 2020;
6) Petugas Kesyahbandaran, KUPP Nusa Penida Wilker Kusamba, tahun 2021 s.d. kejadian.

b. Saksi Lainnya Pembuat BAPP KUPP Kelas II Nusa Penida, mengerti saat dipanggil oleh Mahkamah Pelayaran dalam sidang untuk memberikan keterangan sebagai Saksi dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM Bintang Laut dengan KM Caspla Buyuk Cruise di Perairan Ped, Nusa Penida, pada tanggal 26 November 2025 sekira pukul 08.06 WITA dengan koordinat 08°.39,54,84"S/115°.29',32,84"T;

c. Saksi menerangkan bahwa tugas dan tanggung jawabnya di KSOP Kelas IV Padangbai meliputi pelaksanaan pengawasan keselamatan pelayaran terhadap kapal-kapal yang beroperasi di Pelabuhan Padangbai, memastikan terpenuhinya unsur keselamatan, serta melaksanakan fungsi sebagai Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-Undangan di bidang pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2016, termasuk melakukan penyelidikan terhadap kecelakaan kapal serta penindakan terhadap dugaan tindak pidana pelayaran;

d. Saksi menerangkan bahwa pada saat kejadian berada di kantor dalam rangka melaksanakan tugas sebagai Perwira Jaga Wilayah Kerja (wilker) Kusamba, dan memperoleh informasi dari pimpinan pada tanggal 26 November 2025 sekitar pukul 12.00 WITA, atau kurang lebih 4 jam setelah terjadinya Tubrukan antara KM Caspla Buyuk Cruise dan KM Bintang Laut;

e. Saksi menerangkan bahwa dalam rangka penyampaian informasi kepada wilayah kerja Buyuk, saksi melakukan koordinasi dengan agen atau pemilik kapal untuk memperoleh data kapal yang mengalami kecelakaan, yang selanjutnya didokumentasikan sebagai bahan data awal, Saksi juga menyusun kronologis kejadian berdasarkan keterangan dari masing-masing Nakhoda, awak kapal, serta saksi lainnya;

f. Saksi menerangkan bahwa setelah memperoleh informasi, Saksi segera melakukan koordinasi dengan para pemangku kepentingan (*stakeholders*) di Pelabuhan Padangbai dan Sanur, termasuk dengan

pimpinan ...

MAHKAMAH PELAYARAN

pimpinan dan pemilik kapal, setelah diterbitkan Surat Keputusan (SK) oleh pimpinan KSOP Kelas IV Padangbai, tim langsung melakukan pemeriksaan terhadap kecelakaan kapal yang melibatkan KM Caspla Buyuk Cruise dan KM Bintang Laut;

g. Saksi menerangkan bahwa pelaksanaan pemeriksaan dilakukan berdasarkan perintah pimpinan, meliputi pemeriksaan terhadap Nakhoda, kelasi, dan pemilik KM Bintang Laut, serta Nakhoda, Mualim I, kelasi, dan pengawas operasional PT Wijaya Buyuk Abadi selaku operator KM Caspla Buyuk Cruise, sehubungan dengan keterbatasan jumlah PPNS di KSOP Kelas IV Pelabuhan Padangbai;

h. Saksi menerangkan bahwa Saksi bukan merupakan pejabat yang menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) bagi KM Caspla Buyuk Cruise maupun KM Bintang Laut;

i. Saksi menerangkan bahwa pemeriksaan terhadap Nakhoda KM Bintang Laut dilakukan pada tanggal 31 Desember 2025, setelah yang bersangkutan keluar dari rumah sakit dan berada dalam masa pemulihan;

j. Saksi menerangkan bahwa berdasarkan hasil pemeriksaan terhadap Terduga I Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise, kapal tersebut dilengkapi dengan peralatan keselamatan berupa 130 (seratus tiga puluh) *life jacket* untuk kapasitas 87 (delapan puluh tujuh) penumpang dan 5 (lima) awak kapal, 4 (empat) *life buoy*, serta 2 (dua) *liferaft*, yang telah sesuai dengan sertifikat keselamatan, peralatan navigasi yang tersedia meliputi GPS, radio VHF, kompas, dan teropong;

k. Saksi menerangkan bahwa berdasarkan keterangan Terduga I dan Terduga II, bahwa Radio VHF pada kedua kapal dalam kondisi berfungsi, namun demikian, KM Bintang Laut pada saat kejadian menggunakan *Channel* 74 untuk berkomunikasi dengan kapal-kapal lain di Manta Point dalam rangka memperoleh informasi terkait kegiatan wisata *diving*, sedangkan KM Caspla Buyuk Cruise telah menggunakan radio sesuai ketentuan, yaitu siaga pada *Channel* 16 selama pelayaran;

l. Saksi menerangkan bahwa pembinaan kepada kapal-kapal yang akan berlayar selalu dilakukan, khususnya kewajiban penggunaan radio VHF pada *Channel* 16, serta pentingnya pengamatan keliling (*look-out*) secara optimal, terutama dalam kondisi kapal berpapasan atau bersilangan yang berpotensi menimbulkan bahaya, serta perlunya peningkatan kehati-hatian oleh para Nakhoda;

m. Saksi menerangkan bahwa dalam praktiknya masih terdapat penumpang yang tidak menggunakan *life jacket* selama pelayaran, karena umumnya hanya digunakan dalam kondisi darurat;

n. Saksi ...

MAHKAMAH PELAYARAN

n. Saksi menerangkan bahwa dalam pemeriksaan terhadap para terperiksa, Saksi belum menanyakan terkait kewajiban penggunaan suling atau alat isyarat bunyi lainnya, mengingat pada umumnya kapal cepat (*Speed boat*) tidak dilengkapi dengan alat tersebut, serta Saksi belum mengetahui bahwa peralatan dimaksud merupakan perlengkapan yang wajib tersedia di kapal penumpang;

o. Semua keterangan Saksi tidak ada yang disanggah oleh Terduga II Nahkoda Kapal Bintang Laut, sehingga keterangan tersebut dapat diterima.

C. Pendapat Mahkamah Pelayaran

Atas dasar penelitian dan pemeriksaan secara seksama terhadap berkas yang diterima Mahkamah Pelayaran dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP), serta keterangan yang diberikan para Terduga, para Saksi dan Saksi lainnya di hadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal pada hari Selasa dan Rabu tanggal 10 dan 11 Februari 2026, bertempat di Kantor Mahkamah Pelayaran Jakarta dan melalui daring (*zoom meeting)* dari KUPP Kelas II Nusa Penida Wilayah Kerja Kusamba, sehubungan dengan kecelakaan kapal Tubrukan antara Kapal Bintang Laut dengan Kapal Caspla Buyuk Cruise, pada tanggal 16 November 2026 di Perairan Ped, Nusa Penida, telah sampai pada pendapat sebagai berikut :

1. Tentang Kapal, Dokumen Kapal dan Awak Kapal

Berdasarkan pemeriksaan atas data-data administratif dan berdasarkan hasil pemeriksaan lanjutan terhadap para Terduga dan para Saksi, maka keadaan kapal, dokumen kapal, dan awak kapal sebagai berikut:

KM Caspla Buyuk Cruise

a. Kapal

1) Berdasarkan dokumen kapal yang terlampir dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan berupa fotokopi Pas Besar Nomor : AL.520/7/20/KSOP.BNA-2021, diterbitkan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa, atas nama Menteri Perhubungan, pada tanggal 21 Oktober 2021 di Benoa, dengan pengukuhan terakhir di Benoa tanggal 9 Oktober 2025 ;

2) Fotokopi Sertifikat Keselamatan Kapal, Nomor : AL.501/28/09/ KSOP.BNA-2025 untuk kapal Penumpang dengan Tonase Kotor GT.7 s.d GT<35, diterbitkan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa tanggal 15 September 2025 dan berlaku sampai dengan tanggal 14 Desember 2025 ;

3) Fotocopy ...

MAHKAMAH PELAYARAN

3) Fotokopi Sertifikat Manajemen Keselamatan Sementara, Nomor : AL.601/2/9/KSOP.BNA-2025, diterbitkan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa tanggal 5 Maret 2025, berlaku sampai dengan tanggal 4 September 2025;

4) Fotokopi Sertifikat Nasional Garis Muat Kapal Nomor : AL.509/22/17/KSOP. BNA-2025, diterbitkan tanggal 15 Desember 2025 oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa, berlaku sampai dengan tanggal 14 Desember 2025;

5) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah melalui Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, ketentuan mengenai status hukum kapal diatur secara sistematis dalam beberapa tahapan:

   a. Pasal 154, ditegaskan bahwa status hukum kapal hanya dapat ditentukan setelah melalui tiga proses utama, yaitu pengukuran kapal, pendaftaran kapal, dan penetapan kebangsaan kapal. Ketiga tahapan tersebut merupakan satu kesatuan yang harus dipenuhi sebelum kapal memperoleh pengakuan hukum secara resmi;

   b. Pasal 155 ayat (1) diatur bahwa setiap kapal sebelum dioperasikan wajib terlebih dahulu dilakukan pengukuran oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang oleh Menteri. Ketentuan ini menunjukkan bahwa pengukuran merupakan syarat awal yang bersifat wajib. Selanjutnya, sebagaimana Pasal 155 ayat (3) menyebutkan bahwa berdasarkan hasil pengukuran tersebut diterbitkan Surat Ukur bagi kapal yang memiliki tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7;

   c. Pasal 163 ayat (1) disebutkan bahwa kapal yang didaftarkan di Indonesia dan berlayar di laut diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia oleh Menteri. Kemudian, dalam Pasal 163 ayat (2) dijelaskan bahwa Surat Tanda Kebangsaan tersebut diberikan dalam beberapa bentuk sesuai dengan ukuran kapal, yaitu Surat Laut untuk kapal dengan ukuran GT 175 atau lebih, Pas Besar untuk kapal dengan ukuran GT 7 sampai dengan kurang dari GT 175, serta Pas Kecil untuk kapal dengan ukuran kurang dari GT 7.

6) Berdasarkan 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 ...

MAHKAMAH PELAYARAN

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 demikian dari sertifikat dan surat kapal tersebut diperoleh data-data mengenai KM Caspla Buyuk Cruise yaitu sebagai jenis kapal motor (Penumpang), konstruksi *fiberglass*, berbendera Indonesia, dengan ukuran P x L x D (meter) = 17,52 x 4.00 x 1.50 (meter), GT 31 dan NT 10, kapal dibangun tahun 2017, digerakkan oleh mesin penggerak utama 5 (lima) unit mesin bensin Suzuki dengan masing-masing 300 HP, dengan bahan bakar Pertamax.

Bahwa KM Caspla Buyuk Cruise 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.

KM Bintang Laut

1) Berdasarkan dokumen kapal yang terlampir dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan berupa Fotokopi Pas Kecil Nomor: AL.520/4/6/KSOP.Pbi-2025 yang diterbitkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Padang Bai tanggal 10 Juli 2025 ;

2) Fotokopi Surat Keselamatan Kapal Nomor: AL.501/10/18/KSOP.Pbi-25, dengan tonase kotor kurang dari GT.7 yang diterbitkan menurut ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensional Berbendera Indonesia sesuai petunjuk teknis, SK Dirjen Hubla No. UM.008/9/20/DJPL-12, diterbitkan oleh Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Padangbai tanggal 10 Juli 2025 dan berlaku hingga tanggal 9 Januari 2026;

3) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah melalui Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, ketentuan mengenai status hukum kapal diatur secara sistematis dalam beberapa tahapan:

a. Pasal ...

MAHKAMAH PELAYARAN

a. Pasal 154, ditegaskan bahwa status hukum kapal hanya dapat ditentukan setelah melalui tiga proses utama, yaitu pengukuran kapal, pendaftaran kapal, dan penetapan kebangsaan kapal. Ketiga tahapan tersebut merupakan satu kesatuan yang harus dipenuhi sebelum kapal memperoleh pengakuan hukum secara resmi;

b. Pasal 155 ayat (1) diatur bahwa setiap kapal sebelum dioperasikan wajib terlebih dahulu dilakukan pengukuran oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang oleh Menteri. Ketentuan ini menunjukkan bahwa pengukuran merupakan syarat awal yang bersifat wajib. Selanjutnya, sebagaimana Pasal 155 ayat (3) menyebutkan bahwa berdasarkan hasil pengukuran tersebut diterbitkan Surat Ukur bagi kapal yang memiliki tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7;

c. Pasal 163 ayat (1) disebutkan bahwa kapal yang didaftarkan di Indonesia dan berlayar di laut diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia oleh Menteri. Kemudian, dalam Pasal 163 ayat (2) dijelaskan bahwa Surat Tanda Kebangsaan tersebut diberikan dalam beberapa bentuk sesuai dengan ukuran kapal, yaitu Surat Laut untuk kapal dengan ukuran GT 175 atau lebih, Pas Besar untuk kapal dengan ukuran GT 7 sampai dengan kurang dari GT 175, serta Pas Kecil untuk kapal dengan ukuran kurang dari GT 7.

4) Berdasarkan 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.

Dari dokumen kapal tersebut, diperoleh data-data mengenai KM Bintang Laut, jenis Perahu Wisata (*Recreation Boat*), Bahan Utama Kapal "*Fiberglass*", berbendera Indonesia, dengan ukuran P x L x D (meter) = 12,65 x 2,90 x 0,95 (meter), GT 6 dan NT 2, kapal dibangun 9 April 2025 di Ulakan, digerakkan oleh 2 (dua) unit mesin Merk Yamaha masing-masing 250 PK, dengan bahan bakar Pertalite, dengan Pemilik Saudara I Wayan Mudiasna alamat di Banjar Dinas Segara Desa Padangbai Kecamatan Manggis Karangasem.

Bahwa KM Bintang laut telah memenuhi persyaratan mengenai "status hukum kapal" sebagaimana ditentukan dalam ketentuan Undang-

MAHKAMAH PELAYARAN

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

KM Caspla Buyuk Cruise

1) Berdasarkan Fotokopi dokumen kapal pada Pas Besar Nomor : AL.520/7/20/KSOP.BNA-2021, diterbitkan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa, atas nama Menteri Perhubungan, pada tanggal 21 Oktober 2021 di Benoa, dengan pengukuhan terakhir di Benoa tanggal 9 Oktober 2025;

2) Fotokopi Sertifikat Keselamatan Kapal, Nomor : AL.501/28/09/ KSOP.BNA-2025 untuk kapal Penumpang dengan Tonase Kotor GT.7 s.d GT < 35, diterbitkan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa tanggal 15 September 2025 dan berlaku sampai dengan tanggal 14 Desember 2025 ;

3) Fotokopi Sertifikat Manajemen Keselamatan Sementara, Nomor : AL.601/2/9/ KSOP.BNA-2025, diterbitkan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa tanggal 5 Maret 2025, berlaku sampai dengan tanggal 4 September 2025;

4) Berdasarkan Fotokopi Sertifikat Nasional Garis Muat Kapal Nomor: AL.509/22/17/KSOP.BNA-2025 yang diterbitkan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa pada tanggal 15 September 2025, yang berlaku sampai dengan tanggal 14 Desember 2025;

5) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 124 ayat (1) bahwa setiap kegiatan pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia wajib memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Pasal 124 ayat (2) diatur bahwa persyaratan keselamatan kapal tersebut meliputi aspek material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan dan perlengkapan termasuk alat penolong dan radio, serta elektronika kapal, yang menunjukkan bahwa keselamatan kapal harus dipenuhi secara menyeluruh;

6) Dan ...

MAHKAMAH PELAYARAN

6) Dan Pasal 126 ayat (1) ditentukan bahwa kapal yang telah memenuhi persyaratan keselamatan diberikan sertifikat keselamatan oleh Menteri sebagai bukti kelaiklautan kapal;

7) Pengaturan lebih lanjut mengenai standar kelaiklautan kapal, termasuk aspek pencegahan pencemaran dan garis muat kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 129, Pasal 147, dan Pasal 148, diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021, serta secara teknis dilaksanakan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2021, yang mengatur tata cara pemeriksaan, pengujian, dan sertifikasi keselamatan kapal.

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, Pasal 129, Pasal 147, dan Pasal 148, diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021, serta secara teknis dilaksanakan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2021, yang mengatur tata cara pemeriksaan, pengujian, dan sertifikasi keselamatan kapal, maka KM Caspla Buyuk Cruise secara administrasi telah memenuhi persyaratan mengenai keselamatan kapal yang telah ditentukan oleh Undang-Undang.

KM Bintang Laut

1) Berdasarkan dokumen kapal yang terlampir dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan berupa Fotokopi Pas Kecil Nomor : AL.520/4/6/KSOP.Pbi-2025 yang diterbitkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Padang Bai tanggal 10 Juli 2025;

2) Fotokopi Surat Keselamatan Kapal Nomor: AL.501/10/18/KSOP.Pbi-25, oleh Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Padangbai tanggal 10 Juli 2025 dan berlaku hingga tanggal 9 Januari 2026;

3) Berdasarkan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, khususnya Pasal 124, Pasal 126, yang mengatur mengenai kelaiklautan kapal, persyaratan keselamatan, persyaratan pencegahan pencemaran, serta penetapan garis muat kapal, sebagaimana dikaitkan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan yang telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang

Penyelenggaraan ...

MAHKAMAH PELAYARAN

Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal, pada prinsipnya setiap kapal yang dioperasikan di perairan Indonesia wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal:

4) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 124 ayat (1) bahwa setiap kegiatan pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia wajib memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Pasal 124 ayat (2) diatur bahwa persyaratan keselamatan kapal tersebut meliputi aspek material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan dan perlengkapan termasuk alat penolong dan radio, serta elektronika kapal, yang menunjukkan bahwa keselamatan kapal harus dipenuhi secara menyeluruh;

5) Dan Pasal 126 ayat (1) ditentukan bahwa kapal yang telah memenuhi persyaratan keselamatan diberikan sertifikat keselamatan oleh Menteri sebagai bukti kelaiklautan kapal.

6) Pengaturan lebih lanjut mengenai standar kelaiklautan kapal, termasuk aspek pencegahan pencemaran dan garis muat kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 129, Pasal 147, dan Pasal 148, diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021, serta secara teknis dilaksanakan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2021, yang mengatur tata cara pemeriksaan, pengujian, dan sertifikasi keselamatan kapal.

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 dan Pasal 129, Pasal 147, dan Pasal 148, diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021, serta secara teknis dilaksanakan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2021, yang mengatur tata cara pemeriksaan, pengujian, dan sertifikasi keselamatan kapal, maka KM Bintang Laut secara administrasi telah memenuhi persyaratan mengenai keselamatan kapal yang telah ditentukan oleh Undang-Undang.

c. Awak Kapal ...

MAHKAMAH PELAYARAN

c. Awak Kapal

KM Caspla Buyuk Cruise

1) Surat Persetujuan Berlayar Nomor SPB.IDBOA.1125.0002346, yang diterbitkan di Sanur tanggal 26 November 2026 oleh Syahbandar (*Harbour Master)* yang menyatakan bahwa jumlah awak kapal sebanyak 5 (lima) orang;

2) Berdasarkan Pengesahan Awak KM Caspla Buyuk Cruise Nomor : SL019.IDBOA.1125.004724, dikeluarkan oleh tanggal 25 November 2025 yang isinya menyatakan nama-nama awak kapal berjumlah 5 orang dengan susunan ;

No	Nama	Jabatan	Sertifikat
1	I Wayan Sarjana	Nakhoda	ANT V/6211809448M50224
2	I Kadek Sujana	Mualim I	BST / 6211809446010623
3	Andri Yudha Hartanto	KKM	SKK 60 Mil / PK.303/12/ 010/KSOP. Tg.WI-19
4	Siwang Tobe Sir	Kelasi	BST / 6212314580O10523
5	I Wayan Murja	Kelasi	BST / 6212463343018124

3) Fotokopi Surat Keterangan Kecakapan (60 mil) Nomor : PK.306/06/03/KSOP.BNA-2018, tanggal 16 November 2018 yang dikeluarkan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa dngan isi suratnya "Telah memenuhi syarat sesuai ketentuan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan pembatasan kewenangan Dapat menduduki jabatan Nakhoda di Kapal Motor/Kapal Layar Motor dengan isi kotor kurang dari 100M3 (GT 35) yang berlayar dalam daerah perairan tidak lebih dari 60 mil laut dari daratan terdekat".

4) Fotokopi Sertifikat Ahli Nautika Tingkat V Manajemen atas nama I Wayan Sarjana yang diterbitkan tanggal 28 November 2024 oleh Kepala Sub Direktorat Kepelautan Direktorat Perkapalan dan Kepelautan dengan kapasitasnya sesuai Surat Pengukuhan Keabsahan Penerbitan Sertifikat yaitu sebagai *Chief Mate* atau *Master* pada *local voyages* dibawah GT 500.

5) 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";*

Berdasarkan Daftar Awak Kapal, Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum yang dimiliki KM Caspla Buyuk Cruise dan Pasal 135 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 maka KM Caspla Buyuk Cruise telah memenuhi persyaratan pengawakan sebagaimana ditentukan dalam peraturan perundang-undangan.

Dengan ...

MAHKAMAH PELAYARAN

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 Caspla Buyuk Cruise telah memenuhi persyaratan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

KM Bintang Laut

1) Berdasarkan kepada Daftar Nama Nakhoda dan ABK di Kapal Bintang Laut tanggal 26 November 2025 yang dibuat oleh Nakhoda;

2) Surat Persetujuan Berlayar Nomor : P.42/KSOP.IV/692/XI/2025 tanggal 25 November 2025 yang diterbitkan di Padangbai menyatakan bahwa jumlah awak kapal sebanyak 2 (dua) orang;

3) Awak kapal Bintang Laut berjumlah 2 orang sebagai berikut :

No	Nama	Jabatan	Sertifikat
1	I Nyoman Darma	Nakhoda	SKK 60 Mil Nomor N.87.DL.31/XII/P.PKL-2000, diterbitkan di Pekalongan tanggal 19 Desember 2000.
2	I Ketut Renes	Kelasi	Tidak ada

4) Berdasarkan Pas Kecil KM Bintang Laut Nomor : AL.520/4/6/KSOP.Pbi-2025, yang diterbitkan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Kelas IV Padang Bai tanggal 10 Juli 2025, pada lampiran Pas Kecil menyebutkan bahwa pengawakan minimum : 2 orang (*person*) dengan Surat Keterangan Kecakapan (SKK) 30 atau 60 mil;

5) Dalam lampiran Pas Kecil menyatakan bahwa jumlah orang yang dapat ditampung oleh sarana penyelamat yang tersedia adalah 15 (lima belas) orang termasuk awak kapal;

6) Dalam Surat Pernyataan Nakhoda yang dibuat oleh I Nyoman Darma menyebutkan bahwa muatan kapal tersebut adalah penumpang sesuai manifes;

7) Dalam Surat Keterangan Kecakapan Pelaut : 60 Mil *Plus* atas nama I Nyoman Darma, yang diterbitkan pada tanggal 19 Desember 2000 di Pekalongan yang peruntukannya terhadap bersangkutan boleh berlayar hingga pencabutan kembali sebagai Nakhoda kapal nelayan laut dengan ukuran isi kotor 100 m3 sampai 250 m3 dalam daerah perairan penangkapan ikan yang tidak boleh lebih dari 200 mil pantai yang terdekat;

8) Awak Kapal ...

MAHKAMAH PELAYARAN

8) Awak kapal atas nama I Ketut Renes sebagaimana tercatat dalam daftar Nakhoda dan ABK di Kapal Bintang Laut, pada tanggal 26 November 2025 yang dibuat oleh Nakhoda, di dalam berkas pemeriksaan pada angka 4 menyebutkan bahwa ABK bersangkutan belum memiliki sertifikat kepelautan, demikian juga pada saat sidang pemeriksaan lanjutan di Kantor Mahkamah Pelayaran melalui *Zoom Meeting*, memberikan keterangan sama dengan tidak memiliki sertifikat kecakapan kepelautan;

9) Sesuai 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 Pasal 135 yang menyatakan : *"bahwa setiap kapal wajib diawaki oleh awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional"*.

Berdasarkan Daftar Awak Kapal, Pas Kecil, Daftar ABK, Surat Pernyataan Nakhoda dan Lampiran Pas Kecil mengenai Pengawakan Minimum yang dimiliki KM Bintang Laut dikaitkan dengan ketentuan Pasal 135 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 maka Kapal Bintang Laut yang mengangkut penumpang, diawaki oleh Nakhoda yang Surat Keterangan Kecakapannya untuk kapal nelayan ikan, dan satu awak kapal lainnya tidak memiliki sertifikat kecakapan kepelautan.

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 Mahkamah Pelayaran berpendapat tentang kapal, dokumen kapal KM Bintang Laut telah memenuhi kelaiklautan sedangkan mengenai awak kapal Bintang Laut tidak memenuhi, sehingga tidak dapat diterima.

2. Tentang Cuaca

Berdasarkan hasil analisis dari Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim Kelas I Tanjung Priok Jakarta melalui suratnya Nomor : ME.01.02/LK.024/KTJP/V/2025 tanggal 05 Februari 2026, dan berdasarkan keterangan Terduga dan para Saksi, maka mengenai keadaan cuaca pada saat terjadinya kecelakaan kapal di lokasi kejadian adalah sebagai berikut:

1. Menurut hasil analisis Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim Kelas I Tanjung Priok Jakarta prakiraan keadaan cuaca, angin, arus dan tinggi gelombang, pada tanggal 26

November ...

MAHKAMAH PELAYARAN

November 2025 pukul 08.06 WITA, saat kejadian kecelakaan kapal di Perairan Nusa Penida pada posisi 08° 39'54,84" LS/115° 29'32,84" BT, adalah sebagai berikut:

Cuaca	: Berawan
Arah dan kecepatan angin	: Arah dari Barat - Barat Laut 06 -13 Knots
Arah dan kecepatan Arus	: Arah ke Utara - Timur Laut cm/s
Arah dan Tinggi Gelombang	: Arah ke Utara – Timur Laut *Smooth – Slight*
Jarak penglihatan/pandang	: 08 - 12 Km.

2. Bahwa berdasarkan keterangan Terduga dan para Saksi fakta dalam Berita Acara Terperiksa/Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan dan dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal pada saat kejadian kecelakaan kapal keadaan cuaca cerah berawan, tinggi gelombang *smooth* 0,10 -0,50 meter, kecepatan angin rendah, dan jarak pandang baik.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa berdasarkan Analisis Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim Kelas I Tanjung Priok, dan keterangan Para Terduga dan Para Saksi, fakta tersebut di atas terdapat kesesuaian antara keterangan informasi cuaca dari Badan Metereologi, Klimatologi, dan Geofisika dengan dengan keterangan yang diperoleh dari Para Terduga dan Para Saksi di persidangan tentang keadaan cuaca pada saat kejadian kecelakaan kapal, bahwa tinggi gelombang 0,10-0,50 meter (*smooth*) dan angin Arah dari Barat-Barat Laut dengan kecepatan lebih kurang 6 -13 knots, sehingga keterangan mengenai cuaca dapat diterima.

3. Muatan dan Stabilitas Kapal

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

KM Caspla Buyuk Cruise

a. Muatan

1) Berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise yang diperkuat dengan dokumen manifes, jumlah muatan KM Caspla Buyuk Cruise adalah 62 (enam puluh dua) orang, terdiri atas 33 (tiga puluh tiga) penumpang lokal dan 29 (dua puluh sembilan) penumpang asing, seluruhnya penumpang dewasa, tidak ada penumpang anak-anak dan tidak ada penumpang bayi;

2) Berdasarkan ...

MAHKAMAH PELAYARAN

2) Berdasarkan Surat Ukur Dalam Negeri, Nomor: 2954/Pd, dikeluarkan di Benoa pada tanggal 21 Januari 2019, ditandatangani oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa, KM Caspla Buyuk Cruise memiliki ukuran-ukuran pokok sebagai berikut:

Panjang : 17,52 meter.
Lebar : 4,00 meter.
Dalam : 1,50 meter.

3) Berdasarkan Sertifikat Garis Muat Nasional Sementara, Nomor: AL.509/22/17/KSOP.BNA/2025, dikeluarkan di Benoa pada tanggal 15 September 2025, ditandatangani oleh Kepala Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa, KM Caspla Buyuk Cruise memiliki lambung timbul minimum untuk perairan air laut sebesar 41,70 centimeter. Dengan demikian, sarat maksimal yang diperbolehkan adalah 1,50 meter dikurangi 0,417 meter sama dengan 1,083 meter;

4) Berdasarkan dokumen Sertifikat Keselamatan Kapal Nomor: AL.501/28/09/KSOP.BNA-2025 jumlah penumpang KM Caspla Buyuk Cruise yang diizinkan adalah 87 (delapan puluh tujuh) orang. Berdasarkan keterangan Terduga Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise yang diperkuat oleh Saksi Mualim I, serta dokumen manifes penumpang, jumlah penumpang KM Caspla Buyuk Cruise berjumlah 62 (enam puluh dua) orang. Hal ini menunjukkan bahwa kapal tidak kelebihan penumpang;

5) Berdasarkan dokumen *Master Sailing Declaration* (MSD) atau Surat Pernyataan Nakhoda sebelum keberangkatan kapal tanggal 26 November 2025 yang ditandatangani oleh Nakhoda, sebagai syarat diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dinyatakan bahwa kondisi sarat kapal dalam kondisi baik;

6) Dengan demikian, kapal tidak mengalami kelebihan beban (*overdraft*).

b. Keadaan Stabilitas Kapal

1) Berdasarkan dokumen *Master Sailing Declaration* (MSD) atau Surat Pernyataan Nakhoda sebelum keberangkatan kapal tanggal 26 November 2025 yang ditandatangani oleh Nakhoda, sebagai syarat diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dinyatakan bahwa kondisi stabilitas kapal dalam kondisi baik;

2) Berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda yang diperkuat oleh keterangan Saksi Mualim I dinyatakan bahwa pengaturan 62 (enam

puluh ...

MAHKAMAH PELAYARAN

puluh dua) orang penumpang dilakukan secara merata, antara sisi sebelah kiri dan sisi sebelah kanan ruang kabin penumpang;

3) Berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda yang diperkuat oleh keterangan Saksi Mualim I dan Saksi Kelasi dinyatakan bahwa kondisi kapal sebelum keberangkatan tegak, tidak miring ke kiri atau ke kanan.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa tentang muatan dan stabilitas KM Caspla Buyuk Cruise dapat diterima.

KM Bintang Laut

a. Muatan

1) Berdasarkan keterangan Terduga Nakhoda yang diperkuat dengan dokumen Daftar Penumpang tertanggal 26 November 2025, di Pelabuhan Padangbai dengan tujuan Pelabuhan Nusa Penida, yang ditandatangani oleh Nakhoda dan diketahui oleh Kepala Perwakilan Padangbai, jumlah muatan KM Bintang laut adalah 4 (empat) orang;

2) Berdasarkan Surat Keselamatan Kapal Nomor: AL.501/10/18/KSOP.Pdi-25 tanggal 10 Juli 2025 yang berlaku sampai dengan 09 Januari 2026 yang diterbitkan oleh KSOP Kelas IV Padangbai, ukuran pokok sebagai berikut:

Panjang : 12,65 meter.
Lebar : 2,90 meter.
Dalam : 0,95 meter.
Jumlah pelayar selain awak kapal yang diizinkan 15 (lima belas) orang.

3) Berdasarkan dokumen *Master Sailing Declaration* (MSD) atau Surat Pernyataan Nakhoda sebelum keberangkatan kapal tanggal 26 November 2025 yang ditandatangani oleh Nakhoda, sebagai syarat diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dalam kolom *draft* kapal tidak terdapat keterangan keadaan *draft*;

4) Dengan demikian, kapal tidak mengalami kelebihan beban *(overdraft)*.

b. Keadaan Stabilitas Kapal

1) Berdasarkan dokumen *Master Sailing Declaration* (MSD) atau Surat Pernyataan Nakhoda sebelum keberangkatan kapal tanggal 26 November 2025 yang ditandatangani oleh Nakhoda, sebagai syarat diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dalam kolom stabilitas kapal tidak terdapat keterangan keadaan stabilitas;

2) Berdasarkan ...

MAHKAMAH PELAYARAN

2) Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda KM Bintang Laut yang diperkuat oleh keterangan Saksi Kelasi dinyatakan bahwa kondisi kapal sebelum keberangkatan tegak, tidak miring ke kiri atau ke kanan.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa tentang muatan dan stabilitas KM Bintang Laut dapat diterima.

4. Navigasi dan Olah Gerak

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

KM Caspla Buyuk Cruise

a. Navigasi

1) KM Caspla Buyuk Cruise di awaki oleh perwira kapal yang terdiri dari 1 (satu) orang Nakhoda, yang memiliki sertifikat keahlian ANT V Manajemen, dibantu oleh 1 (satu) orang Mualim I yang memiliki sertifikat SKK 60 Mil;

2) KM Caspla Buyuk Cruise memiliki alat navigasi berupa 1 (satu) unit GPS, dan 1 (satu) unit *Radio marine* VHF, dan teropong, saat kapal berlayar Radio VHF *Standby* di *Channel* 16;

3) KM Caspla Buyuk Cruise tidak terdapat pembagian jadwal dinas jaga navigasi yang tetap, tugas jaga navigasi dilakukan bersama-sama Terduga I Nakhoda dan Saksi Mualim I, Terduga I secara langsung mengemudikan kapal, mengoperasikan radio VHF, serta melakukan pengamatan ke arah haluan kapal;

4) Sekira pukul 07.20 WITA, pada saat KM Caspla Buyuk Cruise bertolak dari Dermaga Sanur, setelah 15-25 menit pelayaran mendekati perairan Nusa Penida dengan kecepatan 17-18 knot, Terduga I melihat/mengamati sebuah kapal kecil di sisi kiri yang sedang berlayar memotong haluan kapal pada jarak awal sekira 5–6 mil laut yang kemudian terlihat kembali yang diperkirakan 1,5 mil laut, Terduga I Nakhoda berupaya melakukan komunikasi melalui radio VHF pada *Channel* 16 dengan memanggil kapal yang ada berada di sisi kirinya, namun tidak memperoleh respon dari kapal tersebut;

5) Berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda yang dikuatkan oleh Saksi Mualim I, bahwa karena tidak ada jawaban panggilan radio VHF, Terduga I Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise bernavigasi untuk

menghindar ...

MAHKAMAH PELAYARAN

menghindar dengan mengubah haluan ke kanan, namun karena kecepatan kapal kecil tersebut relatif tinggi, kapal tersebut kemudian menubruk sisi kiri KM Caspla Buyuk Cruise.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa cara bernavigasi Terduga I Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise dapat diterima.

b. Olah Gerak

1) KM Caspla Buyuk Cruise dilengkapi dengan sistem kemudi dan 5 (lima) unit mesin tempel merek Suzuki dengan kapasitas masing-masing 300 PK, sehingga total tenaga mesin sebesar 1.500 PK, dalam kondisi arus kuat dapat mencapai hingga 24 knot dengan putaran mesin sekitar 4.000 RPM, dan sistem penerangan kapal menggunakan baterai;

2) Berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda yang dikuatkan oleh Saksi Mualim I, bahwa karena tidak ada jawaban panggilan radio VHF, Terduga I Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise berolah Gerak untuk menghindar dengan mengubah haluan ke kanan, namun karena kecepatan kapal kecil tersebut relatif tinggi, kapal tersebut kemudian menubruk sisi kiri KM Caspla Buyuk Cruise.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa cara berolahgerak Terduga I Nakhoda Kapal Caspla Buyuk Cruise dapat diterima.

KM Bintang Laut

a. Navigasi

1) KM Bintang laut diawaki oleh 2 orang awak kapal yaitu seorang Nakhoda dan seorang Kelasi. Nahkoda memiliki SKK 60 mil yang diperoleh dari UPT Pekalongan, Jawa Tengah;

2) Peralatan navigasi di kapal terdiri atas 1 (satu) unit *radio marine* VHF, 1 (satu) unit GPS, 1 (satu) unit kompas, dan 1 (satu) unit teropong, Radio VHF memiliki jangkauan komunikasi sekitar 30 (tiga puluh) mil laut;

3) Selama pelayaran, Terduga II selaku Nakhoda KM Bintang Laut berada di ruang kemudi, sebagaimana dikuatkan oleh keterangan Saksi Kelasi yang menyatakan bahwa Terduga tidak dalam kondisi siaga (*standby*) pada *Channel* 16 pada saat kapal memasuki perairan ramai di wilayah Ped, Nusa Penida, yang diduga menggunakan *Channel* 74 atau menggunakan *Channel* lain, dan Terduga II tidak melakukan kewajiban untuk menjaga radio VHF tetap siaga pada *Channel* 16, sehingga tidak dapat melakukan tindakan sedini

mungkin ...

MAHKAMAH PELAYARAN

mungkin dengan membelok ke kanan secara tegas dan jelas untuk menghindari terjadinya tubrukan;

4) Berdasarkan ketentuan Aturan 5 P2TL Tahun 1972 tentang kewajiban pengamatan (*look out*), yang mengharuskan selama kapal berlayar, Nakhoda dan/atau Perwira Dinas Jaga Laut wajib melakukan pengamatan secara cermat dengan menggunakan penglihatan dan pendengaran, serta memastikan radio komunikasi VHF dalam kondisi siaga;

5) Terduga II selaku Nakhoda tidak melihat keberadaan kapal di sisi kanan dan tidak mendengar panggilan melalui radio VHF karena sedang menggunakan *Channel* 74, sehingga Terduga II juga tidak dapat mendengar panggilan berulang dari KM Caspla Buyuk Cruise yang menggunakan *Channel* 16, termasuk isyarat berupa lambaian tangan.

6) Sekira 30 menit setelah pelayaran, KM Bintang Laut berlayar dengan kecepatan sekitar 17–18 knot. Saksi Kelasi melihat KM Caspla Buyuk Cruise melintas dari arah barat menuju ke arah timur. Tidak lama kemudian terjadi tubrukan yang tidak dapat dihindari, di mana haluan KM Bintang Laut menubruk dan tertancap pada lambung kiri bagian belakang KM Caspla Buyuk Cruise.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa Terduga II Nakhoda KM Bintang Laut dinyatakan lalai dan bersalah, cara bernavigasinya tidak dapat diterima, dikarenakan tidak menerapkan Aturan 5 P2TL Tahun 1972 mengenai kewajiban melakukan pengamatan secara optimal terhadap kondisi sekitar dan penggunaan alat komunikasi radio VHF, pada saat bertugas sebagai Perwira Dinas Jaga Laut.

b. Olah Gerak

1) KM Bintang laut digerakan dengan mesin merk Yamaha. 2 x 250 PK dan dilengkapi sistem kemudi yang sesuai untuk peruntukannya;

2) KM Bintang laut tidak melakukan olah gerak apapun untuk menghindari terjadinya peristiwa Tubrukan dengan KM Caspla Buyuk Cruise, dikarenakan tidak melakukan pengamatan yang baik, karena Terduga II sedang melakukan komunikasi dengan pihak lain dan kapal berlayar dengan kecepatan tinggi 17-18 knot.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa cara berolahgerak Terduga II Nakhoda KM Bintang Laut tidak dapat diterima.

5. Tentang ...

MAHKAMAH PELAYARAN

5. Tentang sebab terjadinya Kecelakaan Kapal

Setelah menganalisa fakta-fakta dalam persidangan dan BAPP, faktor manusia, faktor teknis dan dokumen-dokumen mengenai kejadian kecelakaan kapal Tubrukan antara KM Bintang Laut dengan KM Caspla Buyuk Cruise, pada tanggal 26 November 2025 di Perairan Ped, Nusa Penida, maka penyebab kecelakaan adalah sebagai berikut:

a. Selama pelayaran Terduga II KM Bintang Laut selaku Nakhoda berada di ruang kemudi, sebagaimana dikuatkan oleh keterangan Saksi Kelasi KM Bintang Laut yang menyatakan bahwa Terduga tidak dalam kondisi siaga (*standby*) pada *Channel* 16 pada saat kapal memasuki perairan ramai di wilayah Ped, Nusa Penida, yang diduga menggunakan *Channel* 74 atau menggunakan *Channel* lain, dan Terduga II tidak melakukan kewajiban untuk menjaga radio VHF tetap siaga pada *Channel* 16, sehingga tidak dapat melakukan tindakan sedini mungkin dengan membelok ke kanan secara tegas dan jelas untuk menghindari terjadinya Tubrukan;

b. Berdasarkan ketentuan Aturan 5 P2TL Tahun 1972 tentang kewajiban pengamatan (*look-out*), yang mengharuskan selama kapal berlayar, Nakhoda dan/atau Perwira Dinas Jaga Laut wajib melakukan pengamatan secara cermat dengan menggunakan penglihatan dan pendengaran, serta memastikan radio komunikasi VHF dalam kondisi siaga;

c. Terduga II selaku Nakhoda tidak melihat keberadaan kapal di sisi kanan dan tidak mendengar panggilan melalui radio VHF karena sedang menggunakan *Channel* 74, sehingga Terduga II juga tidak dapat mendengar panggilan berulang dari KM Caspla Buyuk Cruise yang menggunakan *Channel* 16, termasuk isyarat berupa lambaian tangan;

d. Dalam kejadian Tubrukan tersebut, bahwa Terduga II dinilai telah lalai dan bersalah serta tidak cakap dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya sebagai Nakhoda, karena tidak menerapkan ketentuan pada Aturan 5 P2TL Tahun 1972, pada saat menjalankan dinas jaga laut, yaitu kewajiban melakukan pengamatan secara optimal melalui penglihatan dan pendengaran serta penggunaan alat komunikasi radio yang tersedia di kapal yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal Tubrukan.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa faktor penyebab terjadinya Tubrukan KM Bintang Laut dengan KM Caspla Buyuk Cruise, pada tanggal 26 November 2025 di Perairan Ped, Nusa Penida, pada titik koordinat 08°39'54.84"S/115°29'32.84"T, bahwa disebabkan adanya kesalahan dan kelalaian oleh Terduga II Nakhoda KM Bintang Laut, yang tidak melakukan pengamatan keliling yang baik, untuk menerapkan aturan 5 P2TL 1972, yaitu tidak melakukan pengamatan yang baik serta tidak siaga pada Radio VHF di *Channel* 16, saat sedang Dinas Jaga Laut dalam tatacara bernavigasi dan berolah Gerak yang baik, sesuai dengan sertifikat yang di miliki Terduga II Nakhoda KM Bintang Laut sesuai amanah STCW 1978.

6. Tentang ...

MAHKAMAH PELAYARAN

6. Tentang Upaya Penyelamatan

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

KM Caspla Buyuk Cruise

a. Sebelum terjadi kecelakaan Tubrukan, Terduga I Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise yang dikuatkan oleh Keterangan Saksi Mualim I bahwa Terduga I Nakhoda berusaha menghubungi beberapa kali KM Bintang Laut melalui radio VHF *channel* 16 sewaktu jarak kedua kapal sekitar 2 mil, akan tetapi tidak ada jawaban;

b. Setelah terjadi Tubrukan Terduga I Nahkoda KM Caspla Buyuk Cruise yang dikuatkan oleh Keterangan Saksi Mualim I bahwa Terduga I Nakhoda dalam mengevakuasi para korban yang terluka ke Pelabuhan untuk dibawa ke rumah sakit.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa upaya penyelamatan untuk awak kapal, kapal dan muatan oleh Terduga I Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise dapat diterima.

KM Bintang Laut

a. Berdasarkan Keterangan Terduga II Nakhoda yang dikuatkan oleh Keterangan Saksi Kelasi, Terduga II mengalami patah tulang dan penumpang yang terluka pada dahi, dilakukan upaya pertolongan pertama dengan obat-obatan yang tersedia di kotak P3K yang ada di kapal;

b. Berdasarkan Keterangan Terduga II Nakhoda yang dikuatkan oleh Keterangan Saksi Kelasi, setelah terjadi Tubrukan Nahkoda KM Bintang Laut mengevakuasi para korban yang terluka untuk dibawa ke Puskesmas Nusa Penida.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa upaya penyelamatan awak kapal, kapal dan muatan yang dilakukan oleh Terduga II KM Bintang Laut dapat diterima.

7. Kesalahan dan Kelalaian

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas dalam kecelakaan kapal Tubrukan antara KM Bintang Laut dengan KM Caspla Buyuk Cruise, pada tanggal 26 November 2025 di Perairan Ped, Nusa Penida, maka beban tanggung jawab terhadap kesalahan dan kelalaian adalah sebagai berikut:

KM Caspla ...

MAHKAMAH PELAYARAN

KM Caspla Buyuk Cruise

a. Berdasarkan Pendapat Mahkamah Pelayaran Diktum C.4. KM Caspla Buyuk Cruise tentang Tatacara Bernavigasi dan Olah Gerak dapat diterima;

b. Berdasarkan Pendapat Mahkamah Pelayaran Diktum C.5 tentang Sebab Terjadinya Kecelakaan Terduga I Nakhoda tidak ditemukan sebab terjadinya kecelakaan kapal yang disebabkan oleh KM Caspla Buyuk Cruise;

c. Berdasarkan Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, berbunyi "Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain".

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa Terduga I Nakhoda telah sesuai Pasal 249 yang berbunyi "Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain", sehingga Terduga I Nakhoda dinilai telah melaksanakan tugas dan kewajibaannya sesuai Amanah pada Pasal 342 alinea Pertama Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang berbunyi "Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian, dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik", pada saat melaksanakan dinas jaga laut

KM Bintang Laut

1) Berdasarkan Pendapat Mahkamah Pelayaran Diktum C.4. KM Bintang Laut tentang Tatacara Bernavigasi dan Olah Gerak tidak dapat diterima;

2) Berdasarkan Pendapat Mahkamah Pelayaran Diktum C.5 tentang Sebab Terjadinya Kecelakaan Terduga II Nakhoda ditemukan sebab terjadinya kecelakaan kapal yang disebabkan oleh KM Bintang Laut:

   a. KM Bintang laut tidak melakukan olah gerak apapun untuk menghindari terjadinya peristiwa Tubrukan dengan KM Caspla Buyuk Cruise, dikarenakan tidak melakukan pengamatan, penglihatan mata, dan pendengaran yang baik, karena Terduga II sedang melakukan komunikasi dengan pihak lain dan kapal berlayar dengan kecepatan tinggi 17-18 knot pada saat mendekati area trafik padat tidak menggunakan kecepatan aman;

   b. KM Bintang Laut radio VHF *standby* pada *channel* 74, sehingga saat dipanggil oleh KM Caspla Buyuk Cruise tidak menjawab;

3) Berdasarkan ...

MAHKAMAH PELAYARAN

3) Berdasarkan Pendapat Mahkamah Pelayaran Diktum C.1.c. KM Bintang Laut tentang awak kapal KM Bintang Laut tidak memenuhi standar pengawakan minimum, sehingga tidak dapat diterima.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa telah ditemukan Kesalahan dan Kelalaian oleh Terduga II Nakhoda KM Bintang Laut karena tidak menerapkan Aturan 5 P2TL 1972 dalam hal pengamatan keliling bai kapa yang dilihat dan apa yang di dengar pada saat kapal dalam situasi bersilangan (aturan 15) untuk sedini mungkin menghindar dari bahaya tubrukan pada saat berdinas jaga laut, sehingga Terduga II Nakhoda dinilai tidak cakap melaksanakan tugas dan kewajibaannya, karena tidak melaksanakan sesuai Amanah Pasal 342 alinea Pertama Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang berbunyi "Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian, dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik".

8. Hal – Hal Yang Meringankan dan Yang Memberatkan

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

KM Caspla Buyuk Cruise

a. Hal-hal yang meringankan

1) Terduga I Nakhoda, Saudara I Wayan Sarjana dalam memberikan keterangan berlaku sopan dalam persidangan;

2) Terduga I Nakhoda, Saudara I Wayan Sarjana belum pernah dihukum karena kelalaianya dalam menjalankan profesi sebagai Nakhoda dan perwira kapal;

3) Terduga I Nakhoda, Saudara I Wayan Sarjana tidak memiliki keahlian lain sebagai pelaut serta sebagai tulang punggung keluarga.

b. Hal-hal yang memberatkan

Tidak ada.

KM Bintang Laut

a. Hal-hal yang meringankan

1) Terduga II Nakhoda KM Bintang Laut Saudara I Nyoman Darma, dalam memberikan keterangan berlaku sopan dan tidak berbelit-belit dalam persidangan;

2) Terduga ...

MAHKAMAH PELAYARAN

2) Terduga II Nakhoda KM Bintang Laut Saudara I Nyoman Darma, belum pernah dihukum karena kelalaianya dalam menjalankan profesi sebagai Nakhoda dan perwira kapal;

3) Terduga II Nakhoda KM Bintang Laut Saudara I Nyoman Darma, tidak memiliki keahlian lain sebagai pelaut serta sebagai tulang punggung keluarga.

b. Hal-hal yang memberatkan

Dikarena tidak menerapkan Aturan 5 P2TL 1972 dalam hal pengamatan keliling yang baik, terkait apa yang dilihat dan apa yang di dengar pada saat kapal dalam situasi bersilangan (Aturan 15), serta Radio VHF tidak siaga pada *Channel* 16, guna sedini mungkin kapal untuk menghindar dari bahaya tubrukan saat sedang berdinas jaga laut, sehingga Terduga II Nakhoda KM Bintang Laut dinilai telah salah dan lalai dalam tatacara bernavigasi dan berolah Gerak serta telah melanggar Amanah Pasal 342 alinea Pertama Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang berbunyi "Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian, dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik" pada saat berdinas jaga laut.

D. KEPUTUSAN

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

M E M U T U S K A N

I. Menyatakan bahwa penyebab kecelakaan kapal Tubrukan antara KM Bintang Laut dengan KM Caspla Buyuk Cruise, pada tanggal 26 November 2026 sekira Pukul 08.06 WITA di Perairan Ped, Nusa Penida pada titik koordinat 08° 39'54,84" LS/115° 29'32,84' BT, dikarenakan oleh faktor Manusia *(Human Error)* oleh KM Bintang Laut yang melakukan kesalahan dan kelalian dalam tindakan bernavigasi dan berolah Gerak, dengan tidak menerapkan Aturan 5 P2TL 1972 dalam

hal ...

MAHKAMAH PELAYARAN

hal pengamatan keliling yang baik, terkait apa yang dilihat dan apa yang di dengar pada saat kapal dalam situasi bersilangan (aturan 15), serta Radio VHF tidak siaga pada *Channel* 16, guna melakukan sedini mungkin kapal untuk menghindar dari bahaya tubrukan, pada saat sedang berdinas jaga laut, sehingga Terduga II Nakhoda KM. Bintang Laut dinilai telah salah dan lalai dalam tatacara bernavigasi dan berolah Gerak serta telah melanggar Amanah Pasal 342 alinea Pertama Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang berbunyi "Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian, dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik" pada saat berdinas jaga laut.

II. Menyatakan bahwa Terduga I Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise Saudara I Wayan Sarjana tidak melakukan Kelalaian dan Kesalahan, bahwa telah menjalankan dan menerapkan amanah Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran, dalam kebiasaan Pelaut yang baik serta menerapkan sesuai Standar Profesi Pelaut yang dilakukan oleh Terduga I Nakhoda atas terjadinya kecelakaan Tubrukan kapal, dan telah sesuai dengan melakukan tindakan keselamatan dengan menerapkan aturan 5 P2TL terkait pengamatan keliling yang baik saat sedang berdinas jaga laut, dalam situasi kapal bersilangan (Aturan 15) P2TL 1972, sehingga Terduga I Nakhoda dinilai cakap melaksanakan tugas dan kewajibaannya sesuai Amanah Pasal 342 alinea Pertama Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang berbunyi "Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian, dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik".

III. Menyatakan bahwa Terduga II Nakhoda KM Bintang Laut telah melakukan Kelalaian dan kesalahan dalam menerapkan Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dengan Standar Profesi Kepelautan yang baik. saat kapal dalam situasi bersilang (Aturan 15) P2TL 1972, dengan tidak menerapkan aturan 5 P2TL 1972 terkait Pengamatan Keliling yang baik, saat berdinas jaga yang dilakukan oleh Terduga II Nakhoda Saudara I Nyoman Darma sehingga Terduga II Nakhoda dinilai tidak cakap melaksanakan tugas dan kewajibaannya, karena telah melanggar Amanah Pasal 342 alinea Pertama Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang berbunyi "Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian, dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik".

IV. Membebaskan Terduga I Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise Saudara I Wayan Sarjana, lahir di Klungkung tanggal 20 Juli 1977, memiliki sertifikat keahlian pelaut ANT V Manajemen Nomor: 6211809448M50224 atas nama I Wayan Sarjana, diterbitkan di Jakarta tanggal 28 November 2014, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.

V. Menghukum ...

MAHKAMAH PELAYARAN

V. Menghukum Terduga II Nakhoda KM Bintang Laut Saudara I Nyoman Darma, lahir di Tandung tanggal 11 September 1970, memiliki Surat Keterangan Kecakapan Pelaut (SKK) 60 Mil dengan Nomor: N.87.DL.31/XII/P.PKL/2000 atas nama I Nyoman Darma, diterbitkan di Pekalongan tanggal 19 Desember 2000 oleh Kepala Pelabuhan Pekalongan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan dengan pengenaan sanki administratif berupa pencabutan sementara sertifikat keahlian pelaut tersebut sebagai Perwira Kapal di kapal-kapal niaga selama jangka waktu **06 (enam) bulan.**

Demikian keputusan Mahkamah Pelayaran atas musyawarah dan mufakat yang dibacakan oleh Tim Panel Ahli dalam Sidang terbuka untuk umum di Jakarta, pada hari Rabu, tanggal 29 April 2026 yang dihadiri oleh Tim Panel Ahli dan Sekretaris Tim Panel Ahli, dengan dihadiri secara daring melalui *zoom meeting* oleh Terduga I Nakhoda KM Caspla Buyuk Cruise Saudara I Wayan Sarjana, Terduga II Nakhoda KM Bintang Laut Saudara I Nyoman Darma, serta dihadiri oleh perwakilan PT Wijaya Buyuk Abadi dan Pemilik kapal KM Bintang Laut.

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

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

Anggota : ..... Elfis, M.Mar,E.

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

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

Sekretaris : ..... Jasmine Bella Devita, S.H.

MAHKAMAH PELAYARAN